

79284

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

NEHİR KIYISI KENTSEL MEKAN
KULLANIMLARININ
GERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA:
/ARDAR VE YEŞİLİRMAK KIYISI ÖRNEĞİ

Mimar Jülide KAZAS DEMİRALP

F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Aydın KUNT

Doç. Dr. Yüksel DİNGER



İSTANBUL, 1998

Prof. Aydın Kunt

Doç. Dr. Ülke Altınok



İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ.....	i
ÇİZELGE LİSTESİ.....	v
ÖNSÖZ.....	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Amacı	2
1.2. Araştırmanın Kapsamı.....	2
1.3. Araştırmanın Yöntemi	3
2. KIYI MEKANI	4
2.1. Kıyı Mekanı Tanımı	4
2.1.1. Doğal verilere göre tanım	4
2.1.2. Görsel verilere göre tanım	6
2.1.3. Sosyal açıdan kıyı tanımı.....	8
2.1.4. Yasal çerçeve içinde kıyı tanımı	9
2.2. Kıyı Mekanında Yer Alan Etkinlik Türleri	11
2.2.1. Endüstri.....	11
2.2.2. Ulaşım.....	14
2.2.3. Konut	17
2.2.4. Turizm	18
2.2.5. Rekreasyon – kültür	20
3. KIYI MEKANI DÜZENLEME İLKELERİ – ÖRNEKLER	22
3.1. Kıyı Düzenleme İlkeleri	22
3.1.1. Kıyı Mekanı Düzenlemesinde Dikkat Edilmesi Gereken Koşullar	24
3.2. Kıyı Mekanlarında Yer Alan Kent Mobilyaları Ve Düzenleme İlkeleri.....	26
3.2.1. Kent Mobilyaları Düzenleme İlkeleri.....	26
3.2.2. Kıyı Mekanlarında Yer Alan Kent Mobilyaları.....	29
3.3. Kıyı Mekan Düzenlemesine Örnekler	31
3.3.1. Dünyadan örnekler	35
3.3.2. Ülkemizden örnekler	45

5.7.	Yeşilirmak Kıyı Mekanı Araştırma Alanında Alan Kullanımı.....	134
5.8.	Yeşilirmak Kıyı Mekanında Kullanıcı - Mekan İlişkisinin İncelenmesi.....	141
5.8.1.	Araştırmaya katılan kullanıcıların sosyal yönden değerlendirilmesi	141
5.8.2.	Araştırma alanının etki alanı açısından değerlendirilmesi.....	146
5.8.3.	Kullanıcıların alana geliş biçimlerinin saptanması	148
5.8.4.	Araştırma alanının kullanım yoğunluğu açısından değerlendirilmesi.....	150
5.8.5.	Araştırmaya katılan kullanıcıların daha önce gittikleri yerlerin saptanması.....	155
5.8.6.	Araştırma alanının kullanım yönünden değerlendirilmesi.....	156
5.8.7.	Araştırma alanının kullanıcı algılamaları açısından değerlendirilmesi.....	158
5.8.8.	Araştırma alanının kent mobilyaları açısından değerlendirilmesi.....	159
5.8.9.	Araştırma alanında kullanıcıları rahatsız eden etkenlerin saptanması.....	160
5.8.10.	Kullanıcıların kıyının eski ve yeni durumu hakkındaki görüşleri.....	161
5.8.11.	Kullanıcıların araştırma alanı hakkındaki görüşlerinin değerlendirilmesi.....	165
5.8.12.	Araştırma alanının yeniden düzenlenmesi durumunda kullanıcı istekleri	168
5.9.	Bölüm Sonucu.....	173
6.	SONUÇ ve ÖNERİLER.....	177
KAYNAKLAR.....		180
EKLER.....		184
Ek 1 Birlik Gazetesi Makale.....		184
Ek 2 Anket Formu 1.....		185
Ek 3 Anket Formu 2.....		190
ÖZGEÇMİŞ.....		195

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1.	Kıyı kesiti 5
Şekil 2.2.	İstanbul'un Haliç'ten görünümü..... 7
Şekil 2.3.	Boğaziçi yalıları, İstanbul..... 7
Şekil 2.4.	Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeritlerini gösterir kroki..... 10
Şekil 2.5.	Kıyıda endüstri kullanımı ve sonuçları..... 12
Şekil 2.6.	Kıyı mekanında konumlanmış ulaşımın doğurduğu sonuçlar..... 15
Şekil 2.7.	Kıyı mekanında yüksek yapılaşmanın sonuçları..... 17
Şekil 2.8.	Kıyı mekanında yoğun yapılaşmanın sonuçları 18
Şekil 3.1.	Kent mobilyalarının kentsel kullanım alanlarına göre dağılımı..... 27
Şekil 3.2.	Danışma panosu..... 27
Şekil 3.3.	Oyun öğeleri..... 28
Şekil 3.4.	Aydınlatma elemanları 28
Şekil 3.5.	Oturma bankları..... 29
Şekil 3.6.	Paris, Seine nehri kıyı yerleşimi 33
Şekil 3.7.	Paris, "Quatre Nations Koleji" 34
Şekil 3.8.	Neva nehri kıyısından görünüş..... 34
Şekil 3.9.	Yarra nehri kıyı düzenlemesi..... 35
Şekil 3.10.	Neretva nehri kıyısı düzenleme projesi 37
Şekil 3.11.	Sumidagawa nehri kıyı düzenlemesi..... 39
Şekil 3.12.	Sarawak nehri kıyı düzenleme projesi..... 40
Şekil 3.13.	Sarawak nehri kıyısından görünüş..... 41
Şekil 3.14.	Kamagawa nehir kıyısı düzenlemesi..... 41
Şekil 3.15.	Kamagawa nehir kıyısından görünüş..... 42
Şekil 3.16.	Chicago nehri düzenlemesi..... 43
Şekil 3.17.	Chicago nehri kıyısından görünüş..... 44
Şekil 3.18.	Tiber nehri düzenlemesi..... 45
Şekil 3.19.	Hatay kent planı..... 46
Şekil 3.20.	Asi nehri kıyısından görünüş..... 47
Şekil 3.21.	Yeşilirmak kıyısı, Sivas..... 48
Şekil 4.1.	Üsküp coğrafi konum..... 50
Şekil 4.2.	1890 yılında Üsküp kenti..... 51
Şekil 4.3.	1929 yılında Vardar kıyısı..... 51
Şekil 4.4.	1929 yılında Vardar kıyısı..... 51
Şekil 4.5.	1980 yılında Üsküp kenti 51
Şekil 4.6.	Makedonya'da etnik gruplar..... 56
Şekil 4.7.	1913 yılında Vardar kıyısı 57
Şekil 4.8.	1922 yılında Vardar kıyısının gelişimi..... 58
Şekil 4.9.	1946 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi..... 58
Şekil 4.10.	1963 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi..... 59
Şekil 4.11.	1963 sonrası kent gelişimi..... 60
Şekil 4.12.	1963 sonrası kent gelişimi..... 61
Şekil 4.13.	Dimitriya Leko'nun kıyı gelişim projesi..... 62

Şekil 4.14.	1914 projesine göre kent sınırları ve deprem öncesi kent sınırları....	62
Şekil 4.15.	Mimar Peter Yankoviç kıyı gelişim projesi.....	63
Şekil 4.16.	1924 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları	63
Şekil 4.17.	Mimar Yosif Mihayloviç kıyı gelişim projesi.....	64
Şekil 4.18.	1929 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 yılı kent sınırları.....	65
Şekil 4.19.	1933 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları	66
Şekil 4.20.	Mimar Yosif Mihayloviç kıyı gelişim projesi	67
Şekil 4.21.	1946 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları	67
Şekil 4.22.	1948 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 öncesi kent sınırları	69
Şekil 4.23.	1948 yılı Üsküp kent planı	69
Şekil 4.24.	1968 yılı Üsküp kent planı	70
Şekil 4.25.	1962 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi durum.....	71
Şekil 4.26.	Vardar kıyısında çiçek havuzları	73
Şekil 4.27.	Taşköprü'den Tito Meydanı'na bakış	73
Şekil 4.28.	1909 yılı Taşköprü görünüşü	74
Şekil 4.29.	Taşköprü bugünkü durum	74
Şekil 4.30.	"Gose Delcev" köprüsü ve Şehitler Anıtı.....	75
Şekil 4.31.	Nehir kıyısından görünüş	76
Şekil 4.32.	Kıyıda oturma elemanları	76
Şekil 4.33.	Nehir kıyısında yer alan aydınlatma elemanları	77
Şekil 4.34.	Kıyıda yer alan sanat eserleri	77
Şekil 4.35.	Nehre inen merdivenler.....	78
Şekil 4.36.	Kıyı mekanında kullanılan zemin kaplaması	78
Şekil 4.37.	Alanın kullanıcılarının yaş grupları	79
Şekil 4.38.	Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı	80
Şekil 4.39.	Alanın kullanıcılarının eğitim durumları	81
Şekil 4.40.	Kullanıcıların meslek dağılımları	82
Şekil 4.41.	Kullanıcıların aylık gelir dağılımı	83
Şekil 4.42.	Kullanıcıların oturdukları yerler	84
Şekil 4.43.	Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri	85
Şekil 4.44.	Kullanıcıların alana geliş biçimleri	86
Şekil 4.45.	Araştırma alanının ulaşılabilirliği	87
Şekil 4.46.	Araştırma alanının geçiş yeterliliği.....	88
Şekil 4.47.	Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri	89
Şekil 4.48.	Kullanıcıların alana geliş sıklıkları	90
Şekil 4.49a.	Kullanıcıların alana geldikleri mevsimler	91
Şekil 4.49b.	Kullanıcıların kıyıya geldikleri zamanlar	91
Şekil 4.50.	Araştırma alanında geçirilen zaman	92
Şekil 4.51.	Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler	93
Şekil 4.52.	Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri	94
Şekil 4.53.	Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü	95
Şekil 4.54.	Nehir kıyısında belirlenen algılama özellikleri	96
Şekil 4.55.	Nehir kıyısındaki oturma elemanlarının yoğunluğu	97
Şekil 4.56.	Nehir kıyısında kullanıcıları rahatsız eden etkenler	98

Şekil 4.57.	Kıyının düzenlenmeden önceki durumu	99
Şekil 4.58.	Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili düzenlemeleri	100
Şekil 4.59a.	Kıyı düzenlenmesinde beğenilen etkenler	101
Şekil 4.59b.	Kıyı düzenlenmesinde beğenilmeyen etkenler	102
Şekil 4.60.	Kullanımların birbiri ile uyumu	103
Şekil 4.61.	Alanın yarattığı görsel etki	104
Şekil 4.62.	Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri	105
Şekil 4.63.	Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri	106
Şekil 4.64a.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler	107
Şekil 4.64b.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler	108
Şekil 4.65a.	Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler	109
Şekil 4.65b.	Oturma elemanlarında istenen büyüklük	109
Şekil 4.66.	Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar	110
Şekil 5.1.	Amasya coğrafi konum	115
Şekil 5.2.	Bizans döneminde Amasya	117
Şekil 5.3.	XVI.y.y.da Amasya	117
Şekil 5.4.	Amasya Topografik Durum	118
Şekil 5.5.	Amasya Jeolojik Durum	120
Şekil 5.6.	Amasya Bitki Örtüsü	121
Şekil 5.7.	D.S.İ. Projesi	125
Şekil 5.8.	1966 yılı imar planı	126
Şekil 5.9.	Yeşilirmak kıyısı düzenleme projesi	130
Şekil 5.10.	Yeşilirmak promenad düzenlemesi	130
Şekil 5.11.	Yalıboyu evlerinden görünüş	134
Şekil 5.12.	Kıyı yürüyüş yolu	135
Şekil 5.13.	Kıyı yürüyüş yolundan görünüş	135
Şekil 5.14.	Yeşilirmak genel görünüş	136
Şekil 5.15.	Yeşilirmak kıyısında oturma elemanları	137
Şekil 5.16.	Kıyıda yer alan oturma elemanları	137
Şekil 5.17.	Yeşilirmak kıyısında satış birimleri	138
Şekil 5.18.	Yeşilirmak kıyısı genel görünüş	138
Şekil 5.19.	Kıyıda yer alan kent mobilyaları	139
Şekil 5.20.	Yeşilirmak kıyısında su ögesi	139
Şekil 5.21.	Kıyı boyunda turistik amaçlı ulaşım	140
Şekil 5.22.	Meydan köprüsü	140
Şekil 5.23.	Alanın kullanıcılarının yaş grupları	141
Şekil 5.24.	Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı	142
Şekil 5.25.	Alanın kullanıcılarının eğitim durumları	143
Şekil 5.26.	Kullanıcıların meslek dağılımları	144
Şekil 5.27.	Kullanıcıların aylık gelir dağılımı	145
Şekil 5.28.	Kullanıcıların oturdukları yerler	146
Şekil 5.29.	Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri	147
Şekil 5.30.	Kullanıcıların alana geliş biçimleri	148
Şekil 5.31.	Araştırma alanının ulaşılabilirliği	149
Şekil 5.32.	Araştırma alanının geçiş yeterliliği	150
Şekil 5.33.	Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri	151

Şekil 5.34.	Kullanıcıların alana geliş sıklıkları	152
Şekil 5.35a.	Kullanıcıların alana geldikleri mevsimler	153
Şekil 5.35b.	Kullanıcıların kıyıya geldikleri zamanlar	153
Şekil 5.36.	Araştırma alanında geçirilen zaman	154
Şekil 5.37.	Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler	155
Şekil 5.38.	Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri	156
Şekil 5.39.	Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü	157
Şekil 5.40.	Nehir kıyısında belirlenen algılama özellikleri	158
Şekil 5.41.	Nehir kıyısındaki oturma elemanlarının yoğunluğu	159
Şekil 5.42.	Nehir kıyısında kullanıcıları rahatsız eden etkenler	160
Şekil 5.43.	Kıyının düzenlenmeden önceki durumu	161
Şekil 5.44.	Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili düzenlemeleri	162
Şekil 5.45a.	Kıyı düzenlenmesinde beğenilen etkenler	163
Şekil 5.45b.	Kıyı düzenlenmesinde beğenilmeyen etkenler	164
Şekil 5.46.	Kullanımların birbiri ile uyumu	165
Şekil 5.47.	Alanın yarattığı görsel etki	166
Şekil 5.48.	Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri	167
Şekil 5.49.	Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri	168
Şekil 5.50a.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler	169
Şekil 5.50b.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler	170
Şekil 5.51a.	Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler	171
Şekil 5.51b.	Oturma elemanlarında istenen büyüklük	171
Şekil 5.52.	Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar	172

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 4.1. Alanın kullanıcılarının yaş grupları.....	79
Çizelge 4.2. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı	80
Çizelge 4.3. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları	81
Çizelge 4.4. Kullanıcıların meslek dağılımı	82
Çizelge 4.5. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı	83
Çizelge 4.6. Kullanıcıların oturdukları yerler	84
Çizelge 4.7. Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri	85
Çizelge 4.8. Kullanıcıların alana geliş biçimleri	86
Çizelge 4.9. Araştırma alanının ulaşılabilirliği	87
Çizelge 4.10. Araştırma alanının geçiş yeterliliği	88
Çizelge 4.11. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri	89
Çizelge 4.12. Kullanıcıların alana geliş sıklıkları	89
Çizelge 4.13a. Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsimler	90
Çizelge 4.13b. Kullanıcıların alana geldikleri zamanlar	91
Çizelge 4.14. Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zaman	92
Çizelge 4.15. Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler	93
Çizelge 4.16. Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri	94
Çizelge 4.17. Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü.....	95
Çizelge 4.18. Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri	96
Çizelge 4.19. Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu	97
Çizelge 4.20. Kullanıcılara rahatsızlık veren etkenler	98
Çizelge 4.21. Nehir kıyısının düzenleme öncesi	99
Çizelge 4.22. Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri	100
Çizelge 4.23a. Kıyı düzenlemesinde beğenilen etkenler	101
Çizelge 4.23b. Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler	102
Çizelge 4.24. Kullanımların birbiri ile uyumu	103
Çizelge 4.25. Alanın yarattığı görsel etki	104
Çizelge 4.26. Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri	105
Çizelge 4.27. Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri	106
Çizelge 4.28a. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler	107
Çizelge 4.28b. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler	108
Çizelge 4.29a. Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler	108
Çizelge 4.29b. Oturma elemanlarında istenen büyüklük	109
Çizelge 4.30. Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar	110
Çizelge 5.1. Amasya merkezlere olan uzaklık	122
Çizelge 5.2. Amasya nüfus gelişmesi	123
Çizelge 5.3. Amasya nüfus yapısı	124
Çizelge 5.4. Alanın kullanıcılarının yaş grupları.....	141
Çizelge 5.5. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı	142
Çizelge 5.6. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları	143
Çizelge 5.7. Kullanıcıların meslek dağılımı	144
Çizelge 5.8. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı	145
Çizelge 5.9. Kullanıcıların oturdukları yerler	146

Çizelge 5.10.	Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri	147
Çizelge 5.11.	Kullanıcıların alana geliş biçimleri	148
Çizelge 5.12.	Araştırma alanının ulaşılabilirliği	149
Çizelge 5.13.	Araştırma alanının geçiş yeterliliği	150
Çizelge 5.14.	Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri	151
Çizelge 5.15.	Kullanıcıların alana geliş sıklıkları	151
Çizelge 5.16a.	Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsimler	152
Çizelge 5.16b.	Kullanıcıların alana geldikleri zamanlar	153
Çizelge 5.17.	Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zaman	154
Çizelge 5.18.	Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler	155
Çizelge 5.19.	Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri	156
Çizelge 5.20.	Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü	157
Çizelge 5.21.	Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri	158
Çizelge 5.22.	Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu	159
Çizelge 5.23.	Kullanıcılara rahatsızlık veren etkenler	160
Çizelge 5.24.	Nehir kıyısının düzenleme öncesi	161
Çizelge 5.25.	Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri	162
Çizelge 5.26a.	Kıyı düzenlemesinde beğenilen etkenler	163
Çizelge 5.26b.	Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler	164
Çizelge 5.27.	Kullanımların birbiri ile uyumu	165
Çizelge 5.28.	Alanın yarattığı görsel etki	166
Çizelge 5.29.	Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri	167
Çizelge 5.30.	Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri	168
Çizelge 5.31a.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler	169
Çizelge 5.31b.	Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler	170
Çizelge 5.32a.	Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler	170
Çizelge 5.32b.	Oturma elemanlarında istenen büyüklük	171
Çizelge 5.33.	Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar	172

Annem'e

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca, birlikte yaptığımız keyifli çalışmalardan dolayı değerli hocam Prof. Aydın Kunt'a, manevi desteğini esirgemeyen aileme, çevirilerimde ve kaynak temininde gösterdiği özverili çabadan dolayı Üsküp'te bulunan Celâl Seyfullah'a ve Amasya'da Mimar Ali Kamil Yalçın'a teşekkürlerimle...

Jülide Kazas Demiralp

ÖZET

Son yıllarda kıyı mekanları; yeniden canlandırma ve planlama çalışmaları sonucunda, insanların öncelikle yöneldiği alanlar olmuştur.

Kıyı mekanları, toplumun kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültür ve rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan nehirler, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir.

Makedonya' da bir nehir kıyısı yerleşimi olan Üsküp kentinin Vardar Nehri ile ilişkisi; kıyı kullanım biçimleri, kentin kıyı plastiğinin oluşması ve kullanıcıların rekreatif gereksinmelerinin belirlenmesi için bir kaynak oluşturması açısından önemlidir. Vardar Nehri kıyısında kullanıcıların su ile ilişkisi ve mevcut kıyı kullanım biçimleri, nehir kıyısı mekanlarının kente etkisini sergilemektedir. Vardar kıyısı, toplumun rekreatif amaçlı gereksinmelerini karşılayacak mekanlarının azlığı ile kıyı düzenlemelerindeki ortak sorunları yaşamaktadır.

Diğer nehir kıyısı yerleşimi olan Amasya; Yeşilırmak vadisi boyunca, kayalıkların sınırladığı alandaki yerleşimiyle, doğal çevrenin güçlü bir anlatımı olarak kentsel örnek oluşturmaktadır. Değişen toplum gereksinimleri ve toplumsal-ortak kullanım mekanı özelliği gösteren mekanların nitelikleri, Yeşilırmak nehir kıyısının kullanıcılarla ilişkisini ortaya çıkarmaktadır.

İki nehir kıyısı yerleşimi, farklı çevresel koşulları, farklı mekan düzenlemeleriyle geçtikleri kentlere önem kazandırmaktadır.

Bu bağlamda; araştırmada kıyı mekanı kullanım biçimleri belirlenerek, örnek olarak seçilen ve nehir kıyısı mekanları olan Vardar ve Yeşilırmak nehirlerinde, kıyı mekanı düzenleme ilkeleri, kullanıcıların rekreatif gereksinimleri, toplumsal algılama biçimleri, toplumsal-ortak kullanım mekanlarının nitelikleri, bu mekanlarda kullanılan kent mobilyalarının yeterliliği ve kullanılabilirliği, kullanıcıların kıyı mekanına ilişkin düşünceleri ve istekleri belirlenmeye çalışılmıştır. Tüm bu çalışmaların gelecekteki planlama kararlarına bir veri tabanı oluşturması amaçlanmıştır.

Çalışma altı bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde; çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi anlatılmıştır.

İkinci bölümde; kıyı mekanı tanımlanarak, kıyı mekanında yer alan etkinlik türleri incelenmiştir.

Üçüncü bölümde; kıyı mekanları düzenleme ilkeleri belirlenerek, kıyı mekanlarında yer alan kent mobilyaları çeşitli boyutları ile incelenmiştir. Kıyı mekanı düzenlemelerine, dünyadan ve ülkemizden örnekler verilmiştir.

Dördüncü bölümde; Vardar nehri kıyı mekanının coğrafi konumu, tarihsel gelişimi, doğal çevre verileri, ulaşım sistemi ve demografik yapısı tanıtılmıştır. Kıyı mekanında daha önce yapılan düzenleme çalışmalarından örnekler verilerek, Vardar kıyı mekanında alan kullanımı ve kullanıcıların mekana ilişkin istekleri ayrıntıları ile incelenmiştir.

Beşinci bölümde; Yeşilırmak nehri kıyı mekanının coğrafi konumu, tarihsel gelişimi, doğal çevre verileri, ulaşım sistemi ve demografik yapısı tanıtılmıştır. Kıyı mekanında daha önce yapılan düzenleme çalışmalarından örnekler verilerek, Yeşilırmak kıyı mekanında alan kullanımı ve kullanıcıların mekana ilişkin istekleri çeşitli boyutları ile incelenmiştir.

Altıncı bölümde ise; sonuç ve öneriler yer almaktadır.



ABSTRACT

Coastal residencies have become the primary selection by people in recent years to development and re-planning activities they are held subject to.

Coastal residencies are turned into environmental values put together by urban unification caused by their being vastly open to public utility, having means to meet cultural and recreational demands. Rivers, which are elements of natural environment, have become significant urban symbols by their different arrangement and relations offered to users.

Relation between Skopje, the riverside residency in Macedonia with River Vardar, consist a significant standpoint in terms of providing sources to cause City's coastal plastic formation and for meeting recreational demands of users. Relation between water and coastal residents of river Vardar and present coastal utility ways and manners display effect caused by coastal residencies on the city. Coastal residencies along the river Vardar however share one of mutual problems in coastal rearrangements by having only a limited number of areas for meeting recreational needs of the people around.

Amasya, the other coastal residency provide a strong description of natural environment with its residential site by its rocky surroundings along the Yeşilirmak Valley. Changing public needs and features specific to residencies shared by everyone display the relation of riverside coast of Yeşilirmak to the users.

The two riverside residencies provide importance to cities they pass from by means of different environmental conditions and out of line residential arrangements.

In this coherence, utilisation forms of coastal residencies are determined and effort had been put into specifying arrangement principles of riverside residencies; recreational needs of people who reside, social perceptive ways and qualifications sought from mutually open residency; sufficiency and practicality of furniture used by city dwellers; their opinion and desires about coastal residency are tried to be determined among residents along the rivers of Vardar and Yeşilirmak. All this workout is intended to form a database for future planning resolutions to be made.

This workout is consisted of six sections:

First section, describes the purpose, coverage and method of the workout.

Second section provides definition to coastal residency and investigates types of activity taking place on coastal residency.

The third section specifies arrangement principles on coastal residency having inspection made on city furniture taking place in variant dimensions. Different examples are given about coastal residency arrangement from our State and around the World.

Fourth section describes geographical situation, historical development, nature and environmental data, means of transportation and demographic structure of residency extending along the river Vardar. Land utility and desires of residents are inspected in detailed form of those dwelling on the riverside residence along the river Vardar.

Section Five describes geographical situation of riverside residency along Yeşilırmak, its historical development, nature environmental data, transportation system and demographic structur. Land utility along Yeşilırmak riverside residency is taken under inspection together with aim to determine dimensions of dwellers' desire from the area.

Sixth section gives the Conclusion and respective recommendations.



1. GİRİŞ

Son yıllarda kıyı mekanları; yeniden canlandırma ve planlama çalışmaları sonucunda, insanların öncelikle yöneldiği alanlar olmuştur.

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültür ve rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan nehirler, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir.

Makedonya' da bir nehir kıyısı yerleşimi olan Üsküp kentinin Vardar nehri ile ilişkisi; kıyı kullanım biçimleri, kentin kıyı plastiğinin oluşması ve kullanıcıların rekreatif gereksinimlerinin belirlenmesi için bir kaynak oluşturması açısından önemlidir. Vardar nehri kıyısında, kullanıcıların su ile ilişkisi ve mevcut kıyı kullanım biçimleri, nehir kıyısı mekanlarının kente etkisini sergilemektedir. Vardar kıyısı, toplumun rekreatif amaçlı gereksinimlerini karşılayacak mekanlarının azlığı ile kıyı düzenlemelerindeki ortak sorunları yaşamaktadır.

Diğer nehir kıyısı yerleşimi olan Amasya; Yeşilirmak vadisi boyunca, kayalıkların sınırladığı alandaki yerleşimiyle, doğal çevrenin güçlü bir anlatımı olarak kentsel örnek oluşturmaktadır. Değişen toplum gereksinimleri ve toplumsal-ortak kullanım mekanı özelliği gösteren mekanların nitelikleri, Yeşilirmak nehir kıyısının kullanıcılarla ilişkisini ortaya çıkarmaktadır.

İki nehir kıyısı yerleşimi, farklı çevresel koşulları, farklı mekan düzenlemeleriyle geçtikleri kentlere önem kazandırmaktadır.

İnsan - doğa - çevre arasındaki ilişkilerin kurulduğu, kentsel bütünleşmenin sağlandığı, sosyal ve kültürel yaşantının desteklendiği ve rekreatif gereksinimlerin dengeli olarak karşılandığı kıyı mekanlarının yaratılmasında; kullanıcı isteklerine uygun planlama kararları ve düzenlemelerinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Kıyı mekanları; çevresel değerlerin hızla tüketilmesi ve yaşam biçimindeki değişimler sonucunda, bu değerlerin yeniden kazanılmasına yönelik canlandırma ve planlama çalışmaları ile yeniden gündeme gelmiştir.

Kıyı mekanı düzenleme ilkelerinin saptanması, özellikle nehir kıyısı kentsel mekanlarının rekreasyon alanı olarak düzenlenmesinin incelenmesi ve kullanıcı isteklerinin irdelenmesi araştırmanın strüktürünü oluşturmaktadır.

Bu bağlamda; araştırmada kıyı mekanı kullanım biçimleri belirlenerek, örnek olarak seçilen ve nehir kıyısı mekanları olan Vardar ve Yeşilırmak nehirlerinde; kıyı mekanı düzenleme ilkeleri, kullanıcıların rekreatif gereksinimleri, toplumsal algılama biçimleri ve ortak kullanım mekanlarının nitelikleri, bu mekanlarda kullanılan kent mobilyalarının yeterliliği ve kullanılabilirliği, kullanıcıların kıyı mekanına ilişkin istekleri belirlenmeye çalışılmıştır. Tüm bu çalışmaların gelecekteki planlama kararlarına bir veri tabanı oluşturması amaçlanmıştır.

1.2. Araştırmanın Kapsamı

Bu araştırmada; belirlenen amaç doğrultusunda kıyı mekanları kapsamında nehir kıyısı kentsel mekanlarının rekreasyon amaçlı kullanımları çeşitli boyutları ile incelenmiştir.

Örnek olarak seçilen farklı konum, farklı dönem ve farklı anlayışta düzenlenmiş iki nehir kıyısı mekanı olan Vardar ve Yeşilırmak nehirleri kıyılarında, mevcut kıyı kullanımının belirlenmesi, kullanıcıların kıyı mekanına ilişkin isteklerinin saptanması ve gelecekteki düzenleme çalışmaları için sağlıklı planlama kararlarının alınması araştırmanın kapsamını oluşturmaktadır.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın ilk aşamasında konu ile ilgili bilgi toplanmıştır. Yazılı kaynak olarak; tezler, kitaplar, ansiklopediler, makaleler, raporlar, arşivler ve süreli yayınlar taranmıştır. Araştırma alanı olan Üsküp ve Amasya kentlerinde, tez çalışması sürecinde farklı mevsim, gün ve saatlerde bulunularak, alana gelen kullanıcılarla görüşmeler ve anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Alanın mevcut kullanımı ve düzenlemenin çeşitli boyutları, fotoğraflarla tespit edilmiştir.

Her iki bölge örneğinde 100' şer kişilik anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada, genelde alanların kullanım biçimlerini, kullanım yoğunluğunu, kullanıcıların sosyal ve demografik özelliklerini ve mekana ilişkin beklentilerini, kullanılan kent mobilyalarının işlevselliğini belirleyecek sorular hazırlanmıştır.

Alanda yapılan gözlem, görüşme ve anket sonuçlarının yanısıra, bölge örneklerine ilişkin taranan bilgi kaynaklarından ve bilgi sahibi kişilerden yararlanılarak, ilgili alanların ortak kullanımlar açısından sorunları belirlenmiştir.

2. KIYI MEKANI

2.1. Kıyı Mekanı Tanımı

Mekansal nitelikleri ve çevresel değerleriyle kıyılar; insanların öncelikli kullanımına açık alanlardır.

Günlük yaşantının stresinden uzaklaşıp, spor yapmak, dinlenmek, sosyal etkinliklerde bulunmak isteği, insanları kıyılara yöneltmiştir. Bu oluşum, kıyı düzenlemelerini gerekli kılmış olup, rekreatif amaçlı kullanımlar için uygun hale getirmiştir.

Bu nedenle kıyı mekanları, toplum kullanımına açık, açık mekan duygusunun yoğun olarak yaşanabildiği, kentle dengeli bir bütünlük oluşturacak biçimde değerlendirilmelidir.

2.1.1. Doğal verilere göre tanım

Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre kıyı; karanın deniz boyunca uzanan kenarıdır. (Türk Dil Kurumu Sözlüğü, 1969)

New Webster's sözlüğünde kıyı; “ karaların, yapıların veya kent kesitlerinin su ile temas ettiği noktadır.” (New Webster's Dictionary and Thesaurus, 1992)

“Kıyı; deniz,göl ya da geniş akarsular boyunca uzanan kara şerididir.” (Ana Britannica, 1994)

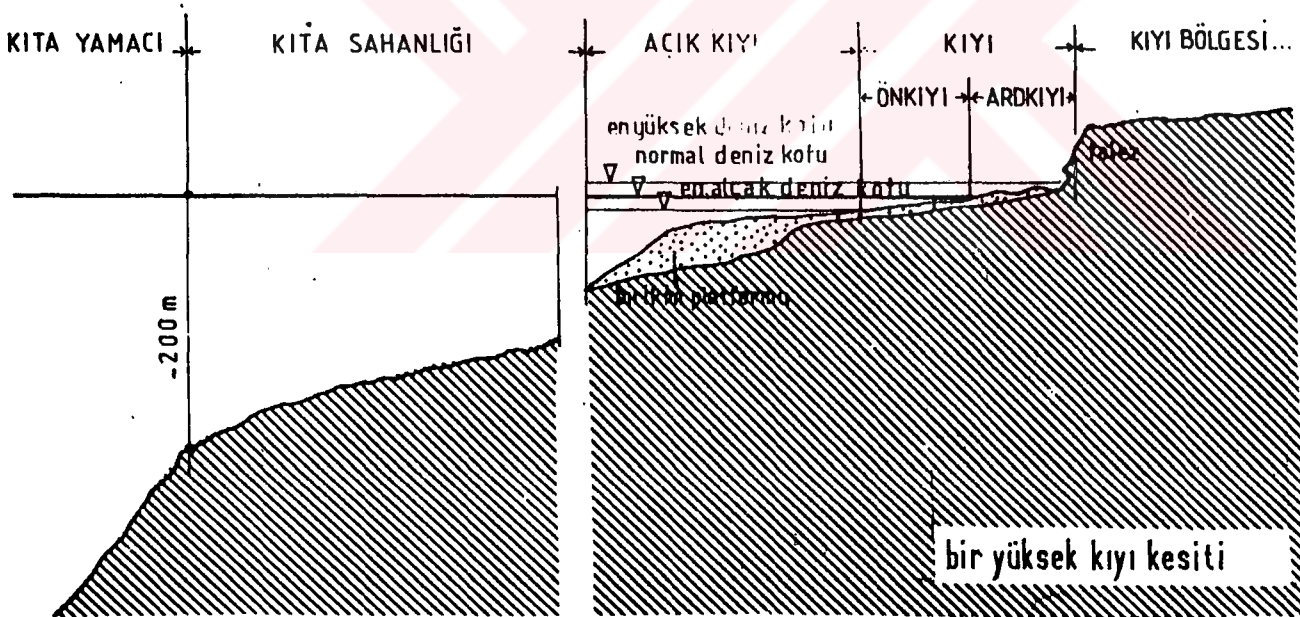
Su ve karanın birleştiği çizgi olan kıyı, “ deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi “olarak tanımlanabilir. Diğer bir deyişle kıyı, deniz, göl ve akarsular ile yanyana bulunan ve onlarla bütünlük içinde olan bir alandır. (Karabey, 1978)

Kıyı çizgisi, “ deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan, meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir.” (Şakar,1996)

Kıyı çizgisi, herhangi bir zamanda kara ile denizi ayıran sınır çizgisidir, sabit değildir. (İnandık, 1971)

Kıyı çizgisi iki şerit oluşturur:

1. Ard kıyı; herhangi bir anda, kıyı çizgisi ile suların en çok ilerlediği sınır arasındaki şerittir.
2. Açık kıyı; ard kıyının dış sınırlarından, açıklara doğru uzanan , sığ ve genişliği değişen bölgedir. (İnandık, 1971)



Şekil 2.1. Kıyı kesiti (Karabey, 1978)

Deniz hareketleri ve karanın yapısı, karşılıklı etkileşimler sonucunda zaman içinde, kıyıda özel şekiller oluşturur. Bu özgün ortam kıyı üzerindeki çevre koşullarının dinamiğidir.

Kıyının yapısı, kara parçasının toprak yapısı, iklim koşulları, bitki örtüsü, kıyıda

yerleşimler bu etkileşimin gerçekleşmesini sağlamaktadır. Bu etkileşim, kıyı mekanlarını oluşturmaktadır. (Karabey, 1978)

Nehir kıyısı; nehirlerin olağan yatakları ile bu yatakların devamında suyun etkisiyle oluşan, kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, bataklık alanların kara yönündeki doğal sınır çizgisi arasında kalan alandır. (7. Dünya Şehircilik Günü Daimi Komitesi,1983)

Kıyı Kenar Çizgisi; “Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırıdır.” (Şakar,1996)

Kıyı şeridi; “ Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.” (Şakar,1996)

2.1.2. Görsel verilere göre tanım

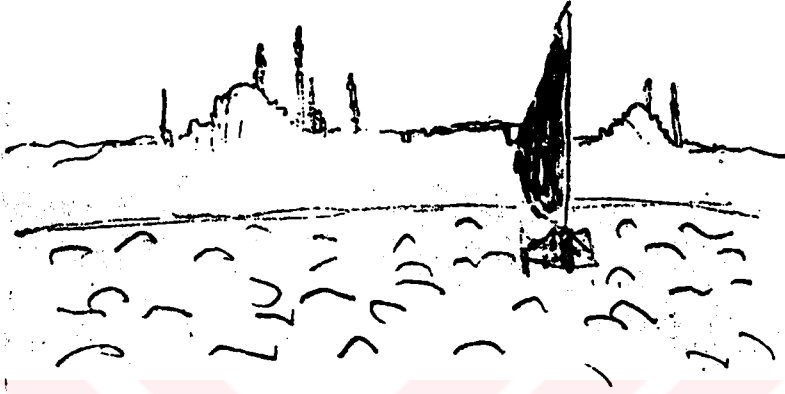
Kıyı; denizde ufuk çizgisine, karada siluet çizgisine dayanan ve 3. boyutta havada ve sualtında da devam eden bir bütündür. Kıyı bu niteliklerinden dolayı, bir yüzey veya çizgi değil, 3 boyutlu geometrik bir mekandır. (Karabey,1978)

Mekanlara yönelik görsel yaklaşımlar; mekanın renk, doku, ölçek, aydınlanma ve biçim özellikleri açısından insan organizma ve psikolojisi üzerinde olumlu, olumsuz, uyarıcı, rahatlatıcı etkilerinin saptanması sonucunda önem kazanmıştır. Mekanla kullanıcı arasında, işlevsel bağların yanı sıra, uyarıcı bağların da bulunduğu belirlenmiştir. (William, 1973)

Kıyının varlığı; kentin gelişmesini ve kimliğinin oluşmasını çeşitli yönlerden etkilemektedir. Kıyı mekanının kullanım biçimleri, kentlerin mekansal kurgusunu, algılanışını ve anlamını belirler.

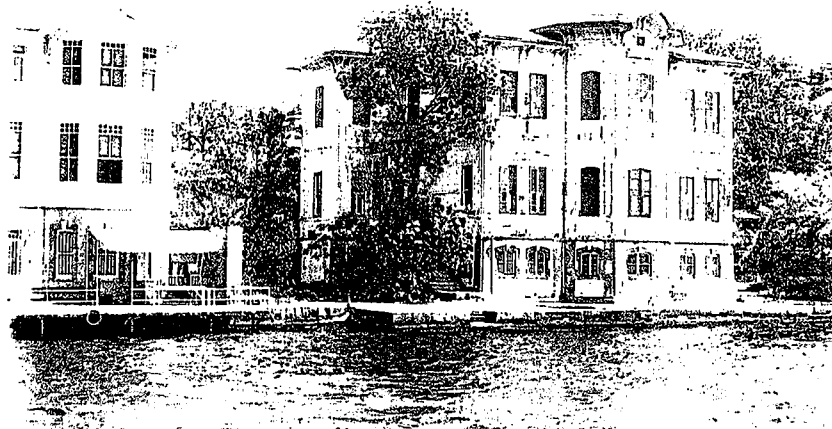
Kıyılar, deniz ve karalardan farklı algılanmaktadır ve farklı görsel niteliklere sahiptir. Kıyının görsel niteliklerinin belirlenmesinde doğal verilerin yanısıra, kıyı kullanım türleri ve peyzaj öğeleri de etkili olmaktadır.

Kıyı mekanındaki görselliğin, en önemli değerlerinden biri siluet etkisidir.



Şekil 2.2. İstanbul'un Haliç'ten görünümü (Le Corbusier)

Boğaziçi kıyı yerleşimi; çevresel değerleriyle, siluetin en etkili algılandığı kıyı mekanlarındandır. Boğaziçi, iki kıtayı birleştiren bir su engeli üzerine kurulmuş tek kıyı yerleşimidir. Bu özelliği ve su ile kurduğu görsel ilişki, İstanbul'a kimlik kazandırmıştır. (Yenen, 1993) Kıyı mekanının kullanış biçimleri ve varolan topoğrafik özellikler; denizin kıyıdan parçalı olarak algılanmasına sebep olmuştur. Yalıların ve yeşilin arasında sınırlı görülen deniz, kıyıya inen dar sokaklar, kıyıdaki insanlar üzerinde hoş bir görsel etki yaratmaktadır.



Şekil 2.3. Boğaziçi yalıları, İstanbul

“ Vadilerle tepelerin, kayalarla burunların dizilişı, farklılıklar yaratıp, her noktanın ayrı ve kendine özgü perspektiflerini çoğaltır. Yapıları -çoğunca- tek tek seçecek kadar yakın; onları yerleşme grubu ile birlikte kavrayacak kadar uzak kıyılararası mesafeler görsel algılamamanın sınırlarını genişletir.” (Batur, 1989)

Kıyı mekanını tanımlayan diğer bir görsel etki de; kıyının, tüm doğallığı ve mimarisiyle sudaki yansımasıdır. Ufuk çizgisinde gökyüzü ile birleşen su, oluşan yansıma sonucu kıyı mekanında görsel bütünlük yaratır.

İtalo Calvinez, “ Görünmez Kentler ” kitabında;

“ Eskiler Valdrada’yı bir gölün kıyıları üstünde, birbiri üstüne binmiş verandalı evler, demir korkulukları suları gören yüksek yollar yaparak kurmuşlar. Öyleki, yolcu gelirken iki kent görür; biri göl üzerindeki doğru kent, diğeri başaşağı bir yansıma. Bir Valdrada’da bulunan ya da yaşanan hiçbirşey yoktur ki öteki Valdrada’da yinelenmesin.” (Calvinez, 1990)

2.1.3. Sosyal açıdan kıyı tanımı

Yaşam biçiminde oluşan değişimler, teknolojinin beraberinde getirdiği yoğunluk, gürültü, çevre kirliliği, kent yaşamının oluşturduğu sorunlar, insan-doğa-çevre arasındaki ilişkilerin kopukluğu insanları kıyı mekanlarındaki ortak kullanım alanlarına yöneltmiştir. (Yıldızcı, 1982)

Kentsel mekanlar; toplumsal yaşamın sonucu olarak, ortak ya da kişisel gereksinimlerin karşılandığı, toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel yapısına bağlı olarak, zaman içinde faklılaşan mekanlardır. (Çubuk, 1991)

Toplumsal kentsel mekanların en belirgin niteliği hareket özgürlüğü olmalıdır. Kentsel mekanların diğer bir yönü de, çeşitli toplumsal aktivitelerin (festival, kutlama, gösteri vb.) gerçekleştiği alanlar olmalarıdır. (Kostof, 1992)

Kentsel mekanlar olan kıyı mekanları; insanların rekreatif amaçlı gereksinimlerini karşıladığı, kültürel etkinliklerde bulunduğu, sosyal yaşamın güçlendiği, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadırlar.

“Sosyal yaşantı bağlamında, değişen toplumun sosyal yapısı kentsel mekanların karakterini etkilemektedir. Gehl, “Life Between Buildings” adlı kitabında sosyal yapıyı şöyle tanımlamaktadır: “Görsel olarak sosyal yapı, meydan ve sokak grupları etrafında bulunan yerleşmelerle, fiziksel biçimde tanımlanır.” (Gehl, 1987)

İnsanların sosyal gereksinimlerine kaynaklık eden kıyı mekanları; kıyı parkları, çocuk oyun alanları, spor alanları, meydanlar, botanik bahçeleri vb. olarak değerlendirilmelidir. Bütün bu alanlar, kentin statik yapısına karşı bir yanıt olan, kentin fiziksel yapısını sosyal yaşantı ile dengeleyen sosyal mekanlardır. (Fanusçu, 1994)

2.1.4. Yasal çerçeve içinde kıyı tanımı

Kıyı mekanlarının planlanması ve düzenlenmesi için öncelikle kıyıların sınırlarının yasal çerçeve içinde çizilmesi gereklidir.

Anayasanın 2709 sayılı kanununun 43. Maddesine göre;

“ Kıyılar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.”

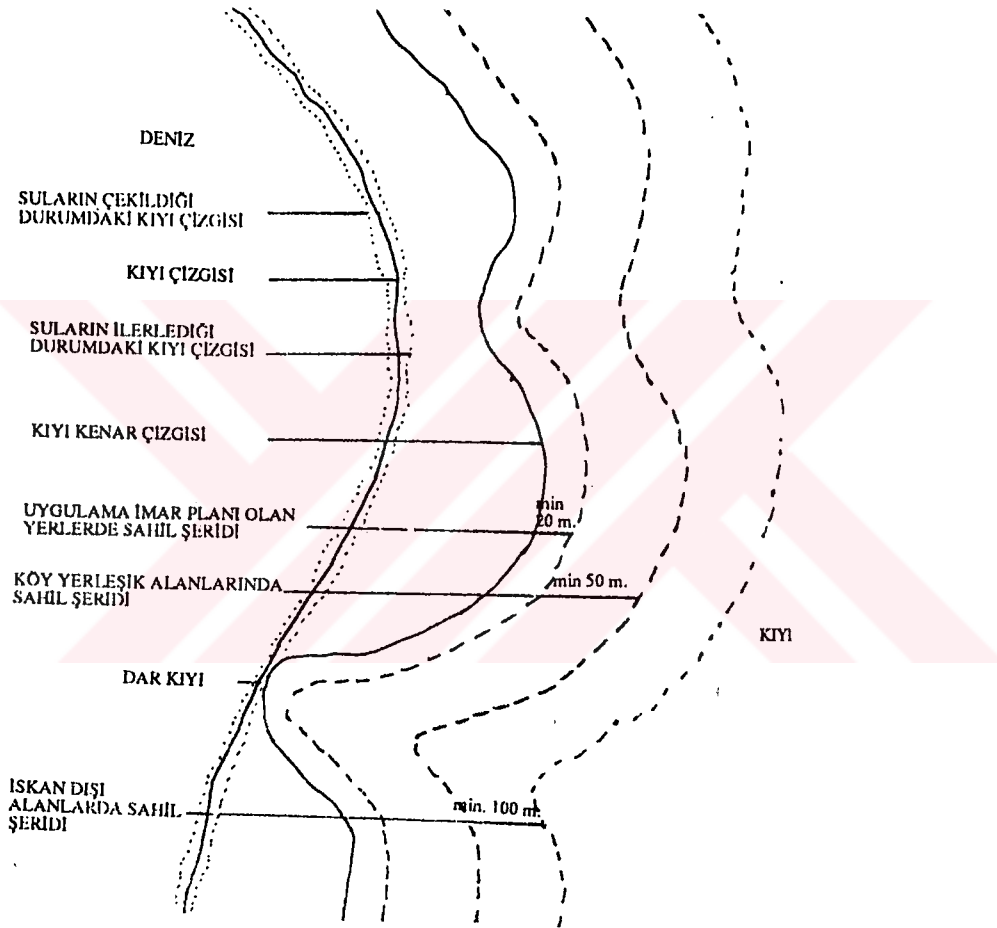
“Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.”

“Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir.” (Şakar, 1996)

3830 sayılı kıyı kanununa göre kıyı şeridi;

- a. Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre, genişliğindeki alanı,

- b. Uygulama imar planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde veya dışındaki yerleşik alanlarda, çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın, yatay olarak en az 50 metre genişliğindeki alanı,
- c. Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskan dışı alanlarda çevre düzeni ve/veya nazım imar planı bulunsun veya bulunmasın yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı ifade eder. (Şakar, 1996)



Şekil 2.4. Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeritlerini gösterir kroki (Şakar, 1996)

“Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.”

Ancak toplum gereksinimleri doğrultusunda, konaklama olmaksızın günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.

“Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.”

“Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünden yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.” (Şakar, 1996)

Anayasanın 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda; tüm canlıların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi; kırsal ve kentsel alanların ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması; su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi; doğal ve tarihsel değerlerin korunmasını ve bu yönde yapılacak düzelemelerin belirlenmesi amaçlanmıştır. (Şakar, 1996)

2.2. Kıyı Mekanında Yer Alan Etkinlik Türleri

Kıyı mekanları, sahip olduğu çevresel değerleri, farklı düzenleme ve kullanım biçimleri ile önemli kentsel alanlardır. Kıyıların, deniz ile kara arasında bir sınır çizgisi konumunda bulunması, çok yönlü kullanımlara açık olmasını beraberinde getirmiştir.

Kıyılar, aşağıda belirtilen etkinlik türlerini, aynı kıyı bandında birlikte ya da ayrı ayrı barındırabilmektedir. Tüm bu kullanım türleri birbirinden bağımsız olmayıp, her kullanım türü diğerinin gelişmesinde etkili olmaktadır. Kıyı mekanları planlanırken, bu etkinlikler bir bütün olarak ele alınmalı, kentin doğal, yapay ve sosyal çevre verilerine göre planlanmalıdır.

2.2.1. Endüstri

Kıyı mekanlarının endüstri amaçlı tercih edilmesinin temel nedenleri;

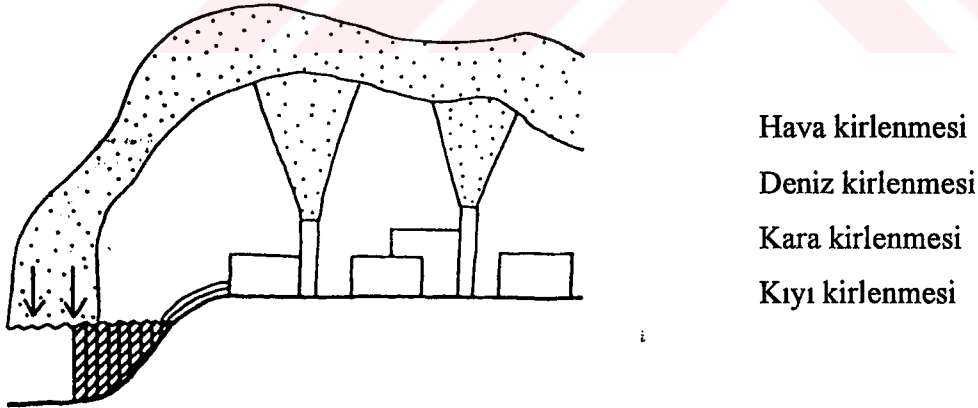
- a. Kıyının kara ve deniz ulaşımı arasında geçişi sağlayan bir kırılma noktası olması ve depolama kolaylığı,

- b. Endüstrinin ürettiği negatif malların arıtılmadan deniz, göl ve akarsular yoluyla uzaklaştırılabilmesi ve bunun maddi karşılık olmadan yapılabilmesi,
- c. Kıyının hammadde kaynağı (kum, çakıl, kalker, deniz bitkileri) olarak kullanılabilmesidir. (Tekeli, 1976)

Kıyılardaki endüstri kullanımını, tarihsel gelişim içerisinde, endüstrinin yer seçimi ölçütlerine göre değerlendirmek gerekir. Bunlardan doğaya bağlı olanlar; hammadde kaynağı olması, yüzey şekli, iklim durumu ve enerji kolaylığıdır. İnsana bağlı ölçütler ise, işgücü, sermaye, pazar, teknoloji ve karar organlarıdır. (Karabey, 1978)

Kıyılardaki yapılaşmanın ilk adımı limanlar ile gerçekleşmiştir. Endüstri devrimi ile başlayan deniz taşımacılığındaki gelişmeler, limanların artmasına neden olmuştur. Deniz yoluyla taşımacılık maliyetinin, kara taşımacılığına göre daha düşük olması da limanların yapımını teşvik etmiştir ve kıyılardaki endüstri kullanımını arttırmıştır. (Özmert, 1997)

Kıyı mekanında yer alan endüstri kullanımı, kıyının ve denizin kirlenmesine neden olarak, kıyıların toplumsal mekan niteliklerinin kaybolmasına neden olmuştur.



Şekil 2.5. Kıyıda endüstri kullanımı ve sonuçları (Karabey, 1978)

Endüstrinin yarattığı diğer bir etki de, ikincil gelişmelere sebep olmasıdır. Endüstri ile birlikte yerleşmelerin büyümesi ivme kazanır ve yeni kullanışlar için duyulan alan gereksinimi artar. Bunu karşılayacak öncelikli mekanlar olan kıyı mekanları, insan ve yapı yoğunluğu ile karşı karşıya kalır. (Tekeli, 1976)

Endüstrinin oluşturduğu deformasyonları önleyebilmek için;

- a. Endüstriyel kuruluşlar kıyı mekanında yer almamalıdır.
- b. Endüstrinin beraberinde getirdiği ikincil gelişmeler dikkate alınmalıdır.
- c. Endüstrinin kıyıya vereceği zararları önlemek için, atıkların arıtılmadan ve denetim dışı kıyılara bırakılması engellenmelidir.
- d. Oluşacak kirliliğin denetim altına alınabilmesi için, kirlilik kontrol standartları belirlenmelidir.
- e. Alan ve su kullanımına yönelik mevcut ülkesel ve bölgesel şartlar dikkate alınmalıdır. (Clark, 1974)

Deniz, göl ve nehir kıyılarında yer alan önemli liman kentleri; endüstri bölgelerinde meydana gelen değişimlerin sonucunda, yenileme amaçlı projelerin uygulama alanları olmuştur. Zamanla işlevini yitirmiş, terkedilmiş endüstri ve liman bölgeleri çoğunlukla, tarihsel ve çevresel değerleri olan kıyıları işgal etmişlerdir. 50 'li yıllarla birlikte kıyı tasarımları önem kazanmış, endüstriyel alanların kente katılmasının çabaları başlamıştır. Bu kıyı kentleri, yeni bir yüzyıl eşiğinde, uluslararası rekabet ve gelişmelere uyum sağlamalıdır. Tokyo, Londra, Sydney, Rotterdam, Boston ve HongKong'da kıyı yenileme projeleri uygulama halindedir. (Ceccarelli, 1991)

Barcelona'da bu tür düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Barcelona'da yükleme ve boşaltma hizmetleri yanında, iç bölgelerin de mal dağıtımını üstlenmiş olan liman, bölgenin ekonomisinde ve kentin gelişmesinde önemli rol oynamaktadır. Taşımacılıkta oluşan teknolojik gelişmelere yanıt verebilmek için, yeni alanlar inşa edilmiş, sonucunda liman güneye, kentin tarihi bölgesine doğru gelişmiştir. Bu düzenleme projesinde amaç, liman özelliğini kaybetmeden yeni düzenleme yapılmasıdır. Merkez çeşitli etkinliklerin yer aldığı odak noktası konumundadır. Suya bağlı kalarak her yaş grubundan insanın hoş vakit

geçirebileceği bir sahil yaratmak, projenin ana hedefidir. Böylece limanın kent yaşamına katılması planlanmıştır. Bu çalışmada, Londra, Baltimore, San Francisco, NewYork gibi kıyı kentlerinde uygulanan, doklar bölgesindeki depo ve benzeri yapıların yeniden kullanımını amaçlayan çalışmalar örnek alınmıştır. (Gülseren, 1991)

2.2.2. Ulaşım

Kıyılar, deniz ile kara arasında bağlayıcı özelliğe sahip olduğundan, ulaşım amaçlı kullanımlara kaynaklık etmektedir.

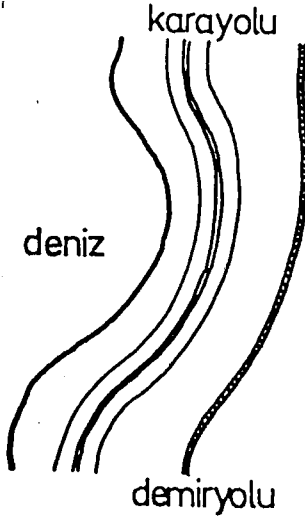
Kıyı mekanında yer alan ulaşım kullanımı;

- a. Kara ulaşımı
- b. Deniz ulaşımı
- c. Hava ulaşımı

şeklinde gruplanabilir.

Kara ulaşımı

Kıyı bandında konumlanan taşıt yolları, kent ile deniz arasında bir engel oluşturarak, insanların su ile ilişkisini kopartmaktadır. Bu da, doğal kıyının zedelenmesine neden olmaktadır. Taşıt yolu ile birlikte, kıyıda yer alan yapı dokusunda değişimler meydana gelmektedir. Yol çekim noktası haline gelerek, bölgede rant artışına sebep olmaktadır. Bunun sonucu olarak, kıyıda yer alan işlev türlerinde ve yapı yoğunluklarında değişimler meydana gelmektedir. (Tanrıöver, 1976)



Doğal ilişkilerde kopma
Yararlanmaya engel
Değer artışı

Şekil 2.6. Kıyı mekanında konumlanmış ulaşımın doğurduğu sonuçlar. (Karabey, 1978)

Boğaziçi örneğinde olduğu gibi; motorlu taşıt trafiğinin yoğunlaşması ve gelişigüzel kıyı yollarının açılması, önemli olan yalıların bütünlüğünü ortadan kaldırıp, yalı-deniz ve yalı-bahçe ilişkisini koparmıştır. Bu durum; geçmişte asıl ulaşımın denizyoluyla yapıldığı Boğaziçi kıyılarının bugünkü görünümünü almasına neden olmuştur. (Yazıcıoğlu, 1980)

Kıyı mekanında yer alan kara ulaşımının yaratacağı olumsuzlukları önlemek için;

- Yollar, kıyıya paralel geçirilmemelidir. Ara yollar kıyıya dik ve doğal su akışını kolaylıkla sağlayacak alt yapı koşulları sağlanmalıdır.
- Yükseltilmiş taşıt yolları ve köprüler, kıyıdaki su sirkülasyonunu engelleyici potansiyele sahiptir. Bunu önleyebilmek için yollar kıyı ardı mekandan geçirilmelidir.
- Yol yapımında suya olabilecek toprak akışı önlenmelidir. (Clark, 1974)

Deniz ulaşımı

Kıyı yerleşimlerinde, kentsel ulaşım çözümü olarak en ideal çözüm deniz ulaşımıdır. Ticaret ve ulaşım kaynaklık eden deniz, kültür akışını sağlayarak, kıyı uygarlıklarının oluşmasını sağlamıştır.

Deniz ulaşımının ana elemanı limanlardır. Limanlar; taşımacılık, yükleme, boşaltma işlevlerinin yerine getirilmesi ve deniz ulaşımında odak noktası olması nedeniyle, kentlerin

gelişmesinde önemli rol oynar. Limanların meydana getireceği olumsuz etkileri önlemek için, liman bölgeleri; toplumsal mekan niteliği taşıyan alanlardan bağımsız, çevreye zararın minimum olduğu bölgelerde yerleşmelidir ve limanların yarattığı kirlilik kontrol edilmelidir.

“ Denizyolu araçlarının taşıma kapasitesi avantajı, sürekli olarak kara ve demiryolu araçlarına karşı kendini hissettirmiş ve toplu taşımada önemini korumuştur. Bir diğer etmen de maliyet faktördür.” (Kılınçaslan, 1995)

Bunun yanı sıra, kara ulaşım araçlarından elde edilen yüksek hız, denizyolu ulaşımının geri planda kalmasına sebep olmuştur. Karayolu ulaşımının, denizyoluna tercih edilmesinde köprü ve tünel yapım teknolojisindeki gelişmeler etkili olmuştur. Birbirine yakın kıyılar, kara ve demiryolu araçlarıyla bağlanmıştır. (Kılınçaslan, 1995)

Hava ulaşımı

Hava ulaşımı, hızlı ve büyük taşıma kapasitesine sahip olmasından dolayı, tercih edilen bir ulaşım türüdür.

1945 sonrası hava ulaşımındaki gelişme, insanların orta ve uzun mesafe yolculuk alışkanlıklarında önemli değişimlere yol açmıştır. Bunun sonucu olarak, kullanım yoğunluğu açısından hava ulaşımı diğer ulaşım türlerinin önüne geçmiştir. Günümüzde hava ulaşımı genellikle tercih edilen ulaşım türüdür ve buna duyulan istem daha da artmaktadır. Başta, ABD ve Japonya olmak üzere tüm dünya ülkelerinde büyük önem taşımaktadır. Yolcu sayısına ve yük kapasitesine göre büyük havaalanları inşa edilmektedir. (Özmert, 1997)

Kıyı mekanında yer alan havaalanı kullanımı, kıyı ekolojisine büyük zarar vermektedir. Yoğun beton yüzeyler nedeniyle, kıyılardaki doğal su drenajı engellenmekte ve kıyı ekolojisi zarar görmektedir. Bu olumsuz sonuca karşı alınacak önlemler:

- Havaalanları kıyı mekanında konumlandırılmamalıdır.

- Havaalanları ile kıyı arasında yeşil dokudan bir yalıtım sağlanmalıdır.
- Pistlerin geniş beton yüzeyinin çevreye vereceği zararlar en iyi teknoloji seçilerek minimuma indirilmelidir. (Clark, 1974)

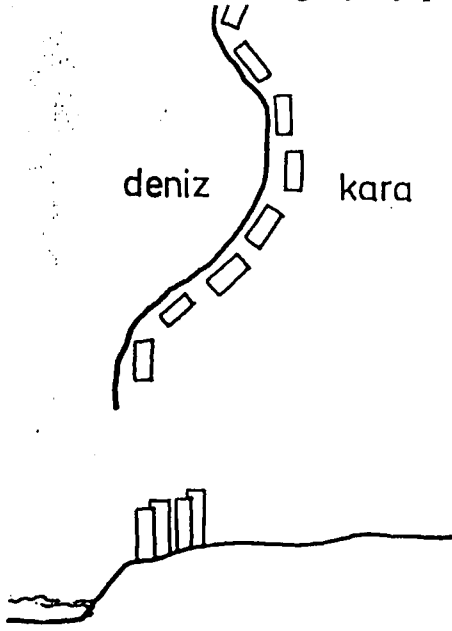
Kıyı mekanında yer alan ulaşım, diğer tüm ulaşım türleriyle ilişkili ve bir sistem içinde tasarlanmalıdır.

2.2.3. Konut

Kıyılar, doğal ve çevresel nitelikleriyle, insan yerleşimleri için öncelikli mekanlar olarak değerlendirilmektedir.

Kıyıların konut amaçlı kullanımları, kıyı mekanının yoğun ve plansız gelişmesine, toplumsal kullanım mekanı özelliğinin yitirilmesine yol açmaktadır. Bu da, kıyı mekan kimliğinin kaybolmasına ve kıyıların tanımsız alanlara dönüşmesine neden olmuştur.

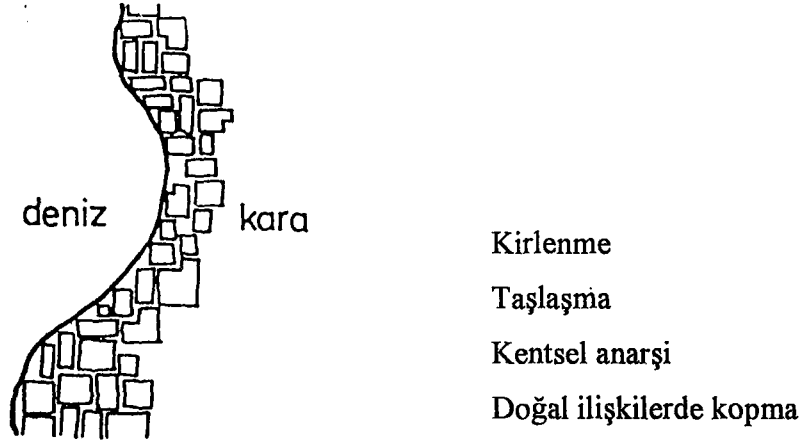
Kıyıların , toplum ve özel çıkarların çatıştığı alanlar haline gelmesi ve kıyı mekanında oluşan yüksek rant, kıyı yağmasını doğurmuştur. Kıyılardaki yerleşime yönelik yoğun ilgi, kıyı bandında duvar etkisinde gelişen yapılaşmalara yol açmıştır. (Karabey, 1978)



- Doğal ilişkilerde kopma
- Sit-silüet değerlerinde zarar
- Kamu yaralanmasına kapalı

Şekil 2.7. Kıyı mekanında yüksek yapılaşmanın sonuçları (Karabey, 1978)

Kıyılarının betonlaştırılması, biyolojik yaşamı ve doğal alışverişi de olumsuz yönde etkilemektedir. Yapı bloklarının denizden gelen rüzgarları kesmesi sonucu, yerleşimlerin içindeki hava akımı engellenmekte ve yaz aylarında rüzgarın serinletici etkisi azalmaktadır. (Korça, 1984)



Şekil 2.8. Kıyı mekanında yoğun yapılaşmanın sonuçları (Karabey, 1978)

Kıyı mekanında yer alan kontrolsüz yapılaşma, suyun doğal drenajını engelleyerek, doğal su akışının değişime uğramasına neden olmuştur. Bu oluşum sonucunda, kıyı mekanları deformasyona uğramakta, kıyının ekolojik dengesi bozulmaktadır.

Kıyılardaki doğal dengenin sürekliliği için, konut yerleşimleri kıyılardan uzakta yer almalıdır. Kıyıların gelişme biçimleri önceden planlanmalı, yoğunluk aza indirgenmelidir. Kıyılardaki doğal su akışının sağlanabilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır. (Clark, 1974)

2.2.4. Turizm

Turizm; “ insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zamanki olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatleri ve buralarda genellikle turizm

işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan olaylar ve ilişkiler bütünüdür.” (Toskay, 1986)

Günümüzde gelişen teknoloji ve beraberindeki yoğun tempolu yaşam, insanların doğal bir çevre içinde dinlenerek, eğlenme gereksinimini gündeme getirmektedir. İş ve kent yaşamından uzaklaşarak doğaya dönme isteği turizm kavramını ortaya çıkarmıştır.

Turizm, ekonomik, kültürel ve sosyal katkılarından dolayı, tüm dünyada önemini korumaktadır.

İç ve uluslararası turizm harcamaları toplam olarak dünya gelirinin %10’unu oluşturmaktadır. Uluslararası ticaret harcamalarının yaklaşık %7’sini oluşturan turizm harcamaları, dış ticaretin önemli potansiyellerindendir. (Edgell, 1990)

Turizm amaçlı kıyı kullanımında, denize girmek, balık tutmak, kumsalda güneşlenmek, su kenarında dinlenmek, sualtı ve suüstü sporlarını gerçekleştirmek gibi eylemler kıyıların rekreasyon kullanımını belirler. Kıyıların ortak kullanım amaçlı düzenlenmesi ile ilgili kararların üretilmesinde toplum istekleri gözönüne alınmalıdır. (Taneri, 1983)

Turizm; çevrenin korunmasında, toplumun gereksinimleri doğrultusunda mekanların düzenlenmesinde önemli bir etkidir. Turizmin yarattığı mekansal tüketimin kontrol altına alınması, doğal verilerin korunmasına bağlıdır. Dolayısıyla turizm donatımlarının getireceği gelir, doğru planlama ve düzenleme çalışmalarına bağlı olarak, doğal değerlere uyumlu işletilmesi ile orantılıdır. (Çubuk, 1973)

Turizm amaçlı kıyı kullanımında;

- Doğal, yapay ve sosyal çevre koşullarına bağlı kalınmalıdır.
- Turizmin, kültürler arasındaki iletişimi ve sosyal yaşantıyı güçlendirmesi ve turizm tesislerinin buna uygun planlanması gereklidir.

- Turizm açısından çekici değerlerin olduğu yerleşimlerde yapılacak turizm yapıları, yerleşmenin geleneksel dokusu ve kültürel özellikleri ile uyumlu bir biçimde ve ölçekte yapılması sağlanmalıdır.
- Büyük yapı kütlesi gerektiren tesisler, kentsel dokuların dışında ve kıyı kuşağının gerisinde konumlanmalıdır.
- Turistlerin, tesisleri ziyaret etmeleri değil, kasaba ve kentlerdeki sosyal yaşama katılmaları, yöresel kültürlerle tanışmaları ve “farklı bir ülkede farklı bir halkla birlikte olduklarının ayırımına” varmaları yönünde bir turizm aktivitesinin gerçekleşmesi amaçlanmalıdır. (Ekinci, 1991)

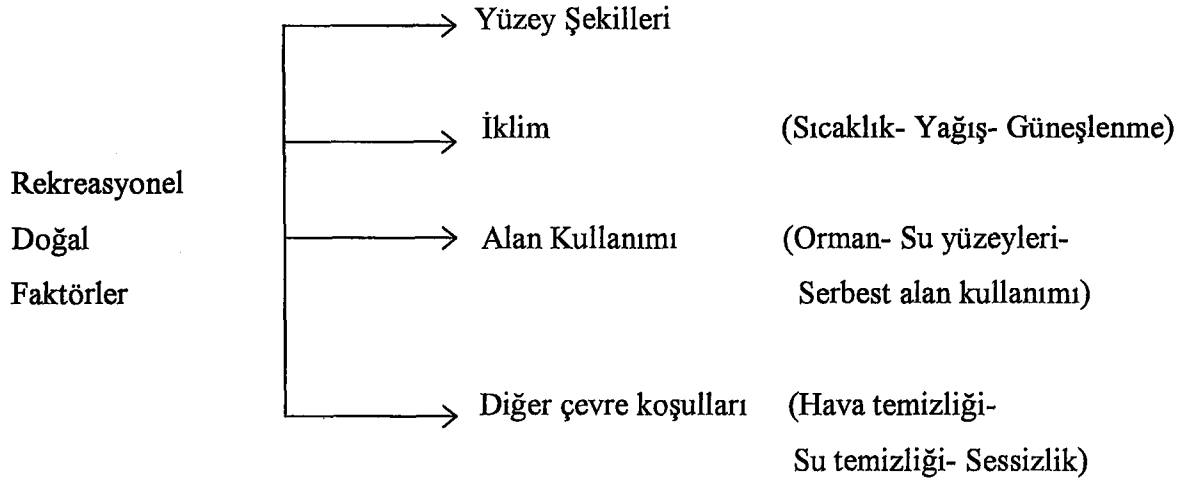
2.2.5. Rekreasyon - kültür

Rekreasyon; bireylerin boş zamanlarında katıldıkları aktiviteler olarak tanımlanabilir.

