

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENT KİMLİĞİ, KENT ESTETİĞİ VE TURİZM OLGUSU
PARALELİNDE DEĞİŞEN ALANYA’NIN, KENTSEL
ESTETİK SORUNLARI ÜZERİNE İRDELEMELER VE
ÖRNEK ALAN OLARAK SEÇİLEN ATATÜRK CADDESİ
İLE İLGİLİ ÖNERİLER**

Mimar Bora YERLİYURT

**F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

Prof. Dr. Hüseyin CENGİZ

Prof. Dr. Bülent Tamm

Tülin GÖRGÜLÜ
Hüseyin CENGİZ
Bülent Tamm

İSTANBUL, 2002

TC. YÜSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vii
ÖNSÖZ.....	viii
ÖZET.....	ix
ABSTRACT	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2 Tezin Yöntemi.....	3
2. KENT KİMLİĞİ, İMGESİ VE ESTETİK.....	4
2.1 Estetik	4
2.1.1 Güzellik ve Estetik Kavramları.....	4
2.1.2 Yapay çevre – Estetik İlişkisi.....	5
2.1.3 Estetik Olgusuna Etki Eden Biçimsel Öğeler	7
2.1.3.1 Ölçü - Ölçek	7
2.1.3.2 Orantı	10
2.1.3.3 Işık	12
2.1.3.4 Renk.....	12
2.1.3.5 Kompozisyon	13
2.2 Kent ve Kent Kimliği	17
2.3 Kentin İmgesi.....	18
3. KENT ESTETİĞİNİ KONTROL ETMEK – TASARIM KILAVUZLARI	23
3.1 Neden Kentsel Tasarım Kılavuzları ?.....	23
3.2 Kentsel Tasarım Kılavuzu Örnekleri.....	24
3.2.1 Hulme'deki Gelişim İçin Bir Kılavuz	24
3.2.2 Chapel Hill Kent Merkezi: Tasarım Kriterleri.....	30
3.2.3 Birmingham Kent Merkezi : Kentsel Tasarım Kriterleri.....	36
3.2.4 Spokane Kent Merkezi İçin Kentsel Tasarım Kılavuzu	41
3.2.5 Las Vegas Kenti İçin Tasarım Kılavuzu.....	48
3.2.6 İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu	52
3.3 Sonuç	55
4. ÇALIŞMA BÖLGESİ ALANYA KENTİNİN MEKANSAL OLUŞUMU.....	57
4.1 Tarihi Süreç.....	57
4.2 Fiziki Veriler	59
4.2.1 Coğrafi Konum.....	59
4.2.2 İklim Özellikleri	60
4.2.3 Bitki Örtüsü – Tarımsal yapı.....	63
4.2.4 Topoğrafik Özellikler	64
4.2.5 Jeolojik Yapı	65

4.2.6	Toprak Kabiliyeti	67
4.3	Demografik Yapı.....	68
4.4	Sosyal Yapı	69
4.5	Ekonomik Yapı	71
4.6	Alanya Kent Makroformu ve Mimarisinin Oluşum Süreci	72
4.6.1	Eski Alanya Mimari Dokusu – Geleneksel Alanya Evleri	78
5.	TURİZM OLGUSU PARALELİNDE, ALANYA’NIN KENTSEL SORUNLARI; ATATÜRK CADDESİ ÖRNEĞİ	82
5.1	Turizm Olgusu ve Bu Olgunun Alanya Kenti Üzerindeki Etkileri.....	82
5.2	Alanya’nın Genel Kentsel Sorunları	84
5.3	Atatürk Caddesi Alt Bölgesindeki Kentsel Estetik Sorunları.....	88
5.3.1	Atatürk Caddesi.....	88
5.3.2	Atatürk Caddesindeki Binalara İlişkin Sorunlar	90
5.3.3	Atatürk Caddesinde Yer Alan Kentsel Peyzaj Ögelere İlişkin Sorunlar	99
5.3.3.1	Kent Mobilyalarına İlişkin Sorunlar.....	99
5.3.3.2	Yaya ve Araç Yollarına İlişkin Sorunlar	107
5.3.3.3	Bitkilendirmeye İlişkin Sorunlar	109
6.	ATATÜRK CADDESİNDE, KENT ESTETİĞİ İÇİN YAPILACAK ÖNERİLER	111
6.1	Binalara İlişkin Öneriler	111
6.2	Kentsel Peyzaj Ögelerine İlişkin Öneriler	121
6.2.1	Kent mobilyaları.....	121
6.2.2	Yaya ve Araç Yolları.....	131
6.2.3	Bitkilendirme	132
7.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	133
	KAYNAKLAR	137
	EKLER	139
Ek 1	Alanya’da Ulaşım Ağı ve Çalışma Alanı Sınırları.....	140
Ek 2	Çalışma Alanındaki Yapı Yoğunluğu ve Ulaşım Kademelenmesi	141
Ek 3	Atatürk Caddesi ve Çevresi Zemin Kat ve Birinci Kat Kullanım Fonksiyonları	142
Ek 4	Atatürk Caddesi ve Çevresi Kat Adedi ve Mülkiyet Durumu Analizleri.....	143
Ek 5	Çalışma Alanındaki Binaların Kodlama Paftası	144
Ek 6	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 1	145
Ek 7	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 2	146
Ek 8	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 3	147
Ek 9	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 4	148
Ek 10	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 5	149
Ek 11	Atatürk Caddesinin Mevcut Silüetleri ve Cadde Dolu-Boş Oranları	150
Ek 12	Karşıtlık ve Renk Düzenleri.....	151
Ek 13	Cephelerde Renk Kullanımı Önerileri.....	152
Ek 14	Örnek Bir Bölgenin Mevcut Durumu ve Öneri Planı - a.....	153
Ek 15	Örnek Bir Bölgenin Öneri Kesit ve Silüeti - b.....	154
Ek 16	Özürlü Kimseler İçin Caddede Alınacak Önlemler	155
Ek 17	Çalışma Alanında Kullanılabilecek Bitki Listesi	156
	ÖZGEÇMİŞ	157

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	İnsan ölçeği algısı.....	8
Şekil 2.2	Altın oran ve logaritmik sarmal	11
Şekil 2.3	Diğer oran sistemleri	11
Şekil 2.4	Kent imgesini oluşturan öğeler	21
Şekil 3.1	Manchester kentinin İngiltere'deki konumu	24
Şekil 3.2	Hulme'nin Manchester kentindeki konumu	24
Şekil 3.3	Hulme kenti için yoğunluk önerisi	27
Şekil 3.4	Organik ve inorganik sokak doku örnekleri	27
Şekil 3.5	Kavşakta kullanılan hız tuzakları	28
Şekil 3.6	Referans noktaları ve köşe binalar	28
Şekil 3.7	Önerilen sokak proporsiyonları	29
Şekil 3.8	Chapel Hill kent merkezinden bir görüntü	30
Şekil 3.9	Kat köşe binadaki yükseklikleri ve geri çekmeler	31
Şekil 3.10	Tente ve çıkmaların ritim etkisi oluşturmaları	32
Şekil 3.11	Cepheyi insan ölçeğinde algılatmak için cephede yapılan bölüntüler	32
Şekil 3.12	Silüetin ritmini oluşturan elemanlar	33
Şekil 3.13	Binadan bağımsız girişli bir ticaret birimi	34
Şekil 3.14	Dükkan vitrinlerinin oluşturduğu devamlılık hissi veren cephe	34
Şekil 3.15	Birmingham kent merkezi plan analizi	36
Şekil 3.16	Kimlikli bölgeler arasındaki ulaşım güzergahı önerisi	37
Şekil 3.17	Birbirleriyle uyumsuz kent mobilyaları	38
Şekil 3.18	Colmore Row'un mevcut durumu	38
Şekil 3.19	Öneri eksiz	39
Şekil 3.20	Eski ve yeni sokak dokusunun kıyaslanması	40
Şekil 3.21	Washington kentinin A.B.D'deki konumu	41
Şekil 3.22	Spokane kentinin Washington'daki konumu	41
Şekil 3.23	Yeni binada önerilen geri çekme şemaları	42
Şekil 3.24	Açık mekanlar	43
Şekil 3.25	Bina yükseklikleri ve mimari özellikleri	43
Şekil 3.26	Cadde-vitrin ilişkisi	44
Şekil 3.27	Cadde ağaçları ve açık oturma mekanları	44
Şekil 3.28	Sokak kesitinde bisikletlilere ayrılan yol	45
Şekil 3.29	Cephe öğelerinin oran etkisi	45
Şekil 3.30	Caddede bina yükseklikleri ve sağır cephelerin algıya etkisi	46
Şekil 3.31	Nevada eyaletinin A.B.D'deki konumu	48
Şekil 3.32	Las Vegas'ın Nevada'daki konumu	48
Şekil 4.1	Badem ağacı yerleşimi	57
Şekil 4.2	Piri Reis'in Alanya haritası	58
Şekil 4.3	Türkiye-Antalya-Alanya	59
Şekil 4.4	Antalya-Alanya	59
Şekil 4.5	Yönlere göre rüzgar çeşitleri	63
Şekil 4.6	Antalya ve Alanya'nın bölgesel topoğrafik yapısı	65
Şekil 4.7	Alanya'nın jeolojik yapısı	66
Şekil 4.8	Hellenistik Çağ'da yapıldığı sanılan surlar ve çevreledikleri kentsel alan	73
Şekil 4.9	İç Kalede yer alan Bizans kilisesi	73
Şekil 4.10	Kızılıkule, Tophane, Tersane	74
Şekil 4.11	Kızılıkule	74
Şekil 4.12	Tophane ve Tersane	74
Şekil 4.13	Süleymaniye Camisi	75
Şekil 4.14	Alanya'nın tarihsel gelişim kademelenmesi	77
Şekil 4.15	Alanya'daki sit alanları	77

Şekil 4.16	Geleneksel Alanya Evi plan şeması	79
Şekil 4.17	Kat teorik plan örneği	79
Şekil 4.18	Görünüş	79
Şekil 4.19	Geleneksel Alanya Evleri fotoğrafları	81
Şekil 5.1	Çalışma alanı	88
Şekil 5.2	Çalışma alanındaki zemin kat fonksiyon analizi	89
Şekil 5.3	Atatürk caddesinin A7-B6 kodlu binalardan geçen şematik en kesiti	89
Şekil 5.4	Köşe binalar ve oluşan tanımsız mekan fotoğrafı	90
Şekil 5.5	Köşe binalar ve oluşan tanımsız mekan şeması	90
Şekil 5.6	Konut mimarisi	91
Şekil 5.7	Konut mimarisi	91
Şekil 5.8	Caddede görülen genel renk kullanımı	92
Şekil 5.9	Farklı renk kullanımları	92
Şekil 5.10	Bakımsız bir bina	92
Şekil 5.11	Bina aralıkları	93
Şekil 5.12	Bina aralıkları (şematik)	93
Şekil 5.13	Cephedeki tanıtıcı levhalar	94
Şekil 5.14	Cephedeki tanıtıcı levhalar	94
Şekil 5.15	Çatıdaki güneş panelleri	96
Şekil 5.16	Çatıdaki antenler	96
Şekil 5.17	Çatıdaki güneş panelleri	96
Şekil 5.18	Dükkan taşmaları	97
Şekil 5.19	Dükkanlar	97
Şekil 5.20	Dükkan düzenlemeleri	98
Şekil 5.21	Dükkan düzenlemeleri	98
Şekil 5.22	A tipi durak	100
Şekil 5.23	A tipi durak	100
Şekil 5.24	B tipi durak	100
Şekil 5.25	B tipi durak	100
Şekil 5.26	Geri dönüşüm kutusu	101
Şekil 5.27	Büyük hacimli toplayıcı	101
Şekil 5.28	Direğe ankastre küçük çöp kutusu	101
Şekil 5.29	Bisiklet parkı	102
Şekil 5.30	Telefon kabinleri	103
Şekil 5.31	Telefon kabinleri	103
Şekil 5.32	Telefon kabinleri	103
Şekil 5.33	Telefon kabinleri (Postane)	103
Şekil 5.34	Satış birimi	103
Şekil 5.35	Satış birimi	103
Şekil 5.36	Tanıtıcı levha	104
Şekil 5.37	Tanıtıcı levha	104
Şekil 5.38	Levhaların yarattığı karmaşa	105
Şekil 5.39	Levhaların algısı	105
Şekil 5.40	Levhaların yarattığı karmaşa	106
Şekil 5.41	Levhaların algısı	106
Şekil 5.42	Yıpranmış uyarıcı levha	106
Şekil 5.43	Peyzajın engellediği levhalar	106
Şekil 5.44	Farklı aydınlatma elemanları	106
Şekil 5.45	Farklı aydınlatma elemanları	106
Şekil 5.46	Dükkan taşmaları	107
Şekil 5.47	Dükkan taşmaları	107
Şekil 5.48	Yaya yolundaki teknik donatılar	108

Şekil 5.49	Yaya yolundaki teknik donatılar	108
Şekil 5.50	Yaya yolundaki teknik donatılar	108
Şekil 5.51	Yaya yolundaki teknik donatılar	108
Şekil 5.52	Elektrik direkleri	109
Şekil 5.53	Elektrik direkleri	109
Şekil 5.54	Yaya geçidinden önce görüşü engelleyebilecek bir peyzaj düzenlemesi	110
Şekil 6.1	A12 kodlu binanın renksel nitelik taşıyabilecek elemanları	112
Şekil 6.2	Yatay ve düşey renk bantlarının yükseklik algısına etkisi (A22 ve A17 kodlu binalar)	113
Şekil 6.3	Yatay ve düşey girintili cephe	113
Şekil 6.4	Tabela zemin kat yükseklikleri oranı	114
Şekil 6.5	Tabelalardaki renk - algı ilişkisi	115
Şekil 6.6	Levha - tente- insan ilişkisi	116
Şekil 6.7	Tente yüzeylerine yazılan yazıların algısı	117
Şekil 6.8	Kentsel karakter ile uyuşmayan tabelalar	118
Şekil 6.9	A18 kodlu binadaki güneş panellerinin mevcut ve önerilen durumu	120
Şekil 6.10	İnsan boyutları	122
Şekil 6.11	Yönetmelik standartları	122
Şekil 6.12	İklimsel özelliklere göre oturma birimlerinin konumlandırılması	123
Şekil 6.13	Oturma birimi örnekleri	124
Şekil 6.14	Çöp kutusu örnekleri	125
Şekil 6.15	Bisiklet parkı örnekleri	126
Şekil 6.16	Telefon kabini örnekleri	127
Şekil 6.17	Bilgi ve işaret levhalarının göz seviyesi ile ilgili durumları	128
Şekil 6.18	Bilgi ve işaret levhaları örnekleri	128
Şekil 6.19	Kentsel aydınlatma elemanı örnekleri	129
Şekil 6.20	Durakların konumlandırılması	130
Şekil 6.21	Toplu taşıma durağı örnekleri	130

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1	Çevrenin fiziksel bileşenleri	6
Çizelge 2.2	Kent kimliğini oluşturan öğeler	18
Çizelge 3.1	Mekanlar için önerilen bazı standartlar	26
Çizelge 3.2	Spokane kenti tasarım kılavuzunda ele alınan konu başlıkları	47
Çizelge 3.3	Las Vegas tasarım kılavuzunda ele alınan başlıklar	51
Çizelge 3.4	İstanbul kentsel tasarım rehberinde ele alınan başlıklar	54
Çizelge 4.1	Ortalama sıcaklıklar	61
Çizelge 4.2	Ortalama deniz suyu sıcaklıkları	61
Çizelge 4.3	Ortalama düşen yağış miktarları	62
Çizelge 4.4	Ortalama nem oranları	62
Çizelge 4.5	Alanya’da arazinin fonksiyonlara göre dağılımı	64
Çizelge 4.6	Yıllara göre nüfus rakamları	68
Çizelge 4.7	Alanya’nın 1927-1997 arasında kır-kent nüfus oranları	69
Çizelge 5.1	Alanya’nın kentsel sorunları	87



ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince beni yönlendiren ve manevi desteğini de sürekli hissettiğim danışman hocam sayın Doç. Dr. Tülin Görgülü'ye, Alanya kentinde çalışmamıza olanak sağlayan sayın Prof. Dr. Aydın Kunt'a, Alanya ile ilgili çalışmalara beraber başladığım ve bana her konuda destek vererek sorunlarıma yardımcı olan arkadaşlarım sayın Mimar Cemil Soyak ve sayın Araş. Gör. Kunter Manisa'ya, kent planlaması konusunda fikirlerini esirgemeyen sayın Prof. Dr. Hüseyin Cengiz ve sayın Öğr. Gör. Dr. Berna Dikçınar'a, tezin alan çalışmalarında yardımlarını esirgemeyen Alanya Belediyesi, Alanya Ticaret Odası ve konuksever Alanya halkına, Alanya'daki analiz çalışmalarına katkıda bulunan Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü 2000-2001 bahar yarıyılı Mimari Proje 5 öğrencilerine, Alanya'daki çalışmalarımı destekleyen Prof. Dr. Harun Batırbaygil'e, çalışmama fikirsel katkıda bulunan sayın Prof. Dr. Bülent Tarım'a, çalışma sürecinde okuldaki görevlerimde bana anlayış gösteren, başta sayın Prof. Dr. Zekai Görgülü olmak üzere bütün Şehir ve Bölge Planlama Bölümü hocalarıma ve tüm bu çalışma sürecinde bana gösterdikleri anlayış ve sabırdan dolayı sevgili annem, babam ve kardeşlerime teşekkür ederim.



ÖZET

Ülkemizin ekonomik ve sosyal anlamda devam eden gelişim süreci, yaşanan fizik mekanların gelişimini de beraberinde getirmektedir. Ancak günümüzde, bu gelişim süreci istenilen kalitede gerçekleşmemektedir. Önüne geçilemeyen plansız kentsel gelişim süreçleri ulaşım, altyapı ve kentsel estetik gibi birçok sorunu ortaya çıkarmaktadır. Gün geçtikçe doğal çevrenin tahrip edildiği, birbirine benzemeye başlayan, kimliksizleşen kent dokuları karşımıza çıkmaktadır.

Turizm, ülke ekonomisinin gelişimine katkı sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Ancak turizmin de ekonomik getirilerinin yanı sıra çevresel ve kentsel anlamda bir çok götürüleri vardır. Ülkemizde özellikle 1980 sonrası turizme verilen destekle başlatılan yatırımların planlama anlamında yetersiz kaldığı bölgelerde, ciddi kentsel sorunlar görülmektedir.

Alanya, ülkemizde turizm sektörünün ilk gelişme gösterdiği bölgelerden biri olması nedeniyle, söz edilen sorunlarla en çok karşılaşan kentlerimizden biridir. Tezde, Alanya'nın genel kentsel sorunlarının irdelenmesi ve alt bölge olarak seçilen Atatürk caddesinde kentsel estetiğe yönelik sorunların tespit edilip bu sorunlara çözüm olabilecek önerilerin sunulması hedeflenmiştir. Hedefe ulaşmak için kent kimliği ve estetik kavramları da irdelenmiş ve kentsel estetiğe yönelik, yapılan örnek çalışmalardan da kesitler sunulmuştur. Bu kapsamda tez altı bölümden oluşmuştur:

Birinci bölümde; tez çalışmasının amaç, kapsam ve yöntemi tanımlanmıştır.

İkinci bölümde; kent kimliği, imgesi ve estetik başlıkları ile ilgili tanımlar ve bilgiler sunulmuştur.

Üçüncü bölümde; sorunlar ve öneriler bölümlerine altlık oluşturması açısından, kentsel estetiği kontrol etmek amacı da içeren çeşitli kentsel tasarım kılavuzları irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde; çalışma alanı olarak seçilen Alanya'nın kentsel gelişim süreci ve bu sürece etki eden faktörler ele alınmıştır.

Beşinci bölümde, turizm olgusu paralelinde Alanya'nın genel kentsel problemlerine değinilmiş ve alt bölge olarak belirlenen Atatürk caddesinin genel karakteri hakkında bilgiler sunulmuştur. Bu bilgiler ışığında Atatürk caddesinde tespit edilen kentsel estetik sorunları ortaya konmuştur.

Altıncı bölümde; Atatürk caddesinde tespit edilen sorunlara, yararlanılan diğer örnekler paralelinde çözüm önerileri sunulmuştur.

Yedinci bölümde; yapılan araştırmanın sonuç ve değerlendirmesine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler : Alanya, Kent kimliği, Kent imgesi, Estetik, Kentsel tasarım kılavuzları

ABSTRACT

The economical and social growth trend currently continuing in our country simultaneously brought along the improvement of the physical living spaces as well. Nevertheless, as of today, this development phase is far from being materialized to sustain the desired quality. The unavoidable unplanned urban development phases create many problems such as transportation, infrastructure and urban aesthetics. The each passing day we unfortunately witness the inevitable destruction of the environment and the urban elements which started to be the mirror image of the each other with vanishing identities.

Tourism is one of the vitally important sectors that provides livelihood for improvement of the national economy. Nevertheless, along with the economical benefits provided by tourism it also brings harm to the urban environment. Serious urban dilemmas are encountered at the regions of the country where poor planning was the case with respect to the investments which were started with the incentives and support provided for the tourism industry especially after 1980s.

Being one of the first regions where the tourism sector first started its development, Alanya is a city that suffers immensely because of the said problems now. In our dissertation we have intended to delve into the general urban problems of Alanya, and aimed at determining the urban aesthetical problems encountered on Atatürk Avenue, which is selected as the sub-district, and tried to make some proposals with the hope that they may constitute some sort of solutions for these problems. In an aim to reach to the designated target the urban identity and the aesthetical concepts were also investigated, and some parts of the study conducted with regards to the urban aesthetics was presented as examples. In this sense the dissertation was consisted of seven parts:

In the First Part; purpose, scope and the method of the dissertation study were defined.

In the Second Part; definitions and information under the captions for the topics of urban identity, image and aesthetics were presented.

In the Third Part; various urban design guides were examined in an attempt to use them as the grounds for the parts captioned the problems and proposals, also with an attempt to control the urban aesthetics.

In the Fourth Part; the urban development phase of Alanya and the factors having impact on this phase were examined.

In the Fifth Part; in parallel to tourism concept we mentioned of general urban problems of Alanya and provided information about the general characteristics of Atatürk Avenue, which was designated as the sub-region in the study. In the light of this information the urban aesthetic problems pinpointed on Atatürk Avenue were brought forward.

In the Sixth Part; proposals for solution to solve the problems determined on Atatürk Avenue in parallel to other examples used.

In the Seventh Part; the research results and evaluations were narrated.

Key words : Alanya, City identity, City image, Aesthetic, Urban design guides

1. GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı

Günümüzde hala “gelişmekte olan ülkeler” sınıfında yer alan ülkemizde, endüstriyel gelişim ile paralel olarak devam eden kentsel gelişim süreçleri, bir çok kentte plansız olarak sürmektedir. Plansız kentleşme sonucunda da gittikçe birbirine benzeyen, ayırt edilemeyen, kimliksiz ve kaçak yapılaşmaların görüldüğü kentler ortaya çıkmaktadır.

Her alanda hızla globalleşen dünyada, turizm, ülkelerin kendine özgü potansiyellerini vurgulamasını sağlayan en önemli sektörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak turizmle ilgili izlenen plansız gelişim ve yapılaşma süreçleri, doğal ve yapay çevrenin görünümünün olumsuz şekilde değişmesine neden olmaktadır. Bu olumsuz değişimle birlikte yöre halkının ve turistlerin, yaşanılan çevrede görmek istediği estetik olgusu da yok olmaktadır.

Alanya, Türkiye’de turizm olgusunun ilk ortaya çıktığı, ilk olması nedeniyle de turizmin olumsuz etkilerinin en çok hissedildiği kentlerden biridir. Bu özellikler ışığında kent, tez için örnek alan olarak seçilmiştir. Alanya’nın kentsel gelişim süreci, bu sürece etki eden faktörler ve bu sürecin sonunda, günümüz Alanya’sının genel kentsel sorunları irdelenmiştir. Daha alt ölçekte ise, Alanya’nın merkezi ticaret aksı olması ve gerek Alanya’lılar gerekse de turistler tarafından yoğun kullanılan bir cadde olması nedeniyle, Atatürk caddesi ele alınmıştır. Tezin amacı, daha önce Kunter Manisa ve Cemil Soyak’ın Alanya’nın kentsel sorunlarına yönelik hazırladıkları tezlerindeki üst başlıklar (sorun tespiti, ulaşım çözümleri, kentsel açık mekan tanımları vb.) paralelinde, Atatürk caddesi üzerinde belirlenen çalışma alanında kentsel estetiğe yönelik çeşitli önerilerde bulunularak bu önerilerin kent bütünü için hazırlanması gereken bir kentsel tasarım kılavuzuna öncülük etmesidir. Ayrıca tezde, çeşitli kentsel tasarım rehberlerinden de örnekler sunularak, kent kullanıcılarının kentsel estetik konusunda bilinçlendirilmesi amaçlanmıştır.

Bu amaçlar doğrultusunda tez içinde kent kimliği ve estetik kavramlarına değinilmiştir. Kent estetiğine yönelik farklı ülkelerden alınan çeşitli örnek tasarım kılavuzları sunulmuş, bu kentsel tasarım kılavuzlarından çıkarılan sonuçlar süzgecinde Atatürk caddesinde belirlenen alanda görülen estetik sorunlar belirtilmiştir. Belirtilen sorunlar şu başlıklar halinde sınıflandırılmıştır:

- Binalara ilişkin sorunlar
 - genel mimari karakter sorunları
 - cepheyi oluşturan ögelere ilişkin sorunlar
- Caddeye ilişkin sorunlar
 - kent mobilyalarına ilişkin sorunlar
 - yaya ve araç yollarına ilişkin sorunlar
 - peyzaj düzenlemesine ilişkin sorunlar

Tez, çalışma alanında tespit edilen bu sorunlar paralelinde hazırlanan çeşitli önerileri de içermektedir.



1.2 Tezin Yöntemi

Tezin hazırlanmasında öncelikli olarak literatür araştırması yapılmıştır. Estetik kavramı ve bu kavramı oluşturan öğelerle ilgili teorik bilgiler araştırılmıştır. Daha önce yapılmış olan çeşitli kentsel tasarım kılavuzu örneklerine ulaşılmış ve çalışma alanı Alanya ve çevresine ilişkin veriler elde edilmiştir.

Çalışma bölgesi olarak seçilen Alanya genelinde ve Atatürk caddesi özelinde yapılan alan çalışmaları sırasında gözlem ve çeşitli kişilerle yapılan mülakatlardan yararlanılarak tespitlerde bulunulmuştur. Alanya genelinde fonksiyon analizi, kat adedi ve alan kullanımı gibi tespitler yapılmıştır. Atatürk caddesinde ise caddenin kentsel estetik özelliklerine yönelik gözlemler ve tespitler yapılmıştır. Elde edilen teorik bilgiler ve alan çalışmaları sonucunda ulaşılan mevcut durum verileri değerlendirilerek bir senteze ulaşılmış ve bu sentez ışığında alandaki sorun ve öneriler oluşturulmuştur.

Genel olarak tezin yöntemi, alan çalışmasında tespit edilen estetik sorunların, daha önce farklı bölgeler için yapılmış çözüm örnekleri ışığında değerlendirilip, bu sorunlara öneriler oluşturma üzerine temellendirilmiştir. Bu temele oturtulan çalışmada gerekli bölümler teorik bilgilerle de desteklenmektedir. Bu bağlamda tezin kurgusu aşağıdaki şekilde gelişmektedir;

İkinci bölümde, kent kimliği, imgesi ve estetik kavramları ile ilgili tanımlar ve kuramsal bilgiler yer almaktadır.

Üçüncü bölümde, literatür araştırması sonucunda ulaşılan farklı kentler için hazırlanan tasarım ve gelişim kılavuzları sunularak, kent estetiğini kontrol etme açısından elde edilen başlıklar ve yöntemler irdelenmiştir.

Dördüncü bölümde, çalışma alanı Alanya'nın mekansal oluşum sürecini etkileyen faktörlerle birlikte kent makroformunun ve mimarisinin gelişimi irdelenmiştir.

Beşinci bölümde, Turizm olgusunu paralelinde günümüz Alanya'sının kentsel sorunlarına değinilmiştir. Alanya'da alt bölge olarak ele alınan Atatürk caddesi hakkında bilgilendirme yapılarak bu alandaki kentsel estetik sorunları tespit edilmiştir.

Altıncı bölümde, Atatürk caddesinde tespit edilen sorunlara, ikinci bölümde irdelenen örnekler paralelinde üretilen öneriler yer almaktadır.

Yedinci bölümde, tezin genel değerlendirmesi ve sonuç bulunmaktadır.

TURKİYE KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI
KÜLTÜR VARLIKLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
ALANYA KENTİ

2. KENT KİMLİĞİ, İMGESİ VE ESTETİK

2.1 Estetik

2.1.1 Güzellik ve Estetik Kavramları

“Güzellik” üzerine bilinen ilk düşünsel kavramlaştırmalar, günümüzden yaklaşık 2500 yıl önce yapılmıştır. Bu konudaki fikir üretimi ve tartışmaları da günümüze kadar yoğun olarak gelmiştir. ‘Estetik’ sözcüğü ise yaklaşık 250 yıldır dünya literatüründe kullanılmaktadır. Fakat aradan geçen süre boyunca ‘güzel’ kavramı, bugünkü felsefi, sanatsal ve bilimsel anlamı ile estetik kavramının karşılık geldiği anlamda kullanılmıştır. Ancak 18. yüzyılda, estetik sözcüğünün bu alanda kullanılmaya da karşılık geldiği bir zamanda güzellik kavramı ‘estetik’ kavramı ile yer değiştirmiştir. 18. yüzyıldan sonra güzel kelimesi, ya bir “estetik değere sahip olma” ile eş anlamlı olarak ya da sanat ve doğayı tanımlamak üzere kullanılan “yüce” ve “pitoresk” ile aynı seviyede, estetikle ilgili birçok sıfattan biri olarak kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde özellikle günlük yaşamda estetik sözcüğünün “güzel” sözcüğüne eş anlamda kullanımı hatalı olarak değerlendirilmektedir (Şentürer, 1995).

Güzellik kavramının genel tanımı; “neden olan durum ya da nesne karşısında duyulan beğeni, hayranlık, heyecan, mutluluk” şeklinde yapılmaktadır. Sözlük karşılığı ise “Biçim içindeki ahenk ve ölçülerdeki denge ile estetik bir ahenk uyandırarak hoşla giden şey” dir. İnsanların değer yargıları sonucunda ortaya çıkan güzellik kavramı, insanlar tarafından ise “doğa, tarih, düşünce, emek, biçim, kullanım, kalite, özgünlük” olarak yorumlanmaktadır. Güzel doğal olandır, biçimli olandır, geçmişli olandır, kendine özgü olandır. Fakat bu nitelikler sadece, hem kendi içinde hem de çevresi ile uyumlu bir bütünlük, bitmişlik taşıdığı anda güzellik değerine ulaşabilmektedir. Sıradan insanların yaptığı bu tanımlar tarih sürecinde çeşitli filozof ve kuramcılarının yaptığı tanımlamalar ve kavramlaştırmalarla büyük benzerlikler göstermektedir. Örneğin Platon (M.Ö. 5.yy.) “güzellik , sevginin nesnesidir”, “her yerde doğru ve uygun orantı güzelliği meydana getirir” demiştir. Aristoteles (M.Ö. 4.yy.) “güzel, her şeyden önce doğal ve canlı olan şeydir”, “güzel, görüldüğünde memnuniyeti uyandıran şeydedir ve onu bulan hisle de ilgilidir” diyerek benzer bir tanımlama getirmiştir. Yine M.S. 5.yüzyılda Augustinus güzelliğin kaynağını “mükemmellik ya da bozulmamışlık, oran ya da armoni, parlaklık ya da berraklık, bir şeyin parçaları arasındaki ahenk” olarak yorumlamıştır. 18.yüzyılda ise Hegel bunu “öz ve biçimin uyumu” olarak tariflemiştir (Şentürer, 1995). Görüldüğü gibi çok farklı çağlara ait filozofların güzellik kavramına getirdikleri tanımlar birbirine benzerlik göstermektedir.

Estetik kavramı ise kısaca g z ll k bilimi olarak tanımlanmaktadır. Estetik sözcüğü Grekçe “aisthanesthai” veya “aisthesis” sözcüğünden gelir. Bu s zc  kler “duyum, duyulur algı veya duygu ile algılamak” anlamındadır. Estetik biliminin kurucusu Alexander G. Baumgarten’dır (1714-1762). Baumgarten bilgi yetisini, yukarı bilgi yetisi (mantık) ve a a ı bilgi yetisi (estetik) olarak ikiye ayırır. Baumgarten’e göre estetik, açık ve seçik olmayan bir bilginin birikimidir.       açıklık ve seçiklik zihni bilginin ölçüsüdür. Yetkin (doğru) bilgiye ulaşmak hem mantık hem de estetiğin ere idir. Mantığın aradığı yetkinlik zihnin nesnelere uygunlu udur (doğruluk). Esteti in aradığı yetkinlik ise g z ll ktir. Başka bir deyişle Baumgarten’in bu     mlmelerine göre g z ll k duyulur bilginin doğruluğu olduğu gibi, estetik de duyulur bilginin g z ll  idir. Estetik bilimi; bir nesne ya da durumun algısına bir g z ll k olarak ya da en azından memnun olunabilir bir deneyim olarak yardım eden etmenleri anlamakla, tanımlamakla ve insanı estetik açıdan memnun eden nesne ve durumları yaratma ve onlardan hoşlanma yetisinin doğasını anlamakla ilgilenir. Bu bağlamda estetik, yeni ve modern bir bilim dalı olarak kabul edilmektedir (Tunalı, 1984).

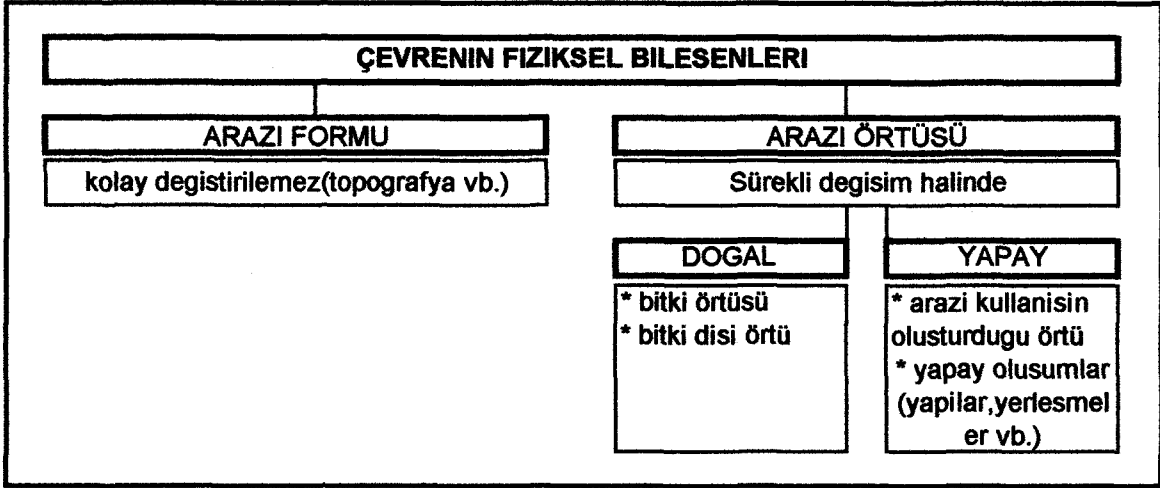
2.1.2 Yapay Çevre - Estetik İlişkisi

Çevre, organizmayı kapsayan canlı, cansız, durum ve etkenlerin karışımıdır. Çevre, dış etkenlerin tümü ya da zaman mekan koordinatları içinde yer aldığı ilişkiler ve ortamlar bütünüdür. Çevre, kişiyi etkileyen, şekillenmesini ve yaşamını belirleyen iklimsel, biyotik ve toplumsal etmenlerin tümüdür (Çubuk, 1977). Çevre, bir organizmayı ve performansını dışardan etkileyen tüm dış koşul ve faktörlerdir (Erkman, 1982). Bu tanımlamaların tümünün ortak noktası çevrenin sadece saran, çevreleyen nitelikte olmadığı, aynı zamanda etkileyen dış etmenler bütünü olduğudur.

İnsan, hem çevrenin merkezi hem de çevrenin onunla bütünleşmiş parçasıdır. Bu nedenle insan çevreden etkilenirken aynı zamanda çevreyi de etkiler. Çevre, yaşayan bir canlının yaşamını gelişimini etkileyen, değişebilir tüm dış etmenlerdir.

Çevreye biçim veren ve nitelik kazandıran fiziki bileşenleri temelde iki ana başlıkta incelenebilir. Bunlar arazi formu ve arazi örtüsüdür. Arazi örtüsü de doğal ve yapay olmak üzere iki alt başlıkta gruplanabilir. Bu çalışmada, ilerleyen bölümlerde üzerinde çalışılacak fiziki çevre bileşeni, yapay oluşumlar ve bu oluşumların öğeleridir.

Çizelge 2.1 Çevrenin fiziksel bileşenleri



İnsan gereksinimleri ve yaratıcılığı ile doğayı örnek alarak ve kullanarak kendi dünyasını, yapay çevreyi, “mimari”yi oluşturmuştur. Mimari insanlığın gelişiminin bir olgusudur (Allsopp, 1977). Mimari belirli bir yapısal karakter ve süreç içinde tekrar eden bir eylem alanı, bir olgudur. Bu durumda, mimariyi oluşturan temel bileşenler ‘gereksinim, teknoloji ve estetik güzellik’ ile ‘ekoloji ve ekonomi’; etkenler ‘kültür, toplumsal yapı ve ahlak’; ve mimarinin etkiledikleri ise ‘insan-toplum, doğa ve onlarla bağlantılı olan her şey’dir. Bu niteliği ile kendi ürün grubunun en küçük birimi olan tek ‘bina’ dan, binalar grubu ‘sokaklar’ ve daha büyük ölçekteki bir araya gelişler olan ‘kent’ lere kadar çevrenin bir kısmını alan ‘mimari’ böylece insanın ve yeryüzünün en önemli oluşumlarından biridir (Şentürer, 1995).

İnsan mimari çevre ile duyuları ve zihni işlemleri aracılığı ile ilişki kurar. Bir tasarım ürünü olan mimarinin değerlendirilmesi ve ondan memnuniyet duyulması, kurulan bu duyumsal, duygusal ve zihinsel ilişki süreçleriyle başılır (Caudil, 1981). Bu sürecin başarılı olması için iki nesnel durum gerekir. Bunlar insanın görme duyusu ve mimarinin görülebilen yüzeyleridir. İşitsel, koklama ve dokunma duyuları da çevresel algının birer elemanıdır ancak mimarinin görülebilen yüzeylerinin algısı ve kavrayışı için görme duyusu olmazsa olmaz bir unsurdur. Bu görülebilen yüzeyleri görsel algılama ile insan duygu ve düşüncesinde tanımlayan ‘biçim’ ise insan ve çevresi arasındaki ilişkilerde aracı bir nesnedir. İnsan biçim yoluyla algıladığı , kavradığı ve yorumladığı mimari ürün ile iletişim kurarken onun taşıdığı ifade, görsel nitelik yoluyla da beğeni duyumuna, estetik ulaşmakta ya da ulaşmamaktadır (Şentürer, 1995).

Çevrenin özellikleri yeni faaliyetleri, estetik deneyimleri oluşturmak ya da eski bir çevreyi iyileştirmek üzere değiştirilmekte (Lang, 1987), insan fiziksel çevresini inşa ederken onu güzelleştirmek istemektedir. Bu güzelleştirme isteğinin en ilkel uygulamalarda bile var olduğu

öne sürülmektedir (Kuban, 1973). İnsanların, yapay çevrelerini oluştururken ortaya çıkan bu güzellik arayışı, oluşan bir estetik olgusunun parçasıdır. Estetik açıdan insanları memnun edici bir doygunluk, mimari ürünün değerlendirilmesinde temel ölçüt olarak kabul edilmektedir (Kuban, 1980).

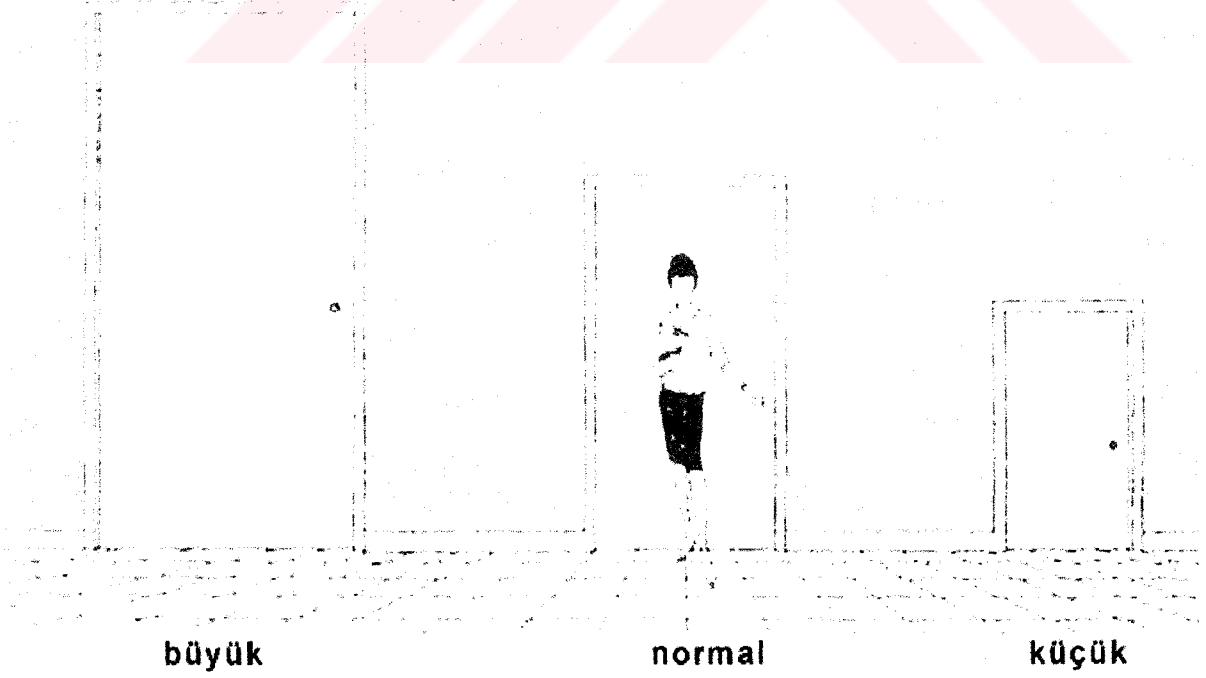
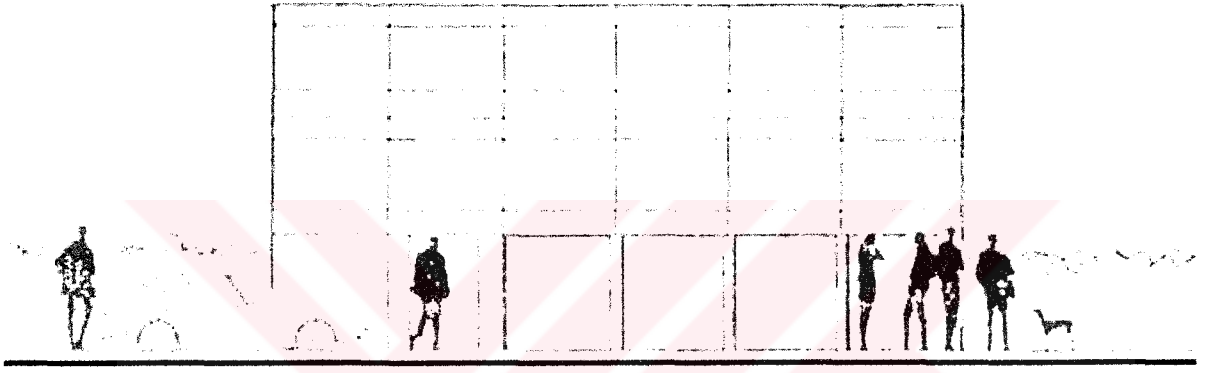
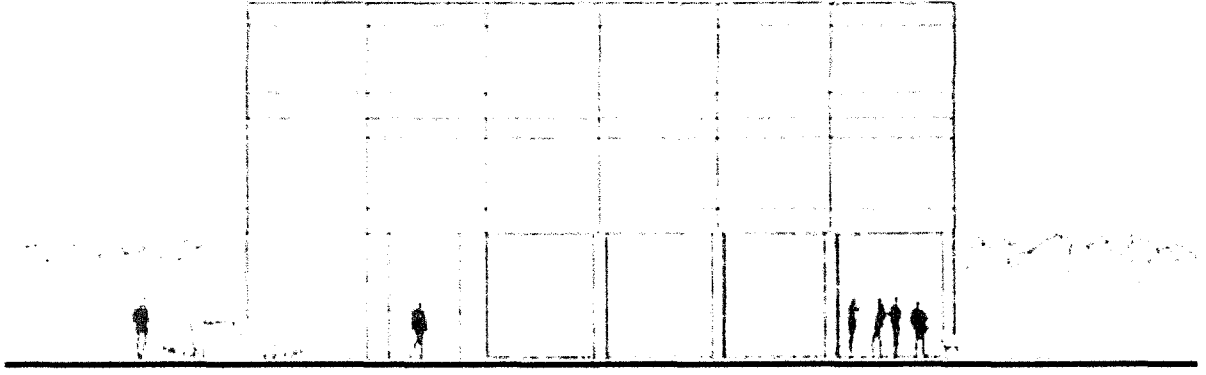
Önceleri doğrudan sanat felsefesi olarak ele alınan estetik felsefesi bu kapsamı ile de gelişim sürecinde mimariyi ve özellikle onun biçimsel niteliklerinin oluşumunu etkilemiştir.

2.1.3 Estetik Olgusuna Etki Eden Biçimsel Öğeler

2.1.3.1 Ölçü, Ölçek

Bir nesnenin tasarımının gerçekleşmesi ve yapılabilirliğinin ilk şartı onun tarifleme olabilir olmasıdır. Bu tarifleme, nesneye ait boyutların verilmesi ile yapılabilir. Bu da bir ölçü sistemini gerektirir. Bir birimin katları şeklinde geliştirilmiş ölçü sistemleri, nesnenin tüm boyutsal ilişkilerini ifade eden ölçeğe veri oluşturarak oluşumuna katılır (Şentürer, 1995).

Mimaride ölçek kavramı, bir bina elemanı ya da mekanın diğer biçimlerle bağıntılı olarak nasıl algılandığını (Ching, 1979); bina boyutları ve insan boyutları ilişkisini (Shultz, 1980); ve birim olarak binanın çevresi ile olan ilişkilerini kapsamaktadır. Ölçek kavramının en genel işlevi, mimari değişkenlerin kullanımında binanın ya da mekanın yapısıyla ilişki kurmaktır (Orr, 1985).



Şekil 2.1 İnsan ölçeği algısı (Biçer, 1996)

Mimaride ölçü ve ölçek kavramlarını oluşturan temel veriler doğal, yapay çevre , insanın boyutsal ölçüleri ve gereksinimleri (fizyolojik, duygusal, estetik) ve eylem mekanları için gerekli büyüklüklerdir. Başka bir belirleyici veri de insanın mekanları oluştururken ihtiyaç duyduğu malzemelerdir. Belirli büyüklüklerdeki elemanların bir araya getirilmeleri ile sınırlandırılan boşluklar, insan boyut ve gereksinimlerinin yanında bu elemanlara da bağlı olarak ölçülendirilmiş ve boyut kazandırılmıştır. İnsan böyle bir ölçü sistemi kurmak için kendi ölçülerini referans alarak oluşturduğu ve uygulamada kullanılması kolay parmak, karış, ayak, adım gibi büyüklükleri birim olarak almış ve bunların katları şeklinde oluşturduğu tarifleme yolları bulmuştur (Vitruvius, 1960).

Uzun dönemler boyunca binaların güzelliği ölçü, ölçek arayışlarında temellendirilmiştir. Günümüzde bu kavramlar sadece boyutsal ilişkileri içinde değil, mimarinin oluşumuna katılan tüm etmenlerin mimari ile ilişkilerinin kurulmasında kullanılabilecek bir ölçü birimi olarak kabul edilmektedir; teknolojik, işlevsel, ifadesel, toplumsal-kültürel, insana ait, ekonomik ölçek kavramları gibi (Boudon, 1975). Ancak bütün bu ölçek içerikleri arasında insanları etkileyen ve üzerinde en sık değerlendirme yapılan ‘insan,bina ve çevre’ ölçeği kavramlarıdır. İnsanlar kendi doğal yapılarına, ölçülerine uygun olarak düzenlenmiş çevreleri benimsemekte, güzel olarak değerlendirmektedir. Bu bağlamda, mimaride iyi ölçek, katılan gözlemcinin görsel memnuniyet duygusuna mümkün olduğu kadar katkıda bulunmak üzere kurulmuş olan tasarımın görsel ve dokusal elemanların -bütünüyle ve birbirleriyle-bütünlüğünde ve uygunluğunda planlanmış ve düzenlenmiş bir ilişkiyi ifade eder (Orr, 1985).

İnsanlar için üretilen tüm ürünlerde insan ölçeğine uyum çabaları vardır. Mekanlar da insanlar için oluşturulduğuna göre insan ölçeğine uygun olarak oluşturulmalıdırlar. Mekanın insan ölçeğinde olması onun insanlar tarafından daha çok benimsenmesini dolayısıyla daha çok kullanılmasını ve mekanın yaşamasını sağlar. Mekan insan ölçeğinden uzaklaşmışsa, bu da mekanın üst ölçekteki başka amaçlara hizmet ettiğini ortaya koyar (Biçer, 1996).

Bir mekanda insanın fiziksel boyutları, fizyolojik yapısı gözetilmemişse insanlar bu mekanda kendilerini tedirgin hissedip uzaklaşmak isterler. Mekanın biçimlendirilmesi sırasındaki ölçüler, darlık, genişlik, büyüklük, küçüklük, alçaklık, yükseklik gibi değerler insan boyutu ile direkt ilgili ölçülerdir (Biçer, 1996).

İnsan ölçeği dışındaki küçük hacimler insanlara sıkıntı ve tedirginlik hissi verirken, ölçek dışı çok büyük alanlar ise insan üzerinde kuvvet, saygı ve itaati simgeleyen politik mekan etkisi yaratmaktadır. İnsanlar sadece fiziksel yapılarına ya da görsel algılarına uygun mekanları değil, aynı zamanda diğer duyularına ve psikolojilerine uygun mekanları da tercih ederler.

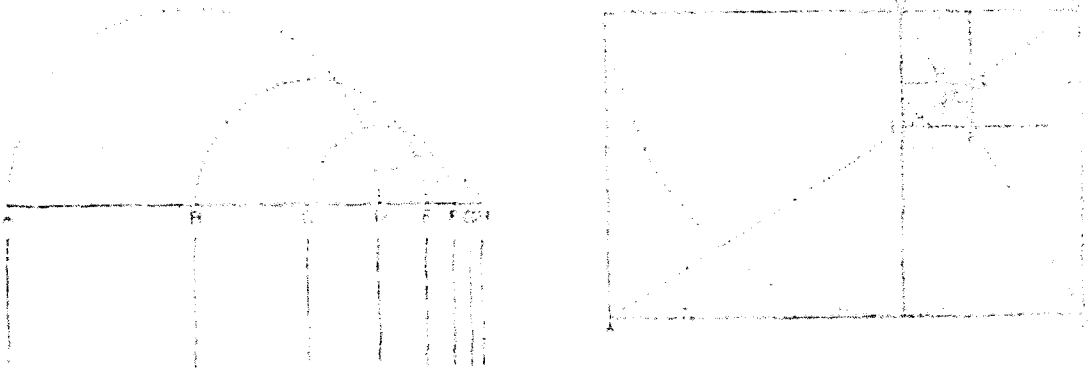
Örneğin, boyutları yakalanamayan, çok geniş açık alanlarda insanlar, açık yerlerde bulunma korkusu olan “agorafobia”ya kapılmaktadırlar. Aynı şekilde çok dar basık ve kapalı alanlar insanlar üzerinde “klastrofobia” yani kapalı yerlerde bulunma korkusuna neden olabilir (Biçer, 1996).

2.1.3.2 Orantı

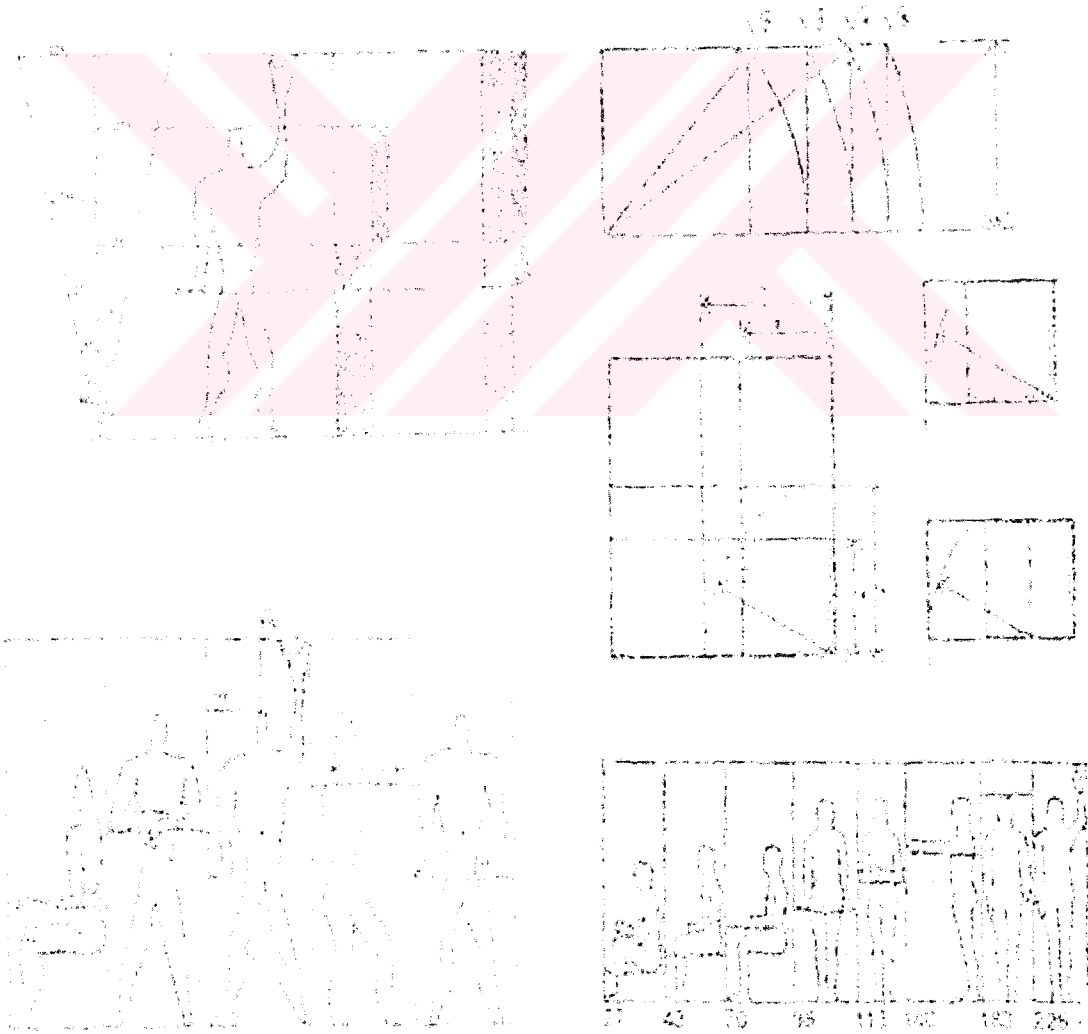
Oran, bütün bir çalışmanın elemanlarının ölçüleri arasında bir düzey olarak seçilmiş belirli bir kısımla bütün arasındaki uygunluktur (Vitruvius, 1960). Oranlar, mimarinin boyutlandırılmasında ve ölçeklendirilmesinde kullanılan, binanın, çevreyle ve kendi içinde uyumunu sağlayacak bir sistemdir. Bu sistem boyutlandırma yaparken parça-bütün ilişkisini düzenler. Bu oransal sistemler, güzelliğin ilk koşullarından biri olarak görülen uyumlu bir düzenin elde edilmesi için kullanıldığından, estetik konusunun içine girer. Bununla birlikte güzelliğe ulaşma isteği kadar, bir norm getirme ya da bir düzen kurma ihtiyacı da orantı sistemlerinin oluşum kaynaklarındandır.

Mimaride yüzyıllar boyunca farklı dönemlerde farklı oran sistemleri kullanılmıştır. Bu sistemler mimarinin biçimlendirilmesinde etkin rol oynamış hatta bazı dönemlerde mimarlık ve estetik kuramları, oran kuramları üzerinde temellendirilmiştir. Bu sistemlerinin kullanımı Antik Mısır ve Yunan’dan günümüze kadar uzanan bir süreci kapsar; Mısır’da kullanılan oran sistemi günümüzdekine çok benzerlik gösteriyordu, yunan oran sistemi ise Mısır’inkinden tamamen farklıydı. Klasik oran kuramının amacı insan vücuduna ait ölçülerin ve yapısal özelliklerin belli olduğu bir yüzey oluşturmak ve güzellik tutkusuyken, Mısır’ın kullandığı sistem gelenekleri belli kurallara indirgemeyi hedefliyordu. Günümüze kadar uzanan bu farklı kuram örneklerini artırmak mümkündür; Ortaçağ, Barok, Gotik, Rönesans oran kuramları gibi. Ancak Vitruvius ‘la ortaya çıkan modül (temel ölçü birimi) düşüncesi oranların oluşturulmasında ilk çağlardan beri kullanılan bir yöntemdir. Bu düşünce altın kesim kuralıdır. İlk olarak Ortaçağda kullanılmış, Rönesans kuramcıları tarafından yeniden vurgulanmıştır (Scruton, 1977). Günümüzde de Le Corbusier kendi orantı kuramı olan “Le Modulor”u altın kesim kuralını temel alarak oluşturmuştur. Bu kuram çağımızın en önemli oran sistemi olarak kabul edilmektedir.

Antikitenin klasik mimarisinde, Rönesans'ta ya da diğer dönem ve yerlerde de meydana getirilen mimarilerde oranların kullanımı, aynı çıkış noktası ve amaçları yani estetik açıdan güzellik arayışlarını taşımaktadır. Bu bağlamda oran sistemleri mimari estetiği oluşturan önemli bileşenlerden biridir (Şentürer, 1995).



Şekil 2.2 Altın oran ve logaritmik sarmal (Aydınlı, 1993)



Şekil 2.3 Diğer oran sistemleri (Aydınlı, 1993)

2.1.3.3 Işık

Mimariyi değerlendirme sürecinde başarılı olabilmenin nesnel koşullarından biri de görme duyusudur. Görme duyusunu kullanabilmek için ışık öğesinin gereksinimi kaçınılmazdır. Bu nedenle bir nesnenin estetik olarak değerlendirilmesinde ışığın önemli bir rolü vardır.

Herhangi bir nesnenin görünüşü büyük ölçüde ışığa bağlıdır. Tasarımcı kütlelerin ve boşlukların boyutlarını kesinleştirebilir, binanın ne tarafa doğru yönleneceğini tayin edebilir, yapı malzemesini ve kullanım şekillerini belirleyebilir. Daha tasarım uygulaması başlamadan yapının nitelik ve nicelikleri tanımlanabilir. Ancak tek kontrol edilemeyen gün ışığıdır. Gün ışığı, sabahtan akşama, günden güne hem yoğunluk hem de renk bakımından farklılık gösterir (Rasmussen, 1994). Gün ve yıl boyunca değişen niteliği ve sebep olduğu ışık farklılıkları ve değişen gölgelerle gün ışığı, binaların renk ve görünüşleri ile birlikte görünen biçimleri de değiştirmektedir (Faulkner, 1972).

Işığın mimarideki fiziksel algıya katkı boyutunun yanında duygusal algıya da etkisi olduğu görülmektedir. İnsanlar iyi aydınlatılmış mekanlarda daha rahat ve huzurlu oldukları gibi, gün boyunca kısa bir süre için de olsa yeterli ışığa sahip olamadıkları zaman da kendilerini mutsuz hissedebilmektedirler (Hesselgren, 1969).

Mekanların boyutları ve şekilleri, kullanılacak malzeme ve detayları büyük ölçüde, ışık sağlandığında oluşturduğu etkiye göre belirlenir. Bu sebeplerden dolayı ışık ve aydınlatma faktörü, estetik değerlendirmeye girdi oluşturan önemli faktörlerden bir tanesidir.

2.1.3.4 Renk

Renk, binaların tasarımında bir atmosfer yaratmak, birlik ve çeşitliliği ortaya koymak, malzemelerin karakterini ifade etmek, biçimi tanımlamak, oranları etkilemek, ölçeği belirtmek gibi, nesnenin estetik değeriyle ilgili amaçlar için kullanılır (Faulkner, 1972). Renk doğru kullanıldığında, bir binanın karakterini ve gözlemcide uyandırması istenen duyguları ifade edebilir (Rasmussen, 1994). Ayrıca renk, biçimin algısını zayıflatma ya da kuvvetlendirme işlevine de sahiptir (Hesselgren, 1969).

Renkler, insan üzerinde aktiflik, pasiflik, neşe, can sıkıntısı gibi duygular yaratır. Renk seçimleri kişiden kişiye ve zaman içinde değişen belirsiz bir nitelikmiş gibi görünse de insanların hem estetik hem de işlevsel açıdan istek ve beklentileri bir ortaklık göstermektedir.

Mekanı dolaylı olarak genişletmek, daraltmak yani mekanın etkisini değiştirmek renklerle sağlanabilir. Örneğin koyu renklerin aşağıya doğru bastıran etkileri kullanılarak çok yüksek

tavanlı mekanların bu etkileri, tavanları koyu renk ile boyayarak giderilebilir. Açık renkler ise tam tersi etki yaparlar (Biçer, 1996). Bazı renkler bir nesneyi olduğundan daha hafif ya da daha hafif gösterebilirler. Kullanılan renge göre nesneler büyük ya da ufak, yakın ya da uzak, soğuk ya da sıcak görünebilir (Rasmussen, 1994). İtici kuvvet olan renkler (sıcak renkler: kırmızı, turuncu, yeşil) bir mekanda küçük yüzeyler için, itici kuvvet olmayan renkler (soğuk renkler: mavi, yeşil, mor) ise mekandaki büyük yüzeyler için uygundur. Sıcak renkler, aktif, heyecan verici ve teşvik edici, soğuk renkler, pasif, sakinleştirici ve içedönüklük etkisi yapar.

Renklerin etkisi, aydınlığa ve etki ettiği mekana da bağlıdır. Açık renkli yüzeylerin, koyu renkli yüzeylerden ölçü bakımından daha büyük algılandıkları deneylerle saptanmıştır. Ayrıca sıcak, koyu ve parlak renklerin, soğuk, açık ve mat renklerden daha yakın algılandıkları tespit edilmiştir. Sıcak ve açık renkler, yukarıdan teşvik edici, yandan ısıtıcı ve yakınlaştırmacı, aşağıdan hafifletici ve kaldırmacı etki yaparlar. Sıcak ve koyu renkler, yukarıdan ağır başlı, vakur, yandan etrafi çevrili, aşağıdan emniyetli duygusu verirler. Soğuk ve açık renkler, yukarıdan aydınlatıcı ve dinlendirici, yandan genişlik ve enginlik, aşağıdan üzerinde yürümek için düzlük etkisi yaratırlar. Soğuk ve koyu renkler, yukarıdan tehdit edici, yandan soğuk ve kederli, aşağıdan şikayet edici ve aşağıya çekici etki ederler. Ayrıca renklerin kan basıncı ve mide salgıları üzerine etkileri deneylerle saptanmıştır. Bazı renkler dikkat yeteneğini artırırken bazıları azaltmaktadır. Kısaca mekanın renkleri bireyin sağlıklı-hasta, mutlu-mutsuz hissetmesine neden olmaktadır (Kıran, 1992).

2.1.3.5 Mimari Kompozisyon - Düzen

Kompozisyon, bir bütünün parçalarının birbirleri ile uyum içinde olmalarıdır. Güzel olma niteliğinin temel şartlarından olarak görülen “bütünlük” ve buna bağlı olarak “bitmişlik” ilkesi, kompozisyonun da temel bir şartı olarak kabul edilmektedir. Parçalar üzerinde bütünlük başarısı, mimaride ve şehirlerin gelişiminde estetik başarı için önemli bir koşuldur (Smith, 1987).

Hangi dönem, tarz ya da tipe ait olursa olsun bir yapıda uyum görülüyorsa, bu o yapının biçimlendirilmesindeki düzenlemelere bağlanmaktadır (Rasmussen, 1994). Biçimin düzenlenmesinde başlıca öğeler olan “bütünlük, denge ve ritim (tekrar, süreklilik)” ögesi ile beraber kompozisyona katılan diğer öğeler, “değişim, gelişim, uyum, zıtlık, çeşitlilik ve birlik” öğeleridir.

Gerçekte, doğa ürünü nesneler ve oluşumlar gözlemlendiğinde, mimarinin biçimsel düzenine katılan ve kompozisyon ilkeleri olarak adlandırılan bu öge ve bileşenlerin ve onların katılımı ile oluşan düzenlerin hemen tüm doğa ürünü nesne ve oluşumlarda taşındığı görülmektedir. Örneğin ‘denge’ biçime ait ifadelerde olduğu kadar bir süreç gerektiren zamanla ya da hareketle ilgili durumlarda da söz konusudur. Ayrıca insanlar yalnızca fiziksel olarak değil, zihinsel ve duygusal olarak da denge duyumuna sahiptirler (Allsopp, 1977). Başka bir örnek ‘devamlılık’ ya da ‘süreklilik’ ve onu en basit şekli olan tekrarın örneklerine yine doğanın oluşumlarında sıkça rastlanır. Ancak özellikle mimaride fazla tekrarın monotonluğu ve sıkıcılığı getirdiği ve bu düzenin kısmen bozulup değiştirilip, geliştirilmesinin gereği bilinmektedir. Devamlılık ve tekrar olguları içinde ele alınabilecek olan ‘ritim’ algısı da tüm organik yaşamda doğuştandır ve doğal bir durum olarak ortaya çıkar (Hesseltgren, 1969). Ritim oluşturulmasında tekrar, değişim ve aralıklar zaman etkeni ile birlikte son derece önemlidir. Sürekli uyarım, daima, yorucu ve monoton olmakta, serbest ritimler daha fazla özgürlük verdiği için daha çok tercih edilmektedir (Hesseltgren, 1969).