Avrupa Ekonomik Komisyonu’na göre rekreasyon; zorunlu çalışma faaliyetlerinden bağımsız olarak bireyin geliştirilmesi, bireyin fiziksel gücünü arttırmaya ve ruhsal kapasitesini zenginleştirmeye yönelik faaliyetler, bireyin isteyerek katıldığı tüm aktiviteler ve bunun sonucu olarak fiziksel, sosyal ve kültürel çevrenin değişmesidir. (Turizm Bakanlığı, 1989)

Teknolojik ve ekonomik gelişmeler, kentlerin büyümesi, yaşam biçimindeki değişmeler, endüstriyel alandaki gelişmeler ve otomasyon, boş zamanların artması, rekreasyonun gelişimini etkileyen ana unsurlardır. Bireyler, artan rekreasyon gereksinimine araç olarak öncelikle kıyı mekanlarına yönelmişlerdir.

Bir alanın rekreasyonel değerinin belirlenmesinde, doğal olaylarla oluşmuş, rekreasyonel-doğal faktörler etkili olmaktadır. (Altan, 1983)



Rekreasyon, bireylerin özel mekanlarda gerçekleştirebileceği bir aktivite olmamalıdır. En doğrusu; rekreasyonun, günlük yaşamın bir parçası olmasıdır. Çeşitli spor aktiviteleri, kendilerine özel mekanlara ihtiyaç duydukları halde, rekreasyon alanları; yürüyüş yolları, gezinti patikaları ve çocuk oyun alanları ile desteklenmelidir. Toplumsal ortak mekanlar; dinamik, sosyal- kültürel yaşantıyı güçlendiren ve eğlenceli mekanlar şeklinde düzenlenmelidir. (Simons, 1994)

Rob Krier, “Urban Space” adlı kitabında, kentlerde yer alan rekreasyon aktivitelerinin, insanların davranışları ile paralel olarak, özel ve ortak kullanım alanlarında gerçekleştiğini belirtmektedir. Bunun sonucu olarak, sosyal mekanların organizasyonunda özel tasarımlara gidilmelidir. (Krier, 1984)

Doğal ve kültürel değerler olan kıyıların korunmasını sağlamak, koruma-kullanma dengesi içinde sağlıklı bir planlama yapabilmek amacıyla, kıyılara olan rekreasyonel istem ile kıyıların rekreasyon potansiyeli ve kapasiteleri belirlenmelidir. (Sümer, 1983)

3. KIYI MEKANI DÜZENLEME İLKELERİ- ÖRNEKLER

3.1. Kıyı Mekanı Düzenleme İlkeleri

Kentsel dokuda rekreasyon aktivitelerine kaynaklık eden kıyı mekanları; bu gereksinimlerin karşılanmasına yönelik, yoğun kullanımlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu da; kıyı mekan düzenlemelerinin önem kazanmasına ve kıyıların toplumsal kullanımlara yönelik değerlendirilmesine sebep olmuştur.

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık, kamusal alanlardır. Kentsel kamusal alanlar ise; toplumsal yaşamın gerektirdiği aktivitelerin yaşandığı, cinsiyet farkı gözetmeksizin, her yaş ve meslek grubundan kişilerin yararlanabildiği, gerekli durumlarda denetimli olarak kullanılabilen, kent içinde yer alan mekanlar bütünüdür. (Özaydın, 1989)

Toplum yararını hedefleyen kentsel kamu mekanları düzenlenirken, kullanıcıların sosyo-kültürel özellikleri, istekleri ve gereksinimleri gözönünde bulundurulmalı ve çevreye uyum sağlanmalıdır. Bu mekanların tasarımı bir bütün olarak ele alınmalıdır. (Çubuk, 1978)

Kentsel mekanlar üç özelliğe sahiptir;

- Aktif ve pasif rekreasyon alanlarının kullanımı,
- Yapılardan, yollardan ve önemli noktalardan algılanması,
- Mahremiyet, koruma, açıklık duygusu ve ölçek vermesidir.(Hopkins, 1964)

Kentsel kamu mekanlarının tasarımında;

- Düzenleme alanlarında bütünlük ve büyüklüğün irdelenmesi ile açık-kapalı alan düzenlemelerinde birlikteliğin sağlanması,
- İnsana saygı ve insan ölçeğine uyum kurallarının gözardı edilmemesi,

- Kentsel mekana sürekli devinim ve canlılık getirilerek, özgün kimlik ve kişilik kazandırılması, ana ilkeler olarak dikkate alınmalıdır. (Bilsel, 1989)

“İnsanların; dünya, toplum ve kendileri ile barışık olabilmeleri için, kendilerini kimlikleri ile mekana yerleştirmeye ihtiyaçları vardır.” (Meiss, 1984)

Kentsel mekanın en önemli unsurlarından olan kıyılar, yoğun ve plansız kullanımlar sonucu, deformasyonlara uğramakta ve doğal yapısı bozulmaktadır. Bu nedenle kıyı mekanının düzenlemesinde;

- gelişebilen,
- açık,
- esnek,
- devingen,
- uygulamaya yönelik bir yöntem araştırması uygulamaya konulmalı ve mevcut planlama, örgütlenme ve yasal olanaklar ile uyum sağlayabilmelidir.

Kıyı mekanı düzenlemesi için, Massachuset Teknoloji Enstitüsü’nde geliştirilen “Kıyı Bölgesi Düzenlemesi” (Coastal Zone Management) adlı yöntem, kıyı düzenlemelerinde esneklik kazandıran bir yöntemdir. Bu yöntemin akış şeması şöyledir;

I. Hedefler Planlaması

- Gereksinimlerin ortaya konması
- Sorunun tanımı
- Amacın saptanması

II. Yöntem Planlaması

- Kavram ve ölçütlerin oluşturulması
- Verilerin ölçütlere göre değerlendirilmesi
- Arazi kullanımı, uyumlar, çelişkiler
- Toplumsal, ekonomik veriler, gelişmeler
- Siten ekolojik birimleri, sorunları, kullanılabilirliği

III. Değerler Planlaması

- Seçeneklerin oluşturulması
- Seçeneklerin ölçütlere göre değerlendirilmesi
- Seçeneklerin ekonomik gelişime göre değerlendirilmesi
- Seçeneklerin maliyet ve uygulanabilirliklerinin değerlendirilmesi

IV. Yöntem Seçimi, Planın Elde Edilecek Arazi Kullanımına Uygulanması (Karabey, 1978)

3.1.1. Kıyı mekanı düzenlemesinde dikkat edilmesi gereken koşullar

Kıyı mekanları; kentsel kamu mekanı niteliklerinden dolayı, düzenlenirken, kamu kullanımlarına uygun, sosyal ve kültürel yaşantıyı destekleyen biçimde tasarlanmalıdır.

Kıyı mekanları düzenlenirken;

- Doğal, yapay ve sosyal çevre bir bütün içinde alınmalı, görsel açıdan nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır.
- Kullanıcıların istekleri ve gereksinimleri belirlenmelidir.
- Gerekli altyapı ve donatım sağlanmalı, kıyı mekanındaki yoğunluğu dengelenmelidir.
- Kıyı, kentin bir parçası olarak tasarlanmalıdır.
- Kıyının, kıyı ardı mekanla güçlü ilişkisi kurulmalı, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulmalıdır. Farklı fonksiyonların kıyı ardı mekanda konumlanması; kıyıya açılan yollar ile kolay ulaşılabilmesine, kıyı bandı üzerinde su ile ilişkinin kurulduğu alanların konumlanmasına olanak sağlamaktadır. (Karabey, 1978)
- Kullanıcı-su ilişkisi tam olarak kurulabilmelidir.
- Kıyı mekanına hareket kazandıracak, sosyal ve kültürel yaşantıyı geliştirecek mekanlar oluşturulmalıdır.
- Toplumun her yaş ve meslek grubunun yararlanabildiği mekanlar yaratılmalıdır.
- Kent mobilyaları yeterli sayıda, ergonomik ve çevreye uyumlu tasarlanmalıdır.
- Özürlüler için gerekli donatımlar oluşturulmalıdır.
- Kullanıcıların rekreasyon amaçlı aktivitelerini gerçekleştirebildikleri, dinlenme, gezinti spor ve çocuk oyun alanları gibi kentsel mekanlar oluşturulmalıdır.
- Kültürel aktiviteler kapsamında; kıyının niteliklerine bağlı olarak, açık hava müzeleri, amfi tiyatrolar, festival alanları vb. mekanlar düşünülmeli ve kıyı bu şekilde planlanmalıdır. Değişimlerin yaşamın bir parçası olduğu kentsel mekanlarda yer alan

festival ve gösteri alanları, geçmiş ile devamlılığı sağlamak ve kalıcılık hissi uyandırmaktadırlar. (Bacon, 1979)

3.2. Kıyı Mekanında Yer Alan Kent Mobilyaları ve Düzenleme İlkeleri

3.2.1. Kent mobilyaları düzenleme ilkeleri

Kent mobilyaları; herkese açık ve toplumun sorumluluğunda olan, yapılanmış veya yapılanmamış kentsel kamusal mekanlara yetkili kurumlarca yerleştirilmiş geçici ya da kalıcı, toplum hizmetine sunulmuş, görsel, işlevsel, hareketli, yarı hareketli ve sabit öğelerin tümüdür.(Çubuk vd.,1978)

Kentsel dış mekanlardaki gereksinimleri karşılayan kent mobilyaları, kentte bağlayıcı ve bütünleştirici etkide bulunmaktadır.

Kent mobilyaları, bulundukları kentlerin görünümü ile bir bütün olarak düşünülmeli, oranların, formların, renklerin ve malzemelerin uyumu dikkate alınmalıdır. (Seyrek, 1992)

Kent mobilyaları; endüstriyel tekniklerle üretilmeli, belirli bir planlama içerisinde uygulamaya konmalı, belli normlarda yenilenmeli ve yenilenme içerisinde doğal, kültürel, tarihsel dokuyla bağlantı kurmalıdır. (Küçükerman, 1989)

Bir kent mobilyasının biçimlenmesini etkileyen faktörler;

- Toplumsal etkiler,
- Gelenekler, tarihsel çerçeve,
- Psikolojik etkiler,
- Malzeme özellikleridir. (Öztürk, 1989)

Kentsel mekanlarda gereksinimlere bağılı olarak belirlenmiş kent mobilyaları; malzeme, renk, biçim, kullanım ve bakım kolaylığı yönünden uygun tasarlanmalı ve uygulanmalıdır. Ayrıca bütün öğelerin yer seçiminde, biçimlenmesinde ve algılanmasında, bireyleri uyarak akılda kalıcı olması sağlanmalıdır. (Giritlioğlu, 1992)

Kent mobilyalarının biçimlerinin algılanmasını; çevrede konumlanmış, insanlar, taşıtlar, ağaçlar, heykeller, meydanlar ve yapılarla olan oransal ilişki etkiler. Çevresinde görsel ilişki içinde olduğu öğelere göre, yanlış oranlarda tasarlanmış kent mobilyaları estetik yönden zayıf kalmaktadır. (Seyrek, 1992)

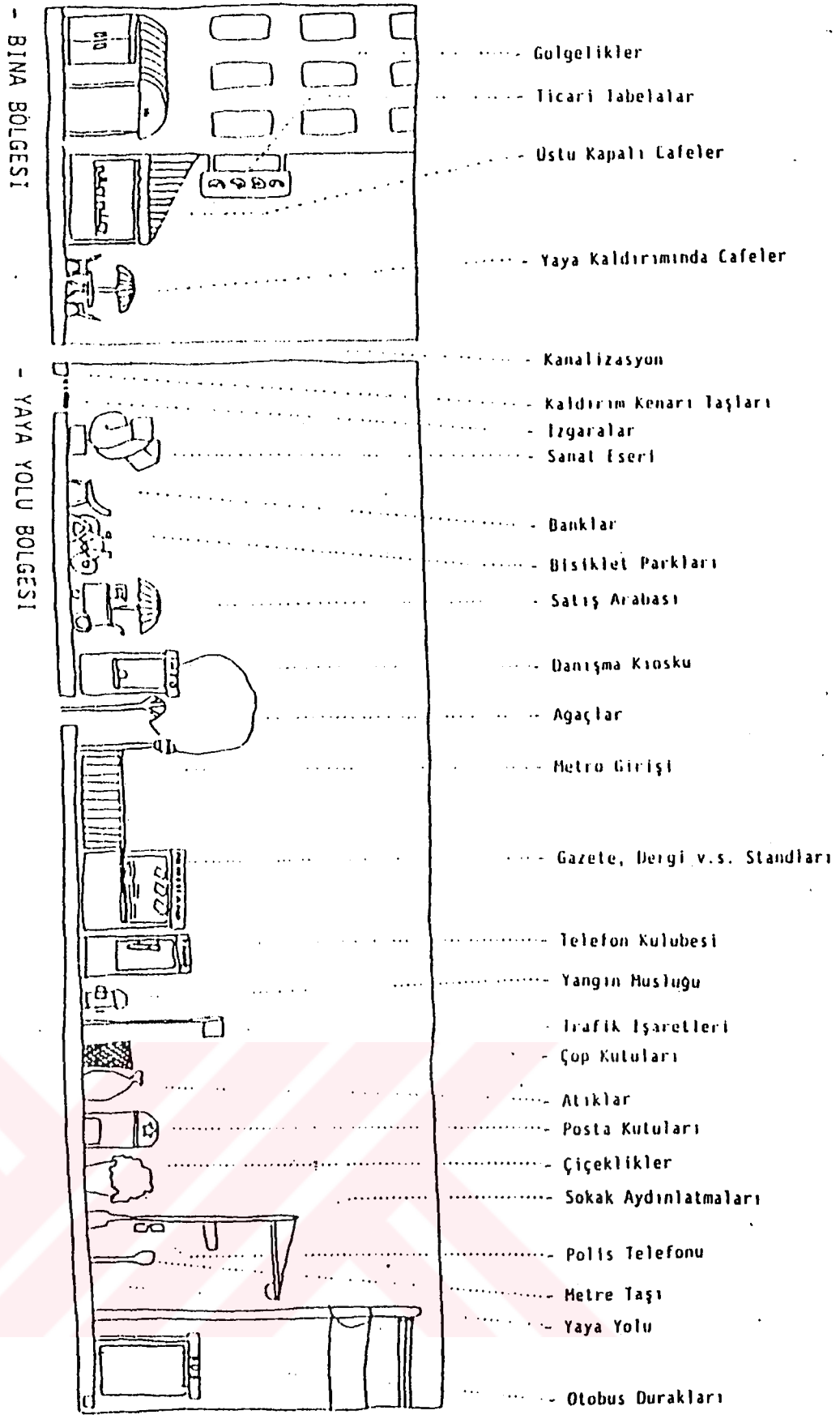
Kent mobilyalarının sınıflandırılması:

- Sınırlandırıcı öğeler; (Babalar, merdiven korkuluğu, kot farkı olan yerlerde sınır korkulukları, parmaklıklar, su kenarı korkulukları, duvarlar)
- Reklam-afiş öğeleri (Afiş, ışıklar, işaretler)

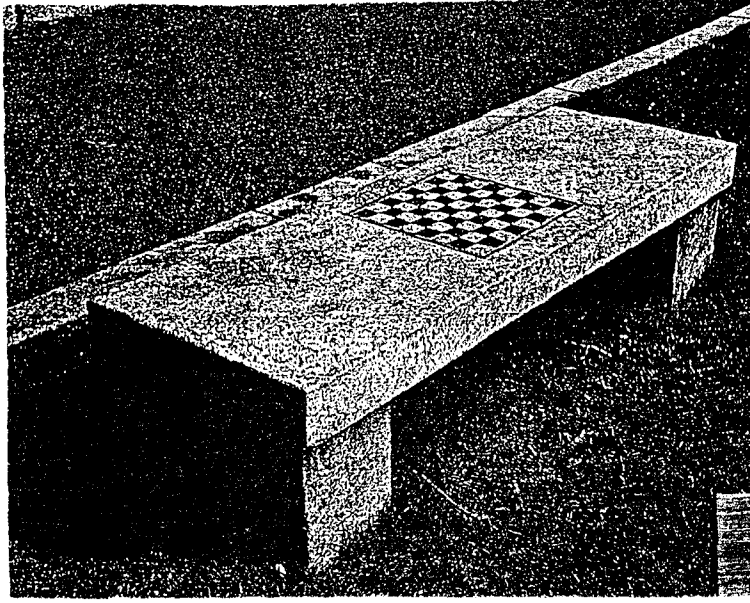


Şekil 3.2. Danışma panosu (Mukoda, 1989)

- Zemin kaplamaları
- Sanat eserleri (Sanat öğeleri ve tarihi eserler)
- Oyun öğeleri

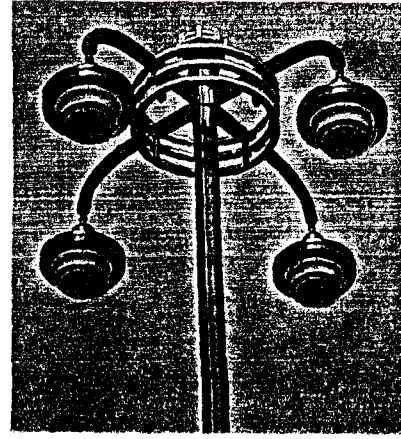
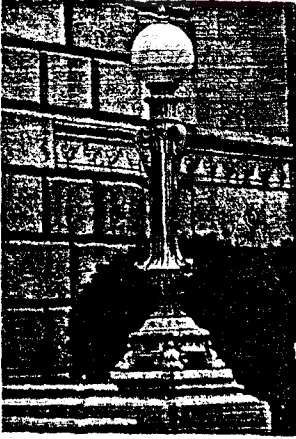


Şekil 3.1. Kent mobilyalarının kentsel kullanımı alanlarına göre dağılımı (Urban Open Spaces, 1981)



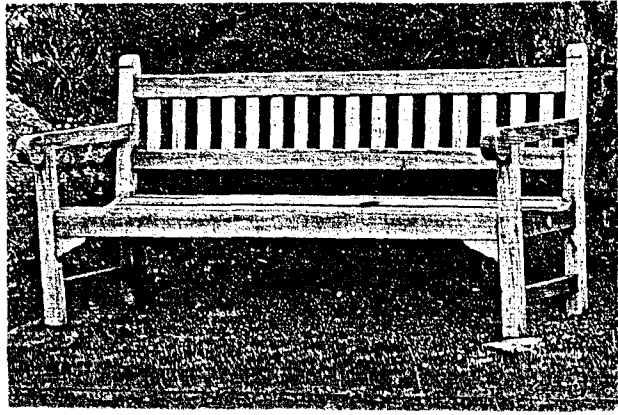
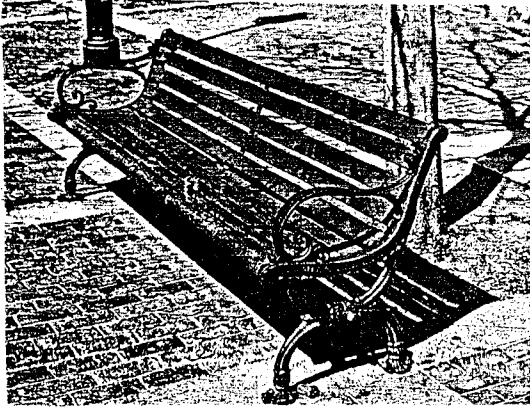
Şekil 3.3. Oyun öğeleri (Mukoda, 1989)

- Çatı örtüsü (Durak, gölgelik, yaya yolu üzeri örtüsü)
- Yeşil öğeler (Ağaç, çiçekler ve yeşil doku)
- Aydınlatma (Çeşitli aydınlatma öğeleri)



Şekil 3.4. Aydınlatma elemanları (Mukoda, 1989)

- Oturma yerleri (Banklar, sandalyeler, grup oturma yerleri)



Şekil 3.5. Oturma bankları (Mukoda, 1989)

- Satış üniteleri (Vitrinler, duvar öğeleri, sergi pavyonları, kiosklar, büfeler)
- Su öğesi (Çeşme, tulumba, su objeleri, kanallar)
- Diğer öğeler (Bayrak direkleri, çöp kutuları, posta kutuları, genel tuvaletler, çiçeklikler, otomatik makinalar, bisiklet park yerleri, telefon kulübeleri, saatler, parkmetreler. (Çubuk vd., 1978)

3.2.2. Kıyı mekanında yer alan kent mobilyaları

Kıyı mekanlarını düzenlemede kullanılan kent mobilyaları iki ana başlık altında toplanır:

1. Alt yapıya bağlı kent mobilyaları
2. Alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları

Alt yapıya bağlı kent mobilyaları

Haberleşme araçları, tuvaletler, satış kulübeleri, alan aydınlatıcıları, yol aydınlatıcıları, trafik lambaları bu grupta yer alır.

- Haberleşme araçları: Kamuya ait alanlarda toplum kullanımı için düzenlenen telefon kulübeleridir. Birbirlerinden uzaklıkları 200-300m. ile 1000m. arasında değişir. Kolay algılanır yerlerde, dış hava etkilerinden ve gürültüden uzak konumlandırılmalıdır.
- Tuvaletler: Yer seçiminde ulaşılabilirlik ve kolay algılanma önemlidir. Gerekli ısklandırma, havalandırma ve temizlik koşulları sağlanmalıdır.
- Satış kulübeleri: Servis alabilecek biçimde donatılmalıdırlar. Kullanılan form, renk ve malzeme açısından çekici olmalıdır.

Alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları

Caydırıcı, sınırlayıcı yaya trafik bariyerleri, yönlendiriciler, belirleyiciler, bilgi iletişim panoları, ticari levhalar, trafik işaretleri, gölgelikler, oyun elemanları, bayrak direkleri, çiçekliklerdir. (Doğan vd., 1986)

- Çöp kutuları: Bütün açık mekanlarda olduğu gibi, kıyı mekanlarında da bulunması zorunlu kent mobilyalarıdır. Bunların birbirinden uzaklığı 50-100m., zorunlu durumlarda 25m. olmalıdır. Yerden yüksekliği 40-50cm. olmalıdır.
- Oturma yerleri: Yayalar için düzenlenen her mekanda gerekli eylemler ve istenen işlevlere bağlı olarak, uygun oturma olanağı sağlanmalıdır. Yer seçiminde; trafik ve gürültü gibi rahatsız edici etkilerden yalıtılmış alanlar uygundur. Oturma elemanları, kıyıdaki çevresel koşullara göre dayanıklı malzemelerden üretilmelidir. Oturma yerleri, oturacak kişilerin niteliklerine bağlı olarak, farklı büyüklüklerde tasarlanmalıdır. Seyir olanağı veren yerlerde konumlanmalıdır. Oturma elemanları arasında yapılacak gruplamalar, kullanıcılar arası ilişkileri güçlendirecek veya istemli bir ayrılma olanağı sağlayacak biçimde olmalıdır.
- Zemin kaplamaları: Kıyı mekanlarında kullanılan zemin kaplamaları, suyun etkilerine karşı dayanıklı, rahat yürümeyi sağlayan ve ışık yansımalarını önleyecek malzemelerden yapılmalıdır.

- Bisiklet park yerleri: Kıyı mekanında, 800m² ye 2 bisiklet için park yeri ayrılmalıdır.
- İçecek kaynağı: Açık alanda kullanıcılara sunulan içecek kaynakları 76cm. yüksekliğinde olmalıdır.
- Yeşillikler: Her 800m² alan için en az 125m² yeşil alan sağlanmalıdır. Bu alanda mevsim çiçekleri, çimenler ve çalılıklar yer alır.
- Oyun masaları: Oyun masaları satranç, tavla veya dama için genç ve yaşlıları alana yönlendirecek şekilde olmalıdır.
- Sanat çalışmaları: Mekanları çekici kılan elemanlardır.
- Çeşmeler ve havuzlar: Su hareketi ve sesi mekanlara ferahlık katar. (Doğan vd., 1986)

3.3. Kıyı Mekanı Düzenlemelerine Örnekler

Kıyı mekan düzenleme örnekleri kapsamında; araştırma konusu olan, “Nehir Kıyısı Kentsel Mekan Düzenlemeleri”nden örnekler verilmiştir.

Nehirler lineer çevre elemanlarıdır. Nehirlerin akışı, kent ve açık alan planlamasında önemli avantajlar sağlamaktadır. Doğal drenaj yolları olarak hizmet veren nehirler, sadece manzara sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda kıyısı üzerindeki gelişmeler için ideal bir iç bağlantı da oluştururlar. Açık alan diyagramlarının en iyilerinden biri, nehir kıyılarıdır. (Simons, 1994)

Lineer açık alanlar olan nehir kıyıları; parklar ve alışveriş merkezleri gibi çeşitli etkinlik merkezlerini bağlayabilmektedir. Nehir kıyısı aynı zamanda koşu, bisiklet, kano gibi rekreasyon etkinliklerini barındırmaktadır. Bu da, geleneksel kent parklarından çok farklı gelişmelere sebep olmaktadır. (Fournay, 1994)

Nehirler, bulundukları kentlerin yerleşim biçimini belirler. Yerleşimlerin su ile buluşma özelliği, o yerleşimin özgün karakterini oluşturmaktadır. Nehir kıyısı yerleşimleri kıyı boyunca gelişmektedir. İsveç merkezinde yer alan yerleşimler, nehir kıyısı boyunca, nehre paralel bir cadde ve ona dik dar sokaklardan oluşmuştur. (Kostof, 1992)

İki nehir arasındaki yerleşimlerden olan Basel; ortaçağ kenti olma özelliği ile küçük nehir Birsig ile Rhine'nin buluştuğu yerde kurulmuştur. Moskova, Kremlin ve Neglinnaia nehirlerinin arasında konumlanmıştır. (Kostof, 1992)

Manhattan da, East ve Hudson nehirleri arasında kurulmuş, gridlerden oluşmuş bir kenttir. (Moore ve Lidz, 1994)

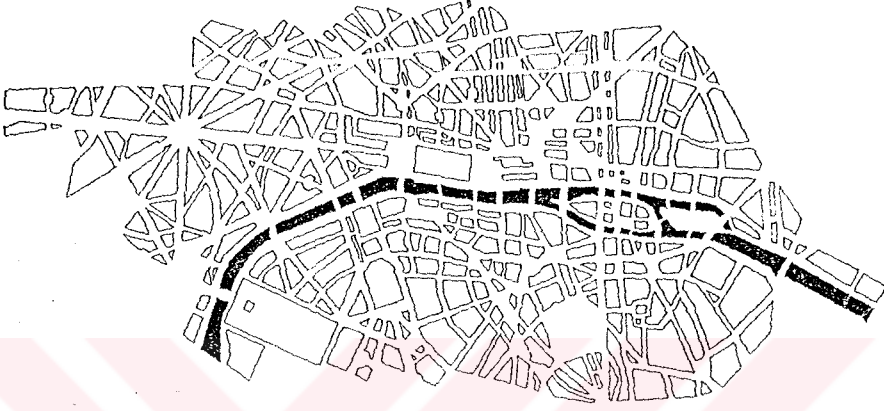
Ayrıca nehirlerin at nalı biçimindeki kıvrımlarında, pekçok ortaçağ kenti kurulmuştur. Strasbourg, Rhine'nin kollarından oluşan birçok ada üzerinde kurulmuştur. New Orleans, Pontcharrom gölü ile Mississippi nehri arasında gelişmiştir ve nehir ağzındaki doğal set ile sınırlanmıştır. (Kostof, 1992)

Birçok nehir kenti bir set üzerine kurulmuştur. (Cologna gibi) Bunun nedeni, modern çağlara kadar nehir kenarına köprü yapılamamasıdır. Yerleşim seçimi, birçok pratik faktör ile belirleniyordu. Ürünlerin geliş yönü, su akış biçimi, toprakların verimliliği, savunma kolaylığı dikkate alınması gereken konulardır. Bunun yanı sıra dini konular da sözkonusudur. Eski Mısır'da Nil'in doğu kıyısında yerleşilmesinin dini bir boyutu bulunmaktadır. Çin kozmolojisinde güneye bakmak çok önemli yer tutmaktadır. (Kostof, 1992)

Kentlerin, nehirlerin iki yakasında gelişme gösterdiği örnekler, özel savunma gerektirdiği için sınırlıdır. Vltava'da yer alan Prag'da sol kıyıdaki dar doğu-batı sırtı, Hradeany Kalesi'nin yerleşim yeri olarak önem taşımaktadır. Ortaçağ kenti, nehrin sağ kıyısında düz alan üzerine yayılmıştır. Buda ve Peşte ayrı kentler olarak konumlanmış ve 1872 yılında tek bir belediyeye bağlanmıştır. (Kostof, 1992)

Nehir kentlerinin en önemli özelliklerinden biri, çevredeki yerleşimlerle su yoluyla ilişki kurabilmeleridir.

Roma ve Paris, nehirde ada geçişinin bulunduğu önemli örneklerdir. Roma'da Tiber adası, nehrin daraldığı noktada yer alır. Keskin nehir setleri, alüvyon artıkları için düz alan bırakmadan eğimli olarak yükselirler. Nehrin genişlediği ada geçişinde deniz trafiği durmaktadır.



Şekil 3.6. Paris, Seine nehri kıyı yerleşimi (Moore ve Lidz, 1994)

Ortaçağda Avrupa kentlerinin en yaygın formlarından biri, Ville-Pont veya Köprü kenttir. Nehir kıyısı üzerindeki ana yerleşim, bir taraftan diğer tarafa geçen bir veya daha çok köprü yerleşimidir. Nehir; ana yol, içme suyu kaynağı ve endüstri alanı olarak kullanılmıştır. Nehir, istisnalar dışında, estetik özellikler taşımamıştır. Sadece İslam toplumlarında su daima estetiksel kullanmış ve canlı ve hareketli oyunlarla sunulmuştur. (Kostof, 1992)

Avrupa'da Floransa, 14.yüzyılın başlarında Arno nehrinin resimsel (pitoresk) görüşlerinden yararlanmaya başlanmıştır. Bu yüzyılda Ponte Vecchio Köprüsü seyir amaçlı kullanılmıştır. 1560'larda Vasari'nin Uffizi'si sütunlarla ve nehre bakan köşklerle donatılmıştı.

Bir sonraki yüzyılda Paris'te, Seine nehri üzerindeki Louvre kraliyet Sarayı sayesinde nehrin her iki yanı da düzenlenmeye başlandı. Paris'te nehir kıyısında yerleşimler başladıktan sonra, yaşayanların nehirle sürekli görsel ilişki içinde olmasına rağmen, nehir manzarasından yararlanmak üzere planlanan ilk yapı "Louvre Grande Galerie" sidir.

Sonraları Pont Neuf nehir manzarasına açılmıştır. St. Louise'deki evlerin cepheleri, meydanlardan çok nehre yönelmiştir. Avrupa'da nehir manzarasına yönelik inşa edilen ilk büyük yapı "Quatre Nations" kolejidir. (Girouard, 1985)



Şekil 3.7. Paris "Quatre Nations Koleji" (Girouard, 1985)

St.Petersburg da aynı gelişmeyi izlemiştir. Kuzeyin Venedik'i sayılan St.Petersburg kıyıları nehir kolları, kanallar ve Neva nehrinin ağzındaki adacıklardan oluşmuştur. Neva'nın rıhtımları 1770'lerde granit ile tanışmış ve bunların üzerinde sivil mimari örnekleri gelişmiştir. St.Petersburg, limanın tarihi bölgeden çıkartılıp, yeni bir bölgeye taşınması üzerine canlanmıştır. (Perov, 1993)



Şekil 3.8. Neva nehri kıyısından görünüş (Perov, 1993)

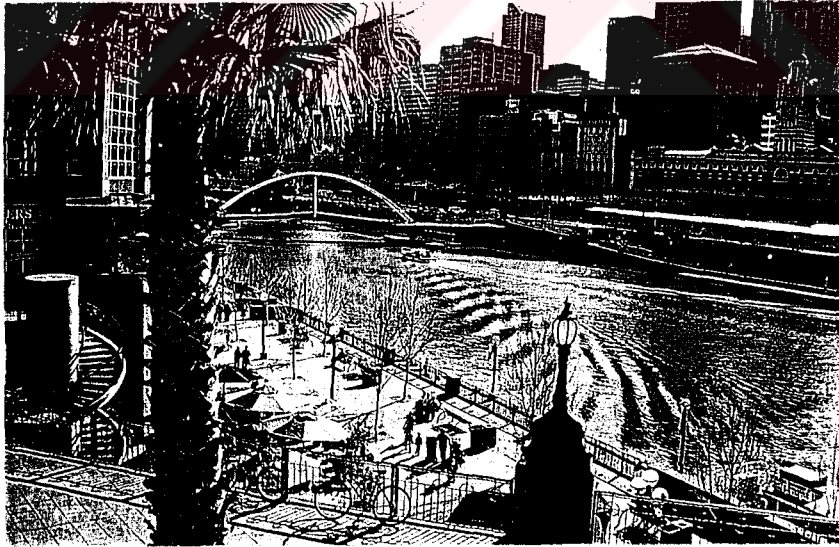
3.3.1. Dünyadan Örnekler

YARRA, Avustralya

Melbourne'nin ortasında yer alan, Yarra nehrinin güney kıyısının düzenlenmesi 1992'de tamamlanmıştır.

Yıllardır Yarra nehrinin alt kısımlarına düzenleme yapılmamış ve nehir kıyısı pisliğe terkedilmişti. Fiziksel durumu ve çamurlu rengiyle Yarra nehri; Melbourne'yi yıllarca sınıfsal olarak bölmüştür. Güney Melbourne'de endüstrileşmenin sonucu olarak gecekondü bölgeleri gelişmiş, kuzey Melbourne (Victorian) ise kentin merkezi görevini üstlenmiştir.

Nehir kıyısında yapılan düzenleme çalışmaları ve nehir suyunun temizlenmesi, bölgeye çok sayıda ziyaretçinin gelmesini sağlamıştır. Düzenleme kapsamında; nehrin her iki kıyısının da gelişmesi planlanmıştır. Güney kıyısının Victorian Sanat Müzesi'ne bitişik olması sonucu bölgede yeni bir kültürel mekan oluşmuştur. Nehir kıyısı boyunca restoran ve çok katlı ticaret yapıları çekici hale gelmiştir.



Şekil 3.9. Yarra nehri kıyı düzenlemesi (Breen ve Rigby, 1996a)

Dış cephelerde ve yaya yollarında koyu gri bazalt kullanılmıştır. Renkli şemsiyeler, restoran balkonları, kent içinde yer alan sanat eserleri, nehir kıyısı görünümünü

zenginleştiren birimlerdir. Nehrin üst kotu, çekici oturma elemanları ve yeşil doku ile sınırlanırken, alt kotta feribotlar ve gezinti botları için iskeleler bulunmaktadır. Restoran ve kafeteryalar, Melbourne'nin yeni nesli için yoğun kullanılan mekanlardır.

Nehir kıyısında yer alan diğer bileşenler; 400 odalı bir otel, iki çok katlı ofis yapısı, park alanları ve küçük bir kilisedir. Konut alanları ise kıyının gerisine taşınmıştır.

Düzenlemede; ofis yapıları; giriş katlarının toplumsal kullanıma açılmaması nedeni ile, en başarısız birimler durumundadır.

Nehrin batısında, büyük bir kumarhane ve sergi salonu bulunmaktadır. Çağdaş Denizcilik Müzesi de bu alanda planlanmıştır.

Nehir kıyısı ile ilgili sorulması gereken soru; batıdaki kumarhanenin tüm eğlence potansiyeli ile insanları kendine çekmesi sonucu, kıyı şeridinin bugünkü hareketliliğini koruyup koruyamayacağıdır.

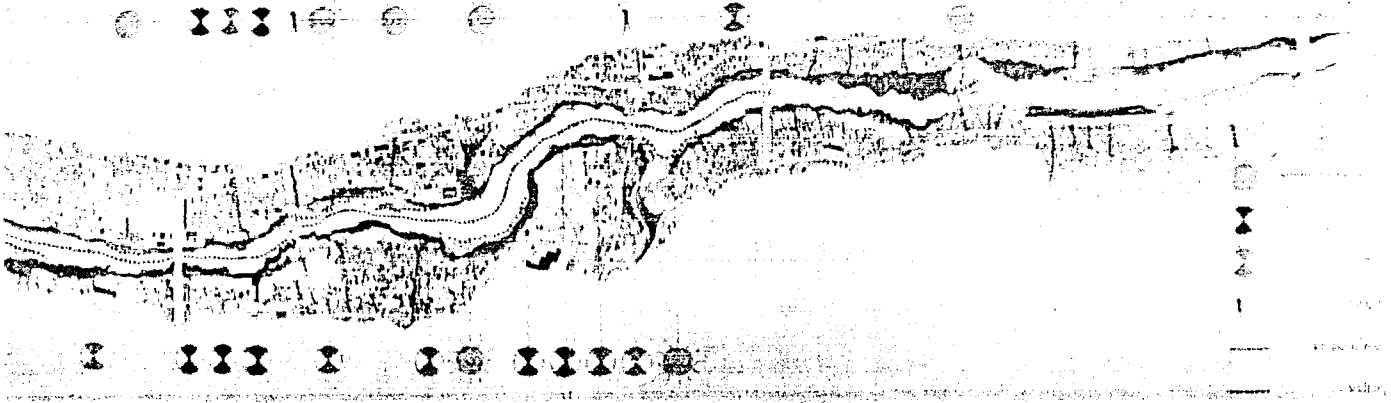
Gelecekte olabilecek değişimlere karşın, Yarra nehri kıyı düzenlemesi kent için ticaret ve eğlence alanı olarak başarılı bir biçimde planlanmıştır. (Breen ve Rigby, 1996a)

NERETVA, Bosna Hersek

Profesörler Richard Plunz ve Lance Brown başkanlığında gerçekleşen "Neretva Nehir Kıyısı Projesi" Mostar 2004 Workshop'u kapsamında oluşturulmuştur.

Tüm yerleşim üzerinde gerekli analizlerde, çok kültüre sahip kentin yeniden oluşturulması için nehir temel öge olarak ele alınmıştır. Yıllarca kentin gelişimine büyük katkılarda bulunan Neretva nehri, oldukça güçlü bir kimliğe sahiptir.

Düzenlemenin amacı, nehrin sosyal, kültürel, estetik ve rekreasyonel potansiyelini geliştirmek, bunu kent yaşamı ile bütünleştirmek ve Mostar ve çevresinde yaşayanları burada bir araya toplamaktır. Nehir, tek bir proje, yani, çoklu fonksiyonları biraraya toplayan lineer bir park alanı olarak düşünülmüştür.



Şekil 3.10. Neretva nehri kıyısı düzenleme projesi (Mostar 2004 Workshop, 1997)

Neretva boyunca dört bölge, pilot olarak seçilmiştir. Her çalışmanın nehir ile bağlantılı ayrı bir kişiliği ve hedefi bulunmaktadır. Oturma ve güneşlenme platformları, gölgeli alanlar, yaya yolları ve ışıklandırma, nehir kıyısı gelişimine katkıda bulunmaktadır. Katılımlar ve yoğun kentsel gelişimin, yerleşik toplumun ve turistlerin nehrin varlığından zevk almalarının sağlaması düşünülmüştür. Bunların arasındaki bölgelerin keşif bölgeleri olarak kalması ve Neretva boyunca mevcut olan doğal yapının korunması amaçlanmıştır. Nehrin geliştirilmesi sırasında, çevrenin korunması ve kontrolsüz gelişimin önlenmesi, dikkate alınması gereken konulardır. Nehir kıyısı düzenleme kapsamında, hareket sürekliliği, görsel ve fiziksel erişilebilirlik amaçlanmıştır. (Mostar 2004 Workshop, 1997)

SUMIDAGAWA, Tokyo

2000 yılında tamamlandığında Sumidagawa nehir kıyısı düzenlemesi; her iki kıyı boyunca 17 mil uzunluğunda olması planlanan Sumidagawa yaya yolu ile, Tokyo'nun şehir planlama felsefesindeki değişimi simgelemektedir.

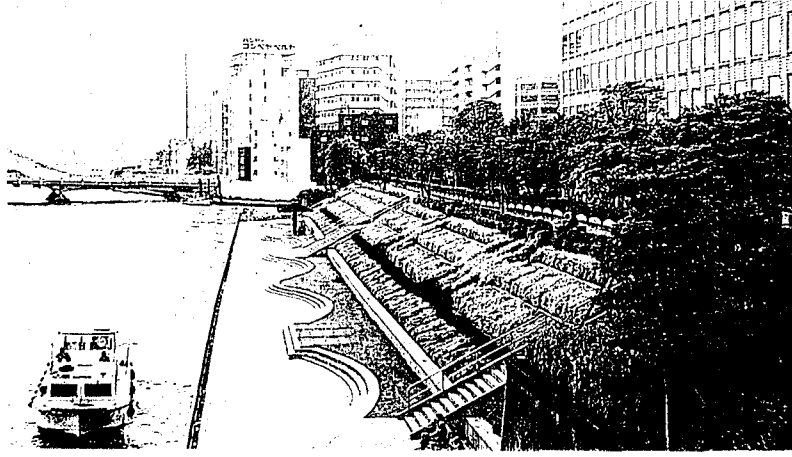
Yıllar önce selden korunmak için nehre yapılan setler, estetik kaygılar ve toplum zevkleri gözardı edilerek uygulanmıştır. 1990 yılında Sumidagawa'nın kente bakan bölümü, bir ofis yapısının peyzajlı bahçesi ile noktalanın, kıyı ile uyumsuz beton yüzeylerle sınırlandırılmıştı.

Yeni düzenleme kapsamında, oldukça güzel bir şekilde detaylandırılan yaya yolu, geniş bir biçimde yer almaktadır. Bir zamanlar boş duvarlar ile sınırlı alan, günümüzde özenle hazırlanmış bitkiler, camekanlı balkonlar, nehrin tarihi niteliklerini yansıtan çiniler ve sanatsal özellikler taşıyan zarif parmaklıklar ile hareketlendirilmiştir. Bu gelişmelerle planlayıcılar, büyük oranda kullanılabilir açık alanlara sahip bir kent oluşturmuşlardır.

Tokyo Büyükşehir Hükümeti; bölümler halinde projeyi uygulamakta ve yol boyunca geliştirmektedir. Nehir kıyısı yolunun önemli özelliği, sanatsal bir şekilde dizayn edilen ve farklı malzemeleri içeren zemin kaplama elemanlarıdır. Yeni yaya yolu, hem apartmanların, hem de merkezi Tokyo'da bulunan büro yapılarının kenarından geçmektedir. Ayrıca ünlü Ginza ilçesinden de geçiş yolu bulunmaktadır.

Asakusa metro istasyonundan limana doğru olan yaya yolu, her biri farklı dizayna sahip onbir köprüyü içerir. 1926'dan daha eski tarihe sahip olan köprüler, Chicago ve Cologne gibi yer örnekleri üzerine modellenmiştir.

Yaya yolu bazı yerlerde nehir kotunun altında konumlanmış ve set duvarları ile yoldan ayrılmıştır. Köprülerdeki merdivenlerden buraya kolaylıkla geçiş yapılabilmekte ve böylece yayalar gürültü ve trafikten uzak dinlenebilmektedirler. Nehrin her iki yanı yapılarla dolu olmasına ve ekspres yol ile batıdan doğuya doğru kesilmesine rağmen, kıyı mekanındaki atmosfer oldukça sessiz ve sakinidir. Beton duvarlar boyunca yapılan peyzaj çalışmaları yürüyüş alanını genişletirken, pergolalar ve diğer elemanlar gölgeli dinlenme alanları sağlamaktadırlar. Oturma yerlerinin ve set duvarlarının kenarları basamaklar ile çevrelenmiştir. Kıyının bu bölümünde, yaya yolu genişlemekte ve yeşil setler, nehrin kenarına doğru az bir eğimle aşağıya inmektedir.



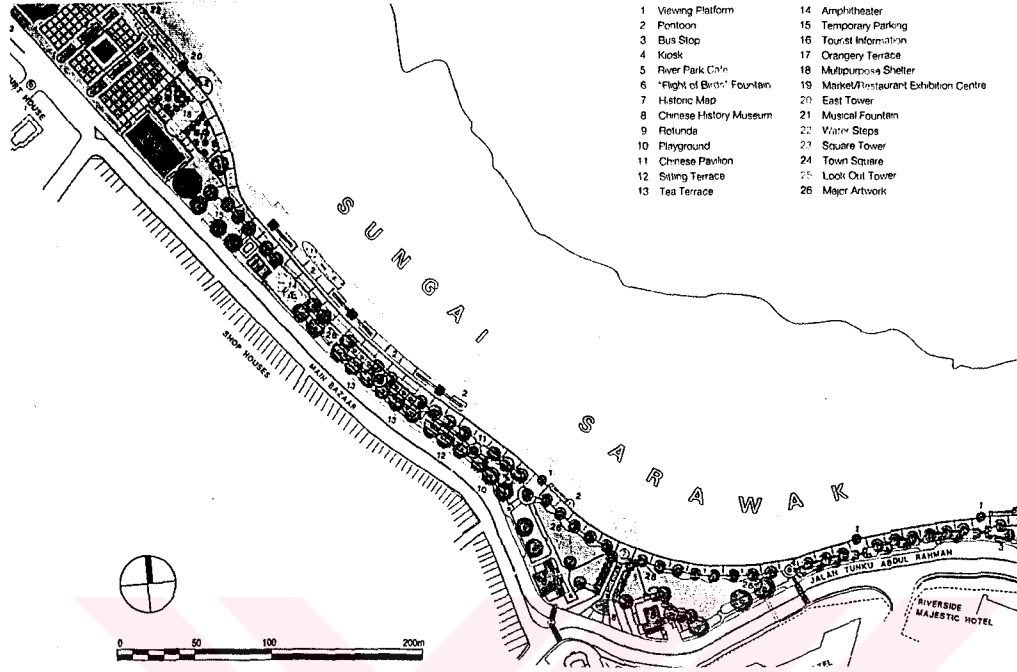
Şekil 3.11. Sumidagawa nehri kıyı düzenlemesi (Breen ve Rigby, 1996a)

Yaya yolunun kuzey bölümünde, Asakusa metrosu yakınında, oldukça büyük bir yeraltı bisiklet saklama tesisi bulunmaktadır. Banliyo yolcuları tarafından kullanılan bisikletler burada sıralanmakta ve kilitlenerek korunmaktadır. Kıyı düzenleme projesi kapsamında, önemli bir turistik yer olan Sumidagawa nehri kıyısı, 500 yolcu kapasiteli tur botları ile gezilebilmektedir. Nehir kıyısı, önemli turizm ve ticaret merkezi özelliği ile Tokyo'nun tarihinde büyük bir yer tutmaya devam etmektedir. (Breen ve Rigby, 1996a)

SARAWAK, Malezya

Kentin kalbine yakın bir yerde uzanan eski Kuching nehir kıyısının düzenlenmesi ile, oldukça cesur bir gelişme sağlanmıştır. Conybeare Morrison and Partners tarafından hazırlanan ve uygulanan projenin 1993 Eylül'ünde açılmasıyla birlikte, oldukça yıpranmış ve terkedilmiş olan ve kötü yaşam koşullarının hakim olduğu nehir kıyısı, yeniden toplumsal gezinti mekanına dönüşmüştür.

Birçok durumda olduğu gibi, ana ticaret ve idare merkezi olan Kuching'deki merkezi liman tesisleri yıllar önce yeni liman bölgelerine taşınmış, nehir kıyısı; gecekondular, terkedilmiş ambarlar ile bozulmaya uğrayarak çöplük alanı olarak kullanılmıştır.



Şekil 3.12. Sarawak nehri kıyı düzenleme projesi (Breen ve Rigby, 1996a)

Yeni proje, 1 km. uzunluğunda ve Kuching merkezine uzanan Sarawak nehrinin düzenlenmesini kapsamaktadır. Yeni düzenleme; geniş ve gölgeli gezinti alanları ile, nehir üzerinde çıkmalı köşkleri, peyzajlı nehir kenarı parkını ve restore edilen tarihi binalar içerir.

Zemin kaplaması olarak, onüç farklı mozaik modeli kullanılmış ve nehir duvarı parmaklıklarında geleneksel Çin motifine yer verilmiştir. Pavilyon çatılar da benzer renk ve geleneksel dizaynlardan etkilenmiştir.

Bitkiler özel bir biçimde yerleştirilmiş, çekici cadde aksesuarları, ışık donanımları ve yaratıcı gece ışıklandırmaları kullanılmıştır. Kuching Nehir Kenarı geliştirme projesinin ana bölümü, havuzlarla ve çeşmelerle süslenmiş, XIX. yüzyıl meydan kulesini içeren yeni Town Square kenarıdır. Geçmişte ihmal edilmiş kent sembolü, şimdi tarihe ev sahipliği yapmakta, görsel ve işitsel bir merkez olarak hizmet vermektedir. Meydan, ziyaretçilerin ve kentlinin en çok biraraya geldikleri mekan durumundadır.

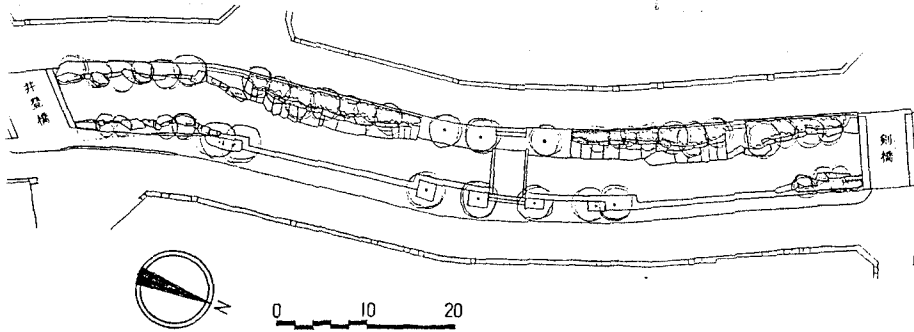


Şekil 3.13. Sarawak nehri kıyısından görünüş (Breen ve Rigby, 1996a)

Bu kamu projesi ile, yakınındaki ticari alanın revitalizasyonu gerçekleştirilmiştir. Açık alanların oluşturulmasıyla ve kent merkezine olan bağlantılarla, tarihi nehir kenarına sahip Kuching'in fiziksel ve sembolik olarak yeniden yapılanmasına olanak tanımıştır. (Breen ve Rigby, 1996a)

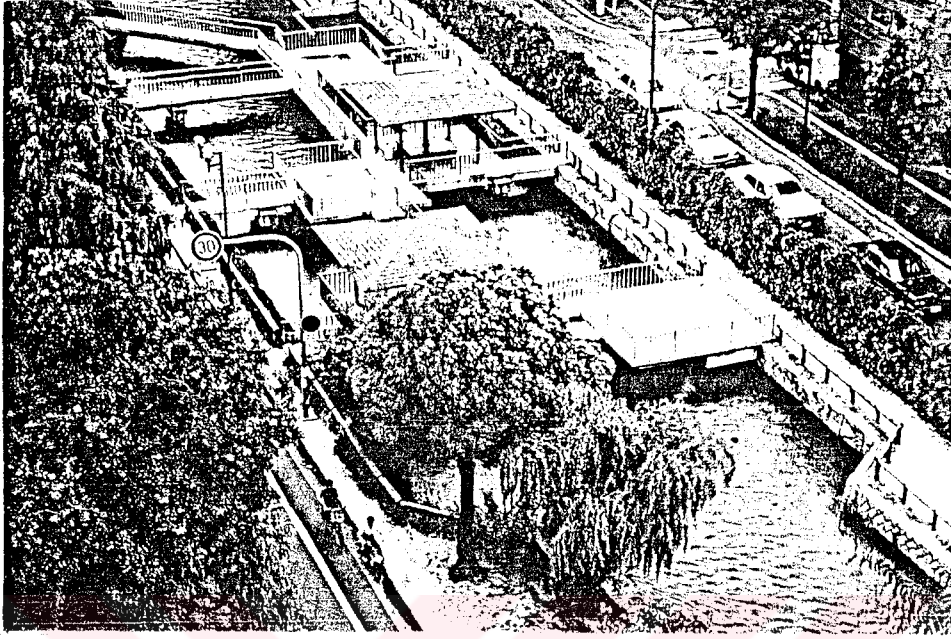
KAMAGAWA, Tokyo

“Shiki-no Michi, Shinjuku” kavramı, bir kent topluluğunda bahçe alanı temin etmeyi belirtir. Bu, Kamagawa nehir kıyısı düzenlemesi olarak yapılan ilk projedir.



Şekil 3.14. Kamagawa nehir kıyısı düzenlemesi (Kobayashi, 1990)

Burada Japon bahçe dizaynı, lineer bir konfigürasyon içinde geliştirilmiş ve kullanıcılara nehirle içiçe yeşil bir cadde sağlamıştır.



Şekil 3.15. Kamagawa nehir kıyısından görünüş (Kobayashi, 1990)

Avrupa’da kentsel meydanlar, yapılarla çevrelenmiş geometrik alanları içerirken, Japon açık alanları yollarla ve doğa ile bir bütünlük sağlamaktadır ve düz alanlarla bağlantılı meydanları içererek caddelerle evleri bütünleştirir.

Bu nehir kıyısı parkları, Japon geleneksel peyzaj metodlarının ve kavramlarının geliştirilmesi sonucu oluşturulmaktadır. (Kobayashi, 1990)

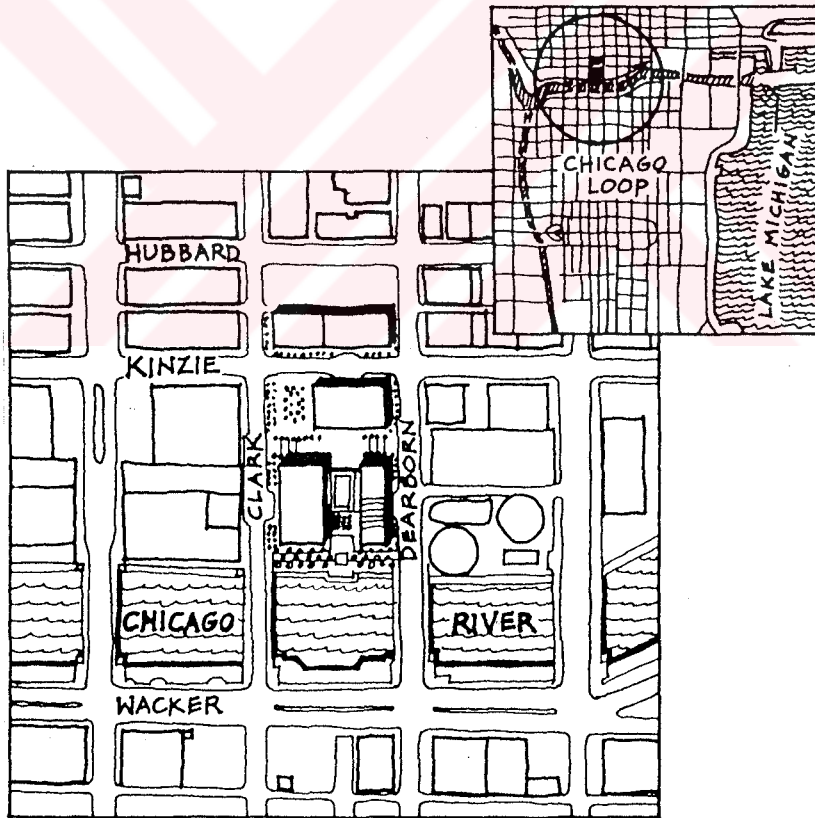
LIFFEY, İrlanda

Dublin’de nehir kıyısı gelişimini gerçekleştirebilmek için tarihi 23 hektarlık alanda uygulanan proje; rıhtım çevresinde farklı kullanım türleri oluşturularak, kentin aşağı bölümlerine kadar uzanmaktadır. Yeniden restore edilen ambarları ve yeraltı kemerlerini içine alan düzenleme, yeni binaları Dublin’i zengin tarihi mirası ile birleştirmiştir. Yaşama, çalışma, alışveriş, kültür ve eğlence için bütünleşen parçalar, karışımının ötesine giden bir düzenleme şeması, yeni kentsel alanları oluşturmakta, gündüz-gece kamusal kullanım, Liffey nehir kıyısını düzgün hale getirmektedir.

Bu düzenleme projesi ile; kıyı mekanları, rıhtımları, marinası ve nehir kıyısı yerleşimleri ile insanlar, nehir kıyısını yeniden kullanmaya başlayacaklardır. Nehir kıyısı düzenleme projesi; Uluslararası Ticaret Merkezi dahil 5 adet ticaret yapısı, 200 yerleşim birimi, uluslararası otel, konferans merkezi, kültürel tesisler, müzeler, restoranlar, alışveriş merkezleri, barlar, sinema kompleksi, eğlence merkezi ve kent parkını içermektedir. (Bruttomesso, 1991)

CHICAGO, ABD.

Nehir kıyısı parkı; Chicago nehrinin ana kolunun kuzey bölümünde yer alan, farklı kullanım türlerini içeren, 10 hektarlık alana yerleşmiş, kamunun yararlandığı güzel bir kentsel alandır.

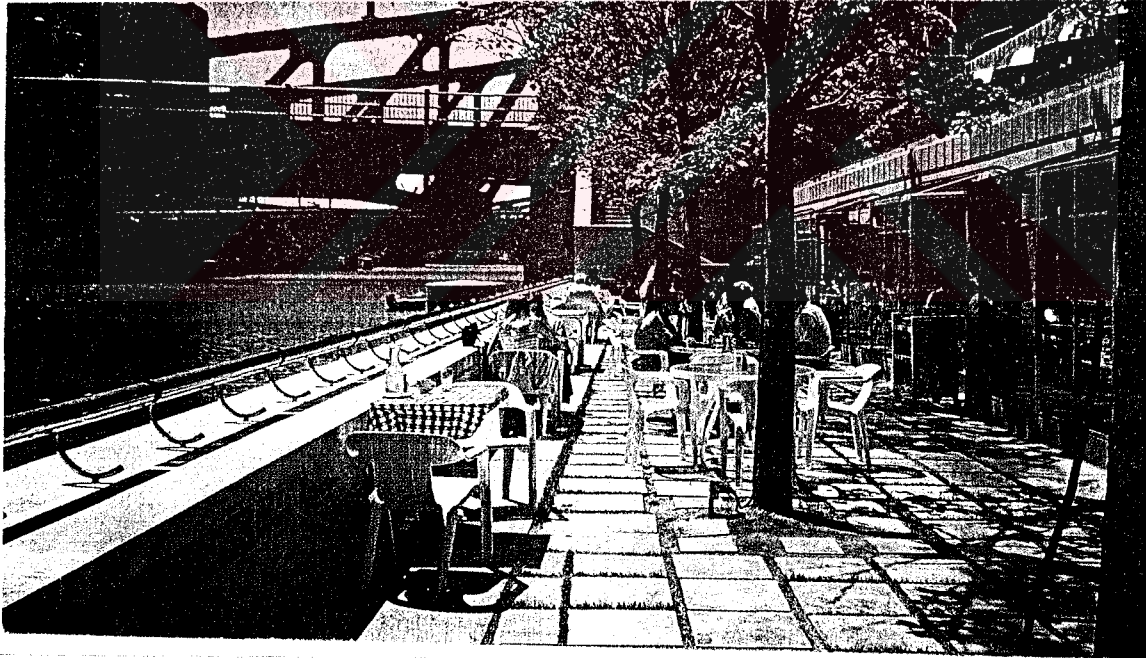


Şekil 3.16. Chicago nehri düzenlemesi (Breen ve Rigby, 1996b)

Caddelerdeki köprü ayakları arasında alt kotta, üç yollu bir gezinti alanı bulunmaktadır. Clark caddesindeki köprü kulesi; nehre kontrollü giriş sağlayan asansörü içerir. İyi havalarda nehir kotundaki restoran, dışarıda bulunan kafeteryası ile gezinti alanına renk katmaktadır. Kireç taşından yapılan alçak nehir duvarları görüşü engellememektedir. Nehir kotunda yer alan teraslar halka açık, çeşitli yeşil tonlarını içerecek bitkilerle donatılmıştır.

Chicago nehri, en heyecan verici kentsel nehirlerden biridir. Michigan Gölü ağzından başlayarak, Merchandise Mart'a kadar bunun üzerinde on adet köprü bulunur. Ancak nehre giriş yıllarca sınırlı olarak kalmıştır.

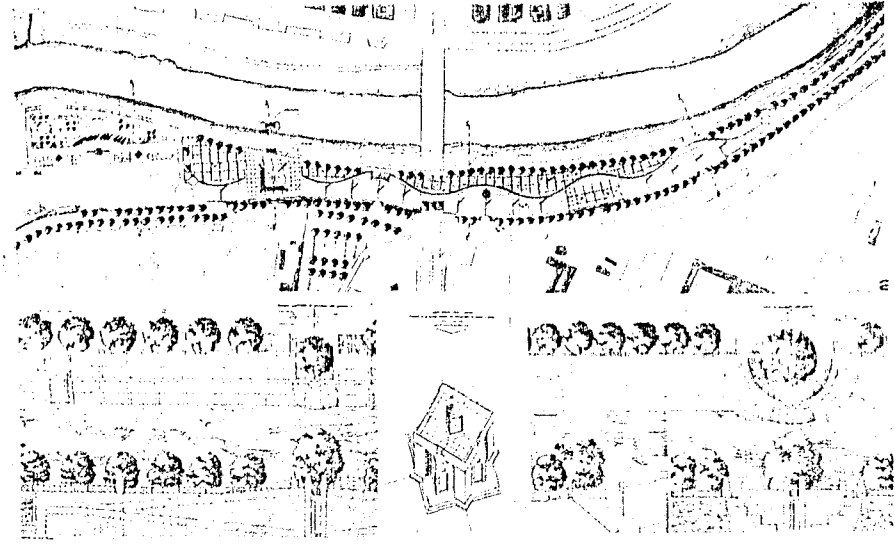
Chicago nehrinde 1979 yılında kâr amacı güdmeyen bir organizasyon kurularak, nehrin toplumsal kullanımına önayak olunmuştur. Nehir Kıyısı Parkı; hem toplum kullanımını sağlaması, hem de terasları, merdivenleri, bitkileri, restoranları ve gezinti yerleriyle kaliteli bir kentsel mekan oluşturması ile bir örnek oluşturmaktadır. (Breen ve Rigby, 1996b)



Şekil 3.17. Chicago nehri kıyısından görünüş (Breen ve Rigby, 1996b)

TIBER, Roma

Roma'da nehir kıyısı düzenlemesinin ana hareket noktasını, önemli bir tarihi geçmişe sahip kentin korunması oluşturmaktadır.



Şekil 3.18. Tiber nehri düzenlemesi (Bruttomesso, 1991)

1983 yılında, Roma Şehir Meclisi Tiber nehri kıyısının şehircilik açısından yeniden düzenlenmesine karar vermiştir. Bu kapsamda, nehir kıyısındaki ve çevresindeki park alanlarını korumayı amaçlayan plan, 1983-85 yılları arasında hazırlanmıştır. Projede ana ilke olarak, söz konusu bölge rekreasyon alanı olarak bırakılmış ve nehrin iki yakası yeşil bir kuşak olarak değerlendirilmiştir. Nehir kıyısının genişleyen bölgeleriyle, kullanılmayan boş alanlar parklar olarak düzenlenmiştir. Tiber nehri boyunca oluşturulan lineer park alanlarının, tarihi yerleşimlerin yeşil alanları ile bütünleşmesi sonucu, kesintisiz uzayan yeşil bir kuşak yaratılmıştır. Kuzey ve güney uçlarda yer alan Tor di Quinto ve Magliana parkları, çeşitli spor etkinliklerine olanak sağlayan özellikleri ile, doğanın tarihi kentle bütünleştiği noktalar olarak dikkat çekmektedir. (Bruttomesso, 1991)

3.3.2. Ülkemizden Örnekler

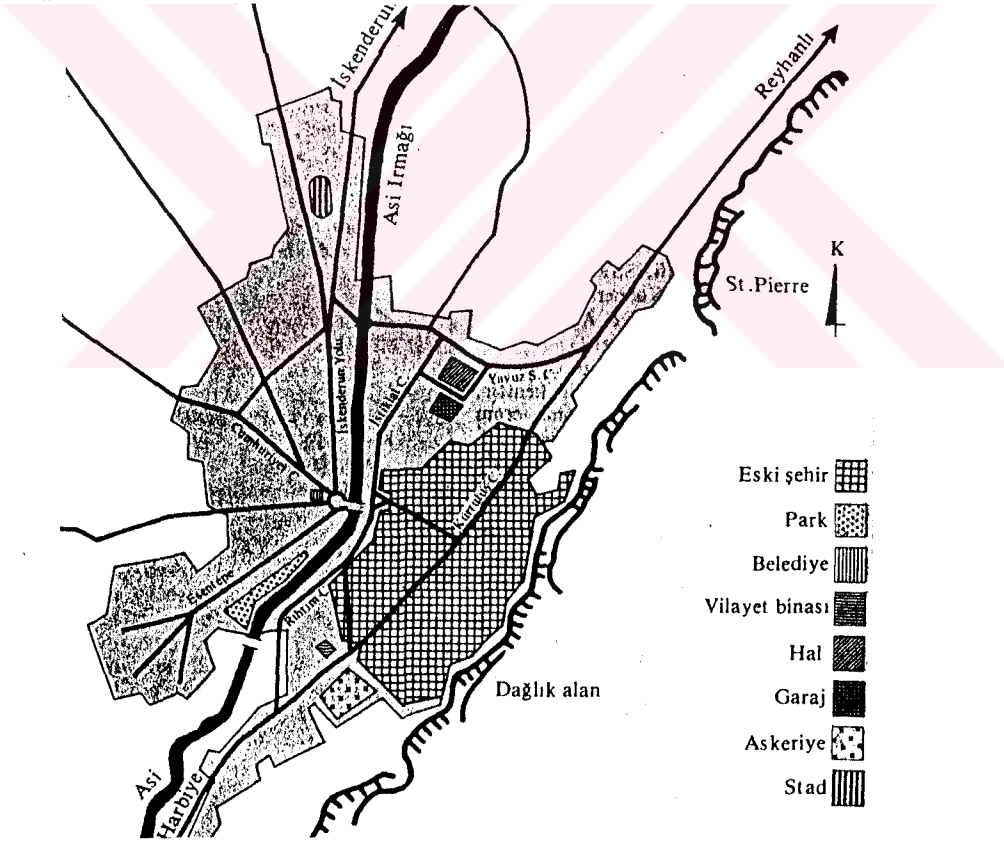
Asi, Hatay

Asi nehri; geçtiği Hatay kentini doğu-batı doğrultusunda ikiye bölmektedir. Kentte düzgün bir kanal içinde akan Asi nehri üzerinde dört köprü bulunmaktadır. Köprülerden ikisi sadece yaya kullanımına, diğerleri yaya ve araç kullanımına ayrılmıştır.

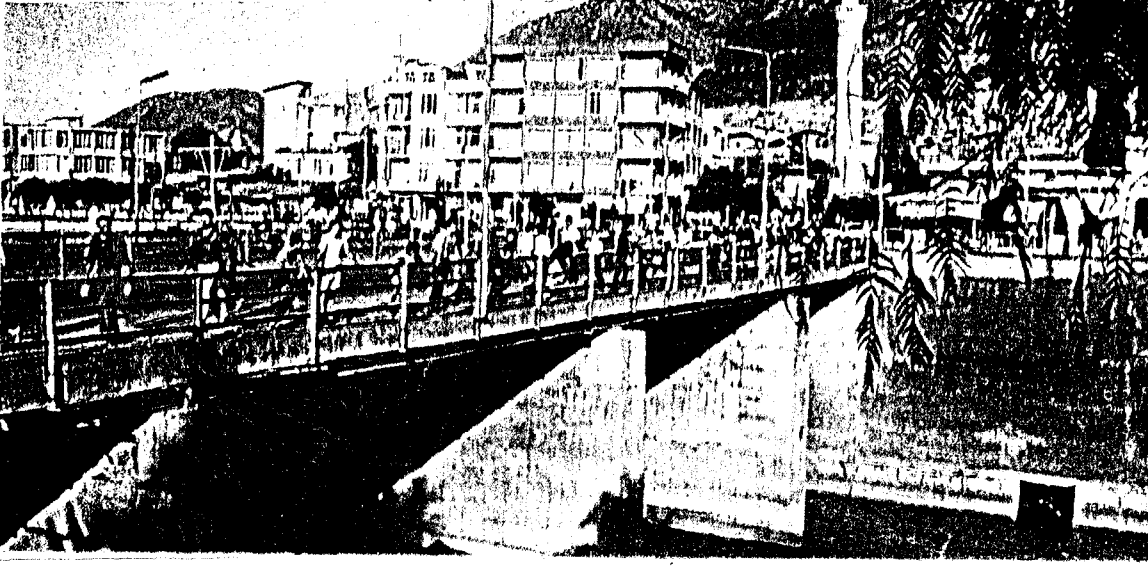
Asi nehri kıyısı, Anılar Yüksek Kurulu kararıyla sit alanı ilan edilmiştir. Nehrin doğu kıyısında, tarihi yerleşimler, oteller ve ticaret yapıları konumlanmıştır. Nehrin batı kıyısında, yeni yerleşme alanları düzenlenmiştir.