Görüldüğü gibi, kompozisyon ilkelerinin oluşturan öğeler aslında doğada ve yine doğanın bir parçası olan insanda bulunan özellikler olarak ortaya çıkmaktadır. İnsanlar bu olguları kendi yaratımları olan yapay çevrelerde de görmek istemekte ve bu özellikleri ürünlerine yansıtılabildikleri ölçüde onları güzel olarak değerlendirmekte, beğenmektedirler.

• Bütünlük - Birlik

“Birlik”, mimari öğelerin bir araya gelerek oluşturduğu senteze bütünlük duygusu veren bir olgudur. Birliğin gerçekleşebilmesi için yapının kavranabilen öğelerinde ve bütününde aranan özelliklerin birbiriyle çelişki içinde olmaması gerekir. Üslupta bütünlük olmaması durumunda birlik hissi zayıflayabilir (Kuban, 1973).

Ancak birbirinin benzeri olmayan ve çeşitlilik gösteren öğelerin, bazı ilkeler doğrultusunda bir araya gelmesiyle ortaya çıkan “çeşitlilikte birlik” duygusu da, dikkat çekici zıtlık etkisi ile ilgi gördüğü ve canlılık yarattığı için, estetik bir değer oluşturabilmektedir. Bir başka deyişle, görsel ve anlamsal birlik, birbiriyle uygunluk şeklinde düşünüldüğünde, “çeşitlilik-zıtlık” karşıt bir kavram olarak ortaya çıksa da önemli olan, birlik ve çeşitliliğin dengeli birlikteliği sayesinde uyumun elde dilmesidir. “kıvamını farklılıktan alan benzerlik” yaklaşımını oluşturacağı, kaçınılmaz estetik çekicilik söz konusu olabilmektedir (Bergil, 1988). Estetik çekiciliğin temelinde, bir yanda duyguları uyaracak, ilgi uyandıracak, canlılık kazandıracak farklılık, çeşitlilik yatarken diğer taraftan bunların dozunu dengeleyecek, uyarıcıyı disipline sokacak benzerlik, birlik olguları yatmaktadır (Aydınlı, 1993).

• Denge

Başarılı bir kompozisyonda kullanılan öğelerin birbiriyle ve bütünüle ilişkisinde, çizgisel, yüzeysel, hacimsel ve oransal bir denge hissedilmelidir. Mimaride, simetrik, asimetrik ve ışınsal (odaksal) denge olmak üzere üç çeşit denge etkisi görülmektedir. Simetrik denge, kesin, tutarlı, durağan, ancak tekdüze bir etki uyandırır. Asimetrik denge devinim yarattığından, ilgi çekici bir etki bırakır. Işınsal denge ise heyecan uyandıran bir etkiye sahiptir (Aydınlı, 1993).

Çinli filozof Lao-Tzu'nun görebildiğimiz her şeyin önünde göremediğimiz şeylerin yattığını, insanın öz benliğinin onun fiziksel görüntüsü içinde olmadığını vurgulayan söylemi, karşıt kavramların oluşturduğu dengenin önemini açıklamaktadır (Ashira, 1983). Mimaride de bu karşıt, aynı zamanda birbirini bütünleyen kavramlardan söz edilebilir. Duvarlar ve pencere boşlukları, malzemenin görsel karakterinden kaynaklanan zıtlık, düşey ve yatay etki, girinti ve çıkıntılar, doğrusal ve eğrisel yüzeyler gibi mimari öğelerin düzenlenmesindeki denge, ürünün estetik değerine direkt olarak etki eder. Bu nedenle algılanan etkiyi artırmak ve bir imgenin önemini vurgulamak için, genelde onun bütünleyici kavramını veya zıddını da bir arada ve dengeli bir biçimde düşünmek gerekmektedir (Aydınlı, 1993)

Mimaride hacimsel ve yüzeysel kompozisyon sonucu yaratılan doluluk-boşluk oranları arasındaki zıtlık, dinamik bir etki yaratmaktadır. Bir bütün ve onun parçaları arasında zıt etki veren malzeme kullanımı ve yüzey farklılıkları, doluluk-boşluk oranlarını belirlemektedir. İçbükey ve dışbükey yüzeyler de bir arada kullanıldığında, birbirleri arasında ortaya çıkan zıt etki doluluk-boşluk hissi uyandırdığı gibi, kompozisyonda farklı bir görsel denge yaratmaktadır (Aydınlı, 1993).

Rönesans dönemi yapılarının klasik ve simetrik düzeni içinde, pencere boşluklarının duvar yüzeyleri üzerindeki yüze boşluk etkisi, kütlenin statik dengesini güçlendirmektedir. Barok döneminin ağır, masif görünümlü, eğrisel yüzeyleri, arasındaki zıtlıkla yaratılan doluluk-boşluk etkisi de farklı bir denge türünü ifade etmektedir. Modern mimaride doluluk-boşluk etkisi genelde yatay ve düşey etkiyi güçlendirmek için kullanılmıştır. Saydamlık, kimi zaman çelik cam karışımı yüzeylerle sağlanırken, zıt etki, masif brüt beton yüzeylerle yaratılmıştır. Böylece doluluk-boşluk oranları, birbirine cevap veren biçimde ve oranda bir denge oluşturarak binaya estetik bir değer kazandırmaktadır. Günümüz mimarlığında doluluk boşluk oranlarında yaratılan denge, gerek yüzeysel, gerekse hacimsel kompozisyonlar ile vurgulanmaktadır. Farklı geometrik formların bir arada algılanabilmesi ve bunların birbiriyle

ilişkisi, zıt etki yaratan malzemelerin dengeli kullanımıyla veya yerçekimi kuvvetine meydan okuyan hacimsel boşluklarla kurulabilmektedir (Aydınlı, 1993).

• Ritim

Mimarlıkta ritim duygusu, yüzeysel veya hacimsel bir kompozisyonda benzer öğelerin uyumlu, düzenli bir tekrarı ve birbirini izlemesi sonucu yaratılmaktadır. Mekanda, ölçekte, oransal ilişkilerde, renk ve doku farklılıklarında etkin olarak ifade edilebilen, “zaman içinde tekrar” duygusu uyandıran, bir örüntüyü açıklamaktadır. Bir revak, bir pencere sırası, benzer yapı kütleleri, benzer profiller, yüzeylere uygulanan her türlü tekrar eden strüktür ya da süs ögesi, yapı eyleminin ortaya çıktığı zamandan günümüze, mimarların “ritmik” etkilerden haberi olduğunu ve onu bilinçli olarak kullandıklarını göstermektedir (Kuban, 1973).

Mimarlıkta ritm etkisini sağlayan ve yoğunluğu belirleyen iki önemli faktör vardır: tekrar eden öğelerin sayısı ve tekrar eden öğelerin zaman-mekan içinde sürekliliği (Kuban, 1973). Burada zaman-mekan, insanın bir mekan içinde belirli imgeleri bir arada kavrayabileceği bir zaman süresini ifade etmek için kullanılmıştır. Ritm, zaman boyutu ile bağlantısı olan bir özellik olduğundan, mekanda hareket, devinim, yönelme gibi olguları da etkilemektedir.

Antik dönem ve Rönesans'ta, yapımsal zorunluluklarla kullanılan birbirine benzer mimari öğelerin –örneğin, aynı büyüklükte tekrar eden pencere düzeninin- doluluk-boşluk oranları, görsel ritmi belirler. Belirli aralıklarla tekrar eden pencere boşluklarıyla, kolonad, korniş gibi düşey ve yatay öğelerle bina yüzeyinde meydana gelen ritmik hareket, ona farklı bir estetik değer kazandırmaktadır. Günümüz mimarlığında ise, doluluk-boşluk oranları ve dengesi, gerek yatay-düşey etkiyi vurgulamak gerekse görsel ritim oluşturmak amacıyla sonsuz çeşitlilikte kullanılmaktadır.

Bütün diğer görsel ilkeler gibi ritmik olgunun da kendi içinde tek başına estetik bir niteliği yoktur. Ancak, tanımlanabilir, hatta sayısal olarak ifade edilebilir olması, ritim olgusunun, mimari kompozisyonun değerlendirilmesinde bir eleştiri aracı olmasını sağlamaktadır (Kuban, 1973).

2.2 Kent ve Kent Kimliği

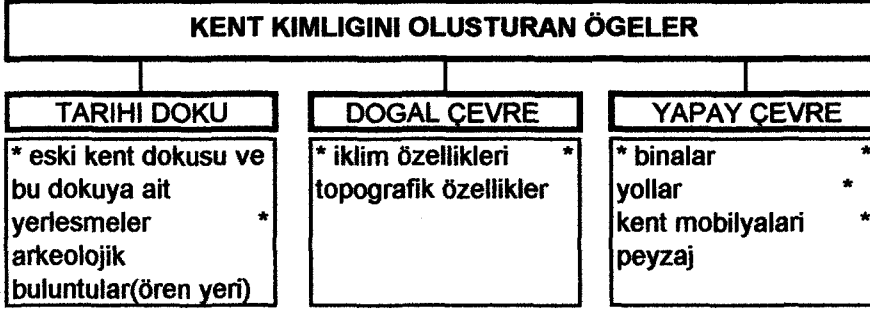
Kent, insanın hayatını düzenlemek üzere meydana getirdiği en önemli en büyük fiziki ürünü ve insan hayatını yönlendiren, çerçeveleyen yapıdır. Toplumların kültürleri, inançları bu yapıya biçim veren faktörlerin başında gelmektedir. Kent, toplumsal hayata, insanlar arasındaki ilişkilere biçim veren, sosyal mesafelerin en aza indiği, bu ilişkilerin en çok yoğunluk kazandığı yerdir (Cansever, 1996).

Bu yoğun ilişkiler sistemi içinde şehrin ilk yapı taşı olan ev, insanın barınma ihtiyacının bir ürünü, aynı zamanda ailenin bir yaşama çevresi ve toplumu oluşturan bireylerin arasındaki ilişkilerin oluşması yolundaki gelişmenin ilk aşamasıdır. Kenti oluşturan yalnız evler değil, çeşitli faaliyetlerin (idari, sosyal, eğitim vb.) içinde barındığı yapılar, yapı grupları ve bunları birbirine bağlayan ulaşım, alt yapı, sosyal donanım sistemleri ve bunları işleten, yöneten kuruluşların bütünüdür. Bütün bu alanlarda insanların ve toplumların öncelik ve önemlilik açısından yaptığı tercihler kentlere farklı özellikler kazandırır. Bu tercihlerin kökeni, insanın kendisi ve çevresi hakkındaki bakış açısı ve toplum içinde, şehirde ve dünyada kendisi için tasarladığı mekanlar; evi, mahallesi, şehri, ülkesi için geliştirdiği tasarımlarıdır (Cansever, 1996). Bu tercihlerin bir araya gelerek bir kent bütününe yansımaları, o kentin kimliğini oluşturur.

Kimlikli bir toplumun en önemli ve öncelikli koşullarından biri kimlikli bir kentte yaşamaktır. Toplumsal kimlikle kent kimliği birbirlerinin bütünleyicisidirler. Kimliksiz bir topluluktaki insanlar gibi, kimliksiz bir kentteki binalar da “kalabalık” tır. Hemşehirlilik ve kentlilik kavramlarının altında da topluluk olma bilinci yatar (İnceoğlu, 2002).

Her kentin kimliğini oluşturan farklı farklı öğeler vardır. Bu öğelerin belli başlıları; kentin özgün dokusu, sivil mimarisi, kentin sınırları, yolları, meydanları, sokakları, odak noktaları, referans noktaları, bahçe duvarları, peyzajı, ve doğal güzellikleridir. Bu başlıkları daha üst bir kademede şöyle sınıflandırabiliriz; Tarihi doku öğesi, doğal çevre ve yapay çevre öğesi (İnceoğlu, 2002).

Çizelge 2.2 Kent kimliğini oluşturan öğeler



Günümüzde plansız kentleşmenin, kaçak yapılaşmanın, kural tanımazlığın bir sonucu olarak, bozulan kentsel dokuların yerine yeni bir dokunun oluşmakta olduğu görülmektedir. Bu yeni kent oluşumlarında insan faktörünün ikinci planda tutulduğu, insan yerine araçların rahat hareket edebilmesine yönelik uygulamaların daha ön planda tutulduğu açıktır. Kentsel yeşil alanlar önemsenmemektedir. Bunun dışında herhangi düzenli bir tanıma uymayan yapılaşma, gelişi güzel bir şekilde asılmış reklam levhaları, sokaklar boyunca oluşmuş tabela yığınları, dükkan sınırlarından taşıp kaldırım alanını işgal eden iş yerleri bu yeni oluşan dokuda karmaşayı üst düzeye çıkarmaktadır. Bu manzara büyümekte ve gün geçtikçe birbirine benzemekte olan bütün kentlerimizin standartlaşmış ortak görüntüsü olarak sıkça karşımıza çıkmaktadır.

Kentsel kimlik sadece geçmişten gelen değerlerle kazanılmaz. Bu yüzyılda tasarlanmış ve yapımı gerçekleştirilmiş bazı yeni kentlerin de kimlik kazanmakta olduğu bilinmektedir. Anılara rehber olacak, nerede olduğumuzu, farklı bir yerde olduğumuzu gösterecek bir işaret, simge sistemi ve yeni bir kent imgesi oluşumu kentin kimliklenmesini de beraberinde getirecek ilk adımlardan biridir (İnceoğlu, 2002).

2.2 Kentin İmgesi

İmge dış fiziksel çevrenin genelleştirilmiş bir zihinsel resmi ya da kişinin şematik bir çevre haritası veya modeli olarak tanımlanabilir. Bu tanıma bağlı olarak bir yerin imgesi bir ölçüye kadar temsil ettiği çevreye benzer. Bu imge hem o anki duyguların hem de geçmişteki deneyimlerin bir bütünü olup, edinilen çevresel bilgileri yorumlama ve davranışları yönlendirmede etkindir (Lynch, 1960).

Görünüşü ne kadar sıradan olursa olsun, bir kente bakmak kişiye özel bir zevk verebilir. Tıpkı bir bina gibi, kent de boşlukta yer tutan bir yapıdır. Tek farkı, ölçülerin çok daha büyük olması ve yalnızca uzun zaman içinde tam olarak algılanabilmesidir. Her an gözün görebileceğinden, kulağın duyabileceğinden fazlası vardır kentte. Keşfedilmeyi bekleyen bir

dekor, bir manzara vardır. Hiçbir şey kendi başına algılanmaz, çevresiyle, kendisini doğuran olaylar zinciriyle, geçmiş yaşantıların anısıyla ilintili olarak algılanır. Her kent sakinin oturduğu kentin bir yeriyle uzun süren ilişkisi olur, o kentle ilgili imgesi anılar ve anlamlar ile yüklüdür (Lynch, 1960).

Bir kentteki hareketli elemanlar, özellikle de insanlar ve onların faaliyetleri, kentin sabit fiziksel bölümleri kadar önemlidir. İnsanlar bu gösteride izleyici olarak kalmaz, onun bir parçası olup diğer katılımcılarla beraber sahnede yer alırlar. Kenti algılamamız çoğu kez süreklilik göstermez; dikkatimizi çeken başka şeylerle bölünür. Hemen hemen bütün duyularımız devrededir. Kentin imgesi de bütün bunların bileşimidir. Kent yalnızca birbiriyle büyük farklılıklar gösteren çeşitli sınıflardan gelen, çok farklı kişilikteki milyonlarca insanın algıladığı bir nesne değil, aynı zamanda kendilerine özgü nedenlerle kentin yapısını sürekli değiştiren inşaatçıların da bir ürünüdür. Kentin genel hatları uzun bir süre için değişiklik göstermese bile ayrıntılar sürekli değişir. Kentin büyümesi ve biçimi üzerinde ancak kısmi bir denetim uygulanabilir. Kesin sonuç diye bir şey olmaz, ancak birbirini sürekli takip eden aşamalar vardır (Lynch, 1960).

Sağlıklı bir kent yerleşimini ve sonucunda ortaya çıkan kentin imgesini sağlayan en önemli faktörlerden biri okunaklılıktır. Kastedilen; kentin görünümünün belirgin bir açıklıkta, ya da okunabilirlikte olması, kentin bölümlerinin kolaylıkla tanınması ve anlaşılır bir kalıba oturtulabilmesidir. Okunaklı kent, mahalleleri, simgeleri ya da yolları kolaylıkla tanınabilen, ayrıntılı bir kalıbın içinde kolayca kümelendirilebilen bir mekan demektir. Açıklık ve okunaklılık, yaşanan çevreyi, kentin getirdiği boyut, zaman ve karmaşıklık ölçütünde ele alırken özel bir önem taşır. Bunu anlayabilmek için, kenti salt kendi başına bir oluşum olarak görmemeli, içinde yaşayanların onu nasıl algıladığına bakılmalıdır (Lynch, 1960).

Çevreyi bir bütün olarak düşünmek ve tanımak, yer değiştirebilen bütün hayvanların en yaşamsal yetilerinden biridir. Bu iş için birçok işaretten yararlanırlar. Renk, biçim, hareket ya da ışık gibi görsel algılamalardan olduğu kadar koku, ses, dokunma gibi başka sezgilerden de yararlanırlar. Bu algı öğeleri, dış çevreden alınan kesin duyumsal işaretler olarak da tanımlanabilir (Lynch, 1960).

Çevresel imge, insanların o çevre içindeki davranışlarını düzenleyen etkidir. Bu imgenin temel amacı bireye hareket özgürlüğü kazandırmaktır. Mekanların bir çok uyarım ve objeyi kapsadıkları göz önüne alınırsa modern kentlerde yaşayan insanlar için yolunu tümüyle kaybetmek oldukça az rastlanan bir olaydır. Başka insanların varlığı ve yolumuzu bulmamızı sağlayan harita, sokak adları, yol işaretleri, otobüs durakları gibi araçlar bize yardımcı

olurlar. Bu sembollerin aniden değiştirilmesi ve insanların zihinsel şemalarındaki simgeler ile mekanlardakilerin uyuşmaması sonucunda, tanıdık bir mekanda bile kaybolmaları söz konusu olabilir. Yolumuzu bulurken stratejik bağlantı halkası çevresel imgedir. Yani somut dış dünyanın kişinin zihninde yer eden genel imgesel görüntüsüdür. Bu imge, anlık algılamaların ve geçmiş deneyimlerin anılarının birlikte doğurdukları bir üründür. Bilgileri yorumlamakta ve eylemi yönlendirmekte kullanılır (Lynch, 1960).

Açık ve belirgin bir imgenin kişinin kolayca ve hızla dolaşmasına yardımcı olduğu bellidir. Örneğin bir arkadaşın evini bulurken ya da bir polis memurunu bulurken bu imgelerden yararlanırız. Ama düzenli bir çevre bundan daha fazlasını sağlayabilir. Bilinmesi gereken koşullar hakkında bir başvuru kaynağı olabilir ya da faaliyeti, inancı veya bilgiyi düzene koymamıza yardımcı olabilir. Kusursuz bir imge ortaya koyabilen canlı ve eksiksiz bir ortamın toplumsal rolü de vardır. Grup iletişiminin sembolleri ve toplu anıları için hammadde sağlar. Güçlü bir çevresel imge, zihninde o imgeyi taşıyan bireye duygusal açıdan güvenlikte olduğu hissini verir. Birey, kendisiyle dış dünya arasında uyumlu bir ilişki kurabilir (Lynch, 1960).

Çevresel imgeler, gözlemciyle çevresi arasındaki iki yönlü bir etkileşimin sonucudur. Belli bir gerçeğin imgesini farklı bireyler farklı biçimlerde algılayabilir. Bu yüzden imgelerin tutarlı olup olmadıkları irdelenmelidir. İmgelerin tutarlılığı çeşitli biçimlerde sağlanabilir. Gözlemcilerin yaşları, eğitimleri, meslekleri, doğaları ya da aileleri dikkate alınarak gittikçe daha homojen gruplara bölünmeleri sağlandıkça, güçlü ve tutarlı bir imge yaratılma olasılığı da giderek artar. Her birey kendi imgesini yaratır ve taşır ama genel olarak aynı kümeye dahil olan bireyler arasında temel bir uyuşma vardır. Çok sayıda kişi tarafından kullanılacak bir çevre biçimlendirmeyi arzulayan kent planlamacıları, grubun önemli üyeleri arasındaki uzlaşmayı ortaya koyan bu tür imgelerle ilgilenmektedirler. Bir kentin imgesi üzerinde çalışırken ilk olarak ‘halkın imgeleri’ saptanmalıdır. ‘Halkın imgeleri’ ile kastedilen, bir kentte oturan bireylerin çoğunluğunun zihninde taşıdığı ortak imgelerdir. Bunlar ortak bir kültürün ve doğanın karşılıklı etkileşimi sonucu ortaya çıkması beklenen uyuşma alanlarıdır.

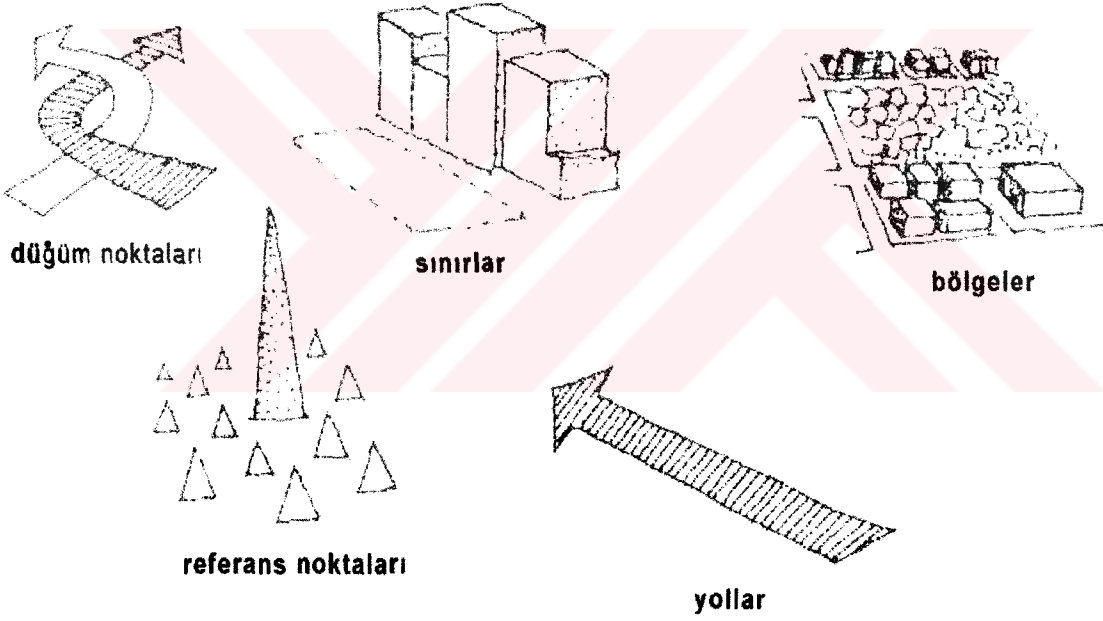
İlkel insan, algılamasını yaşam ortamına uygulayarak kendi çevresel imgesini geliştirmek zorunda kalmıştı. Taş yığınlarından, yol gösterici işaretlerden ya da ağaç gövdelerindeki işaretlerden yararlanarak yaşadığı çevrede birtakım ufak tefek değişiklikler yapabiliyordu. Ama görsel belirginlik ya da görsel bağlantı için yapılacak önemli değişiklikler, evlerle ya da dinsel yapılarla sınırlı kalıyordu. Yaşanılan yerin tamamında önemli ölçüde çalışmalar yapabilecek olanlar yalnızca güçlü uygarlıklardır. Büyük boyutlardaki fiziki çevrede bilinçli olarak değişim yapılabilmesi ancak son yıllarda mümkün olabilmıştır, bu yüzden de çevresel

imgelenebilme sorunu da yeni ortaya çıkmıştır. Tasarımcılar, “Görünümün bütünü nasıl biçimlendirmeli ki insan gözü onun parçalarını tanıyabilsin ve bütünü kolaylıkla kurabilsin ?” sorusuna cevap aramaktadırlar (Lynch, 1960).

Kentin imgesini oluşturan 5 ana öge vardır;

- a- Yollar, -insanları yönlendiren hareket kanalları- (paths)
- b- Düğüm noktaları, -kesişim noktaları- (nodes)
- c- Sınırlar, -fiziksel sınırlamalar- (edges)
- d- Bölgeler, -çeşitli etkinliklerin süreklilik kazandığı mekanlar- (districts)
- e- Referans noktaları, -çevreyi simgeleyen etkili yapılar- (landmarks).

(Lynch, 1960)



Şekil 2.4 Kent imgesini oluşturan öğeler (Biçer, 1996)

a- Yollar

Bir yerden bir yere hareket eden insanların yönünü belirleyen ve temel zihinsel haritalar olarak hizmet veren yollar, herhangi bir hareket kanalı, koridorlar, sokaklar, kaldırımlar, nehir veya su kanalları, gibi süreklilik gösteren öğeler tarafından temsil edilmektedir. Yol mekanları, kentsel dokuyu oluşturan ve onun içinde olan bir ana aks ve o ana aksa bağlanan

yan yollar ile kentli tarafından en iyi bilinen kentsel mekan ögelerinden birisidir (Biçer, 1996).

b- Düğüm Noktaları

Bir şehirde yoğun insan aktivitelerinin yer aldığı belirgin noktalar ve özellikle, birbirini kesen yollar düğüm noktası karakterindedir. Bir meydan, metro istasyonu gibi stratejik olarak diğer yerlerden farklılık gösteren 'düğüm noktası' olarak hizmet veren bu yerler, genellikle bir 'referans noktası' tarafından da desteklenerek, kentsel etkinliklerin burada yoğunlaşmasına neden olmaktadır (Giritlioğlu, 1991).

c- Kenarlar

Yollar gibi süreklilik etkisi veren, ancak bağlayıcı, birleştirici değil, ayırıcı ögeler olarak dikkat çeken kenarlar genelde bir alanı sınırlayan öge olarak tanımlanmaktadır. Forma paralel giden, kesilen, yüzeysel ve hacimsel karakteri ile o çevrenin biçimsel etkinliğine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır (Giritlioğlu, 1991).

d- Bölgeler

Ortak bir karaktere sahip olarak bilinen şehrin bir bölgesi veya semti, kendine özgü, tanımlanabilir bir kimlik taşımaktadır. Bu bölgeler yerleşmenin büyüklüğüne bağlı olarak, ana ulaşım aksları, merkez meydanları, su yolları ve yeşil alanlar olarak sıralanabilir. Bunların temel özelliği kentin tanınması ve algılanmasında önemli rol oynamalarıdır. Bu ögeler karakteristik mekansal nitelikleri ile tüm kent halkı tarafından bilinirler. Örneğin, Kapalı Çarşı ya da Taksim Meydanı tüm İstanbul'da hatta tüm Türkiye'de genellikle hemen herkes tarafından bilinir ve tanınır (Giritlioğlu, 1991).

e- Referans noktaları

Görsel olarak kolaylıkla fark edilebilen, gözlemciye kolay hatırlanabilmesi için bazı ipuçları veren obje veya yapılar referans noktası olarak nitelendirilebilir. Çevrelerindeki diğer oluşumlardan görsel olarak farklılık gösteren, şekil olarak algılanan bir etkinliğe sahiptirler. Referans noktaları, sadece kentin benimsenmesinde değil, kent dokusu içinde, kentteki insanlara yön bulma konusunda da yardımcı olan öğelerdir. Kentsel mekan içindeki yabancı insanların kaybolma korkularını azaltan, rahat dolaşmalarını ve diğer öğelerin kolay algılanmasını sağlayan önemli yapılardır (Biçer, 1996)

3. KENT ESTETİĞİNİ KONTROL ETMEK-KENTSEL TASARIM KILAVUZLARI

3.1 Neden Kentsel Tasarım Kılavuzları ?

Ülkemizde kent planlaması hala imar planlaması olarak ele alınmaktadır. Ancak imar planlarının genelde, kentsel kimliği yönlendirecek özellikleri yoktur. Bu durum gerek planlama gerek tasarım açısından bir kaosa sebep olmaktadır. Çünkü kentsel tasarım eylemini biçimlendiren ve yasal çerçeveyi oluşturan teknik ya da hukuksal belgelerde kentsel tasarımdan söz edilmemektedir (Yenen vd., 1992).

Bu bağlamda plan yapmak ve yaptırmakla yükümlü kurum ve kuruluşlar, planıcı ve tasarımcılardan kentsel tasarım hizmeti istememekte, uygulama imar planlarının düzenlenmesinde kentsel tasarıma olanak verecek düzenlemeler yapılmamaktadır. Yine bu nedenle, giderek yaygınlaşan kentsel tasarım ağırlıklı proje yarışmalarında elde edilen ürünlerin tasarım açısından iç tutarlılığı olmasına karşın, çevreye uyum ve kent bütünü ile ilişkiler sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilememiştir (Yenen vd., 1992).

Kentsel tasarım hizmetlerinin varlığı, gerekliliği, ölçeği, ele alınış biçimi yeterince bilinmediğinden kentsel tasarım ağırlıklı projeler uygulanmamakta, uygulama için gerekli koşullar ve veriler de oluşturulmamış bulunmaktadır (Yenen vd., 1992).

Kent plastiğinin çok çirkin örneklerinin sergilendiği ülkemiz kentlerinde görsel ve işlevsel zenginliği sağlamak planlama eylemine kentsel tasarım boyutunun katılmasıyla olanaklı hale gelir (Yenen vd., 1992).

Planlama eylemine kentsel tasarım boyutunun katılması sürecinde, “kentsel tasarım kılavuzu” kavramı karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizde son yıllarda örneklerini gördüğümüz bu tasarım kılavuzu çalışmalarının, yurtdışında kentsel tasarım alanında uzun yıllardır kullanılan bir yöntem olduğu bilinmektedir. Özellikle İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri’nde sıkça örneklerini gördüğümüz tasarım kılavuzları, planlama sürecinde, hukuki altyapısı da sağlanarak uygulanmaktadır. Ülkemizde ise bu kılavuz çalışmaları genel olarak akademik çalışmalardan öteye gidememektedir. Çünkü ülkemizdeki yasal planlama sürecinde bu çalışmalar ile ilgili bir hüküm, yönetmelik veya yaptırım yoktur.

Kentsel tasarım kılavuzlarının en önemli amaçlarından biri kentin yerel kimliğini koruyacak ve bu kimlik çerçevesinde gelişmesini sağlayacak tasarım kriterleri öngörmektir. Kentlerdeki hızlı nüfus artışı ve fiziksel büyüme, beraberinde çevre kirliliği, doğal ve kültürel zenginliklerin yıpranması sonucunu getirmektedir. Standart tüketim toplumu kimliği de

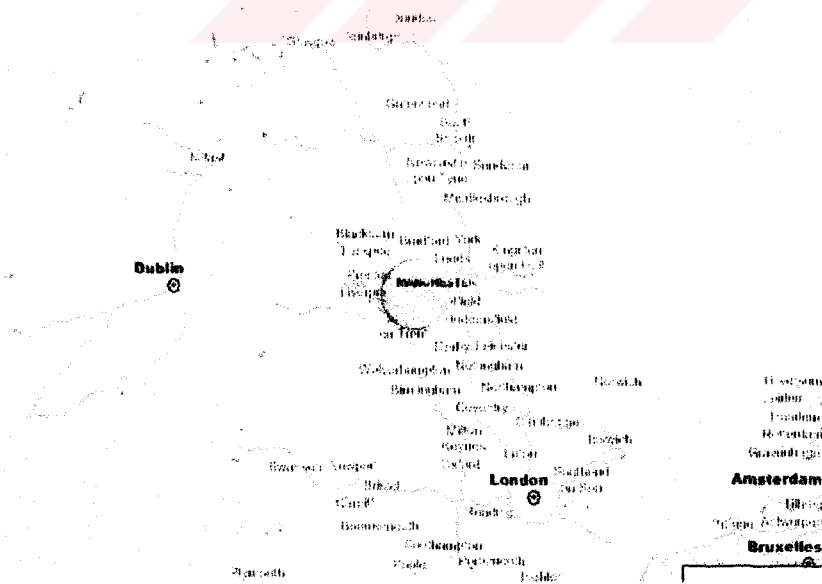
kentlerin yerel-kültürel yaşam biçimlerinin anonimleşmesi, yaşam çevrelerinin niteliksizleşmesi yönünde etkiler yapmaktadır. Bu sebepten dolayı kentlilerin kente yabancılaşması ve yaşadıkları çevreye duyarsızlaşması söz konusudur (Yenen vd., 1992).