Nehrin batı kıyısı ulaşım açısından sorunsuzdur. Toplu taşıma araçları kıyıya ulaşımı rahatlıkla sağlayacak yeterliliktedir.

Kent, Asi nehri çevresinde zengin yeşil dokuya sahiptir. Nehir kıyısında park alanları düzenlenmiştir. Bunlardan en önemlileri, nehrin batı kıyısında, düzenli bir alana konumlanmış “Belediye” ve “Atatürk” parklarıdır. Kıyıda diğer parklar, kentte önemli yeşil alanları oluşturmaktadır. Nehir kıyısında konumlanmış Atatürk Stadı, kentlinin spor aktivitelerini gerçekleştirdiği alandır. Kıyıda, belediye yapısının önünde, bakımlı ve yeşille desteklenmiş bir meydan bulunmaktadır.



Şekil 3.19. Hatay kent planı (Yurt Ansiklopedisi, 1982)



Şekil 3.20. Asi nehri kıyısından görünüş (Yurt Ansiklopedisi, 1982)

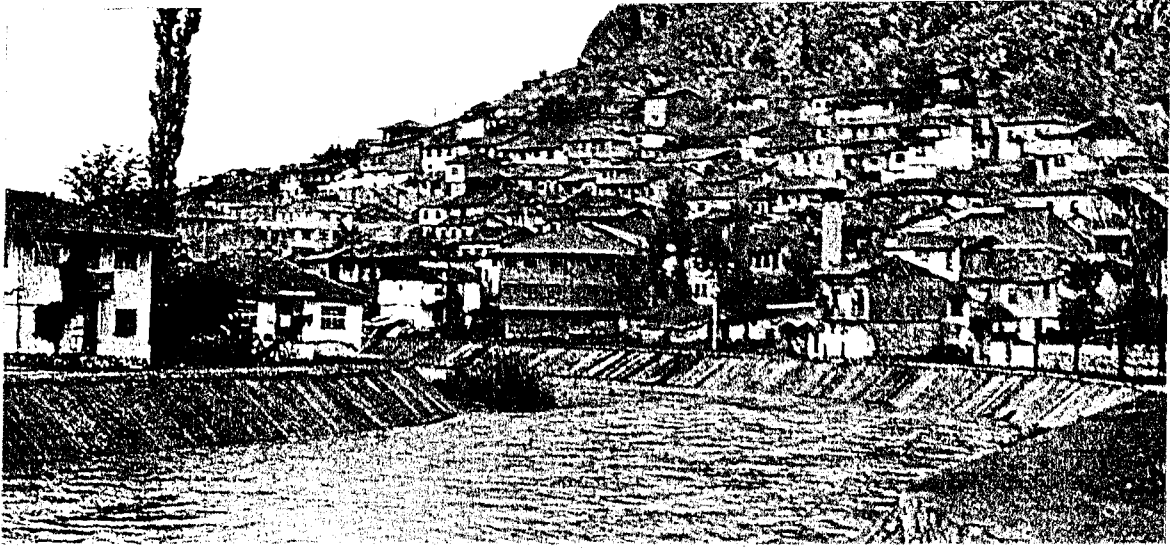
FIRAT, Birecik

Urfa'nın Birecik ilçesi Fırat nehri kıyısında konumlanmıştır. Birecik'in en önemli özelliklerinden biri, soyu tükenmeye yüz tutmuş kelaynak kuşlarının burada yaşatılıyor olmasıdır. Bu kuşlar Fırat nehri kıyılarında yaşamaktadırlar.

Birecik'in bu özelliği nehir kıyısı düzenlemesine yansımıştır. Nehir kıyısında, ziyaretçiler için geniş park ve rekreasyon alanları düzenlenmiştir. Kıyı mekanında kullanılan palmye ağaçları hareketli bir görünüm oluşturmaktadır. Kıyıda, çay bahçeleri, restoranlar ve dinlenme amaçlı alanlar bulunmaktadır. (Urfa- Birecik Milli Eğitim Müdürlüğü, 1998)

YEŞİLIRMAK, Sivas

Sivas, Yeşilırmak nehrinin geçtiği bir kenttir. Nehir kıyısı, çevre yaşayanlarının kullandığı mesire yerleri olarak değerlendirilmiştir. Bu alanların büyük bölümü yerel yönetimlerce düzenlenmiş, altyapı ve konaklama tesisleri yapılmıştır. Mesire yerlerine gereksinimler doğrultusunda düzenlemeler yapılmıştır. Oturma yerleri, piknik grupları, tuvaletler ve çocuk oyun alanları yerleştirilmiştir.



Şekil 3.22. Yeşilırmak kıyısı, Sivas (Yurt Ansiklopedisi, 1982)

Türkiye’de nehir kıyısı mekanlarının genellikle, rekreasyon amaçlı kullanımlara uygun düzenlenmediği görülmektedir. Sosyal-kültürel yaşantıyı güçlendiren mekan düzenlemelerine ve çeşitli aktivitelerin gerçekleştiği alanlara sınırlı oranda yer verilmiştir. Nehir kıyıları, geçtikleri kentlerin yerleşim dokusunu belirlemekte ve müdahale edilmemiş bir biçimde kent yaşamına katılmaktadır. Nehir kıyıları; planlama kararlarına dayanmayan girişimler ile, oturma elemanları, zemin kaplamaları, çöp kutuları ve aydınlatma elemanları yerleştirilmesi ile sınırlı mekanlara dönüşmektedir.

4. ÜSKÜP ÖRNEĞİNDE VARDAR NEHRİ KIYI DÜZENLEMESİNİN İNCELENMESİ

4.1. Coğrafi Konum

Makedonya Cumhuriyeti'nin başkenti olan Üsküp, coğrafi konumu sebebiyle Balkan yarımadasında önemli bir merkez durumundadır. Kuzeybatısında Tetova, kuzeydoğusunda Kumanova, güneydoğusunda Veles, güneybatısında Gostivar bulunmaktadır. (Negovata, 1984)

Üsküp kenti; Vardar nehrinin kıvrıntı yapıp, akıntının yön değiştirdiği kuzey bölümünde, kuzey-batı ve güney-doğu yönünde yer almaktadır. (Boşkovska, 1989)

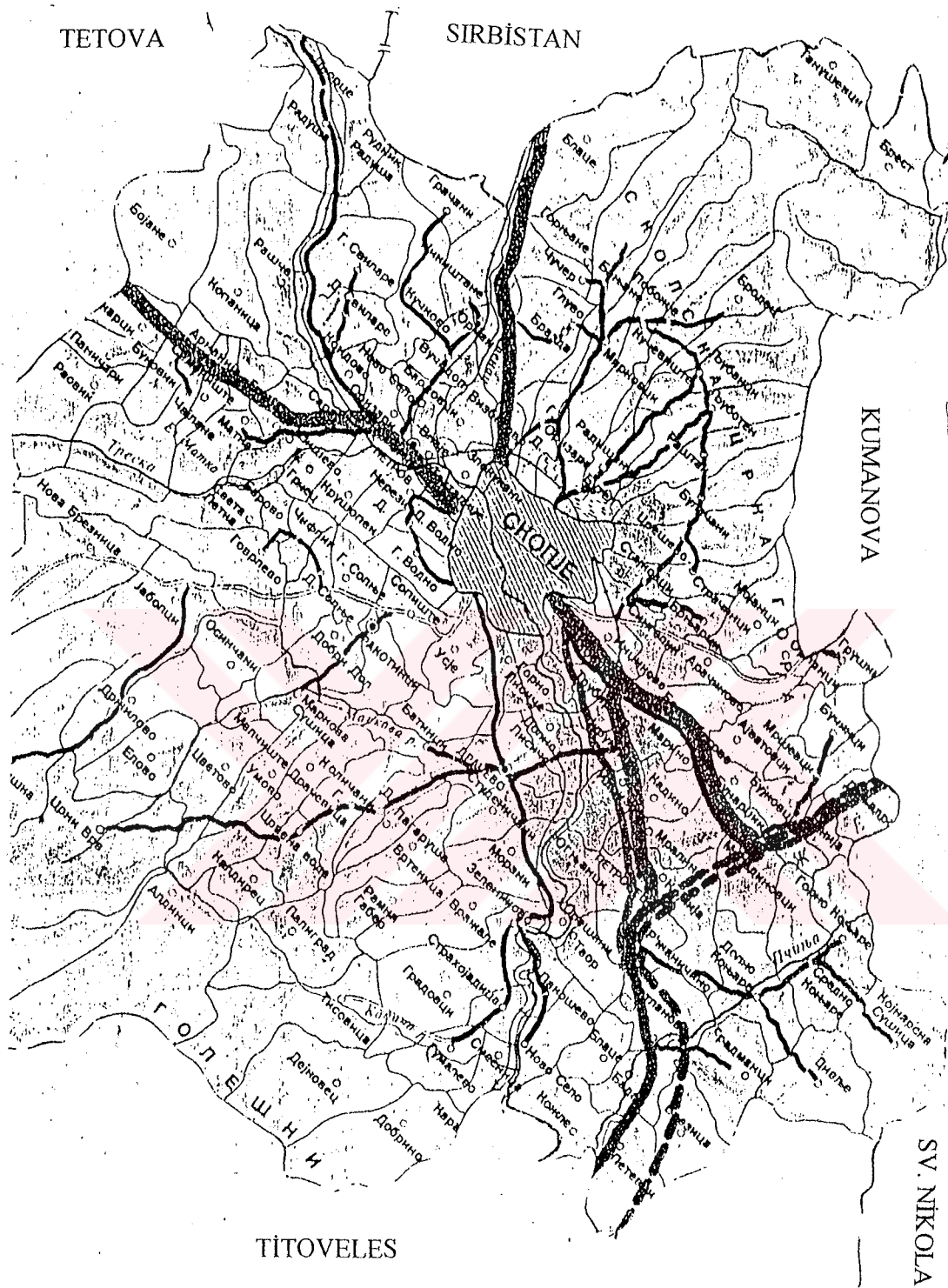
Üsküp kenti, 20° - 22° doğu boylamları ile, 40° - 42° kuzey enlemleri arasında, 1840 km^2 yüzölçümünde konumlanmıştır. Yüzölçümü, Makedonya Cumhuriyeti'nin %7'sini oluşturmaktadır. Kentin kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan en uzun sınırı 55 km.dir. Genişliği ise, maksimum 40 km.dir. (Boşkovska, 1989)

Üsküp, Vardar nehrinin iki yakasında, doğu- batı yönünde kurulmuş bir kenttir. Vardar nehri, eski kent ve yeni kent olarak kenti ikiye bölmektedir. Yeni Üsküp, nehrin sağ kıyısında ve Üsküp ovasının ortasındadır. Eski Üsküp, nehrin sol kıyısında, şu an örtülü olan Serava nehrinin üzerinde kurulmuştur. (Balabanov, 1994)

1961 yılında, “ Adriyatik Magistrali” diğer bir deyişle, “ Birlik- Kardeşlik” otobanının açılması ve bu otobanın Üsküp'ün içinden geçmesi, kentin daha fazla önem kazanmasına ve hızlı gelişmesine sebep olmuştur. (Bagoeviç vd., 1978)

Kentte, 5 ilçe ve 126 mahalle bulunmaktadır.

Kentte yer alan belediyeler:



Şekil 4.1. Üsküp coğrafi konum (Boşkovska, 1989)

- Merkez
- Kisela Voda

- Gazi Baba
- Karpoş
- Çayır (Negovata, 1984)

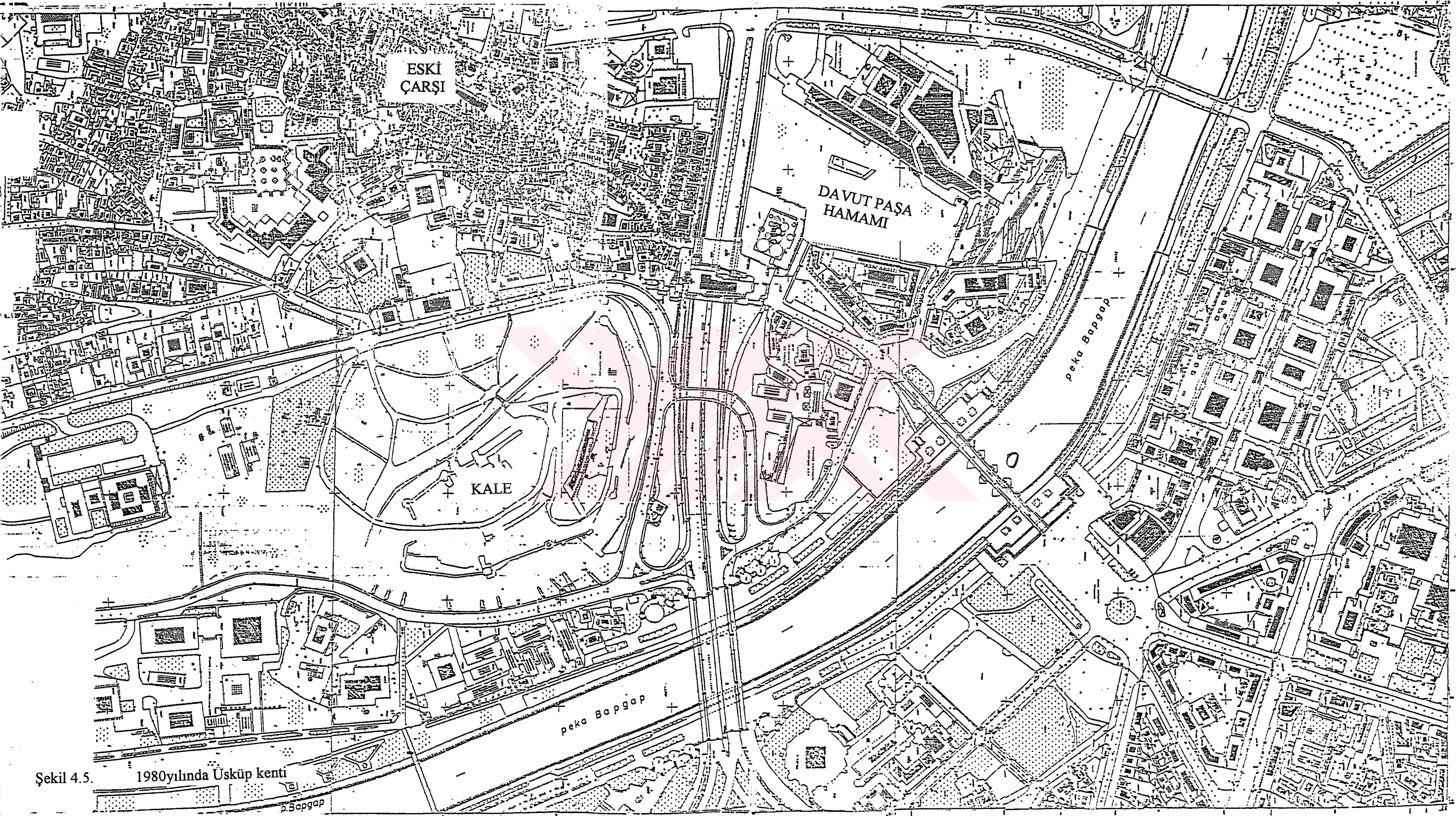
4.2. Tarihsel Gelişim

Evliya Çelebi'ye göre XVII. yüzyılda Üsküp'te; “ 70 mahalle, 11.060 adet tek ve iki katlı ev mevcuttur. Evler taş ve çamurdan yapılı ve kırmızı kiremitle kaplı, sokakları temiz, düzgün ve taş kaplıdır. Üsküp etrafında 77.000 dönüm özel mülkiyet toprak bulunmaktadır. Bu kadar daha vakıf bağları bulunmaktadır.”

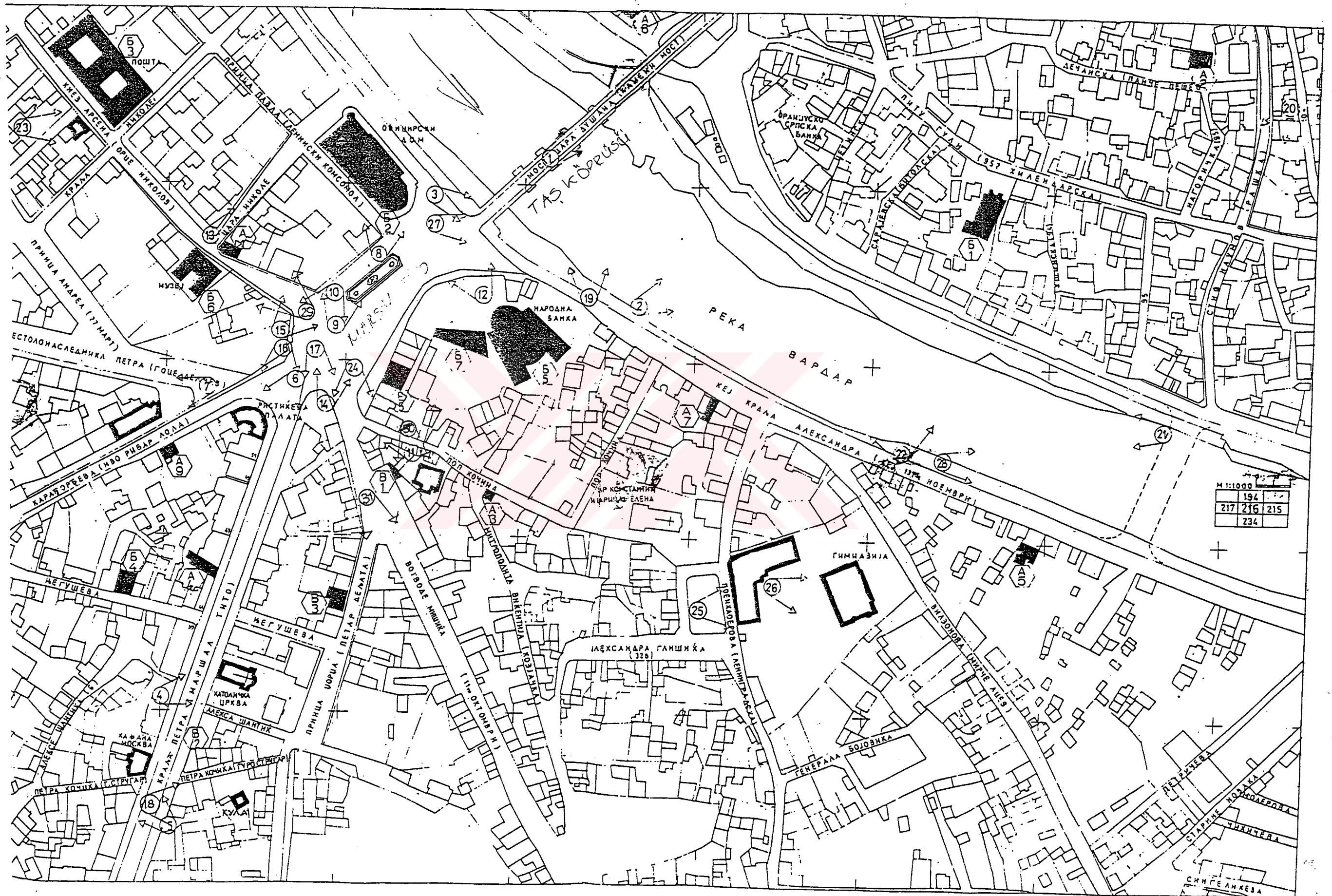
XVII. yüzyılda yaşamış ünlü şair Dilger Zede, Üsküp'ün güzelliklerinden etkilenerek; “ Rumeli'de çok gezdim, çok güzel kasabalar gördüm. Ama hiçbir cennet Üsküp kadar şaşırtıp etkilemedi.” demiştir.

Üsküp (Skopje); coğrafi konumundan dolayı Balkan yarımadasındaki en önemli merkezlerden biri sayılmaktadır. Asya ve Avrupa arasında bir köprü durumunda olan kent, ilginç bir tarihe sahiptir. (Bagoeviç vd., 1978)

Romalılar döneminde, Skopje-Skupi adıyla anılan kent 4. yüzyılda Dardania bölgesinin merkezi konumundaydı. Çalkantılı bir dönemden sonra, 518 yılında şiddetli bir depremle yerle bir olmuştur. Sonraki dönemde Serava nehri etrafında, bugünkü yerinde kurulmuştur. 7.Yüzyılda kısa bir süre Slav akınlarına uğrayan kent 9. ve 10. yüzyıllarda hızla gelişti. “Justinyan” döneminde Üsküp tekrar eski haline kavuşmuştur. Ortaçağ'da Yunanlıların elinden Slavların hakimiyetine geçen kent Sırp hükümetinin merkezi olmuştur. Osmanlıların gelişiyle, kent oryantalist bir imaj kazanmıştır. Osmanlılar döneminde kent büyük değişimlere uğramış ve hızlı bir değişim yaşamıştır. 1689 yılında kral Rikolomin'in gelişiyle, kolera salgınını önlemek amacıyla, Üsküp kenti temelden yakılmıştır. (Bagoeviç vd., 1978)



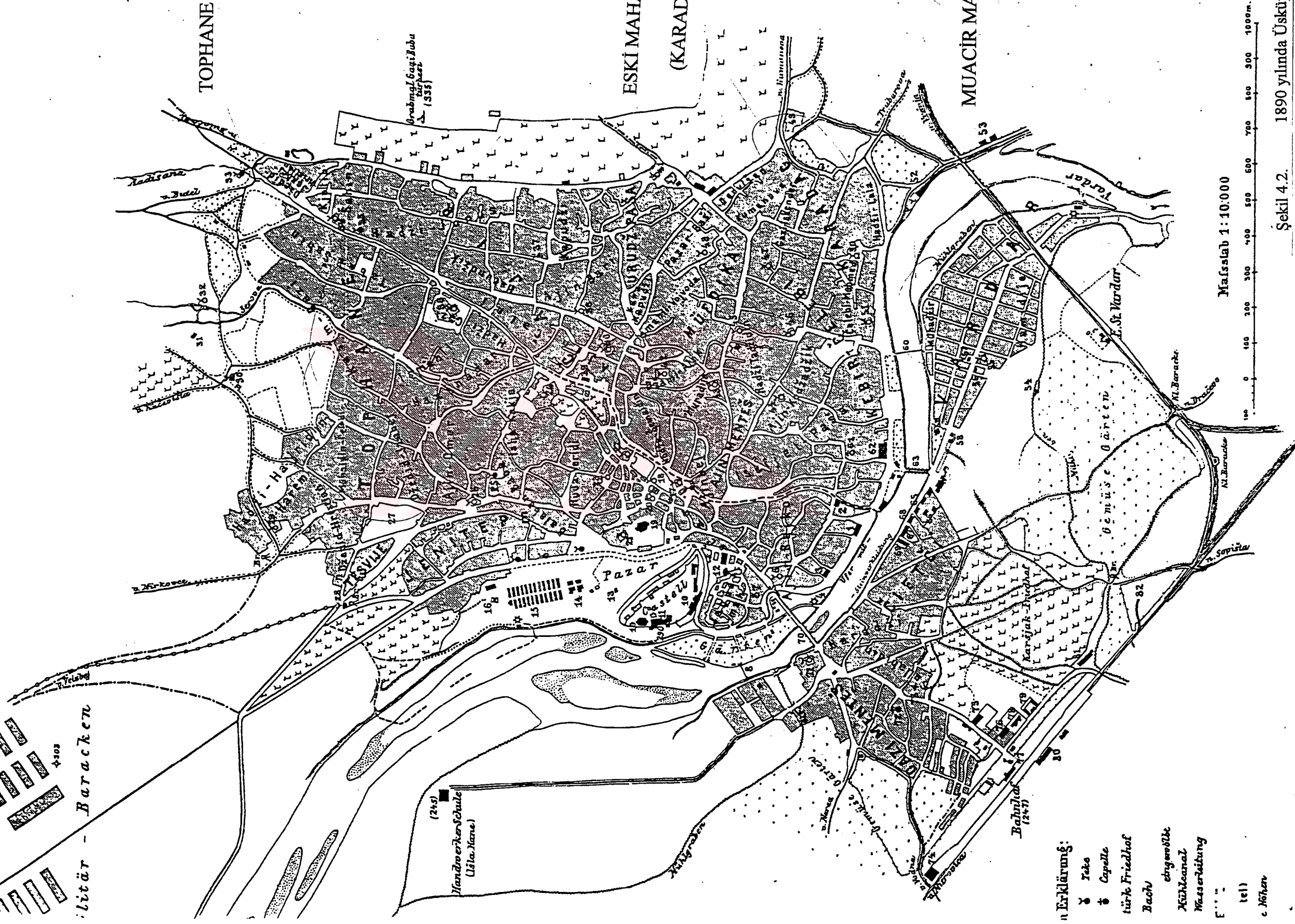
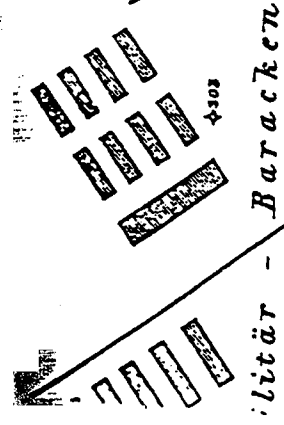
Şekil 4.5. 1980 yılında Uşak kenti



Şekil 4.3. 1929 yılında Vardar kıyısı

PLAN von SKOPLJE

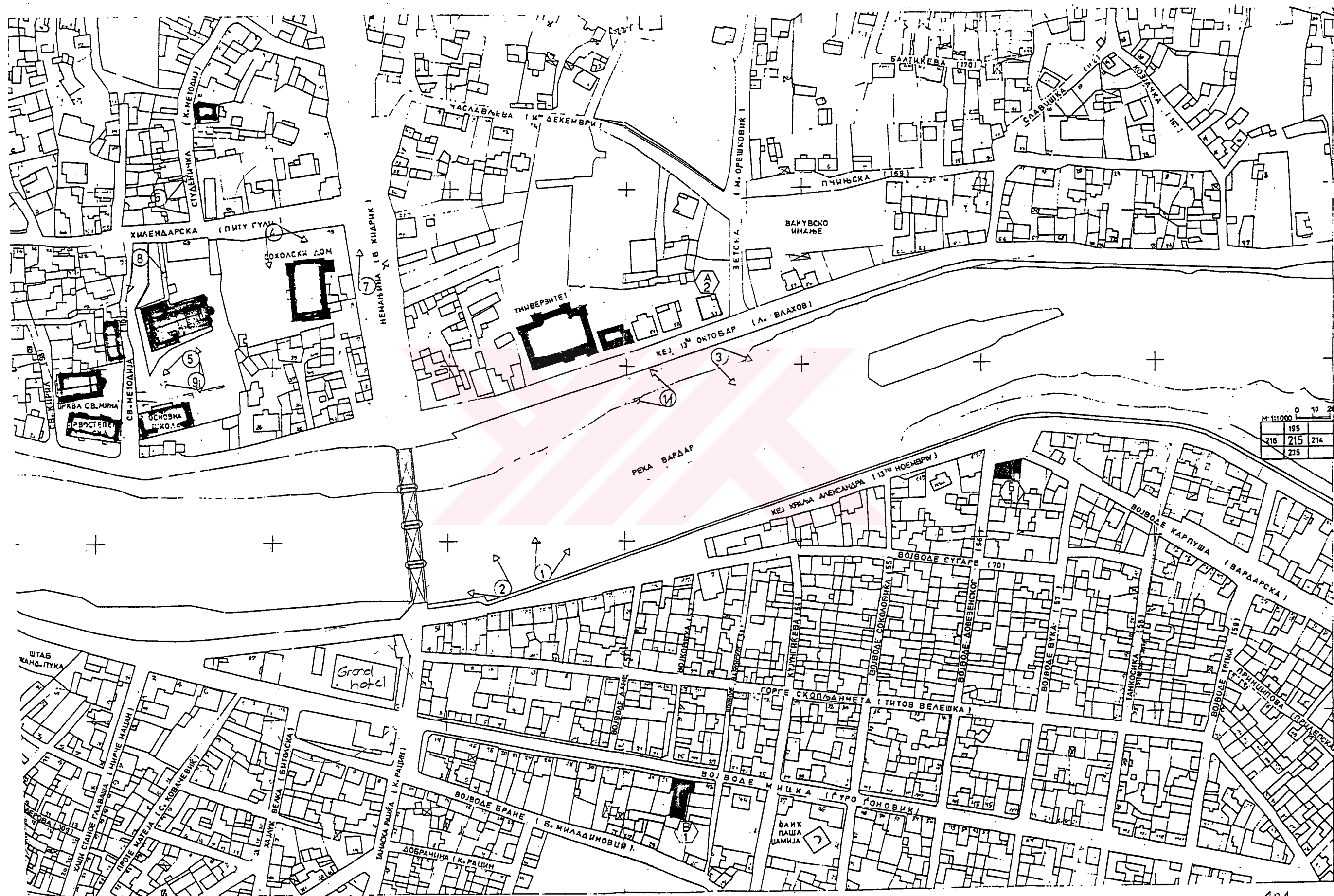
(ÜSKÜB)¹⁸⁹⁰



Maßstab 1:10.000

Şekil 4.2. 1890 yılında Üsküp kenti

Şekil 4.2.



Şekil 4.4. 1929 yılında Vardar kıyısı

Bu tarihten sonra sürekli gerileyen kent, 19. yüzyılda Belgrad- Selanik demiryolunun yapılmasıyla, yeniden canlandı. 1913'te imzalanan bir anlaşmayla Sırbistan topraklarına katıldı. 1918'de Yugoslavya Devleti'nin bir parçası oldu. Bu dönemden sonra gelişmesi duraklamıştır. XX. yüzyılda tekrar eski önemine kavuşmuş kent, 1945'te Makedonya Cumhuriyeti'nin başkenti olmuştur. (Ana Britannica, cilt 28)

4.3. Doğal Veriler

4.3.1. Topoğrafya

Makedonya Cumhuriyeti'ni dağlık bir bölgede konumlanmıştır ve 25.713 m² yüzölçümüne sahiptir. Yüksekliği 2000m. üzerinde 16 dağ bulunmaktadır.

Üsküp kenti, Balkanların merkezinde yer almaktadır. Kentin konumlandığı Üsküp ovası, Vardar nehrinin kuzeyinde bulunmaktadır. Üsküp ovası; kuzeybatıda Kosova ovası, batıda Polog ovası, kuzeyde Kumanova ve Preşevo, güneyde Ovçe Pole ovası ile birleşmektedir.

Dört yanından dağlarla çevrili Üsküp ovasının yüksekliği 245 m.'dir. Bunlar; kuzeyde Karadağ (1626m.), batıda Jeden (1260m.), güneyde Vodno (1067) ve Osoy (1368m.), daha güneyde Yakupisa (2540m.), Karacisa (2180m.) ve Kitka (1569m.) dir. (Boşkovska, 1989) Kentin en alçak noktası 173m. en yüksek noktası ise 2540m. dir.

Kente ait en büyük nehir Vardar nehridir. Ova boyunca Vardar nehrine, Treska, Lepenes, Markova Reka, Serava, Kadina Reka ve Pçinya nehirleri dökülmektedir. Vardar nehrinin kentteki uzunluğu 80 km. dir. Kentin ikiye bölen Vardar nehri, Gostivar'dan doğup, Yunanistan'ı geçerek Ege Denizi'ne dökülür. (Boşkovska, 1989)

Kentte kaplıca suları da bulunmaktadır. Katlanova, Volkova ve Kuçkova bunlardan birkaçıdır. Üsküp ovasında iki suni göl bulunmaktadır. Büyük olan Matka, Treska nehri vadisindedir. (Boşkovska, 1989)

4.3.2. Jeoloji

Üsküp, I. Derece deprem bölgesi içinde yer almaktadır. Fay hattında konumlanmıştır. 1963'de büyük bir deprem geçiren kent, büyük hasar görmüştür. Üsküp ovası, farklı jeomorfolojik biçimlerden oluşmuştur. Üsküp ovası, eski dönemlerde varolan büyük bir göl yerinde oluşmuştur.

4.3.3. Toprak kabiliyeti

Üsküp ovasında birkaç çeşit toprak bulunmaktadır. Kırmızı toprak 900m. yükseklikteki alanlarda, beyaz humuslu toprak ise, Üsküp Karadağı'nda bulunmaktadır. Toprakların büyük bölümü tarıma amaçlı kullanılmaktadır. Ormanlık alanlara ayrılmış toprak oranı yüksektir. (Boşkovska, 1989)

4.3.4. İklim

Üsküp kenti, Akdeniz iklimi etkisinde kara iklimi özelliği göstermektedir. İki iklim etkisinde geçiş iklimi karakterindedir.

Vardar nehri, Ege Denizi'ne dökülmesi nedeniyle, Vardar vadisi Akdeniz ikliminden etkilenmektedir. Ayrıca kuzeyde, Sırbistan'dan doğan Morava nehri, Üsküp'ün kara iklimi etkisinde kalmasında etkili olmuştur. Morava vadisinin sonunda konumlanan Üsküp'te, yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve bol kar yağışlıdır. Yıllık ortalama sıcaklık 12.5 °C'dir. En yüksek sıcaklık 42°C ve en düşük sıcaklık -24°C dir. Bu sıcaklık ortalaması ile, sıcak bölge özelliği göstermektedir. Güneşli gün sayısı fazladır. (Balabanov, 1994)

Ortalama yıllık yağış 483mm/m² dir. Yağışlar en çok ilkbahar ve sonbaharda, en az yazın olmaktadır. Yükseklik açısından II. Derece olan alanlar kara iklimine sahiptir ve kentin %50 sini oluşturmaktadır. Bu alanlar 300-800m. yüksekliğinde ve yıllık ortalama sıcaklık 10.7°C dir. En yüksek sıcaklık 30°C ve en düşük sıcaklık -26°C dir. Ortalama yağış 690mm. dir. (Boşkovska, 1989)

III. derece alanlar 800-1300m. yüksekliğinde olup, kentin 1/8'ini oluşturmaktadır. Ortalama sıcaklık 9.3°C dir. En yüksek sıcaklık 20°C dir. Kışın sıcaklık 0°C altına düşmektedir. Ortalama yağış 898mm.dir.

Hava basıncı yıllık ortalama 741,2 mm.dir. Ortalama nem %72dir. Hava bulut durumu yıllık ortalama %55 dir.

Vardar ovasında 8 yönden rüzgar esmektedir. Rüzgar hızı ortalama 22.7m/sn.dir. (Boşkovska, 1989)

4.3.5. Flora

Üsküp ovasının büyük bölümü, çıplak dağlar ile çevrilidir. Karadağ'da yer alan omanlar meşe ağaçları ile kaplıdır. Düzluklerde ise tarım gelişmiştir. Yüksek alanlarda meyve üretimi ve bağcılık yapılmaktadır. 1200m. üzerindeki yüksekliklerde, meşe, gürgen ağaçları bulunmaktadır.

Üsküp'te mısır, tütün, ayçiçeği, şeker pancarı gibi pekçok sebze yetiştirilmektedir. Sebze bahçeleri 5650 hektarlık alan kaplamaktadır. Otlak alanları ise, 747 hektardır. (Makedonya Cumhuriyeti İstatistiği, 1996)

4.4. Ulaşım

Balkan yarımadasında, bir merkez konumunda olan Üsküp kenti, çok sayıda yollarla çevrilmiştir. Bu yolların arasında, Belgrad- Skopje- Solun (Selanik) yolu en önemli yollar arasındadır.

Demiryolu, XIX. yüzyılın sonlarında yapılmıştır. İlk olarak, Selanik-Üsküp, daha sonra Üsküp-Belgrad ve Üsküp-Priştine yolu, son olarak da Üsküp-Gostivar yolu inşa edilmiştir. (Hacimitreski, 1998)

Hava limanı, kentten 20 km. uzaklıkta yer almaktadır.

Üsküp kentinin belirli merkezlere uzaklıkları aşağıda verilmiştir:

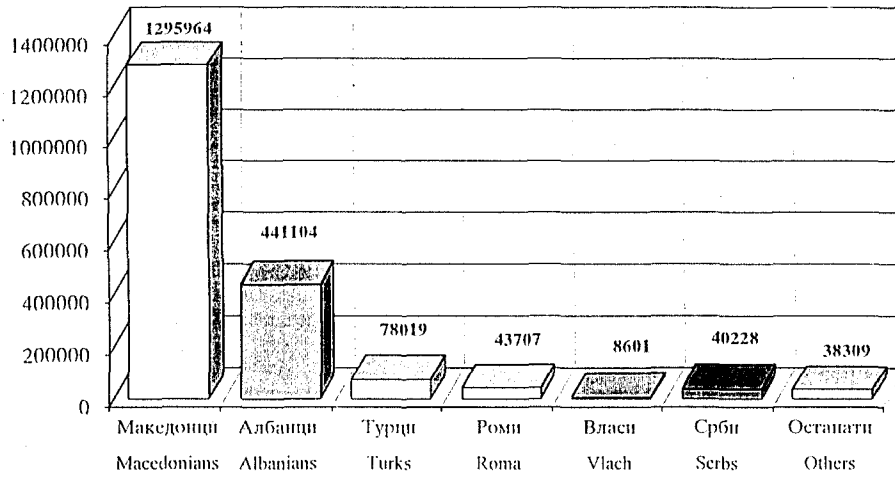
Üsküp- Kumanova.....	40km.
Üsküp- Tetova.....	44km.
Üsküp- Gostivar.....	70km.
Üsküp-Sofya.....	230km.
Üsküp-Selanik.....	240km.
Üsküp-Belgrad.....	435km.
Üsküp-Priştine.....	90km.
Üsküp-Tiran.....	450km.
Üsküp-İstanbul.....	750km.

4.5. Demografik Yapı

Evliya Çelebi'ye göre Üsküp; XVII. Yüzyılda 60.000 nüfuslu bir yerleşimdir.

Üsküp Nüfus Gelişmesi							
1921	1931	1948	1953	1961	1969	1984	1984 sonrası
40.660	68.334	87.654	119.132	180.943	373.919	535.000	700.000

Kent, çok uluslu kozmopolit bir yapıya sahiptir. Kent nüfusunu; Makedonlar, Arnavutlar, Türkler, Çingeneler, Romenler, Bulgarlar, Ermeniler oluşturmaktadır. (Negovata, 1984)



Şekil 4.6. Makedonya'da etnik gruplar (Makedonya Cumhuriyeti İstatistiği, 1996)

Üsküp kenti'nin geçim kaynakları, tarım ve endüstridir. Kentte 170.000 işçi çalışmaktadır. Endüstri yapıları;

- Üsküp demirdöküm fabrikası,
- Çimento fabrikası,
- Organik kimya sanayii,
- Vardar konserve fabrikası
- Tekstil fabrikası
- Deri fabrikası
- Mobilya fabrikası

Üsküp'te 1 üniversite, 14 fakülte bulunmaktadır. 42.000 öğrenciye sahiptir. 200'den fazla ilk ve orta dereceli okulda toplam 100.000 öğrenci bulunmaktadır.

4.6. Vardar Nehrinde Yapılan Düzenleme Çalışmaları

Vardar kıyısının gelişimi ve yapılan proje çalışmaları:

1913 yılında Vardar kıyısı

1913 yılına kadar kentin yerleşimi nehrin sol kıyısında gelişmiştir. Aynı paralelde, kentte merkez konumunda bulunan çarşı da gelişmiştir. Nehrin sağ kıyısında, tren istasyonu çevresinde dar bir alanda, bloklar halinde yapılar yer almaktadır. 1876 yılında, Bosna'dan gelen mülteciler için kurulan bu yerleşim, "Yeni Mahalle" ve "Muacir Mahalle" olarak adlandırılmaktaydı. Bu yerleşimlerin dışında kalan alanlar ise, bahçeler ve müslüman mezarlıkları konumundaydı. (Şekil 4.7.)



Şekil 4.7. 1913 yılında Vardar kıyısı (Bagoeviç vd., 1978)

1922 yılında Vardar kıyısının gelişimi

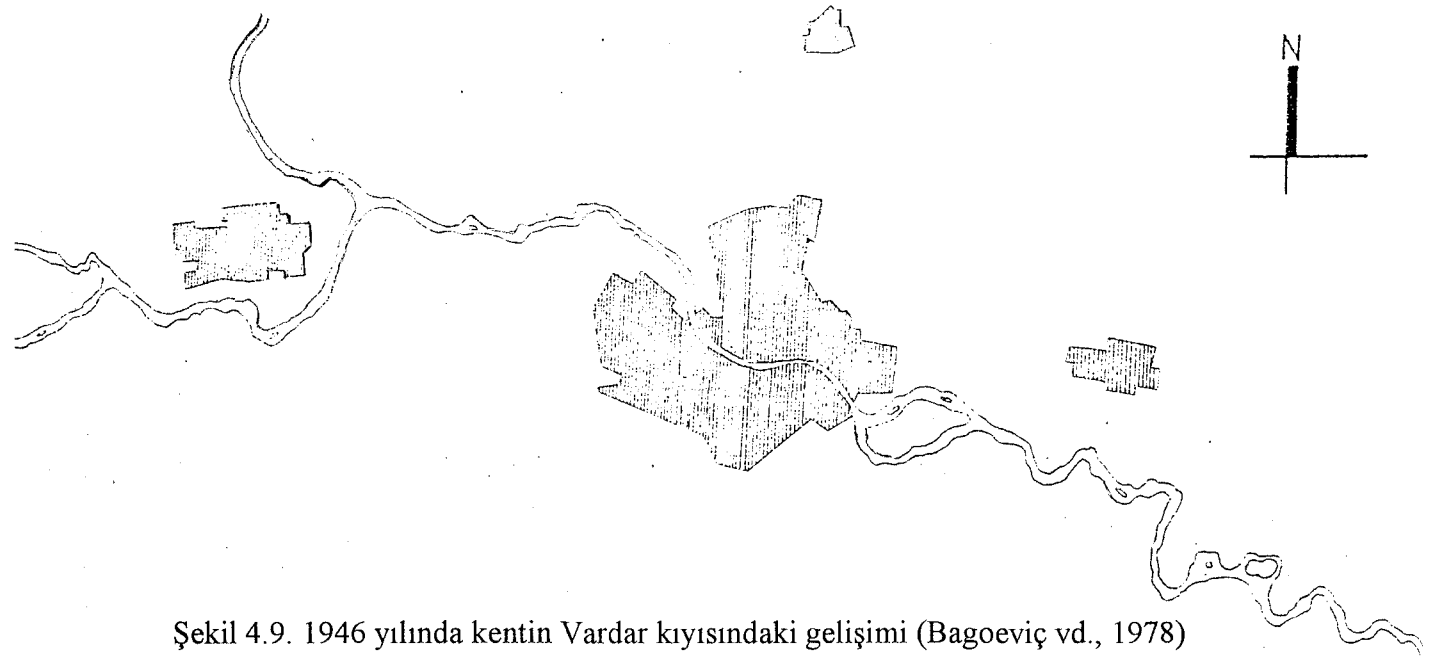
Üsküp kentine ait ilk planlama çalışması 1914 yılında gerçekleşmiştir. Uluslararası bir yarışma sonucunda, Mimar Dimitriya Leko'nun projesi birinciliği kazanmıştır. Bu projede; kentin, Vardar nehrinin her iki kıyısında aynı oranda gelişmesi öngörülmüştür. I. Dünya Savaşı'nın başlangıcıyla projenin uygulanması gerçekleşmemiştir. 1922 yılından itibaren şehir, nehrin sağ kıyısında batıya doğru genişlemeye başlamıştır. (Şekil 4.8.)



Şekil 4.8. 1922 yılında Vardar kıyısının gelişimi (Bagoeviç vd., 1978)

1946 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi

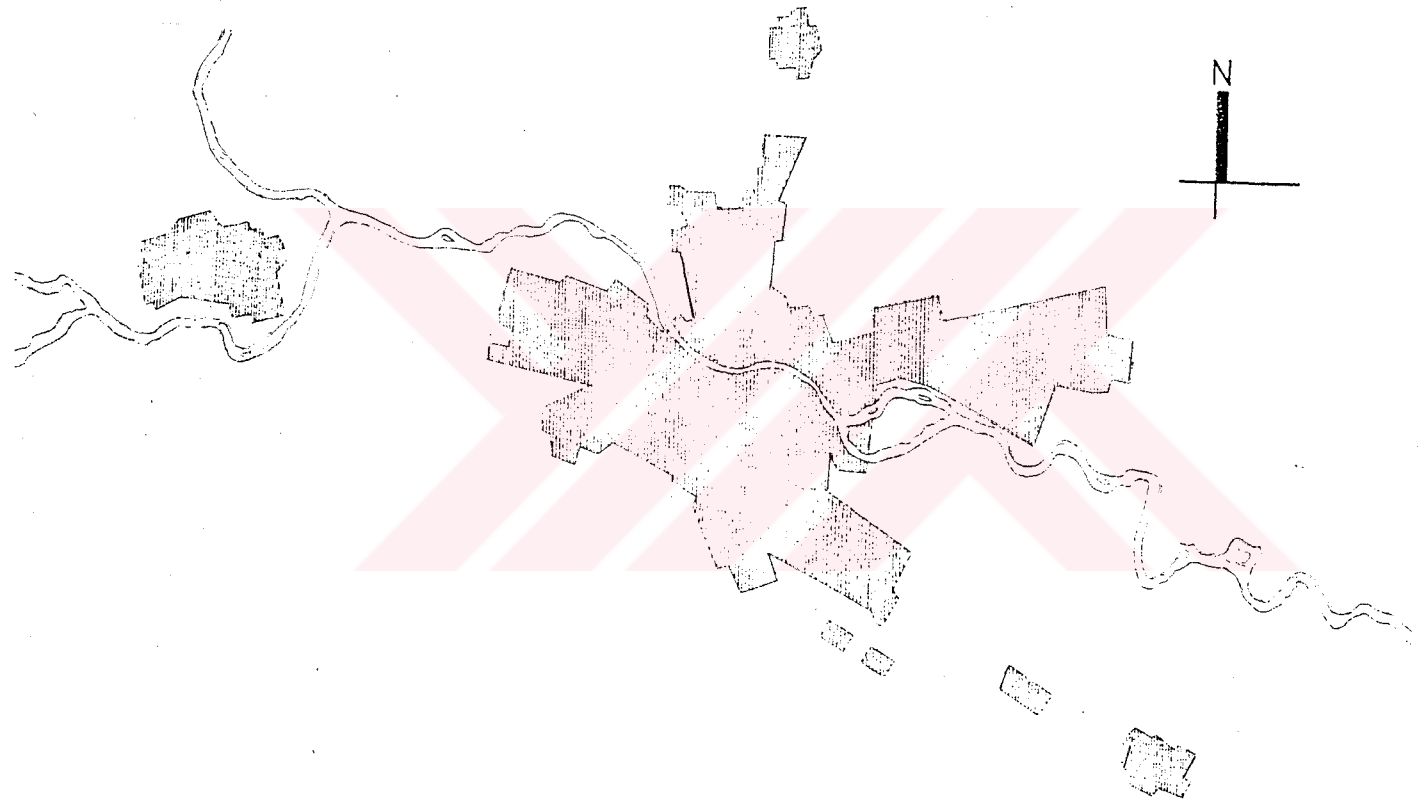
1946 yılına kadar kent, Vardar nehrinin sağ kıyısında ve batıya, doğru Bunyakoves yönünde gelişmeye devam etmiştir. Endüstriyel alanlar kentin kuzeyinde yer almaktadır. Dönemin ilk endüstriyel yapıları bu alanlarda inşa edilmiştir. (Şekil 4.9.)



Şekil 4.9. 1946 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi (Bagoeviç vd., 1978)

1963 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi

1963 yılına kadar, endüstriyel alanlar dışında kentin yüzölçümü 911 hektar'dır. Bu dönemde kent, kuzeybatı ve güneydoğu yönünde gelişmeye başlamıştır. Gelişmeye paralel olarak endüstriyel alanlar kuzeyde konumlanmıştır. Bunun sonucu olarak kentte yeni semtler oluşmaya başlamıştır. Bunlar; batıda Gorçe Petrov, kuzeyde Butel, doğuda Macari ve güneydoğuda Draçevo'dur. Kentin gelişimi güneyde Vodno dağı etekleri ile sınırlanmıştır. Kuzeyde demiryolu, doğuda ise endüstriyel alanlar gelişmenin sınırlarını belirlemiştir. (Şekil 4.10.)

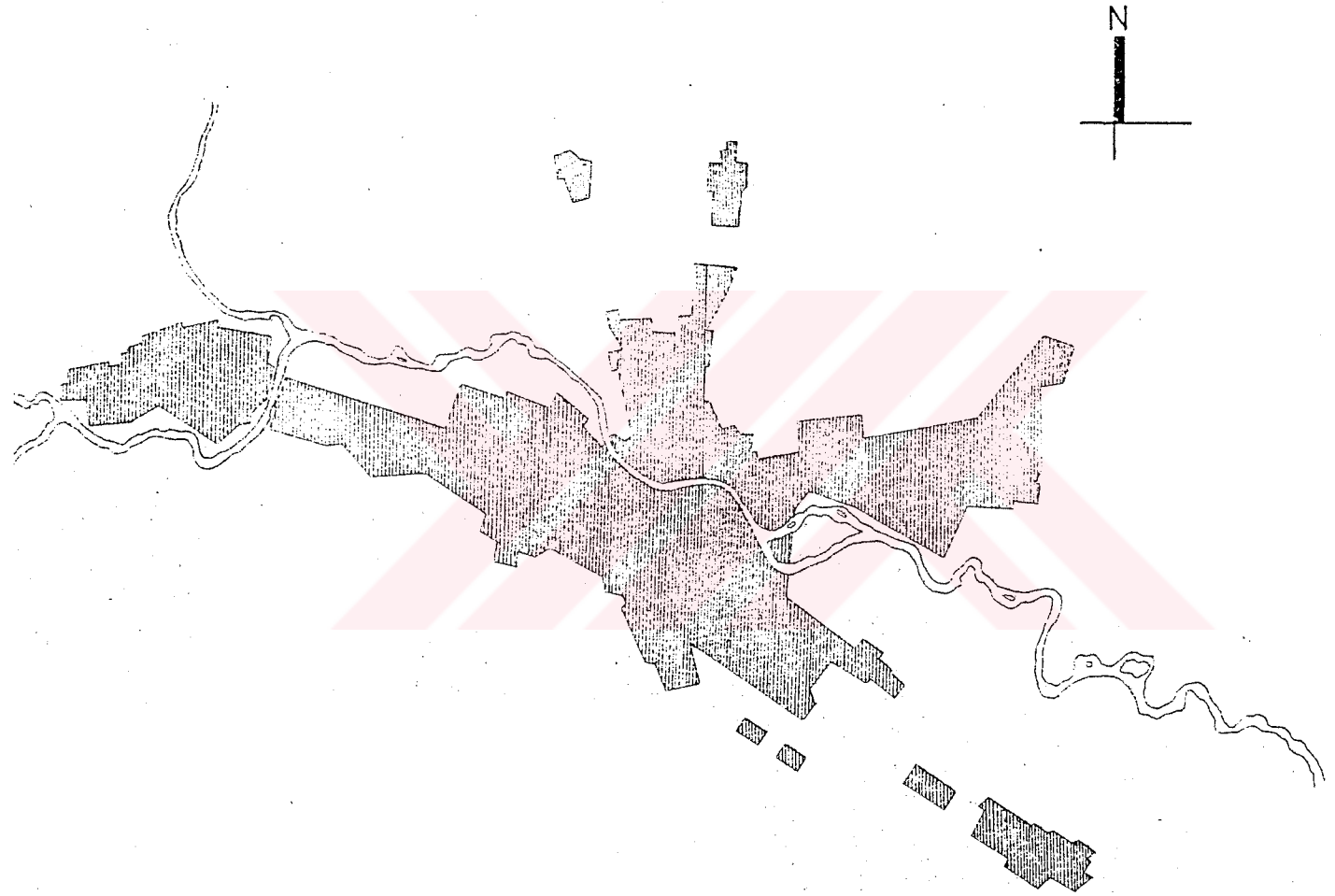


Şekil 4.10. 1963 yılında kentin Vardar kıyısındaki gelişimi (Bagoeviç vd., 1978)

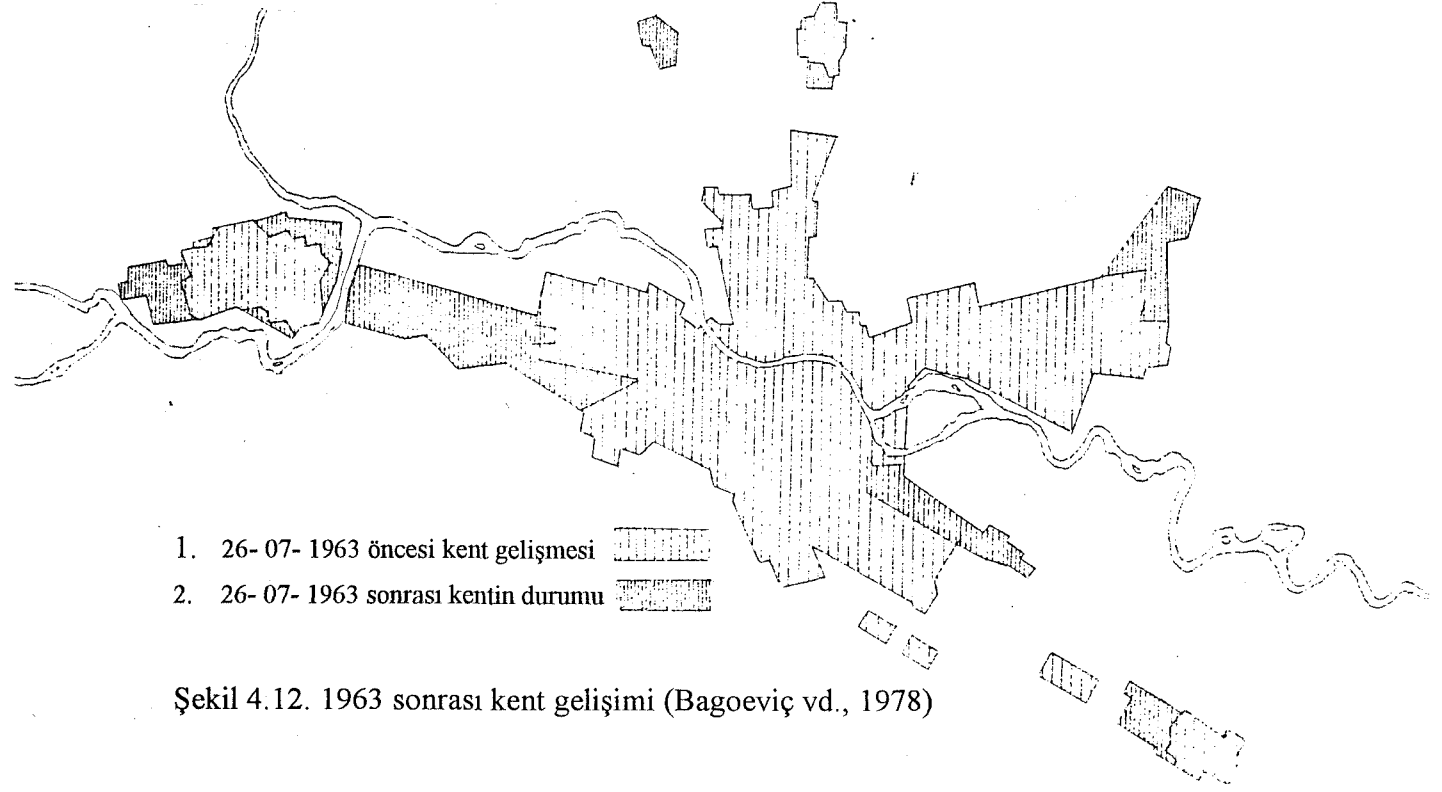
1963 sonrası kent gelişimi

1963 yılında, büyük bir deprem sonucu büyük hasar gören Üsküp kentinde, evsiz kalan halkı kıştan önce barındırabilmek için prefabrik konutlar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu hızlı yapılaşma planlı gelişmeyi engellemiş ve kentin büyük bölümünün konut yerleşim alanına dönüşmesine sebep olmuştur. Deprem öncesi 911 hektar alana yayılı kent, 774

hektar alanın daha katılmasıyla 1685 hektar alana dönüşmüştür. Bu prefabrik yapılar mevcut semtlerin çevresinde konumlanmışlardır. (Gorçe Petrov, Draçevo, Butel, Macari ve Yukarı Lisiçe) Bu dönemde, kentin iç kısımlarında yeni yerleşimler kurulmaya başlamıştır. (Tantalice ve Kozle Vardar) Özel girişimler sonucunda yeni yapı alanları meydana gelmiştir. (Şuto- Orizave ve Hasan Bey) (Şekil 4.11.)



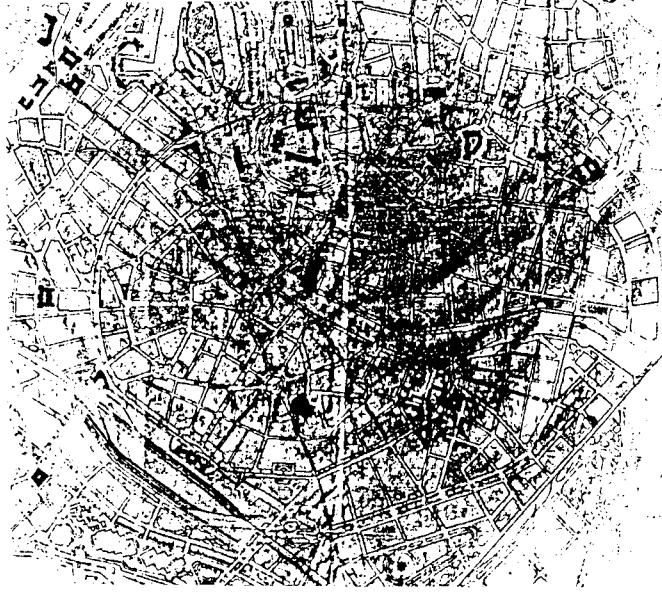
Şekil 4.11. 1963 sonrası kent gelişimi (Bagoeviç vd., 1978)



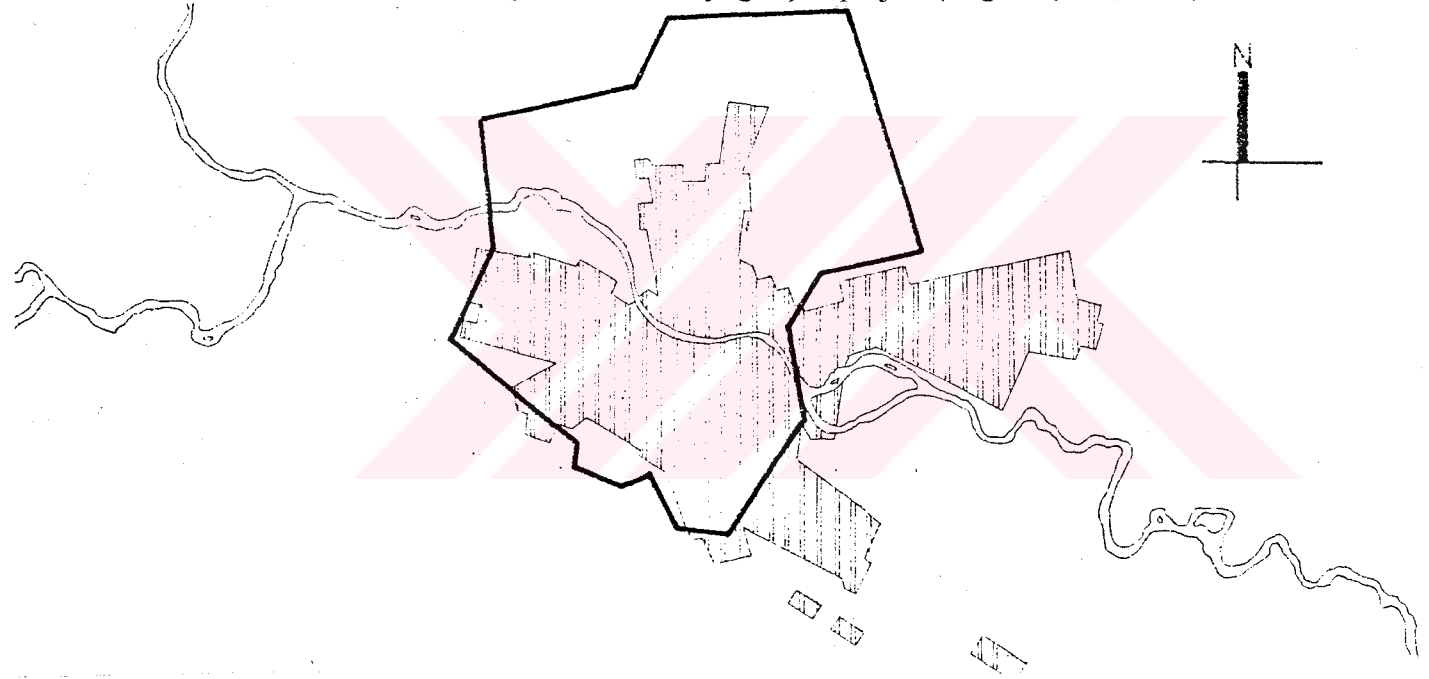
Şekil 4.12. 1963 sonrası kent gelişimi (Bagoeviç vd., 1978)

Mimar Dimitriya Leko'nun kıyı gelişim projesi

1914 yılında yapılan uluslararası yarışmada birinci olan Mimar Dimitriya Leko'nun projesi, daha sonraları yapılan kentsel planlama projelerine alt yapı oluşturmuştur. Projenin en önemli özelliği, Vardar nehrinin sağ ve sol kıyılarının eşit oranda gelişmesini öngörmesidir. Kentte birden fazla merkez tasarlanmıştır ve yeşil alanlar projenin en önemli elemanıdır. Vardar kıyısının yeşil alanlarla birlikte spor aktivite alanları olarak kullanımı düşünülmüştür. Tarihi Kale ve Gazi Baba etekleri rekreasyon amaçlı alanlara ayrılmıştır. Bu projede, endüstriyel alanların planlanmamış olması dikkat çekmektedir. Kent; geniş yollarla çevrelenmiş, hatta Kale altında ulaşım amaçlı bir tünel düşünülmüştür. Trafik problemine doğru çözümler getirilmiş olsa da, ulaşımın birtakım aksaklıklar mevcuttur. Tren istasyonu projede önemli bir nokta konumunda olup, önünde geniş bir meydan planlanmıştır. Meydanda iki büyük cadde kesişmektedir. Bu caddelerden biri şimdiki kent merkezinden, diğeri ise meclis binası doğrultusunda konumlanmaktadır. (Şekil 4.13.)



Şekil 4.13. Dimitriya Leko'nun kıyı gelişim projesi (Bagoeviç vd., 1978)



Şekil 4.14. 1914 yılı projesine göre kent sınırları ve deprem öncesi kent sınırları

Mimar Peter Yankoviç kıyı gelişim projesi

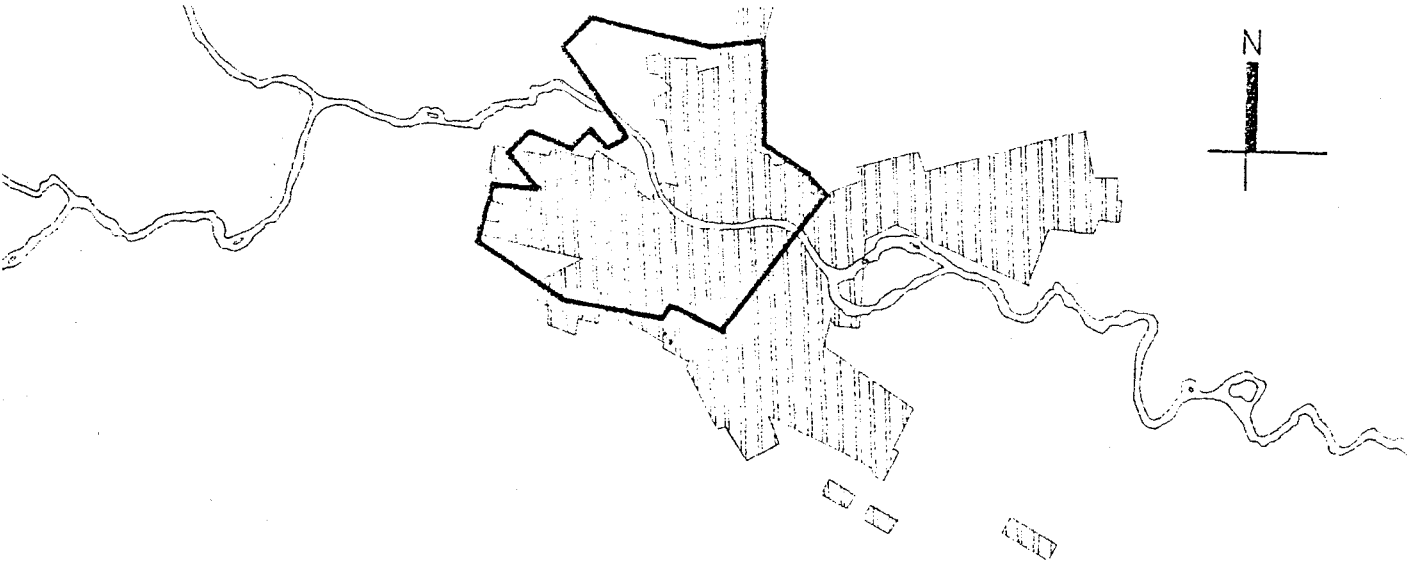
I. Dünya Savaşı'nın başlangıcıyla, Mimar Dimitriya Leko'nun projesi kesintiye uğramıştır. Savaş sonunda tek bir kopya dışında, projeye ait tüm dosyalar kaybolmuştur.

1922 yılında Mimar Branislav Spasiç tarafından, Üsküp kentinin Vardar nehrinin sağ kıyısında gelişmesini öngören bir proje yapılmıştır. Bu yıldan iki yıl sonra, 1924 yılında Mimar Peter Yankoviç tarafından kentin nehrin sol bölümünde gelişmesini baz alan bir proje tasarlanmıştır. Her iki proje de Mimar Dimitriya Leko'nun projesinin temelleri

üzerine kurulmuştur. Bu projelerde, kentte çok merkezli alanlar tasarlanmamıştır. Fakat, birden fazla merkez niteliğinde, toplumsal ortak alanlar düşünülmüştür. Her iki projede trafik için önerilen çözümler, Dimitriya Leko'nun projesindeki çözümlere çok yakındır. Kale ve Gazi Baba büyük park alanları olarak tasarlanmıştır. Saat Kulesi, Sultan Murad Camii ve Alaca Camii çevresinin yoğun yeşil alanlara dönüştürülmesi önerilmiştir. Buna karşın nehrin sağ bölümünde, kent parkı dışında başka yeşil alan düşünülmemiştir. Mimar Dimitriya Leko'nun projesine oranla kent merkezi küçülmüştür. (Şekil 4.15.)