Kentsel tasarım kılavuzları bu noktada devreye girmektedirler. Bu kılavuzlar, kentin olağan fiziksel gelişim sürecini kontrollü bir şekilde devam ettirmesini; kentin kendine özgü, doğal, kültürel kimliğini kaybetmeden, kent sakinlerinin sosyal, fiziksel ve psikolojik gereksinimlerine cevap verebilecek şekilde gelişmesini amaçlamaktadırlar. Yine bu çerçevede kentsel tasarım kılavuzlarının başka bir önemli amacı ise kent gelişim süreci içinde görsel çirkinliği önleyecek yönlendirmeler yaparak kent estetik değerlerini en üst seviyede tutmaktır.

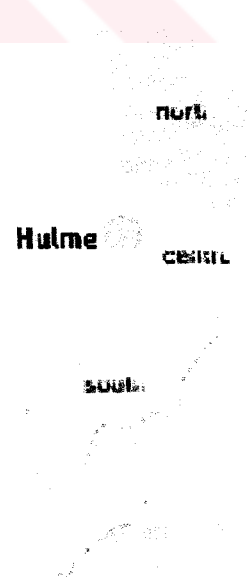
3.2 Kentsel Tasarım Kılavuzu Örnekleri

3.2.1 Hulme'deki Gelişim İçin Bir Kılavuz

Bu kentsel geliştirme kılavuzu İngiltere'nin Manchester kentinin bir kasabası olan Hulme için hazırlanmıştır. Bu kasaba, tarihi dokusundan dolayı zaman içinde bazı yenileme çalışmaları geçirmiştir. Bunun yanı sıra, Hulme'nin sokak ve meydanlarından bahsedilirken, yakın zamana kadar, alışveriş ve rekreasyon için gelen ziyaretçileri etkileyen sokaklarının günümüzde yok olmaya yüz tutması ve yeniden hayata geçirilmesi gerekliliğinden vurgulanmaktadır.



Şekil 3.1 İngiltere - Manchester



Şekil 3.2 Hulme

Bu kılavuzda ilk olarak tasarım kriterlerinin alt yapısını oluşturacak kavram ve fikirlerden söz edilmektedir. Bu kavram ve fikirler doğrultusunda konsepte ulaşma sürecinde ilk olarak Hulme'nin kentsel oluşum süreci incelenmekte ve bölgenin parçalı ve organik yapısını

yeniden yapılandırarak vakit olmadığının altı çizilmektedir. Oluşturulan kavramlar ve bu kavramlara ait ortaya atılan genel fikirler şöyledir:

- kullanımların ve tasarrufun zengin karışımı (fonksiyonlar)
- yoğunluk
- Hulme'den geçen ve oraya ulaşan bağlantılar
 - Sokaklar ve meydanlar bölge içindeki ve çevresindeki hareketleri cesaretlendirmeli ve güvenlik, mahremiyet ve aktivite hissini beslemeye yardımcı olmalıdır.
- kent hissi
 - Çevre peyzajı kenti anımsatmalıdır.
 - Form ve strüktür, kent kimliği ve çevresini oluşturacak şekilde kullanılmalıdır.
 - Ana binalar referans olabilmeleri için aktivite merkezlerinde konumlandırılmalıdır.
- sürdürülebilirlik
 - Düşünülen ve tasarlanan gelişme, esnek ve adapte edilebilir olmalıdır. İleride Hulme'nin tekrar yenilenmesine ihtiyaç duyulmamalıdır.

Bu geliştirme kılavuzunun ana stratejisi, hem yeni gelişimin uyacağı bir iskelet çalışma yapmak, hem de araştırma-geliştirme için gerekli yatırımları, zengin kaynakları yaratmaktır.

Bu stratejinin bileşenlerini aşağıdaki maddeler oluşturur:

- 1- Gelecek için iskeleti sağlayacak ve komşuluk ilişkisi oluşturacak, örnek güçlü bir çevre kurmak.
- 2- Konsepti, formu ve yeni gelişim hissini tanımlayacak kılavuz noktaları tasarlayarak bu noktaların örnek teşkil etmesini sağlamak.

Bu geliştirme kılavuzunda, Hulme kentinin gelişiminin en önemli kısmını teşkil eden kent fizik mekanlarının ele alındığı kentsel tasarım kriterlerine yer verilmiştir. Bu kentsel tasarım kriterleri bölümünde fizik mekan örgütlenmeleri ve kent estetiğine yönelik çeşitli belirleme ve öneriler yer almaktadır. Hulma ile ilgili tasarım kriterleri ana başlıkları ve bu başlıklara ait bazı kriterler şöyledir:

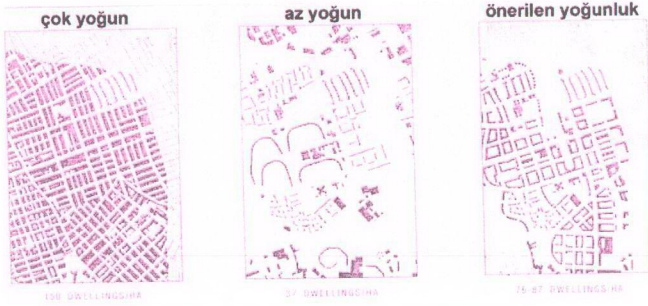
a- Sokak : Sokaklar yapay icatlar değildirler. Başarılı şehirlerde sokaklar ketin iskeletini tanımlarlar. Sokaklar, binalar ve onların işgal ettiği alanlar tarafından şekillendirilmelidir. Bütün binalar sokakları göğüslemelidir ve fonksiyonlarını sokağa dökmelidirler. Binaların girişleri sokaklardan olmalıdır. Sokaklar insanları yürümeye ve ihtiyaçlarını karşılamaya teşvik etmelidirler. Araçlar sokaklara park edilebilmeli ama sokakları domine etmemelidirler. Kılavuzda, sokak ve bina ilişkileri ile ilgili bazı öneriler çizelge 3.1 de verilmiştir.

Çizelge 3.1 Mekanlar için önerilen bazı standartlar

	ana caddelerde	ikincil caddelerde	konut alanlarına yönelik sokaklarda
önerilen binalar arası mesafe	21 mt max.	17.5 mt	15.5 mt
önerilen yaya yolu genişliği	2.5 mt	1.8 mt	1.8 mt
uygun yerlere önerilen bisiklet yolu genişliği	2 mt	2 mt	servis yolu-yaya yolu ortak bisiklet kullanımı
cadde ağaçları için ilave edilmesi gereken alan	1.2 mt	1.2 mt	1.2 mt
caddede önerilen bina yükseklikleri (parapet hizası)	9 mt	7.6 mt	5.8 mt
caddede öngörülen araç hız limiti	30 mph	30 mph	< 20 mph
kavşaklar arası önerilen minimum mesafe	60 mt aynı tarafta	60 mt aynı tarafta	30 mt karşı tarafta
	30 mt karşı tarafta	30 mt karşı tarafta	15 mt karşı tarafta

b- Bütünleme/tamamlama : Farklı kullanımlar birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmalıdır. Bölgede fonksiyonlar birbirinden kesin zonlarla ayrılmamalıdır. Örneğin, birbirine yakın aktiviteler bölgede kafi sayıda insan olmasını sağlayacaktır.

c- Yoğunluk : Şehirler ufak parçalar halinde çalışmazlar. Çünkü yüksek yoğunluk için tasarlanmışlardır. Yaratılması gereken etki bir kent karakteri oluşturmaktır. Böyle yapılırsa sokakları canlı tutmak ve fonksiyonları beslemek daha kolay olur. Gelişme ana akslarda ve odak noktalarında daha yoğun yaşanır.



Şekil 3.3 Hulme Kenti için yoğunluk önerisi

d- Geçirgenlik : Sokaklar sadece üzerinde bulundurdıkları binaları beslemezler, aynı zamanda aktiviteyi ve doğal gözetimi sağlarlar. Sokakların düz olması gerekmez ama okunaklı ve kolay ulaştırıcı olmalıdırlar (şekil 3.4). İnsanlar bölgeyi gezerken farklı güzergahlar seçebilmelidirler. Sokaklar aktivitelerin kesiştiği noktalarda daha gösterişli olmalıdır. Çıkamaz sokaklar kent olgusuna aykırıdır, esnekliği ve okunaklılığı engeller ve izolasyona sebep olurlar.



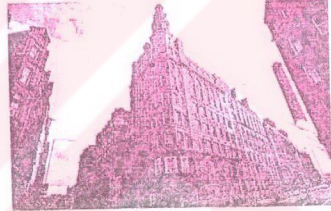
Şekil 3.4 Organik ve inorganik sokak doku örnekleri

e- Güzergah ve taşımacılık : Toplu taşımacılık sokakların bütünleyici bir parçası olarak planlanmalıdır. Otobüs güzergahları kolay ulaşılabilir olarak planlanmalıdır. Duraklar güvenli ve aktivitelerin düğümlendiği noktalar ile ilişkilendirilmelidir. Araç süratleri çeşitli tasarımlarla sınırlandırılmalıdır (şekil 3.5). Sokaklara araç parkı cesaretlendirilmelidir. Bu aktiviteyi artırır, aynı zamanda araçların sürat yapmasını engeller ve araçların güvenliğini sağlar. Park alanı ihlalleri engellenmelidir. Bisiklet yolları cesaretlendirilmelidir.



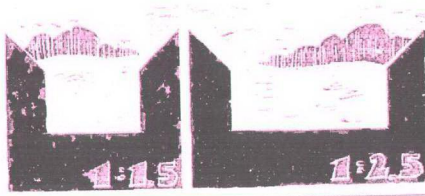
Şekil 3.5 Kavşakta kullanılan hız tuzakları

f- Sınır, manzara, odak noktaları : Sınırlar insanların yönlerini bulmalarını, manzaralar insanların görsel ilişki kurmalarını, odak noktaları ise merkez ve çevresinde ne tip aktivite ve kullanımların organizasyonlarını bir hiyerarşiye sokar. Köşe binalar kent kompozisyonunu pekiştirirler, görsel ilgi uyandırır ve küçük dönüm noktalarıdır (şekil 3.6). Köşe binalar diğer binalardan yüksek olmalıdır ve önlerinde aktivite yaratabilecekleri fonksiyonlar giriş katlarında çözülebilir. Buralara araç park edilmemelidir.



Şekil 3.6 Referans noktaları ve köşe binalar

g- Alan tanımları : Yüksek kalitedeki kent karakteri, kentin hacmine uygun ölçekteki binalarına bağlıdır. Hulme'deki yeni binaların ölçekleri ve yerleşimleri, sokak geometrisiyle ilişkilidir. Bütün sokak, meydan ve parklar ölçeği uygun ve nitelikli ağaçlar vasıtasıyla net olarak tanımlanmalıdır. Bina araları, gözün sokak boyunca devam eden esas manzarayı görmesini engelleyecek şekilde geniş olmamalıdır. Sokak yükseklikleri sokak proporsiyonlarına bağlıdır (şekil 3.7). Sokak genişlikleri ile bina yükseklikleri arasındaki ilişki için kent sokağı karakteri, bir fonksiyon teşkil eder. Hulme kenti, uygun ölçekli binaların tanımladığı çekici kamusal sokaklar vasıtasıyla karakterize edilecektir.



	Maximum	Minimum
caddeler	1 : 2.5	1 : 1.5
meydanlar	1 : 5	1 : 4
parklar	1 : 10	1 : 7

Şekil 3.7 Önerilen sokak proporsiyonları

- h- Hiyerarşi :** Kentsel alanların iç strüktürü birbirlerine bağlantılı bir hiyerarşiye oturtulmalıdır. Bina, sokak ve açık alan kullanımları, bölgenin demokratik organizasyonunu yansıtan ve zaman içerisinde gelişen bir hiyerarşiye sahiplerdir. Bu hiyerarşiler planlama ve tasarımın temelidir ve kolay anlaşılabilir olmalıdır. En önemli hiyerarşik yapı sokak hiyerarşisidir.
- ı- Kimlik :** Yapay çevrenin görüntüsü toplum için önemli bir kimlik oluşturur. Eğer insanlar bulundukları yerlerden zevk alıyorlar ise bulundukları alan görsel olarak ilgi çekicidir. Bütün kentsel çevreler hem stil hem de yaş olarak bir çok çeşit içerirler. Büyük binalar, farklı sokakların ölçeklerini gölgelememeli ve bozmamalıdır. Bir sokak farklı yükseklikteki binalardan oluşabilir ancak ekstrem binalar olmamalıdır. Sokak köşelerinin çözümleri, her kesişmenin farklı ve kendine özgü bir hissi olacak şekilde olabildiğince vurgulu ve farklı olmalıdır. Farklı bina metaryalleri ve bitişleri kullanarak, farklı tasarım çözümleri teşvik edilmelidir.
- j- Sürdürülebilirlik :** Açık alanların tasarımı, toplumun bu alanlar için sorumluluk hissetmesini sağlayacak şekilde olmalıdır. Fonksiyonsuz, küçük açık alan parçaları yaratılmamalıdır. Kamusal açık alanların bakımı göz ardı edilmemelidir. Hulme gelecek için inşa edilecek ve sürdürülebilir yeniden gelişim konseptine bağlı kalınacaktır.

3.2.2 Chapel Hill Kent Merkezi: Tasarım Kriterleri

Chapel Hill kenti Amerika Birleşik Devletleri'nin North Carolina eyaletine bağlı bir yerleşimdir. Bulunduğu eyalet ve yaşayan halkı için eşsiz bir değer olarak nitelendirilen Chapel Hill kent merkezi, çoğu gözlemciye göre özel bir karaktere sahip ve sürdürülebilirliği için çok dikkat edilmesi gereken bir bölgedir.



Şekil 3.8 Chapel Hill kent merkezinden bir görüntü

Bu sebepten dolayı hazırlanan kılavuzdaki tasarım kriterleri, yeni yapılan gelişimlerden ve yenileme çalışmalarından ne gibi tasarım amaçlarının beklendiğini ortaya koymaktadır. Bu kriterlerin, yeni yapılacak planların hazırlık, gözden geçirme ve onay aşamalarında tasarımcı ve vatandaşlara kılavuzluk etmesi hedeflenmiştir.

Anahtar tasarım hedefleri :

Binalar, görsel ilgi sağlayacak ve insan ölçeğine uygun, hoş mekanlar yaratacak şekilde konumlandırılıp tasarlanmalıdır. Anahtar hedefler aşağıdaki maddeleri kapsamaktadır:

- Binalar form ve oran olarak komşu binalar ile uyumlu olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Binalar veya bina grupları, formları, malzemeleri ve renkleri açısından çeşitlilik içermelidirler. Ancak bu elemanlar kendi içlerinde bütüncül bir görüntü sağlayacak şekilde çeşitlendirilmelidir.
- Binalar kendi ölçeklerini tanımlayan zengin mimari detayları içermelidir.
- Bina sınırları yaya kaldırım hizasına kadar dayandırılmalıdır.

1 Ölçek ve oran

Oranıtı : Binadaki elemanların birbiriyle ilişkileri

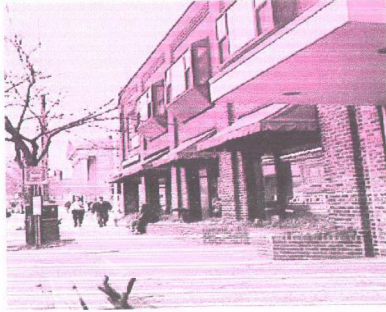
- Binalar ya da bina grupları, mevcut kentsel konseptin mimari formu, kat seviyeleri ve detaylarının oranları ile uyumlu tasarımlara sahip olmalıdır. Mimarideki oranlar, derinlik, boy, yükseklik arasında kurulan oranlardır ve bunlar düzlemsel ve hacimsel ölçümler ile oluşturulurlar. Kapılar, pencereler, merdivenler, sundurmalar, çatı formları ve bütün bina cepheleri kendi aralarında oransal ilişkiler gösterirler.
- Binalar parselin kaldırıma dayandığı sınırdan 2 kat yüksekliğinden fazla olmamalıdır. Ancak eklenecek katlar bina çizgisinden yapılacak geri çekmelerle oluşturulabilir (şekil 3.9). Bu, caddeye insan ölçeği hissi katar.



Şekil 3.9 Kat köşe binadaki yükseklikleri ve geri çekmeler

Ölçek : Bina ve insan arasındaki ilişki

- Tasarımlara, binalara algılanabilir bir ölçek verecek mimari elemanlar eklenmelidir. Örneğin benzer modüler malzemeler kullanılarak oluşturulan duvar yüzeyleri bina kütlelerine 'ölçek' katar.
- Tekil bina hacimleri ve formları da kendi içinde belirli bir ritim ve ölçek düzeni içermelidir. Örneğin resimdeki binanın cephesindeki bölmeler ve gölgeliklerin düzenli tekrarı, ritim ve insan ölçeği hissini sağlar (şekil 3.10).



Şekil 3.10 Tente ve çıkmaların ritim etkisi oluşturmaları

Binalarda kütle orantılandırılmaları:

- Bina kütleleşmeleri bina giriş noktalarının tanımlanmasına hizmet etmeli ve kullanıcıları yönlendirmeyi sağlamalıdır.
- Özellikle alışveriş ve yaya alanlarında, bina kütlelerinin arasında kalan açık mekanlardaki ölçek ve oranlar göz önünde bulundurulmalıdır. Bu açık alanlar, kullanıcıların maksimum rahatlığını sağlamak için yükseklik, derinlik ve genişliklerine dikkat edilerek tasarlanmalıdır. Bu alanlar ilginçlik, yönlendirme ve üç boyut algısı katan detaylarla ışıklandırılmalı ve hava sirkülasyonları sağlanmalıdır.
- Tekil bina bileşenleri insanların hassasiyet ve ölçek hisleri ile bağdaşan bir şekilde orantılı ve ölçeklendirilmiş elemanlar içermelidirler.
- Bina kitlesi, uygun olan yerlerde insan ölçekli çeşitli elemanlarla bölümlendirilmelidir. Resimde görülen cephede bulunan küçük bölümlemeler buna örnektir.



Şekil 3.11 Cepheyi insan ölçeğinde algılatmak için cephede yapılan bölüntüler

Ritim :

- Bina kütleleşmelerinde oluşturulacak ritim, görsel olarak anlaşılabilir çevre yaratmak için önemli bir etmendir. Ritim, bina elemanlarının ve bina aralarındaki mekanların mantıklı, ardışık tarzdaki organizasyonuyla sağlanır.
- Baskın ritimdeki kırılmalar, ana sirkülasyon ve kullanım değişimlerini vurgulamak için kullanılabilir.
- Ölçeği sağlayan ve caddedeki silüetin ritmini oluşturan bina elemanları, kolonlar, modüler bölüntüler, kapılar, çatı bölmeleri, duvar dokuları, aydınlatma elemanları, işaret levhaları, kaldırım döşemeleri ve çeşitli peyzaj elemanlarıdır.

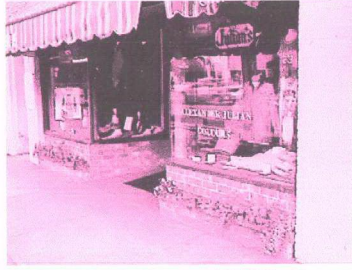


Şekil 3.12 Silüetin ritmini oluşturan elemanlar

2 Mimari detaylar :

Girişler :

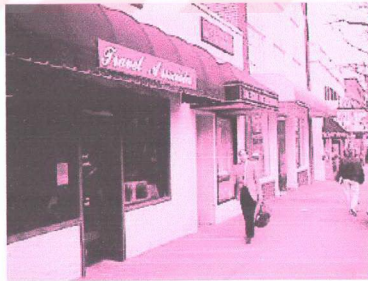
- Girişler, binalar için tanıtıcı nitelik taşımalıdır. Bu yüzen girişleri vurgulamak için binanın mimarisi ve stilini tamamlayıcı bitki öğeleriyle peyzaj düzenlemesi yapılmalıdır.
- Binada bulunan, binadan bağımsız ticaret birimlerinin girişleri, bina bütünü veya cephesinin bütünlüğü ile uzlaşmasa da bu birimlerin farklı karakterini ortaya koyacak şekilde tasarlanmalıdır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 Binadan bağımsız giriqli bir ticaret birimi

Cephe karakteri :

- Dış görünüşlerdeki farklı malzeme sayısı, birkaç adet birbirini tamamlayıcı malzemeyle sınırlandırılmalıdır. Zemin kat seviyesindeki alışveriş birimlerinin duvarları yüksek cam oranına sahip olmalıdır.
- Duvar yüzeyleri, giriş oluşturan, strüktürel elemanları vurgulayan, sergileme alanı yaratan, çeşitli geri çekmelere sahip olabilir.
- Güneşlik, tente, kolonatlar gibi yayalara koruma sağlayan bina elemanları, bina ya da blokların bütünlüşmesine de yardımcı olur, insan ölçeği hissi sağlar ve zaman içinde değişen tanıtıcı levhalara bir arka fon oluşturma özelliği gösterirler.
- Ticaret fonksiyonlu bloklar, kaldırım mekanının tanımlanması ve yaya ilgisi sağlaması açısından devamlılık gösteren komşuluk cepheleri oluşturmaldırlar.



Şekil 3.14 Dükkan vitrinlerinin oluşturduğu devamlılık hissi veren cephe

Çatı tasarımı :

- Çatı formu, dokusu, rengi ve malzemesi binanın dış duvar karakteri ile uyumlu olmalıdır.
- Çatı tasarımında su tesisat boruları, yağmur olukları gibi tesisat sistemlerini, beraber gruplayarak veya gizleyerek çirkin çatı görüntülerinin negatif etkileri en aza indirilmelidir.
- Bütün çatı üstü elektrik ve mekanik ekipmanları, caddedeki insanların manzarasından saklanmalıdır.
- Eğimli çatılarda kullanılan malzemeler her binanın malzeme ve dokusuyla uyumlu olmalıdır. Çeşitli boyutlarda fiberglas, sızdırmaz metal plakalar, kiremitler uygun olabilecek malzemelerden bazılarıdır.
- Çatı formları giriş noktalarını tanımlamak ve belirli bir mesafeden yönlendirmeyi sağlamak için de kullanılabilir.

3 Dış yapı malzemeleri

- Sert yüzeyli dış duvar malzemeleri genellikle kent merkezindeki binalar için önerilir. Bu malzemeler tuğla, sıva blokları, (servis alanlarında, duvar resmi için kullanılan yüzeyler için), renkli tuğla, taş olabilir.

Renk ve doku :

- Sade binalar, sahip olduğu açıklıkları ve girişleri doku ve renk değişiklikleri ile açıkça vurgulayarak kendilerini daha ilgi çekici hale getirebilirler.
- Girişler, önemli geçiş alanlarıdır. Bu alanlar farklı döşeme malzeme kullanımı, bitkilendirme ve aydınlatma gibi etkilerle güçlendirilmelidirler. Mimari anlamda ise form, çizgi renk ve doku gibi basit değişikliklerle bu alanlar vurgulanabilir. Mimari bitişler için renk ve doku görsel bütünlüğü sağlayacak şekilde seçilmelidir

4 Aydınlatma

- Dış aydınlatma ve kent mobilyaları bina stil, malzeme ve renkleri ile mimari olarak bütünleşmelidir. Binaların düşük açılı aydınlatmaları genellikle teşvik edilmez. Ancak bu, mimari tasarıma dikkatli bir şekilde adapte edilirse etkili bir aydınlatma yöntemidir.

3.2.3 Birmingham Kent Merkezi : Kentsel Tasarım Kriterleri

İngiltere'nin bir çok kenti ve kasabası gibi, Birmingham kenti de kent kimliği ve imge sorunundan şikayet etmektedir. Bu kentsel tasarım çalışmasının amacı Birmingham kentinin yapısını inceleyerek, çevre kalitesi ve imgelerin kent merkezinin bir bölümünde nasıl geliştirilebileceği konusunda öneriler sunmaktır.

İlk olarak yapılı çevre analiz edilerek çalışma alanının karakteri incelenmiştir. Bu alan analizi Lynch'in çalışmalarındaki kentsel imge öğeleriyle paralel olarak değerlendirilmiştir. Şekil 3.15' te kent merkezi planı üzerinde çeşitli öğeler tanımlanarak analiz edilmiştir.



Şekil 3.15 Birmingham kent merkezi plan analizi

Bu öğeler aşağıdaki gibidir :

ana rota ve sınırlar; merkez alanı boyunca ana güzergahları ifade eder

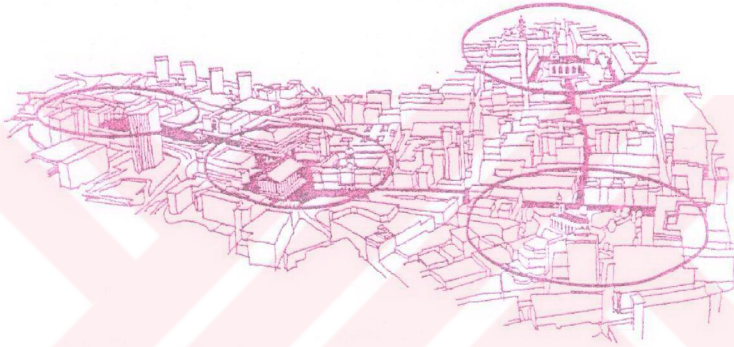
kavşaklar; yukarıda ifade edilen rotaların buluştuğu yerlerdir ve çeşitli yoğun kullanımların merkez noktalarını ifade eder.

referans noktaları; çoğu inşa edilmiş alanlar gibi Birmingham'da da kent görüntüsü içinde referans noktası olabilecek, bilinen, farklı ve önemli bir takım yapılar vardır. Bunlar büyük binalar, önemli kültürel merkezler veya heykeller olabilir.

önemli yeşil alanlar; güzel havalarda kent merkezinde çalışan insanların oturmak isteyebilecekleri çimlendirilmiş alanlardır.

kimlikli alanlar, kentin diğerlerinden farklı karakterde, önemli binalar içeren, açık alan ve bu alandaki önemli aktivitelerin yer aldığı özellikli bölgelerdir.

Şekil 3.15’ deki analizden çıkan sonuç, kentin kalbi niteliğindeki merkez bölgesinin kendi içinde bir takım tanımlanmış alanlara bölündüğüdür. Kimlikli alanlar, insanların tek başlarına yönlerini kolayca bulabilmesine yardımcı olan, önemli özelliklere sahip referans noktalarını kapsarlar Eğer bu kimlikli alanlar arasındaki ulaşım kolaylaştırılırsa, hem ziyaretçiler hem de kent merkezinde çalışanlar, mekanları daha anlaşılır, ulaşılabilir ve okunaklı olarak algılayabilirler. Şekil 3.16, bu kimlikli alanların arasındaki ulaşım için bir ana güzergah önerisi sunmaktadır.



Şekil 3.16 Kimlikli bölgeler arasındaki ulaşım güzergahı önerisi

Kılavuzda irdelenen başka bir başlık kent mobilyaları ve işaret levhaları gibi elemanlardır. Kent imgesine katkıda bulunan başlıca faktörlerden biri kent mobilyaları ve işaret, tanıtım levhalarının kalitesi ve birbirleriyle uyumudur. Şekil 3.17’ de Birmingham kent merkezinin her tarafında karşılaşılan işaret levhaları ve kent mobilyalarının bir araya geliş şekilleri ifade edilmiştir. Bu örnekte vurgulanmak istenen karmaşıklık ve kimlik eksikliğidir. Demir dökme babalar, ahşap çöp kutuları, 1970’li yılların işaret levhası, çelikten bilgi panosu...Hepsi birbirinden dönem, malzeme ve tasarım olarak farklılık gösterdiği için bu öğelere bütün olarak bakıldığında bir kimlik karmaşası yaşanmaktadır. Kent mobilyası tasarımında hassas davranılması gereken konu, bu elemanların bütüncül bir yaklaşımla ortak bir tema yakalanarak kimlikli hale getirilmelidir.

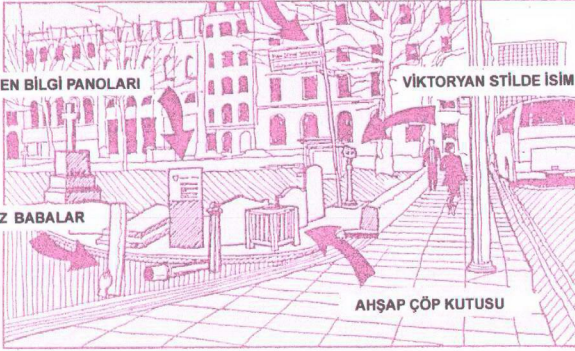
MODERN STİLDE İŞARET LEVHASI

ÇELİKTE BİLGİ PANOLARI

VİKTORYAN STİLDE İSİM LEVHASI

NİTELİKSİZ BABALAR

AĞAÇ ÇÖP KUTUSU



Şekil 3.17 Birbirleriyle uyumsuz kent mobilyaları

Şekil 3.18' de Grand Hotel'in hoş cephesinin fiziksel ve görsel olarak meydandaki yaşıttan koparıldığı ifade edilmektedir. Bunun sebebi hem bina cephesinin de bulunduğu sıradaki (Colmore Row) görsel çirkinlikler hem de hemen bu sıranın önünde dizilen otobüs duraklarıdır.

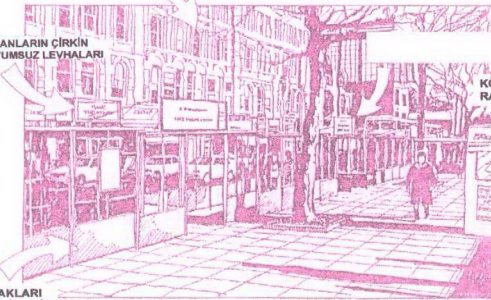
Şekil 3.19 Colmore Row'un başka bir açıdan kaleme alınmış öneri eskizidir. Öneride bu alan tamamen yayalaştırılmıştır. Zemin kotlarda yeme-içme fonksiyonlarına yönelik kafe ve barlar öngörülmüştür. Bu mekanlar sokağa, mobilyası ve müşterisiyle kısmen katılarak yaşayan ve heyecan verici mekanlar oluşturmaktadır. Bariyer etkisi yapan otobüs durakları kaldırılmış ve silüette yer alan işaret ve tanıtıcı levhalar da düzenlenmiştir.

OTELİN ETKİLEYİCİ CEPHESİ

DÜKKANLARIN ÇİRKİN VE UYUMSUZ LEVHALARI

KÖTÜ TASARLANMIŞ RAHATSIZ EDİCİ KIOSKLAR

OTOBÜS DURAKLARI BARIYER ETKİSİ VERİYOR

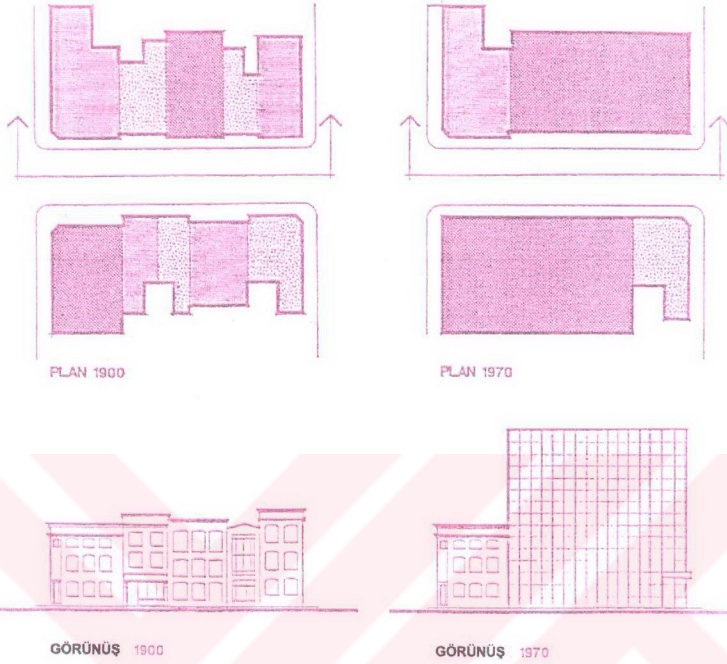


Şekil 3.18 Colmore Row'un mevcut durumu



Şekil 3.19 Öneri eskiz

Şekil 3.20, kent merkezindeki yeni gelişimleri farklı bir açıdan yansıtmakta ve kent bütününde gelecekte ticaret binalarının tasarımlarının nasıl olması gerektiği konusunda ipucu vermektedir. Örnek plan, tipik bir sokağın 1900'e ve 1970'e ait yaklaşık dokusunu ifade etmektedir. 1900 planında, çeşitli birimlere bölünmüş bina parselleri, farklı mimari stil ve dönemlere ait yapılar, birbirleriyle uyumlu malzeme, ölçek ve yükseklikler görülürken 1970 planında ise cadde iki binanın hakimiyetine girmiştir. Bunlar ölçü ve yükseklik olarak komşu birimlerden çok daha büyük yapılardır. Komşularıyla yapım tekniği ya da malzeme kullanımları açısından da uyum göstermemektedirler. Caddedeki çeşitliliği ve insan ölçeği hissini kaybettirirler.