Şekil 4.15. Mimar Peter Yankoviç kıyı gelişim projesi (Bagoeviç vd., 1978)



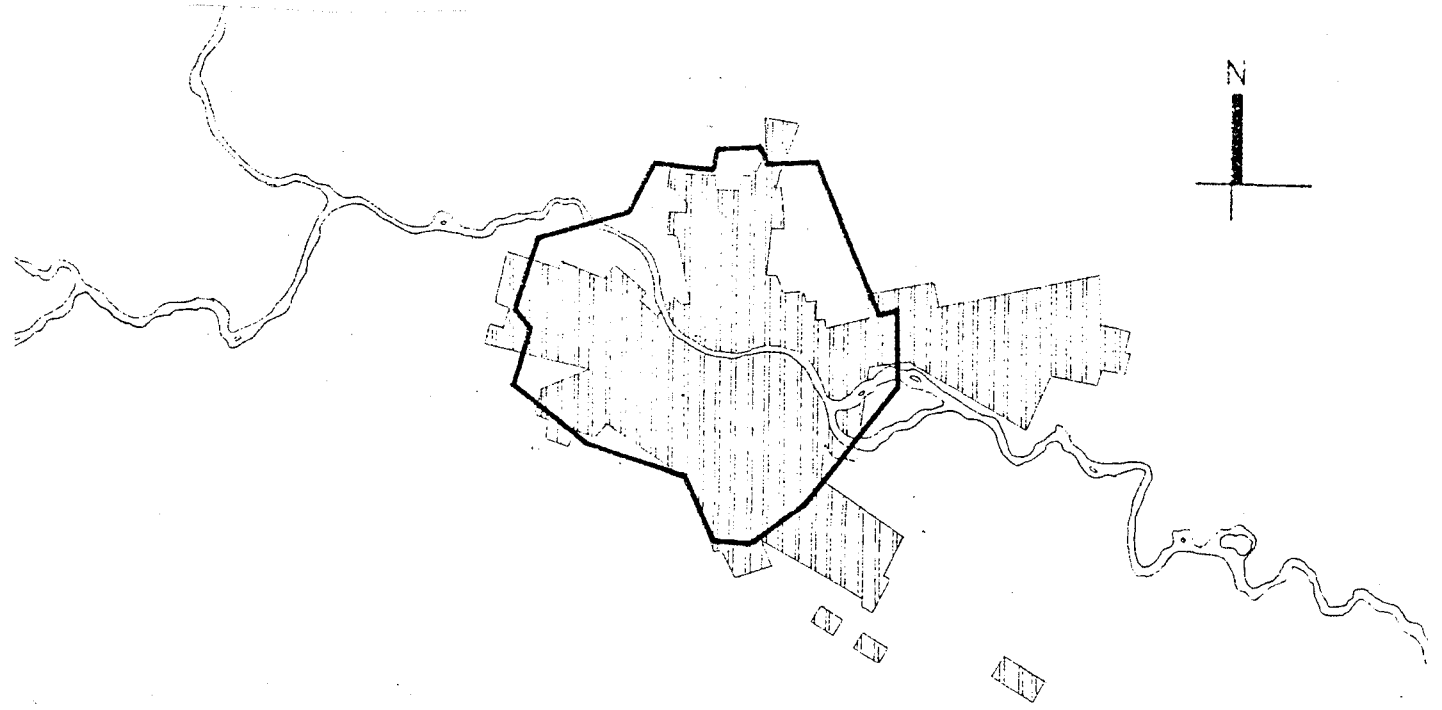
Şekil 4.16. 1924 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları

Mimar Yosif Mihayloviç kıyı gelişim projesi

1929 yılında, Üsküp Valisi Mimar Yosif Mihayloviç tarafından kentsel düzenleme projesi hazırlanması sonucunda, Mimar Branislav Spasiç ve Peter Yankoviç'in projelerinden vazgeçilmiştir. Projenin ana kararları, 1914 yılında hazırlanan Dimitriya Leko'nun projesinden alınmıştır. Trafik aynı biçimde çözümlenmiş, Kale altında bir tünel düşünülmüştür. Bugünkü Bit Pazarı'nın solunda, geniş bir meydan ve caddelerin kesiştiği bir düğüm noktası tasarlanmıştır. Millet Meclisi'nin önünde de büyük bir kent meydanı düşünülmüştür. Meydanda; park alanı, açık spor alanları, spor aktiviteleri için tesisler ve rekreasyonel alanlar planlanmıştır. Rekreasyon alanı, tarihi kalenin altından başlayarak, Vardar nehrindeki bir adada sonlanacak şekilde düşünülmüştür. Projede nehir kıyısının bir bölümü bahçeli evlere ayrılmıştır. Bugünkü Kale ve Gazi Baba'nın tamamı rekreasyon alanları olarak tasarlanmıştır. Kent merkezi; Mimar Spasiç ve Yankoviç'in projelerine oranla büyütülmüştür. Fakat kentin gelişmesi batıda yollarla engellenmiştir. Endüstriyel alanlar çok az ele alınmıştır. Bu projede, kent nüfusunun 120.000- 150.000 olacağı varsayılmıştır. Diğer projelere göre bu proje, çok daha fonksiyonel ve çağın gereklerine uygundur. (Şekil 4.17.)



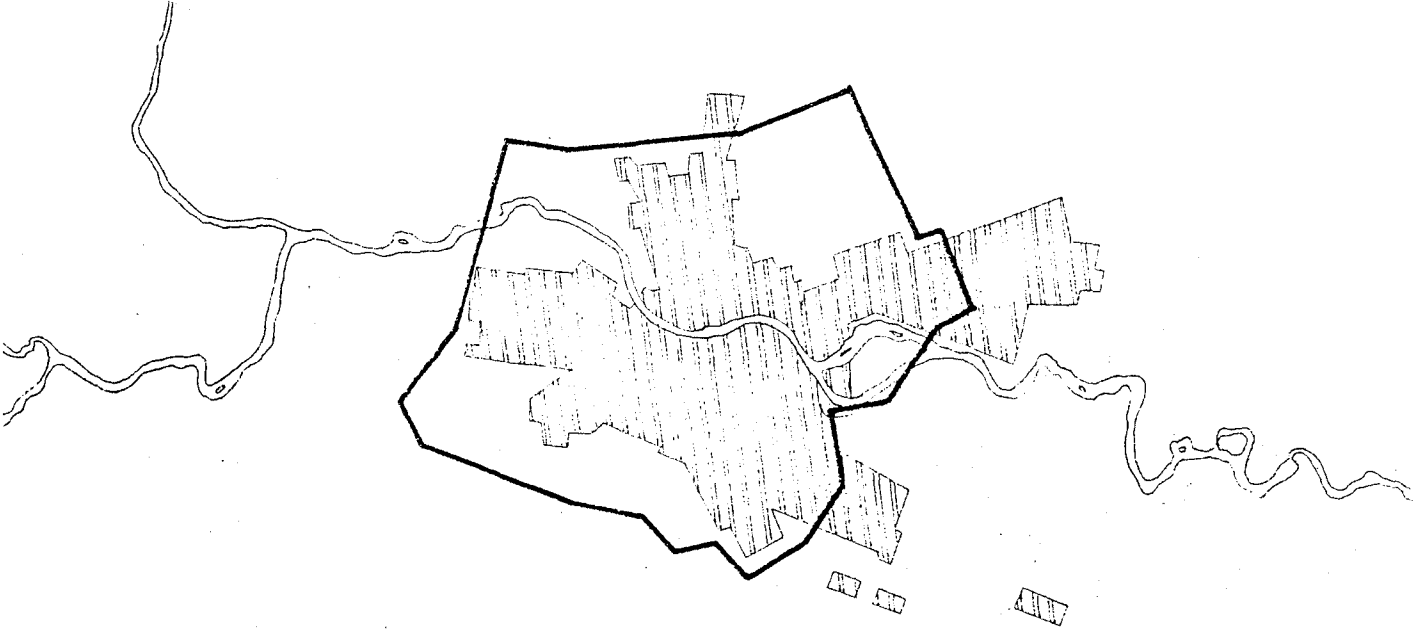
Şekil 4.17. Mimar Yosif Mihayloviç kıyı gelişim projesi (Bagoeviç vd., 1978)



Şekil 4.18. 1929 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 yılı kent sınırları

Mimar Velimir Stavriç kıyı gelişim projesi

1933 yılında Mimar Velimir Stavriç, Yosif Mihayloviç'in yönetimiyle, 1929 yılında yapılan projenin genişletilmesi için çalışılmıştır. Bu genişletme daha çok endüstriyel alanlarda olmuştur. Ulaşım şemasında bir yenilik düşünülmemiştir. Sadece, Gorçe Petrov'dan kent merkezine uzanan geniş bir cadde düşünülmüştür. Bu projede, ulaşım açısından çevre yolu vurgulanmıştır. Geniş fuar alanı 1929'daki projeye göre küçülmüştür. Bugünkü park alanının başlangıcında bir spor merkezi düşünülmüştür. Yeni oluşturulacak yeşil alanlar Vardar kıyısında yer alacak, aynı zamanda Kale ve Gazi Baba yoğun yeşil alanlar haline dönüştürülecektir. Projede, tarihi kale içinde bir stadyum tasarlanmıştır. Tarihi yapılar tam bir korumaya alınmıştır. Bugünkü konumunda bir havaalanı önerilmiştir. 1929 yılında yapılan projeden farklı olarak bir işçi semti kurulması düşünülmüştür. Bugünkü dökümhane çevresinde yer alan işçi semti Jelezara diye adlandırılmaktadır. (Şekil 4.19.)

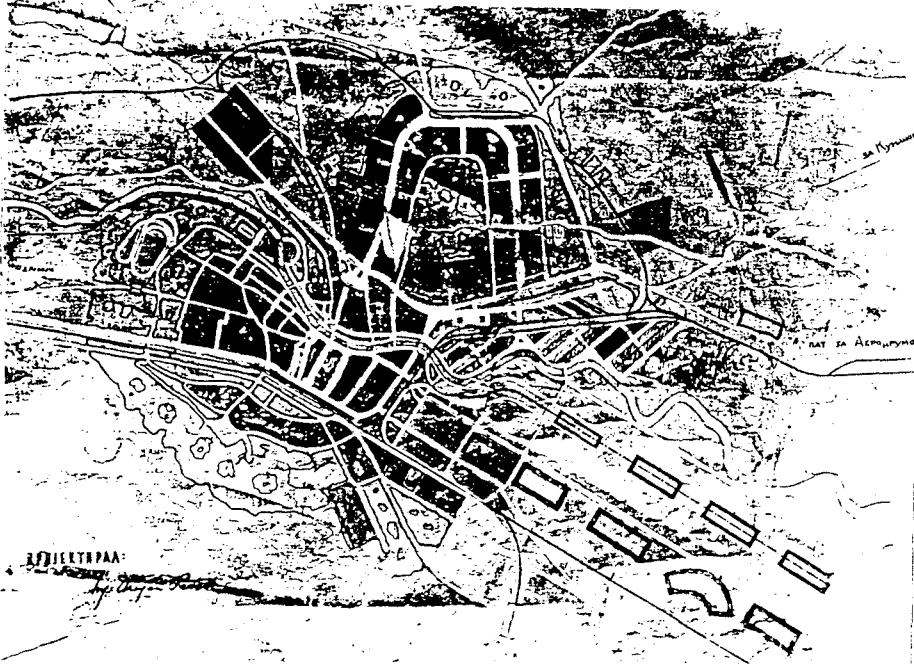


Şekil 4.19. 1933 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları (Bagoeviç vd., 1978)

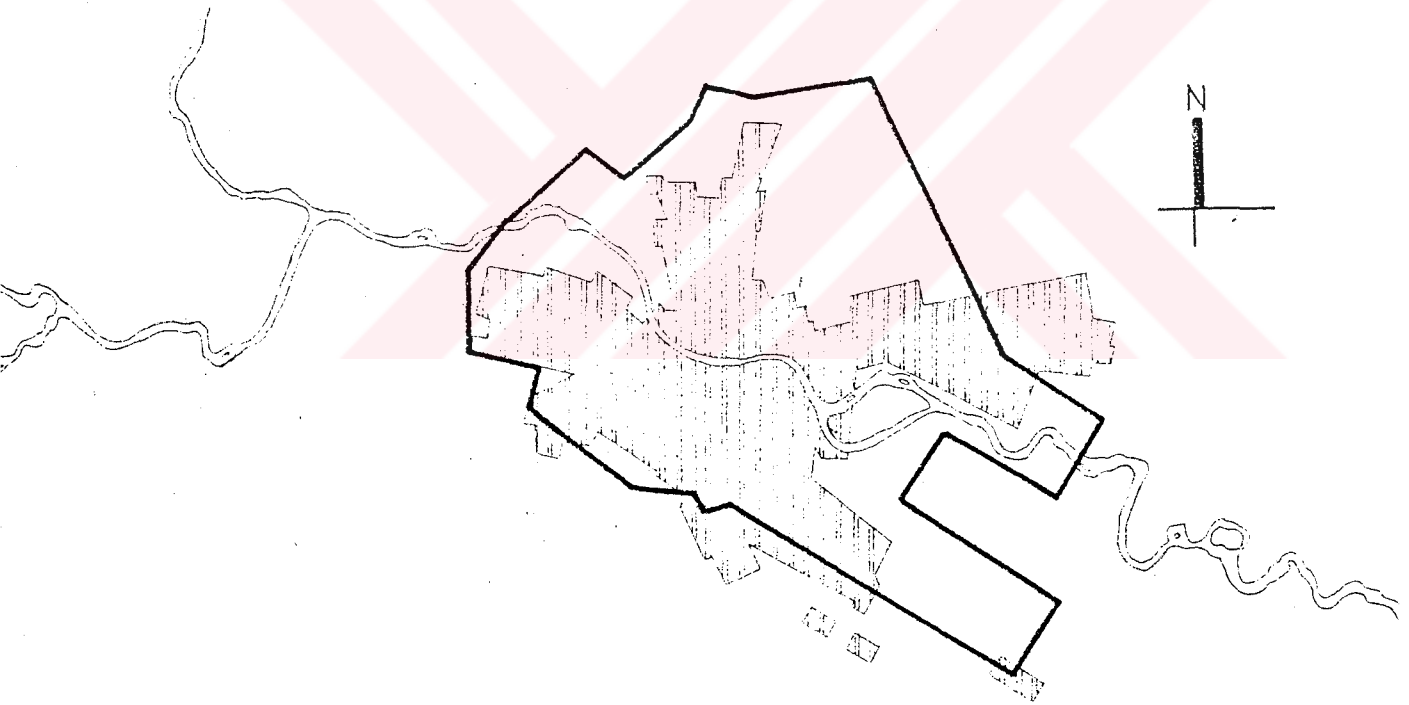
Mimar Dragan Pantiç kıyı gelişim projesi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra toplumsal ve ekonomik hareketlenme sonucu, yeni bir proje gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu dönemde, Üsküp (Skopje) Makedonya Cumhuriyeti'nin başkenti olmuş ve yoğun bir endüstrileşme hareketi başlamıştır. Bunun sonucu olarak, 1946 yılında Mimar Dragan Pantiç tarafından yeni bir proje hazırlanmıştır. Bu proje diğer projelerden farklı bir içeriğe sahiptir. Projede, kentin Gazi Baba eteklerinde çemberler halinde gelişmesi ve yepyeni bir kent kurulması önerilmiştir. Tarihi yapıların dışında tüm yapıların yeniden inşa edilmesi düşünülmüştür. Nehrin sol kıyısı endüstriyel alanlara ayrılmıştır. Projede yeni olarak Vardar nehrinin sağ kıyısında Draçevo'ya kadar ağır endüstri için geniş alanlar düşünülmüştür.

Ulaşım çözüm olarak, Kačanik ve Belgrad'tan gelen yolların direkt kentin içine girmesi önerilmiştir. İlk kez bu projede yeni tren istasyonu tasarlanmıştır. Bu istasyon, bugünkü Skopje- Sever kuzey tren istasyonudur. (Şekil 4.20.)



Şekil 4.20. Mimar Yosif Mihayloviç kıyı gelişim projesi (Bagoeviç vd., 1978)



Şekil 4.21. 1946 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi kent sınırları

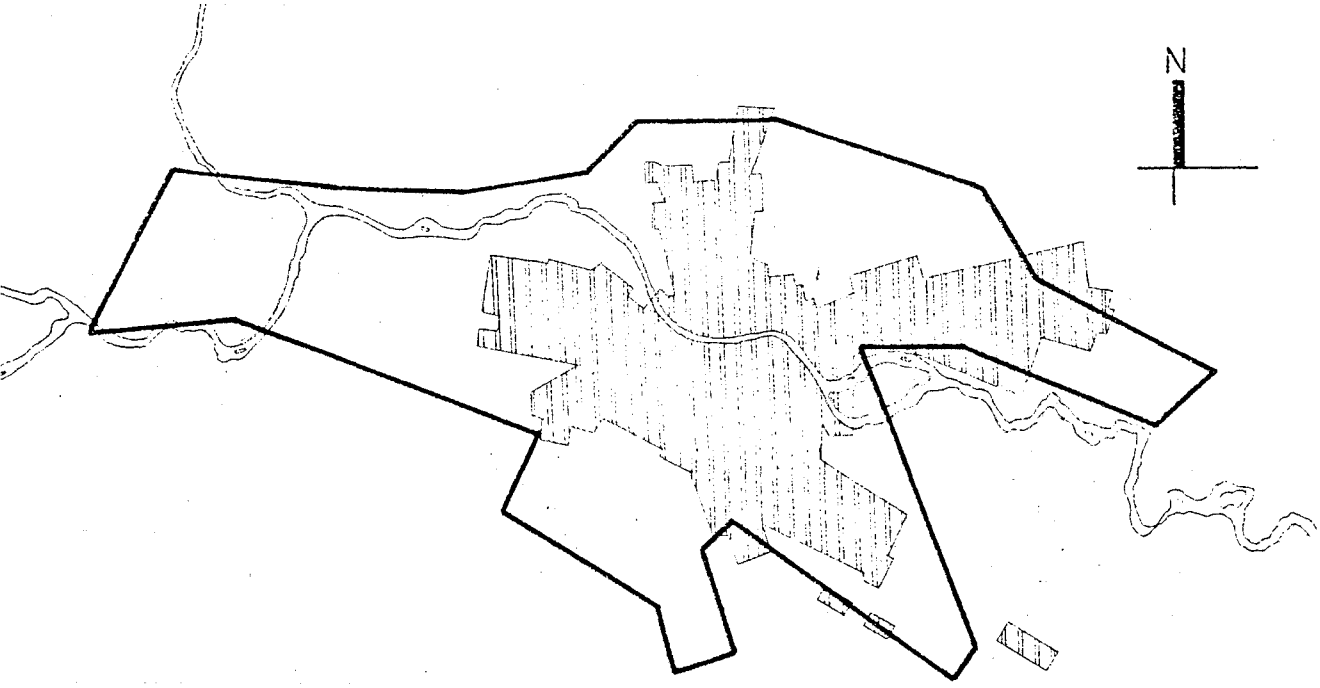
1948 yılı kıyı gelişim projesi

1948 yılında yapılan proje, o döneme kadar yapılmış en çağdaş ve fonksiyonel projedir.

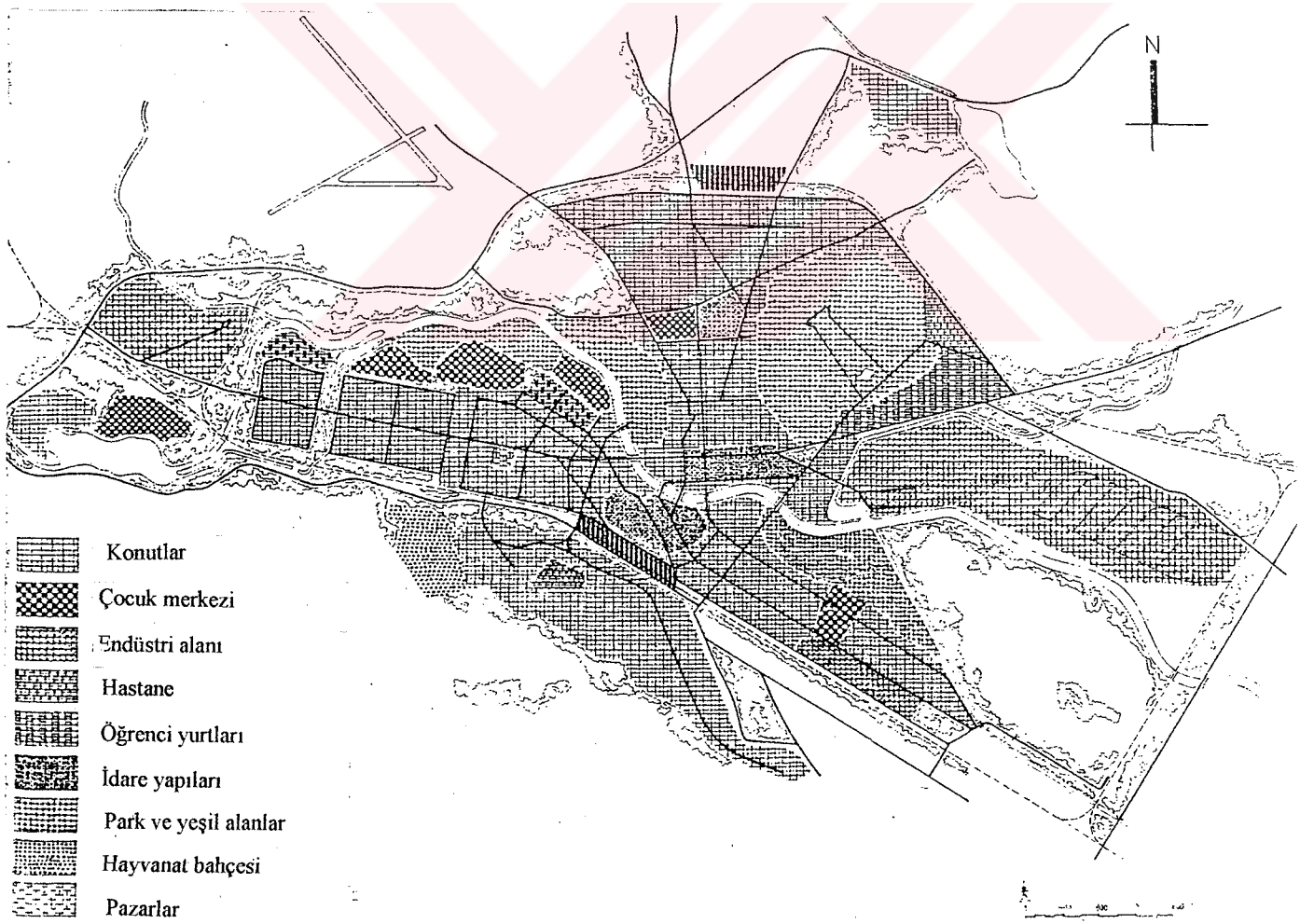
Yapılan analizlere göre, Üsküp nüfusunun 1950 yılına kadar 200.000'e ulaşacağı

düşünülmüştür. Projede kent üç yönde gelişmektedir. Batıda Gorçe Petrov yönünde, kuzey ve güneye doğru gelişim önerilmiştir. Güneyde Vodno dağı eteklerinde özel yapılar yapılmaya başlanmıştır. Projede kent alanı net bir biçimde belirlenmiştir. Bu alan 4637 hektar ile 9676 hektar arasında sınırlandırılmıştır. Aynı zamanda yaşama alanları sınırlandırılarak, “yaşama birlikleri” haline dönüşmüştür. Bir yaşama birliğinde 5000-6000 nüfus barınacak biçimde, okul ve merkez alanlarla birlikte tasarlanmıştır. Endüstriyel alanlar doğu ve güneydoğu yönünde düşünülmüş ve endüstriyel yapılarda bir sınıflamaya gidilmiştir. Aynı endüstri koluna ait fabrikalar tek blokta toplanmıştır. Veles’deki demiryolu yakınında Üsküp’ün ve Makedonya’nın ağır endüstrisi için alanlar planlanmıştır. Gorçe Petrov yönünde ise, hafif endüstri yapıları yerleştirilmiştir. Kent parkı ve yeşil alanlar bu projede önemli yer tutmuştur. Mevcut kent parkının Gorçe Petrov yönünde devam etmesi önerilmiştir. Ayrıca kentin doğu kesiminde bir park düşünülmüştür. Gazi Baba, Kale ve Vardar arasında kalan bölüm yoğun yeşil alanlara ayrılmıştır. Yeşil alan sisteminde, Vardar kıyısındaki ve tarihi eserler arasındaki yeşil alanlar da yer almaktadır. “Kent merkezi” kentin ortasında, bugünkü meclis binası çevresinde yerleştirilmiştir. Kentin idari yapıları da kent merkezinde konumlanmıştır. Federal idare binaları, Gorçe Petrov yönündeki geniş caddeye yerleştirilmiştir. Tarihi ve kültürel değerlerin korunmasına önem verilmiştir.

Bu projede, ulaşım çözümleri aranmış, kent merkezinin dışından geçecek biçimde transit yollar tasarlanmıştır. Demiryolu ulaşımı düzenlenmiş, hava ulaşımı da aynı önemde ele alınmıştır. İlk kez bu planlamada, Vardar nehrinin ulaşım amaçlı kullanılması ve kentin doğu kesiminde bir liman yapılması önerilmiştir. Bunun gerçekleştirilebilmesi için, Vardar nehrine Sırbistan’dan gelen Morava nehrinin suları kanallar aracılığı ile akıtılacaktır. Tüm bu projeler, dönemin ekonomik ve toplumsal hareketleri gözönünde bulundurularak yapılmıştır. Projeler; Mimar Ludek Kubeş, Dr. Yosif Kitrih, Ante Çadikovski ve Emanuella Kitripova tarafından hazırlanmıştır. (Bagoeviç vd., 1978)



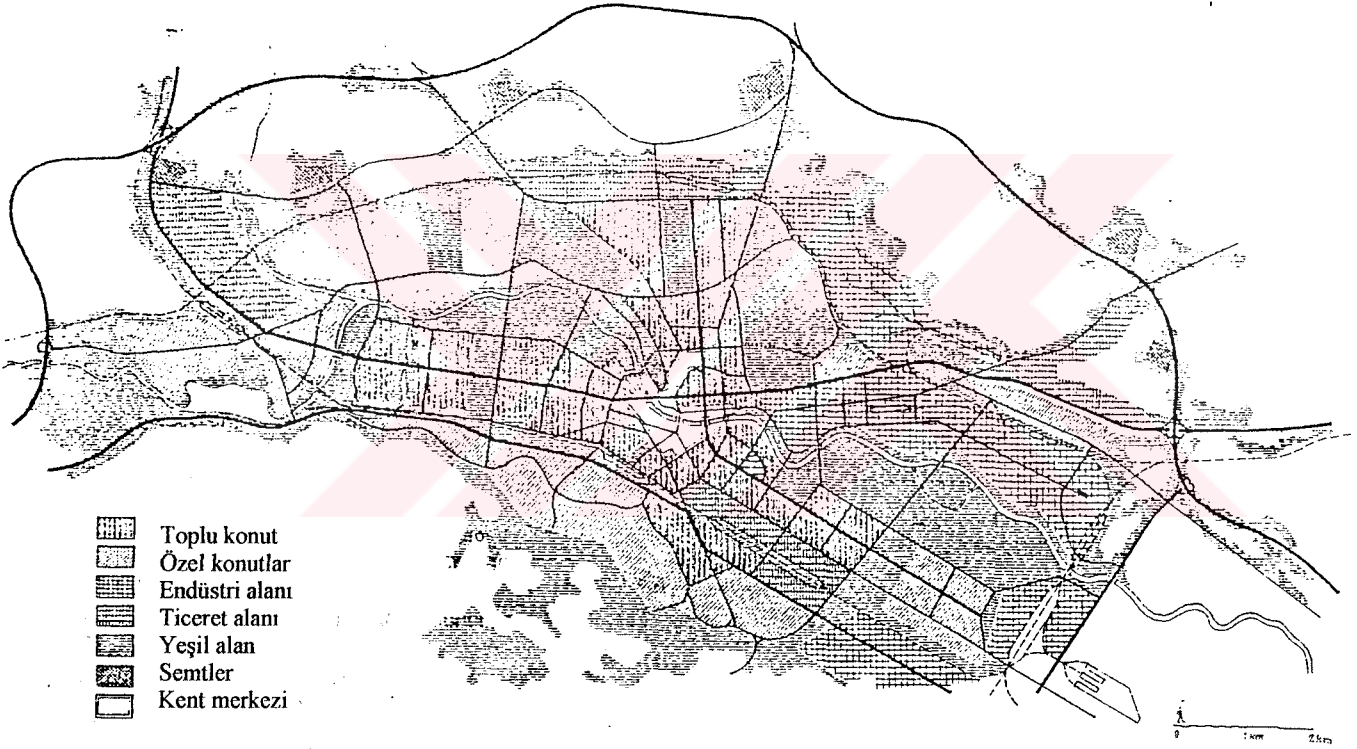
Şekil 4.22. 1948 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 öncesi kent sınırları



Şekil 4.23. 1948 yılı Üsküp kent planı (Bagoeviç vd., 1978)

1962 yılı kıyı gelişim projesi

Üsküp'ün hızlı gelişimi, 1948 yılında yapılan projenin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. İlk düzenleme 1955 yılında yapılmıştır. Bu revizyondaki en önemli analiz, Üsküp'ün çok hızlı bir biçimde gelişeceği ve 30 yıl içinde nüfusunun 30.000'e ulaşacağı görüşüdür. Bu nedenle, Zayçev Rid semti tüm projelerde inşaat alanı olarak gösterilmiştir. 1961 yılında "Adriyatik Magistrali", diğer bir deyişle "Birlik- Kardeşlik" otobanının açılması ve bu otobanın Üsküp'ün içinden geçmesi nüfusun 165.000'e ulaşmasına sebep olmuştur. Bu büyük artış nedeniyle, yeni bir planlama yapılması gereği ortaya çıkmıştır.

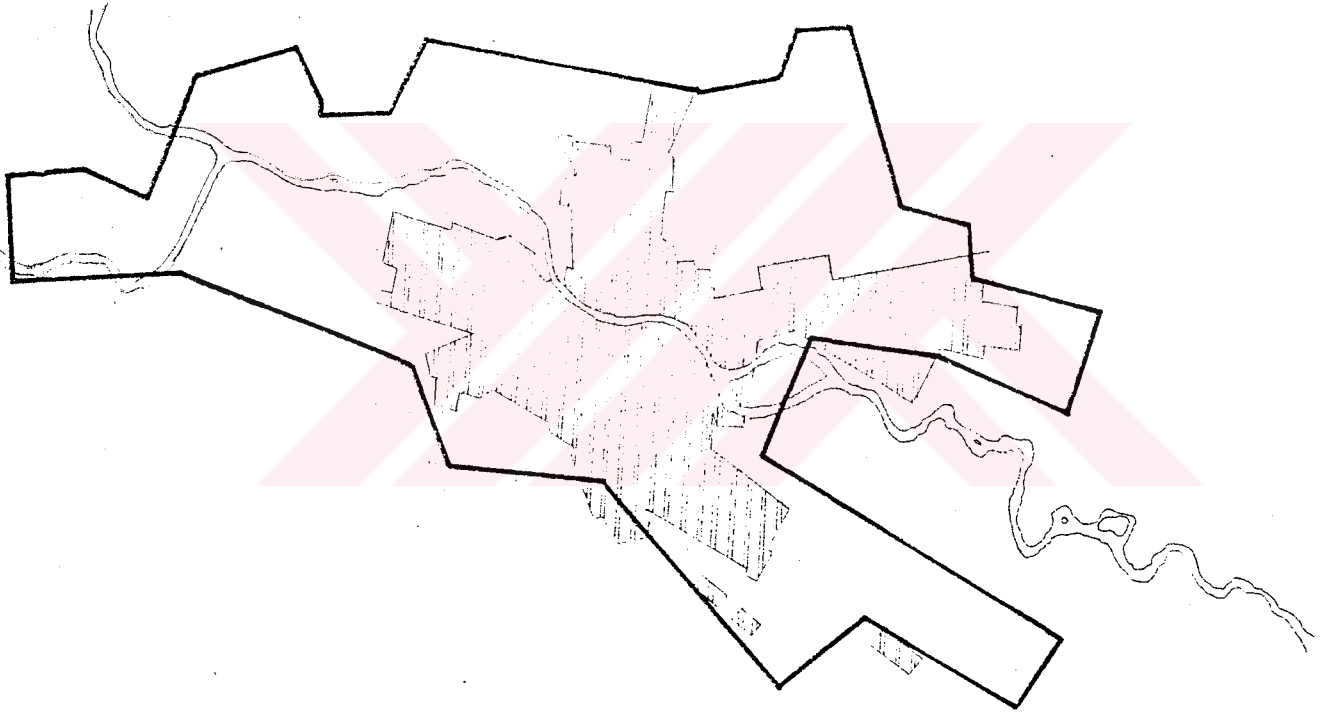


Şekil 4.24. 1962 yılı Üsküp kent planı (Bagoeviç vd., 1978)

Bu revizyonda kent alanı 4637 hektardan 6142 hektara çıkarılmıştır. 1948 yılında yapılan plana göre 9676 hektar alan öngörülmüştür. Diğer revizyon sonucunda 9791 hektar alan belirlenmiştir. Hektar başına 98 kişinin yaşaması düşünülerek, Üsküp'te 536.000 nüfusun yaşaması planlanmıştır. Yaşama alanı 14 bölüme ayrılmıştır. Bir bölümde ortalama 4095 kişinin yaşayacağı düşünülerek, toplam 57.330 kişinin barınması planlanmıştır. Hektar

başına düşen ortalama nüfus, minimum 161 kişi, maksimum 216 kişidir. Bloklardaki nüfus ise, 1063-16.168 arasındadır. Bu dönemde ağır endüstri Vardar nehrinin akış yönünde gelişmeye başlamıştır. Alana demiryolu da eklenmiştir. Hafif endüstri yapıları Gorçe Petrov semtinde kurulmuştur.

En önemli yeşil alanlar ise, bugünkü park alanı, Vardar nehrinin Saray'a doğru olan bölümü, Gazi Baba ve Kale'dir. Vodno dağı etekleri ise kentin dışında kalan yeşil alanlar olarak hesaplanmıştır. Yeni planlamaya göre, "Adriyatik Magistrali"nin, Gorçe Petrov'dan gelen geniş cadde ile birleşmesi düşünülmüştür.



Şekil 4.25. 1962 yılı projesine göre kent sınırları ve 1963 depremi öncesi durum. (Bagoeviç vd., 1978)

4.7. Vardar Kıyı Mekanında Alan Kullanımı

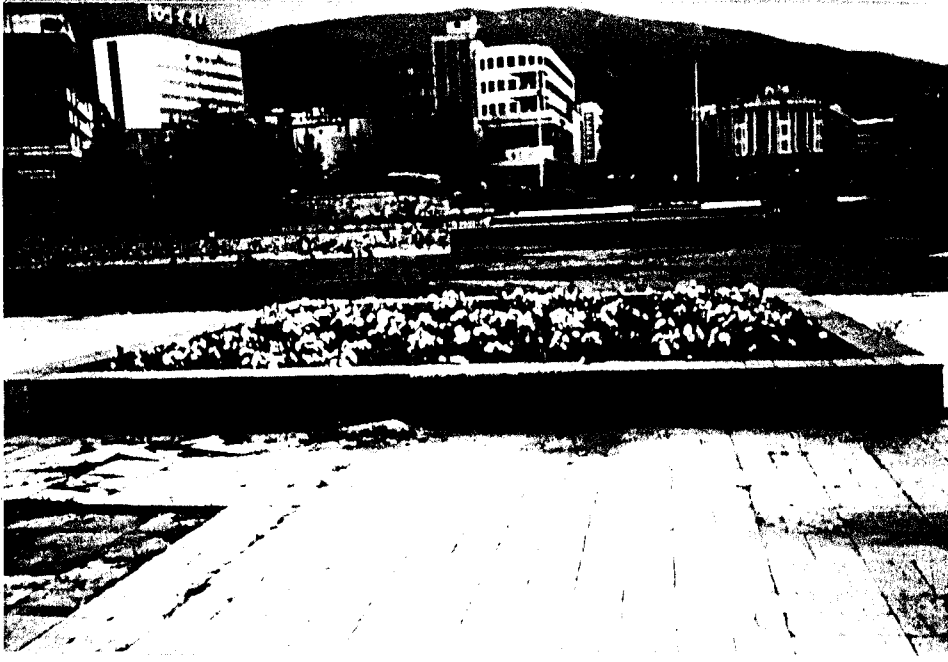
Vardar nehri kıyısındaki mevcut düzenleme, daha önce yapılan planlama çalışmalarının dışındadır. Kıyı düzenlemesinde, yerel yönetimlerin aldığı geçici planlama kararları ile bugünkü kullanım gerçekleşmiştir. (Hacimitreski, 1998)

1963 depremi ile yerle bir olan Üsküp kentinin yeniden yapılanması için açılan yarışmada, Mimar Kenzo Tange'nin projesi birinciliği almıştır. Proje; küçük bir bölümü dışında uygulanamamıştır. Kenzo Tange; doğu-batı doğrultusunda uzanan Vardar nehrine, kuzey-güney yönünde bir otoyol önermiştir. Eski kentte yer alan Kale; yeni kentte, kenti sur duvarları gibi çevreleyen yüksek bloklarla hissettirilmiştir.

Kenzo Tange'nin düzenlemesinde, Vardar nehrinin kente grafik etkiyle katıldığı görülmektedir. Nehir, ayırıcı görev üstlenmektedir. Geometrik formlarda belirlenmiş kıyı mekanında, yerleşim alanları kıyı ardında konumlanmıştır. Kıyı, geniş yaya yollarına ayrılmıştır.

Mevcut kıyı mekanında, nehrin kent merkezinde bulunan bölümü düzenlenmiştir. Kıyının diğer bölümlerinde tanımsız alanlar bulunmaktadır. Düzenleme kapsamında; kıyı mekanında büyük taş zeminler oluşturulmuş, çiçek havuzları ve yeşille desteklenmiştir. (Şekil 4.26) Taşköprü aksında yer alan Tito meydanı, kıyıda açık mekan olarak dikkat çekmektedir. Meydanda, küçük satış birimleri ve dinlenme alanları bulunmaktadır. (Şekil 4.27)

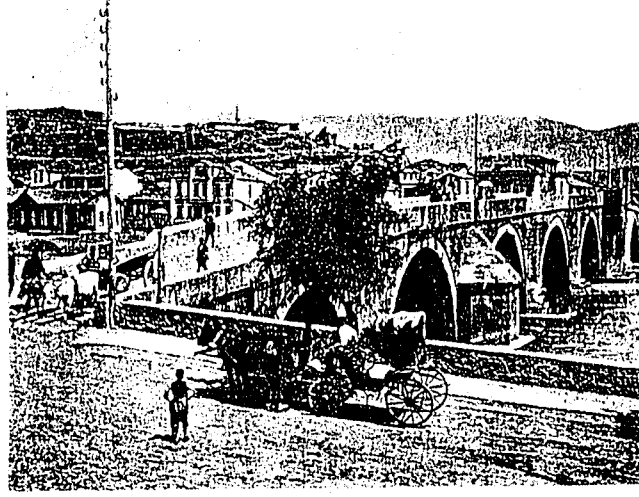
Kıyı mekanında sosyal-kültürel alanlar bulunmamaktadır. Restoran ve kafeteryalar kıyının gerisinde konumlanmıştır. Rekreasyon aktivitelerini gerçekleştirecek alanlar yetersizdir. Nehrin başlangıç noktasında yer alan Saray bölgesi, kıyının tek dinlenme, piknik ve spor amaçlı alanıdır. Vardar nehri kıyısına, yerleşimlerden kolaylıkla ulaşılmaktadır. Kıyıya ulaşımında en sık kullanılan nokta, çarşı-meydan aksıdır. Taşköprü, insanları yaya olarak kıyı mekanına ulaştırmaktadır. (Şekil 4.29)



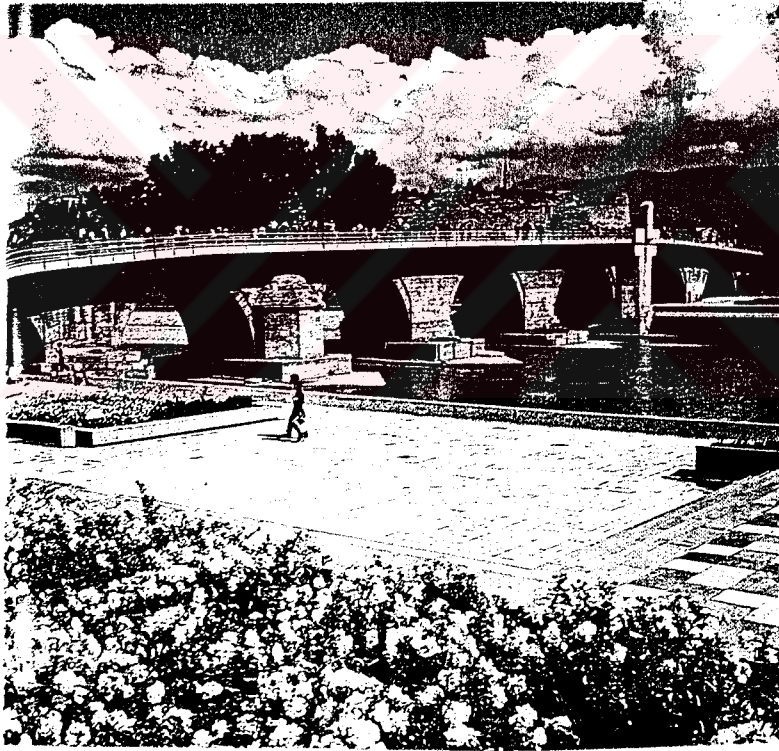
Şekil 4.26. Vardar kıyısında çiçek havuzları



Şekil 4.27. Taşköprü'den tito meydanına bakış



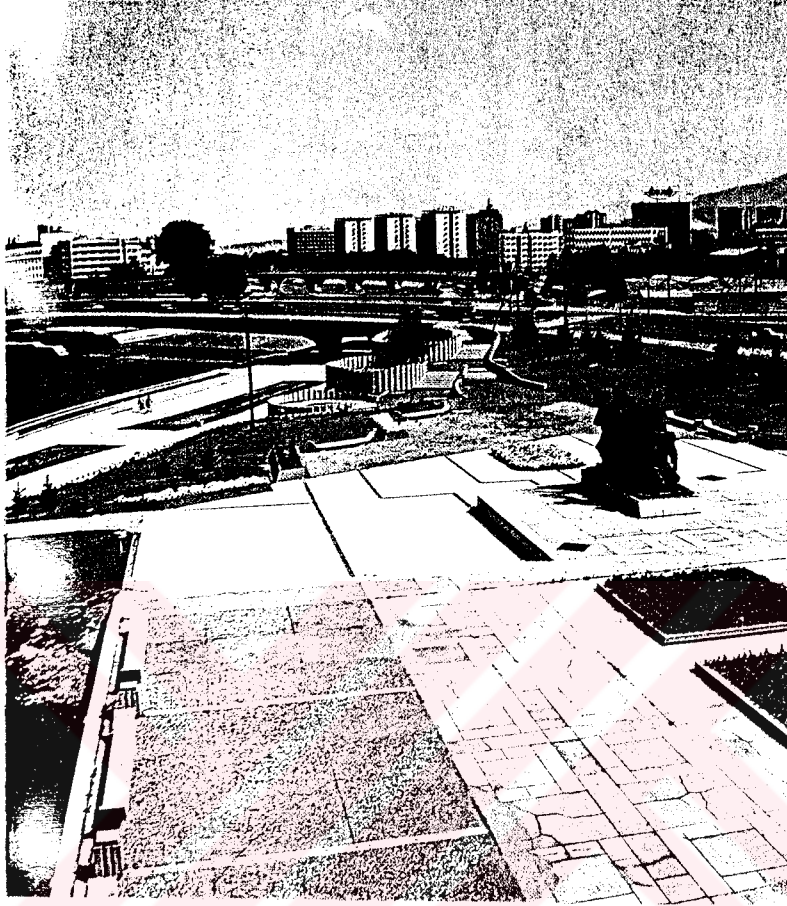
Şekil 4.28. 1909 yılı Taşköprü görünüşü (Balabanov, 1994)



Şekil 4.29. Taşköprü bugünkü durum (Balabanov, 1994)

Ulaşımında ikinci derecede önemli aks; Grand Otel aksıdır. Bu yönden gelen insanlar yaya ve motorlu araçlar ile kıyı mekanına ulaşmaktadırlar. “Gose Delcev Köprüsü” kentte diğer bir ulaşım alanıdır. (Şekil 4.30.) Bu köprü motorlu araçlar tarafından kullanılmaktadır. Nehir

kıyısında, “Gose Delcev” köprüsünün konumlandığı alanda açık alanlar düzenlenmiştir. Kıyıda yer alan köprüler, yerleşim alanlarındaki insanları doğrudan kıyıya ulaştırmaktadır.



Şekil 4.30. “Gose Delcev” köprüsü ve “Şehitler Anıtı”

Vardar nehri kıyısına, insanlar çeşitli amaçlarla gelmektedirler. Yürüyüş yapmak, dinlenmek ve manzara seyretmek kıyıda gerçekleşen etkinlikler olarak gözlenmiştir. Nehir kıyısında spor aktivitesi olarak bir stadyum konumlanmıştır. Stadyumun çevresi yeşil alanlara ayrılmıştır.

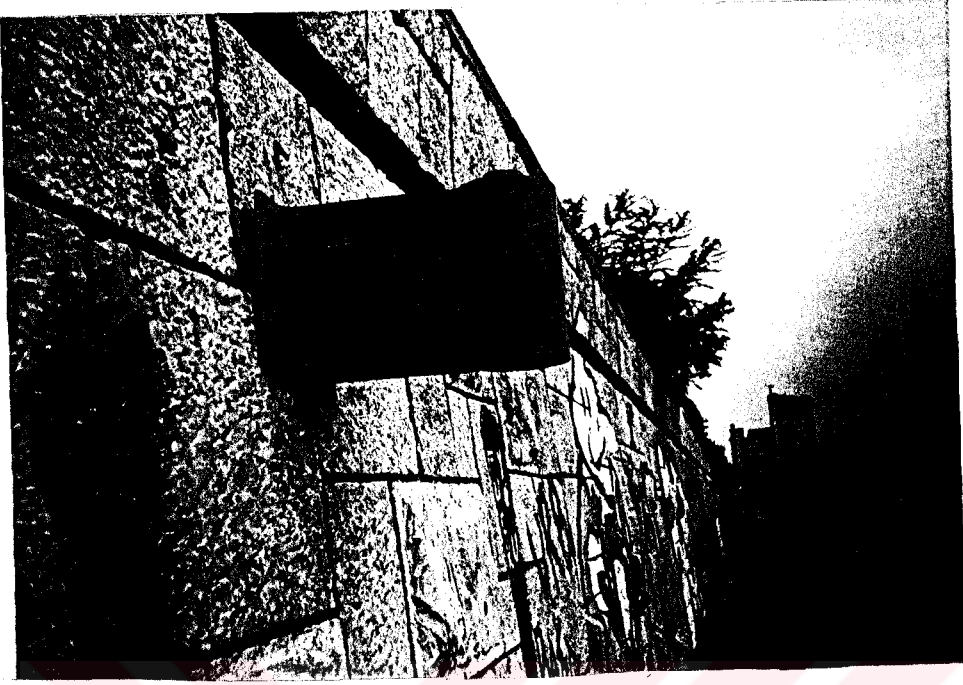
Nehir kıyısında kullanılan kent mobilyaları alanı tanımlamamaktadır. Kent mobilyalarının yetersiz sayıda ve bakımsız olduğu gözlenmiştir. Kıyı mekanının yeterince düzenlenmemiş olması, tanımsız ve terkedilmiş alanlara yolaçmıştır. (Şekil 4.31.) Bu alanlar, gençlerin sıklıkça kullandığı buluşma mekanlarıdır. Kent merkezi dışında kıyı mekanında herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.



Şekil 4.31. Nehir kıyısından görünüş



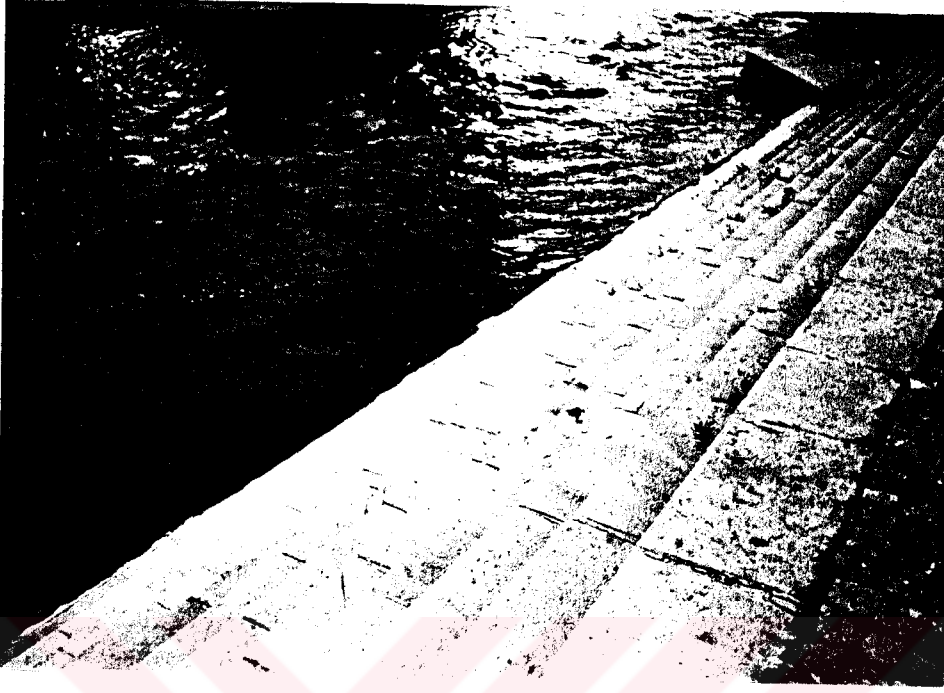
Şekil 4.32. Kıyıda oturma elemanları



Şekil 4.33. Nehir kıyısında yer alan aydınlatma elemanları



Şekil 4.34. Kıyıda yer alan sanat eserleri



Şekil 4.35. Nehre inen merdivenler



Şekil 4.36. Kıyı mekanında kullanılan zemin kaplaması

4.8. Vardar Kıyı Mekanında Kullanıcı Mekan İlişkisinin İncelenmesi

4.8.1. Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Sosyal Yönden Değerlendirilmesi

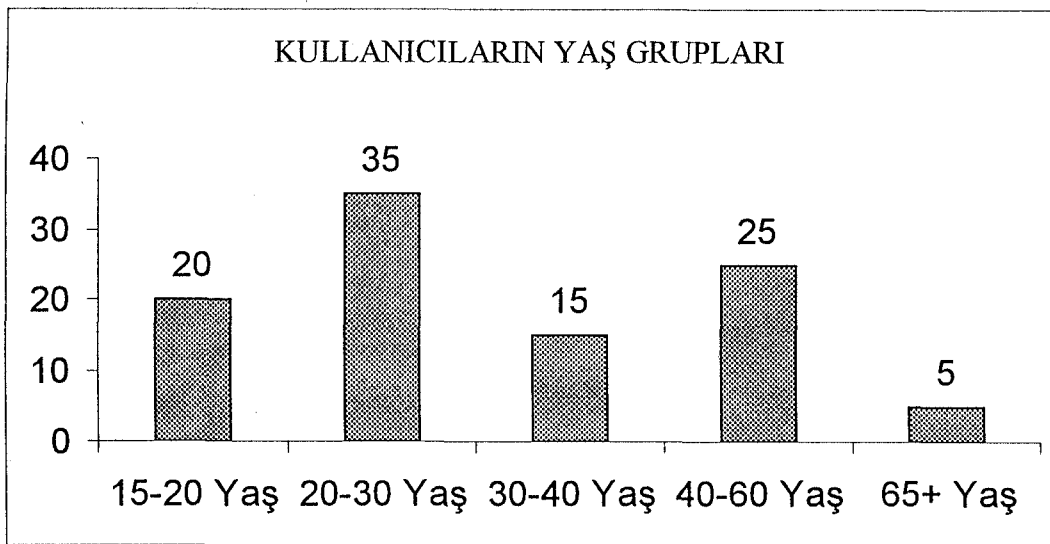
Araştırmanın bu ilk bölümünde araştırmaya katılan kullanıcıların sosyal yönden değerlendirmesi yapılmıştır. Bu bölümde kullanıcılara yaş, cinsiyet, eğitim durumu ve meslekleri hakkında sorular yöneltilmiş ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

Kullanıcıların yaş gruplarına göre değerlendirilmesi

Çizelge 4.1. Alanın kullanıcılarının yaş grupları

CEVAP	SAYI
15-20 Yaş	20
20-30 Yaş	35
30-40 Yaş	15
40-60 Yaş	25
65+ Yaş	5
Toplam	100

Alanın kullanıcıları %35 oranla 20-30 yaş arası, %25 oranla 40-60 yaş arası, %20 oranla 15-20 yaş arası, %15 oranla 30-40 yaş arası, %5 oranla 65 yaş ve üzerindedir. Alan kullanıcılarının daha çok genç yaş grubu olduğu görülmektedir.

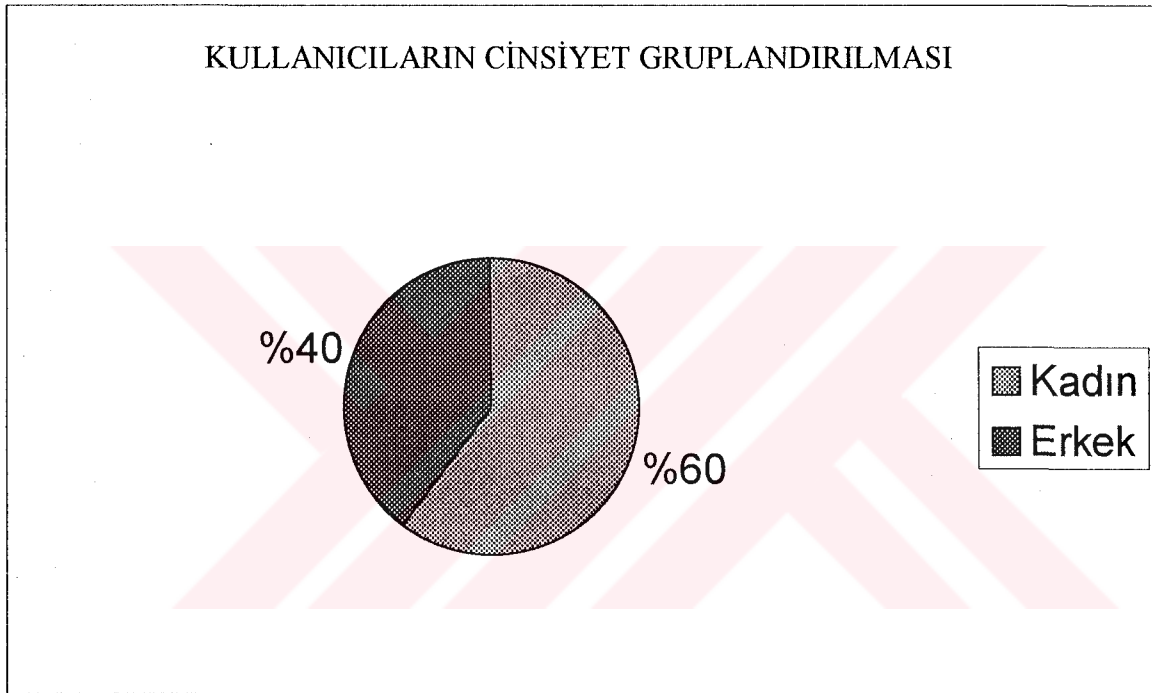


Şekil 4.37. Alanın kullanıcılarının yaş grupları

Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

Çizelge 4.2. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

CEVAP	SAYI
Kadın	60
Erkek	40
Toplam	100



Şekil 4.38. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

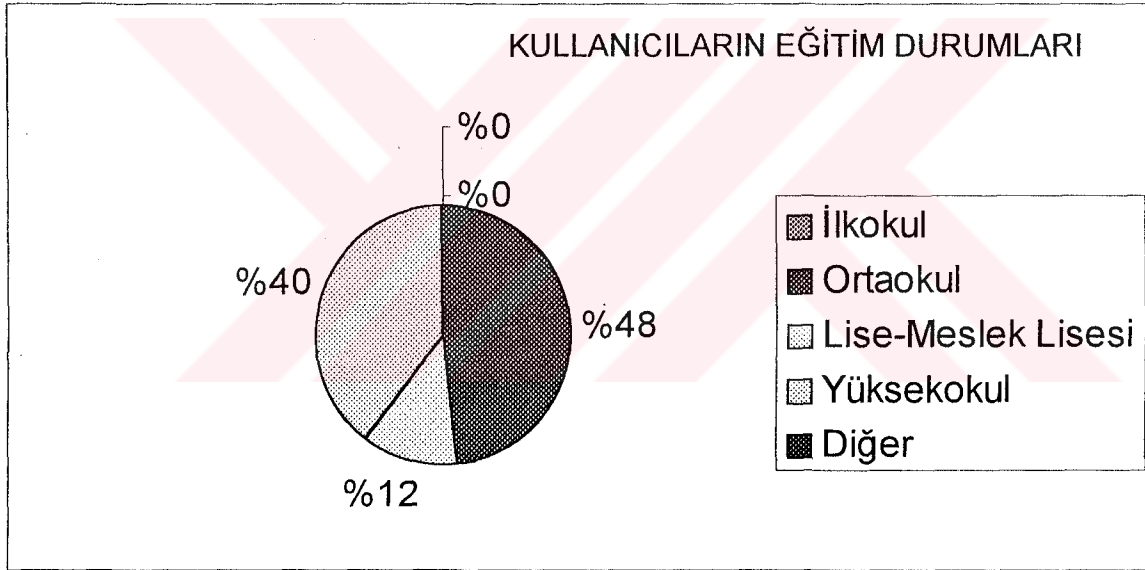
Araştırma için %60 oranla kadın kullanıcı, %40 oranla erkek kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır.

Kullanıcıların eğitim durumlarının değerlendirilmesi

Çizelge 4.3. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları

CEVAP	SAYI
İlkokul	0
Ortaokul	48
Lise-Meslek Lisesi	12
Yüksekokul	40
Diğer	0
Toplam	100

Kullanıcıların eğitim durumlarının değerlendirilmesinde, %48 oranla kullanıcılar ortaokul, %40 oranla yüksekokul, %12 oranla lise-meslek lisesi eğitimi aldıkları görülmektedir.



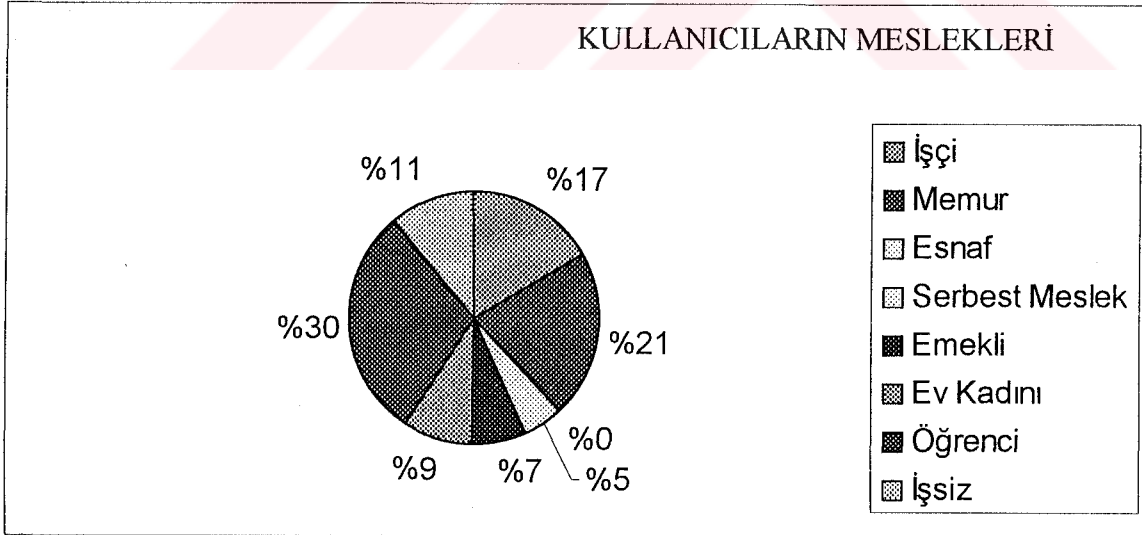
Şekil 4.39. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları

Kullanıcıların mesleklerine göre değerlendirilmesi

Araştırma alanına hangi meslek dallarından kullanıcıların geldikleri saptanmaya çalışılmıştır. Kullanıcıların %30'u öğrencilerdir. %21'i memur, %17'si işçi, % 11'i işsiz, %9'u ev kadını, %7 'si emekli, %5 'i serbest meslek sahibidir. Alan her yaş ve meslek grubundan insan tarafından kullanılmaktadır.

Çizelge 4.4. Kullanıcıların meslek dağılımı

CEVAP	SAYI
İşçi	17
Memur	21
Esnaf	0
Serbest Meslek	5
Emekli	7
Ev Kadını	9
Öğrenci	30
İşsiz	11
Toplam	100

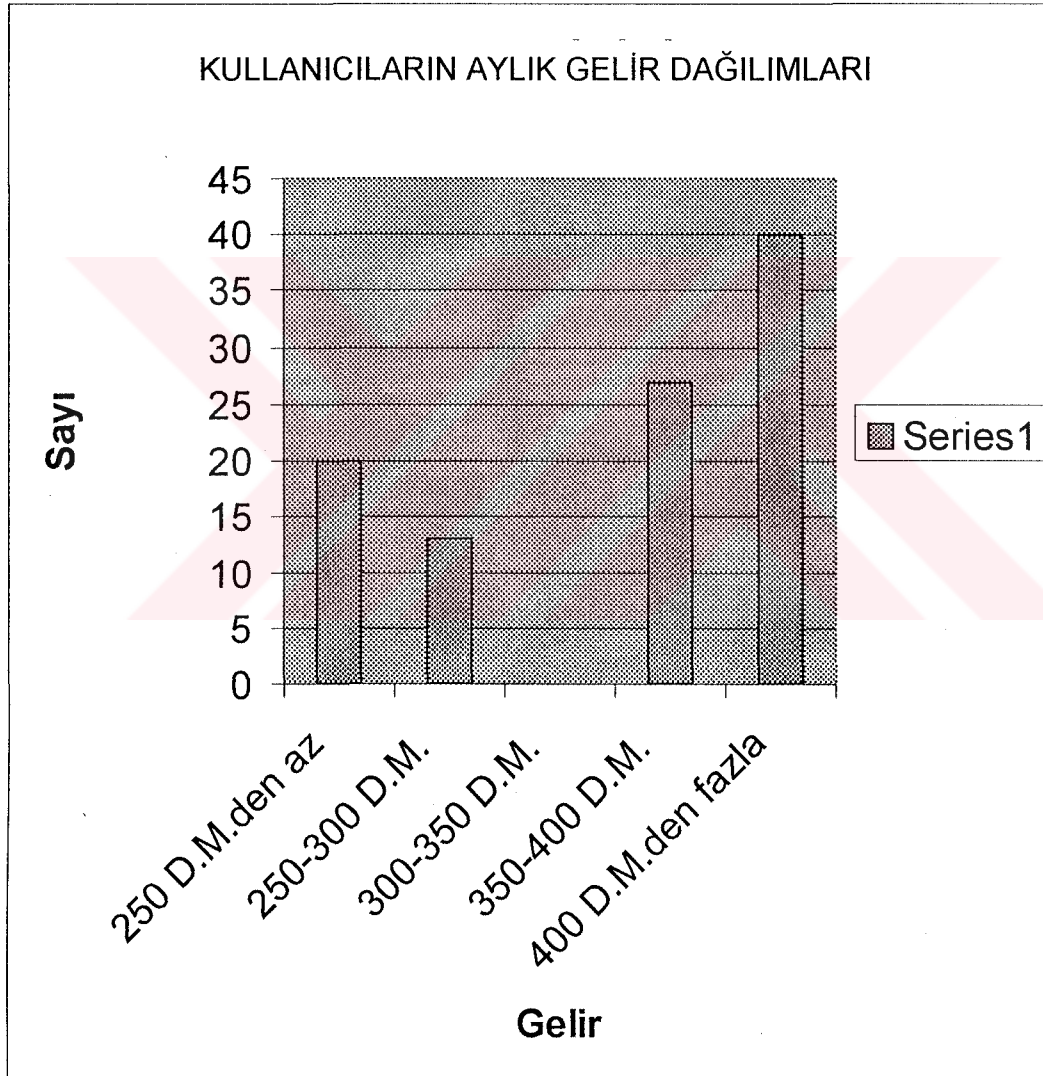


Şekil 4.40. Kullanıcıların meslek dağılımı

Kullanıcıların aylık gelirlerine göre değerlendirilmesi

Çizelge 4.5. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı

CEVAP	SAYI
250 D.M.den az	20
250-300 D.M.	13
300-350 D.M.	0
350-400 D.M.	27
400 D.M.den fazla	40
Toplam	100



Şekil 4.41. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı

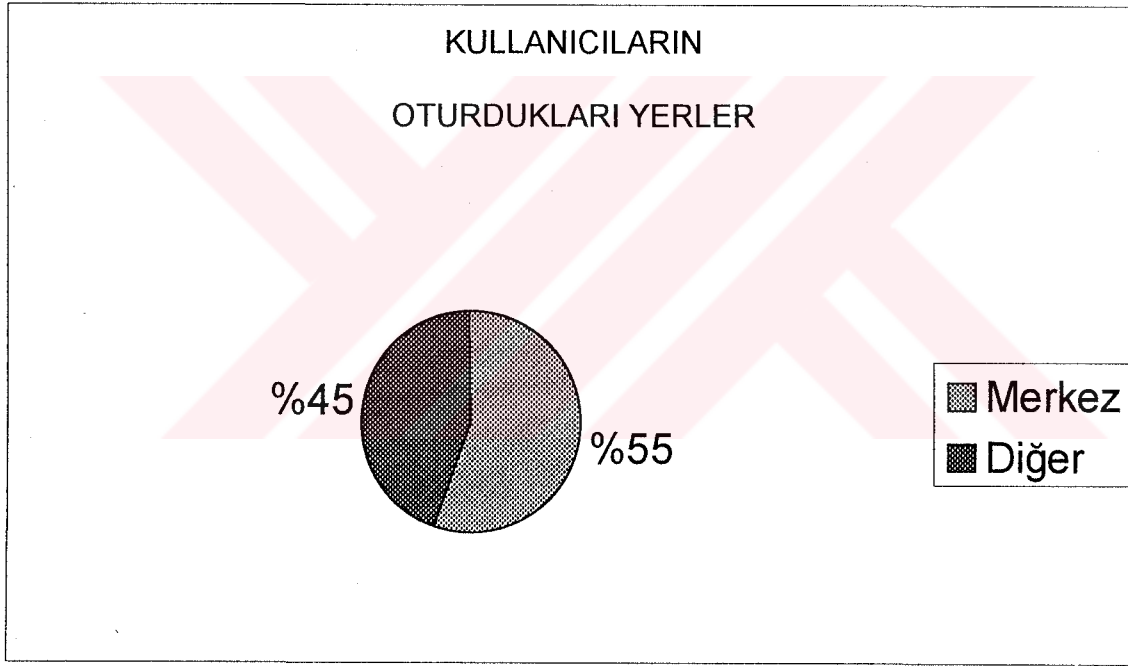
Kullanıcıların % 40'ının 400 DM'den fazla, %27'sinin 350-400 DM arası, %20'sinin 250 DM dan az, %13'ünün 250-300 DM arasında gelir sahibi oldukları saptanmıştır.

4.8.2. Araştırma Alanının Etki Alanı Açısından Değerlendirilmesi

Kullanıcıların oturdukları yerlerin saptanması

Çizelge 4.6. Kullanıcıların oturdukları yerler

CEVAP	SAYI
Merkez	55
Diğer	45
Toplam	100



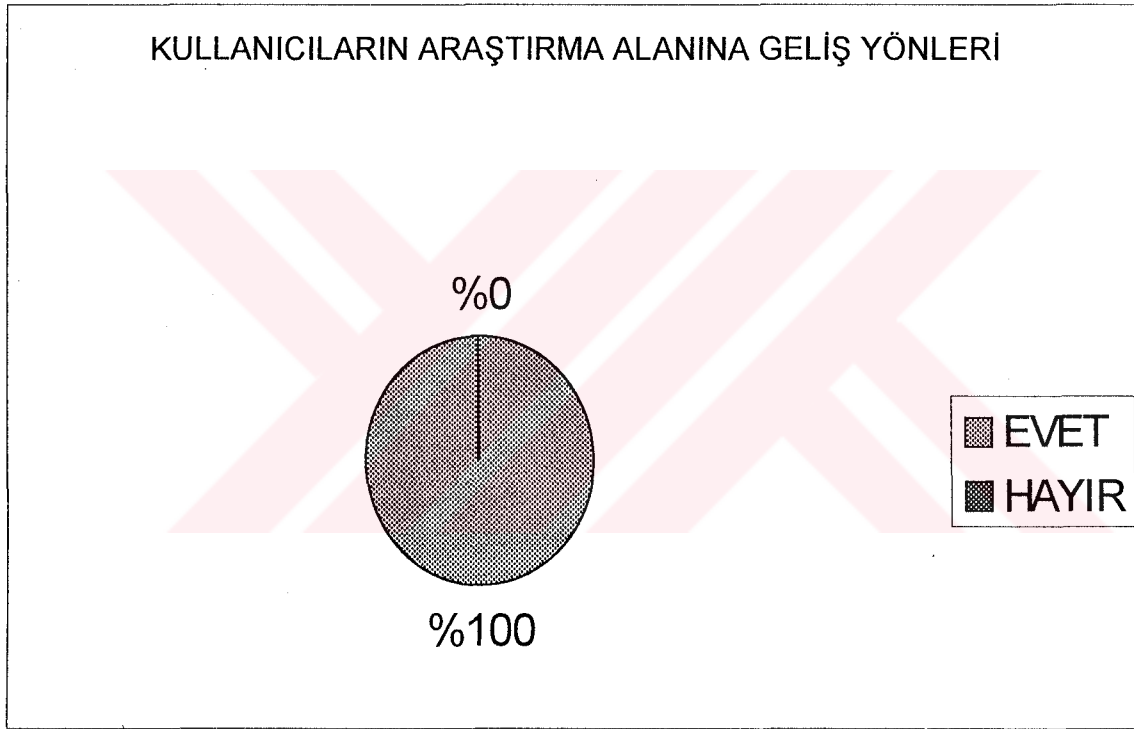
Şekil 4.42. Kullanıcıların oturdukları yerler

Araştırma alanındaki kullanıcıların, %55'i merkezde, %45'i merkez dışında oturduklarını belirtmişlerdir.

Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönünün belirlenmesi

Çizelge 4.7. Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri

CEVAP	SAYI
Tito Meydanı	20
Tarihi Çarşı	54
PTT Yolu	11
Diğer	15
Toplam	100



Şekil 4.43. Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri

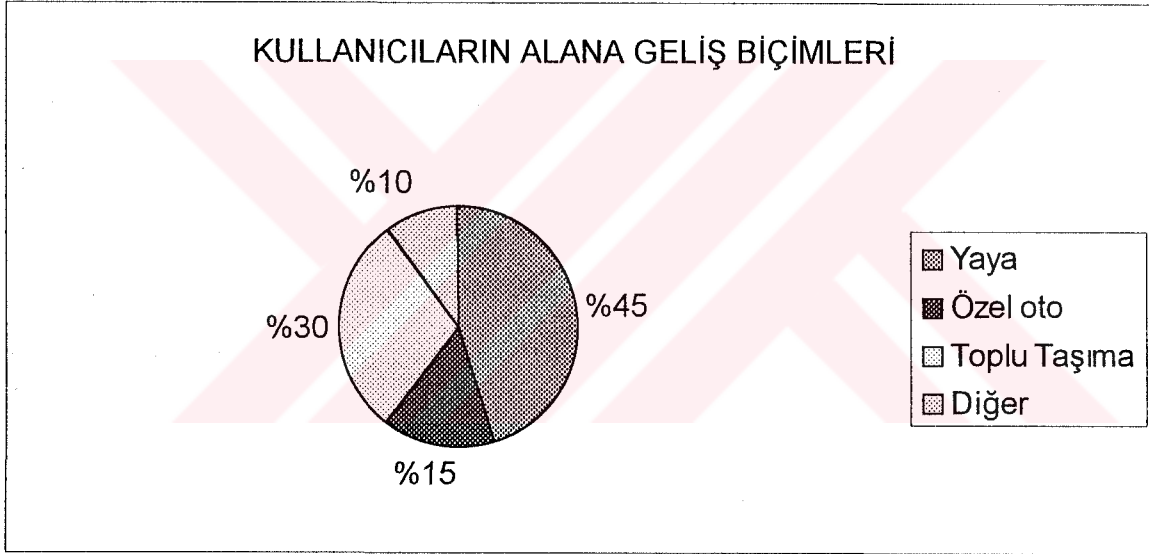
Kullanıcıların %54'ü Tarihi Çarşı yönünden, %20'si Tito Meydanı'ndan, %11'i PTT Yolundan, %15'i farklı yönlerden kıyı mekanına gelmektedirler.

4.8.3. Kullanıcıların Alana Geliş Biçimlerinin Saptanması

Kullanıcıların alana geliş biçimleri

Çizelge 4.8. Kullanıcıların alana geliş biçimleri

CEVAP	SAYI
Yaya	45
Özel oto	15
Toplu Taşıma	30
Diğer	10
Toplam	100



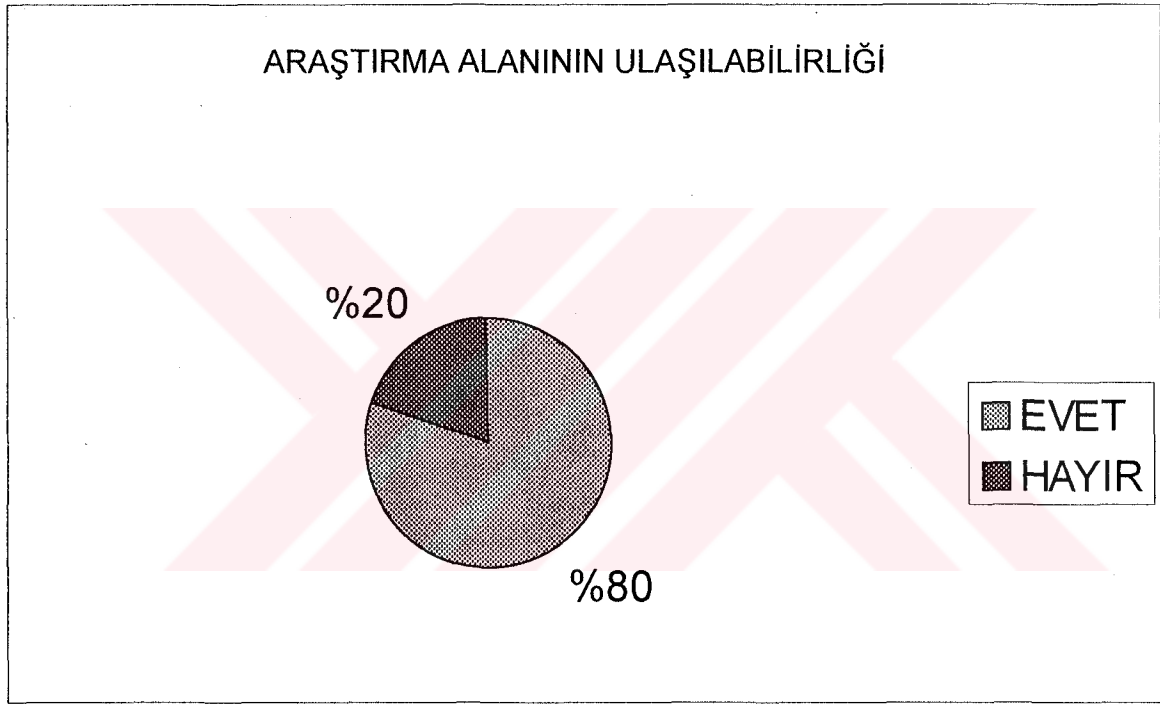
Şekil 4.44. Kullanıcıların alana geliş biçimleri

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %45'i yaya olarak gelmektedir. Kullanıcılar %30'luk oranla toplu taşıma, %15'lik oranla özel oto, %10'luk oranla diğer ulaşım araçlarıyla araştırma alanına gelmektedirler.

Araştırma alanının ulaşılabilirliği

Çizelge 4.9. Araştırma alanının ulaşılabilirliği

CEVAP	SAYI
EVET	80
HAYIR	20
Toplam	100



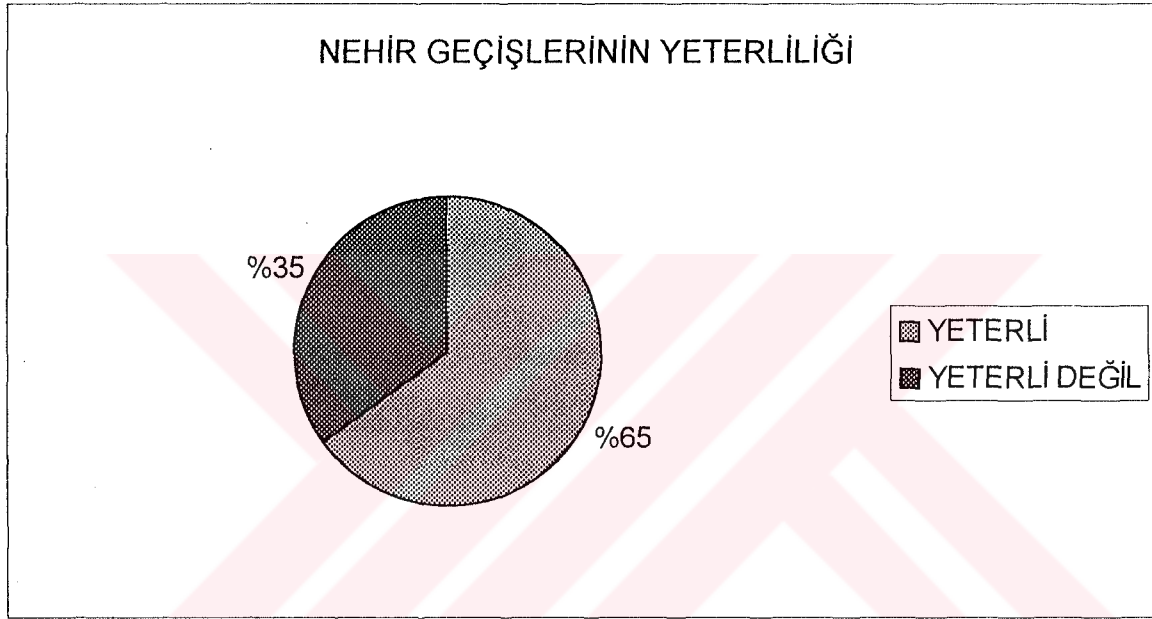
Şekil. 4.45. Araştırma alanının ulaşılabilirliği

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %80'i alana rahatlıkla ulaşabildiklerini, %20'si ise rahat ulaşamadıklarını belirtmişlerdir.

Araştırma alanının geçiş yeterliliğinin saptanması

Çizelge 4.10. Araştırma alanının geçiş yeterliliği

CEVAP	SAYI
YETERLİ	65
YETERLİ DEĞİL	35
Toplam	100



Şekil 4.46. Araştırma alanının geçiş yeterliliği

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %65'i nehir geçişlerinin yeterli olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcıların %35'i ise nehir geçişlerini yetersiz bulmaktadır.

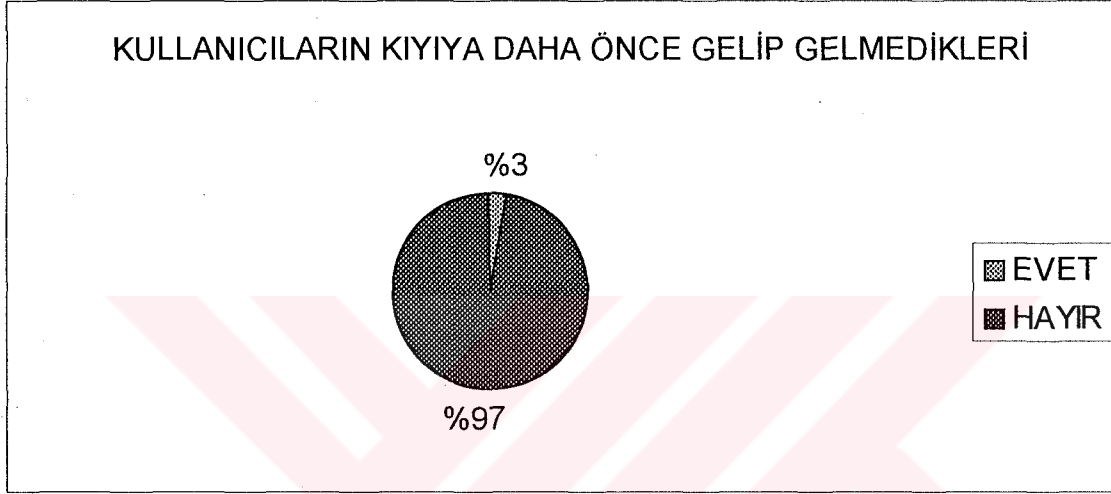
4.8.4. Araştırma Alanının Kullanım Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi

Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmediklerinin saptanması

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %97'si kıyıya ilk defa gelmediklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %3'ünün kıyı mekanına ilk defa geldiği belirlenmiştir.

Çizelge 4.11. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri

CEVAP	SAYI
Evet	3
HAYIR	97
Toplam	100

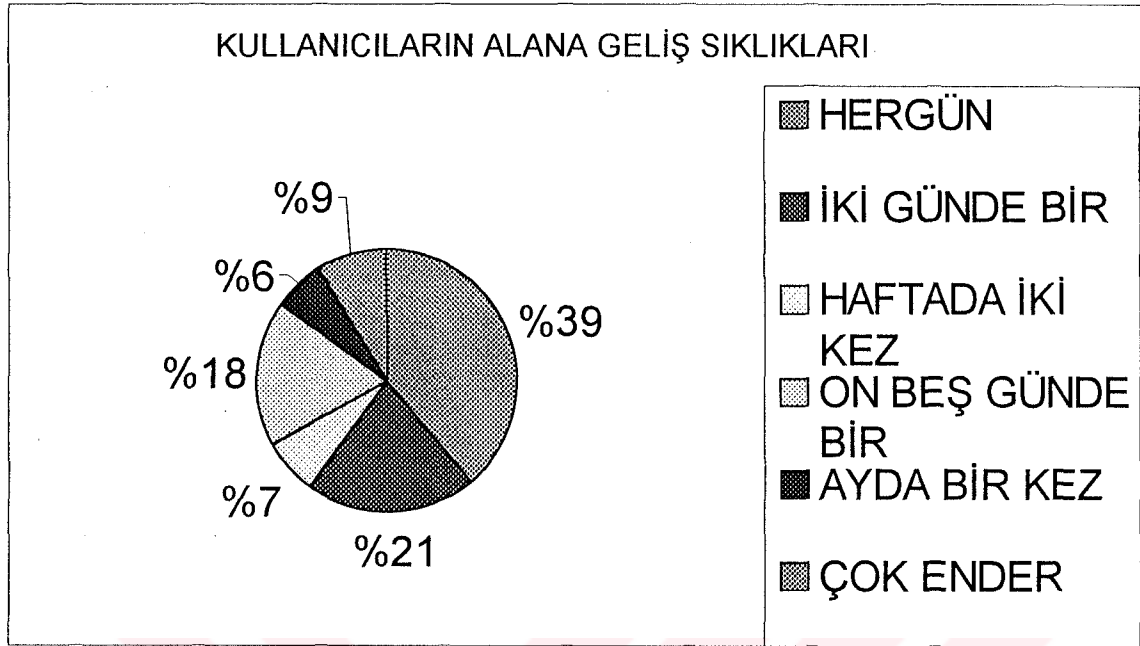


Şekil 4.47. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri

Kullanıcıların araştırma alanına geliş sıklıklarının saptanması

Çizelge 4.12. Kullanıcıların araştırma alanına geliş sıklıkları

CEVAP	SAYI
HERGÜN	39
İKİ GÜNDE BİR	21
HAFTADA İKİ KEZ	7
ON BEŞ GÜNDE BİR	18
AYDA BİR KEZ	6
ÇOK ENDER	9
Toplam	100



Şekil 4.48. Kullanıcıların alana geliş sıklıkları

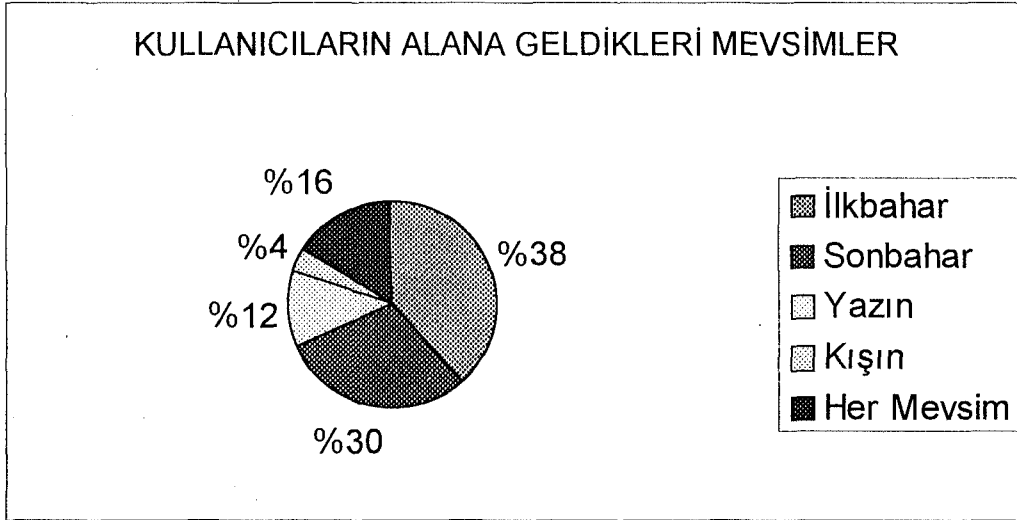
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %39'u her gün geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %21'i iki günde bir, %18'i onbeş günde bir, %9'u çok ender, %7'si haftada iki kez, %6'sı ayda bir kez kıyı mekanına geldiklerini belirtmişlerdir

Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsim ve zamanların saptanması.

Çizelge 4.13a. Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsimler

CEVAP	SAYI
İlkbahar	38
Sonbahar	30
Yazın	12
Kışın	4
Her Mevsim	16
Toplam	100

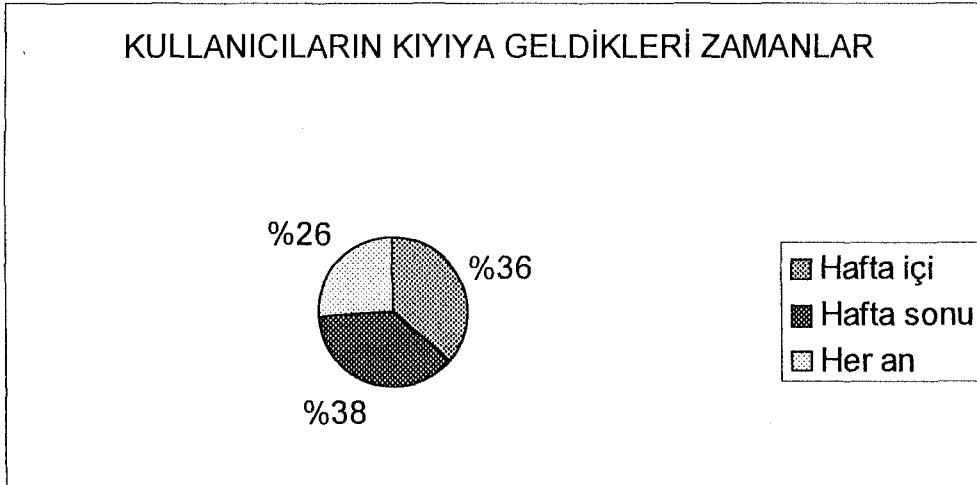
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %38'i ilkbahar mevsiminde kıyı mekanına geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %30'u sonbaharda, %16'sı her mevsim, %12'si yazın, %4'ü kışın gelmeyi tercih etmektedirler.



Şekil.4.49a. Kullanıcıların alana geldikleri mevsimler

Çizelge 4.13b. Kullanıcıların alana geldikleri zamanlar

CEVAP	SAYI
Hafta içi	36
Hafta sonu	38
Her an	26
Toplam	100



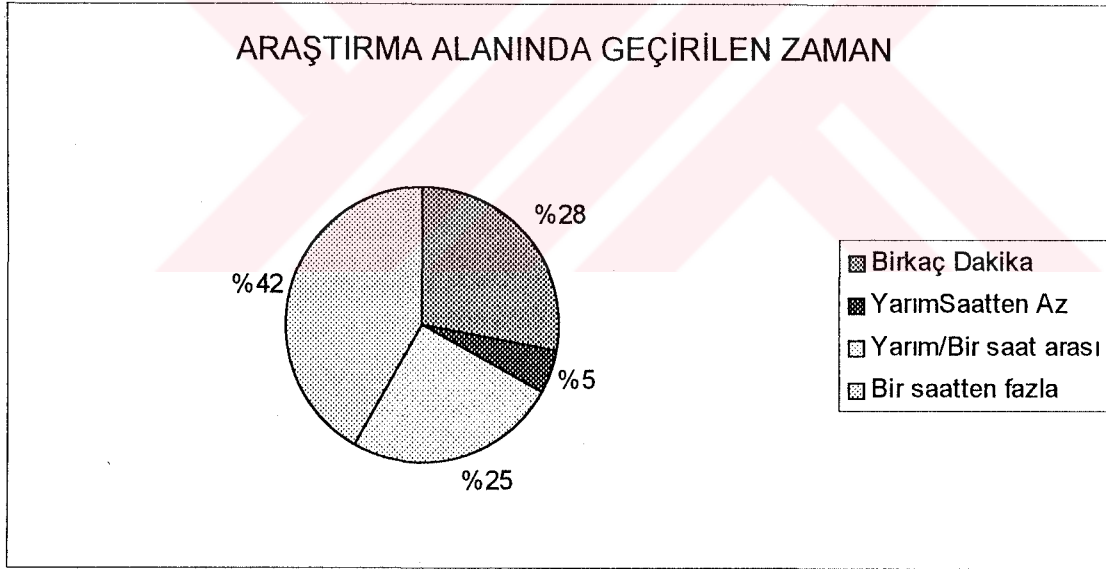
Şekil 4.49b. Kullanıcıların kıyıya geldikleri zamanlar

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %38'i hafta sonları kıyı mekanına geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %36'sı hafta içi, %26'sı her an kıyı mekanına gelmektedirler.

Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zamanın saptanması

Çizelge 4.14. Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zaman

CEVAP	SAYI
Birkaç Dakika	28
YarımSaatten Az	5
Yarım/Bir saat arası	25
Bir saatten fazla	42
Toplam	100



Şekil 4.50. Araştırma alanında geçirilen zaman

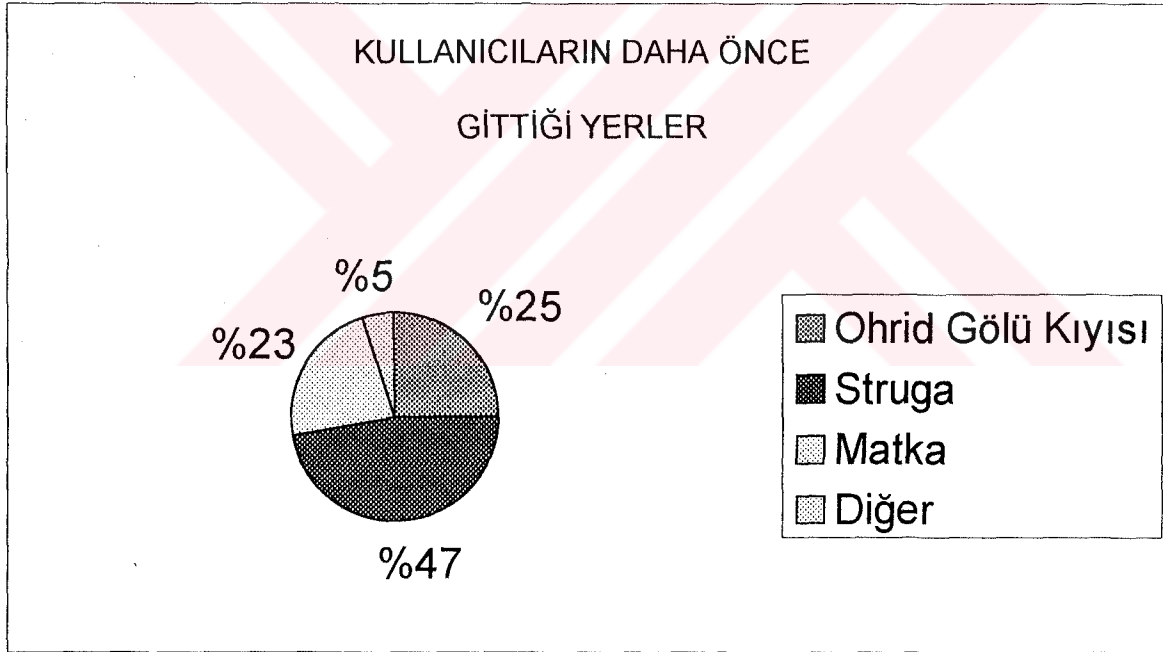
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %42'si alanda bir saatten fazla zaman geçirdiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %28'inin birkaç dakika, %25'inin yarım-bir saat arası, %5'inin yarım saatten az zaman geçirdiği belirlenmiştir.

4.8.5. Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Daha Önce Gittikleri Yerlerin Saptanması

Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

Çizelge 4.15. Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

CEVAP	SAYI
Ohrid Gölü Kıyısı	25
Struga	47
Matka	23
Diğer	5
Toplam	100



Şekil 4.51. Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

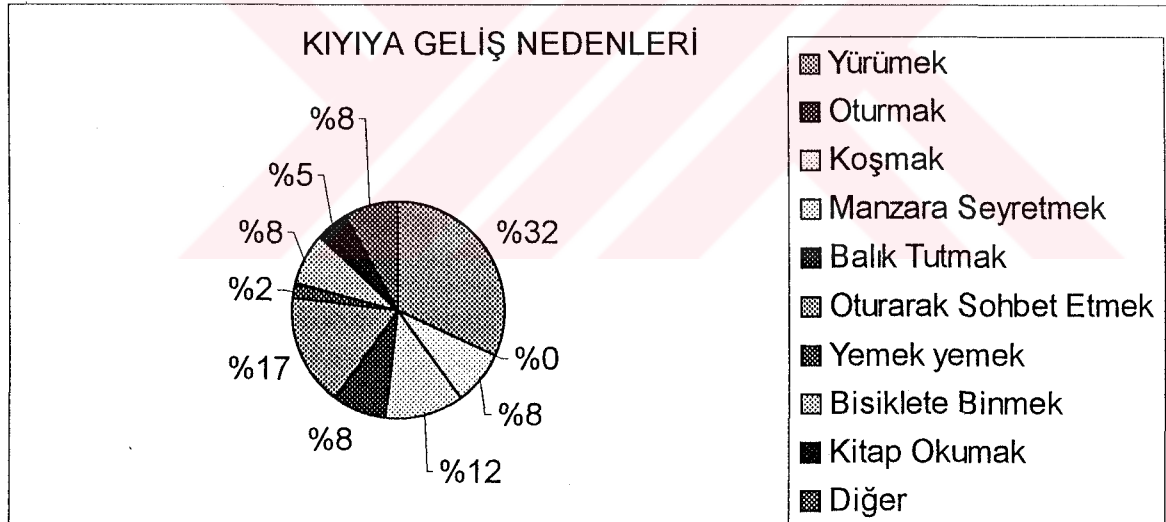
Araştırmaya katılan kullanıcıların %47'si kıyı düzenlenmeden önce Struga'ya gittiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %25'inin Ohrid Gölü kıyısına, %23'ünün Matka kanyonuna, %5'inin bunların dışında yerlere gittikleri saptanmıştır.

4.8.6. Araştırma Alanının Kullanım Yönünden Değerlendirilmesi

Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

Çizelge 4.16. Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

CEVAP	SAYI
Yürümek	32
Oturmak	0
Koşmak	8
Manzara Seyretmek	12
Balık Tutmak	8
Oturarak Sohbet Etmek	17
Yemek yemek	2
Bisiklete Binmek	8
Kitap Okumak	5
Diğer	8
Toplam	100



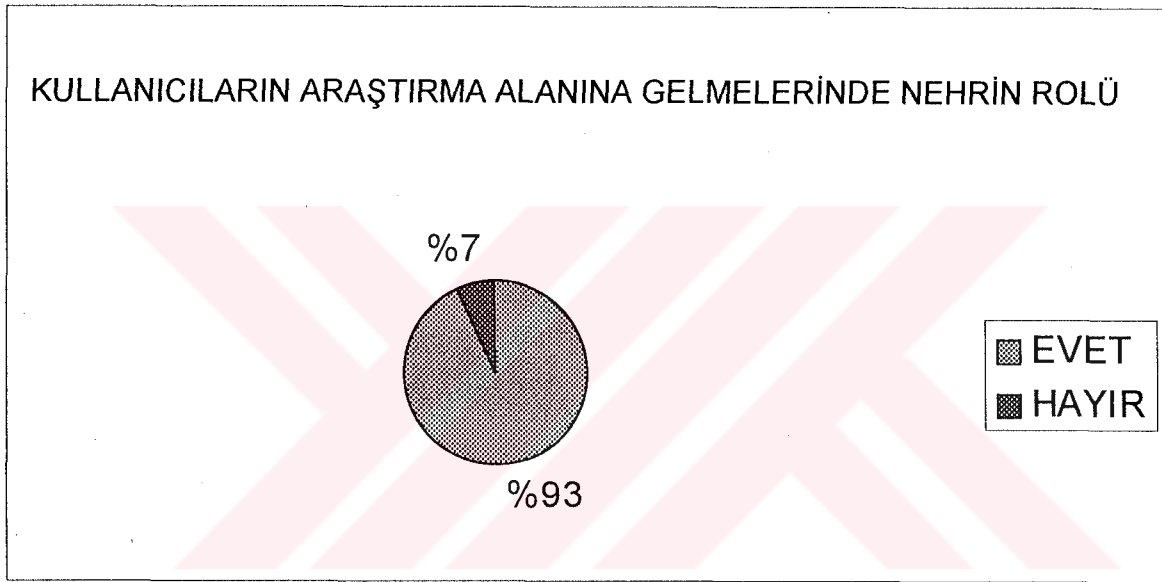
Şekil 4.52. Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %32'si kıyıya yürümek için geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %17'sinin oturarak sohbet etmek, %12'sinin manzara seyretmek, %8'inin koşmak, %8'inin bisiklete binmek, %8'inin balık tutmak, %5'inin kitap okumak, %2'sinin yemek yemek, %8'inin ise diğer sebeplerle kıyı mekanına geldikleri saptanmıştır.

Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

Çizelge 4.17. Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

CEVAP	SAYI
EVET	93
HAYIR	7
Toplam	100



Şekil 4.53. Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

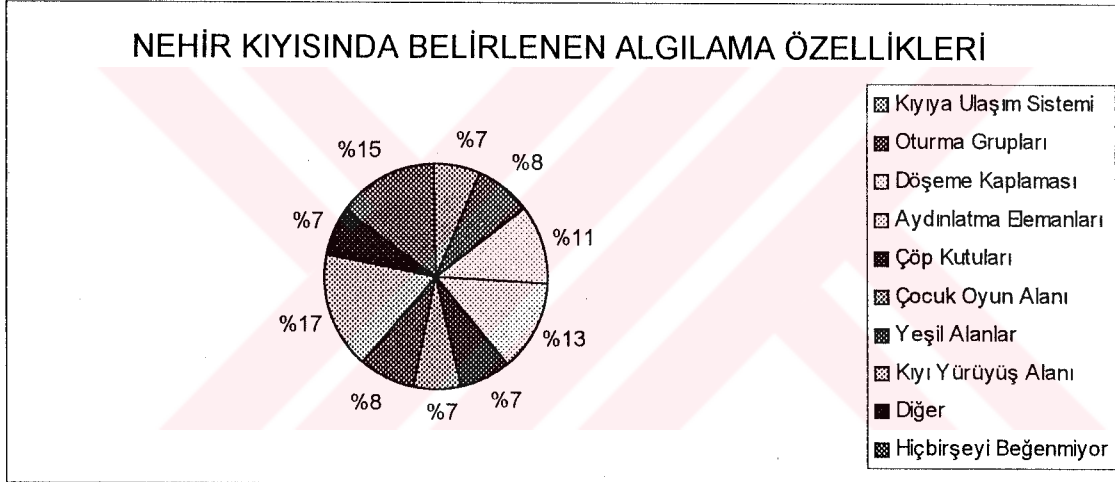
Kullanıcıların %93'ü araştırma alanına gelmelerinde nehrin önemli faktör olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcıların %7'si nehrin birinci derecede önemli olmadığını belirtmişlerdir.

4.8.7. Araştırma Alanının Kullanıcı Algılamaları Açısından Değerlendirilmesi

Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri

Çizelge 4.18. Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri

CEVAP	SAYI
Kıyıya Ulaşım Sistemi	7
Oturma Grupları	8
Döşeme Kaplaması	11
Aydınlatma Elemanları	13
Çöp Kutuları	7
Çocuk Oyun Alanı	7
Yeşil Alanlar	8
Kıyı Yürüyüş Alanı	17
Diğer	7
Hiçbirşeyi Beğenmiyor	15
Toplam	100



Şekil 4.54. Nehir kıyısında belirlenen algılama özellikleri

Araştırma alanındaki kullanıcıların %17'si kıyı yürüyüş alanını beğendiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %13'ünün aydınlatma elemanlarını, %11'inin döşeme kaplamalarını, %8'inin oturma gruplarını, %8'inin yeşil alanları, %7'sinin kıyı ulaşım sistemini, %7'sinin çöp kutularını, %7'sinin çocuk oyun alanlarını beğendikleri saptanmıştır. Kullanıcılar %7'lik oranla bunların dışındaki elemanları beğendiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %15'i ise kıyı mekanında hiçbir şeyi beğenmediğini belirtmişlerdir.

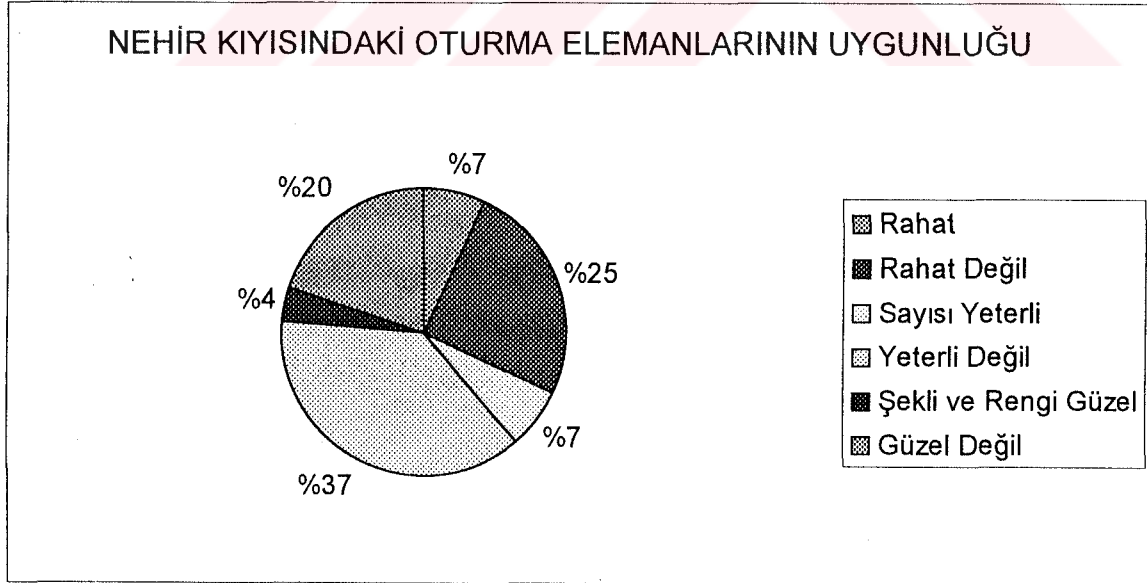
4.8.8. Araştırma Alanının Kent Mobilyaları Açısından Değerlendirilmesi

Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu

Çizelge 4.19. Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu

CEVAP	SAYI
Rahat	7
Rahat Değil	25
Sayısı Yeterli	7
Yeterli Değil	37
Şekli ve Rengi Güzel	4
Güzel Değil	20
Toplam	100

Araştırmaya katılan kullanıcıların %37'si oturma elemanlarının yetersiz sayıda olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcılar oturma elemanlarının %25'lik oranla rahat olmadığını, %20'lik oranla estetik olmadığını, %7'lik oranla rahat olduğunu, %7'lik oranla yeterli sayıda olduğunu, %4'lük oranla estetik olduğunu belirtmişlerdir.



Şekil 4.55. Nehir kıyısındaki oturma elemanlarının uygunluğu

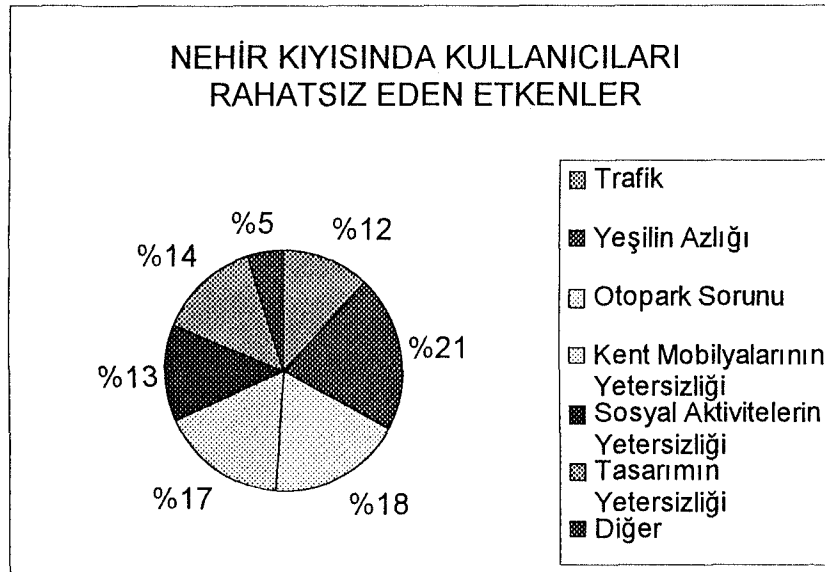
4.8.9. Araştırma Alanında Kullanıcı Rahatsız Eden Etkenlerin Saptanması

Kullanıcıları rahatsız eden etkenler

Çizelge 4.20. Kullanıcılara rahatsızlık veren etkenler

CEVAP	SAYI
Trafik	12
Yeşilin Azlığı	21
Otopark Sorunu	18
Kent Mobilyalarının Yetersizliği	17
Sosyal Aktivitelerin Yetersizliği	13
Tasarımın Yetersizliği	14
Diğer	5
Toplam	100

Araştırma alanındaki kullanıcıların %21'i yeşil alanların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcılar %18'lik oranla otoparkların yetersizliğinden rahatsız olmaktadır. Kullanıcılar %17'lik oranla kent mobilyalarının yetersizliğinin, %14'lük oranla tasarımın yetersizliğinin, %13'lük oranla sosyal aktivitelerin yetersizliğinin, %12'lik oranla trafiğin rahatsızlık verdiğini belirtmişlerdir. Kullanıcılar %5'lik oranla araştırma alanında farklı etkenlerden rahatsız olmaktadır.



Şekil 4.56. Nehir kıyısında kullanıcıları rahatsız eden etkenler

4.8.10. Kullanıcıların Kıyının Eski ve Yeni Durumu Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Nehir kıyısının düzenlenmeden önceki durumu

Çizelge 4.21. Nehir kıyısının düzenlenme öncesi

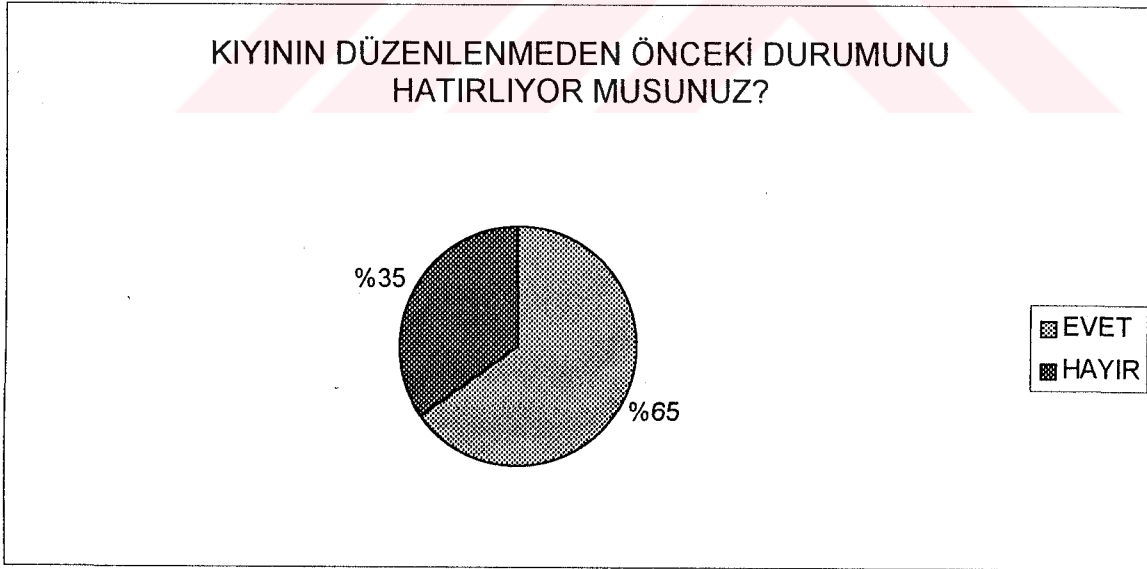
CEVAP	SAYI
EVET	65
HAYIR	35
Toplam	100

Araştırma alanındaki kullanıcılara;

-Kıyının düzenlenmeden önceki halini hatırlıyor musunuz?

sorusu yöneltilmiştir.

Kullanıcıların %65'i önceki durumu hatırladıklarını, %35'i düzenleme öncesi durumu hatırlamadığını belirtmiştir.



Şekil 4.57. Kıyının düzenlenmeden önceki durumu

Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

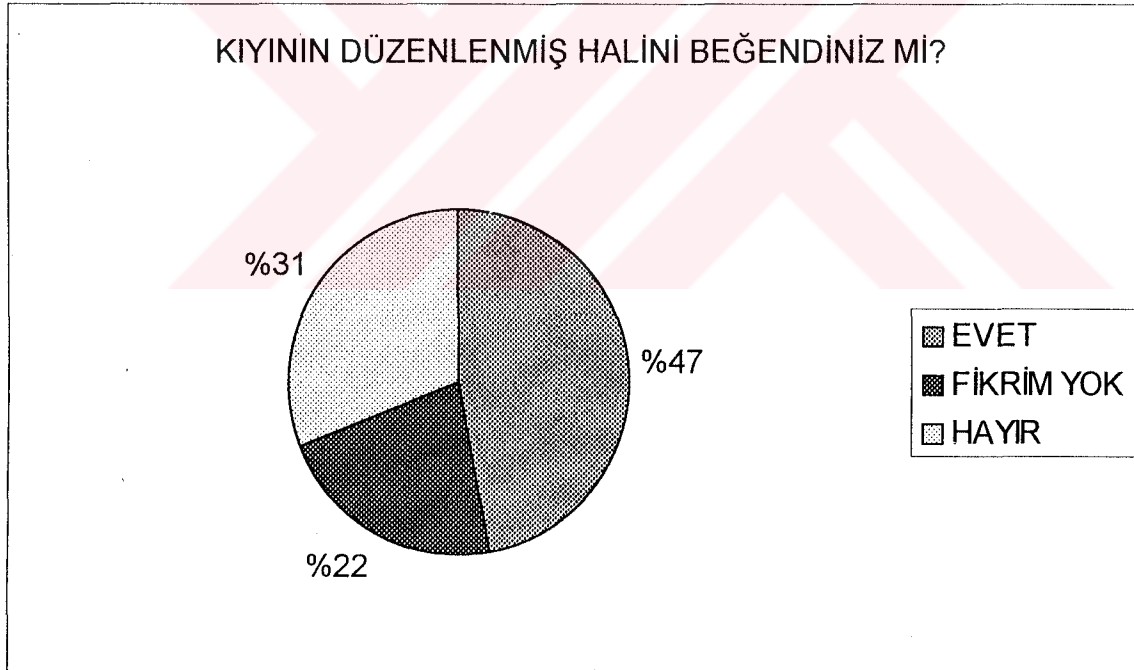
Çizelge 4.22. Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

CEVAP	SAYI
EVET	47
FİKRİM YOK	22
HAYIR	31
Toplam	100

Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşlerinin saptanması amacıyla;

-Kıyının düzenlenmiş halini beğendiniz mi?

sorusu sorulmuştur. Kullanıcılar %47'lik oranla beğendiklerini, %31'lik oranla beğenmediklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %22'si fikri olmadığını belirtmiştir.

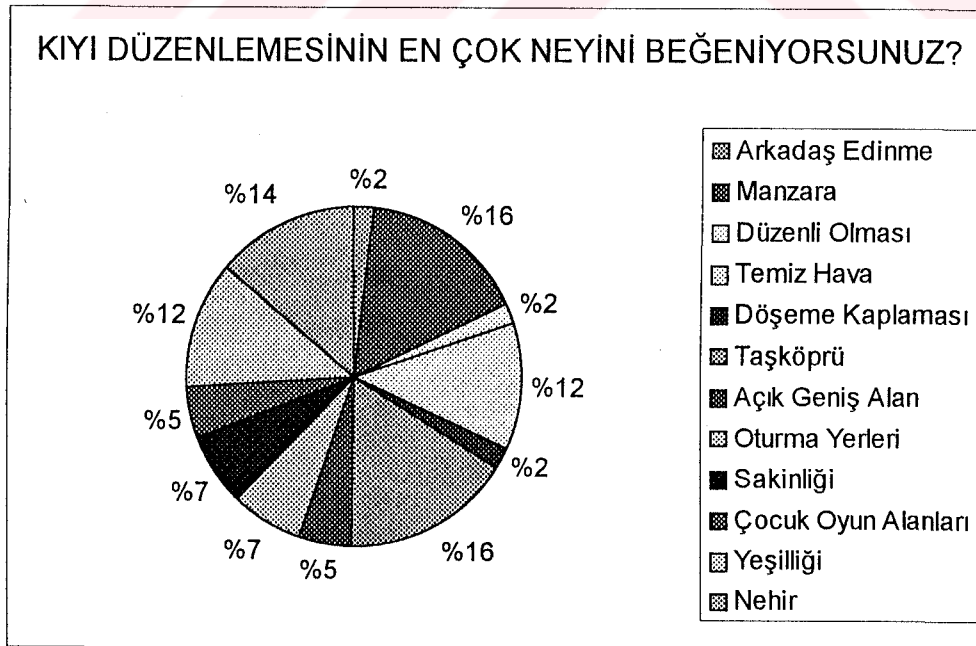


Şekil 4.58. Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

Çizelge 4.23a. Kıyı düzenlemesinde beğenilen etkenler

CEVAP	SAYI
Arkadaş Edinme	2
Manzara	16
Düzenli Olması	2
Temiz Hava	12
Döşeme Kaplaması	2
Taşköprü	16
Açık Geniş Alan	5
Oturma Yerleri	7
Sakinliği	7
Çocuk Oyun Alanları	5
Yeşilliği	12
Nehir	14
Toplam	100

Kullanıcılardan kıyı düzenlemesi ile ilgili en çok beğendikleri üç şeyi belirtmeleri istenmiştir. Bunun sonucunda; kullanıcıların %16'sı Taşköprü'yü, %16'sı nehrin manzarasını, %14'ü Vardar nehrini, %12'si temiz havayı, %12'si yeşil dokuyu, %7'si oturma yerlerini, %7'si sakinliğini, %5'i çocuk oyun alanlarını beğendiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %5'lik oranla açık geniş alanları, %2'lik oranla kıyıdaki düzeni, %2'lik oranla döşeme kaplamalarını beğendikleri saptanmıştır. Kullanıcıların %2'lik bölümü nehir kıyısında kolaylıkla arkadaş edinebildiğini belirtmiştir.

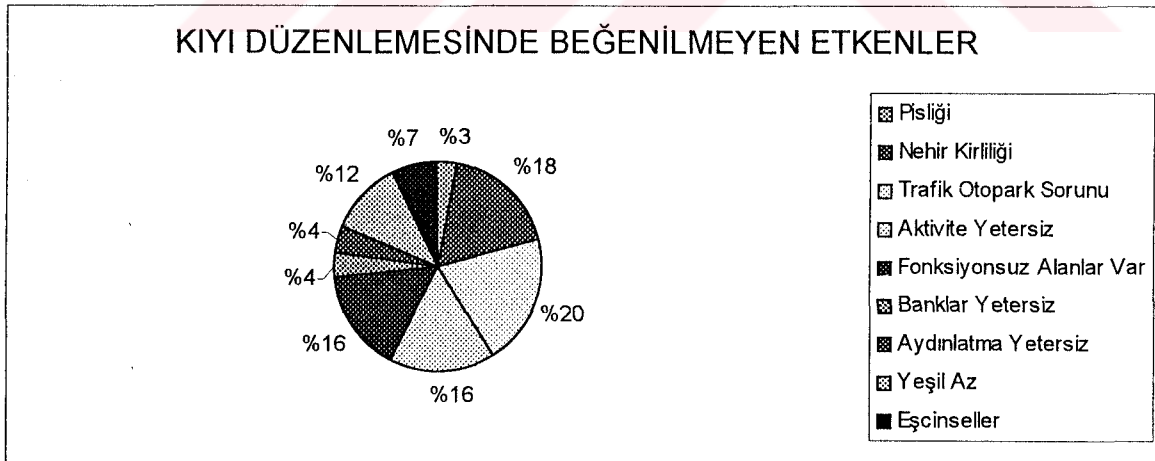


Şekil 4.59a. Kıyı düzenlenmesinde beğenilen etkenler

Çizelge 4.23b. Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler

CEVAP	SAYI
Pisliği	3
Nehir Kirliliği	18
Trafik Otopark Sorunu	20
Aktivite Yetersiz	16
Fonksiyonsuz Alanlar Var	16
Banklar Yetersiz	4
Aydınlatma Yetersiz	4
Yeşil Az	12
Eşcinseller	7
Toplam	100

Kullanıcılardan kıyı düzenlemesi ile ilgili beğenmedikleri üç şeyi belirtmeleri istenmiştir. Bunun sonucunda; kullanıcıların %20'si otopark sorununun varlığını belirtmiştir. %18'i nehri temiz bulmadığını, %16'sı aktivite yetersizliğini, %16'sı fonksiyonsuz alanların varlığını, %12'si yeşil dokunun yetersiz olduğunu, %7'si çok sayıda eşcinsel bulunduğunu belirtmişlerdir. %4'lük oranla bankların yetersiz olduğu, %4'lük oranla aydınlatma elemanlarının yetersiz olduğu saptanmıştır. Kullanıcıların %3'ü nehir kıyısının kirliliğini beğenmediklerini belirtmişlerdir.



Şekil 4.59b. Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler

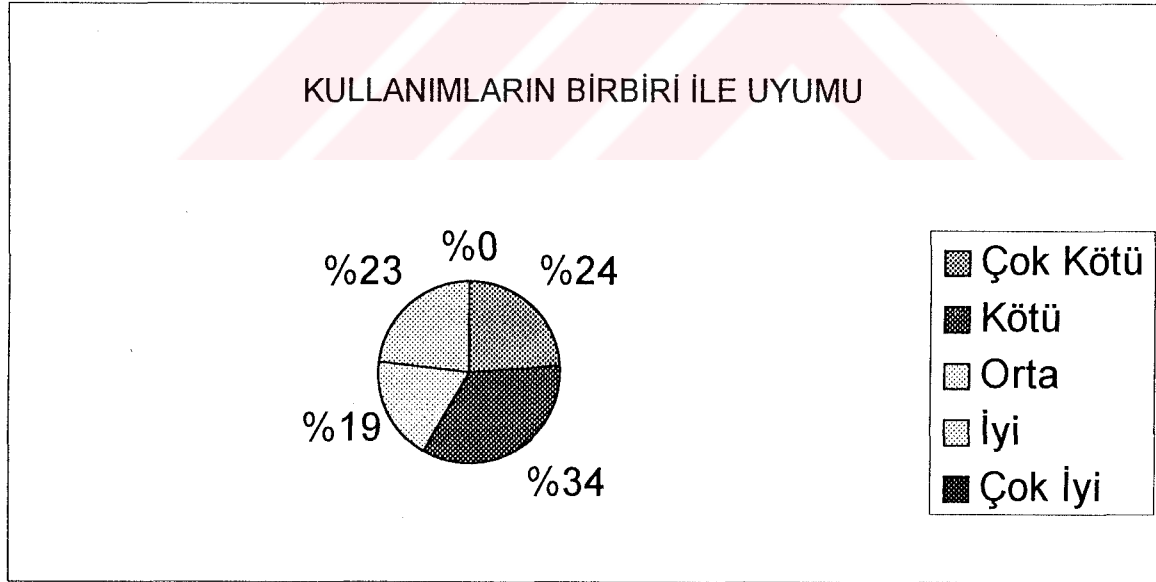
4.8.11. Kullanıcıların Araştırma Alanı Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Kullanımların birbiri ile uyumunun saptanması

Çizelge 4.24. Kullanımların birbiri ile uyumu

CEVAP	SAYI
Çok Kötü	24
Kötü	34
Orta	19
İyi	23
Çok İyi	0
Toplam	100

Kullanıcıların %34'ü düzenlemedeki kullanımların uyumunu kötü bulmaktadır. %24'ü kullanım uyumunu çok kötü bulduğunu belirtmiştir. Kullanıcıların %23'lük oranla iyi bulduğu, %19'luk oranla orta derecede bulduğu saptanmıştır.



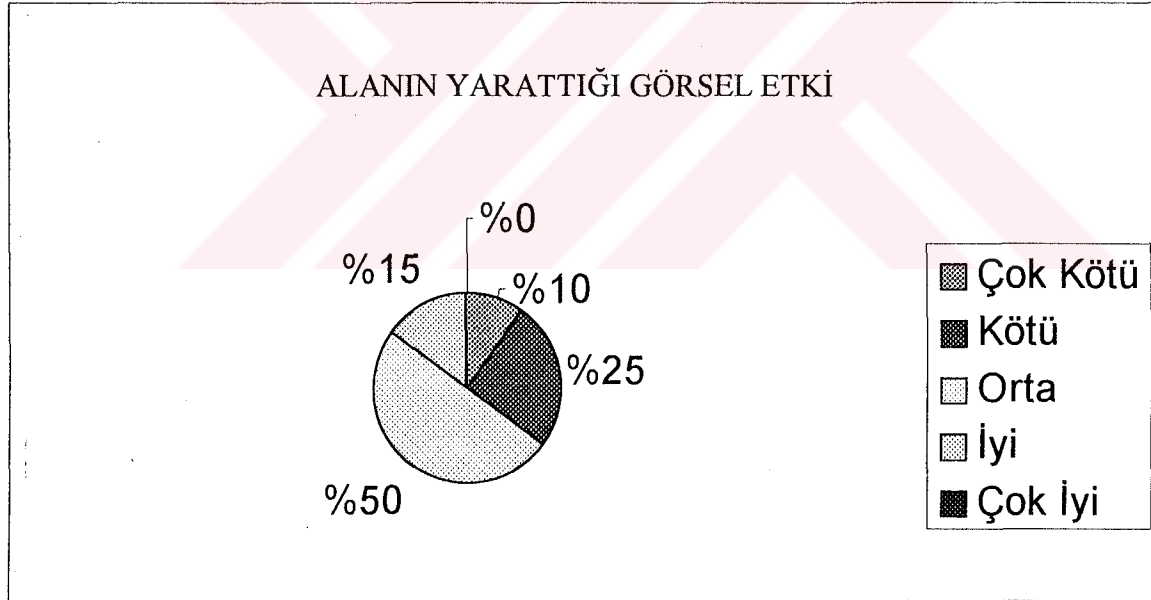
Şekil 4.60. Kullanımların birbiri ile uyumu

Alanın yarattığı görsel etkinin saptanması

Çizelge 4.25. Alanın yarattığı görsel etki

CEVAP	SAYI
Çok Kötü	10
Kötü	25
Orta	50
İyi	15
Çok İyi	0
Toplam	100

Kullanıcıların %50'si alanın görsel yönden orta derecede bulunduğunu belirtmiştir. Kullanıcıların %25'i görsel yönden kötü olduğunu, %15'i iyi bulunduğunu belirtmiştir. %10'luk oranla çok kötü bulunduğu saptanmıştır.

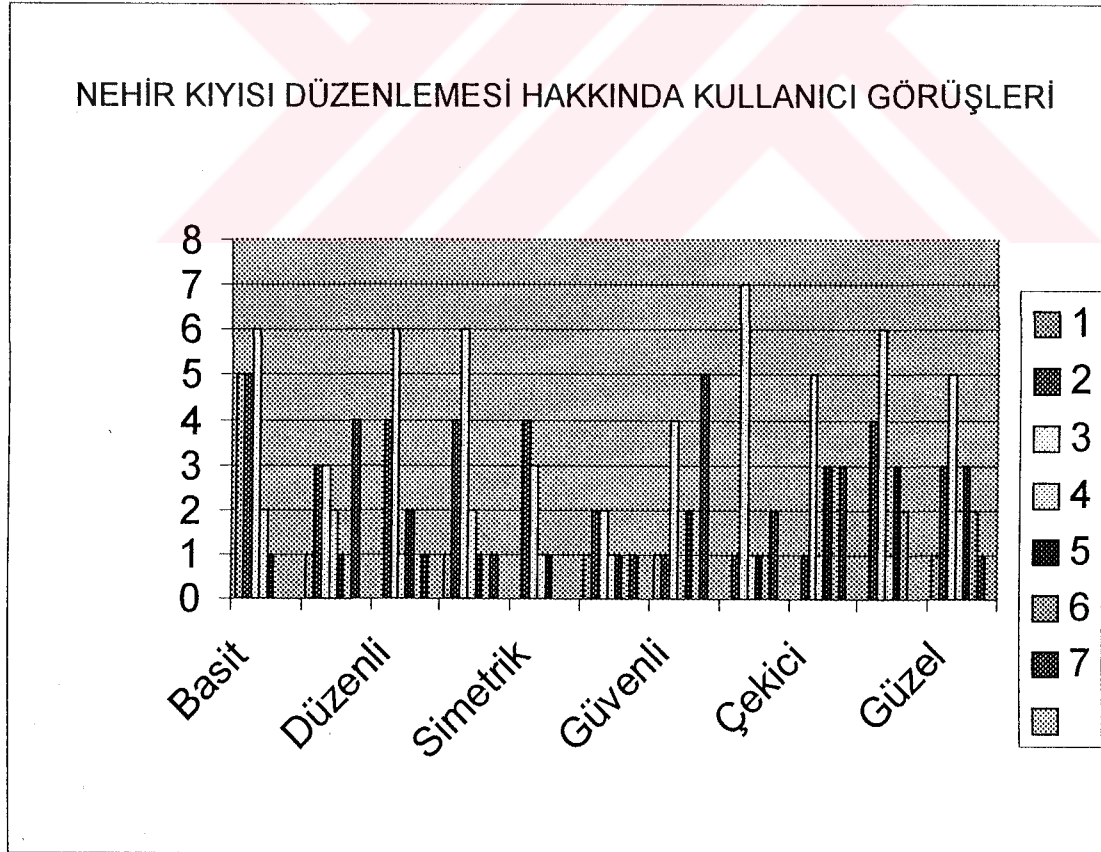


Şekil 4.61. Alanın yarattığı görsel etki

Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşlerinin saptanması

Çizelge 4.26. Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri

	1	2	3	4	5	6	7	
Basit	5	5	6	2	1	0	0	Karmaşık
Hareketli	1	3	3	2	1	0	4	Durgun
Düzenli	0	4	6	1	2	0	1	Düzensiz
Formal	1	4	6	2	1	0	1	İnformal
Simetrik	0	4	3	1	1	0	0	Asimetrik
Uyarıcı	1	2	2	1	1	0	1	Uyarıcı Olmayan
Güvenli	1	1	4	0	2	0	5	Tehlikeli
Hoşnut	0	1	7	1	1	1	2	Hoşnut Etmeyen
Edici								
Çekici	0	1	5	1	3	0	3	İtici
Rahat	0	4	6	1	3	2	0	Rahatsız
Güzel	1	3	5	2	3	2	1	Çirkin



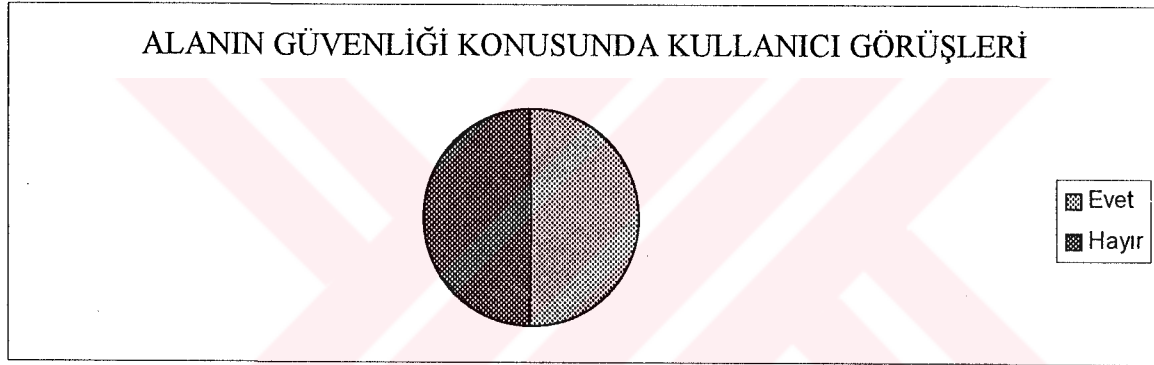
Şekil 4.62. Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri

Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşlerinin saptanması

Çizelge 4.27. Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri

CEVAP	SAYI
Evet	50
Hayır	50
Toplam	100

Kullanıcıların %50'si araştırma alanını güvenli bulduklarını belirtmişlerdir. %50'lik oranla kıyının güvensiz bulunduğu saptanmıştır.



Şekil 4.63. Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri

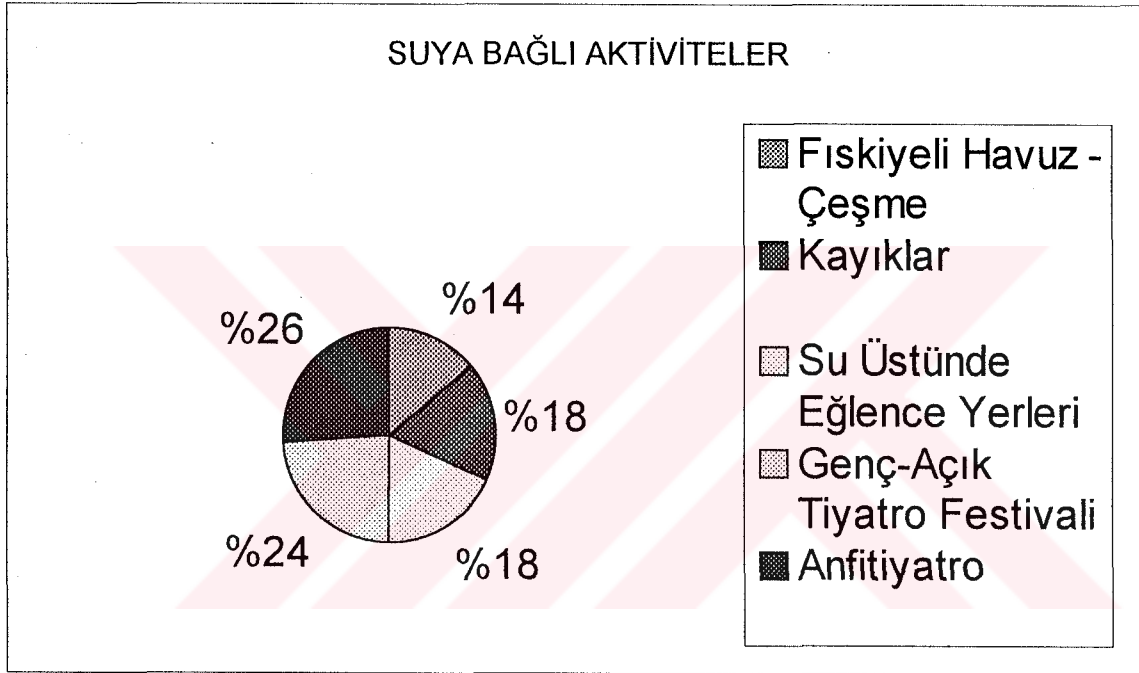
4.7.12. Araştırma Alanının Yeniden Düzenlenmesi Durumunda Kullanıcı İsteklerinin Belirlenmesi

Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

Kullanıcıların %26'sı nehirde konumlanmış amfitiyatro istemektedirler. Kullanıcıların %24'ü su üstünde tiyatro oyunlarının sergilenmesini, %18'i kayık gezilerinin düzenlenmesini, %18'i su üzeri eğlencelerin geliştirilmesini istemektedirler. Kullanıcıların %14'lük oranla fiskiyeli havuz ve çeşme istedikleri saptanmıştır.

Çizelge 4.28a. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

CEVAP	SAYI
Fıskiyeli Havuz - Çeşme	14
Kayıklar	18
Su Üstünde Eğlence Yerleri	18
Genç-Açık Tiyatro Festivali	24
Anfityatro	26
Toplam	100



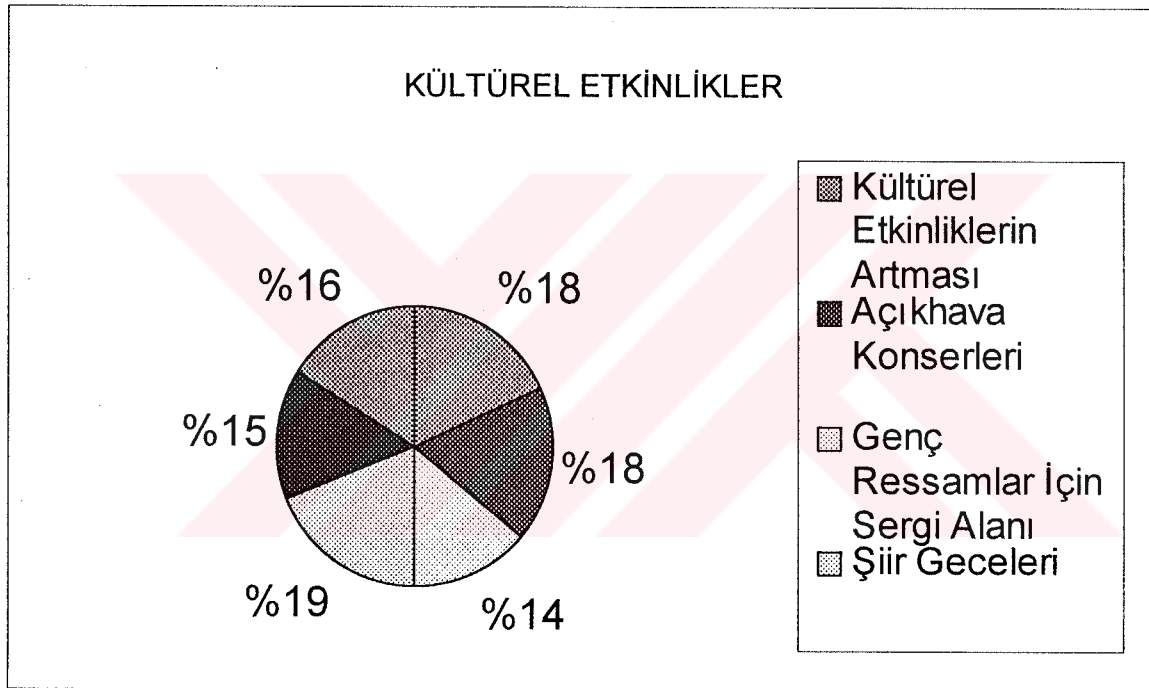
Şekil 4.64a. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

Kullanıcıların %19'u nehir kıyısında şiir gecelerinin düzenlenmesini istemektedirler. Kullanıcıların %18'i kültürel etkinliklerin artırılması gerektiğini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %18'lik oranla açık hava konserlerinin düzenlenmesini, %16'lık oranla kıyı mekanının yer ve duvar resimleri ile süslenmesini, %15'lik oranla opera geceleri düzenlenmesini istedikleri saptanmıştır. Kullanıcıların %14'ü nehir kıyısında genç ressamlar için sergi alanları ayrılmasını istemektedirler.

Çizelge 4.28b. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

CEVAP	SAYI
Kültürel Etkinliklerin Artması	18
Açık hava Konserleri	18
Genç Ressamlar İçin Sergi Alanı	14
Şiir Geceleri	19
Opera Geceleri	15
Yer ve Duvar Resimleri	16
Toplam	100



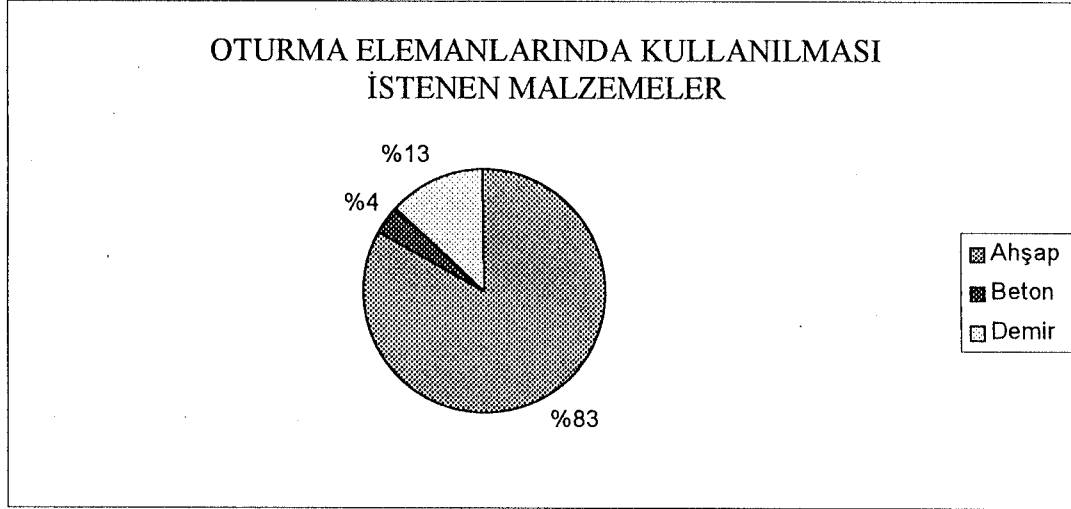
Şekil 4.64b. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

Araştırma alanında kullanılması istenen kent mobilyaları

Çizelge 4.29a. Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler

CEVAP	SAYI
Ahşap	83
Beton	4
Demir	13
Toplam	100

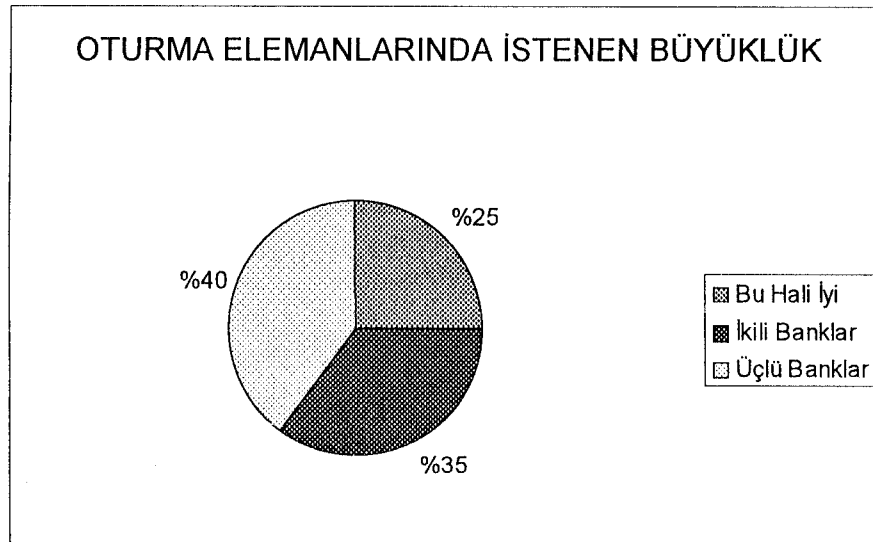
Kullanıcıların %83'ü oturma elemanlarının ahşap olmasını istemektedirler. Kullanıcıların %13'ü demir oturma elemanlarını, %4'ü beton oturma elemanlarını kıyı mekanında görmek istemektedirler.