Şekil 3.20 Eski ve yeni sokak dokusunun kıyaslanması

Bu örneklemeler bağlamında, Birmingham merkez alanı değerlendirilecek ve sürdürülebilirliği sağlanacaksa ileride yapılacak gelişimler, belirlenen aşağıdaki kriterler veya benzerleri çerçevesinde şekillendirilmelidir.

- yeni gelişimler mevcut dokunun ölçek, malzeme ve yüksekliklerine duyarlı bir şekilde tasarlanmalıdır.
- Yeni gelişmeler sadece tek bir fonksiyona hizmet etse bile, farklı bir takım yükseklik ve cephe özellikleri ile bölünlenerek çeşitlilik yaratmalıdır.
- Bir bloğun ya da caddenin bütün genişliğini kaplayan büyük binaların, karışık kullanımlar için özel olarak planlanan caddelerin görünümünü monotonlaştıracak yerlerde yapılması engellenmelidir.

3.2.4 Spokane Kenti Merkezi İçin Kentsel Tasarım Kılavuzu

Spokane, Amerika Birleşik Devletleri'nin Washington eyaletinde yer alan bir kenttir. Spokane kent meclisi, kentin merkez bölgesi için hazırlanan bir stratejik planı (The plan for a new downtown) kabul etmiştir. Bu stratejik planı tamamlayacak iki önemli öge vardır. Bunlar; bölgeleme yasa değişikliği ve kentsel tasarım kılavuzu hazırlanmasıdır. Spokane kenti şehir merkezi tasarım rehberi de bu stratejik planı tamamlamak için hazırlanmıştır.



Şekil 3.21 A.B.D. - Washington



Şekil 3.22 Washington - Spokane

Tasarım kılavuzunun amacı :

Spokane tasarım kılavuzunun genel konsepti şu cümlelerle ifade edilmiştir. “Kent merkezi için tasarım kriterlerinin kabul edilip benimsenmesi yaşam kalitesini, ekonomik canlılığı ve kentin pozitif görsel imgesini geliştirmek için şarttır. Bu tasarım kriterleri, bir arada bir kent gelişim önerisi oluşturacak olan elemanların tasarımında, yaratıcılık ve çeşitliliği cesaretlendirecek bir unsurdur. Bu elemanlar, mekan tasarım ve organizasyonunu, bina tasarımını ve peyzajı içermektedir. Tasarım kriterleri daha çok yeni tasarım çözümleri için öneri mahiyetindedir. Bu kriterler, diğer başarılı kentsel merkez çevreleriyle pozitif uyum sağlayabilecek tasarım alternatiflerini tanımlamaktadır. Bu kriterler güzel mekanlar oluşturmak için üretilen fikirlerin derlemesidir. Kentsel çevrenin sosyal yapısı ile, insanların mekanı nasıl kullandığı ile, nasıl aktif ve çekici bir kent merkezi yaratılacağı ile ilgilidir. Kentsel merkez donatıları için yaratıcı çözümler araştırıldığı sürece planıcı, mimar, peyzaj mimarı, diğer tasarımcı ve tabi ki kullanıcı olan halktan gelen geribildirimler olacaktır ve bunlar değerlendirilecektir.” Kılavuzda ulaşılmak istenen ana amaçlar şu şekilde sıralanmıştır:

- Spokane kent merkezi planını tamamlamak
- Doğal ve oluşmuş çevre hakkında, halk katılımı yoluyla belirlenen toplumsal değerlerin yeni gelişmelere dahil edilmesini sağlamak

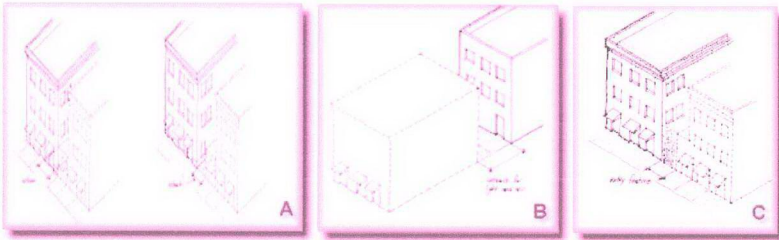
- Yaşama, çalışma ve rekreatif amaçlı yerler yaratmak için, çekici ve fonksiyonel tasarım çözümlerini geliştirmek
 - Özel karaktere veya öneme sahip alanların bütünlüğünü sürdürerek, kent merkezinin kimliğini ve kalitesini korumak
 - Kent merkezinin mevcut özelliklerini koruyup canlandırmak
 - Kent merkezindeki kamusal ve özel yatırımları koruma
 - Tasarımcılar, kural koyucular ve diğer başvuranlara tasarım yönlendirmesinde bulunmak
 - Tasarım fikir ve yaklaşımlarının paylaşılabilmesi için bir tartışma platformu oluşturmak.
- Bu sayede tasarım kriterlerinin ve standartlarının esnek uygulamalarını, kabul edilmiş standartlara yararlı bir ilave olarak kullanmak

Bu kentsel tasarım kılavuzunda ele alınan bazı başlıklar aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

a- Çevre tasarımı ve düzenlemesi

Bina geri çekmeleri :

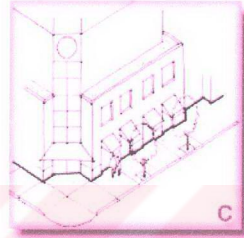
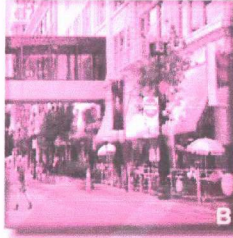
- ❑ Mevcut binaların sınırlarının bitişindeki yeni binalarda yapılacak geri çekmeler mevcut cephelerdeki pencerelerin görüş açılarının kapanmamasını sağlarlar (şekil 3.23-a).
- ❑ Yeni yapılacak binalarda arka parsel sınırındaki geri çekmeler, arka mekanlarda daha sağlıklı hava ve ışık sirkülasyonunu sağlar (şekil 3.23-b).
- ❑ Parsel sınırında yapılacak geri çekmeler çarpıcı ana girişler, servis amaçlı girişler gibi mekanlar yaratmak için kullanılabilir (şekil 3.23-c).



Şekil 3.23 Yeni binalarda önerilen geri çekme şemaları

Açık mekanlar :

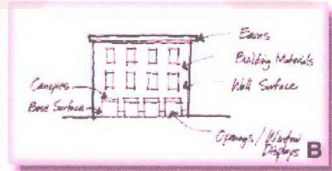
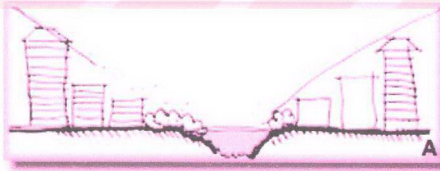
- Arka parsel alanları iç bahçe, avlu gibi mekanlar için elverişli yerlerdir (Şekil 3.24 –a).
- Açık yeme-içme alanları ve avlular canlı bir yaya çevresi oluşmasına yardımcı öğelerdir (Şekil 3.24 –b).
- Yayalar için korunaklı alanlar kontrollü giriş noktaları ve kaldırım köşe noktaları ile oluşturulabilir (Şekil 24 –c)



Şekil 3.24 Açık mekanlar

Bina yükseklikleri :

- Bina yükseklikleri, nehrin kenarındaki park manzarasını engellemeleri açısından Spokane nehrine yaklaşıldıkça azaltılmalıdır (Şekil 25 –a)
- Yeni yapılacak binalar mevcut binaların mimari özelliklerini kullanarak blokların sürdürülebilirliğini sağlamalıdır (Şekil 25 –b).



Şekil 3.25 Bina yükseklikleri ve mimari özellikleri

b- Ulaşım ve sirkülasyon

Caddeler : Kent merkezinin caddelerindeki tasarım hedefleri;

- kent merkezine kimlik katmak ve yönlendirme hissi vermek,
- güvenli bir çevre sağlamak,

- fiziksel konfor koşullarını sağlamak, çevresel kaliteyi arttırmak ve sürdürmek,
- caddedeki binaların yönelişleri ile caddenin üçüncü boyuttaki mekan algısını güçlendirmek,
- yayaalar, araçlar, bisikletliler ve transit geçişler için oluşturulacak alternatifler ile seyahat ve ulaşımı kolaylaştırmaktır.

□ Yaya odaklı caddeler

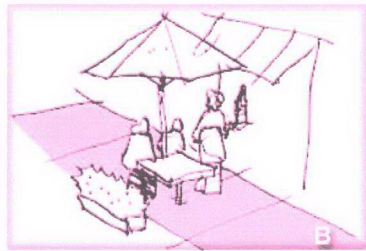
- Caddeler, girişler ve vitrin düzenlemeleriyle daha canlı hale getirilmelidir.
- Bu düzenlemeler zemin seviyesinde düzenli aralıklarla tekrarlanarak caddelerin canlılığı sürdürülmelidir.



Şekil 3.26 Cadde - vitrin ilişkisi

□ Yaya sirkülasyonu

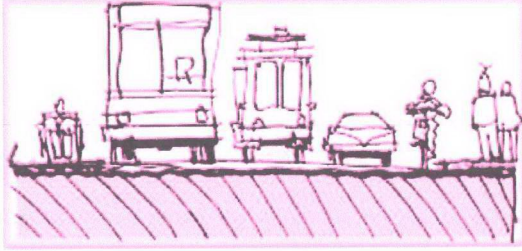
- Kaldırımlarda yürüyüş, vitrin alışverişi ve açık mekanda yeme-içme fonksiyonları için gerekli mesafelerin sağlanmasına dikkat edilmelidir (şekil 27 -b).
- Yol ve kaldırım arasında yer alan cadde ağaçları güvenli yaya kullanımları için tampon bölge oluştururlar (şekil 27 -a).



Şekil 3.27 Cadde ağaçları ve açık oturma mekanları

□ Bisikletler

- Bisiklet sirkülasyonu için yapılacak tasarım bisiklet kullanıcıları için fonksiyonel ve güvenli bir çevre oluşturmalıdır.



Şekil 3.28 Sokak kesitinde bisikletlilere ayrılan yol

c- Yapı tasarımı

Spokane kent merkezindeki yapı tasarımları için büyük önem taşıyan iki ana tasarım ilkesi vardır; birincisi *bağlamsal uyum* –önerilen yapının Spokane merkez bölgesinin kentsel yerleşim özelliklerine ne kadar uyumlu olduğu-, ikincisi ise *yaya dostu caddeler* –yapı tasarımının aktif yaya sokağı yaşantısı yaratmak için nasıl bir katkısı olduğu-.

Bu ilkeler çerçevesinde ele alınan yapı tasarım ilkelerinden bazıları;

Doluluk - boşluk oranı :

- Yapı cephelerini, blokların ölçek, çeşitlilik ve ritim özelliklerini yansıtmak için oranlandırmak kent merkezine mimari bir süreklilik katar.



Şekil 3.29 Cephe öğelerinin oran etkisi

Yatay ritimler :

- yatay ritim etkisi aynı hizadaki döşeme, pencere ve saçak çizgileri ile güçlendirilir.

Bina formları :

- Binaların insan ölçeğinde tasarlanması cadde seviyesinde yaya dostu bir çevresel etki yaratır (Şekil 3.30 – a).
- Zemin kat hizasındaki sağır duvarlar; davetkar değildir, insan ölçeğinde değildir, ilgi çekici değildir (şekil 3.30 – b).



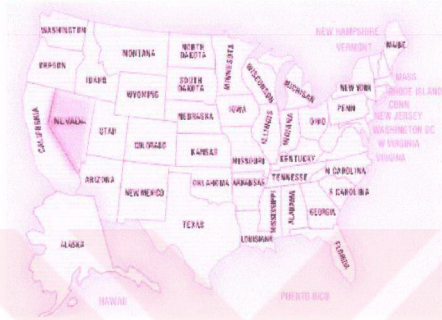
Şekil 3.30 Caddede bina yükseklikleri ve sağır cephelerin algıya etkisi

Çizelge 3.2 Spokane kenti tasarım kılavuzunda ele alınan konu başlıkları

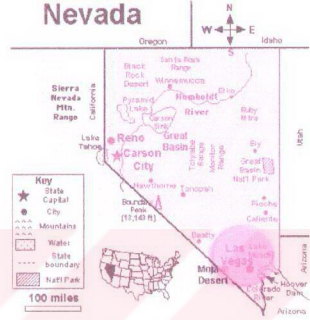
A. MEKAN TASARIMI VE PLANLAMA	BİNA GERİ ÇEKİMLERİ
	DIŞ MEKANLAR
	BİNA YÜKSEKLİKLERİ
	PARK ALANI YERLEŞMELERİ VE TASARIMI
B. TAŞIMA VE SİRKÜLASYON	YAYA ODAKLI CADDELER
	YAYA-ARAÇ ODAKLI CADDELER
	ARAÇ ODAKLI BULVARLAR
	YAYA SİRKÜLASYONU
	CADDE ÜSTÜ PARK
	BİSİKLETLER GEÇİTLER VE GİRİŞLER
C. BİNA TASARIMLARI	AÇIKLIKLARIN ORANLARI
	YATAY RİTİMLER
	BİNA FORMLARI
	BİNA STİLLERİ
	ÇATI FORMLARI
D. PEYZAJ (sert zemin , bitkilendirme)	SOKAK AĞAÇLARI
	PEYZAJ ELEMANLARI
	SERT ZEMİN ELEMANLARI
E. İŞARET LEVHALARI	BİNA KİMLİK TABELALARI
	AYNI HİZADA MONTAJLANMIŞ TABELALAR
	AŞIL TABELALAR
	PENCERE TABELALARI
	LOGO VE GRAFİK TABELALARI
	İŞIKLI TABELALAR
	NEON VE (BARE BULB) LEVHALARI
	GÜNEŞLİK ÜZERİNDEKİ TABELALAR
	PARK ALANLARI İÇİN YÖN LEVHALARI
	KENTSEL KARAKTERE UYMAZAN LEVHA TİPLERİ
F. TASARIM DETAYLARI	TENTE VE GÖLGELİKLER
	RENK KULLANIMLARI
	BİNA MALZEMELERİ
	SERVİS, YÜKLEME VE MEKANİK EKİPMAN
	İŞIKLANDIRMA
G. BAKIM	BAKIM VE MALZEMELER
H. DEĞİŞİKLİKLER VE YENİ EKLEMELER	MEVCUT YAPILAR VE KARAKTER
I. YAYA KALDIRIM İHLALLERİ	MEKAN KARAKTERİSTİĞİNE KARŞILIK
	SOKAK YAPISININ BUTUNLUGU
	MİMARİ ELEMANLAR VE MALZEMELER
	DIŞ BİTİŞ MALZEMELERİ
	CADDEDEN GÖRÜLEBİLİR GİRİŞLER
	PLANLANMIŞ PARK GİRİŞLERİ
	İNSAN ÖLÇEĞİ YARATMAK
	İNSAN AKTİVİTESİ
	KENTSEL AKTİVİTEYE KATKIDA BULUNMA, ETKİLEŞİM
	YAYA SİRKÜLASYONUNU GÜÇLENDİRMEK VE ARTIRMAK
	KAMUSAL BAKI VE DİNLENİME YERLERİNİN SAĞLANMASI
J. YAYA ÜST GEÇİT TASARIMI	MANZARANIN DAĞILMASI
	BİRLEŞİK YAPILARLA OLAN UYUM
	SOKAK SEVİYESİNE OLAN BAĞLANTILAR
	ÜSTGEÇİT SİSTEMİ İÇİNDE SİRKÜLASYON

3.2.5 Las Vegas Kenti İçin Kentsel Tasarım Kılavuzu

Las Vegas, Amerika Birleşik Devletleri'nin Nevada eyaletinde yer almaktadır. Bu kentsel tasarım kılavuzu Las Vegas kenti için yapılan ve birbirini tamamlayarak bir bütünü oluşturan iki tasarım kılavuzundan biridir. Bunlardan biri yapısal öğelerin ele alındığı kılavuz, diğeri ise peyzaj öğelerinin ele alındığı kılavuzdur. İrdelenen örnek yapısal öğeler hakkında olan kılavuzdur.



Şekil 3.31 A.B.D. - Nevada



Şekil 3.32 Nevada - Las Vegas

Tasarım kılavuzunun amacı :

Las Vegas için kentsel tasarım kılavuzunun oluşturulmasındaki amaç, gelişmekte olan kente ait, toplumun da benimseyeceği bazı tasarım kriterleri sunarak plancı ve mimarlara bir destek sağlamaktır. Maksat toplumun tüm değerlerine ve günümüze uygun, iyi tasarımlara ulaşılmasıdır. Tüm, mimar, peyzaj mimarı ve kent plancıları yaratıcı çözümler üzerinde çalışmaktadır. Bu kılavuzun amacı yaratıcı çözümleri engellemek değil, onlara bir altlık oluşturmaktır.

Las Vegas kenti çok dinamik ve hızla gelişen bir yerleşim olması nedeniyle bu kentsel tasarım kılavuzunun da süreç içinde, kentin politika ve hedefleri doğrultusunda kendini geliştirmesi, yenilmesi öngörülmektedir. Bu geliştirme esnasında, geçmiş süreç ve toplum deneyimleri de göz önünde bulundurulacaktır.

Tasarım kılavuzunun kullanım alanı :

Bu kılavuzdaki tasarım kriterleri, projelerin yeniden ele alınarak toplum yaşamına ve yerel yönetime uygun hale getirilmesi konusunda bir başvuru kaynağı olarak kullanılacaktır Aynı zamanda bu kriterler, yasalar, yönetmelikler ve farklı ekiplerin kent için hazırladığı projeler ile uyum içinde olacaktır. Bu kılavuzdaki bilgiler Las Vegas yerel yönetiminin kullanmakta olduğu hukuki kuralları iptal etmeyecektir. Genel tasarım standartlarının özel kriterlerle çeliştiği noktalarda özel kriterler kabul edilip uygulanacaktır.

Kentsel tasarım kılavuzu, alan planlaması başlığı altında açık alanlar, geri çekilmeler, bina yöneliş ve konumlandırılmaları, yaya sirkülasyonu ve kent mobilyaları konularında oluşturulan kriterleri içermektedir.

Açık alanlar : Bütün açık alanlar kullanıcılar tarafından kolay ulaşılabilir, kullanılabilir olmalı, aynı zamanda bütün yapılara da ulaşılabilir olmalı ve belirli yaya yollarıyla bağlantısı sağlanmalıdır. Fonksiyonel açık alanlar, alan içindeki sirkülasyonun önemini artırır ve o alanın estetik değerine katkı sağlar. Açık rekreasyon alanları güneşlenme ve rüzgar gibi iklimsel özellikler göz önünde bulundurularak tasarlanmalı ve bitkilendirilmelidirler.

Bina yöneliş ve konumlanması : Binanın yerleştiği bölgedeki çevre elemanlarıyla olan ilişkisi, en az binanın tasarımı kadar önemlidir. Binanın konumlandırılmasında çevredeki cadde, sokak, kaldırım ve yaya yolu gibi elemanları da göz önünde bulundurulmalıdır. Monotonluk yaratacak bina dizilimlerinden kaçınılmalıdır. Bina girişleri yaya yolunda yürürken, kolay algılanabilir ve ulaşılabilir olmalıdır.

Yaya sirkülasyonu : Vaziyet planları, yaya ve araç trafiği ayrımını açıkça belli etmelidir. Belirlenmiş tampon elemanlarla, yaya yolları araç yollarından kesin olarak ayrılmalıdır. Bu elemanlar hem caddeye estetik katmalı hem de güvenliği sağlamalıdır. Yaya kaldırımlarında engelliler için önlemler alınmalıdır.

Kent mobilyaları : Kamusal alanlarda, estetik ve konfor sağlayan, ilgi çekici kent mobilyaları kullanılmalıdır. Oturaklar, banklar, masalar, çöp sepetleri, otobüs durakları gibi kent mobilyaları engelliler içinde ulaşılabilir ve kullanılabilir olmalıdır.

Bina tasarımlarına yönelik ölçek, ritim, bina cepheleri, renkler ve malzeme, kapı ve pencere yerleşimleri ve gizlemeler gibi alt başlıklara ait bazı kriterler ise şunlardır:

Ölçek : Yapılar arası ölçek ilişkilerinde dikkatli düşünülmeli ve ölçek değişimi gerektiğinde veya önerildiğinde uygun geçiş çözümleri sağlanmalıdır. Fonksiyona göre ölçekler farklılık gösterebilir. Örneğin 2 katlı bir ofis binası ile 2 katlı bir konut arasında ölçek farkı olması normal ve kabul edilebilirdir. Diğer komşu binalardan daha yüksek ve farklı ölçekte bir yapı kabul edilebilir ancak bu tasarımcı tarafından belli bir konsepte dayandırılarak savunulmalıdır.

Ritim : Binalardaki ritim; kolon, pencere, kapı, pervaz ve kütle hareketleri gibi mimari özellikler tarafından vurgulanan yatay ve dikey dokular ile ilişkilidir. Yeni gelişmeler komşu binaların ritimsel özellikleri de dikkate alınarak yapılmalıdır. Tasarımlarda bir kaç tekrar ögesi atılarak monotonluk bozulmalı ve yenilikler sağlanmalıdır.

Bina cepheleri : Bina cephelerindeki dış detaylar, girişler, merdivenler, istinat duvarları ve diğer farklı özellikler, binaya görsel ilgi ve zenginlik kazandırır. Yeni gelişmeler, güçlü dikey ve yatay etkiler, içeri çekmeler, doluluk-boşluklar ve üç boyutlu detaylarla oluşturulan farklı gölgelenmelerle desteklenmelidir. Eğer bütün ve geniş yüzeyler kullanılacaksa insan ölçeğine dikkat edilmelidir. Özellikle kesişim noktalarındaki binaların yan ve arka cepheleri, estetik açıdan binanın ön cephesinde kullanılan malzemeyle uyumlu olmalıdır.

Renk ve malzeme : Yapıda kullanılacak renk ve malzemenin çevresindeki komşu yapılarda kullanılmış olan renk ve malzeme ile uyumlu olmasına dikkat edilmelidir. Çevresel bütünlüğün sağlanması için mevcut doku referans alınmalıdır. Renk ve malzeme seçiminde yörenin iklimsel özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin, çöl ikliminde geniş cam yüzeylerin kullanılmaması gibi

Kapı ve pencere yerleşimi : Pencereler anlamsız gridler halinde tekrar edilmemelidirler. Pencere ve kapı yerleştirmeleri tasarıma farklılık ve ilginçlik katar.

Gizleme : Tüm çatı havalandırma ve ısıtma-soğutma teçhizatları, konut ve ticaret yapılarının görünümünde gizlenmelidirler. Halka açık alanlarda görüntüye giren su, gaz ve elektrik teçhizatları da uygun olan mekanlarda gizlenmelidir. Bütün gizlemeler binaların yapısına ve mimarisine uygun olacak şekilde yapılmalıdır. Bu esnada ses izolasyonu göz ardı edilmemelidir.

Tasarım kılavuzunda bu başlıklar dışında, yaya ve araç yolları için minimum geçiş gereksinimleri, park yeri tasarımları, acil geçişler, yangın koruma sistemleri, güvenlik kapıları, atık depoları, çitler, duvarlar, aydınlatma gibi dışsal özellikler irdelenerek önerilerde bulunulmuştur.

Çizelge 3.3 Las Vegas tasarım kılavuzunda ele alınan başlıklar

VAZİYET PLANI	açık alanlar
	geri çekilmeler
	bina yönelişi ve konumlanması
	yaya sirkülasyonu
	public amenities
DIŞ ÖZELLİKLER	acil çıkışlar
	yangın koruma sistemleri
	kontrollü girişler
	güvenlik kapıları
	atık depoları
	duvar ve çitler
	ışıklandırma
	kanalizasyon sistemleri
BİNA TASARIMI, MİMARİ	drenaj
	ölçek
	ritim
	bina cepheleri
	renk ve malzeme
	kapı pencere yerleştirmeleri
	gizleme

3.2.6 İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu

İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı tarafından bazı kurum ve kuruluşlardan Kasım 1989'da İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu hazırlanmasıyla ilgili bir öneri istenmesi üzerine Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi öğretim üyelerince hazırlanan öneri Büyük Şehir Belediyesi tarafından uygun görülmüş ve bu kılavuz ile ilgili çalışmalar 12 Kasım 1990'da kurumlar arasında imzalanan protokol gereğince, başlamış ve 1992 yılında da tamamlanmıştır.

Kentsel Tasarım Kılavuzu'ndan ana amaç kentlilere daha rahat yaşama mekanları sağlamak, yeni bir planlama politikası ile İstanbul'a özgü olanı yaratmaktır. Bu yeni politikanın amacı bir planlama çerçevesi içinde tasarım becerisine açık çeşitli yaklaşımlara ulaşmak, yaşanması çevreler oluşturmaktır. İyi tasarımlar eğer biçim ve gelişmeyi etkileyen faktörler dikkate alınmadıysa her zaman iyi düzenlenmiş çevre imgeleri vermemektedir. Kamu ile plancılar ve uygulamacılar arasında uzlaşma yok ise zamanın ve zaten kıt olan kaynakların israfı söz konusu olmakta, yerleşmenin karakteristik özellikleri de olumsuz etkilenmektedir. Kentsel Tasarım Kılavuzu'nun yardımıyla İstanbul'da kentsel tasarım çalışmalarını denetim altına almak, üretenler, uygulayanlar, denetleyenler ve belediye ilgilileri arasında sağlam bir temel kurmak amaçlanmaktadır.

İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu on ana bölümden oluşmaktadır :

- 1- Makro Yaklaşım
- 2- Reklam ve Tanıtıcı Levhalar
- 3- Kentsel Mekanlar
- 4- Kent Mobilyası
- 5- Aydınlatma
- 6- Renk
- 7- Kent Akustiği
- 8- Kentsel Yeşil Alanlar
- 9- Bitkisel Ögeler
- 10- Özürlüler için Kentsel Tasarım

Birinci bölümde, Makro Yaklaşım gereği olarak, Kent Planlama / Kentsel Tasarım bütünlüğünden söz edilmekte, İstanbul kentsel tasarım sürecine kuramsal yaklaşımlar koşutunda ne tür imaj öğeleri ve ölçütler (kriterler) ile yaklaşılması gerektiği açıklanmakta, İstanbul kentsel tasarım çalışmalarını yönlendirecek malzemenin (bilgi, harita) üretilmesi için metropol ölçeğinde yapılan incelemeler aktarılmakta, Kentsel Tasarım Kılavuzu'nun yaşama geçirilebilmesi için gerekli örgütlenme önerisi sunulmaktadır.

İkinci bölümde, açık hava reklamları ve tanıtıcı levhalar ile ilgili tasarım, yapım, üretim, yerleşim, bakım-onarım ve aydınlatma konularında temel ilkelere yer verilmiş, örgütlenme ve uygulamaya ilişkin öneriler sıralanmıştır.

Üçüncü bölümde, yaya dolaşımı ve özellikleri, dış mekan oluşturucu öğeler olarak zemin öğeleri, çevreleyici öğeler ve üst örtü öğeleri gerek yapısal gerekse bitkisel olarak ele alınmakta ve incelenmektedir.

Dördüncü bölümde, kent mobilyaları ile ilgili öğeler tasarım faktörleri ve tasarım ölçütleri açısından incelenmekte ve oturma birimleri, bitki kapları, babalar, çöp kutuları, ağaç ızgaraları ve koruyucuları, bisiklet parkları, telefon kabinleri, posta kutuları, toplu taşıma durakları, su içme çeşmeleri, heykeller, saatler, yüzey ve servis öğeleri, bilgi ve işaret levhaları, yangın muslukları ve bayrak direkleri ile ilgili örnekler verilmektedir.

Beşinci bölümde, tarihi ve mimari değeri olan yapılar, surlar, kaleler, park-bahçe ve benzeri yeşil alanlar gibi kentsel öğelerin aydınlatılması ile yol, meydan gibi dış aydınlatma konularına yer verilmiş, aydınlatma tekniği ve görsel izlenim yönünden konuya yaklaşmıştır.

Altıncı bölümde, kentsel görüntüde gerek tek tek yapılar gerekse yapı ve çevresi ile etkileşim yönünden gündüz ve gece koşullarında renk kullanımında uyulması gereken ilkelere yer verilmiştir.

Yedinci bölümde, kent akustiği bakımından özellikle günümüzde önemli bir çevre kirliliği sorunu olan gürültü konusuna eğilinmiş, kentsel tasarımda gürültüye neden olan temel kaynakların gürültüsünün azaltılmasında önemli olan etkenlere değinilmiştir.

Sekizinci bölümde, kentsel yeşil alan kapsamı içinde, rekreasyon alanları, spor alanları ve çocuk oyun alanları, tanım, gereksinim, ölçü ve donatıları açısından ele alınmış ve incelenmiştir.

Dokuzuncu bölümde, İstanbul ve çevresinde kullanılabilecek bitkisel öğeler, ağaçlar, çalılar, tırmanıcı ve sarılıcı, senelik ve çok senelik bitkiler, özel kullanım (yol ağaçları, kent koşullarına dayanıklı bitki türleri vb. gibi) için listeler verilmiştir.

Onuncu bölümde, özürllüler için tasarım kavramları, özürllü tipleri, tasarım ile ilgili detaylar, bitkilendirme, işaret bilgi levhaları ve rekreasyon esasları açıklanmaktadır.

Çizelge 3.4 İstanbul kentsel tasarım rehberinde ele alınan başlıklar

REKLAM VE TANITICI LEVHALAR	AÇIK HAVA REKLAMLARI VE TANITICI LEVHALAR	ön cephe reklam ve tanıtıcı levhaları çatı reklamları yan cephe reklamları yön ve yer gösterici tabelalar elektrik direklerine asılan reklamlar araçlara konan reklamlar
	AÇIK HAVA REKLAMLARI VE AYDINLATMA	çıplak lambalı reklamlar ışıklı reklamlar reklam levhalarının aydınlatılması aydınlatma aygıtlarının yapım özellikleri
KENTSEL MEKANLAR	YAYA SİRKÜLASYONU	yaya deneyimi yayanın fiziksel özellikleri mekansal standartlar yaya yolları yaya geçitleri
	ZEMİN ÖGELERİ	kaplamalar su ögesi bitkisel yer örtücüler
	ÇEVRELEYİCİ ÖGELER	tasarım yapısal ögeler (duvar, çit, parmaklık, baba) bitkisel ögeler
	ÜST ÖRTÜ ÖGELERİ	yapısal ögeler (tente, şemsiye, pergola) bitkisel ögeler
RENK	İŞIK VE RENK KARŞITLIK VE RENK DÜZENLERİ	
	YAPI YÜZÜ RENK DÜZENİNİ ETKİLEYEN ETKENLER	ışık kaynakları iklim koşulları yapıların yakın çevre özellikleri yapının mimari özellikleri
KENT AKUSTİĞİ	SES	
	GÜRÜLTÜ	
	KENT GÜRÜLTÜSÜ	
	SES DÜZEYİ-BÖLGELEME	
	YOL-YAPI KONUMU	
	YAPILARIN YERLEŞİMİ	
	DIŞ ETKENLER	
KENTSEL YEŞİL ALANLAR	YEŞİL ALAN TANIMI	
	YEŞİL ALANLARIN İŞLEVLERİ	
	YEŞİL ALANLARIN SINIFLANDIRILMASI	
	KENTSEL YEŞİL ALANLARIN NİTELİKLERİ	
KENT MOBİLYASI	TASARIM ÖGELERİ	oturma birimleri bitki akları babalar çöp kutuları ağaç izgaraları ve koruyucuları bisiklet parkları telefon kabinleri işaret ve bilgi levhaları aydınlatma aygıtları posta kutuları çeşmeler yangın muslukları satış birimleri duraklar saatler bayraklar servis ögeleri heykeller

3.3 Sonuç

Bu bölümde örnekleri incelenen veya burada yer almayan diğer kentsel tasarım kılavuzları, her ne kadar farklı ülkelerde, farklı bölgelerde, farklı karakterdeki yerleşmeler için hazırlansa da, genel olarak “bir kimliği olan, yaşanılabilir çevreler oluşturmak” gibi aynı ortak amaca hizmet etmek için hazırlanmışlardır.

Genellikle kent yerel yönetimleri tarafından hazırlanan ya da hazırlatılan bu kılavuzlar farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Sadece kentlerdeki belli alt bölgeler için hazırlanan tasarım kriterlerinin oluşturduğu kılavuzların yanısıra; kent bütünü ele alan, konut alanlarına, ticaret alanlarına ya da rekreasyon alanlarına yönelik ayrı ayrı kriterlerin yer aldığı kentsel tasarım kılavuzları da vardır.

Kentsel estetiği kontrol altında tutmak için oluşturulan ve uygulanan tasarım kılavuzları tekil olarak hazırlandıkları gibi bir kentsel gelişim projesinin alt kolu olarak da karşımıza çıkabilmektedir. Kentlerin gelişim süreçlerine bakıldığında, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimler ile birlikte kentin fiziksel çevre gelişimi de birbirleriyle etkileşim halindedir. Bu gelişim süreçlerinin sağlıklı olması doğrultusunda kentler için çeşitli gelişim projeleri hazırlanmakta ve bu gelişim projelerinin fizik mekan gelişimleri ile ilgili kolunda da kentsel tasarım kılavuzları yer almaktadır. Zaten günümüzde yaşanan hızlı kentleşme süreçlerinde kent gelişimlerini bir bütün olarak ele almak ve gelecek planlarını bu bütüncül yaklaşım içinde geliştirmek kentler için ideal yaşam koşullarını da beraberinde getirecektir.

İncelenen bütün kentsel tasarım kılavuzlarının amaç ve kapsamı itibarı ile büyük farklılıklar göstermedikleri gözlenmiştir. Bu kılavuzların hepsinde tespit edilen ortak amaçlar şöyle sıralanabilir;

- Kaybolmaya yüz tutan kent kimliğini yeniden canlandırmak
- Önerilen çeşitli tasarım kriterleri ile kentin mevcut görsel imgesini geliştirmek
- Kentin gelecekteki gelişimlerinde yol gösterici nitelikte olabilecek bir kaynak yaratmak
- Devam etmekte olan yapılaşmada tasarımcı, kullanıcı ve yerel yönetimler arasında tartışma zemini yaratarak, her kesimden gelecek katkıyla kılavuzdaki kriterlerin güncelliğini sağlamak.

Bu amaçlar doğrultusunda hazırlanan kılavuzlarda, izlenilen yol açısından tasarım kriterleri farklı şekillerde sunulsa bile bu kriter başlıkları genelde birbirleriyle örtüşmektedir. Kentsel

tasarım kılavuzlarında, öneri tasarım kriterleri üretilerek vurgulanan önemli ortak başlıkları aşağıdaki gibi sınıflamak mümkündür.

❑ **Çevresel plan ile ilgili kriter başlıkları :**

- Bina yönelişleri, konumlanmaları ve yükseklikleri
- Ulaşım (yaya ve araç sirkülasyonları)
- Dış mekanlar

❑ **Bina tasarımları ile ilgili kriter başlıkları :**

- Bina formu, cephesi
- Ölçek, ritim (dolu-boş oranları vb.)
- Renk ve malzeme kullanımı

❑ **Peyzaj düzenlemeleriyle ilgili kriter başlıkları :**

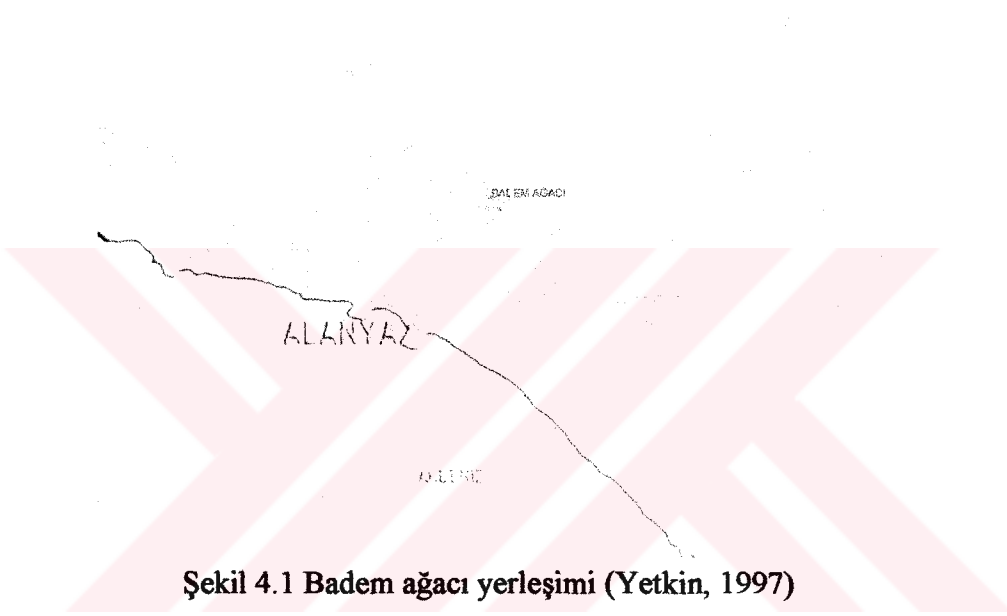
- Kent mobilyaları (duraklar, işaret levhaları, oturma elemanları, çöp kutuları vb.)
- Yaya ve araç yolları (genişlikler, döşeme malzemeleri, aydınlatma vb.)
- Bitkilendirme

Bu kapsam, çalışılan alanın özelliklerine göre daha detaylandırılabilir ya da sadeleştirilebilir. İlerleyen bölümlerde seçilen Alanya, Atatürk caddesinde yapılacak olan alan çalışması da incelenen bu kılavuzlardaki yöntemler ve konu başlıkları çerçevesinde oluşturulacaktır.

4. ÇALIŞMA BÖLGESİ ALANYA KENTİNİN MEKANSAL OLUŞUMU

4.1 Tarihi Süreç

Alanya'nın kuzeydoğusundaki Badem ağacı ve Oba köyleri arasında yer alan Kadiini mağarasında bulunan insan kemikleri ve aletler, Alanya'da yerleşimin karanlık çağlarda başladığını göstermektedir. Kent merkezine 12 kilometre uzaklıkta bulunan bu mağarada, Prof. Dr. Kılıç Kökten'in 1957 yılında yaptığı araştırmalar, bölgenin tarihinin üst paleolitik dönemine (M.Ö.20000-17000) kadar uzandığını göstermiştir. Ancak Alanya'nın ilk kez ne zaman ve kimler tarafından kurulduğu, henüz kesin olarak bilinmemektedir (Gürsel 1997).



Şekil 4.1 Badem ağacı yerleşimi (Yetkin, 1997)

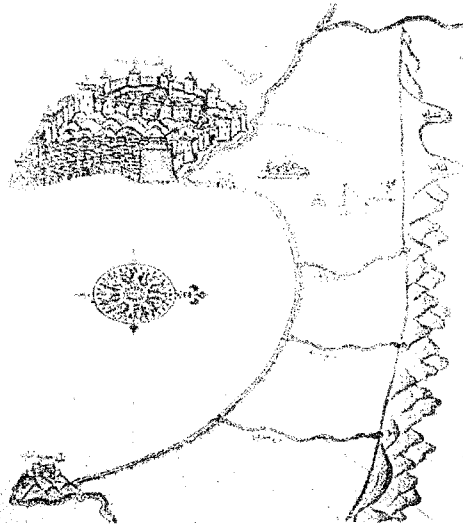
Ünlü tarihçi Heredotos 'a göre, bölgede yaşayan çeşitli kavimler Truva savaşı sonrasında (M.Ö.1820) buraya gelip yerleşenlere ev sahipliği yapmışlardır. Hititler M.Ö.14. asrın ilk yarısında Pamphylien (Pamfilya) ve Kilikiyen'i (Kilikya) fethetmişlerdir. "çok çeşitli", "çok ırklı" anlamına gelen Pamfilya, konumu ve topraklarının verimliliği nedeniyle bu bölgeden geçen toplumların ilgisini çekmiş ve bu bölgede ikamet etmelerine sebep olmuştur. Bugünkü Alanya'nın bulunduğu yerdeki eski şehire de, bölgenin bilinen en eski ismi olan Korakesion (coracesium) adı verilmiştir. Bu antik şehir zaman içinde bazen Pamfilya bazen de Kilikya'ya ait olmuştur. Korakesion, çok iyi coğrafi konumu ve kolay korunabilir limanı yüzünden tarihin birçok döneminde korsanların ve isyancıların sığınma yeri olmuştur.

Bölgenin hristiyanlığın ilk dönemlerine ait fazla bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak Korakesion kentinin de, Pamfilya'daki diğer komşu şehirlerle aynı zamanda hristiyanlık dinine geçtiği tahmin edilmektedir. Bizans döneminde şehrin adı “güzel dağ” anlamına gelen Klonoros (calanoros) olarak değiştirilmiştir. Bölgede bulunan çoğu kale ve kilise yapısı Bizans döneminde, dış saldırılardan korunmak amacıyla M.S. 6. ve 7. yüzyılda yapılan yapılardır.

Selçuklular Antalya'yı fethedince Akdenize tam olarak hakim olabilmek için Klonoros'un da alınması gerektiğini görmüşler ve kent 1221'de Sultan Alaaddin Keykubat tarafından alınmıştır. Alaaddin Keykubat kente Alaiye ismini vermiştir. Selçuklu Devleti'nin başkenti Konya'ya yakınlığı ve Keykubat'ın başlattığı liman inşaatı ile stratejik önemi artan Alaiye, bir liman kenti olarak kalkınmaya başlamıştır.

Selçuklu Devleti'nin zayıflaması ve 1300 yılında parçalanması ile birlikte, Alaiye 13. yüzyılın ortalarında Karamanoğulları tarafından fethedilmiştir. 1427 yılında kent Karamanoğulları tarafından, yine aynı sülaleden olan Memlûklülere satılmıştır. Daha sonra Alaiye 1471 yılında Fatih Sultan Mehmet zamanında Osmanlı Devleti'nin yönetimine geçmiştir. 1571 yılında Tarsus ile birlikte Kıbrıs eyaletine bağlanan kent, 1864'te Konya vilayetinin sancağı olmuştur. Alaiye 1868 yılında Antalya'ya bağlanmış ve 1871'de Antalya'nın bir ilçesi olmuştur.

1923 yılında cumhuriyetin kurulmasıyla Alaiye, Antalya'ya bağlı merkez ilçe konumuna gelmiştir. Alaiye ismi ise 1933 yılında Mustafa Kemal Atatürk'ün bölgeye yaptığı bir ziyaret sırasında “Alanya” olarak değiştirilmiş ve günümüze kadar gelmiştir.

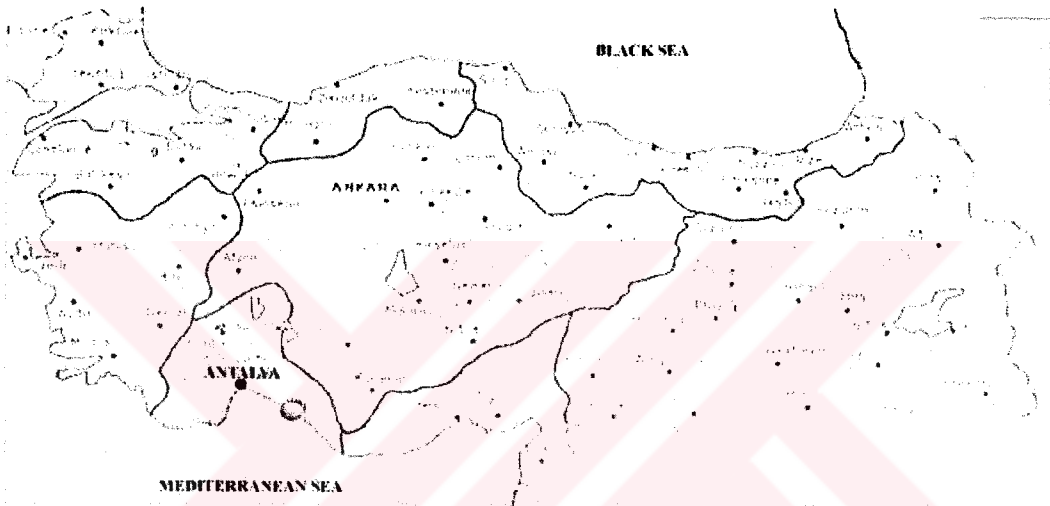


Şekil 4.2 Piri Reis'in Alanya haritası, 1526 (Hacıkura, 2000)

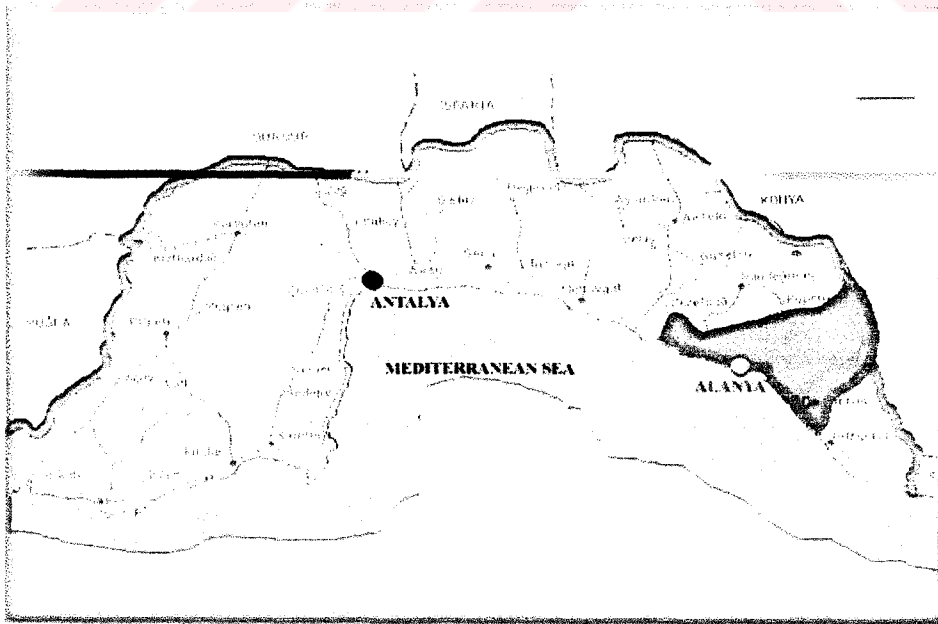
4.2 Fiziki Veriler

4.2.1 Coğrafi konum

Alanya kenti Akdeniz bölgesinin Antalya il sınırları içerisinde Antalya'nın doğu kesiminde yer alan bir kıyı yerleşmesidir. Konum olarak güneyinde Akdeniz, doğusunda Gazipaşa ilçesi, batısında Manavgat ilçesi, kuzeyinde ise yüksek dağlık ve platoluk alanlar yer almaktadır. Kent coğrafi sistemde Greenwich'e göre $36^{\circ} 30' 07''$ ve $36^{\circ} 46' 31''$ kuzey enlemleri, $31^{\circ} 38' 40''$ ve $32^{\circ} 32' 02''$ doğu boylamları arasında yer almaktadır. Kentin toplam yüzölçümü 1576 kilometrekaredir.



Şekil 4.3 Türkiye - Antalya - Alanya



Şekil 4.4 Antalya - Alanya

Alanya'nın kuzeyi tamamen dağlarla çevrilidir. Bu dağları Torosların kıyı uzantıları oluşturmaktadır. Yükseklikleri 500 metre ile 3000 metre arasında değişen bu dağlık alanların arasında yer yer platolar oluşmuştur. Bu platolarda yazın yerli halkın ikamet ettiği yerleşim alanları vardır. Kentin güneyinde ise etrafı yaklaşık 6500 m uzunluğunda surlarla çevrili olan Alanya yarımadası bulunmaktadır. Bütün kente hakim bir tepenin oluşturduğu bu yarımada aynı zamanda kentin tarihi dokusunun çoğunu da üzerinde barındırmaktadır. Alanya ilçesinin Akdeniz kıyısında uzunluğu 60 kilometre olan kumsal ve sahil şeridi bulunmaktadır. Doğudan Batıya doğru uzanan Toroslar'dan dolayı, kıyı kesiminden İçanadolu'ya geçiş Dim, Alara, Kuşyuvası ve Yelköprü vadilerinden sağlanabilmektedir.

Alanya, Antalya il merkezine 135 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Alanya'ya ulaşım genellikle Antalya üzerinden karayolu ile sağlanmaktadır. Alanya'ya en yakın havaalanının da Antalya'da bulunması Antalya-Alanya karayolu ulaşımının önemini artırmaktadır. Alanya yarımadasının doğusunda korunaklı bir doğal liman bulunması bölgedeki deniz ulaşımını da olumlu şekilde etkilemiştir. Gerekli yatırım yapılmamasına rağmen günümüzde de önemini koruyan bu liman, hem ticaret hem de turizm sektörüne hizmet ederek kente katkı sağlamaktadır.

4.2.2 İklim Özellikleri

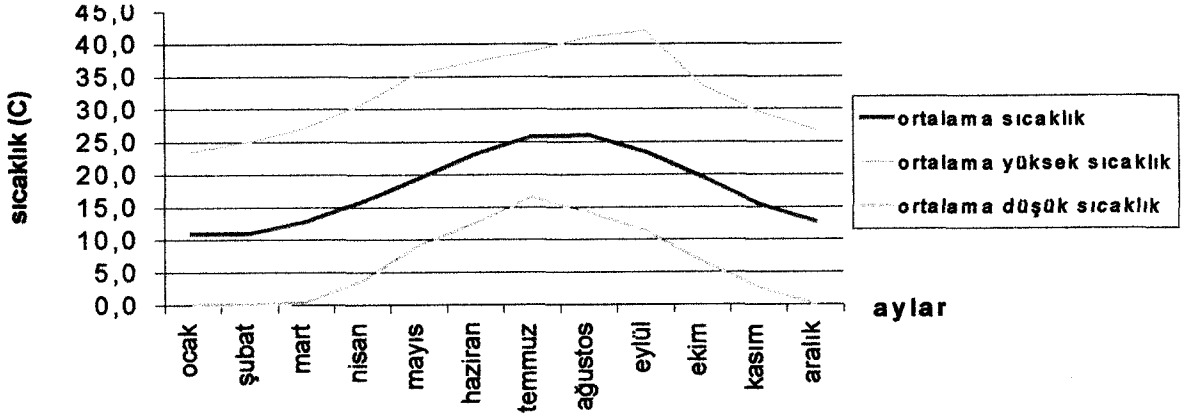
Alanya Türkiye'nin güney kesiminde, Akdeniz bölgesinde yer aldığından, bölgede tipik Akdeniz iklimi hakimdir. Alanya ikliminin genel karakteri bu konumuna bağlı olarak; kışları nemli ve yağışlı, yazları sıcak, kurak ve zaman zaman rüzgarlı, ılık geçmesi şeklinde kendini gösterir. Haziran-Eylül ayları arasında kurak bir dönem yaşayan bölge Ekim-mayıs aylarında ise nemli bir dönem geçirir (Gürsel, 1992).

• Sıcaklık

Alanya'da 1990-2000 yılları arasında, Alanya Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü'nün yaptığı ölçümlere göre çıkan bazı sonuçlar şöyledir;

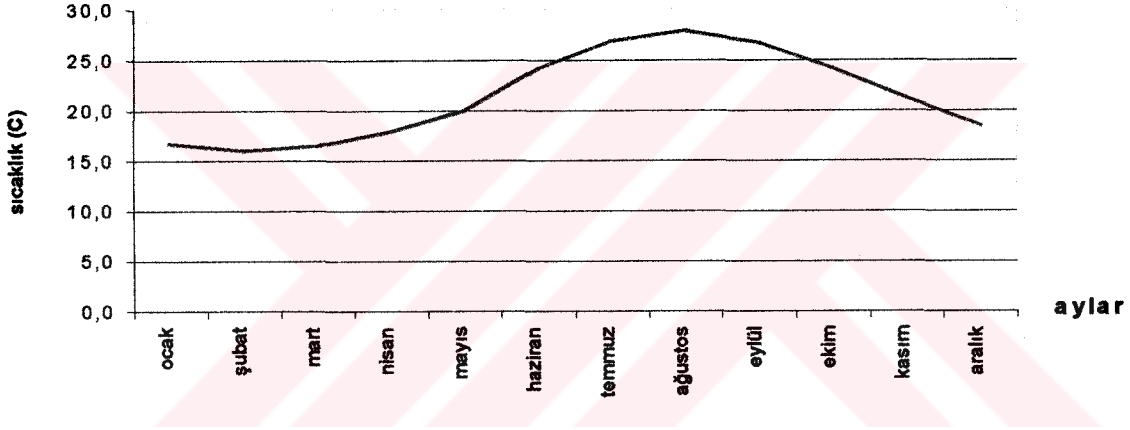
- Yıllık ortalama sıcaklık 18 C° dir. Ortalama sıcaklığın en yüksek olduğu ay 26 C° ile Ağustos ayıdır. Bunu Temmuz ve Eylül ayları takip eder. Ortalama sıcaklığın en düşük olduğu ay 11 C° ile Ocak ayıdır.
- En yüksek sıcaklık (ortalama) 39.6 C° (Ağustos 1994)
- En düşük sıcaklık (ortalama) -0.4 C° (Şubat 1997)

Çizelge 4.1 Ortalama sıcaklıklar (Gürsel, 1997)



Alanya'da daha da uzun yıllar içinde ölçülen en yüksek sıcaklık eylül 1956'da 41.9 C°, en düşük sıcaklık ise Ocak 1961'de -3.1 C° olarak belirlenmiştir. Alanya da ortalama deniz suyu sıcaklığı da 21.6 C° dir.

Çizelge 4.2 Ortalama deniz suyu sıcaklıkları (Gürsel, 1997)

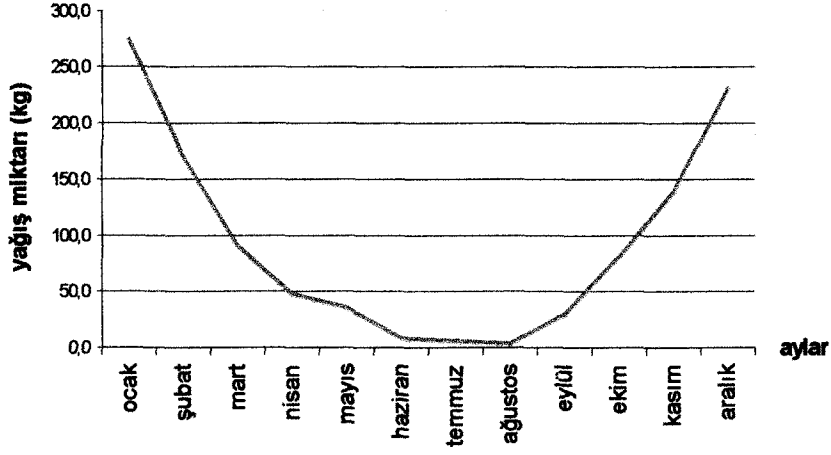


• Yağış Durumu

Akdeniz ikliminde yağış rejiminin tipik özelliği, yağışların mevsimlere göre büyük değer farkları göstermesidir. Alanya'da en çok yağış kış ve ilkbahar aylarında, en az yağış ise yaz aylarında düşmektedir. Alanya'da 1990-2000 yılları arasında, Alanya Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü'nün yaptığı ölçümlere göre çıkan bazı sonuçlar şöyledir ;

- Ortalama yıllık yağış miktarı 1077 kg/m² dir.
- Yıllık açık gün sayısı ortalaması 164 gündür.
- Karla örtülü gün bulunmamaktadır.

Çizelge 4.3 Ortalama düşen yağış miktarları (Gürsel, 1997)

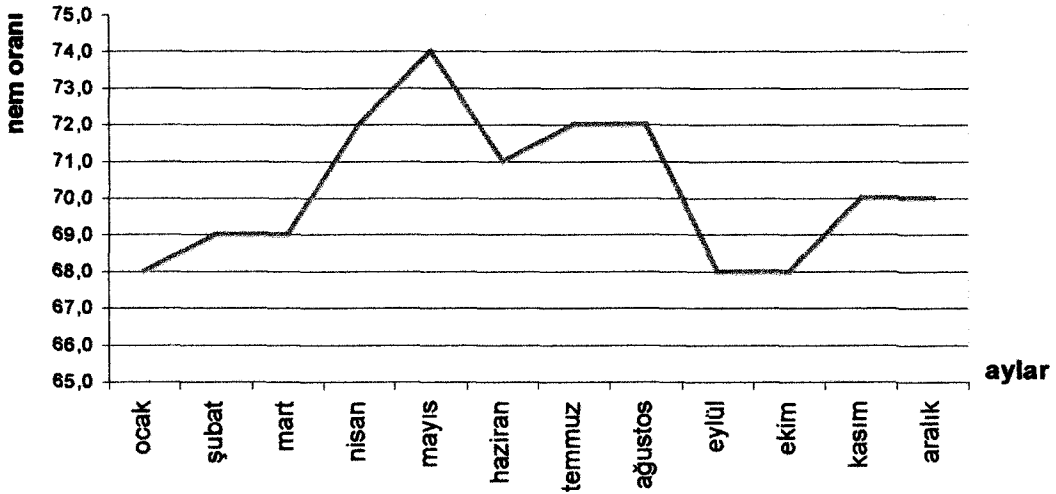


• Nem Oranı

Alanya'da yıl içindeki nisbi nem oranı yüksektir. Ortalama değerler açısından aylar arası fark çok azdır. İlkbahar-yaz aylarında diğer aylara göre nem oranı daha fazladır. Kış aylarında Toroslardan geçerek denize yönelen soğuk hava akımının zaman zaman kıyıda esen rüzgarlara dönüşmesi nem üzerinde etkili olmaktadır. Yazın da denizdeki buharlaşma sonucu nem oranı artar. Alanya'da 1990-2000 yılları arasında, Alanya Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü'nün yaptığı ölçümlere göre çıkan bazı sonuçlar şöyledir ;

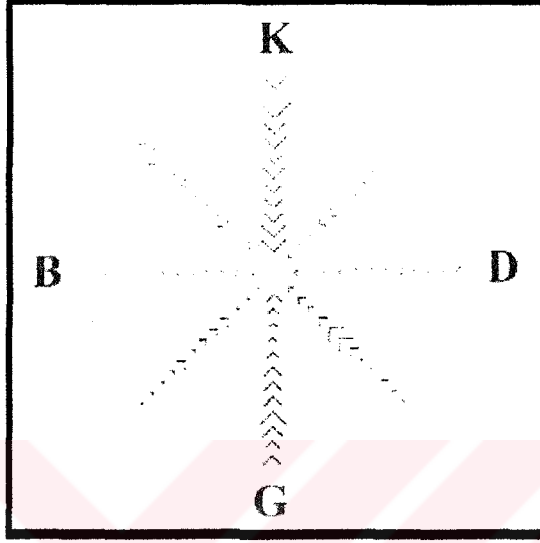
- Yıllık nisbi nem ortalaması %69 dur.
- Nisbi nemin en yüksek ölçüldüğü ay Mayıs ayıdır.
- Nisbi nemin en düşük ölçüldüğü aylar Ocak, Eylül, Ekim aylarıdır.

Çizelge 4.4 Ortalama nem oranları (Gürsel, 1997)



- **Rüzgar Durumu**

Alanya 'da hakim rüzgar kuzeydoğudan esmektedir. Ortalama rüzgar hızı 1.3 m/sn dir. En rüzgarlı geçen ay Şubat ayıdır. Yıllık ortalamalara göre güneydoğu, doğu, kuzeydoğu kısmen de güneybatı yönünden esen rüzgarlar yüksek frekanstadır.



Şekil 4.5 Yönlere göre rüzgar şiddetleri (Turgut vd., 1996)

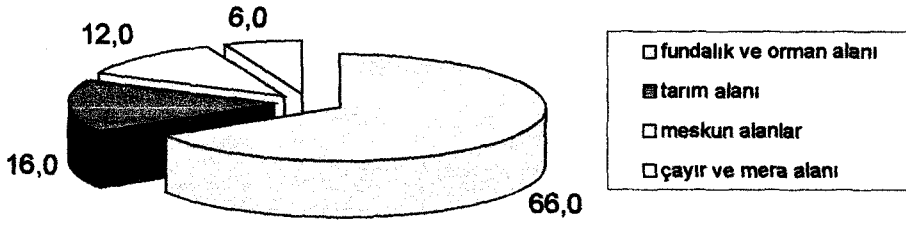
- **Basınç Durumu**

Basınç genel olarak sonbahar ve kış mevsiminde normalin üstünde, ilkbaharda normale yakın ve yaz mevsiminde ise normalin altındadır. Aylık ortalama basınç değerleri arasında kısmi bir uyum bulunmasına karşın, özellikle kış ve ilkbahar mevsimlerinde bir uyumsuzluk vardır. Yaz mevsiminde basınç düşerken sonbaharda maksimum, kış mevsiminde minimum seviyelerdedir.

4.2.3 Bitki Örtüsü – Tarımsal Yapı

Alanya,coğrafi özellikleri nedeniyle Akdeniz bölgesinin en verimli topraklarına sahip bir yöredir. Bölgede yetişen bitki türleri çok çeşitlilik göstermektedir. Alanya'nın toplam yüzölçümü 157.643 hektardır. Bunun %66'sı fundalık ve orman alanı,%16'sı tarım,%12'si meskun alanlar, %6'sı ise çayır ve mera alanıdır (Gürsel, 1997).

Çizelge 4.5 Alanya'da arazinin fonksiyonlara göre dağılımı



Orman yönünden çok zengin olan Alanya'daki orman alanları, Türkiye'deki orman alanlarının %0.5 ini oluşturmaktadır. Yıllık ortalama 750 hektarlık alan ağaçlandırılmaktadır. Alanya'nın dağlık alanlarında tipik Akdeniz bitki örtüsü olan makiler görülür. Daha yükseklerle çıkıldıkça Karaçam ve Sedir ormanlarına rastlanır. Sahil kesimlerinde yer yer Kızılçam ormanları da bulunmaktadır. Genel olarak Kızılçam, Karaçam, Sedir, Köknar, Meşe, Ardıç, Çınar ve Kızılağaç bulunan orman alanlarında Kavak, İhlamur, Kestane, Fındık gibi orman ürünlerine de rastlanır.

Alanya'da 24.422 hektarlık arazide tarım faaliyeti yapılmaktadır. Dağlık ve platoluk bölgelerde, soğuğa dayanıklı Elma, Armut, Ayva gibi meyve türleri yetiştirilmekteyken kıyı kesimlerine yakın bölgelerde ise narenciye bahçeleri ve muz bahçeleri bulunmaktadır.

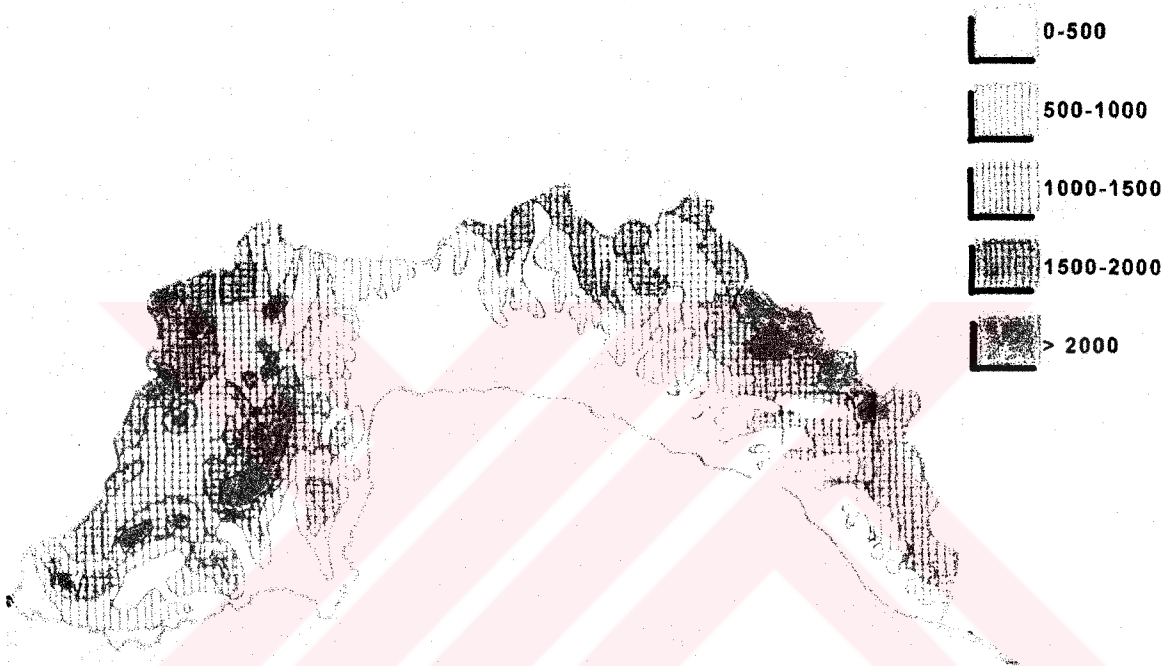
4.2.4 Topoğrafik Özellikler

Alanya'nın topoğrafik özellikleri, kentin fiziksel gelişim yönünü etkileyen sebeplerin başında gelmektedir. Kıyı kesimin hemen gerisinde yükselen dağlık alan nedeniyle kent daha az eğimli kıyı bandı üzerinde gelişmiştir.

Alanya genel olarak eğimi %0-10 ve %10-20 arasında değişen alanlar üzerinde yerleşmiştir. Kentin %70'i düz yada çok az eğimli alanlar üzerinde, %30'u ise eğimin daha yüksek olduğu alanlar üzerinde gelişmiştir. Bektaş, Hisariçi, Tepe ve Tophane mahalleleri eğimli alan üzerinde kurulmuştur. Büyükhasbahçe, Küçükhasbahçe, Çarşı, Güllerpınarı, Hacet, Kadıpaşa, Saray, Sugözü, Şekerhane mahalleleri ve kıyı ovası daha az eğimli arazi üzerinde yerleşmişlerdir. Alanya'da yerleşimin büyük çoğunluğunu üzerinde barındıran kıyı ovası, Alanya yarımadasından kıyıya uzanan ana kayada, genç tektonik hareketlerin oluşturduğu çöküntülerin alüvyonlarla kaplanmasıyla oluşmuştur.