Şekil 4.65a. Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler

Çizelge 4.29b. Oturma elemanlarında istenen büyüklük

CEVAP	SAYI
Bu Hali İyi	25
İkili Banklar	35
Üçlü Banklar	40
Toplam	100



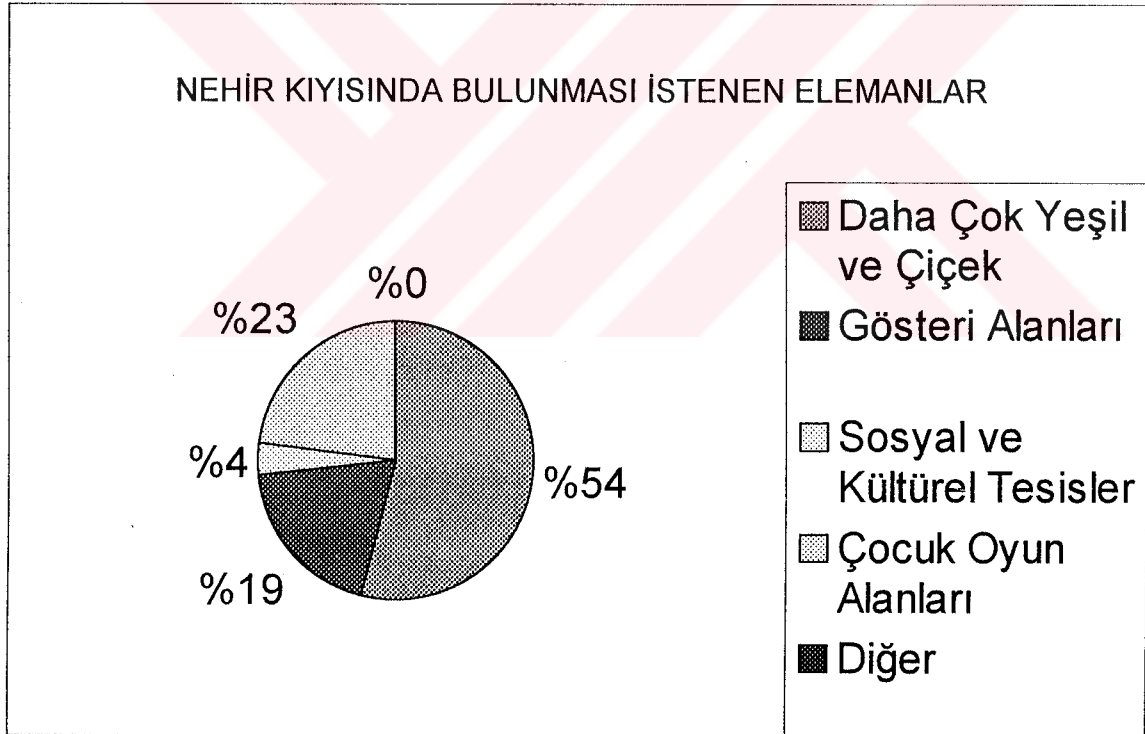
Şekil 65b. Oturma elemanlarında istenen büyüklük

Kullanıcıların %25'i oturma elemanlarının mevcut büyüklüğünün iyi olduğunu belirtmiştir. Kullanıcıların %40'ı üçlü bankları, %35'i ikili bankları tercih etmektedir.

Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

Çizelge 4.30. Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

CEVAP	SAYI
Daha Çok Yeşil ve Çiçek	54
Gösteri Alanları	19
Sosyal ve Kültürel Tesisler	4
Çocuk Oyun Alanları	23
Diğer	0
Toplam	100



Şekil 4.66. Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda kullanıcıların %54'ü daha çok yeşil ve çiçeğin yer almasını istemektedirler. Kullanıcıların %23'ü çocuk oyun alanlarının, %19'u gösteri alanlarının, %4'ü sosyal ve kültürel tesislerin kıyı mekanında yer almasını istemektedirler.

4.9. Bölüm Sonucu

Kıyı mekanı düzenleme kapsamında; nehir kıyısı mekanı olan ve örnek olarak seçilen, Vardar nehri kıyısında yapılan araştırmalarda, kullanıcıların mekanla ilişkileri belirlenerek, ana sorunlar ortaya konmaya çalışılmıştır.

Kullanıcı isteklerini ve rekreasyonel tercihleri belirlemek, kıyı mekan niteliğinin algılanması hakkında bilgi edinmek için uygulanan anket çalışmasında şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Kullanıcıların büyük çoğunluğunu gençler oluşturmaktadır. Kıyı mekanı, her yaş ve meslek grubu tarafından oldukça tercih edilen alan konumundadır. Araştırmaya katılan kullanıcılar, nehir kıyısında çevre yaşayanlarını biraraya getiren, kent yaşamı ile bütünleşen mekanların yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.
- Araştırmaya katılan kullanıcılar genellikle kent merkezinde oturmaktadır. Nehir kıyısı mekanı ağırlıklı olarak, meydan ve tarihi çarşıdan gelen kullanıcıları karşılamaktadır. Kullanıcılar; nehir kıyısında aks niteliğindeki bu mekanların, iyi tasarlanmış ve bakımlı olması gerektiği kanısındalar.
- Kullanıcılar nehir kıyısına çoğunlukla yaya gelmektedir. Yürüyüş ve gezinti yolları kullanıcıları fonksiyon alanlarına dolaylı olarak ulaştırmaktadır. Kullanıcılar, kıyı boyunca içiçe yaya ve bisiklet yollarının konumlanmasını istemektedirler. Kente kıyıya ulaşımı sağlayan toplu taşıma araçları yeterli sayıdadır.
- Araştırmaya katılan kullanıcılar nehirde su ulaşımının yer almasını istemektedirler. Bu ulaşım aracının Üsküp kenti için bir simge olması kanısındalar.
- Vardar nehri kıyısı, geçiş noktası olması nedeniyle yoğun kullanılan bir mekan niteliğindedir. Kullanıcılar yoğun kullandıkları kıyı mekanında, su ile ilişkinin kopuk olduğu ve nehrin kent yaşamına yeterince katılamadığı kanısındadırlar. Nehir kıyısı, Taşköprü çevresinde sınırlı oranda, su ile ilişkili olarak düzenlenmiştir.

- Kullanıcıların büyük çoğunluğunun Vardar kıyı mekanına dinlenmek, yürüyüş yapmak, manzara seyretmek ve balık tutmak amacıyla geldiği saptanmıştır. Araştırmaya katılan kullanıcılar, rekreasyon amaçlı alanların, özellikle çocuk oyun alanları, piknik alanları ve dinlenme mekanlarının yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.
- Araştırma alanında, Vardar nehri ve Taşköprü kullanıcılar tarafından öncelikle beğenilen unsurlardır. Bunlar, Üsküp kentinin imajını oluşturmaktadır. Kullanıcılar; kentte simge niteliğinde olan bu unsurların, kıyı mekan düzenlemeleri ile desteklenmesini istemektedirler.
- Kullanıcılar, kıyı mekanında yer alan kent mobilyalarını yetersiz bulmaktadır. Dinlenme ve gezinti amacıyla geldikleri kıyı mekanında yeterli sayıda oturma elemanı gerekliliğini belirtmişlerdir. Alanda kullanılan oturma elemanları, kıyı mekanı düzenlenirken alan için özel olarak seçilmiş elemanlar değildir. Araştırma alanında yer alan çöp kutuları ve çeşmeler yeterli sayıdadır. Kıyı mekanındaki aydınlatma elemanlarının eksikliği, kıyının gece yoğunluğunu etkilemektedir. Kıyı mekanında özürllüler için ayrılan donatılar yetersizdir.
- Nehir kıyısına gelen kullanıcıların büyük çoğunluğu, sert zeminin fazlalığından rahatsız olmaktadır. Kıyı bandında kullanılan taş zeminin, yeşil ile desteklenmesi kullanıcıların genel isteğidir.
- Kullanıcılar, kıyı mekanındaki aktivitelerin yetersizliğini vurgulamışlardır. Vardar nehri kıyı mekanında; kıyıya hareket kazandıracak, sosyal yaşantıyı güçlendirecek, dinlendirici ve eğlendirici mekanların yetersizliği dikkat çekmektedir. Bu bağlamda, spor etkinlikleri kapsamında çeşitli turnuvaların düzenlenmesi, basketbol ve futbol sahalarının konumlandırılması, nehirde kayak yarışlarının düzenlenmesi genel istekler arasındadır. Kültürel aktiviteler olarak, şiir geceleri, açık hava konserleri için mekanlar, tiyatro festivalleri için amfiteyatro ve resamlara açık sergi alanları kullanıcıların gereksinimlerini ortaya koymaktadır. Suya bağlı aktiviteler kapsamında, su üzerinde konumlanmış eğlence mekanları yapılacak düzenlenmelerde dikkate alınmalıdır.

Vardar kıyısında yapılacak düzenleme çalışmasında;

- Kıyıda rekreasyon alanları, çocuk oyun alanları ve yeşil alanlar daha yoğun kullanılmalıdır.
- Nehrin iki kıyısında yer alan fonksiyonsuz alanlar değerlendirilmelidir.
- Nehirde su ulaşımı sağlanmalı, yer yer balık iskeleleri tasarlanarak kıyıya hareket kazandırılmalıdır.
- Su ile ilişki maksimum düzeyde tutulmalıdır.
- Birbiri ile ilişkili yaya ve bisiklet yolları tasarlanmalı, bunlar yeşil bantlarla desteklenmelidir.
- Yaya yolları, geçtiği her bölgenin özelliğini ortaya çıkaracak şekilde planlanmalı ve insanları önemli alanlara doğrudan ulaştırmalıdır. Yürüyüş yollarının başlangıç noktalarına yön bulmada yardımcı olacak bilgi levhalarına yer verilmelidir. Nehir kıyısının basit bir harita şeklinde krokisi, alanın içerdiği fonksiyonlarla birlikte gösterilmelidir. Yürüyüş ve gezinti yolları hemen algılanabilecek yapısal özelliklere sahip olmalıdır.
- Toplumun her yaş grubuna hitap edebilen, her türlü rekreasyonel gereksinimlerin karşılanabildiği uygun işlev ve donatıları kapsayan hareketli bir nehir kıyısı parkı niteliğinde tasarlanmalıdır.
- Kent mobilyaları nehir kıyısının kimliğine uygun ve yeterli sayıda olmalıdır. Özürlüler için gerekli donatılar oluşturulmalıdır.
- Spor aktivitelerini gerçekleştirecek alanlar tasarlanmalıdır. Basket sahaları, tenis kortları ve golf sahaları düzenlenerek mekanın sosyal açıdan hareketlendirilmesi sağlanmalıdır.

- Farklı açık ve kapalı mekan alanları, süreklilik ve akıcılığa sahip bir mekan örtüsü oluşturmaktadır.
- Toplumsal yaşamı güçlendirici, açık hava müzesi, sanat gösterileri için festival alanları ve amfityatrolar düşünülmeli ve kıyı bu şekilde planlanmalıdır.
- Düzenleme alanına, özgün ve çağdaş bir imaj kazandırılmalıdır.

Bu araştırmada ortaya çıkan en önemli sonuçlardan biri, kıyı kentsel mekanlarının çevresiyle bir bütün olarak tasarlanması gerekliliği, kullanıcıların sosyo-kültürel özellikleri gözönünde tutularak, gereksinimleri doğrultusunda, rekreatif amaçlı düzenlenmesinin doğruluğudur.



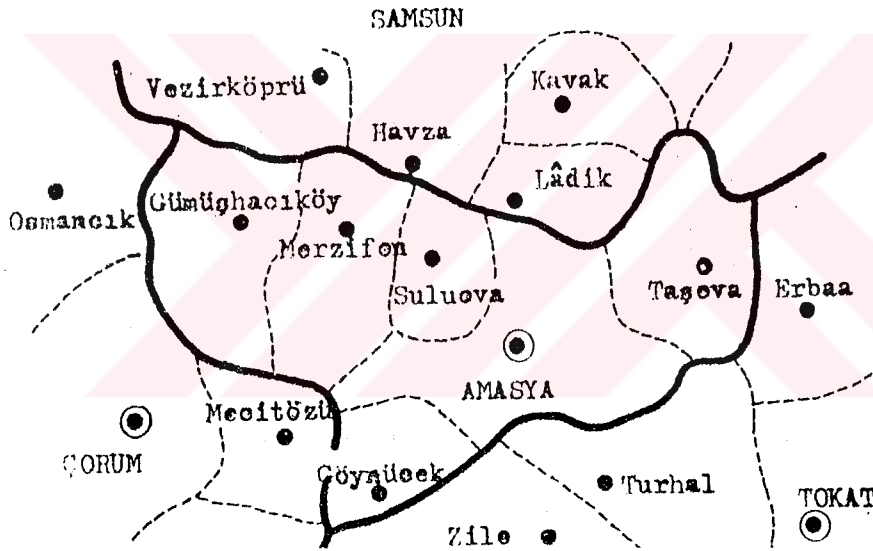
5. AMASYA ÖRNEĞİNDE YEŞILIRMAK NEHRİ KIYI DÜZENLEMESİNİN İNCELENMESİ

5.1. Coğrafi Konum

Amasya; Doğu Karadeniz Bölgesi'nin iç kesiminde yer alan ve doğusunda Tokat, batısında Çorum, kuzeyinde Samsun ve güneyinde Yozgat ile çevrili tarihi bir yerleşimdir. (Şekil 5.1.)

Yeşilırmak boyunda; 5520 km² yüzölçümüyle, 35° 03' ve 36° 02' doğu boylamları ile, 39° 50' ve 41° 02' kuzey enlemleri arasında konumlanmıştır. (Yurt Ansiklopedisi, 1982)

Amasya topraklarının doğu-batı uzunluğu 112 km., kuzey-güney uzunluğu ise, 90 km.'dir.



Şekil 5.1. Amasya coğrafi konum (Yetman vd., 1981)

Karadeniz Dağlarının güneyinde yer alan Amasya ili, kuzey-batı ve güney-doğu doğrultusunda uzanan vadiler zincirinden oluşmuştur. Coğrafi olarak, yeryüzü hareketleri, çeşitli volkanik ve tektonik olaylarla yayla görünümünde olan Amasya, Yeşilırmak ile ikiye bölünmüştür. Amasya ili topraklarını kuzey-güney doğrultusunda boydan boya geçen Yeşilırmak nehri, Tersakan çayı ve kuzey-doğuda Kelkit suyu ile birleşir. Yeşilırmak'ın vadileri boyunca alüvyon tabanlı yüksek ovalarla dar boğazlar sıralanır. Bu dar boğazların en uzun ve en dar yerinde, nehrin iki yakası boyunca Amasya kenti yer alır. Vadilerin

kuzeyde genişleyip, düzlüklerin oluştuğu kesimde Merzifon, Suluova ve Gümüşhacıköy yer alır. (Yetman vd.,1981)

Amasya'da 6 ilçe, 18 bucak ve 360 köy bulunmaktadır.

Amasya; coğrafi açıdan Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer almasına karşın; daha çok Orta Anadolu Bölgesi nitelikleri göstermektedir. (Yetman vd.,1981)

5.2. Tarihsel Gelişim

Amasya tarihi çok eski devirlere kadar uzanır. XVII yüzyılda Evliya Çelebi Amasya'yı; 48 islam ve 5 hıristiyan mahallesinden oluşmuş, 5000 ev, 1060 dükkan, birçok cami, medrese, tekke, imaret, han ve hamam barındıran bir belde olarak tanımlanmıştır.

Amasya'da yetişmiş ünlü Coğrafyacı Strabon (M.Ö. 60-M.S. 19); yazmış olduğu Geographika'sında, Amasya'nın Amazonlardan Amas Han tarafından kurulduğunu belirtmiştir. Amasya'yı anlatırken, “ Benim şehrim” diye başlıyor sözlerine ve Amasya'yı şu sözlerle anlatıyor; “...İçinden İris (Yeşilırmak) nehrinin aktığı geniş ve derin bir vadide kurulmuştur. İnsan emeği ve tabiat buraya hem şehir, hem de kale karakterini fevkalade bir şekilde sağlamıştır. Çünkü burası yüksek ve çok sarp bir kaya olup, dimdik nehre doğru iner ve nehir tarafında, şehrin kurulmuş olduğu yerde, sahilde bir duvar ve her iki tarafta da sivri tepelere doğru uzanan duvarlar vardır...” Ve devamında; “...Bu tepeler iki tane olup, tabii bir şekilde birbirlerine bağlıdırlar ve muhteşem birer kule halinde yükselmektedirler. Bu çevre içinde kralların hem sarayları hem de mezar anıtları bulunur...”(Doğanbaş, 1996)

Amasya'yı inceleyen başka bir tarihçi olan Gabriel; daha sonraları kentin özellikle kuzeye doğru geliştiğini ve burada kurulan mahallelerin kuruluşunun Osmanlı devrine rastladığını belirtmektedir. (Yetman vd.,1981)

M.Ö. 3000 yılına kadar dayanan Amasya tarihinde, pekçok uygarlık yerleşmiştir. Bunlar; Amasya'nın kurucusu sayılan Amazonlar, Hititler (M.Ö. 1900 -1200), Frigler, Kimmerler, Lidyalılar (M.Ö. 1200- 585), Pers Straplığı (M.Ö. 533- 333), Pontus Krallığı (M.Ö. 301-

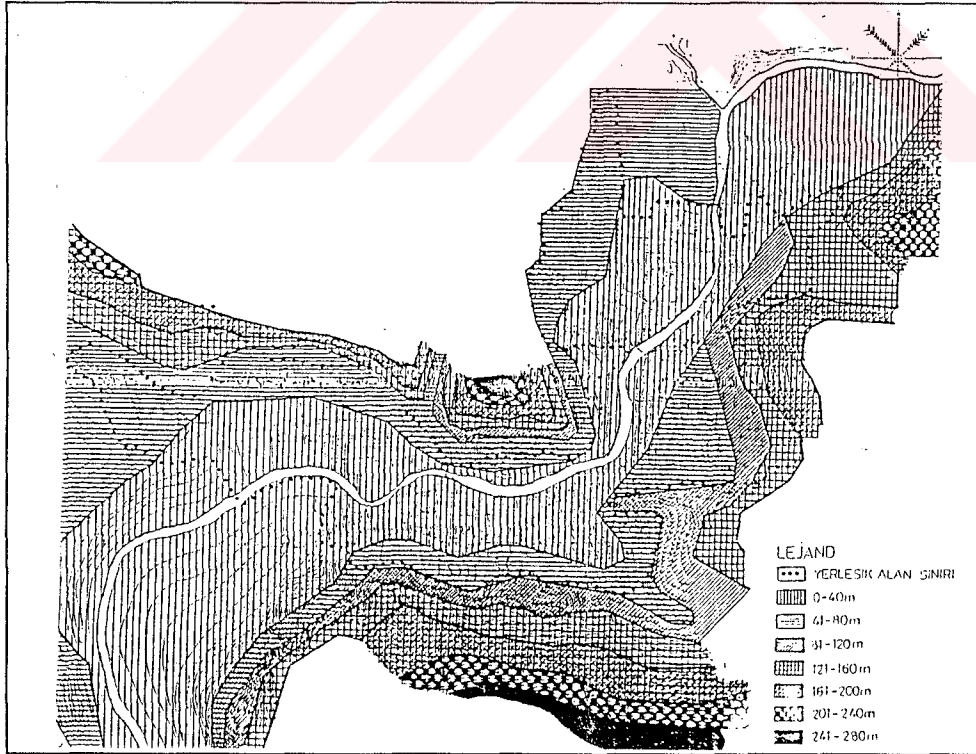
Amasya'nın Kurtuluş Savaşı'nda da önemli yeri olmuştur. Mustafa Kemal işgale karşı direnme ve örgütlenme çalışmalarını yürütmek için Amasya'ya gelmiş ve mücadeleyi yönlendiren en önemli bildirilerden biri olan Amasya Tamimi'ni burada yayınlamıştır. (21-22 Haziran 1919) Amasya; Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra, 20 Nisan 1924'te il olmuştur. (Ana Britannica, 1993)

5.3. Doğal Veriler

5.3.1. Topoğrafya

Amasya; kuzey-batı ve güney-doğu doğrultusunda uzanan dik dağların arasındaki verimli vadiler arasında kurulmuştur. Kenti ikiye ayıran Yeşilırmak, geçtiği vadilerde boğazlar oluşturarak, dağ dizilerinin nehrin iki yanında gruplanmasına neden olmuştur.

Amasya kenti; ortalama 425 m. yükseklikte konumlanmıştır. Kentin yer aldığı vadi tabanı her iki yakada, yaklaşık 350-500 m. yüksekliğindeki dik yamaçlarla çevrilmiştir. En yüksek nokta 2058 m. ile Akdağ'dır.



Şekil 5.4. Amasya topoğrafik durum (Y.T.Ü. Amasya kenti çalışması, 1992)

Ovalar, 500-600m, yüksekliğindedir. Kentin doğusunda Taşova yer almaktadır. Batı kesimindeki Suluova, Tersakan çayı üzerinde gelişmiştir. Güneyde, Çekerek çayının uzadığı Geldiklan, Tersakan çayının suladığı Merzifon, Gümüş çayının suladığı Gümüşova bulunmaktadır. (Yetman vd., 1981)

Amasya kenti; Yeşilirmak'ın Amasya Ovası'ndan çıkıp, Ferhat Boğazı'ndan geçtikten sonra girdiği vadi tabanında yerleşmiştir. Elverişsiz konumu nedeniyle, yamaçlarda fazla yükselememiş, Yeşilirmak vadisi boyunca doğu- batı doğrultusunda gelişme göstermiştir. (Brifing Raporu, 1995)

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde; denizin kıyıya sokulması ve zamanla ağızlarının kapanması ile oluşan kıyı gölleri ile jeomorfolojik olaylar sonunda oluşmuş pekçok göl vardır. Kent sınırları içinde yer alan tek yerüstü suyu, kentin 65 km. güneydoğusunda yer alan Borabay krater gölüdür. Gölün uzunluğu 900m., derinliği ise 30m'dir. (Yetman vd., 1981)

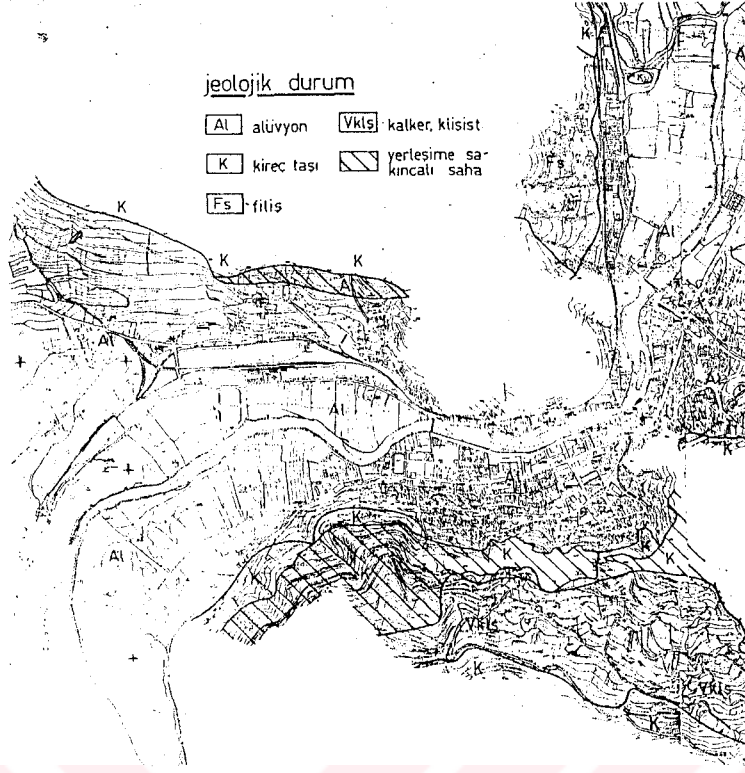
5.3.2. Jeoloji

Amasya kenti; Kuzey Anadolu Fay Hattı 'na 30km. uzaklıktadır. Zemin yapısı kalker, yeşil kayalar ve yamaç molozlarıyla alüvyondan oluşmuştur. (Şekil 5.5.) Amasya kentinin düzlük sahaları tamamen alüvyondan, yükselen yamaçlar ise molozlu çakıllı topraklardan oluşmuştur. Samsun çıkışında Tersakan çayı doğu ve batısında, Tokat çıkışı doğusunda, zemin yapısı kireçtaşıdır. (Yetman vd., 1981)

Kentin büyük bölümü I. Derece deprem bölgesi içinde yer almaktadır. Yüksek şiddetli bir deprem, Savadiye Deresi'nin güneyindeki heyelan kütlelerini harekete geçirebilir. (Brifing Raporu, 1995)

5.3.3. Toprak kabiliyeti

Amasya yerleşik dokusu VII. ve VIII. sınıf kabiliyetli topraklar üzerine kurulmuştur. Özellikle Yeşilirmak ve Tersakan nehirlerinin içerisinden aktığı vadilerin taban toprakları I. sınıf tarım toprağı özelliklerine sahiptir. Amasya'nın doğusundaki



Şekil 5.5. Amasya jeolojik durum (Yetman vd., 1981)

alanlar toprak kabiliyeti haritasına göre mera alanı niteliğindedir. Bu alanlarda parçalı topoğrafya, toprak erozyonu ile karşı karşıya kalmakta, aynı zamanda tuzlu, alkali ve taşlı toprak özelliklerini taşımaktadır. Amasya yakın çevresinde genellikle VII. ve VIII. sınıf mera, çayır ve kuru tarım niteliğine sahip topraklar bulunmaktadır. Verimli I. sınıf topraklar ise, nehir vadileri boyunca kuzeydoğu- güneybatı ve kuzeybatı yönlerinde dar şeritler halinde yayılmaktadır. (Yetman vd., 1981)

Amasya 'da %45,8 tarım toprağı, %33 orman ve fundalık alanları, %12,2 ise çayır ve mera alanları bulunmaktadır. (Ertürk, 1996)

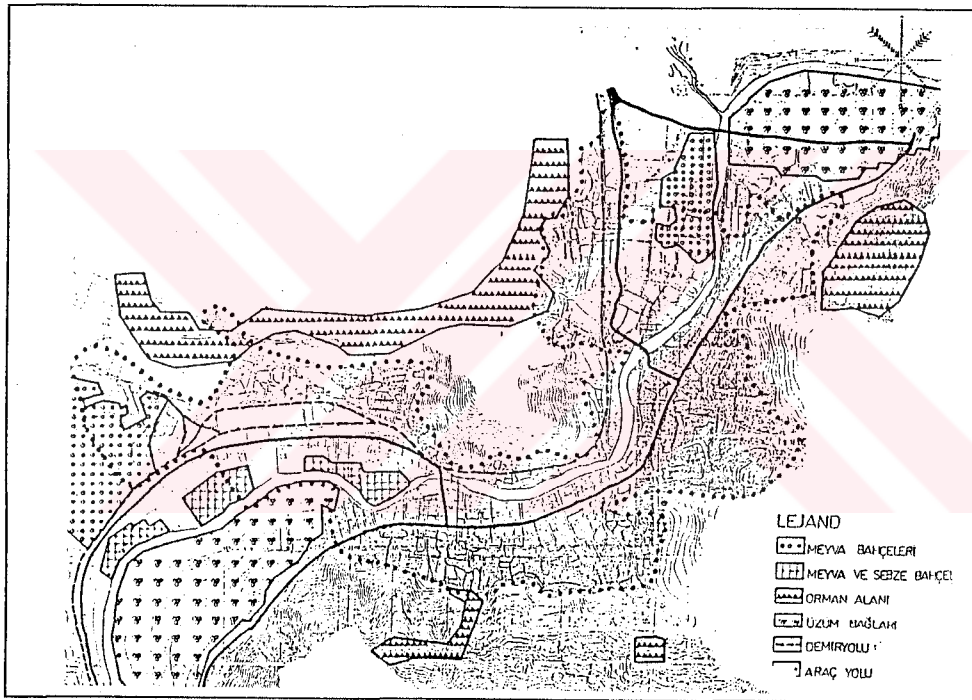
5.3.4. İklim

Amasya'da, kuzey ve güney bölgeleri ile vadi ve dağlar arasında iklim farklılıkları gözlenmektedir. Amasya; Karadeniz Bölgesi iklimi ile İç Anadolu Bölgesi, geçiş iklimi özelliklerini göstermektedir. Kışlar ılık, yazlar sıcak geçer. Kuzey Anadolu sıra dağları Karadeniz Bölgesi'ne paralel, yüksek bir set oluşturdıklarından, Karadeniz Bölgesi'nin klimatolojik etkileri çok az görülmektedir. Yağış getiren rüzgarlar kuzey-güney yönünde

Yıllık yağış ortalaması 411.6 mm. dolayındadır. (Yetman vd., 1981)

5.3.5. Flora

bölümünde Yiğitoğlu orman alanı yer almaktadır. (Yetman vd., 1981)



Şekil 5.6. Amasya bitki örtüsü (Y.T.Ü. Amasya kenti çalışması, 1992)

5.4. Ulaşım Analizi

Amasya'ya ulaşım demiryolu ve karayolu ile olmaktadır. 1930 yılında Sivas-Samsun bağlantısını sağlamak üzere inşa edilen demiryolunun Amasya'dan geçmesi, kent dışı ile ulaşım ilişkisini arttırarak, kentin canlanmasına neden olmuştur.

Amasya; Ankara- Samsun devlet karayolunun 48 km. doğusunda yer almaktadır. 45 no'lu devlet karayolu güneye doğru inerek, kentin; Tokat üzerinden doğu ve güney ilişkisini sağlar. Kenti karayoluyla kent dışına bağlayan, ekonomik ve turistik önemi büyük tek bağlantı; 48 km.'lik Ankara-Samsun devlet karayoludur.

Amasya'nın önemli merkezlere karayolu uzaklıkları aşağıda belirtilmiştir. (Yetman vd., 1981)

	Karayolu (km.)
ANKARA	332
SAMSUN	128
İSTANBUL	726
İZMİR	902
ÇORUM	92
TOKAT	116
SİVAS	222
MERZİFON	64
SULUOVA	43
ADANA	668
ANTALYA	872

Çizelge 5.1. Amasya merkezlere olan uzaklık

Kent sınırları içinde mevcut demiryollarının uzunluğu 5266m.'dir. Amasya; batı ile demiryolu bağlantısını Samsun, güney ve doğu ile demiryolu bağlantısını ise, Sivas üzerinden kurmaktadır. (Yetman vd., 1981)

5.5. Demografik Yapı

Amasya kent nüfusu 1990 sayımına göre; 357.191'dir.(Ana Britannica, 1993) Bu nüfus; Doğu Karadeniz Bölgesi içinde, %14.8'lik orana sahiptir. En büyük pay, %48.3 ile Samsun'a aittir. (Yürektürk vd., 1991)

Amasya'nın yer aldığı Doğu Karadeniz Bölgesi ülke toplam alanının %9'unu kapsamasına karşın, 1980 geçici nüfus sayımı sonuçlarına göre ülke nüfusunun %11.09'unu barındırmaktadır. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki nüfus yoğunluğu, 71.84 kişi/km² 'dir. Amasya'da nüfus yoğunluğu ise 61.22 kişi/km² 'dir. Amasya'da nüfusun % 87.7 'si yerlidir. Bu sonuç, göç oranının düşük olduğunu göstermektedir.

Amasya Nüfus Gelişmesi						
1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
257.281	285.729	307.025	322.806	341.287	358.289	357.860

Çizelge 5.2. Amasya nüfus gelişmesi

Yerleşmelerin nüfus dağılımı aşağıda gösterilmiştir.

1. Merkez ilçe	121.073
2. Merzifon.....	67.200
3. Taşova.....	56.095
4. Suluova.....	49.065
5. H. Hacıköy.....	34.944
6. Göynücek.....	21.218
7. Hamamözü.....	8.266

Kent nüfusunun %45'i şehirsiz alanlarda yaşamaktadır. 1990 yılında artan bu oran, bölge genelinde %43, ülke genelinde ise %59'dur. (Yurt Ansiklopedisi, 1982)

Amasya'da kentleşme yüzdeleri gösterilmiştir.

1960 yılı.....	% 27.4
1965 yılı.....	% 29,0
1970 yılı.....	% 31,6
1975 yılı.....	% 35,7
1980 yılı.....	% 37.5

1985 yılı.....	%42.2
1990 yılı.....	%45.0

Amasya’da nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde, ülke ve bölge yaş yapıları ile paralel bir gelişme göstermektedir. (15-64) yaş grubunun Türkiye genelinden fazla orana sahip olması, buna bağlı olarak kentte aktivitelerin artmasına yol açmıştır. (Ertürk, 1996)

Amasya Nüfus Yapısı(%)

	(0 – 14)		(15 – 64)		(65 +)	
	Amasya	Türkiye	Amasya	Türkiye	Amasya	
Türkiye						
1970	40.8	41.7	54.5	53.7	4.4	4.4
1975	40.1	40.7	55.4	54.7	4.5	4.6
1980	37.6	38.5	57.1	56.6	5.2	4.6
1985	36.0	37.1	59.4	58.9	4.6	5.9
1990	33.0	34.0	61.0	60.0	6.0	6.0

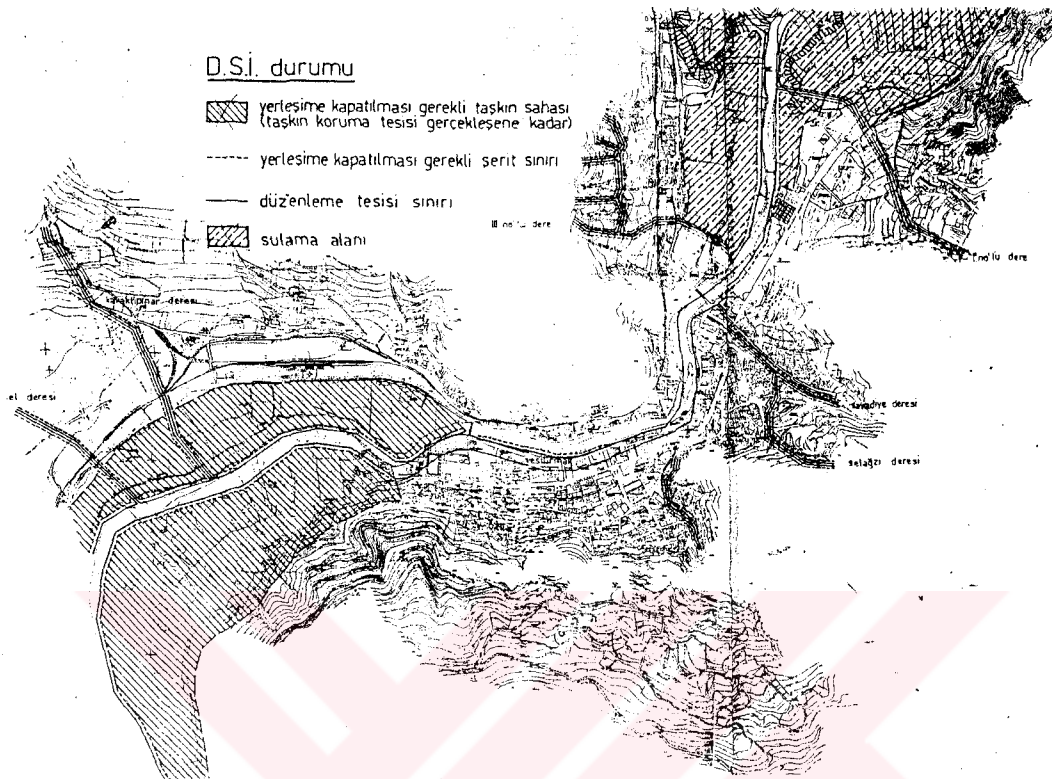
Çizelge 5.3. Amasya nüfus yapısı (Yetman vd., 1981)

5.6. Yeşilırmak Kıyısında Yapılan Düzenleme Çalışmaları

D.S.İ. projesi

Hareketli topoğrafyası nedeniyle birçok yerüstü akarsuyuna sahip Amasya’da, Devlet Su İşleri’nce proje çalışması yapılmıştır. Bu projede; Yeşilırmak üzerinde merkezin güneyinde, Üçler İlkokulu yanından devam edip, Yeşilırmak üzerinden geçen köprüden; merkezin batısındaki Künc Köprüsü’ne kadar olan bölümde rıhtım duvarları bulunmaktadır. Yeşilırmak nehrinin kent merkezinden çıktığı batı bölümünün düzenleme yapılmadan kullanıma açılması sakıncalı alanlar oluşturmuştur. Devlet Su İşleri, önerilen tüm dere yataklarının iki taraflı servis yolu olacak şekilde yerleşime kapatılmasını gerekli

görmüştür. Yerleşim alanının kuzeyinde Yeşilırmak nehri ve Tersakan çayının kenarlarında D.S.İ'ce sulanabilir tarım alanları oluşturulmuştur. (Yetman vd., 1981)

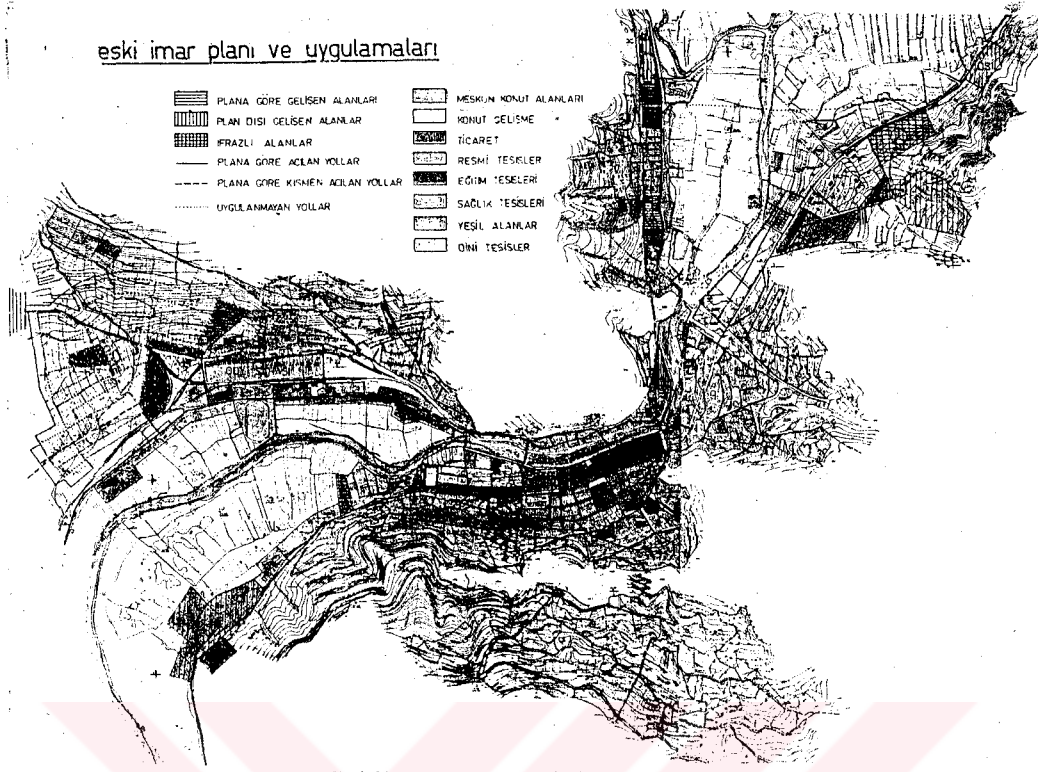


Şekil 5.7. D.S.İ. projesi (Yetman vd., 1981)

1966 yılı imar planı

1966 yılında, Y. Mimar Rauf Beyru tarafından hazırlanan imar planı, 1973 yılında il yolu geçişi için İller Bankası tarafından revize edilmiştir. Bu planda; Yeşilirmak ile Taşova yolu arasında düzenlenen alan ikinci önemli konut gelişme alanıdır.

Yaklaşık olarak tamamının ticaret olarak düzenlendiği Ziya Paşa Mahallesi'nin yanı sıra, halden başlayarak doğuya doğru yol kenarı ticaret amaçlı kullanılmıştır. Yol kenarının ticaret amaçlı kullanılması kararı, Yeşilırmak nehri kenarından kuzeye doğru giden cadde boyunca Künc Köprüsü'ne kadar korunmuştur.



Şekil 5.8. 1966 yılı imar planı

Amasya kenti koruma planı

“1992 tarihli Kültür Bakanlığı’na hazırlanan, koruma planı önerisi sit irdeleme kararlarında belirlenen alanlar, belirli kopukluklar içermektedir. Sit alanları arasında veya sit alanı ile imar planı uygulama alanı arasında, geçiş alanları bütünlük içermemektedir. Bir bütün haline getirilmesi, planlama kararlarının uygulanmasını ve dokunun algılanmasını kolaylaştıracaktır. Ayrıca değer artışının eşit bölünmesine yardımcı olacaktır. Kentsel koruma alanı; mevcut yapılaşmalar ile doğa ilişkisini içiçe yansıtabilecek ve Amasya kentini temsil ederek, kültürel peyzajın değerini ortaya koyabilecektir. Tarihsel temel üzerine oturtularak, kentin doğal ve kültürel peyzajını, tarihsel mahallelerini ve anıtsal yapılarını kapsayacaktır. Anıtsal yapıların çevrelerinde; geniş ve boş yeşil alanlar oluşturulmak yerine, tarihsel kullanım bütünlüğü içerisinde, doku ile birlikte korunmaları ve güncel yaşamdan kopmamaları sağlanacaktır. Tarihi yapıların ölçeğini örten, değerini azaltıcı blokların zaman içerisinde dokuya uyumları için gerekli önlemler alınacaktır. Belirlenen bütünlüğü koruma alanı dışındaki anıtların da çevresi ile yaşatılması için, Kentsel koruma sınırları Arkeolojik ve Doğal Sit sınırları ile desteklenmiştir. Koruma zonu; kentin

merkezindeki tarihsel karakter ile yeni yapılanmaların uyum içerisinde bulunması Amasya kenti için olumlu etkide bulunacak, uluslararası turizmin ve kent ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunacaktır. (Şekil 5.9.)

Koruma kapsamındaki alanlar :

1. Peyzaj

Doğal ve kültürel sit (Tarihi ve Arkeolojik sit)

Kale

Yeşilirmak

Meşgah (düz kaya)

2. Tarihsel yerleşim

Hatuniye

Dere

Sofular

Helkis

Şamlar

Pirinççi

Üçler

Savadiye

Gökmedrese

Hızırpaşa

3. Anıtlar ve tarihsel gelişim

Hitit

Frig

Pontus

Roma
Bizans
Danişment
Selçuk
Moğol (İlhanlı)
Eretna
Osmanlı
Cumhuriyet

Amasya turizm zonu:

Kentsel koruma alanı içerisinde yer alan turizm alanlarını içermektedir. Bu alanda turizm yoğunlaştırılarak, kentin tarihsel karakterine uyumlu, turizm ve kültürel aktiviteler geliştirilecektir. Sonuç olarak turizm, kentin ekonomik ve kültürel gelişimine katkıda bulunacaktır. (Yalçın ve Ito, 1994)

Amasya İçerişehir koruma amaçlı peyzaj ve sağlıklaştırma projesi

YABEP (Yalıboyu Evleri Projesi)

1994 yılında; Amasya Turizm Derneği çevrenin sağlıklaştırılması, geleneksel Yalıboyu evlerinin onarımı, eski dokuya yeni ve doğru yapım önerileri getirilmesi konularına çözüm üretmek üzere “YABEP” (Yalıboyu Evleri Projesi) başlatılmıştır. Valilik, belediye ve Mimarlar Odası’nın girişimleri ile oluşturulmuş proje; ulusal ve uluslararası düzeyde katkı görmektedir. (Yalçın, 1994)

YABEP kapsamında;

İçerişehir Mahallesi’nde yapılacak düzenlemelere temel oluşturması amacıyla, çizim rehberi ve prensiplerini içeren ve geleneksel dokuyu tanıtan bir el kitabı hazırlanacaktır. Bu el kitabı; basit esaslı onarım, ilave, cephe giydirme, restorasyon veya yeni yapı yapacak

olan tasarımcı, inşaatçı ve mal sahiplerini, iç mekan prensipleri ve yapı elemanları konularında bilgilendirecektir.

Genel kararlar

1. Sokaklar

- Mevcut sokak dokularında herhangi bir cephe hattı değişikliği yapılmayacaktır.
- Sokaklar tarihi süreç içerisinde kullanılan taş ile yeniden kaplanacaktır. Yeşilırmak nehrine paralel lineer iç sokak Hükümet Köprüsü'nde başlayarak, Çukur Hamam'a kadar boydan boya yöresel kesme taş parke, ikinci derece yollar içbükey eğimli yöresel granit taşlar ile Arnavut kaldırımı tarzında kaplanacaktır. Tekerlekli trafiğin yoğunlaşacağı, Meydan Köprü'den demiryolu kenarına kadar düzenlenen yol ve otopark granit kesme parke ile döşenecektir. Mevcut sokak kotu, tescilli binaların özgün giriş ve taş eşikleri seviyesine getirilecektir.
- Sokaklara sonradan eklenen tüm yaya kaldırımları sökülerek, sadece giriş taş eşikleri kullanılacaktır. Meydan Köprü'den Çukur Hamam'a kadar olan kısımda yolun güneyini tekerlekli trafikten arındırmak için seperasyon nitelikli kent mobilyası kullanılacaktır.
- Bütün altyapı çözümlenecek ve yangın muslukları konut girişlerinden 50m.'den uzak olmamak üzere yeniden düzenlenecektir.
- Tüm bahçe ve konut giriş kapıları el kitabında belirtildiği gibi ahşap olacaktır. Demir sadece, pencere, balkon ve merdiven korkuluklarında, pencere ve kapı aksamlarında kullanılacaktır.
- Bahçe giriş kapılarının tümü sundurma ile örtülecektir. Giriş kapıları, yapının özgün karakterine uygun olmalıdır. Zorunlu durumlar dışında çatılarda su olukları ve iniş boruları cephelerde gösterilmeyecektir.

- Her yapının sokak cephesine özelliklerini anlatan tek tip bir plaket konacaktır.
- Yapılar ile ilgili ticari veya farklı amaçlı panolar 1m²'den büyük olmayacak ve sokak seviyesinden 3.5 m.'den daha yükseğe yerleştirilmeyecektir. Tüm Bağımsız bölümler için bu oran geçerlidir.
- Kent mobilyalarında; tarihi dokuya uygun, yöresel malzeme ve formların kullanıldığı tasarımlar değerlendirilecektir. 1970 öncesi örneklerden esinlenerek, çağdaş kent mobilyaları oluşturulacaktır.

2. Ortak alanlar

İçerişehir'de 6 adet ortak alan düzenlenecektir.

Doğudan batıya doğru:

- Mısırlı Konağı yanı Yeşilirmak'a dikine inen yaya yolunun sonu, antik kent sur duvarı bitiminden itibaren; çay bahçeleri, nehir kenarında gezinti ve balık tutma aktivitelerine ayrılacaktır. Dikine inen çıkmaz yaya alterinin başlangıcından itibaren tekerlekli trafiğe kapatılacaktır.
- Nehir kıyısında yer alan pafta 55, ada 447, parsel 1'deki betonarme bina yıkılarak çevresindeki alan genişletilip, özellikle kafeterya, çaybahçeleri ile dinlenme alanı olarak tasarlanmalıdır. Bu alan daha çok yeşillendirilerek, tekerlekli trafiğe kapatılacaktır.
- Kuzeyde Kırk Bedel girişi, güneyde Alçak Köprü başlangıcı, doğuda Alçak Köprü yolu ve batıda Yukarı Hamam'a kadar olan bölümde; alt katlarında satış birimlerinin, üst katlarında ise büroların yer aldığı yapılar tasarlanacaktır. Bunun yanı sıra, konukevi ve konut amaçlı kullanımlara olanak verilecektir. Hatuniye Camii, Yıldız Hamam ve Hazeranlar Konağı bu alana dahildir. Yol, servis amaçlı günün belli zamanlarında

tekerlekli trafiğe açılacaktır. Ayrıca demiryolunun yanında düzenlenen yoldan, park ve servis yapılabilecektir.

- Loğ Minare ve çevresi kültür ve ticaret ağırlıklı ortak mekan olarak planlanacaktır. Çevre parsellerin bu alana bakan yüzlerinde, alt katlar satış birimleri olarak tasarlanabilir. Genellikle sanat galerileri, sergi ve kitap satış birimleri burada toplanacaktır. Alan, servis dışında tekerlekli trafiğe kapalıdır.
- Çukur Hamam arkasındaki alan ve demiryolu kenarındaki otoparkık çevresi dükkan birimleri olarak tasarlanacaktır. Meydan köprüden gelen yol güzergahı, servis dışında tekerlekli araç trafiğine kapalıdır.
- Çiçek Hatun mezarının bulunduğu alan, dinlenme ve seyir amaçlı, nehre açılan yeni bir aks olarak düzenlenecektir. Demiryolu alt geçişi ile karşısındaki geniş yeşil alan genel kullanıma açılacaktır. Yeşil alanın bir bölümünde kreş ve ilkokul planlanacaktır.

3. Trafik ve otopark

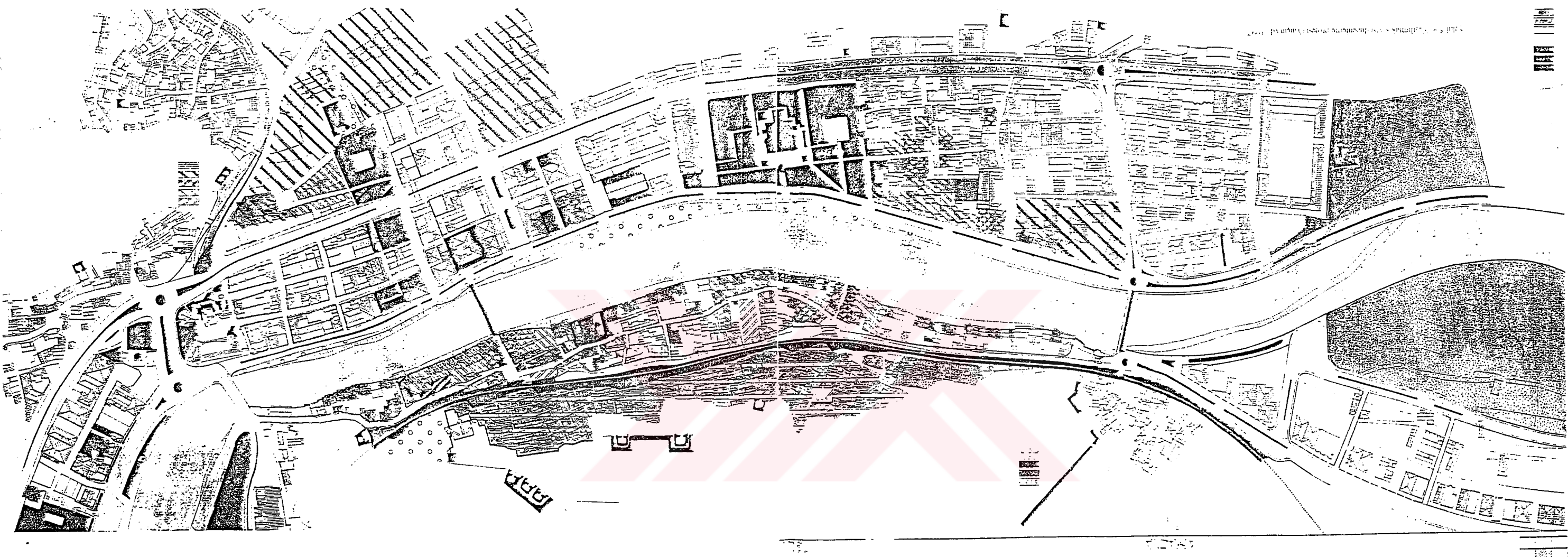
- İçerişehir’de Hükümet Köprü’den Meydan Köprü’ye kadar ve diğer köprülerden sürekli akan tekerlekli kent trafiği kaldırılacaktır. Bisiklet ve acil durumlar bunun dışındadır.
- Servis trafiği günün belli zamanlarında olacaktır.
- Sokak parkı, ancak mahalle sakinleri tarafından gündüz saatleri dışında kullanılabilir.
- Otopark alanları ücretli ve kenti gezmeye gelenlere açık olacaktır.
- Demiryolu kent içi kullanılır ise, Kırkbedel başlangıcının batısında bir ulaşım platformu tasarlanacaktır.

4. Konut

- Bütün çatılar saçaklı ve alaturka kiremit kaplı olmalıdır.
- Pencere orantıları, rehber kitapta belirtileceği gibi tasarlanacak, kesinlikle iç ve dış pervazlı olmalıdır.
- Sokağa bakan bahçe ve avlu duvarları ve sokağa bitişik yapıların zemin kat dış duvarları parselin sokak cephesi hattı üzerinde olacaktır.
- Çatı üstü veya diğer cephe elemanlarında herhangi bir bakış noktasından görülebilen; güneş enerjisi, çanak anten ve benzeri metal teçhizatın yerleştirilmesi engellenecektir.
- Mevcut parsellerde TAKS ve KAKS oranları rehber kitapta belirtilecek ve uygunsuz kat kazanımları önlenecektir. Yapılar, tescilli yapıların kotunda olacaktır. Tescilli yapılara kat ilavesi yapılamaz; ancak, restitüsyon projesinde belirtilen özgün durumuna getirilir.
- İçerişehir Yalıboyu Evleri tipolojisi gereği yeni yapılanmalarda; parsel uygun ise, ortası avlulu, nehir ve yol kenarında olmak üzere iki ayrı yapı veya yine avlulu birleşik iki yapı yapılması esastır. İç sokak kuzeyinde ise sokak cepheli yeni yapılanmalarda, giriş üstü ara kat ve tüm parsellerde birer aks atlayarak şahnişirin yapılabilir.
- Tescilli anıtsal yapılar dışında kalan yapılara yapılacak herhangi bir inşaat izni için yapının dokuya uygun hale getirilmesi esastır.

5. Gecekondular

Arkeolojik kazılar başlayana kadar demiryolu üstündeki gecekondularda oturanlardan yeni bloklara geçmek isteyenlerin terk ettikleri evlerden çam- kereste olanlar sağlıklı hale getirilerek, belediye kira evleri olarak kullanımlarına devam edilmelidir. Bu alandaki



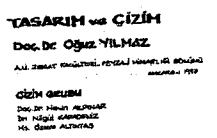
altyapı ve yapı düzenlemeleri çevresel değeri arttıracaktır. Tepede yer alan Kızlar Sarayı ve Kaya Mezarları çekici unsurlardır.

6. Yeşilırmak'ın güney kıyısı

- Tüm bulvar boyunca ve alt kotta yer alan nehir yatağı kenarında ağaçlandırılmanın tamamlanması gereklidir.
- Görsel kirlenmeyi önlemek için; her ticari işletmenin toplam 1m²'den büyük ve sokak seviyesinden 6m. 'den daha yükseğe ticari işletme levhası asılamayacaktır. Büro levhaları bina girişindeki tek bir panoda toplanacak ve her birim için maximum 0.25 m² olacaktır.
- Bakış noktalarından, özellikle İçerişehir'den görülen tüm metal elemanların kaldırılması, zorunlu olanların ise minimuma indirilmesi ve bakımlı olması gereklidir.
- Yeni yapılanmalar 10.50m 'den yüksek olmayacaktır. Ancak, 3m.'den yüksek olmayan ilave katlar cepheden 4m. geride inşa edilerek seyir terasları elde edilebilir.
- Tüm altyapı işleri tamamlanmalıdır.
- Bulvar kenarındaki büfelerin kaldırılacaktır. Sadece, seyyar satıcılar belirli yerleri günübirlik işgal edebilirler.

Yeşilırmak promenad düzenlemesi

Yeşilırmak nehrinin düzensiz akışı sonucu taşıdığı alüvyonlar, kıyıda bir alan oluşturmuştur. Nehrin akışını düzenlemek amacı ile, bu alana müdahale edilmiş ve kıyı düzenleme projesi kapsamına alınmıştır. Alan, üst kottaki gezinti yolunun devamı olarak rekreasyon amaçlı kullanımlara yönelik olarak düzenlenecektir. (Şekil 5.10.)



Şekil 5.10. Yeşilırmak promenade düzenlemesi (Yılmaz, 1997)

5.7. Yeşilırmak Kıyı Mekanında Alan Kullanımı

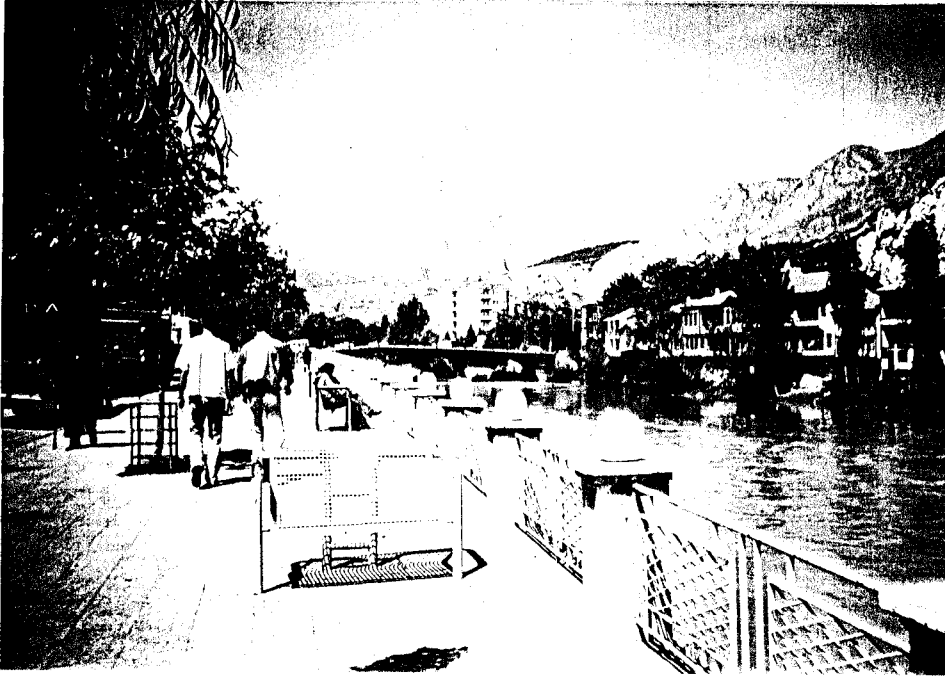
Yeşilırmak nehri mevcut kıyı düzenlemesinin, tarihsel ve kültürel açıdan zengin Amasya kentinin özelliklerini ortaya çıkaracak nitelikte olmadığı gözlenmektedir.

Nehir, kentte yerleşimi belirlemektedir. Yürüyüş yolunun çok altında akan nehir insanlarla görsel ilişki kurmaktadır. Yeşilırmak kıyı dokusunun en önemli birimi olan tarihi Yalıboyu evleri, nehrin kuzey kıyısında, nehre çıkma yapacak biçimde konumlanmıştır. (Şekil 5.11.)



Şekil 5.11. Yalıboyu evlerinden görünüş

Yeşilırmak nehrinin güney kıyısı, yürüyüş yoluna ayrılmıştır. Kıyı mekanında tek yönlü kıyı kullanımı ve Yalıboyu'na yönelen manzara etkisi bulunmaktadır. Nehrin güney kıyısı; çevre yaşayanlarının dinlenmek, yürüyüş yapmak amacıyla geldiği ve nehri hissettiği alan olarak değerlendirilmektedir. Bu alanda yapılan düzenleme, parke taştan oluşturulmuş yürüyüş yolu ile sınırlı kalmaktadır. (Şekil 5.12.) Kıyı boyunca devam eden araç trafiği insanların kıyıda gezmelerini engellemektedir. Park eden araçlar yürüyüş yolunun daralmasına ve kıyının rahat algılanamamasına sebep olmaktadır.



Şekil 5.12. Kıyı yürüyüş yolu



Şekil 5.13. Kıyı yürüyüş yolundan görünüş

Kıyı mekanında sosyal aktivitelerin gerçekleşebileceği mekanlar yetersizdir. Her yaş grubunun toplandığı kıyı mekanında, bu yoğunluğu karşılayacak düzenlemeler bulunmamaktadır. Restoran ve kafeteryalar kıyı boyuna paralel caddede konumlanmıştır.

Kıyıda, iki çaybahçesi ve satış birimleri bulunmaktadır. Bunlar, karşı kıyıdaki tarihi doku ile uyumsuz bir görünüm oluşturmaktadır.

Nehir kıyısına çeşitli yönlerden ulaşılmaktadır. İnsanlar her noktadan yaya olarak alana ulaşabilmektedirler. İstasyon yolu, Hükümet köprüsü, Madenüs köprü ve meydan sık kullanılan ulaşım akslarıdır.



Şekil 5.14. Yeşilirmak genel görünüş

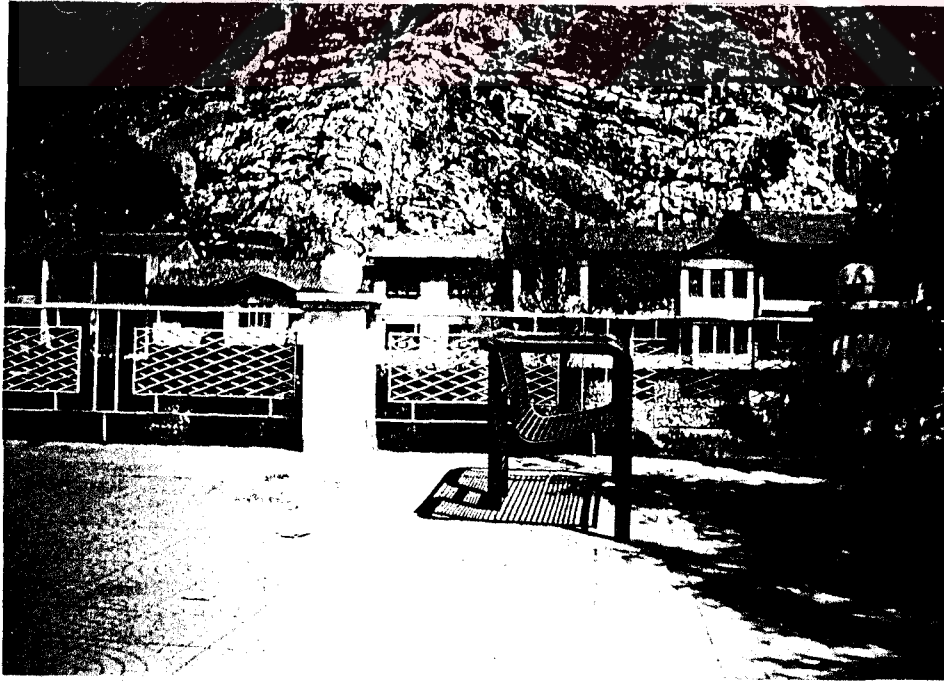
Yeşilirmak kıyısındaki insanların büyük çoğunluğunu Amasya'da yaşayanlar oluşturmaktadır. Kıyı; kent merkezinde ulaşım aksı, ticari merkez, eğlence ve dinlenme mekanları fonksiyonlarını aynı anda barındırabilmektedir. Kıyıda hafta sonları gezinti amaçlı kullanım ağırlıktadır.

Nehir kıyısında yer alan kent mobilyaları; yetersiz ve kent kimliğiyle uyumsuzdur. Gezinti yolunda konumlanmış oturma elemanları, metalden yapılmıştır. Bunlar, manzaraya yönelecek biçimde yerleştirilmemiştir. (Şekil 5.15.) Oturma elemanlarının sayısı nehir kıyısındaki insan yoğunluğunu karşılamamaktadır. Kıyı yürüyüş yolu boyunca yerleşen büfeler ve telefon kulüpleri, Yalıboyu evlerinin algılanmasına engel oluşturmaktadır.

(Şekil 5.17.) Yalıboyu evlerinin bulunduğu kuzey kıyısında yeterli aydınlatma yapılmıştır. Kayalıklarda yer alan Kral mezarları ve tarihi evler gece de hissedilmektedir.



Şekil 5.15. Yeşilirmak kıyısında oturma elemanları

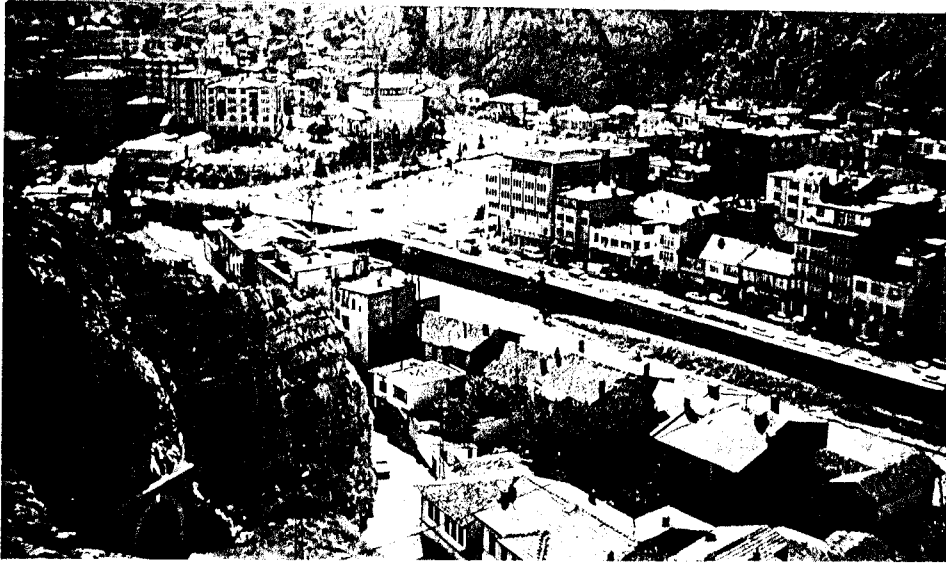


Şekil 5.16. Kıyıda yer alan oturma elemanları



Şekil 5.17. Yeşilirmak kıyısında satış birimleri

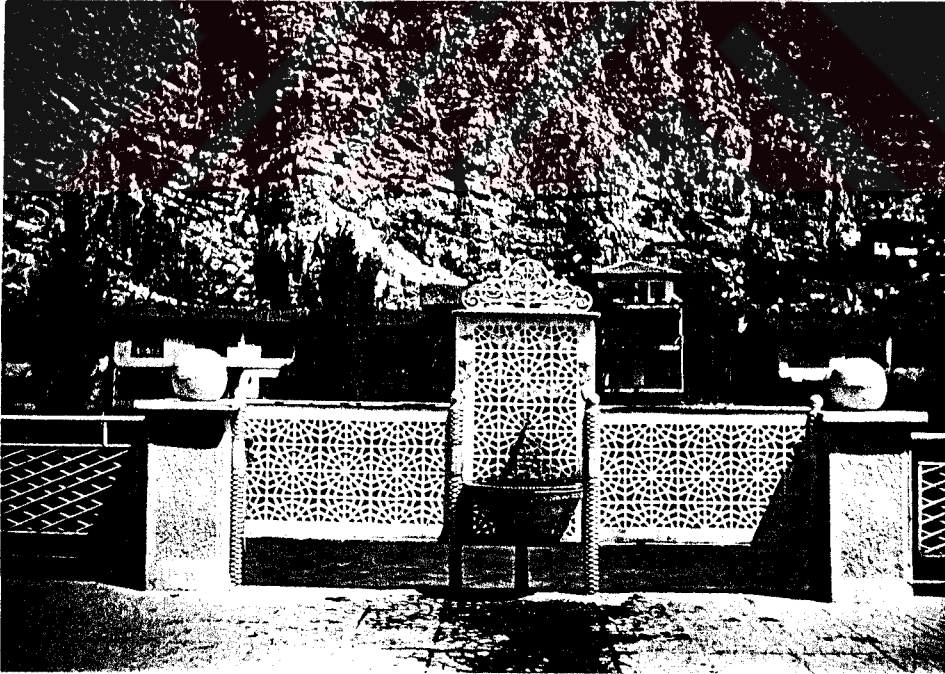
Yeşilirmak kıyısını düzenlemeye yönelik girişimler bulunmaktadır. Yalıboyu evlerini koruma amaçlı projeler hazırlanmış ve uygulamaya konmuştur. Kıyı mekanının alt kotunda, nehir akışını düzenleme çalışmaları sonucunda oluşan alanın değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu alanın ikinci bir gezinti alanı ve sosyal mekan olarak düzenleme çalışmaları başlatılmıştır. Yeşilirmak kıyı mekanının, merkez dışında kalan bölümünde düzenleme çalışmaları yapılmamıştır.