Kentin ilk yerleşim yeri olan ve kalenin de üstünde bulunduğu Alanya yarımadası kentin en sarp bölgelerinden biridir. Denizden 212 metreye kadar yükselen yarımada eğim %41-50'ye kadar ulaşabilmektedir.

Kıyı ovasının gerisinde yükselen dağlık alan Toros sıradağ sistemine ait yükseltilerdir. Şekilde de görüldüğü gibi bu topografik yapı yamaç, tepe ve platolarıyla Alanya kıyı ovasını kuzey-kuzeydoğu yönünden sarmaktadır. Bu yükseltilerin başlıcaları şunlardır; Yumru tepeleri (1054 m), Göktepe (1330 m), Cebireis Dağı (1649 m), Kartal Dağı (2022 m), Delikli Dağı (2198 m), Akdağ (2415 m).



Şekil 4.6 Antalya ve Alanya'nın bölgesel topoğrafik yapısı (Turgut vd., 1996)

4.2.5 Jeolojik Yapı

Maden Teknik Arama Enstitüsü (MTA) tarafından hazırlanan haritalardan elde edilen bilgilere göre Alanya ovası yer yer mendenlerden daha arızalı kayalık kısım ise çimentolaşmış gravyerlerden oluşan kuverten arazisidir. Buradan da anlaşıldığı gibi Alanya kenti çok karmaşık zemin üzerinde gelişmiştir.

Kentin güneyindeki yarımada Permokarbon kristalin kalkerlerden oluşmuştur. Bu kalkerin altında Paleozoik yaşlı kristalin şistler yer yer aflörmektedir. Aynı kalkerler kentin kuzeyindeki yamaçları oluştururlar. Kıyı ovasındaki alüvyonlar zemindeki şistleri örtmüştür. Kalker ve şistler üzerindeki tektonik hareketlerin etkilerini kıvrılmalar yanında kırık ve çatlaklarla görmek mümkündür. Alüvyonların bünyesi ise çoğunlukla killi, killi-kumlu, siltli malzemedir.

Yerleşmeye özellikle permo-karbon kalkerlerin elverişli olduğu görülür. Ancak kalkerler genellikle eğimi fazla olan yerlerde bulunduğundan şimdiye kadar yerleşim açısından fazla tercih edilmemektedir. Daha önce bahsedildiği gibi kent düzlük kesimde yani şistler ve alüvyonlar üzerinde gelişmiştir. Şistler tektonik hareketlerden çok etkilendiğinden tabaka eğim ve doğrultulan kısa mesafelerde büyük değişiklik göstermektedir. Tabaka eğimlerinin topografyaya paralel olduğu yerlerde kentsel yapılaşma beraberinde bir takım sorunlarda getirecektir. Çünkü bu kısımlar oturma ve kaymalara çok elverişlidir. şistler üzerindeki yapıların ilerde tehlike yaratmaması için kentin imarında teraslama yapılması, topografyaya paralel istinat duvarlarına yer verilmesi gerekmektedir. Alüvyonlar ise bünyelerinde çok fazla kil bulundurdıklarından suyu rahatça tutabilir. Taban suyunun yer yer yüksek olması, formasyonun suyu doygunluğu nedeniyle inşaat hafriyatlarında sorunlarla karşılaşilmektedir. Bu nedenlerle kentin kuzey kesimlerindeki kalker yamaçlar üzerine planlı bir şekilde kaldırılması gerekmektedir.



Şekil 4.7 Alanya'nın jeolojik yapısı (Soyak, 2002)

- **Yeraltı kaynakları**

Bölge yer altı zenginlikleri açısından büyük önem taşımaktadır. Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA) tarafından Alanya'da yapılan tespit çalışmalarında en önemli maden yatakları Alüminyum(boksit),Barit, Fosfat, Kuvarsit ve Zımparaya rastlanmıştır. Ancak bu madenler işletilmediğinden dolayı kent ekonomisine bir katkı sağlamamaktadır.

- **Su Durumu**

Yeraltı suyu :

Alüvyonda yer altı suyu bulunmaktadır. Açılan şahıs kuyuları 4-5 metre derinliğindedir. Güneyde ise suyun bulunduğu derinlik çok daha azalmakta ve 0.5 metrelerde su bulunabilmektedir.

Yerüstü suyu :

Alanya irili ufaklı, rejimleri düzensiz olan pek çok akarsuya sahiptir. Akarsuların debileri mevsimlere göre farklılık gösterir. Yazların sıcak ve kurak geçmesi yüzünden akarsuların debileri yaz sonlarına doğru azalmakta hatta bazıları kurumaktadır. Sonbaharda yağmurların başlamasıyla birlikte su seviyesi gittikçe yükselir. İlbaharda Toroslar'daki karların erimesiyle son hallerini bulur. Kaynakları Toroslar olan dere ve çaylar denize inerken arazinin fazla eğimi nedeniyle hızlı akarken sel tahribatı yaparak erozyon olayını kuvvetlendirmektedir .Az veya çok sulama amacıyla kullanılan bu akarsuların en önemlileri Alara, Kargı, Serapsu, Oba ve Dim Çayları'dır.

- **Deprem Durumu**

Alanya 4. Derece deprem bölgesinde yer almaktadır. Şuana kadar kent ,depremden bir hasar görmemiştir.

4.2.6 Toprak Kabiliyeti

Alanya'da yerleşim alanlarının büyük bir bölümü 2. Derece tarım toprakları üzerinde gelişmiştir. Bu bölge daha önce oluşumundan bahsettiğimiz kıyı ovası bölgesidir. Daha kuzeye,iç kesimlere doğru çıkıldığında ise 3. Derece tarım toprakları üzerindeki yerleşmeleri de görebiliriz. Sahil bandı ve kayalık yarımada bölgesi tarımsal ürünlerin yetiştirilmesine elverişli alanlara sahip değildir.

4.3 Demografik Yapı

Kentin kuruluşundan itibaren, iç kale içinde az sayıda insanın oturduğunu tarih kayıtları açıklamaktadır. Selçuklu egemenliğinde Alaaddin Keykubat'ın kente yerleşmesiyle göçmenler ve Türkmenler kente yerleştirilmiştir. Osmanlı imparatorluğu egemenliğinde, Kanuni devrinde Alaiye'de; 310 Müslüman, 256 Hristiyan ve Yörüklerden oluşan yaklaşık olarak toplam 1750 kişi yaşamaktaydı. 1873 yılında bu sayının 2583, 1899'da ise 3500 kişiye ulaştığı bilinmektedir. Cumhuriyetten önceki dönemlerde nüfusun şaşırtıcı azlığı, kentin hiçbir zaman sürekli bir merkez haline gelememesiyle açıklanabilir. Ayrıca askeri fonksiyonlar ve kara ulaşım olanaksızlıkları da nüfus azlığının önemli etmenlerindendir.

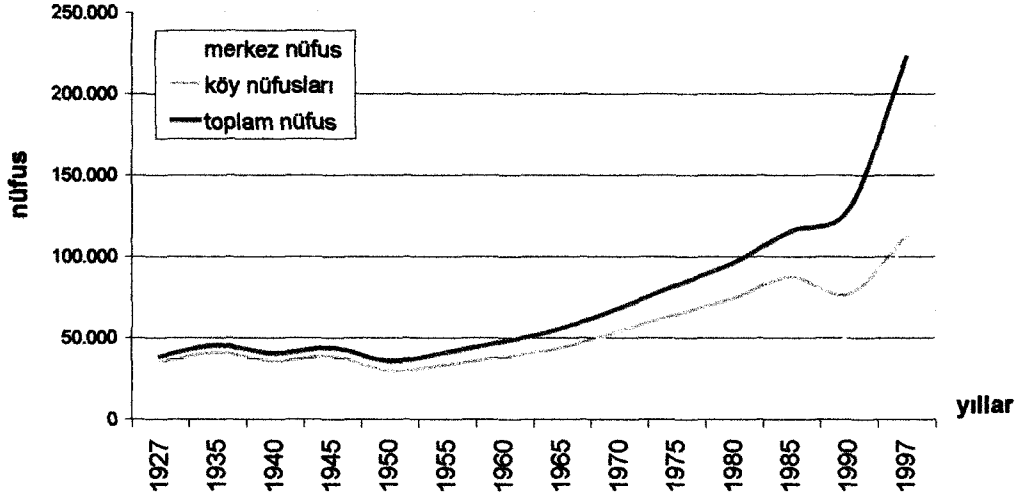
Cumhuriyetten sonra ise karayolu taşımacılığının gelişmesi, ilçenin merkez ilçe haline gelmesi ve daha ilerleyen yıllarda da turizm ve ticaretin gelişmesi ilçenin nüfus artışını hızlandırmıştır. İlçede ilk nüfus sayımı Cumhuriyet Dönemi'nde ilk nüfus sayım tarihi olan 1927 yılında yapılmıştır. Bu tarihte yapılan sayıma göre ilçe nüfusu; 42227'si merkezde, 34403'ü de köylerde olmak üzere toplam 38630 kişidir. Alanya ilçesi nüfus değişimlerinde 1985-1990 ve 1990-1997 yılları arasında diğer yıllara oranla çok büyük bir artış görülmektedir. 1955'ten 1985'e kadar ortalama %17 olan nüfus artış oranı 1985-1990 yılları arasında %48 ,1990-1997 yılları arasında ise %71 gibi büyük bir değere ulaşmıştır.1985 yılında 87080 kişi olan nüfus, 1997 yılı rakamlarına göre 222028 kişi olmuştur.

Bir başka dikkat çekici veri ise bölgedeki kırsal kentsel nüfus dengesindeki değişimdir. İlçenin 1970 yılından itibaren kentsel ve kırsal nüfusun gelişimi incelendiğinde kentsel nüfustaki artışın kırsal nüfustaki artıştan daha fazla olduğu görülmektedir.1985 yılı rakamlarına göre 115815 olan toplam nüfusun %24'ü kent nüfusunu %76'sı köy nüfusunu oluştururken, 1997 yılında bu oran 222028 olan toplam nüfusun %49' kent nüfusu ,%51'i köy nüfusu olarak değişmiştir.

Çizelge 4.6 Yıllara göre nüfus rakamları (D.İ.E.)

	197	195	190	195	190	195	190	195	190	195	190	195	190	197
merkezî	427	574	512	584	653	809	1019	1246	1501	1842	2210	2735	3240	10191
kırsal	3403	4029	3529	3791	2928	3135	3745	4949	5552	6102	7118	8000	7696	11197
toplamsal	3830	4603	4041	4375	3581	4144	4764	5195	6053	8254	9328	15835	12906	22208

Çizelge 4.7 Alanya'nın 1927-1997 arasında kır-kent nüfus oranları (D.İ.E.)



Alanya kentsel nüfusunun %50'si Alanya dışından, %10'u Akdeniz Bölgesi'nden göç etmiş, %40'ı ise Alanya içinde yer değiştirmiştir. Göç eden nüfusun yaklaşık %70'i iş olanakları nedeniyle Alanya'ya gelmiştir. Geri kalan kısmı ise tayin, ailevi ve beğeni nedeniyle gelmişlerdir.

Nüfus konusunda dikkate alınması gereken bir özellik Alanya'nın yaz nüfusedir. Şu ana kadar bahsedilen nüfus değerleri Alanya ilçesinin yerli nüfusunu ifade etmektedir. Bu nüfus yazın ,turizm sezonunun etkisiyle yaklaşık 5 kat artmaktadır. Bu artışla birlikte ilçe,yaz sezonunda bir çok kent merkezinden daha çok nüfus barındırmaktadır. Alanya'nın yerli nüfus yoğunluğu 158'dir. Ancak yukarda da belirtildiği gibi turizm sezonunda bu yoğunluk 400'e kadar çıkmaktadır.

4.4 Sosyal Yapı

Bir yerleşmedeki mekan organizasyonu, farklı arazi türlerinin birbiriyle olan ilişkisi ile o toplumun sosyal organizasyonunun bir yansımasıdır. Bir başka deyişle, farklı statülere, gelir, meslek, eğitim düzeyine sahip bireylerin oluşturduğu mekanların bir araya gelişidir. Oluşan bu mekansal gruplaşmalar, aynı zamanda farklı sosyal sınıflardır. Kentsel mekan üzerindeki bu tür farklı sosyal alanların belirlenmesi, kent planlama sürecinde, ve özellikle sosyal altyapı alanlarının dağılımı, konut büyüklüğü, standardı ve karakteri,yaşanılan sosyal donatı gibi yeni mekansal organizasyonların ve işlevsel kararların verilmesini sağlar. Bu bağlamda, Alanya'da 1994 senesinde yapılan ayrıntılı hane halkı anketlerinden ulaşılan verilere göre, Alanya kentinin sosyal yapısına ait özellikler aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- Sosyal hiyerarşi :

Kırsal bölgelerin aksine kentsel mekanda aralarında ekonomik, sosyal, kültürel ve politik ayrıcalıkları bulunan heterojen bir nüfus kitlesi yaşar. Bu farklı nüfus guruplar, farklı kentsel mekanda farklı alanlarda yer seçip birbirlerinden ayrılırlar. Farklı özelliklere sahip ve ayrılmaz her nüfus gurubunun yaşam biçimleri, davranışları, gereksinimleri ve beklentileri birbirinden farklıdır. Bu da toplum içinde bir sosyal hiyerarşi oluşturur. Alanya kentinde bu sosyal hiyerarşik yapının kente yansması şu şekildedir: Kadıpaşa, Çarşı ve Güllerpınarı mahalleleri üst statü gurubunun; Hacet, Cumhuriyet, Şekerhane ve Sugözü mahalleleri orta statü gurubunun; Hisariçi, Tophane ve Kızlarpınarı mahalleleri de düşük statü gurubunun bulunduğu mahallelerdir (Mimarlar Odası Antalya Şubesi, 1996).

- Hane halkı büyüklüğü :

Alanya genelinde çekirdek aile yapısı hakimdir. 1976 yılındaki tespitlere göre 5-6 olan hane halkı büyüklüğü, 1994 yılında 3.9'a kadar düşmüştür. Bunun sebebi, kırsal kesimden kentlileşme sürecine geçiştir. Tüm mahallelerde hane halkı büyüklüğünde ortalamaya yakın değerler görülür. En düşük ortalamaya Hacet mahallesi, en yüksek ortalamaya ise Hisariçi ve Sugözü mahalleleri sahiptir (Mimarlar Odası Antalya Şubesi, 1996).

- İşyerlerinin mahallelere göre dağılımı :

Alanya içinde en fazla işyeri %29 oranla Çarşı mahallesidir. En çok çalışanın bulunduğu mahalle ise %26 oranla Şekerhane mahallesidir. Tophane ve Hisariçi mahallelerinde hiç işyeri bulunmamaktadır. En az çalışanın bulunduğu mahalle %1 oranla Hisariçi mahallesidir. Alanya halkı çalışanlarının %46'sı işine yaya olarak gitmektedir. %11'i ise iş yerine giderken kamu taşıtlarını kullanmaktadır. İşyerine ulaşımında bisikleti tercih edenlerin oranı %2'dir (Mimarlar Odası Antalya Şubesi, 1996).

- Kent içi ve dışı hareketlilik :

Halkın %83'ü hafta sonları Alanya içinde, %6'sı yaylalarda, %10'u çevre beldelerde, %1'i de diğer kentlerde geçirmektedirler. Yani Alanya halkının büyük kısmı hafta sonu tatillerini yine Alanya'da geçirmektedir. Yıl içi hareketlilik açısından Alanya halkının %90'ı yaz mevsimini Alanya içinde geçirmektedir. %30'luk bir kısım yaylalarda, %4'ü diğer kentlerde geçirmektedir (Mimarlar Odası Antalya Şubesi, 1996).

4.5 Ekonomik Yapı

Alanya'nın ekonomisi 1960 yılına kadar dışa kapalı bir şekilde kalmıştır. Geçmişte sadece orman ürünlerinden sedir kerestelerinin, gemi yapımında kullanılmak üzere ticaretinin yapıldığı bilinmektedir. 1960 yılından itibaren Alanya-Mersin karayolunun açılması ile tarım ürünlerinin diğer şehirlere ulaştırılması ve bölgede turizm hareketlerinin başlaması sonucunda kentin ekonomisinde büyük bir gelişme görülmüştür.

Alanya, büyük bir turizm potansiyeline sahip olmasına karşın 1985'lere kadar turizm yerleşmesi niteliğine sahip değildir. Seksenli yıllara kadar Alanya'da tarım en önemli sektör durumundadır. Turizmin Alanya'da geç gelişmeye başlamasının bir sebebi de bölgede tarımın çok köklü ve güçlü bir sektör olarak insanları bu alana çekmesidir. Tarım topraklarının bolluğu ve verimliliği Alanya'da tarımı güçlü ve karlı bir geçim aracı olarak yıllar boyu öne çıkarmıştır. Bu sebeplerden dolayı 1975-1985 yılları arasında tarıma dayalı olarak gelişen Alanya bu dönemlerde daha çok bir kırsal yerleşme özelliğine sahip olmuştur.

1983 yılında başlayan turizm teşvikleriyle 1985'ten bu yana Alanya'da turizm sektöründe hızlı bir gelişme süreci yaşanmaktadır. Bu hızlı değişim süreci sonucunda tarım sektörü giderek gerilemiş, turizm ve turizme dayalı ticaret, küçük sanayi ve kişisel hizmetler büyük artış göstermiştir.

Alanya'da tarım sektörü turizmin gerisinde kalmasına rağmen tarımsal üretim açısından yerleşme kendine yetebilmektedir. Kent dışarıdan hiçbir tarımsal ürün almamaktadır. Hububat, meyve, sebze, endüstri bitkileri ve çeşitli çiçek türlerine kadar her türlü ürün Alanya'da üretilmektedir.

Yerleşmede sanayi sektörü küçük ölçekli birimler şeklindedir. 1980'lerde belediye tarafından yapılan küçük sanayi sitesi için ayrılan yer bölge yetersiz kaldığından, yapılan yeni birimler ile genişleyen bölge plansız bir yapılaşmaya sebebiyet vermektedir.

Alanya'da hayvancılık çok geri planda kalmaktadır. Sahil köylerinde sığır ve koyun, orman iç köylerinde kıl keçisi yetiştirilmektedir. Yerleşmede balıkçılık gelişmemiştir. Balıkçılığı sadece Alanya halkına yetecek kapasitede olup, ihracatı yapılmamaktadır.

4.6 Alanya Kent Makroformu ve Mimarisinin Oluşum Süreci

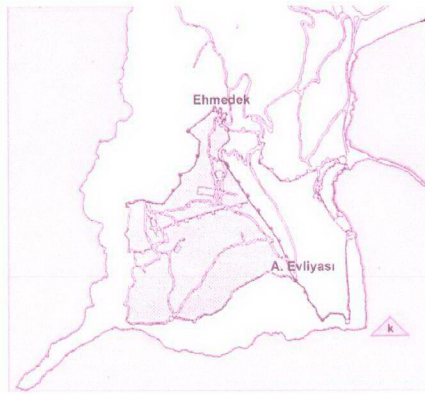
Alanya’da tarihten günümüze kent makroformunun oluşumundaki en önemli etken bölgenin coğrafi yapısıdır. Bu coğrafi yapı, kent dokusunu 3 ana bölgeye ayırır. Birinci bölge kıyıda 212 metreye kadar yükselen Alanya Yarımadası ve Dilvarda Burnu’dur. Bu bölge aynı zamanda Alanya’nın tarihi dokusunu da üzerinde barındırmaktadır. İkinci bölge yarımadaının bitiminde, kuzeyde kıyıya paralel olarak uzanan kıyı ovasıdır. Bu bölge günümüz Alanya’sının en yoğun olarak yapılaştığı ve en çok tahribata uğrayan bölgesidir. Üçüncü bölge ise kıyı ovasının bitiminde yükselmeye başlayan dağların, tepelerin yamaçlarının olduğu bölgedir.

Tarihte Alanya’daki ilk yerleşimler Alanya yarımadasında, Dilvarda Burnu’nda başlamıştır. Bunun sebebi, bu bölgenin doğal bir kale ve korunaklı bir doğal liman özelliği göstermesidir. Denize ve kıyı ovasına hakim konumuyla, gelecek tehlikeleri önceden fark edip, kolayca savunulabilen bir bölge olması bu bölgeyi uzun dönemler boyunca yerleşimin merkezi konumunda tutmuştur.

M.Ö. 328’te Makedonya kralı İskender’in hakimiyeti altında olan bölge, M.Ö.323’te İskender’in ölmesiyle çeşitli savaşlar geçirerek, en sonunda uzun bir süre devam edecek olan korsanların egemenliği altına girmiştir. Korsanlar, zaten korunaklı olan bu bölgeyi daha da güvenli hale getirmek için Arap Evliyası’nın bulunduğu yerden Ehmedek’e kadar olan kısma harçsız, iri taşlarla bir set yapmışlardır. Bölgedeki siyasi otorite boşluğunun da sebep olduğu bu korsan egemenliği, M.Ö.67 yılında Roma İmparatorluğu’nun bölgenin egemenliğini eline geçirmesine kadar sürer.

Bizans dönemi :

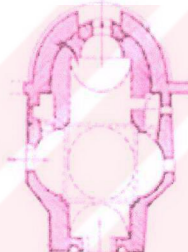
Romalılardan sonra bölge Bizanslıların hakimiyetine geçmiştir. Bu dönemde korsanlar tarafından yapıp Romalılar tarafından yıkılan kaleler yeniden inşa edilmiştir. Pamfilya ve Kilikya ile birlikte bu bölgeye de hristiyanlığın yayılmasıyla birlikte kalenin içine kilise yapılmıştır. Kentte Selçuklu öncesi döneme ait yapılar olarak bu kilise ve kalenin “Ortahisar” denilen ve Arap Evliyası’ndan Ehmedek’e kadar olan bölümdeki Helenistik döneme ait sur kalıntıları gösterilebilir. Ayrıca Tophane mahallesinin üst kısmında yer alan ve Arap Evliyası olarak adlandırılan yapı da Seton Lloyd ve Storm Rice tarafından Bizans kilisesi olarak tanımlanmıştır (Hacıkura, 2000).



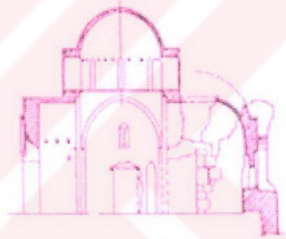
Şekil 4.8 Hellenistik Çağ'da yapıldığı sanılan surlar ve çevreledikleri kentsel alan (Hacıkura N., 2000)



GÖRÜNÜŞ



PLAN



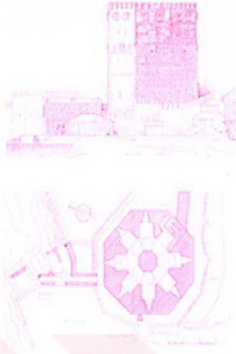
BOYUNA KESİT

Şekil 4.9 İç Kalede Yeralan Bizans Kilisesi (Storm Rice, Seton Lloyd, Alanya)

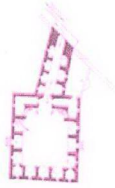
Anadolu Selçuklu dönemi :

Alanya, 1221'de Alaaddin Keykubat tarafından Anadolu Selçuklu Devleti'nin topraklarına katılmıştır. Alaaddin Keykubat ile birlikte Anadolu Selçuklu Devleti'nin kışlık başkenti haline gelen kent, bu dönemde en parlak devrini yaşamıştır. Keykubat, bölgeye bir çok zanaatkar ve bilgin getirerek kaleden diğer yerleşim alanlarına kadar bütün bölgeyi yeniden imar etmiştir. Selçuklular bölgeyi fethettikten sonra, Ehmedek'ten başlayarak güneydoğuya doğru bir hat halinde uzanıp, her iki taraftan da Kızılıkule'de biten surların arası asıl Alanya kentini oluşturmuştur. Selçuklularla birlikte kalenin bu bölümü, yukarı kesimde yer alan Hisariçi mahallesiyle birlikte yerleşim yeri özelliğini kazanmıştır. Hisariçi bölgesinin tamamına yakınında ve tophane bölgesinin de bir kısmında oluşan yerleşim alanları bu dönemin sonunda yarımada'nın kuzeyine doğru gelişmeye başlamış ve bu bölgeler kentin dokusunu değiştiren yoğun yerleşim bölgeleri haline gelmiştir.

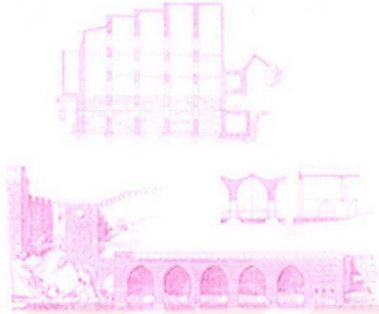
Günümüze kadar gelmiş ve Alanya'nın tarihi kimliğini oluşturan çoğu yapı Selçuklu dönemine aittir. Alanya Kalesi, Kızılküle, Tersane, Aşağıkale, Tophane, Andızlı Cami, Han, Bedesten, Akşebe mescidi, ve Mecveddin sarnıcı bu eserlerden bazılarıdır (Hacıkura, 2000).



KIZILKULE



TOPHANE



TERSANE

Şekil 4.10 Kızılküle, Tophane, Tersane (Storm Rice, Seton Lloyd, Alanya)



Şekil 4.11 Kızılküle

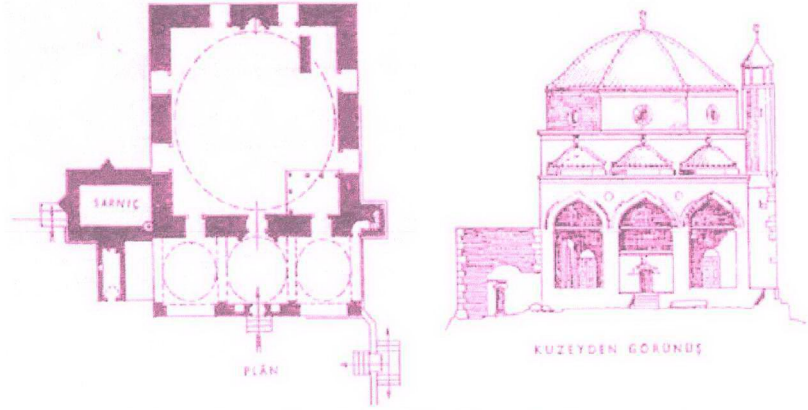


Şekil 4.12 Tophane ve Tersane

Osmanlı dönemi :

Alanya, 1471 yılında Fatih Sultan Mehmet döneminde Gedik Ahmet Paşa tarafından Osmanlı İmparatorluğu sınırlarına dahil edilmiştir. Osmanlı döneminin başlarında, kent bir ticaret ve sayfiye yeri konumundayken, bu fonksiyonlar zamanla yerini askeri fonksiyonlara bırakmıştır. Bu da Alanya'nın kentsel gelişimini yavaşlatmıştır.

Bu dönemde Alanya kalesinde Selçuklulardan kalma surlarda onarımlar yapılmıştır. Bunun yanında Alanya feneri ve Selçuklu zamanında yapılıp, yıkıldıktan sonra tekrar yapılan Süleymaniye Camisi bu dönem yapılarındandır (Hacıkura, 2000).



Şekil 4.13 Süleymaniye Camisi (Storm Rice, Seton Lloyd, Alanya)

Alanya'nın nüfusu 1530'larda 1750 kişi civarındadır. 1530 tarihli Kanuni devrine ait il yazıcı defterindeki kayıtlara göre Alanya'da 3 mahalle bulunmaktadır. Bunlar, Kale, Sath-ı Mail ve Taşpazarı mahalleleridir.

Kale mahallesi askeri fonksiyonların geliştiği 74 hanelik bir mahalledir. Mahallenin yapısı, yerleşimin, savunma ve uzun süreli kuşatmalara göre biçimlendirildiğini göstermektedir.

Sath-ı Mail (Tophane) mahallesi 219 hane ile en çok nüfus barındıran yerleşmedir. Yerleşmenin geliştiği bölge yarımada'nın doğusundaki yamaçlardır. Yöneliş ve güneşlenme açısından oldukça iyi konumda olan yerleşmede, araziye daha iyi kullanmak amacıyla, yamaçlar üzerinde teraslama yapılarak yapılaşmaya gidilmiştir. Toprak az olduğu için evler birbirine bitişik ve birbirinin üstüne binmiş durumdadır. Her evde harçla yapılmış, yağmur suyu ile doldurulmuş bir sarnıç vardır. Alttaki evin damı, üstteki evin gezinti yeri ve çamaşırlığı olarak kullanılmıştır. Sokakların dar, yer yer taş merdivenli olup sahanlık boşluklarında portakal, nar, limon ve boynuz ağaçlarının yetiştirildiği bilinmektedir.

Taşpazarı mahallesi ise 54 hanesi ve yaklaşık 285 kişilik nüfusuyla en az nüfuslu mahalledir. Bu mahallenin sınırları, bugün çarşı mahallesi dediğimiz bölgeye kadar inmektedir. Mahalle, kentin çarşısı durumundadır. Konut sayısı az, ticari yapıların sayısı fazladır.

Bu dönemin sonlarına doğru, kıyı ovasında nadir de olsa, yerleşmelere raslanmaktadır.

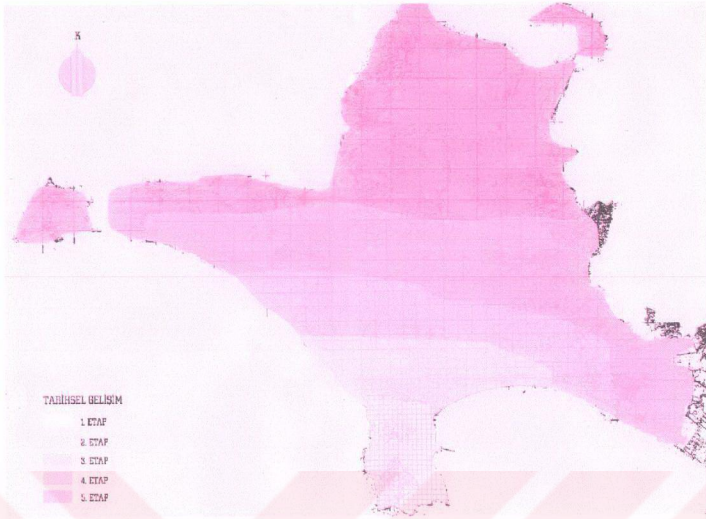
Cumhuriyet dönemi :

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında kentin Osmanlı dönemindeki içe dönük, kapalı yapısı değişmemiştir. 1927 yılında nüfus 4727 kişi olan Alanya'da tarıma dayalı bir hayat devam etmektedir. Yerleşmeler artık sadece yarımada değil, verimli tarım arazilerinin bulunduğu kıyı ovasında da görülmektedir. Kentin bu görünümü 1950 li yıllara kadar çok fazla değişmemiştir.

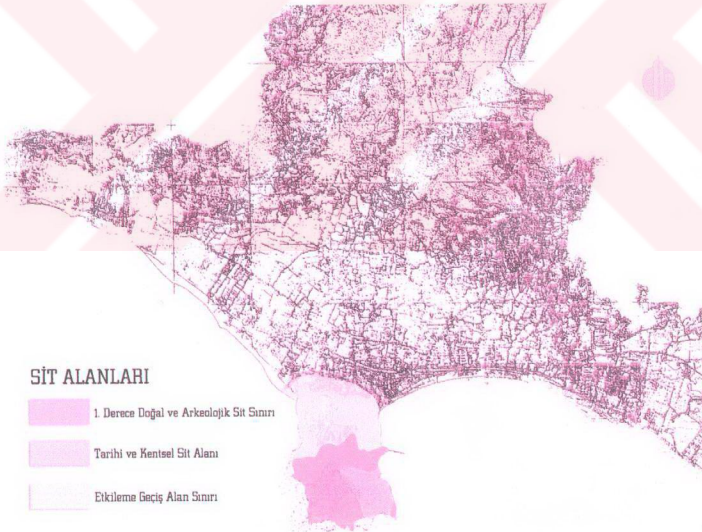
1950'lerin başlarında devletin tüm yurttaki otoyol ağı inşasına yatırım yapması, Alanya'nın kentsel gelişim sürecini hızlandırmıştır. Bu yatırımlarla birlikte, kentin bölgedeki merkez kentlere (batıda Antalya, doğuda Mersin) olan ulaşım problemleri ortadan kalkmıştır. Kente tarım faaliyetleri artmış, yurtiçi ve yurtdışına mal ihrac edilebilmesinden dolayı ekonomi canlanmaya başlamıştır. Bunun yanı sıra bölgedeki ilk turizm faaliyetlerinin de bu yıllarda başladığı görülmektedir.