Şekil 5.18. Yeşilirmak kıyısı genel görünüş



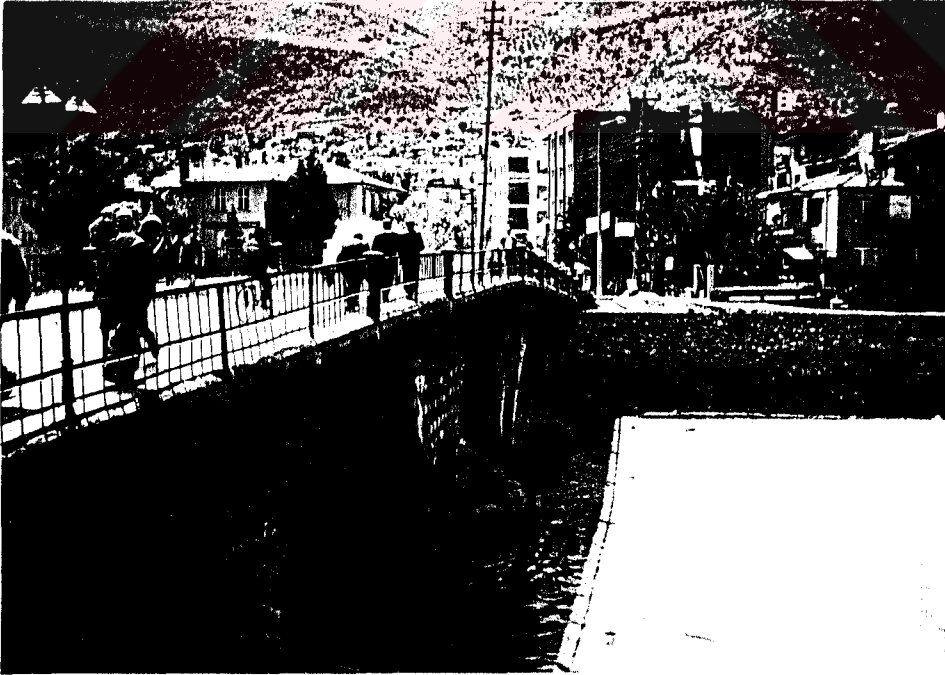
Şekil 5.19. Kıyıda yer alan kent mobilyaları



Şekil 5.20. Yeşilırmak kıyısında su ögesi



Şekil 5.21. Kıyı boyunda turistik amaçlı ulaşım



Şekil 5.22. Meydan köprüsü

5.8.Yeşilırmak Kıyı Mekanında Kullanıcı-Mekan İlişkisinin İncelenmesi

5.8.1. Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Sosyal Yönden Değerlendirilmesi

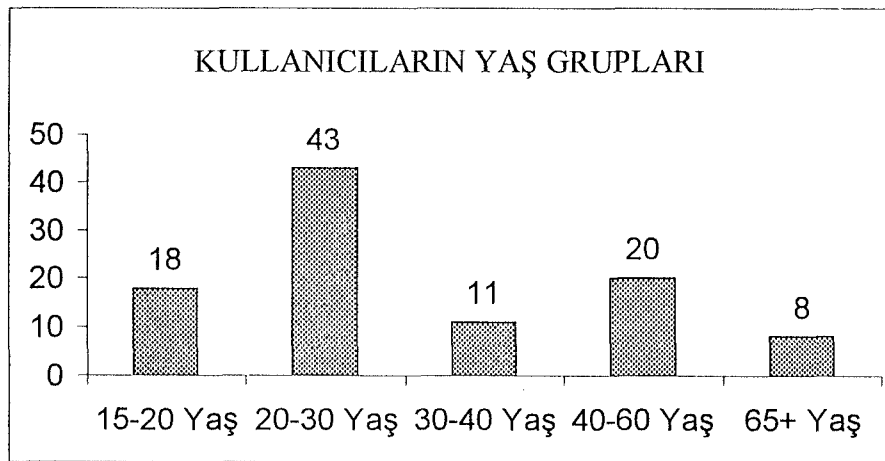
Araştırmanın bu ilk bölümünde araştırmaya katılan kullanıcıların sosyal yönden değerlendirmesi yapılmıştır. Bu bölümde kullanıcılara yaş, cinsiyet, eğitim durumu ve meslekleri hakkında sorular yöneltilmiş ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

Kullanıcıların yaş gruplarına göre değerlendirilmesi

Çizelge 5.4. Alanın kullanıcılarının yaş grupları

CEVAP	SAYI
15-20 Yaş	18
20-30 Yaş	43
30-40 Yaş	11
40-60 Yaş	20
65+ Yaş	8
Toplam	100

Alanın kullanıcıları %43 oranla 20-30 yaş arası, %20 oranla 40-60 yaş arası, %18 oranla 15-20 yaş arası, %11 oranla 30-40 yaş arası, %8 oranla 65 yaş ve üzerindedir. Alan kullanıcılarının daha çok genç yaş grubu olduğu görülmektedir.

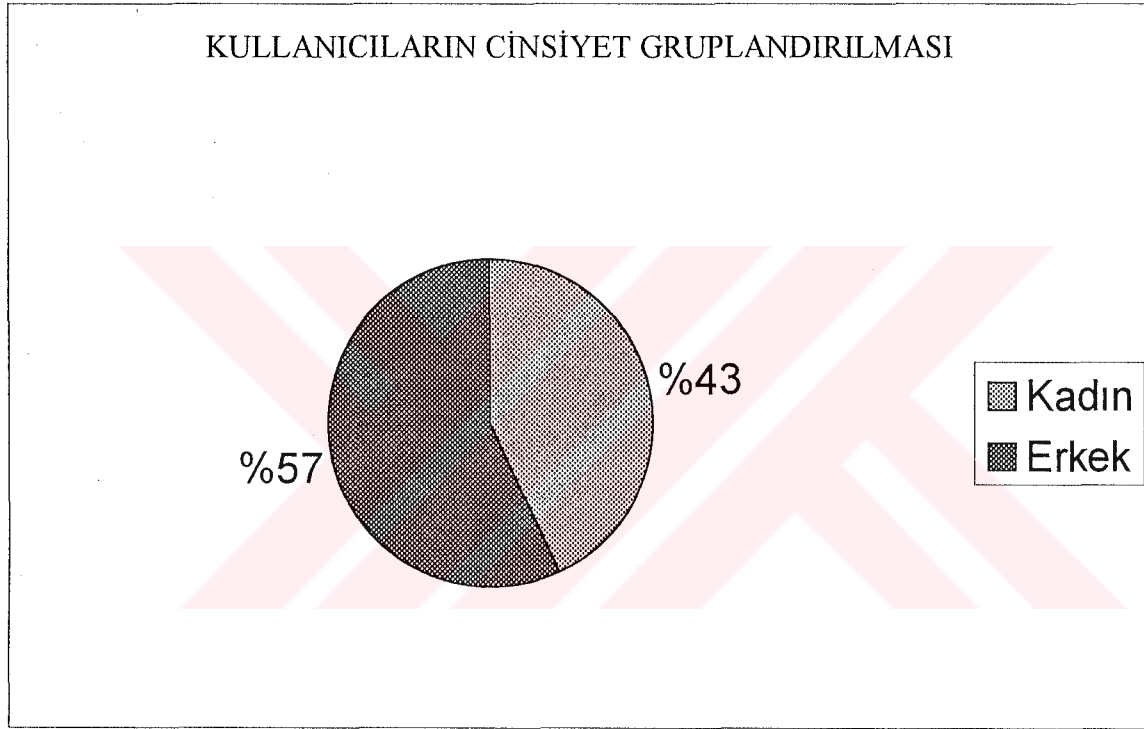


Şekil 5.23. Alanın kullanıcılarının yaş grupları

Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

Çizelge 5.5. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

CEVAP	SAYI
Kadın	43
Erkek	57
Toplam	100



Şekil 5.24. Alanın kullanıcılarının cinsiyet dağılımı

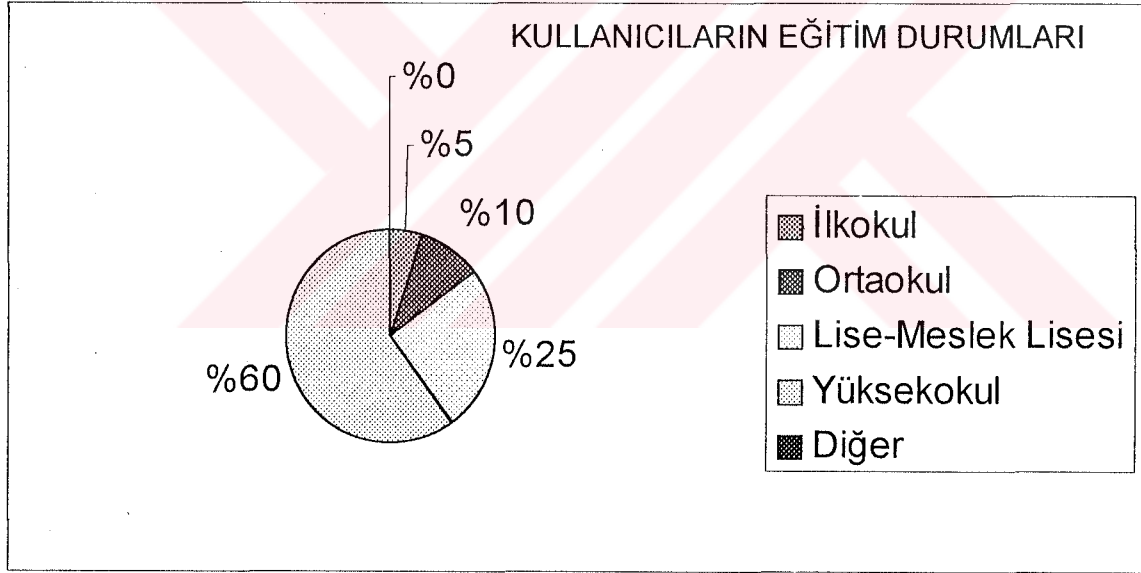
Araştırma için %57 oranla erkek kullanıcı, %43 oranla bayan kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır.

Kullanıcıların eğitim durumlarının değerlendirilmesi

Çizelge 5.6. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları

CEVAP	SAYI
İlkokul	5
Ortaokul	10
Lise-Meslek Lisesi	25
Yüksekokul	60
Diğer	0
Toplam	100

Kullanıcıların eğitim durumlarının değerlendirilmesinde, %60 oranla kullanıcılar yüksekokul, %25 oranla lise, %10 oranla ortaokul, %5 oranla ilkokul eğitimi almışlardır.



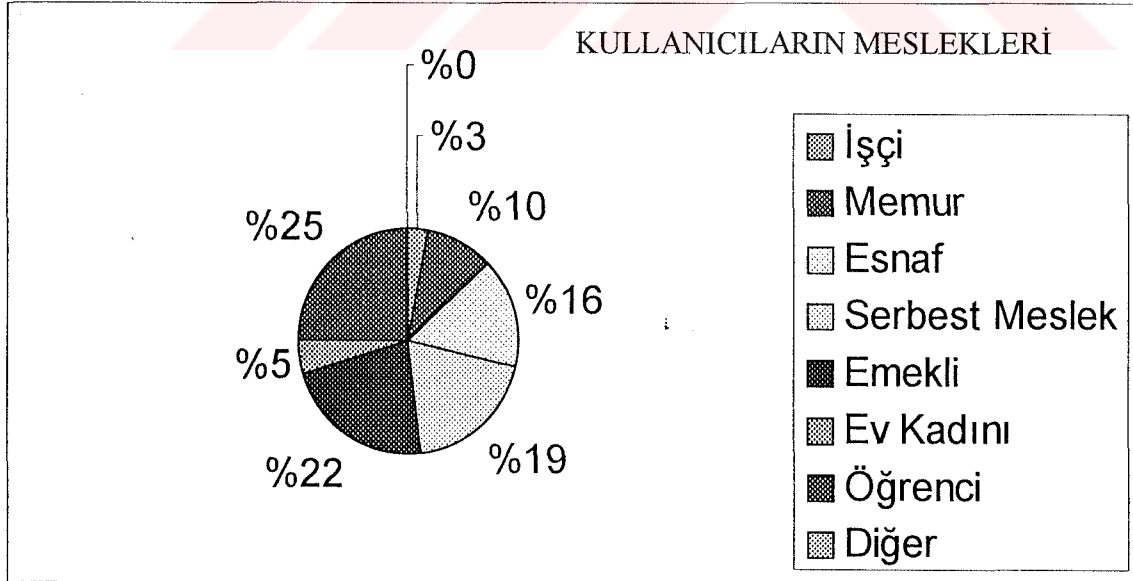
Şekil 5.25. Alanın kullanıcılarının eğitim durumları

Kullanıcıların mesleklerine göre değerlendirilmesi

Araştırma alanına hangi meslek dallarından kullanıcıların geldikleri saptanmaya çalışılmıştır. Kullanıcıların %25'i öğrencilerdir. %22'si emekli, %19 'u serbest meslek sahibi, % 16 'sı esnaf, %10 'u memur, %5 'i ev kadını, %3 'ü işçidir. Alan her yaş ve meslek grubundan insan tarafından kullanılmaktadır.

Çizelge 5.7. Kullanıcıların meslek dağılımı

CEVAP	SAYI
İşçi	3
Memur	10
Esnaf	16
Serbest Meslek	19
Emekli	22
Ev Kadını	5
Öğrenci	25
Diğer	0
Toplam	100

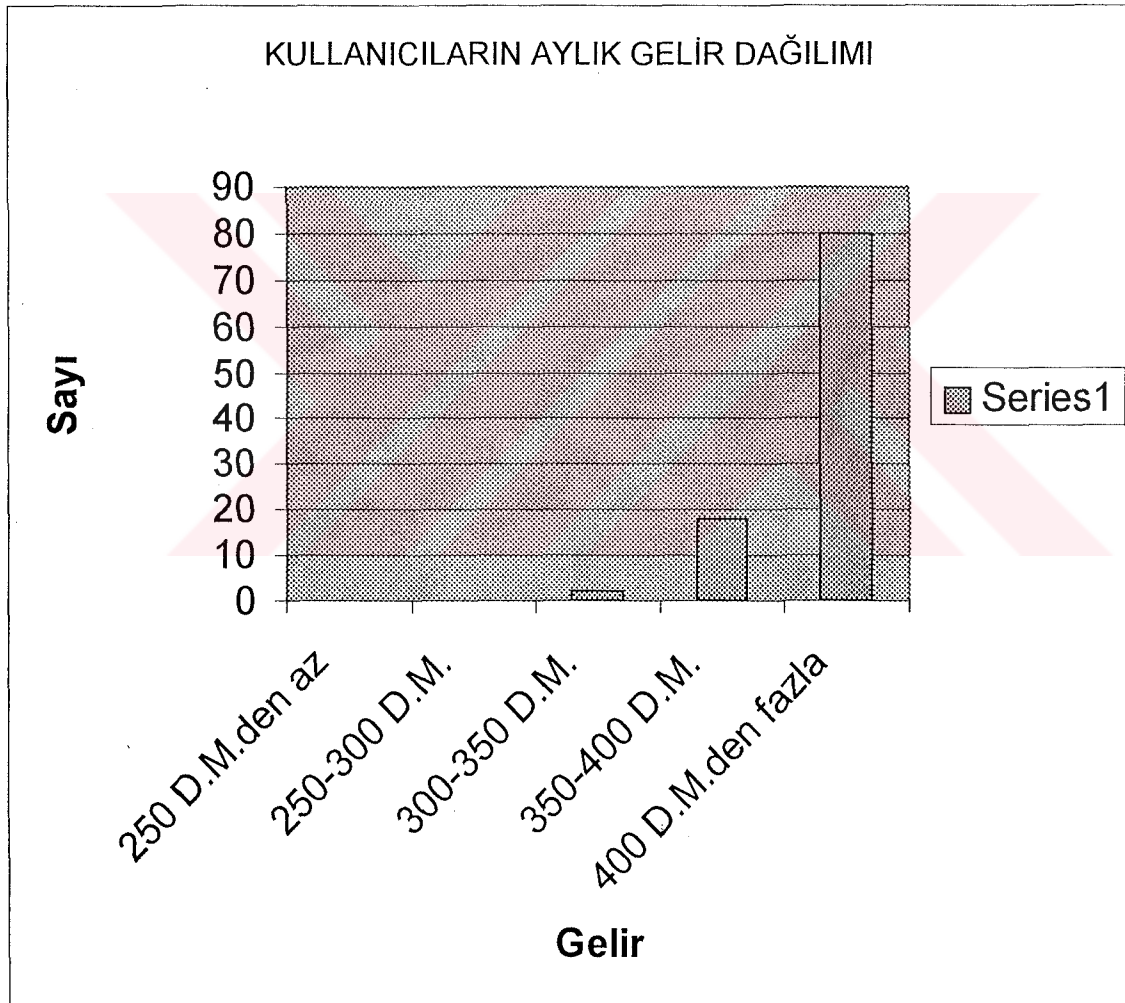


Şekil 5.26. Kullanıcıların meslek dağılımı

Kullanıcıların aylık gelirlerine göre değerlendirilmesi

Tablo 5.8. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı

CEVAP	SAYI
250 D.M.den az	0
250-300 D.M.	0
300-350 D.M.	2
350-400 D.M.	18
400 D.M.den fazla	80
Toplam	100



Şekil 5.27. Kullanıcıların aylık gelir dağılımı

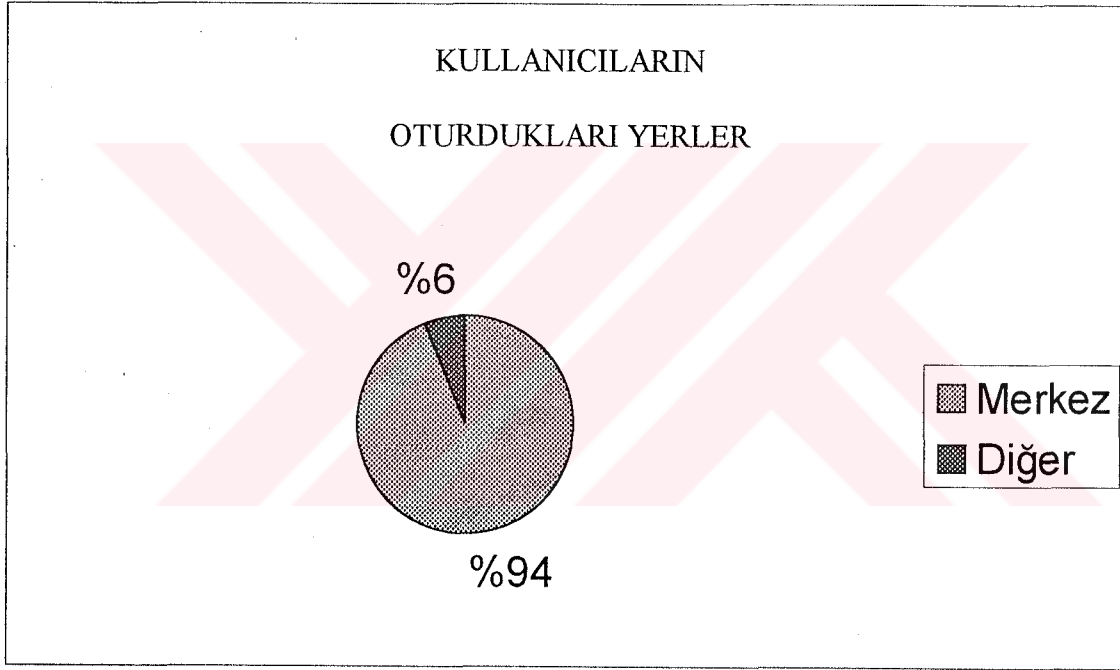
Kullanıcıların % 80'i 400 DM'den fazla, %12'si 350-400 DM arası, %8'i 300-350 DM arası gelir sahibi oldukları saptanmıştır.

5.8.2. Araştırma Alanının Etki Alanı Açısından Değerlendirilmesi

Kullanıcıların oturdukları yerlerin saptanması

Çizelge 5.9. Kullanıcıların oturdukları yerler

CEVAP	SAYI
Merkez	94
Diğer	6
Toplam	100



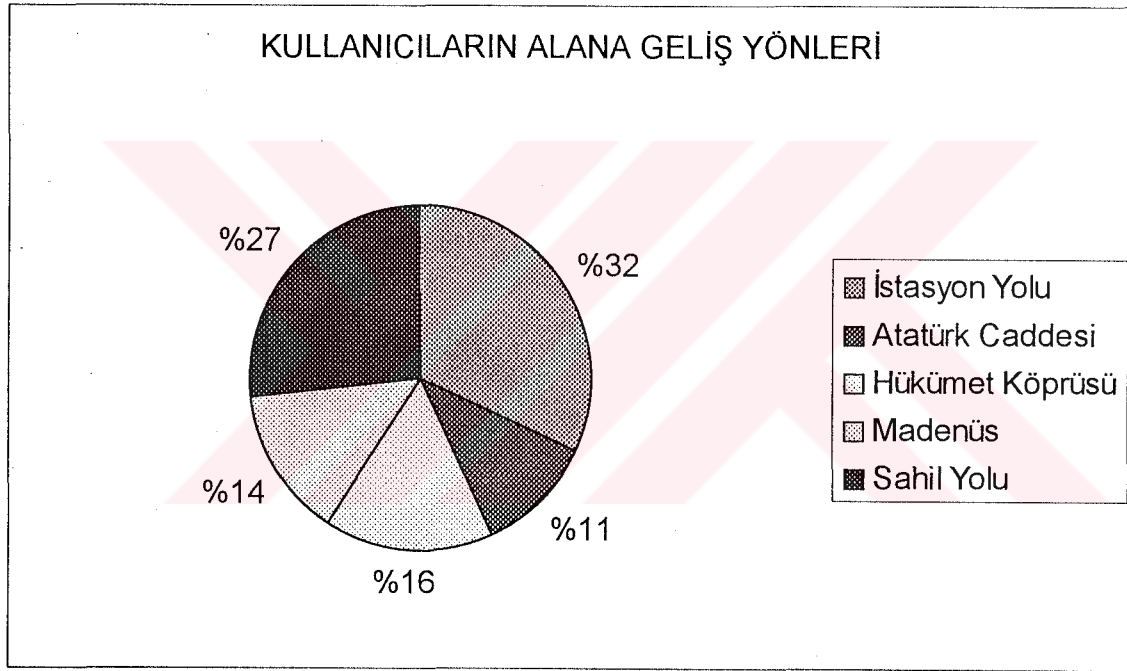
Şekil 5.28. Kullanıcıların oturdukları yerler

Araştırma alanındaki kullanıcıların, %94'ü merkezde, %6'sı merkez dışında oturduklarını belirtmişlerdir.

Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönünün belirlenmesi

Çizelge 5.10. Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri

CEVAP	SAYI
İstasyon Yolu	32
Atatürk Caddesi	11
Hükümet Köprüsü	16
Madenüs	14
Sahil Yolu	27
Toplam	100



Şekil 5.29. Kullanıcıların araştırma alanına geliş yönleri

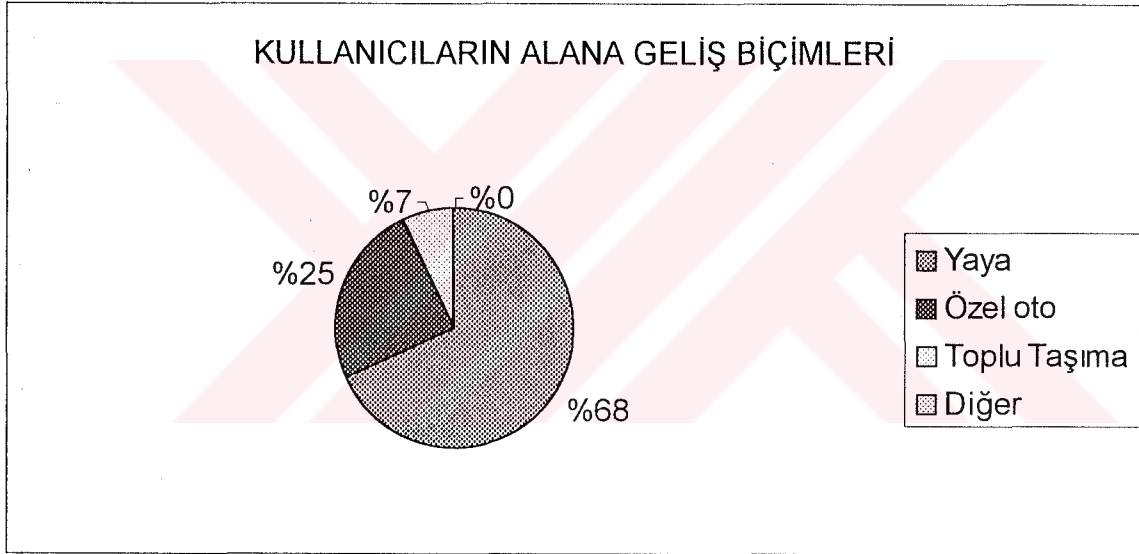
Kullanıcıların %32'si İstasyon yolundan, %27'si Sahil Yolu üzerinden, %16'sı Hükümet Köprüsü yönünden, %14'ü Madenüs Köprüsü yönünden, %11'i Atatürk Caddesi üzerinden kıyı mekanına gelmektedirler.

5.8.3. Kullanıcıların Alana Geliş Biçimlerinin Saptanması

Kullanıcıların alana geliş biçimleri

Çizelge 5.11. Kullanıcıların alana geliş biçimleri

CEVAP	SAYI
Yaya	68
Özel oto	25
Toplu Taşıma	7
Diğer	0
Toplam	100



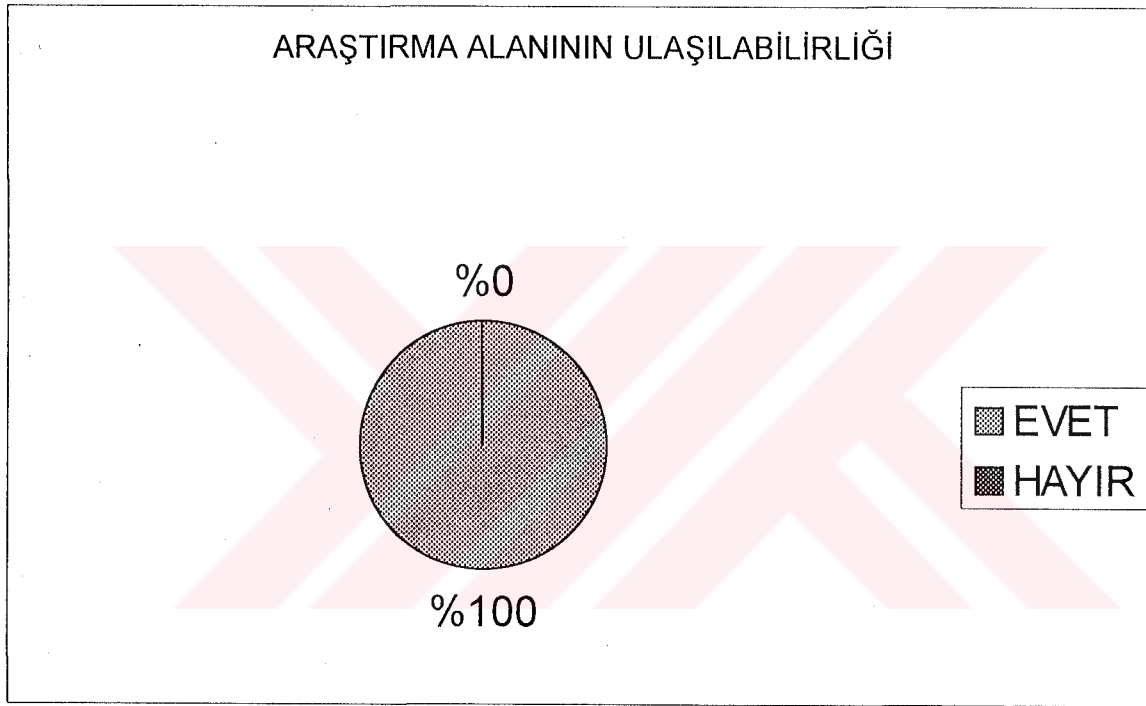
Şekil 5.30. Kullanıcıların alana geliş biçimleri

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %68'i yaya olarak gelmektedir. Kullanıcılar %25'lik oranla özel oto, %7'lik oranla toplu taşıma araçlarıyla araştırma alanına gelmektedirler.

Araştırma alanının ulaşılabilirliği

Çizelge 5.12. Araştırma alanının ulaşılabilirliği

CEVAP	SAYI
Evet	100
HAYIR	0
Toplam	100



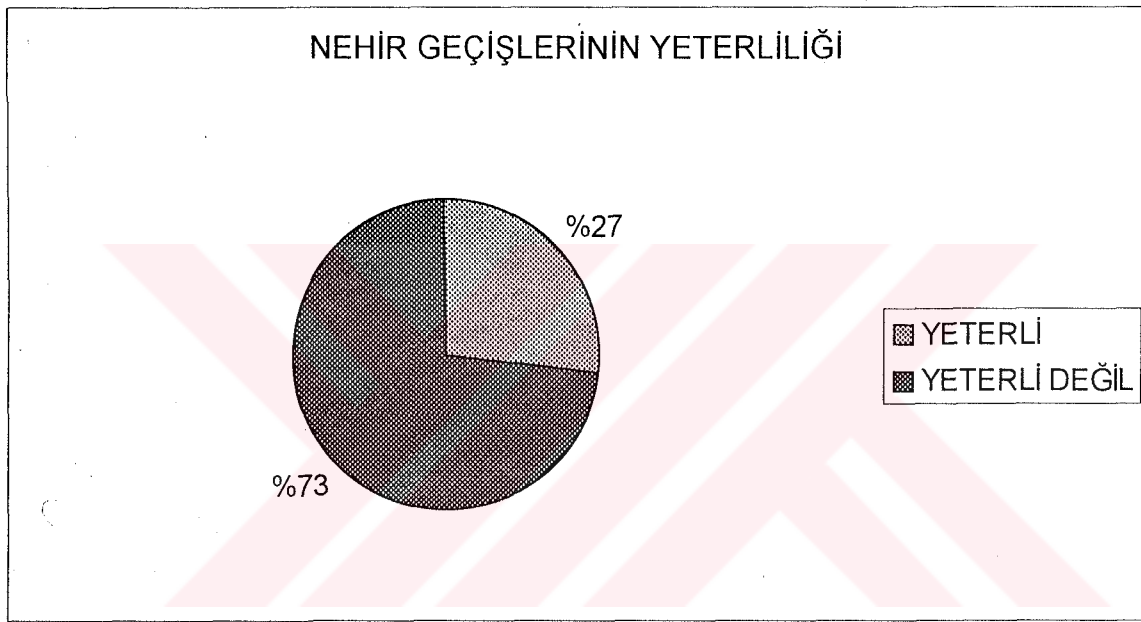
Şekil. 5.31. Araştırma alanının ulaşılabilirliği

Araştırma alanına gelen kullanıcıların tümüⁱ alana rahatlıkla ulaşabildiklerini belirtmişlerdir.

Araştırma alanının geçiş yeterliliğinin saptanması

Çizelge 5.13. Araştırma alanının geçiş yeterliliği

CEVAP	SAYI
YETERLİ	27
YETERLİ DEĞİL	73
Toplam	100



Şekil 5.32. Araştırma alanının geçiş yeterliliği

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %73'ü nehir geçişlerinin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcıların %27'si nehir geçişlerini yeterli bulmaktadır.

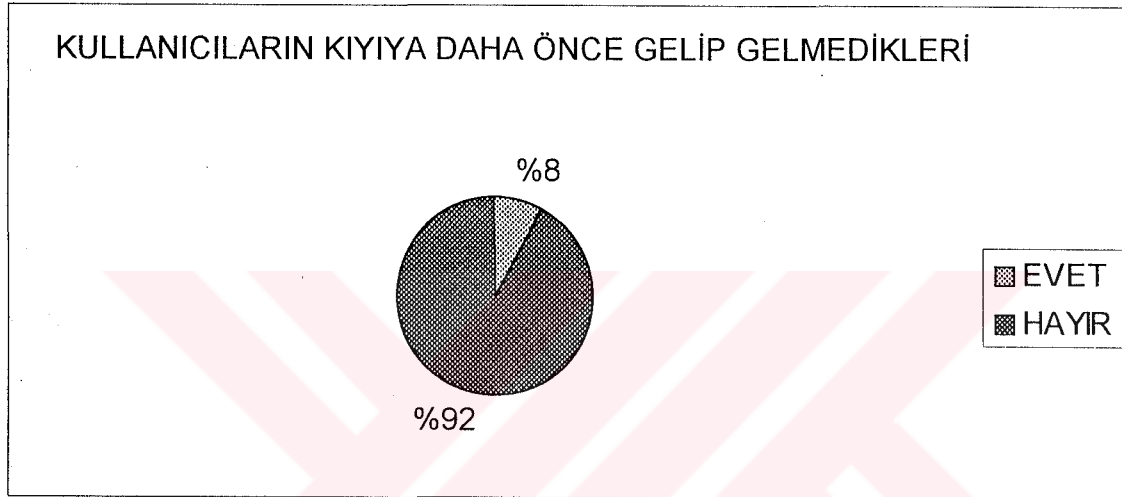
5.7.4. Araştırma Alanının Kullanım Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi

5.7.4.1. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmediklerinin saptanması

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %92'si kıyıya ilk defa gelmediklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %8'inin kıyı mekanına ilk defa geldiği belirlenmiştir.

Çizelge 5.14. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri

CEVAP	SAYI
EVET	8
HAYIR	92
Toplam	100

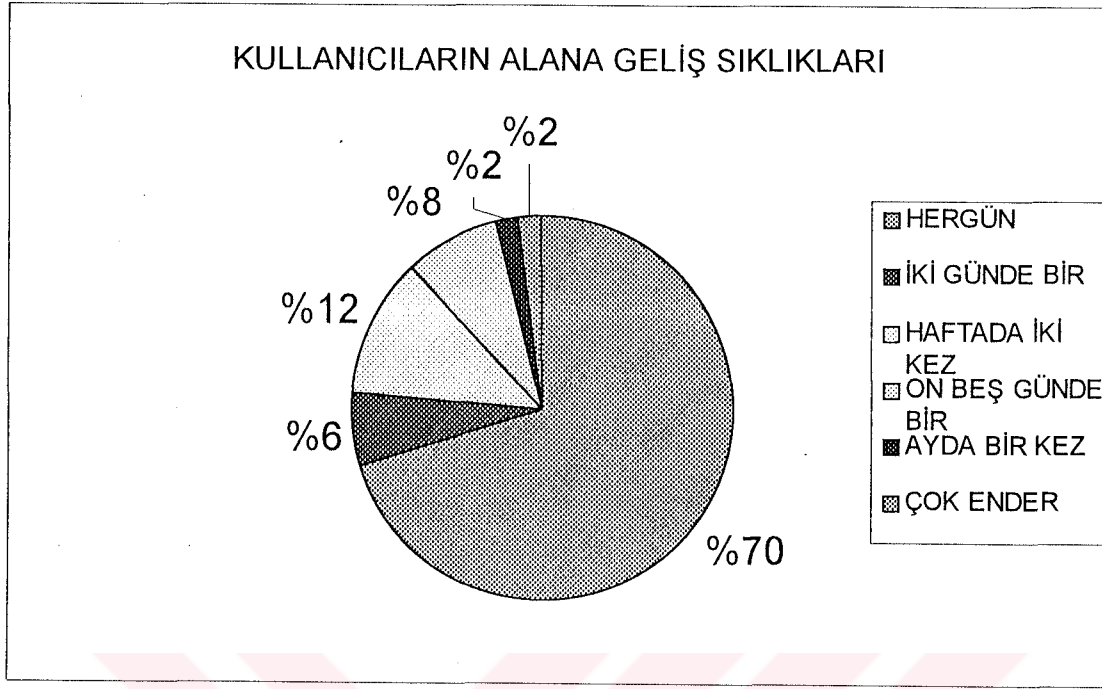


Şekil 5.33. Kullanıcıların kıyıya daha önce gelip gelmedikleri

Kullanıcıların araştırma alanına geliş sıklıklarının saptanması

Çizelge 5.15. Kullanıcıların araştırma alanına geliş sıklıkları

CEVAP	SAYI
HERGÜN	70
İKİ GÜNDE BİR	6
HAFTADA İKİ KEZ	12
ON BEŞ GÜNDE BİR	8
AYDA BİR KEZ	2
ÇOK ENDER	2
Toplam	100



Şekil 5.34. Kullanıcıların alana geliş sıklıkları

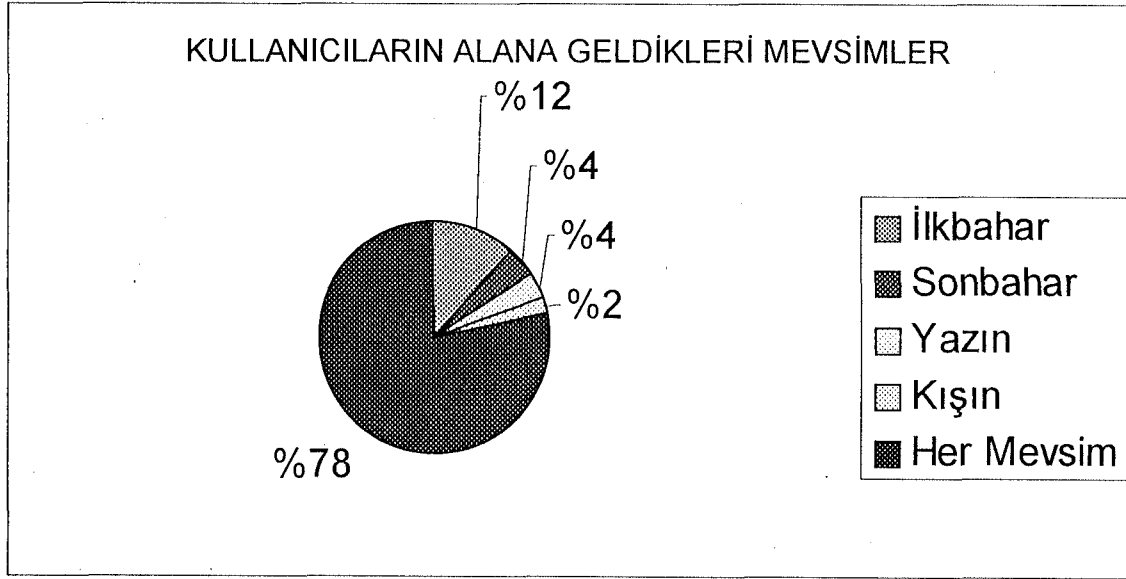
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %70'i her gün geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %12'sinin haftada 2 kez, %8'inin 15 günde bir, %6'sının iki günde bir, %2'sinin ayda bir kez, %2'sinin çok ender geldikleri belirlenmiştir.

Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsim ve zamanların saptanması.

Çizelge 5.16a. Kullanıcıların araştırma alanına geldikleri mevsimler

CEVAP	SAYI
İlkbahar	12
Sonbahar	4
Yazın	4
Kışın	2
Her Mevsim	78
Toplam	100

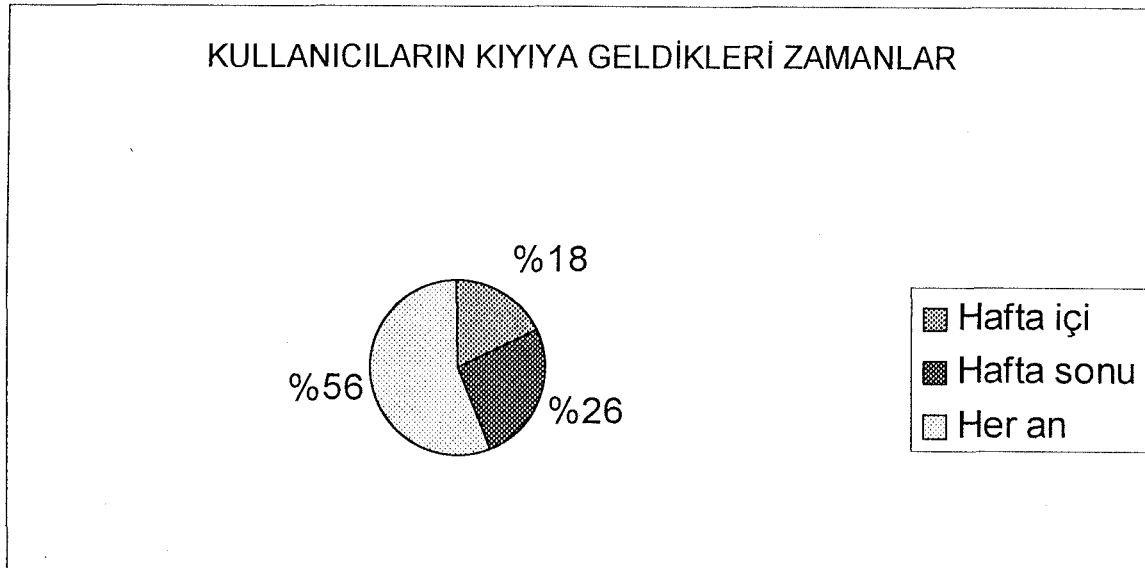
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %78'i her mevsim geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %12'si ilkbaharda, %4'ü sonbaharda, %4'ü yazın, %2'si kışın gelmeyi tercih ettiklerini belirtmişlerdir.



Şekil.5.35a. Kullanıcıların alana geldikleri mevsimler

Çizelge 5.16b. Kullanıcıların alana geldikleri zamanlar

CEVAP	SAYI
Hafta içi	18
Hafta sonu	26
Her an	56
Toplam	100



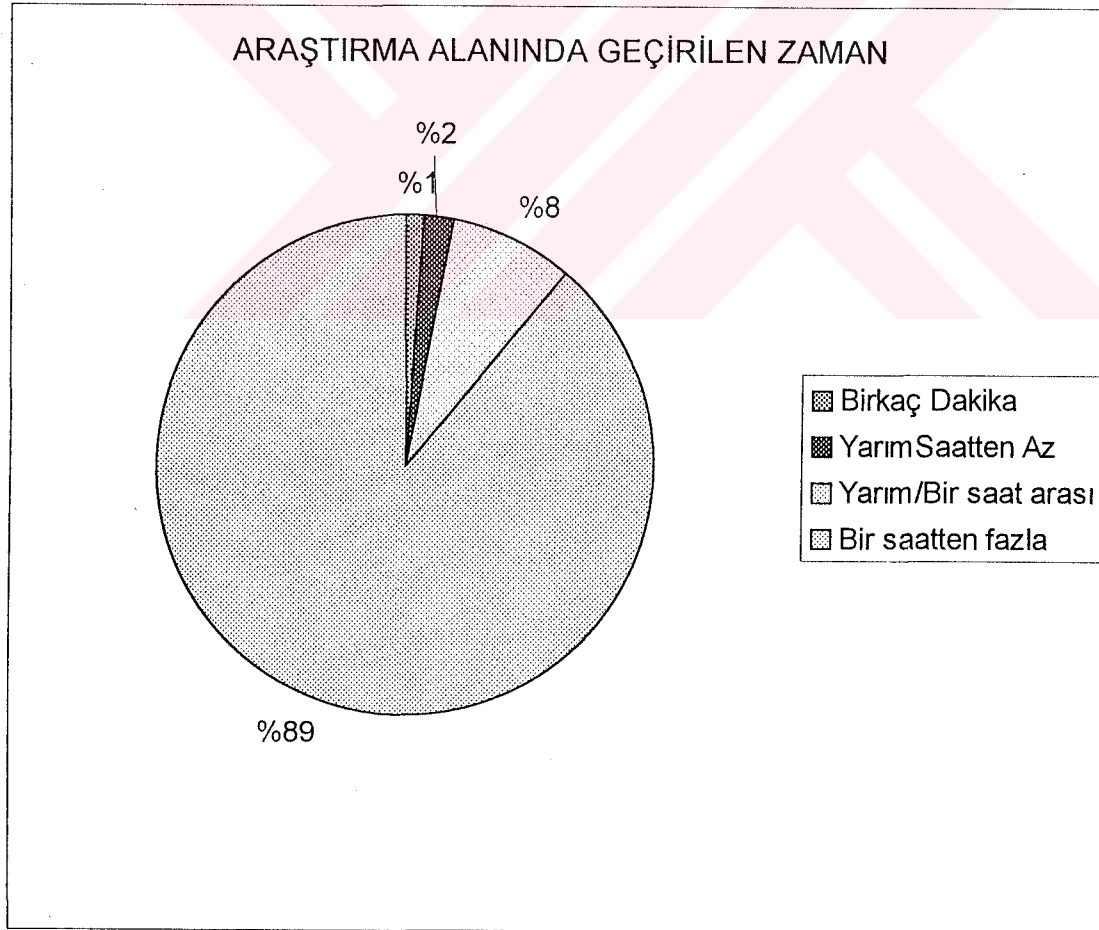
Şekil 5.35b. Kullanıcıların kıyıya geldikleri zamanlar

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %56'sı alana her an geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %26'sının hafta sonu, %18'inin hafta içi araştırma alanına geldikleri saptanmıştır.

Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zamanın saptanması

Çizelge 5.17. Kullanıcıların araştırma alanında geçirdikleri zaman

CEVAP	SAYI
Birkaç Dakika	1
YarımSaatten Az	2
Yarım/Bir saat arası	8
Bir saatten fazla	89
Toplam	100



Şekil 5.36. Araştırma alanında geçirilen zaman

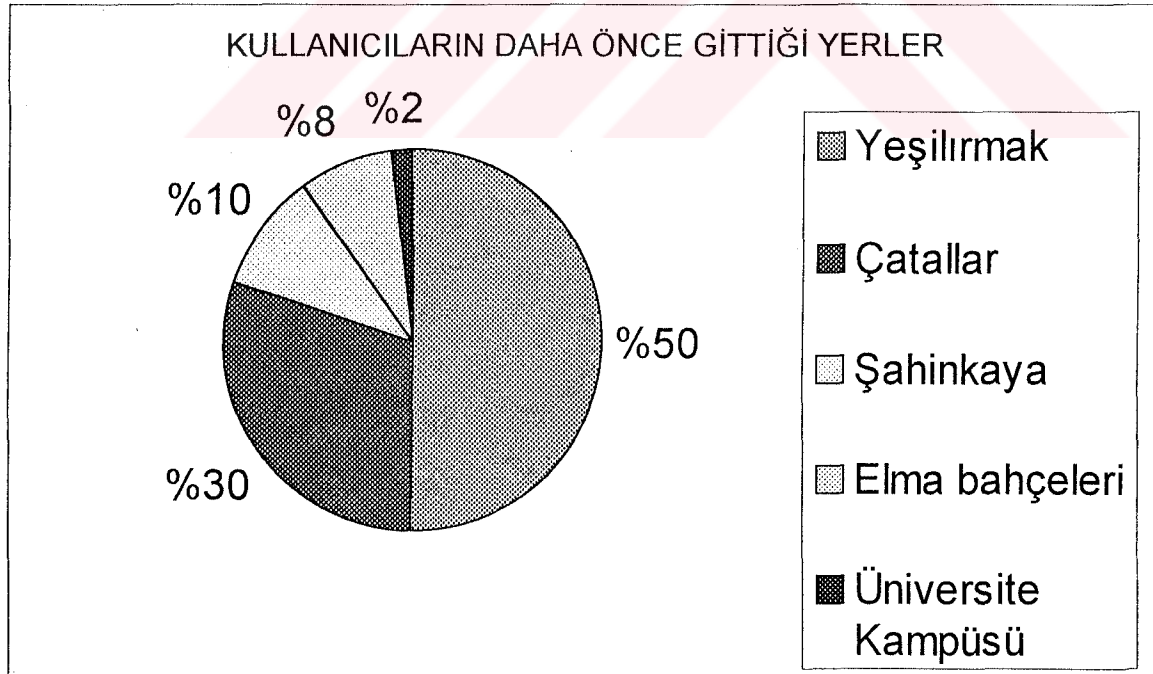
Araştırma alanına gelen kullanıcıların %89'u alanda bir saatten fazla zaman geçirdiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %8'inin yarım saat-bir saat arası, %2'sinin yarım saatten az, %1'inin birkaç dakika zaman geçirdiği belirlenmiştir.

5.8.5. Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Daha Önce Gittikleri Yerlerin Saptanması

Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

Çizelge 5.18. Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

CEVAP	SAYI
Yeşilırmak	50
Çatallar	30
Şahinkaya	10
Elma bahçeleri	8
Üniversite Kampüsü	2
Toplam	100



Şekil 5.37. Kullanıcıların daha önce gittikleri yerler

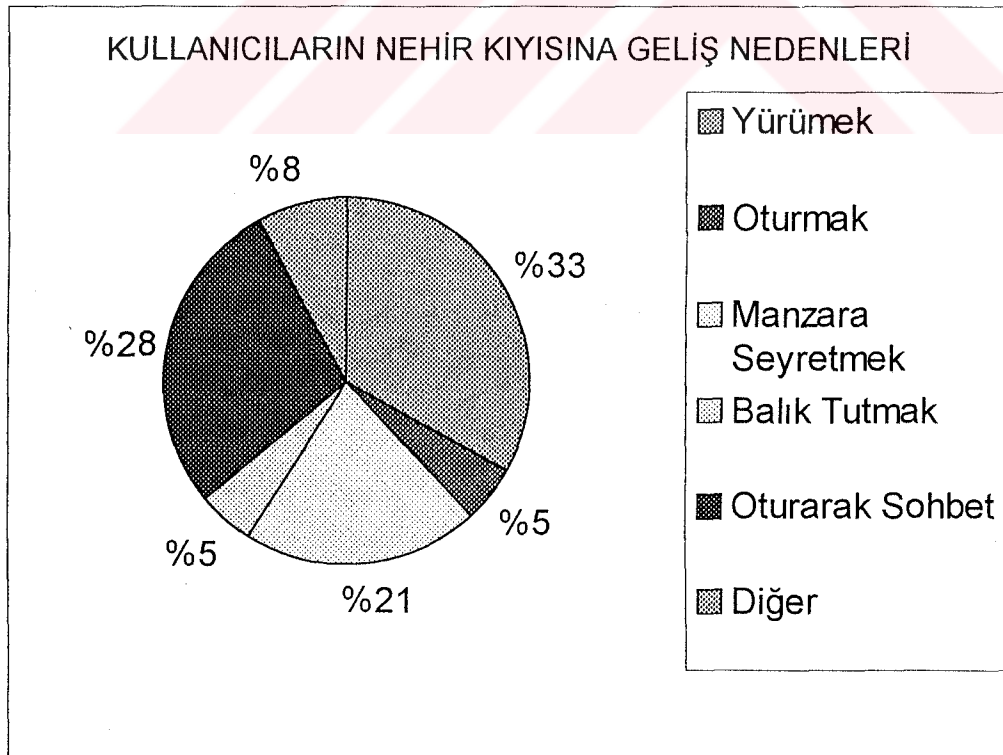
Araştırmaya katılan kullanıcıların %50'si kıyı düzenlenmeden önce de Yeşilırmak nehrine kıyısına gittiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %30'unun Çatallar mevkiine, %10'unun Şahinkaya mevkiine, %8'inin elma bahçelerine, %2'sinin Üniversite Kampüsüne gittikleri saptanmıştır.

5.8.6. Araştırma Alanının Kullanım Yönünden Değerlendirilmesi

Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

Çizelge 5.19. Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

CEVAP	SAYI
Yürümek	33
Oturmak	5
Manzara Seyretmek	21
Balık Tutmak	5
Oturarak Sohbet	28
Diğer	8
Toplam	100



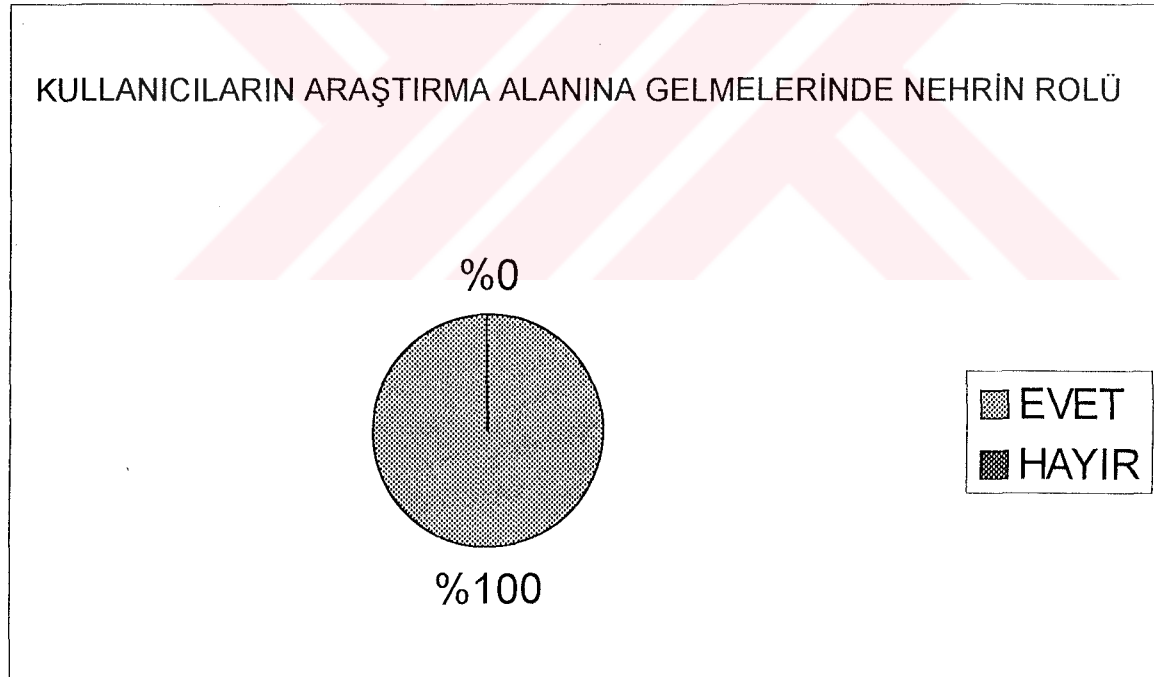
Şekil 5.38. Kullanıcıların nehir kıyısına geliş nedenleri

Araştırma alanına gelen kullanıcıların %33'ü nehir kıyısında yürümek için geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların %28'inin oturarak sohbet etmek, %21'inin manzara seyretmek, %5'inin oturmak, %5'inin balık tutmak, %8'inin farklı sebeplerle nehir kıyısına geldikleri saptanmıştır.

Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

Çizelge 5.20. Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

CEVAP	SAYI
EVET	100
HAYIR	0
Toplam	100



Şekil 5.39. Kullanıcıların araştırma alanına gelmelerinde nehrin rolü

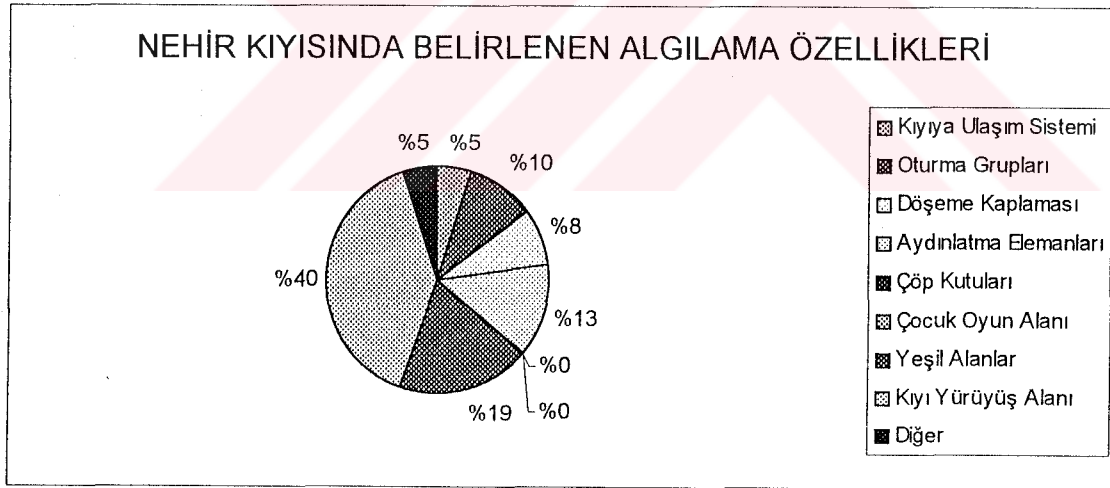
Kullanıcıların tümü araştırma alanına gelmelerinde nehrin birinci derede önemli faktör olduğunu belirtmişlerdir.

5.8.7. Araştırma Alanının Kullanıcı Algılamaları Açısından Değerlendirilmesi

Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri

Çizelge 5.21. Alanın kullanıcılar tarafından belirlenen algılama özellikleri

CEVAP	SAYI
Kıyıya Ulaşım Sistemi	5
Oturma Grupları	10
Döşeme Kaplaması	8
Aydınlatma Elemanları	13
Çöp Kutuları	0
Çocuk Oyun Alanı	0
Yeşil Alanlar	19
Kıyı Yürüyüş Alanı	40
Diğer	5
Toplam	100



Şekil 5.40. Nehir kıyısında belirlenen algılama özellikleri

Araştırma alanında %40'lık bir oranda kıyı yürüyüş alanının kullanıcılar tarafından çekici geldiği ortaya çıkmıştır. %19'luk oranla yeşil alanlar, %13'lük oranla aydınlatma elemanları, %10'luk oranla oturma grupları, %8'lik oranla döşeme kaplaması, %5'lik oranla kıyıya ulaşım sistemi, %5'lik oranla diğer etkenler kullanıcılar tarafından çekici bulunmaktadır.

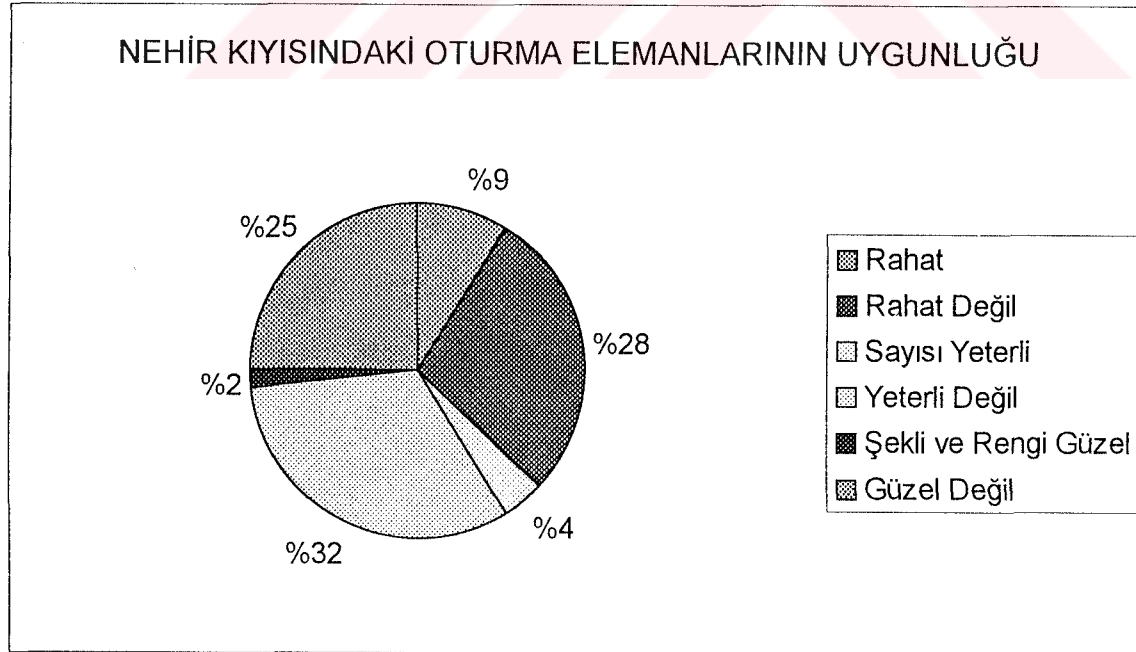
5.8.8. Araştırma Alanının Kent Mobilyaları Açısından Değerlendirilmesi

Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu

Çizelge 5.22. Araştırma alanındaki oturma elemanlarının uygunluğu

CEVAP	SAYI
Rahat	9
Rahat Değil	28
Sayısı Yeterli	4
Yeterli Değil	32
Şekli ve Rengi Güzel	2
Güzel Değil	25
Toplam	100

Araştırmaya katılan kullanıcıların %32'si oturma elemanlarının yetersiz sayıda olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcılar oturma elemanlarının %28'lik oranla rahat olmadığını, %25'lik oranla estetik olmadığını, %9'luk oranla rahat olduğunu, %4'lük oranla yeterli sayıda olduğunu, %2'lik oranla estetik olduğunu belirtmişlerdir.



Şekil 5.41. Nehir kıyısındaki oturma elemanlarının uygunluğu

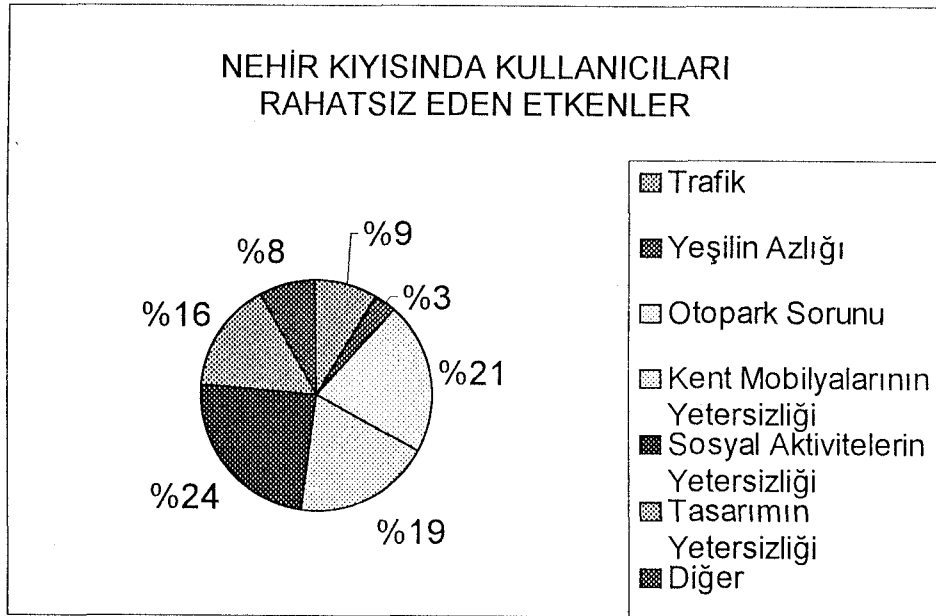
5.8.9. Araştırma Alanında Kullanıcı Rahatsız Eden Etkenlerin Saptanması

Kullanıcıları rahatsız eden etkenler

Çizelge 5.23. Kullanıcılara rahatsızlık veren etkenler

CEVAP	SAYI
Trafik	9
Yeşilin Azlığı	3
Otopark Sorunu	21
Kent Mobilyalarının Yetersizliği	19
Sosyal Aktivitelerin Yetersizliği	24
Tasarımın Yetersizliği	16
Diğer	8
Toplam	100

Araştırma alanındaki kullanıcıların %24'ü sosyal aktivitelerin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcılar %21'lik oranla otoparkların yetersizliğinden rahatsız olmaktadır. Kullanıcılar %19'luk oranla kent mobilyalarının yetersizliğinin, %16'lık oranla tasarımın yetersizliğinin, %9'luk oranla trafik sorununun, %3'lük oranla yeşil doku azlığının rahatsızlık verdiğini belirtmişlerdir. Kullanıcılar %8'lik oranla araştırma alanında farklı etkenlerden rahatsız olmaktadır.



Şekil 5.42. Nehir kıyısında kullanıcıları rahatsız eden etkenler

5.8.10. Kullanıcıların Kıyının Eski ve Yeni Durumu Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Nehir kıyısının düzenlenmeden önceki durumu

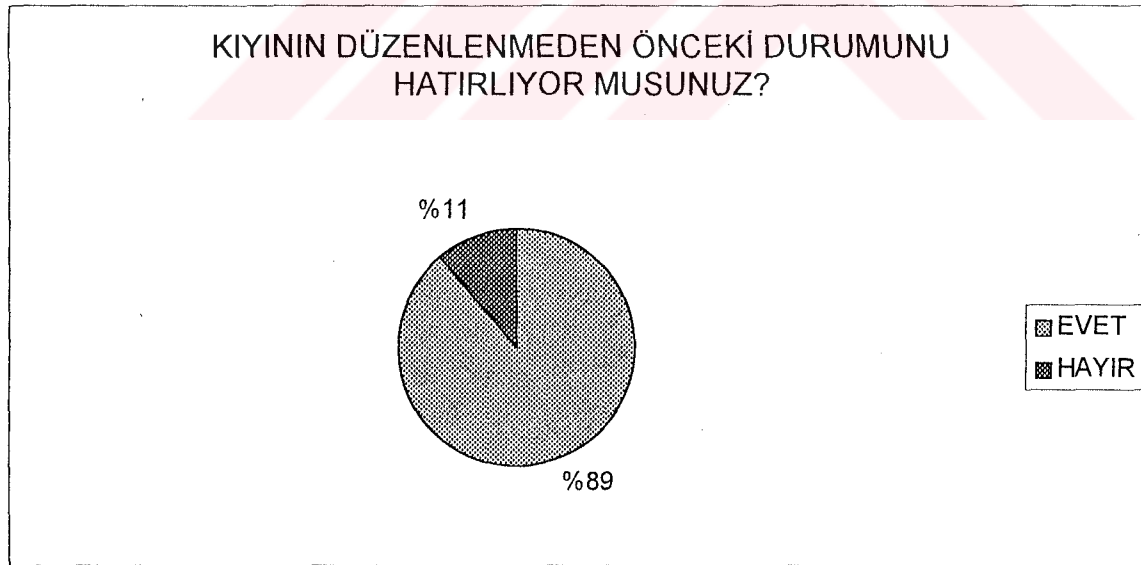
Çizelge 5.24. Nehir kıyısının düzenlenme öncesi

CEVAP	SAYI
EVET	89
HAYIR	11
Toplam	100

Araştırma alanındaki kullanıcılara;

-Kıyının düzenlenmeden önceki halini hatırlıyor musunuz?
sorusu yöneltmiştir.

Kullanıcıların %89'u önceki durumu hatırladıklarını, %11'i düzenleme öncesi durumu hatırlamadığını belirtmiştir.



Şekil 5.43. Kıyının düzenlenmeden önceki durumu

Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

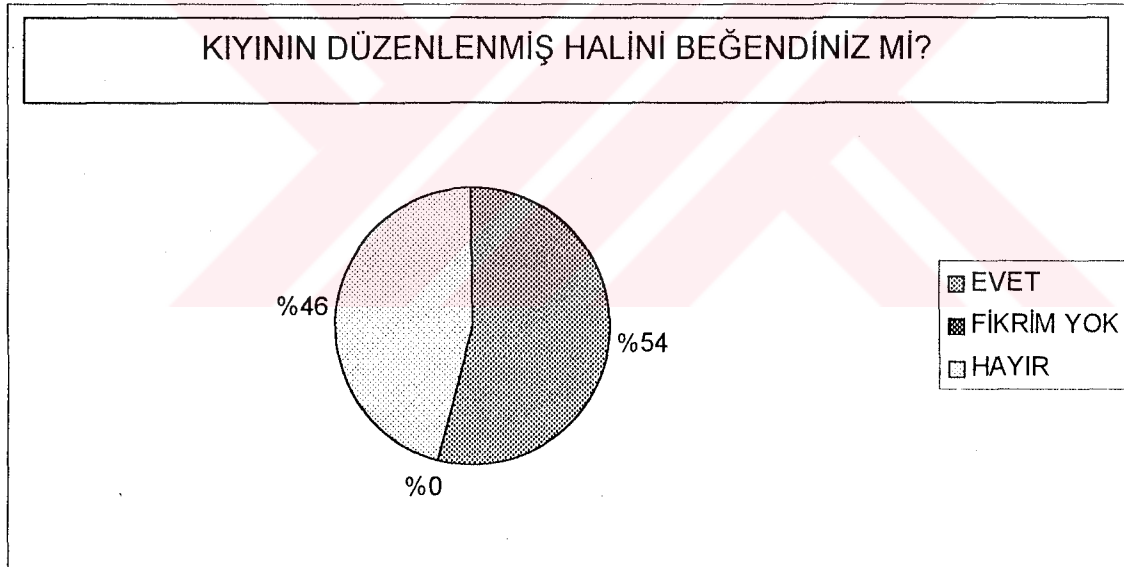
Çizelge 5.25. Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

CEVAP	SAYI
EVET	54
FİKRİM YOK	0
HAYIR	46
Toplam	100

Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşlerinin saptanması amacıyla;

-Kıyının düzenlenmiş halini beğendiniz mi?

sorusu sorulmuştur. Kullanıcılar %54'lük oranla beğendiklerini, %46'lık oranla beğenmediklerini belirtmişlerdir.

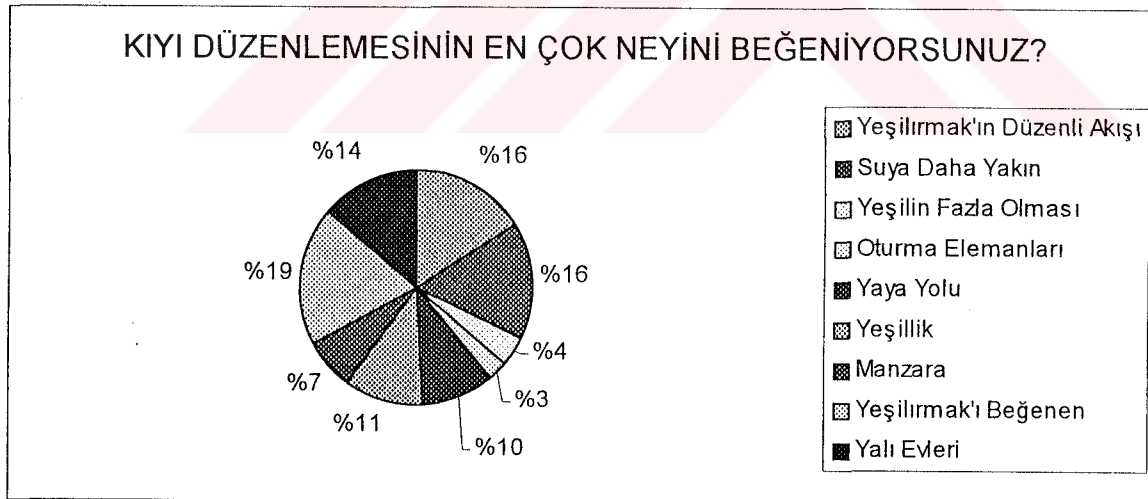


Şekil 5.44. Kullanıcıların kıyı düzenlemesi ile ilgili görüşleri

Çizelge 5.26a. Kıyı düzenlemesinde beğenilen etkenler

CEVAP	SAYI
Yeşilirmak'ın Düzenli Akışı	16
Suya Daha Yakın	16
Yeşilin Fazla Olması	4
Oturma Elemanları	3
Yaya Yolu	10
Yeşillik	11
Manzara	7
Yeşilirmak'ı Beğenen	19
Yalı Evleri	14
Toplam	100

Kullanıcılardan kıyı düzenlemesi ile ilgili en çok beğendikleri üç şeyi belirtmeleri istenmiştir. Bunun sonucunda; kullanıcıların %19'u Yeşilirmak nehrini, %16'sı nehrin düzenli akışını, %16'sı düzenlemenin eskiye oranla suya daha yakın olduğunu, %14'ü Yalıboyu evlerini, %11'i yeşil dokuyu, %10'u yaya yollarını, %7'si manzarayı, %4'ü yeşilin fazlalığını, %3'ü oturma elemanlarını beğendiklerini belirtmişlerdir.

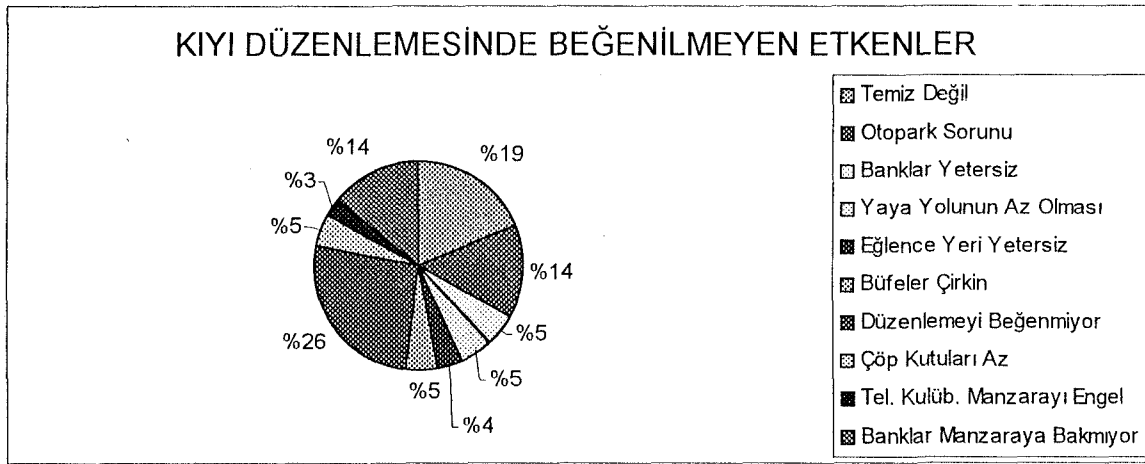


Şekil 5.45a. Kıyı düzenlenmesinde beğenilen etkenler

Çizelge 5.26b. Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler

CEVAP	SAYI
Temiz Değil	19
Otopark Sorunu	14
Banklar Yetersiz	5
Yaya Yolunun Az Olması	5
Eğlence Yeri Yetersiz	4
Büfeler Çirkin	5
Düzenlemeyi Beğenmiyor	26
Çöp Kutuları Az	5
Tel. Kulüb. Manzarayı Engel	3
Banklar Manzaraya Bakmıyor	14
Toplam	100

Kullanıcılardan kıyı düzenlemesi ile ilgili beğenmedikleri üç şeyi belirtmeleri istenmiştir. Bunun sonucunda; kullanıcıların %26'sı kıyı düzenlemesini beğenmediklerini belirtmiştir. %19'u temiz bulmadığını, %14'ü otopark sorunu olduğunu, %14'ü bankların manzaraya yönelmediğini, %5'inin bankların yetersiz sayıda olduğunu, %5'i satış büfelerinin kötü görünümlü olduğunu, %5'i yaya yolunun yetersizliğini, %5'i çöp kutularının yetersiz olduğunu, %4'ü eğlence amaçlı yerlerin yetersiz olduğunu, %3'ü ise telefon kulübelerinin manzarayı engellediğini belirtmişlerdir.



Şekil 5.45b. Kıyı düzenlemesinde beğenilmeyen etkenler

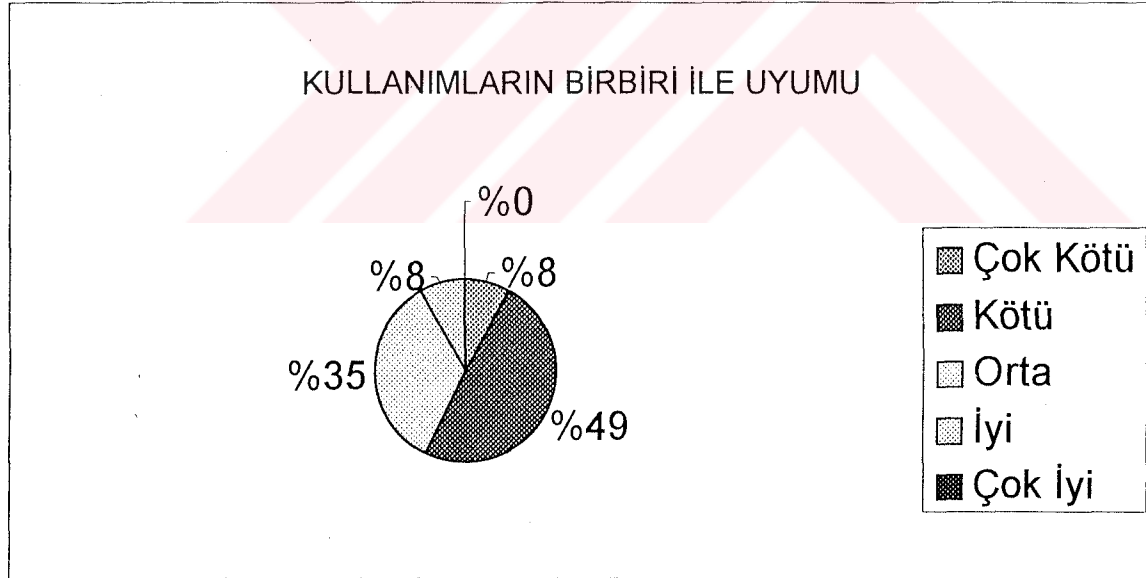
5.8.11. Kullanıcıların Araştırma Alanı Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Kullanımların birbiri ile uyumunun saptanması

Çizelge 5.27. Kullanımların birbiri ile uyumu

CEVAP	SAYI
Çok Kötü	8
Kötü	49
Orta	35
İyi	8
Çok İyi	0
Toplam	100

Kullanıcıların %49'u düzenlemedeki kullanımların uyumunu kötü bulmaktadır. %35'i orta derecede, %8'i çok kötü olduğunu, %8'i iyi olduğunu belirtmiştir.



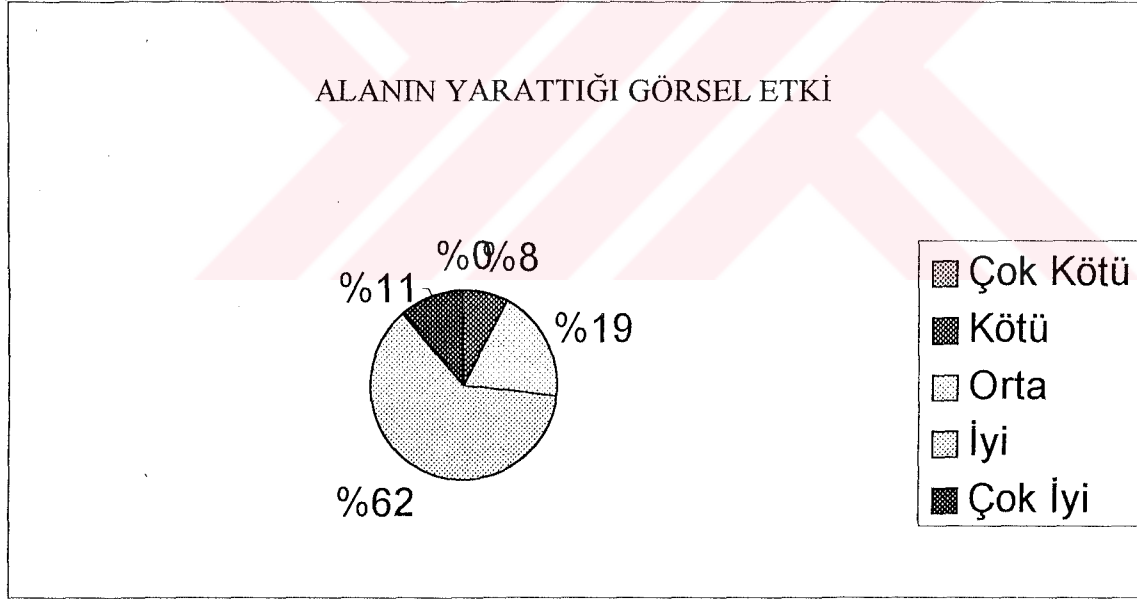
Şekil 5.46. Kullanımların birbiri ile uyumu

Alanın yarattığı görsel etkinin saptanması

Çizelge 5.28. Alanın yarattığı görsel etki

CEVAP	SAYI
Çok Kötü	0
Kötü	8
Orta	19
İyi	62
Çok İyi	11
Toplam	100

Kullanıcıların %62'si alanın görsel yönden iyi etkide bulunduğunu belirtmiştir. Kullanıcıların %19'u orta derecede, %11'i çok iyi, %8'i kötü görsel etki bıraktığını belirtmişlerdir.

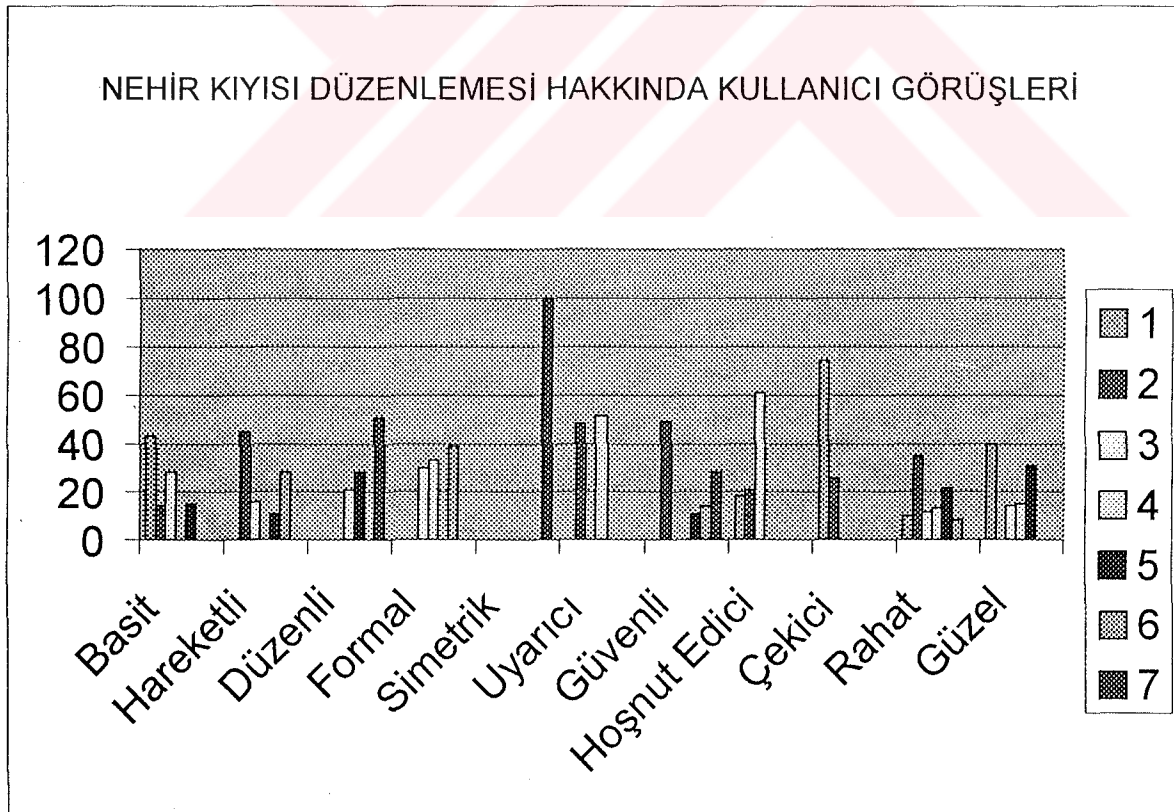


Şekil 5.47. Alanın yarattığı görsel etki

Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşlerinin saptanması

Çizelge 5.29. Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri

	1	2	3	4	5	6	7	
Basit	43	14	28	0	15	0	0	Karmaşık
Hareketli	0	45	16	0	11	28	0	Durgun
Düzenli	0	0	0	21	28	0	51	Düzensiz
Formal	0	0	30	33	0	39	0	İnformal
Simetrik	0	0	0	0	0	0	100	Asimetrik
Uyarıcı	0	48	0	52	0	0	0	Uyarıcı Olmayan
Güvenli	0	49	0	0	11	14	28	Tehlikeli
Hoşnut Edici	18	21	61	0	0	0	0	Hoşnut Etmeyen
Çekici	74	26	0	0	0	0	0	İtici
Rahat	10	35	12	13	22	8	0	Rahatsız
Güzel	40	0	14	15	31	0	0	Çirkin



Şekil 5.48. Kullanıcıların nehir kıyısı düzenlemesi hakkındaki görüşleri

Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşlerinin saptanması

Çizelge 5.30. Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri

CEVAP	SAYI
Evet	100
Hayır	0
Toplam	100

Kullanıcıların tümü araştırma alanının güvenli olduğunu belirtmişlerdir.



Şekil 5.49. Alanın güvenliği konusunda kullanıcı görüşleri

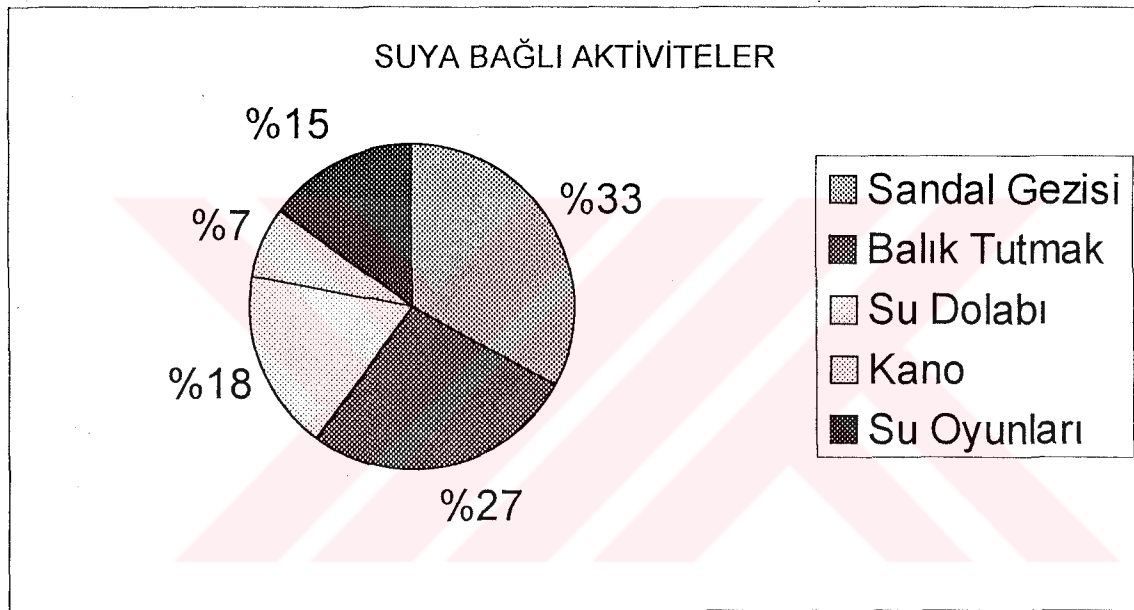
5.8.12. Araştırma Alanının Yeniden Düzenlenmesi Durumunda Kullanıcı İsteklerinin Belirlenmesi

Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

Kullanıcıların %33'ü nehir kıyısında sandal gezilerinin düzenlenmesini istemektedir. Kullanıcıların %27'si balık tutmayı, %18'i nehre su dolabı yerleştirilmesini, %15'i su oyunlarının geliştirilmesini, %7'si kano gezilerinin düzenlenmesini istemektedirler.

Çizelge 5.31a. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

CEVAP	SAYI
Sandal Gezisi	33
Balık Tutmak	27
Su Dolabı	18
Kano	7
Su Oyunları	15
Toplam	100



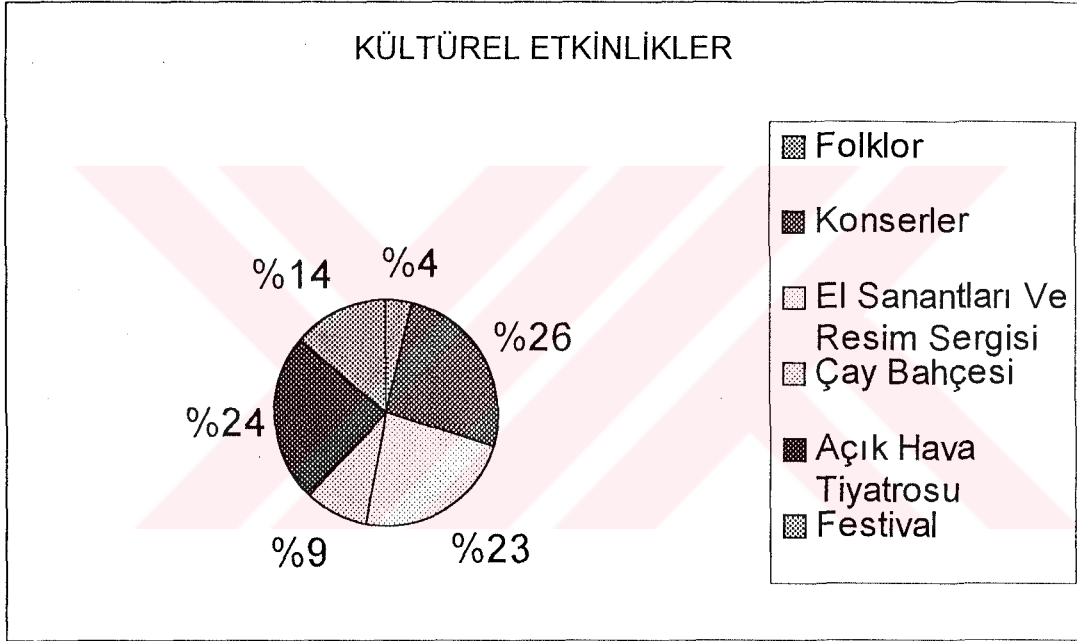
Şekil 5.50a. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen suya bağlı aktiviteler

Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

Kullanıcıların %26'sı nehir kıyısında konserlerin düzenlenmesini istemektedirler. Kullanıcıların %24'ü açık hava tiyatrosunun, %23'ü el sanatları ve resim sergilerinin, %14'ü festivallerin, %9'u çay bahçelerinin, %4'ü folklor gösterilerinin nehir kıyısı mekanında yer almasını istemektedirler.

Çizelge 5.31b. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

CEVAP	SAYI
Folklor	4
Konserler	26
El Sanatları Ve Resim Sergisi	23
Çay Bahçesi	9
Açık Hava Tiyatrosu	24
Festival	14
Toplam	100



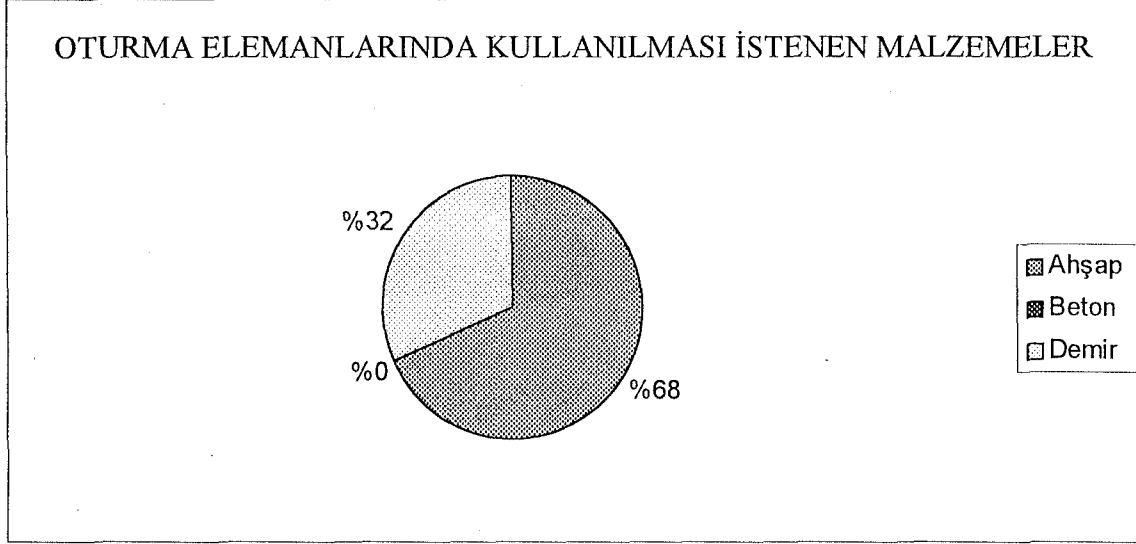
Şekil 5.50b. Araştırma alanında geliştirilmesi istenen kültürel etkinlikler

Araştırma alanında kullanılması istenen kent mobilyaları

Çizelge 5.32a. Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler

CEVAP	SAYI
Ahşap	68
Beton	0
Demir	32
Toplam	100

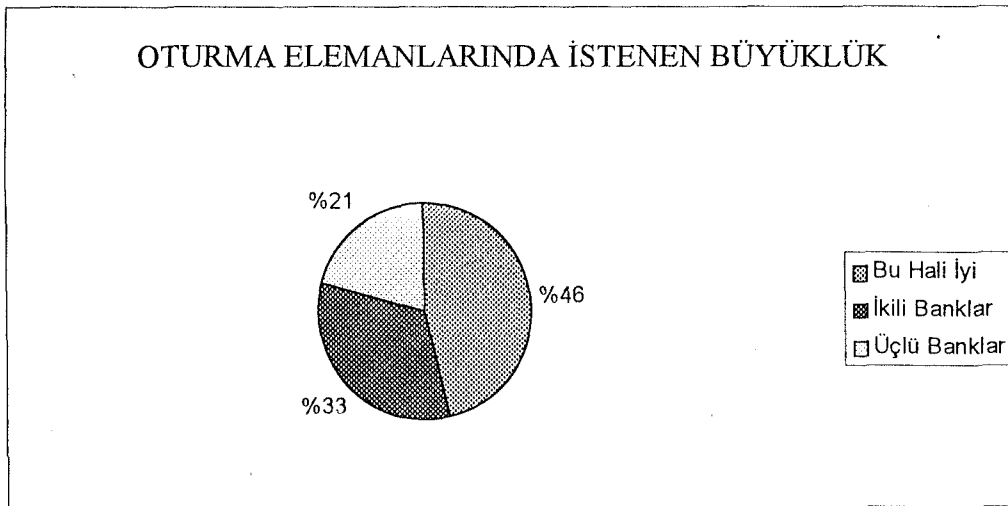
Kullanıcıların %68'i oturma elemanlarının ahşap olmasını istemektedirler. Kullanıcıların %32'si demir oturma elemanlarını kıyı mekanında görmek istemektedirler.



Şekil 5.51a. Oturma elemanlarında kullanılması istenen malzemeler

Çizelge 5.32b. Oturma elemanlarında istenen büyüklük

CEVAP	SAYI
Bu Hali İyi	46
İkili Banklar	33
Üçlü Banklar	21
Toplam	100



Şekil 5.51b. Oturma elemanlarında istenen büyüklük

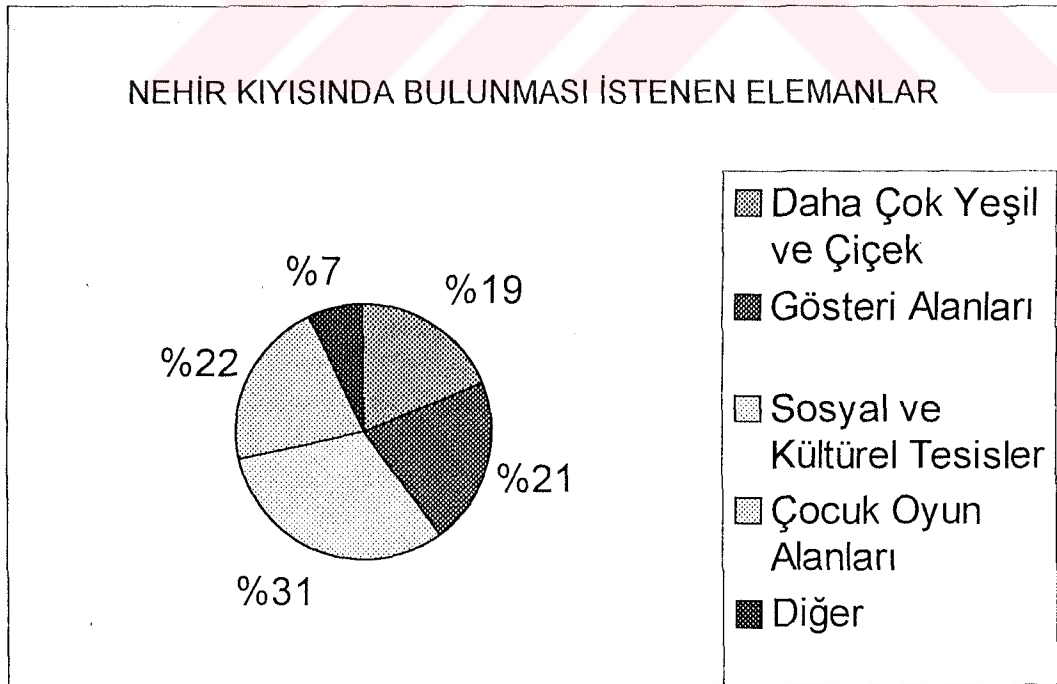
Kullanıcıların %46'sı oturma elemanlarının mevcut büyüklüğünün iyi olduğunu belirtmiştir. Kullanıcıların %33'ü ikili bankları, %21'i üçlü bankları tercih etmektedir.

Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

Çizelge 5.33. Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

CEVAP	SAYI
Daha Çok Yeşil ve Çiçek	19
Gösteri Alanları	21
Sosyal ve Kültürel Tesisler	31
Çocuk Oyun Alanları	22
Diğer	7
Toplam	100

Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda kullanıcıların %31'i sosyal ve kültürel tesislere ağırlık verilmesini istemektedirler. Kullanıcıların %22'si çocuk oyun alanlarının, %21'i gösteri alanlarının, %19'u daha fazla yeşil alanın kıyı mekanında yer almasını istemektedirler. Kullanıcıların %7'si bunlardan farklı aktiviteler beklemektedirler.



Şekil 5.52. Kıyının yeniden düzenlenmesi durumunda bulunması istenen elemanlar

5.9. Bölüm Sonucu

Kıyı mekanı düzenleme kapsamında; nehir kıyısı mekanı olan ve örnek olarak seçilen, Yeşilirmak nehri kıyısında yapılan araştırmada, kıyı mekanında kullanıcı-mekan ilişkisi belirlenerek, ana sorunlar ortaya konmaya çalışılmıştır.

Kullanıcı isteklerini ve rekreasyonel tercihleri belirlemek, kıyı mekan niteliğinin algılanması hakkında bilgi edinmek için uygulanan anket çalışmasında şu sonuçlar elde edilmiştir.

- Kullanıcıların büyük çoğunluğunu öğrenci gençler oluşturmaktadır. Kıyı mekanı, her yaş ve meslek grubu tarafından oldukça tercih edilen alan konumundadır. Kentte, çevre yaşayanlarının biraraya geldiği ve sosyal yaşantının geçtiği en önemli mekan, Yeşilirmak nehri kıyısıdır. Araştırmaya katılan kullanıcılar, nehir kıyısında yürüyüş yolu dışında herhangi bir sosyal mekanın yer almadığını belirtmişlerdir.
- Nehir kıyısı mekanı ağırlıklı olarak, sahil yolu ve istasyon yönünden gelen kullanıcıları karşılamaktadır. Kullanıcılar; nehir aksında yer alan mekanların, estetik, fonksiyonel ve bakımlı olması gerektiği kanısındadır.
- Kullanıcıların büyük çoğunluğunu Yeşilirmak kıyısında oturanlar oluşturmaktadır ve nehir kıyısına yaya olarak gelmektedirler. Yürüyüş ve gezinti yolları kullanıcılar tarafından yetersiz bulunmaktadır. Kullanıcılar, kıyı boyunca içiçe yaya ve bisiklet yollarının konumlanmasını istemektedirler. Kıyının araç trafiğine kapanması genel istekler arasındadır.
- Araştırmaya katılan kullanıcılar nehirde su ulaşımının yer almasını istemektedirler.
- Yeşilirmak nehri kıyısı, kullanıcıların hareket aksını oluşturması nedeniyle yoğun kullanılan bir mekan niteliğindedir. Kullanıcıların yoğun kullandıkları kıyı mekanında, Yeşilirmak nehri, gezinti alanının çok altında yer almaktadır. Bu durum su ile ilişkinin

kopuk olması ve nehrin kent yaşamına yeterince katılamaması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Nehir kıyısı, kenti görsel açıdan tanımlamaktadır.

- Kullanıcılar, Yeşilirmak kıyısının suya yakın olan alt bölümünün değerlendirilmesini istemektedirler. Nehir ile içiçe bir gezinti alanı kullanıcıların genel isteğidir.
- Kullanıcıların büyük çoğunluğunun Yeşilirmak kıyı mekanına dinlenmek, yürüyüş yapmak, manzara seyretmek amacıyla geldiği saptanmıştır. Araştırmaya katılan kullanıcılar, rekreasyon amaçlı alanların, çocuk oyun alanlarının, meydanların ve dinlenme mekanlarının yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.
- Araştırma alanında, Yeşilirmak nehri ve Yalıbozu evleri kullanıcılar tarafından öncelikle beğenilen unsurlardır. Bunlar, Amasya kentinin imajını oluşturmaktadır. Kullanıcılar; kentte simge niteliğinde olan bu unsurların, tarihsel doku ile bütünleşen kıyı mekan düzenlemeleri ile desteklenmesini istemektedirler.
- Kullanıcılar, kıyı mekanında yer alan kent mobilyalarını yetersiz bulmaktadır. Dinlenme ve gezinti amacıyla geldikleri kıyı mekanında yeterli sayıda oturma elemanı olması gerekliliğini belirtmişlerdir. Alanda kullanılan oturma elemanları, kıyı mekanı düzenlenirken alan için özel olarak seçilmiş elemanlar değildir. Kıyı mekanında yer alan satış birimleri ve telefon kulübeleri manzarayı engellemekte ve kent dokusu ile bağdaşmamaktadır. Nehir kıyısının gece aydınlatması yeterli düzeydedir. Kıyı mekanında özürllüler için donatılar geliştirilmemiştir.
- Nehir kıyısına gelen kullanıcıların büyük çoğunluğu, otopark yetersizliğinden rahatsız olmaktadır. Kıyı bandında yer alan yürüyüş yolunun sadece kullanıcılara ait olmasını istemektedirler. Yaya yolu yeşil bantlarla desteklenmelidir.
- Kullanıcılar, Yeşilirmak nehrinde daha önce varolan su dolabının yeniden konumlanmasını istemektedirler. Bu; nehri görsel açıdan zenginleştirirken, nehir akışının düzenlenmesini sağlayacaktır.

- Kullanıcılar, kıyı mekanındaki aktivitelerin yetersizliğini vurgulamışlardır. Yeşilirmak nehri kıyı mekanında; kıyıya hareket kazandıracak, sosyal yaşantıyı güçlendirecek, dinlendirici ve eğlendirici mekanların yetersizliği dikkat çekmektedir. Kıyı mekanında kültürel aktiviteler olarak, festival alanları, açık hava konserleri için mekanlar, amfiteyatros, açık el sanatları ve resim sergi alanları kullanıcıların gereksinimlerini ortaya koymaktadır. Suyla ilgili aktiviteler kapsamında, nehirde konumlanmış su oyunları ve balık iskeleleri yapılacak düzenlenmelerde dikkate alınmalıdır.

Yeşilirmak kıyısında yapılacak düzenleme çalışmasında;

- Kıyıda rekreasyon alanları, çocuk oyun alanları ve yeşil alanlar daha yoğun kullanılmalıdır.
- Kıyıda nehre inen platformlar tasarlanarak, suyun fiziksel olarak kent yaşamına katılması sağlanmalıdır.
- Yeşilirmağın kuzey kıyısında yer alan Yalıboyu evleri düzenleme kapsamına alınmalıdır. Nehirle bütünlük halinde olan tarihsel dokunun korunması, kıyı mekanının kullanıcılarda oluşturduğu görsel etkiyi arttıracaktır.
- Nehirde su ulaşımı sağlanmalı, yer yer balık iskeleleri tasarlanarak kıyıya hareket kazandırılmalıdır.
- Yeşilirmak'ın algılanmasına engel oluşturacak tüm unsurlar ortadan kaldırılmalıdır. Su ile ilişki maksimum düzeyde tutulmalıdır.
- Kıyı boyunda birbiri ile ilişkili yaya ve bisiklet yolları tasarlanmalı, bunlar yeşil bantlarla desteklenmelidir.
- Yaya yolları, Yeşilirmak kıyısının tarihsel niteliğini vurgulayacak biçimde planlanmalı ve kullanıcıları önemli alanlara doğrudan ulaştırmalıdır. Nehrin güney kıyısında konumlanacak yürüyüş yolları, Yalıboyu evlerini tümüyle algılayacak

nitelikte olmalıdır. Yollarda, seyir terasları tasarlanarak kıyıya hareket kazandırılmalıdır. Yürüyüş yollarının başlangıç noktalarına yön bulmada yardımcı olacak bilgi levhalarına yer verilmelidir. Nehir kıyısının basit bir harita şeklinde krokisi, alanın içerdiği fonksiyonlarla birlikte gösterilmelidir. Yürüyüş ve gezinti yolları hemen algılanabilecek yapısal özelliklere sahip olmalıdır.

- Toplumun her yaş grubuna hitab edebilen, her türlü rekreasyonel gereksinimlerin karşılanabildiği uygun işlev ve donatıları kapsayan, tarihsel kullanım özelliği içerisinde, hareketli bir nehir kıyısı parkı olarak tasarlanmalıdır.
- Kent mobilyaları nehir kıyısının kimliğine uygun ve yeterli sayıda olmalıdır. Özürlüler için gerekli donatılar oluşturulmalıdır.
- Farklı açık ve kapalı mekan alanları, süreklilik ve akıcılığa sahip bir mekan örtüsü oluşturmalıdır.
- Toplumsal yaşamı güçlendirici, açık hava sergileri, festival alanları ve amfityatrolar düşünülmeli ve kıyı bu şekilde planlanmalıdır.
- Düzenleme alanına, Amasya kentini temsil eden, tarihsel ve kültürel değerlerin korunduğu çağdaş bir imaj kazandırılmalıdır.

Sonuç olarak Yeşilırmak nehri kıyısı; Amasya kentinin tarihsel niteliklerini ortaya çıkaracak biçimde, çevresiyle bir bütün olarak tasarlanmalı, kullanıcıların sosyo-kültürel özellikleri gözönünde tutularak, gereksinimleri doğrultusunda, rekreatif amaçlı düzenlenmelidir. Nehir kıyısında yapılacak düzenleme çalışması, tarih ve kültür yönünden zengin Amasya'da, yaşam biçimine katkıda bulunacaktır.

6. SONUÇ ve ÖNERİLER

Araştırma kapsamında örnek olarak seçilen Vardar ve Yeşilırmak nehirleri; bölgesel nitelikleri ile farklı yerleşim ve düzenleme ilkelerine sahiptir. Bu ilkelerin ortaya çıkmasında, yaşam biçimleri ve fiziksel özellikler etkili olmaktadır.

Vardar nehri kıyısı boyunca yapılan analizlerde, çok kültüre sahip olan kentin nehir kıyısının da çok sesliliği yansıtması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Vardar nehri, Üsküp kenti için önemli bir kimlik elemanıdır ve yerleşimlerin karakterini oluşturmaktadır.

Vardar nehri kıyı mekanında; yerleşimlerin kıyıdan uzak konumlanmış olması, nehrin her iki kıyısında geniş alanlar oluşturmuştur. Bu durum kıyının, iki yönlü kullanılmasına ve iki yönlü manzara etkisine olanak sağlamaktadır. Yerleşim dokusunun bu niteliği ile Vardar, yalın bir görsel etki yaratmaktadır.

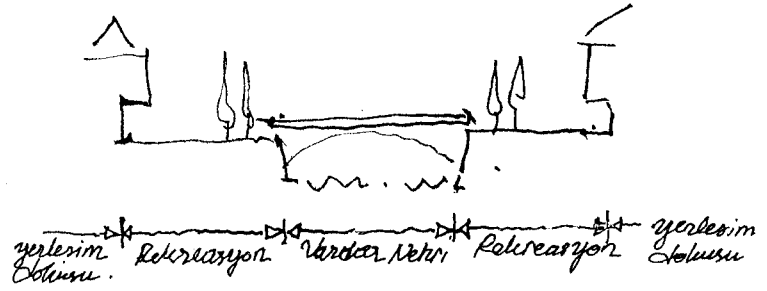
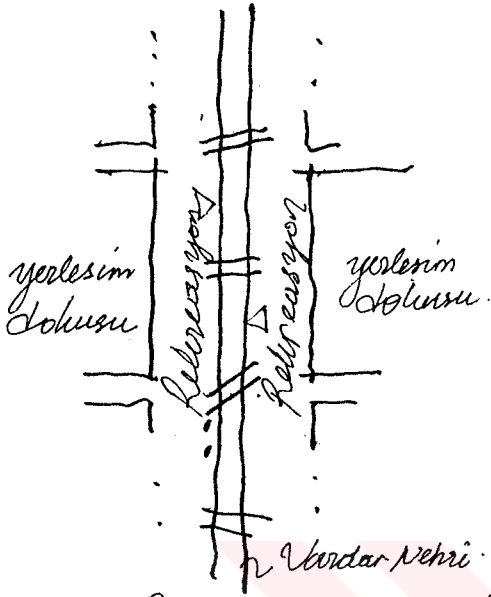
Vardar nehri kıyısında yapılacak düzenleme çalışmasında ana amaç; nehrin sosyal, kültürel, estetik ve rekreasyonel potansiyelini geliştirmek, bunu kent yaşamı ile bütünleştirmek ve çevre yaşayanlarını burada biraraya toplamak olmalıdır. Nehir kıyısı, birçok rekreasyonel aktivitenin toplandığı, nehir kıyısı parkı olarak düşünülmelidir.

Düzenleme kapsamında, nehir kıyısı mekanı bölümlere ayrılmalı, her bölüm bütünü bir parçası olacak biçimde, bulunduğu yerin çevresel özellikleri ile ilişkili tasarlanmalıdır. Kıyının; varlığı ile kentlinin ve kentin yaşamında önemli bir unsur olması sağlanmalıdır. Nehir kıyısı düzenlemesinde, hareketlilik, görsel ve fiziksel algılama ana temalar olmalıdır.

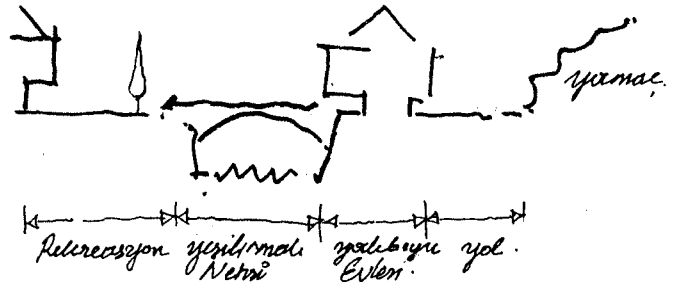
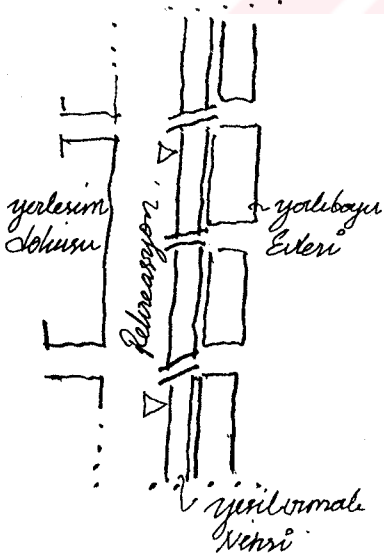
Yeşilırmak nehri kıyısında yapılan incelemelerde, tarihsel ve kültürel açıdan zengin olan kentin nehir kıyısının, tarihsel dokuyu sergileyecek nitelikte olması gerekliliği sonucuna varılmıştır. Yeşilırmak; kent için önemli bir unsur olarak, yerleşim dokusunu belirlemektedir.

Yeşilırmak kıyı mekanında, tarihi yerleşim olan Yalıboyu evleri, nehre çıkma yapılacak biçimde konumlanmıştır. Bu durum; nehir kıyısında tek yönlü kamusal kullanıma ve tek

yönlü manzara etkisine yol açmaktadır. Yerleşim dokusunun bu niteliği, nehir kıyısını görsel açıdan güçlendirmektedir.



- Çift yönlü manzara etkisi
- ▷ Rekreasyon alanı boyunca seyir noktaları.



- Tek yönlü manzara etkisi
- ▷ Rekreasyon alanı boyunca seyir noktaları.

yönlü manzara etkisine yol açmaktadır. Yerleşim dokusunun bu niteliği, nehir kıyısını görsel açıdan güçlendirmektedir.



Yeşilirmak nehri kıyısında yapılacak düzenlemede; kıyının tarihsel özelliği ile bütünleşen, sosyal ve kültürel yaşamı güçlendiren rekreasyon aktivitelerinin oluşturulması amaçlanmalıdır. Nehir kıyısı; tarihsel doku ile sosyal yaşamın dengeli bir bütünlük içinde olduğu, kentsel mekanlar olarak düşünülmelidir. Kıyıda yer alacak aktiviteler, bölgesel özellikler gözönünde tutularak oluşturulmalıdır. Düzenlemede; tarihsel öz, güncellik ve fiziksel algılama ana temalar olmalıdır.

Sonuç olarak; her iki nehir kıyısı yerleşimi, farklı bölgesel nitelikleri ile değerlendirilmeli, “Nehir kıyısı kentsel mekan kullanımları” bu niteliklere dayandırılmalıdır.



KAYNAKLAR

- Anonim, (1969), Türk Dil Kurumu Sözlüğü, T.D.K. Yayınları, Ankara.
- Anonim, (1992), New Webster's Dictionary and Thesaurus, U.S.A..
- Anonim, (1994), Ana Britannica, Genel Kültür Ansiklopedisi, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- Anonim, (1998), Urfa, Birecik Milli Eğitim Müdürlüğü.
- Anonim, (1982), Yurt Ansiklopedisi, Gelişim Yayınları, İstanbul.
- Altan, T., (1983), "Fiziksel Planlama Çalışmalarında Kıyı Rekreasyonunda Uygun Alan Seçimi Yönteminin Araştırılması", Kıyılar Kollokyumu, 7.Türkiye Dünya Şehircilik Günü, 6-8 Aralık 1983, Trabzon.
- Bacon, E.N., (1979), Urban Open Space, Academy Edition, London.
- Bagoeviç, L., Pota, L., Volines, R., Nikolova, D., (1978) Üsküp Kenti Düzenleme Çalışmaları.
- Balabanov, K., (1994), Eski Üsküp Çarşısı, Üsküp.
- Batur, A., (1989), Nasıl Bir Boğaziçi, Yapı Dergisi, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Boşkovska, E., (1989), Üsküp Ovası'nda Halk Migrasyonu, Bitirme Tezi, Kiril-Metodi Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü.
- Breen, A. ve Rigby, D., (1996), The New Waterfront A Worldwide Urban Success Story, Thames and Hudson.
- Bruttomesso, R., (1991), Waterfront, Una Nuova Frontiera Urbana, Venezia Ca'Pesaro, 23 gennaio-9 febbraio, Italy.
- Calvinez, İtalo, (1990), Görünmez Kentler, Remzi Yayınevi.
- Ceccarelli, P., (1991), Kıyı Cephesi: Yeni Bir Kentsel Sınır, Yapı Dergisi, 114.
- Clark, J., (1974), Coastal Ecosystems, The Conservation Foundation, Washington. D.C.
- Çubuk, M., (1991), "Kentsel Tasarım ve Kamu Alanları, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mob. Sempozyumu", 15-16 Mayıs 1991, M.S.Ü. Mimarlık Fak.
- Çubuk, M., Yüksel, G., Karabey, H., (1978), Yapılanmamış Kentsel Kamusal Dış Mekanlar, Yapı Dergisi, 30.

Çubuk, M., (1973), Turizmin Dinlenme, Eğlenme, Boş Zamanları Değerlendirme ile Bütünleşmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, M.S.Ü. Mimarlık Fak.

Doğanbaş, M., (1996), Amasya Evleri, Amasya.

Doğan, N., Erhan, İ., Toka, C., Uysal, G., (1986), Endüstri Ürünleri Tasarımındaki Kent Mobilyaları, YAE-Tübitak Ofset Tesisleri.

Edgel, D.L., (1990), Charting A Course for International Tourism in the Nineties, U.S., Department of Commerce, USSTA, Washington.

Ekinci, O., (1991), Kültür ve Çevre Değerleri Açısından Turizm, Yapı Dergisi, 117.

Ertürk, T., (1996), Şehir Kimliği: Amasya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ertürk, T., (1992), Taşova Sosyo-Ekonomik ve Fiziki Yapı Çözümleme Çalışması, Y.Ü. Bitirme Tezi, İstanbul.

Fanuscu, M.E., (1994), Florya, Bakırköy, Zeytinburnu, Samatya Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Fournay, W., (1994), Garden Cities 21 Creating Livable Urban Environment, Fasla.

Gehl, J., (1987), Life Between Buildings, Van Nostrand Reinhold Co., New York.

Giritlioğlu, C., (1992), Şehirselsel Mekan Öğeleri, İ.T.Ü.

Girouard, M., (1985), Cities and People, Yale University Press, London.

Gülşen, Ö., (1991), Kıyı Şehirleri Sergisi Üzerine, Yapı Dergisi, 114.

Hacimitreski, G., (1998), Skopje,

Hopkins, J., (1964), Cities and Space, John Hopkins Press, Baltimore.

İmar ve İskan Bakanlığı, (1983), "Kıyılar Kavramı, Yasal Yaklaşım, Kıyıların Kullanımı ve Korunması", Kıyılar Kollokyumu, Trabzon.

İnandık, H., (1971), Deniz ve Kıyı Coğrafyası, İst.Üni. Coğrafya Enstitüsü Yayını.

Karabey, H., (1978), Kıyı Mekanının Tanımı. Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, MSÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Kılınçaslan, T., (1995), İstanbul'da Deniz Yolları Kullanımı, Yapı Dergisi, 166.

Kobayashi, H., (1990), Contemporary Landscape Architecture, An International Perspective, Process Architecture Co., Ltd. Tokyo.

Korça, P., (1994), (Kıyılarda Arazi Kullanımı ve Türkiye Örneği, Y.Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İ.T.Ü.

Kostof, S., (1992), The City Assembled, The Elements of Urban Form Through History, Thames and Hudson, London.

Kostof, S., (1992), Public Places, Bulfinch Press, Boston.

Krier, R., (1984), Urban Space, Rizzoli, New York.

Kuzucular, K., (1994), Amasya Kenti'nin Fiziksel Yapısının Tarihsel Gelişimi , Doktora Tezi, İTÜ, İstanbul.

Küçükerman, Ö., (1991), "Endüstri Tasarımı ve Kent Mobilyaları", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989, M.S.Ü. İstanbul.

Makedonya Cumhuriyeti İstatistiği, (1996), Üsküp.

Meiss, P., (1992), Elements of Architecture, Von Nostrand Reinhold, New York.

Moore, C.W. ve Lidz, J., (1992), Water+Architecture, Thames and Hudson, London.

Mostar 2004 Workshop, (1997), "Report 1997", Research Centre for Islamic History, Art and Culture (IRCICA), İstanbul.

Mukoda, N., (1989), Street Furniture, Bijutsu Shuppan-Sha.

Negatova, O., (1984), Üsküp ve Çevresi, Üsküp.

Simons, J.O., (1994), "Garden Cities 21", Creating Livable Urban Environment, Fasta 554.

Taneri, E., (1983), "Kıyı Kullanımı", Kıyılar Kollokyumu, 7.Türkiye Dünya Şehircilik Günü Daimi Komitesi, Karadeniz Üni., Mim. Fak., Trabzon.

Tanrıöver, H., (1976), Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması İlkesi ve Kent Planlama Eylemi, Mimarlık, 2.

Özaydın, G., Erbil, D., Ulusoy, B., (1991), "Kamu Mekanları Tasarımının Tamamlayıcısı Olarak Bildirişim Öğeleri", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989, M.S.Ü. İstanbul.

Özmert, N., (1997), Su Ortamında Yaşam ve Yerleşim Üzerine Bir Araştırma, Y.Lisans Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Öztürk, K., (1991), "Kent Mobilyaları Tasarımında Bilgi İletişimi Estetiği", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989, M.S.Ü. İstanbul.

Paşalıoğlu, A., (1993), İstanbul'da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Perov, V.F., (1993), Transformation of the St. Petersburg Waterfront for Recreation, Waterfronts, Venedik.

Seyrek, H., (1992) Bir Kent Mobilyasını Biçimlendiren Faktörler, Tasarım Dergisi, 27.

Sümer, G., (1983), "Kıyısız Alanların Rekreasyonel ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım", Kıyılar Kolektiyumu, 7.Türkiye Dünya Şehircilik Günü, 6-8 Aralık 1983, Trabzon.

Şakar, M., (1996), İmar Mevzuatı, İstanbul.

Tantan, B., (1996), Açık Mekan Kullanımı İle Kullanıcı İsteklerinin İncelenmesi, Kuruçeşme Cemil Topuzlu Kıyı Parkı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tekeli, İ., (1976), Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları, Mimarlık Dergisi, 2.

Toskay, T., (1986), Turizm Olayına Genel Yaklaşım, İstanbul Doğru Yayınları, 26.

Turizm Bakanlığı, (1989), Bir Yörenin Turizm İmkanlarının Değerlendirilmesi İçin Rehber, Bölüm II, Ankara.

Urban Open Spaces, (1981), Cooper Hewitt Museum, The Smithsonian Institution's, National museum of Design London Academy Edition, London.

William, H., (1973), Environment and Cognition, Conitive Appreciation Analysis of Human Special Behavior, Seminer Press, New York.

Yalçın, A.K., İto, M., (1994), Amasya Kenti Koruma Planı.

Yalçın, A.K., (1994), Yeşilirmak Kıyısı Düzenlemesi.

Yazıcıoğlu, L., (1980), Boğaziçi Kıyı Yapıları Tarihsel Biçimlenişleri Çağdaş Biçimlenişlerde Temel İlkeler Önerisi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yenen, Z., (1993), İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul Dergisi, 5.

Yetman, F., Calbay S., Şanlı, Ö., Tanrıverdi, E., Sezer, B., (1981) Amasya Kenti Planlama Çalışması, Amasya.

Y.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, Ş.B.P. Bölümü, (1992), Amasya İli Sosyo-Ekonomik ve Fizik Mekan Çözümleme Çalışması.



Birlik

MAKEDONYA TÜRKLERİNİN GAZETESİ

Yıl LIV
Sayı 5123
Perşembe 5 Şubat
1998
ÜSKÜP
Haftada Üç Defa çıkar
Fiyatı 10 Denar

18 Birlik

KÜLTÜR/SANAT

perşembe 5 şubat 1998

Vardar nehri ve Üsküp

1996 - 1931 Üsküp'e yolculuk... Savaşın yıpratmış bir kent beklerken, görkemli bir Avrupa kenti karşılıyor. Yüksek bloklar, Osmanlı mimarisi, yeşil ve nehir.

Yazar Nedim Gürsel „Balkanlara Dönüş“ kitabında Fransızların karışık salataya „macedoine“ dediklerini yazıyor. (alıntı)

Gerçekten de Makedonya, mimarisi, halkları, dinleriyle tam bir karışım. Başkent Üsküp bu karışımın bir yansıması.

Üsküp kenti doğu - batı doğrultusunda, Vardar nehri kıyısı boyunca kurulmuş bir şehir. 1963'te büyük bir deprem geçiren Üsküp, yeniden inşa edilmiş. Kent düzenlemesi için açılan yarışmada Kenzo Tange'nin projesi birinciliği kazanmış. Fakat projenin bir kısmı uygulanabilmiş.

Kumanova yolundan kente girildiğinde, ilk dikkat çeken, geniş caddeler ve bol yeşil. Kentin renkleri kırmızı ve gri. Yapıların çoğu tuğla ile kaplanmış; zemindeki taş

kentin grisini oluşturuyor. Buna Vardar'ın boz rengi eklenmekte.

Vardar Nehri kenti ikiye ayırıyor. Dinsel, etnik, kültürel ve tarihsel bir ayırım bu. Tarihi çarşının taş zeminleri ve Davut Paşa Hamamının olduğu meydan insanları Vardar kıyısına yönlendirmekte. Vardar kıyısına gelindiğinde kentin diğer yüzü ile karşılaşılıyor. İlk köprü: „Fatih Mehmet Köprüsü“. Köprü aslında görkemli bir meydan konumlanmıştır; „Mareşal Tito Meydanı“. Makedonya meydana son bulan sokaklar ve altlarında mağazalarıyla tarihi yapılar Beyoğlunu hatırlatıyor.

Vardar Nehri kıyısında köprü ayaklarında konumlanan meydan çok geniş boyutlarda tasarlanmıştır. Oranlardaki farklılık insanların kendisini küçük hissetmesini sağlıyor. Gri taş zemini burada hakim. Geniş meydan, yine geniş formu kare çiçek havuzları ile renklendirilmiş. Kent mobilyalarının azlığı hemen dikkat çekiyor. Bu



düzenleme, meydanın sadece geçiş üsteliğinde kalmasına sebep olmakta. Nehir kıyısında yürüyen insanların azlığı kıyı düzenlemesinin doğruluğu hakkında soru işaretleri uyandırıyor...

Üsküp kenti için, Vardar Nehri kıyısının müdahale edilmiş, planlanmış durumu doğru bir kentsel imaj oluşturmakta. Yabancı otların sulara gömüldüğü, yosunların bittiği, kayalıkların nehire uzandığı bir kıyı düzenlemesi. Vardar Nehri ve Üsküp ile bağdaşmamaktadır. Fakat bu yapaylık, insanları suya çeken, onların mutlu kılacak mekanlarla

dengelemeliydi. Doğal çevre elemanı nehir, yapay düzenleme ile çevreden ayrılırken, gene yapay bir düzenleme ile insanlarla birleşmeli. Bu sert müdahale, zaman zaman doğal çıkışlarla renklendirilmeli, balık tutarken piknik yapmak, nehirde kayıkla gez-erken kıyıda spor yapmak gibi spor ile kültür faaliyetleri Vardar Nehri ve Üsküp'ün yeni yüzü olmalı.

Geometrik, planlı ve düzenli bir kent, kente grafik etkisiyle Vardar Nehri, doğal insana yakın fonksiyonlar, eğlendirici mekan düzenlemeleri ve belki yeni Üsküp...

Müh. Jülide KAZAS

Y.T.Ü. FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARİ TASARIM BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

NEHİR KIYISI MEKANLARI KULLANIMI İLE KULLANICI İSTEKLERİNİN
 İRDELENMESİ ÜZERİNE
 BİR ÇALIŞMA: VARDAR NEHRİ KIYISI ÖRNEĞİ

ANKET FORMU

ANKET NO :
 BÖLGE : (1) (2) (3) (4)
 DÖNEM : (Şubat) (Mart)
 TARİH : (Hafta içi) (Hafta sonu)
 ZAMAN : (10-14) (14-18) (18-20)
 ANKETÖRÜN ADI :

Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Bölümü'nün Mimari Tasarım Programında yüksek lisans öğrencisiyim. Nehir kıyısı mekan kullanımı ile kullanıcı isteklerinin irdelenmesi üzerine bir çalışma yapmaktayım. Bu amaçla hazırladığım anket çalışmasına eğer sizce bir sakıncası yoksa katılabilir misiniz?

Teşekkürler. Jülide Kazas Demiralp

1. Bu kıyıya ilk defa mı geliyorsunuz ?

(1) Evet (2) Hayır

2. Buraya geliş sıklığınız nedir ?

(6) Hergün (5) İki günde bir (4) Haftada iki kez (3) On beş günde bir
 (2) Ayda bir kez (1) Çok ender

3. En çok hangi mevsimlerde ve zamanlarda geliyorsunuz ?

a-) (1) İlkbahar (2) Sonbahar (3) Yazın (4) Kışın
 b-) (1) Hafta içi (2) Hafta sonu

4. Buraya nasıl geliyorsunuz ?

(1) Yaya (2) Özel oto (3) Toplu taşıma (4) Diğer

5. İsteddiğiniz zaman kolayca ulaşabiliyor musunuz ?

(1) Evet (2) Hayır

6. Burası düzenlenmeden önce nereye gidiyordunuz ?

(1) Ohrid Gölü kıyısı (2) Struga (3) Matka (4) Diğer

7. Nehir kıyısına geliş nedeniniz ?

- () Yürümek
- () Oturmak
- () Koşmak
- () Manzara seyretmek
- () Balık tutmak
- () Oturarak sohbet etmek
- () Yemek yemek
- () Bisiklete binmek
- () Kitap okumak
- () Diğer

8. Buraya gelmenizde nehir önemli bir faktör müdür ?

- (1) Evet (2) Hayır

9. Bu kıyıya genellikle hangi yoldan geliyorsunuz ?

- (1) Tito meydanı (2) Tarihi çarşı (3) PTT yolu (4) Diğer

10. Sizce nehir geçişleri yeterli mi ?

- (1) Yeterli (2) Yeterli değil

11. Burada kaç saat vakit geçiriyorsunuz ?

- (1) Birkaç dakika
- (2) Yarım saatten az
- (3) Yarım saat ile bir saat arasında
- (4) Bir saatten fazla

12. Kıyının düzenlenmeden önceki halini hatırlıyor musunuz ?

- (1) Evet (2) Hayır

13. Kıyının düzenlenmiş halini beğendiniz mi ?

- (1) Evet (2) Fikrim yok (3) Hayır
- (14. soruya geçiniz)

Park düzenlemesi ile ilgili en çok beğendiğiniz üç şeyi belirtiniz :

*
*
*

Park düzenlemesi ile ilgili beğenmediğiniz üç şeyi belirtiniz :

*
*
*

14. Nehir kıyısında kullanım açısından beğendikleriniz ?

- ☐ Kıyıya ulaşım sistemi
- ☐ Oturma grupları
- ☐ Döşeme kaplaması
- ☐ Aydınlatma elemanları
- ☐ Çöp kutuları
- ☐ Çocuk oyun alanı
- ☐ Yeşil alanlar
- ☐ Kıyı yürüyüş alanı
- ☐ Diğer

15. Sizce kıyıdaki oturma elemanları ;

- ☐ Rahat
- ☐ Rahat değil
- ☐ Sayısı yeterli
- ☐ Yeterli değil
- ☐ Şekli ve rengi güzel
- ☐ Güzel değil

16. Sizce oturma elemanları nasıl olmalı ?

- Malzeme olarak ; ☐ Ahşap
☐ Beton
☐ Demir

- Büyükölük olarak : ☐ Bu hali iyi
☐ İkili banklar
☐ Üçlü banklar

17. Sizi burada rahatsız eden etmenler nelerdir ?

- ☐ Trafik
- ☐ Yeşilin azlığı
- ☐ Otopark sorunu
- ☐ Kent mobilyalarının yetersizliği
- ☐ Sosyal aktivitelerin yetersizliği
- ☐ Tasarımın yetersizliği
- ☐ Diğer

18. Nehir kıyısında ne tür elemanların, etkinliklerin geliştirilmesini istersiniz ?

(a) Suyla ilgili aktiviteler

(b) Oyunlarla ilgili aktiviteler

(c) Kültürel etkinliklerle ilgili aktiviteler

19. Buradaki kullanımların birbiriyle uyumu nasıldır ?

(1) Çok kötü (2) Kötü (3) Orta (4) İyi (5) Çok iyi

20. Bu alanın sizde yarattığı görsel etki nasıldır ?

(1) Çok kötü (2) Kötü (3) Orta (4) İyi (5) Çok iyi

21. Buradaki düzenlemeyi nasıl değerlendiriyorsunuz ?

(Aşağıdaki sıfat çiftlerine göre 1-7 arasında skala üzerinde belirtiniz)

	1	2	3	4	5	6	7	
Basit	()	()	()	()	()	()	()	Karmaşık
Hareketli	()	()	()	()	()	()	()	Durgun
Düzenli	()	()	()	()	()	()	()	Düzensiz
Formal	()	()	()	()	()	()	()	İnformal
Simetrik	()	()	()	()	()	()	()	Asimetrik
Uyarıcı	()	()	()	()	()	()	()	Uyarıcı olmayan
Güvenli	()	()	()	()	()	()	()	Tehlikeli
Hoşnut edici	()	()	()	()	()	()	()	Hoşnut etmeyen
Çekici	()	()	()	()	()	()	()	İtici
Rahat	()	()	()	()	()	()	()	Rahatsız
Güzel	()	()	()	()	()	()	()	Çirkın

22. Kendinizi burada güvende hissediyor musunuz ?

(1) Evet (2) Hayır

23. Nehir kıyısı yeniden düzenlenecek olsa siz nelerin yer almasını isterdiniz ?

- () Daha çok yeşil ve çiçek
- () Gösteri alanları
- () Sosyal ve kültürel tesisler
- () Çocuk oyun alanları
- () Diğer

24. Yaşınız ? (TAM YAŞ YAZILACAK)

25. Cinsiyet ? (1) Kadın (2) Erkek

26. Eğitim durumunuz ?

- (1) İlkokul
- (2) Ortaokul
- (3) Lise- Meslek Lisesi
- (4) Yüksekokul
- (5) Diğer

27. Mesleğiniz ?

- (1) İşçi
- (2) Memur
- (3) Esnaf
- (4) Serbest meslek
- (5) Emekli
- (6) Ev kadını
- (7) Öğrenci
- (8) Diğer

28. Aylık geliriniz ?

- (1) < 250DM. az
- (2) 250 - 300 DM
- (3) 300 - 350 DM
- (4) 350 - 400 DM
- (5) 400 DM fazla

29. Üsküp'te nerede oturuyorsunuz ?

- (1) Merkez
- (2) Diğer

30. Bu alan hakkında başka neler söylemek istersiniz ?

Anket yanıtlama süresi..... dakika

ЖИЛДИЗ УНИВЕРЗИТЕТ ИСТАМБУЛ
 ИНСТИТУТ ЗА ПРИРОДНИ НАУКИ
 КАТЕДРА ПО АРХИТЕКТУРА
 ОДДЕЛ ЗА ПРОЕКТИРАЊЕ
 ПОСТДИПЛОМСКА ТЕЗА

ТЕМА: ПРИМЕР НА КРАЈРЕЧИЕТО НА РЕКАТА ВАРДАР
 УПОТРЕБА НА КРАЈРЕЧНИТЕ ОБЈЕКТИ И ИСТРАЖУВАЊЕ НА ЖЕЛБИТЕ
 НА КОРИСНИЦИТЕ И ПОСЕТИТЕЛИТЕ НА КРАЈРЕЧИЕТО

АНКЕТНА ФОРМА

Анкета бр :
 Подрачје : (1) (2) (3)
 Период : (Фебруари) (Март)
 Датум :
 Време : (10-14) (14-18) (18-20)
 Анкетиран :

Јас сум студент на постдипломски студии во истиот универзитет. Сфера на мојот интерес и истражување е "Употреба на крајречните објекти и истражување на желбите на корисниците и посетителите на крајречието на реката Вардар". Оваа анкета е припремено исклучиво за научни цели.

Благодарна
 Арх. Жулиде Казас Демиралп

1. Дали прв пат доаѓате на оваа крајречие?

(1) Да (2) Не

2. Колку често доаѓате тука?

(6) Секој ден (5) Секој втор ден (4) Еднаш седмично
 (3) На секој петнаесет дена (2) Еднаш месечно (1) Многу ретко

3. Најмногу во кои сезони и времиња доаѓате ?

а) (1) Пролет (2) Лето (3) Есен (4) Зима
 б) (1) Во текот на неделата (2) За викенд

4. Како доаѓате?

(1) Пеш (2) Лично прев. средство (3) Градско прев. средство (4) Друго

5. Дали имате лесен пристап?

- (1) Да (2) Не

6. Пред да се среди крајбрежието каде најчесто одевте?

- (1) Матка (2) Сарај (3) Треска (4) Друго

7. Причина за вашето доаѓање на кејот на Вардар е:

- () Прошетка
() Седење
() Трчење
() Глетка
() Риболов
() Седење и разговор
() Јадење
() Возење на точак
() Читање на книга
() Друго

8. Дали причина за вашето доаѓање е реката?

- (1) Да (2) Не

9. Вообичаено од која страна доаѓате на кејот?

- (1) Плоштад Македонија (2) Стар дел на градот
(3) Од кај мостот Гоце Делчев

10. Дали премините преку Вардар се доволни?

- (1) Да (2) Не

11. Колку време поминувате на кејот?

- (1) Неколку минути
(2) Помалку од половин час
(3) Помеѓу половин час и час
(4) Повеќе од еден час

12. Дали се секавате на поранешната состојба на кејот на Вардар?

- (1) Да (2) Не

13. Дали ви се свиѓа кејот?

(1) Да

Наведете три причини поради кои ви се свиѓа кејот

-
-
-

(2) Не

Наведете три причини поради кои не ви се свиѓа кејот

-
-
-

(3) Немам мислење

14. Кои функции на кејот ви се свиѓат?

- () Системот на пристапот на кејот
- () Местата определени за одмор-клупи
- () Поплочувањето на кејот
- () Светлечките елементи
- () Корпите за отпад
- () Простор за игра на децата
- () Зелените површини
- () Простор за пешачење
- () Друго

15. Спрема вас, елементите за седење се:

- () Комотни
- () Некомотни
- () Бројот е доволен
- () Бројот е недоволен
- () Бојата и формата се убави
- () Бојата и формата не се убави

16. Елементите за седење треба да се:

направени од: () Дрво
() Бетон
() Метал

Големините се: () Добри
() Клупи за двајца
() Клупи за тројца

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	04.05.1973	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1983-1989	İstanbul Şehremini Lisesi
Lisans	1990-1994	Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Çalıştığı kurumlar	1994-1997	Sevimli Mimarlık Ltd. Şti.
	1997- Devam ediyor	City Design Ltd. Şti.



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	04.05.1973	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1983-1989	İstanbul Şehremini Lisesi
Lisans	1990-1994	Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Çalıştığı kurumlar	1994-1997	Sevimli Mimarlık Ltd. Şti.
	1997- Devam ediyor	City Design Ltd. Şti.