1950-1980 yılları arasındaki dönemde kentin sınırları; batıda Saray mahallesinin bir kısmı, Güllerpınarı Mahallesinin denize yakın olan kesimleri ile kuzeyde Şekerhane ve Kadipaşa Mahallelerinin güney yarılarını kapsamaktadır. 1950-1970 yılları arasında bu sınırlar içinde halen kıyı ovası üzerindeki Alanya gevşek dokulu bir yapı gösterirken, 1970 yılından günümüze doğru geldikçe bu gevşek dokulu yapıların arası dolmuş ve sık dokulu bir yapılaşma halini almıştır

Alanya'da 1980'li yıllardan itibaren çok önemli turizm yatırımları yapılmıştır. Böylelikle kent turizmin etkisiyle hızla gelişmiştir. 1980'li yılların başlarında kentin kıyı ovası üzerindeki genel görünümü geniş tarım alanları arasındaki çok katlı yapılardan ibarettir. Fakat günümüze doğru geldikçe bu görünüm değişmiştir; genel görünüm çok katlı binaların arasında küçük parçalar halinde kalan tarım alanlarına dönüşmüştür. Günümüzde ise kentin güneyinde tarım alanı hiç kalmamıştır, ancak kentin kuzeyinde tarım alanları ve yapılaşma mücadelesi çok katlı binaların lehine olmak üzere halen görülmektedir. Alanya 1980 sonrası dönemde turizmin etkisiyle hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Kentin mahallelerinin yapısal ve fonksiyonel özellikleri de bu gelişme nedeniyle hızla değişmektedir. Alanya' da kentleşme olgusu bütün mahallelerde aynı düzeyde gerçekleşmemiştir. Kimi mahalleler fazla, kimi mahalleler daha az gelişme göstermiştir (Kocakuşak, 1993).



Şekil 4.14 Alanya'nın tarihsel gelişim kademelenmesi (Soyak, 2002)



Şekil 4.15 Alanya'daki sit alanları (Soyak, 2002)

4.6.1 Eski Alanya Mimari Dokusu - Geleneksel Alanya Evleri

Günümüze kadar ulaşarak Alanya'nın geleneksel mimari dokusunu oluşturan yapıların büyük bir kısmı, ilk yerleşimin başladığı Alanya yarımadasında, özellikle Tophane ve Hisariçi mahallelerinde yoğun olarak görülmektedir. 19. yüzyıl sonlarına tarihlenen ve çoğunluğu konut olan bu yapılar kente mimari bir kimlik kazandırmışlardır.

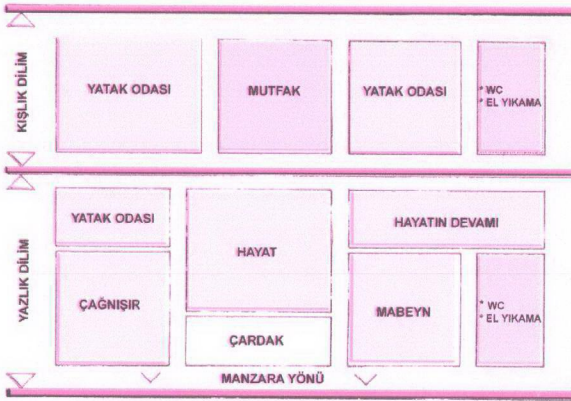
Bu geleneksel evler, üzerine yerleştiği bölgenin topografik ve iklimsel özelliklerine göre şekillenmişlerdir. Tüm evler eğim ve manzara nedeniyle denize doğru yönlendirilmişlerdir. Yerleşilen bölge % 60 eğime yaklaşan sarp bir yamaçta olduğundan, evler kayalar üzerinde teras evler şeklinde yapılmışlardır. Evlere giriş, yine eğimden dolayı, evlerin konumlarına göre farklılık göstermektedir. Az eğimli yerlerde evlere giriş, manzara yönündeki cepheden verilirken, fazla eğimli yerlerde konumlanan evlerde giriş yandan sağlanır.

Plan özellikleri :

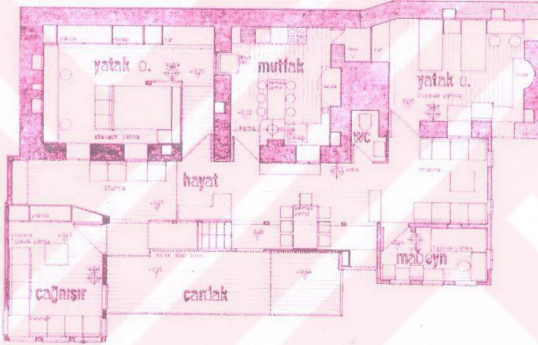
Evler genel olarak 2 katlı olsa da nadir olarak 3 katlılara da rastlanır. Ayrık düzende yerleşen bu evlerin zemin katları depolama, hayvan barındırma ve servis mekanlarına ayrılmıştır. Bu mekanlar evin üst kat ile bağlantısını sağlayana merdivenin de bulunduğu avluya açılırlar.

Üst katta bulunan yatak odaları, mutfak, çağnışır gibi mekanlar sofa olarak da adlandırılan hayat ile birbirlerine bağlanırlar. Hayat merdivenle yukarı çıkıldığında ulaşılan ilk mekandır. Üst katların cephe veren kısımlarında hayat, çağnışır ve çardak gibi kısımlar bulunurken, yatak odaları, mutfak ve tuvalet gibi kısımlar geriye, yamaca bakan tarafta konumlandırılmıştır.

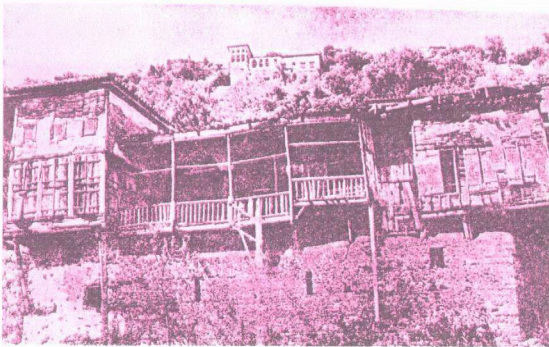
Evin en önemli odası çağnışır olarak adlandırılan başodadır. Bu mekan, büyük ve fazla sayıda olan pencereleriyle binanın manzaraya hakim yönünde bulunmaktadır. Mabeyn de çağnışıra göre daha küçük olmakla beraber misafirler için kullanılmaktadır. Her evin mutfağında veya hayat bölümünde sarnıç ve ocaklar vardır. Bazı evlerde görülen çardak ise, hayattan çıkılan ve manzaraya bakan açık mekanlardır (Hacıkura, 2000).



Şekil 4.16 Geleneksel Alanya Evi Plan Şeması (Şener H., 1977)



Şekil 4.17 Kat Teorik Plan örneği (Şener H., 1977)



Şekil 4.18 Görünüş (Şener H., 1977)

Malzeme özellikleri :

Yapılarda zemin kat duvarlarında moloz taş kullanılmıştır. Evin yamaçta kalan kısmında moloz taş duvar birinci katta da devam etmiştir. Pencere korkulukları, kapı ve pencere menteşeleri demirdendir. Ahşap malzeme, kiriş, hatıl, bağdadi çıtası, tavan, kapı, pencere ve dolapların yapımında kullanılmıştır. Kullanılan ahşap çeşitleri katran, karaçam ve kızılçamdır. Katran dış kısmında, taş duvar arasındaki hatılarda ve ince kesilmiş badadi çıtalarında kullanılırken, çam evlerin iç kısımlarında kullanılmıştır (Hacikura, 2000).

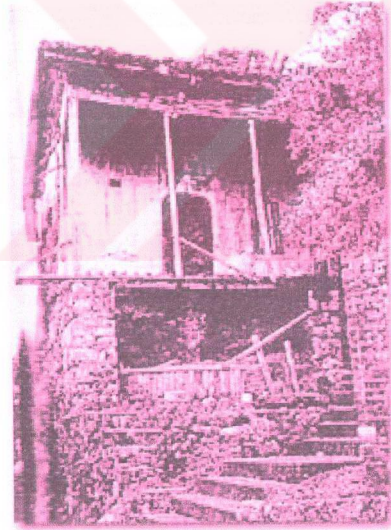
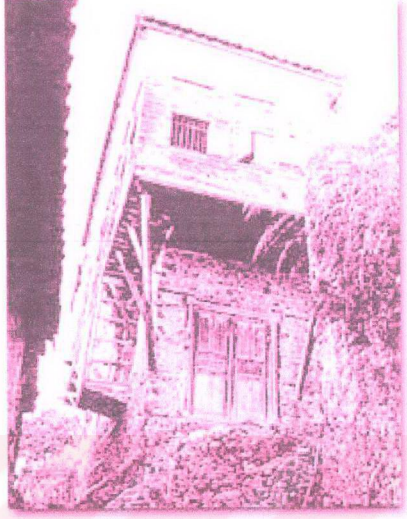
Cephe özellikleri :

Zemin katları moloz taş duvar olan bu yapıların birinci katlarında, manzaraya bakan cepheleri bağdadi, yamaca bakan kısımları ise zemin kattan devam eden moloz taş duvar niteliğindedir. zemin katların depolama ve ahır olarak kullanılmasından dolayı pencereleri az ve boyutları da küçüktür.

Yapıların en dikkat çeken cephesi birinci katın manzara yönündeki bölümüdür. Bağdadi sıvalı olarak yapılmış bu cephelerde çağnişir, ahşap söveli, dört ayrı ahşap kapağı ve yöreye özgü demir parmaklıkları olan büyük pencereleri ile göze çarpar. Bazı yapılarda manzara boyunca devam eden bu pencerelerin üzerinde daha küçük boyutta pencereler yer alır. Bunlar, yaz aylarında bölgede havanın sıcak olması nedeniyle hava akımını sağlamak için sürekli açık tutup kışın kapatılan tepe pencereleridir.

Yapının iç mekanında olduğu gibi cephede de en özenilen bölüm çağnişir bölümüdür. Çağnişir ceheden bakıldığında, genelde giriş kapısının üzerinde bir çıkma olarak yer almaktadır.

Üst katlarda, hayat etrafında manzaraya ve yamaca bakan bölümlerde dizilen mekanların, yapım sisteminde farklı malzemelerle oluşturulması ve pencere boyutlarındaki değişiklikler daha önce de belirtildiği gibi bölgenin iklimsel ve topografik özelliklerinin tasarıma yansıtılmasıdır. Bu özellikler sonucunda yazlık ve kışlık bölümlerin ev içindeki konumlanmaları, yamaç ve manzara yönündeki cephelerin algısını da farklılaştırmaktadır (Hacikura, 2000).



Şekil 4.19 Geleneksel Alanya Evleri Fotoğrafları (Hacıkura, 2000)

5. TURİZM OLGUSU PARALELİNDE, ALANYA’NIN KENTSEL SORUNLARI; ATATÜRK CADDESİ ÖRNEĞİ

5.1 Turizm Olgusu ve Bu Olgunun Alanya Üzerindeki Etkileri

Turizm, insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zaman olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatleri ve buradaki mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan ilişkiler bütünüdür kapsayan bir olgudur (Ertaç, Ergün, 1995).

Turizm olgusunun gerçek anlamda ortaya çıkışı 2. Dünya savaşı sonrası dönemde oluşmuştur. İnsanoğlunun doğasında varolan ‘seyahat, gezgincilik’ güdüsü 2. Dünya savaşı sonrası niteliksel değişikliklere uğramıştır. Sadece ‘merak’ kökenli seyahat tutkusu, yeni yerler, yeni insanlar görmek gibi tanımlanırsa, turizm bunlara daha bilinçli bir yaklaşımla, örneğin bir ‘sağlık’ boyutu eklemiştir ve giderek dinlenme kapsamında güneş, deniz, orman gibi doğa öğelerinden de yararlanmayı amaçlamaktadır. Bu sebeple turizm sektörü 2. Dünya savaşı sonrası, özellikle 1960’ lardan sonra başlayan olağanüstü bir ivmeyle gelişmektedir.

Batı Avrupa ülkeleri savaşın maddi-manevi yıkımından kurtulup 10 yıl gibi kısa bir sürede ekonomilerini tekrar ayağa kaldırınca 1950’lerin sonlarından itibaren işyerinde çalışma sürelerinde yeni düzenlemelere gitmişlerdir. İlk olarak hafta sonu tatillerini 2 güne çıkartmışlar ve zamanla normal mesai saatlerini de azaltmışlardır. 1960’lardan itibaren gerçek anlamda sosyal refaha ulaşan bu ülke toplumları, kendi sosyal hayatlarına daha fazla zaman ayırmaya başlamışlar ve yeni arayışlar içine girmişlerdir. Böyle bir ‘talep’, turizm ‘arz’ını beraberinde getirmiş ve kitle turizmi olgusu ortaya çıkmıştır (Gürel, 1995).

Öncelikle iklimsel ve tarihsel açıdan potansiyeli yüksek Avrupa’nın Akdeniz kıyılarına sahip ülkeleri (İtalya, İspanya, Yunanistan, Yugoslavya) bu pazarda ön sıralarda yer almışlardır. Daha sonra Almanya’nın güney kesimleri (gölleri ile ünlü yöreler) ile Avusturya’nın zengin orman bölgeleri de pazardaki yerlerini almaya başlamışlardır. Doğu-Batı Avrupa arasında “detant” politikası ile yumuşatılmaya çalışılan gergin durum, turizme de yansarak, gidiş gelişlerin çoğalmasına neden olmuştur. Ancak bu alanda az gelişmiş ekonomik durumları nedeni ile İspanya ve Yunanistan, İtalya’nın başlangıçtaki çekiciliğini göreceli olarak kendi yörelerine aktarmışlardır. Özellikle İspanya, daha bilinçli bir hazırlık dönemi sonucu, fiziksel ve sosyal altyapısını toparlayınca, olağanüstü bir turizm merkezi haline gelmiştir. Bugünkü verilere bakıldığında da İspanya’nın toplam nüfusundan daha fazla sayıda turist ağırladığı görülmektedir. Bu bağlamda turizm sektörü ‘bacasız sanayi’ olarak nitelendirilmektedir.

Çünkü, örneğin İspanya, montaj düzeyini aşamamış bir kaç endüstri dışında ulusal ekonomisini turizm ile ayakta tutmaktadır (Gürel, 1995).

Turizm olgusunu ülkemiz açısından ele alacak olursak; Akdeniz kıyılarının turistik çekiciliğe sahip olması bölgede yer alan Türkiye için de önemli olmuştur. İlk önce İtalya, İspanya gibi Avrupa ülkelerinde oluşan turizm pazarı, yavaş yavaş Türkiye'ye özellikle kıyı yerleşimlerine doğru kaymıştır. Çünkü turist artık kendi yaşadığı çevreden farklı, özgün doğa parçaları aramaya başlamış, yoğun olarak, neredeyse endüstrileşme niteliğinde yapılanmış, çevre sorunlarıyla boğuşmakta olan yerlerden uzaklaşma isteği içine girmiştir. Böylece Türkiye'nin ikinci kalkınma planı (1968-1972) döneminde arzu ettiği kitlesel turizm artık ülkemizde de yerini almıştır. 1980'li yıllardan sonra özellikle kıyı bölgelerinde hızla gelişen turizm sektörü bu kıyı alanlarını kitle turizmin önemli merkezleri haline gelmiştir. Sonuç olarak dış turizmin talebi olan kitlesel turizm tesisleri ve sistemleri inşa edilmeye başlanmış, bunun yanında iç turizmin talebi olan ikinci konut bölgeleri de gelişmiştir (Erbil, 1995).

Alanya kenti Türkiye'deki söz konusu turizm gelişiminin oldukça hızlı biçimde yaşandığı örnek bir kıyı yerleşimidir. Tarım sektörünün ağırlıklı olarak yer aldığı Alanya, turizm sektörü ile daha önceden tanışmasına rağmen 1980 yılından sonra büyük bir değişim ve atılım gerçekleştirerek özellikle kitle turizmi için Türkiye'deki önemli merkezlerden biri olmuştur (Erbil, 1995).

Büyük işletme ve tesislerde dış turizme, ağırlıklı olarak ikinci konutlarla iç turizme hizmet veren Alanya kenti sunduğu doğal ve kültürel değerlerle kolay pazar bulmuştur. Söz konusu pazar talebinin karşılanması için gelişimini de hızlı yaşamıştır. Evrensel değerleri arayan ve kitle turizmi çerçevesinde hareket eden yabancı turistler için ilk önce Alanya merkezinde veya çok yakınında başlayan turizm tesislerinin oluşturulması daha sonra tarımsal nitelikli diğer alanlara da yayılmaya başlamıştır. Antalya-Alanya güzergahında devam eden tesisleşme, Gazipaşa güzergahında da gelişim çabaları içerisinde. Ancak bu yapılaşma ve turizm tesisleri kitle turizminin istemleri doğrultusunda uluslararası kalıplara, standartlara uygun turizm yatırımları planlanmak, tasarlanmak isterken, bulunan yörenin özgün şart ve koşulları ikinci planda kalmıştır. Bunun sonucu olarak, standartlaşmış, yerel kimlik ve niteliklerden tamamen kopmuş bir yapılar silsilesi ortaya çıkmıştır (Erbil, 1995).

Yapılaşmanın niteliği kadar fiziki yayılma eğilimleri de kitlesel turizmin talepleri doğrultusunda gelişmiştir ve halen gelişmektedir. Bozulmamış doğa parçalarında bulunmayı, gezmeyi isteyen turist için, Alanya'nın ekolojik birimlerinin oluşturan kıyılar, akarsu-vadi boyları ve hatta yaylaları sunulmaktadır. Bu sunumda ilk önce yapılması gereken taşıma

kapasitesi hesapları, korunması zorunlu bölgelerin (su havzaları, doğal bitki-orman dokusu, tarım alanları, kıyı bölgeleri, kentsel, arkeolojik ve tarihi sit alanları) kontrollü yapılaşma ve kullanıma açılma hesapları yapılmamıştır (Erbil, 1995).

Sonuç olarak Alanya kenti hem görsel hem de niteliksel anlamda bozulma-kaos yaşamaktadır. Turizmin beraberinde getirdiği bu sorunlar özelde Alanya olmak üzere, genelde günümüzün tüm turistik ve diğer yerleşimlerinde geçerlidir (Erbil, 1995).

5.2 Alanya'nın Genel Kentsel Sorunları

Daha önce de bahsedildiği gibi (5.1), günümüz Alanya'sının fiziki oluşumunun en önemli etkenlerinden biri turizm olgusudur. Alanya kenti Türkiye'de turizmin başladığı ilk bölgelerden biridir. Bu sebepten dolayı Alanya henüz yeni tanışılan turizm olgusunun olumsuz etkilerini en fazla ve en uzun süreli hissetmiş ve bunu da kent gelişimine yansıtmıştır. 1950'li yıllara kadar tarım toplumu kimliğinde olan kent, turizmle tanışmasıyla birlikte özellikle 1980 sonrası hızlı ve plansız bir gelişim süreci içine girmiştir.

İlki 1957, ikincisi 1985'te tamamlanan nazım imar planları, Alanya için beklenen olumlu sonuçları getirememiştir. Bu planlara yapılan politik müdahale girişimleri, kentin turizme yönelik hedefleriyle uyumsuz sonuçların ortaya çıkmasında önemli bir etken olmuştur (Turgut vd., 1996).

Daha sonraki dönemlerde ortaya çıkan hızlı yapılaşma eylemi çevre ve cephe estetiğinden yoksun, yüksek (5-8 kat) yapıların yoğun biçimde kent mekanında yer almasına sebep olmuştur. Sarktığı için sonradan desteklenen balkonlar, ana giriş kapısına gereken önem verilmediği için eğilerek girilebilen kapılar, giriş kapıları renkli camlı ve yuvarlak kasalı pencereler, eflatun boyalı güneş enerji sistemleri, ağacı dükkan vitrini için engel gören ve yeşil alanları yol ortasındaki refüj çimi ile özdeşleştiren yapı ve anlayışlar, çarpık yapılaşmanın belirgin göstergeleridir. Bunun yanı sıra tarihi ve doğal değerlerin kullanımları da plansız ve kimliksiz yapılaşmanın başka bir yüzü olarak karşımıza çıkmaktadır. Mahalle aralarında sıkışmış tescilli eski yapılar ile yenileri arasında en küçük bir dayanışma, benzeşme yoktur. Beklenin aksine eski yapılar ortaya koydukları anlayışla, yenilerden daha yüksek bir yaşam tarzını simgelemektedir (Turgut vd., 1996).

Plansız ve kimliksiz yapılaşmanın dışında Alanya kenti, ulaşım, altyapı ve çevre kirliliği gibi sorunlarla da karşı karşıyadır.

Sağlıklı ve gelişmeye açık bir turizm faaliyeti için düzgün işleyen trafik düzeninin gerekli olduğu bilinmektedir. Ayrıca trafik akışının gürültü ve güvenlik açısından olabildiğince turizm alanlarından uzak tutulması gereklidir. Mevcut yapılaşma ve planlama bu sonuçları yaratacaktır, turistlerin yoğun olarak konakladıkları bölgeler aynı zamanda yoğun trafik akımların yer aldığı bol gürültülü çevreler haline gelmiştir. Bununla birlikte havaalanı ile Alanya'yı birbirine bağlayan tek yol olan d-400 karayolunun yoğun kullanımı, özellikle yaz aylarında sıkça trafik kazalarının olmasına sebep olmaktadır (Turgut vd., 1996).

Gerekli altyapı birimleri gerçekleştirilmeden yapılan konutlar ve turistik tesisler, Alanya denizinin süratle kirlenmesine neden olmaktadır. Açık denizde kıyısının olması kirliliğin yoğunlaşmasını engellese de yaz dönemlerinde kirlilik zaman zaman sürekli hale gelebilmektedir. Bunlar, sadece turizm alanları için değil kent halkı için de göz önünde bulundurulması gereken sorunlar olarak ele alınmalıdır (Turgut vd., 1996).

Bütün bu fizik mekan sorunlarının yanı sıra bu sorunların da etkisiyle bölgede çeşitli sosyo-kültürel sorunlar da görülmektedir. Yabancıya daha sempatik görünme yaklaşımı otel isimlerinden, günlük yaşam alışkanlıklarına kadar bir çok konuda Alanya'nın kendi gelenek ve göreneklerinin bırakarak yabancı normları benimsemesine neden olmaktadır. Bu yaklaşım kültürel bir çöküş olarak algılanabilir. Kimliksiz kent, zamanla üzerinde barındırdığı nüfusu da kimliksizleştirmektedir.

K. Manisa da Alanya'nın kentsel problemlerini;

- 1- ulaşım sistemi ile ilgili sorunlar
- 2- mekansal sorunlar
- 3- mimari ve kent kimliği ile ilgili sorunlar, olmak üzere üç ana başlıkta incelemiştir (Çizelge 5.1).

Manisa'nın çalışmasında ulaşım sistemi ile ilgili olarak çevre yolu, kent içi araç ve yaya yolu, otopark ve kent içi-kent dışı ulaşım ağını oluşturan transfer noktaları sorunu ele alınmıştır. Kentteki odak noktaları ile yeşil alan ve spor alanlarının oluşturduğu açık alanlarda ortaya konan sorunlar mekansal sorunlar olarak irdelenmiştir. Ayrıca kıyı kullanımı ve denize ulaşım ile ilgili sorunlar ve kent hissini veren kent mobilyaları ile ilgili tespitler de mekansal sorunlar başlığının altında incelenmiştir. Yukarıda da bahsedilen sebeplerden dolayı oluşan kimliksizleşme, bu çalışmada mimari ve kent kimliği sorunları altında toplanarak irdelenmiştir.

Bu bölümde de Alanya'nın bütün bu kentsel sorunları, bu sorunların kent estetiği boyutu ile birlikte ele alınarak irdelenecektir. Sorunlar, Alanya'nın genelini de yansıtacağı öngörülerek Atatürk caddesinin bir bölümü özelinde ele alınacaktır.

Sorunlar şu başlıklar çerçevesinde incelenecektir :

- 1- Binalara ilişkin sorunlar
- 2- Kentsel peyzaj öğelerine ilişkin sorunlar
 - kent mobilyaları
 - yaya ve araç yolları
 - bitkilendirme



Çizelge 5.1 Alanya'nın kentsel sorunları (Manisa, 2001)

ALANYA'NIN SORUNLARI		
1. ULAŞIM SİSTEMİ İLE İLGİLİ SORUNLAR		
ÇEVRE YOLU SORUNLARI	YAYA VE ARAÇ YOLU,OTOPARK SORUNLARI	TRANSFER NOKTALARININ SORUNLARI
* Mevcut çevre yolu kıyı kullanımı ve ekolojiyi bozuyor	* Motorlu araç yolları yayaları rahatsız edecek nitelikte	* Kent içi ve kentler arası trafik içiçe geçmiş.
* mevcut çevre yolu kent içi trafiğini gereksiz biçimde yoğunlaştırıyor	* Otopark alanları ve araç yolları aktivite merkezlerinin niteliklerine zarar vermektedir.	* Kent içindeki transfer noktaları,aktivite merkezlerinin(kent
* Yeni ring yolu kırsal kesime ulaşımı engelliyor	* Motorlu araçların fazlalığı gürültü ve hava kirliliği oluşturmaktadır.	* Otoparkın kullanım,konum ve iklimsel konfor eksikliği mevcut.
* Ring yolu hava ve gürültü kirliliği yaratıyor.	* Toplu ulaşım sistemleri yetersiz. Alternatif ulaşım sistemleri düşünülmeli.	
2. MEKANSAL SORUNLAR		
ODAK NOKTALARI		
meydanlar		
alışveriş		
gece hayatı		
promenat		
AÇIK ALANLAR		
YEŞİL ALANLAR	* Alansal ve fiziksel olarak yetersiz	* İşlevsel olarak ya yetersiz yada yanlış kullanılıyor
SPOR ALANLARI	* Yeterli sayıda fakat kentsel rant olarak yanlış konumlandırılmış	*Düzenlenen uluslararası aktiviteler kentlilerin günlük yaşantısına aktarılamıyor
KIYI KULLANIMI VE DENİZE ULAŞIM		
* Topoğrafya nedeniyle,kentin doğu-batı yönlerinde gelişmesi ve hızlı yapılaşma kıyı kent	* Kıyıbandı kullanımını ona paralel uzanan yoğun araç yolu olumsuz etkilemektedir.	* Kıyı bandına paralel uzanan araç yolu kumsalın ekolojisini bozmaktadır.
KENT MOBİLYALARI		
* Kent mobilyalarının eksikliği ve niteliksizliği kentin okunaklılığını olumsuz yönde etkilemektedir.		
* Kent mobilyaları kent kimliğini olumlu yönde etkileyebilecek biçimde kullanılmamaktadır.		
3. MİMARİ KİMLİK VE KENT KİMLİĞİ SORUNU		

5.3 Atatürk Caddesi Alt Bölgesindeki Kentsel Estetik Sorunları

5.3.1 Atatürk Caddesi

- Çalışma Alanı Sınırları

Atatürk caddesi Alanya'yı ortadan kuzey ve güney olarak ikiye ayıran ve doğu-batı istikametlerine doğru gelişmekte olan, yaklaşık 2 kilometre uzunluğunda bir ana caddedir. Çalışma alanı bu caddenin sadece bir kısmını kapsamaktadır. Alan, doğuda Hükümet, Hacet ve Yayla yolu caddelerinin Atatürk caddesiyle kesiştiği noktadan başlayıp, batıda Gülen sokağın Atatürk caddesiyle kesiştiği noktaya kadar uzanan yaklaşık 800 metrelik cadde ve bu caddeye bakan binalardan oluşmaktadır (Şekil 5.1).



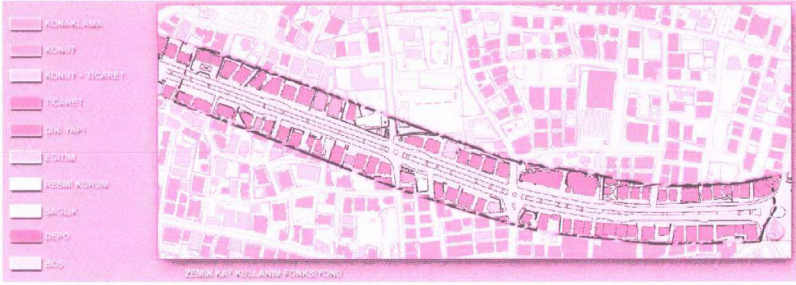
Şekil 5.1 Çalışma alanı

- Neden Atatürk Caddesi ?

Kent merkezi, çeşitli işyerlerinin ve fonksiyonların bir araya geldiği bir kent mekanıdır. Servis ve mal sağlayan bir odağa duyulan gereksinim, çalışanlar ve müşteriler, merkezlerin varolma nedenidirler. Merkez, genç, yaşlı, zengin, yoksul her çeşit insanın buluştuğu, ortak ilişkiler kurduğu bir odaktır (Aygün, 1990).

Bu tanımlar ışığında, çalışma alanı olarak seçilen Atatürk caddesindeki alt bölgeyi, Alanya'nın daha küçük ölçekteki kent merkezinin bir parçası olarak görebiliriz. Bu bölge kentin ticari merkezini de oluşturan bölgelerden biridir. Çeşitli bankalar, postane binası, ticaret odası gibi önemli birimlerin ve kentin yönetim merkezi olan belediye, adliye ve kaymakamlık binalarının da bu aksın üzerinde veya yakınında yer alması bu bölgenin önemini pekiştirmektedir. Dolayısıyla çalışma alanı, kentin yaya ve araç sirkülasyonunun en yoğun olduğu, hem kent sakinlerinin hem de kente gelen turistlerin yoğun olarak fonksiyonlarından

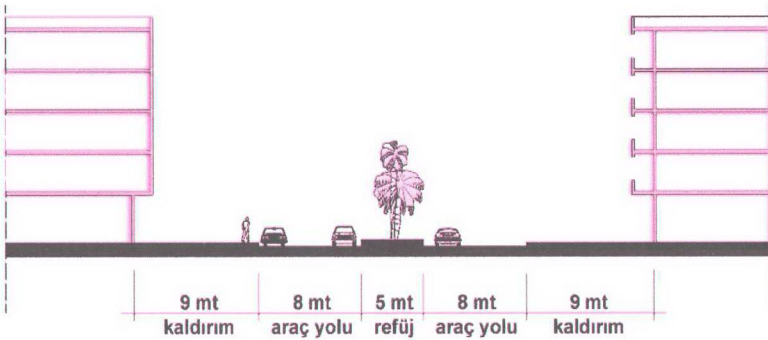
yararlandığı bir bölgedir. Bunun sonucu olarak bir turizm kenti olan Alanya için bu bölge gibi çok göz önünde olan yoğun yaşanan bölgeler, kentin vizyonunu da yansıtmaktadır. Söz edilen sebeplerden dolayı Alanya’da alan çalışması alt bölgesi olarak Atatürk caddesi seçilmiştir.



Şekil 5.2 Çalışma alanındaki zemin kat fonksiyon analizi

• Çalışma Alanı Özellikleri

- Cadde iki yönlü yoğun bir araç yoludur. Yol genişlikleri her iki yönde de sekizer metredir. Yollar 4-7 metre arasında değişen geniş refüjlerle birbirinden ayrılmıştır.
- Cadde üzerindeki yapılar genellikle 5 katlı yapılardır. Yapıların çoğu 1-14 yaş arası betonarme yapılardır. Yapıların çoğu özel mülkiyettir.
- Yapıların tamamına yakınının zemin kat fonksiyonu ticarettir. Yine üst katlarda da genel olarak bu fonksiyonun devam ettiği görülmektedir. Batıya doğru gidildikçe üst katlardaki ticaret fonksiyonları yerine konut fonksiyonları daha baskın hale geçmektedir.



Şekil 5.3 Atatürk caddesinin A7-B6 kodlu binalardan geçen şematik en kesiti

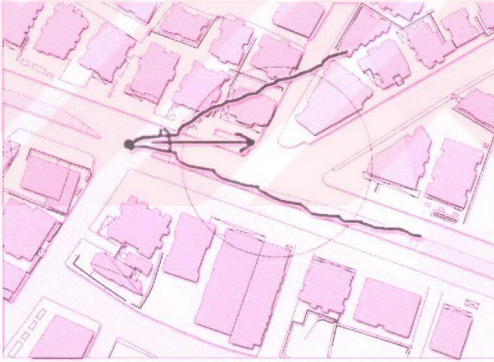
5.3.2 Atatürk Caddesindeki Binalara İlişkin Sorunlar

- Genel mimari karakterle ilgili sorunlar

- Atatürk caddesinin büyük bir kısmının da dahil olduğu kentin merkez bölgesinde belirli bir planlama sistemi görülmemektedir. Kimi yerlerde grid sistem kullanılırken kimi yerlerde en ufak açıklık bile binalarla doldurulacak şekilde sistemsiz bir planlama vardır. Bunun sonucunda ortaya üçgensiz yapılar ve tanımsız alanlar çıkmıştır (Şekil 5.4 – 5.5).



Şekil 5.4 Köşe binalar ve oluşan tanımsız mekan fotoğrafı



Şekil 5.5 Köşe binalar ve oluşan tanımsız mekan şeması

- Cadde boyunca sıralanan yapılar herhangi bir kimliği yansıtmamaktadır. Cadde, hepsi birbirine benzeyen, kendine özgü farklılıkları olmayan, mimari bir zenginlik içermeyen yapılar gurubundan oluşmaktadır. Yön tariflemesi yapmak için bir referans noktası olabilecek karakterde bina veya mekan yok denebilecek kadar azdır, olanlar da bir bütünlük içermemektedir. Yönler ancak trafik ışıkları ya da cadde üzerindeki tabelalara göre tarifienebilmektedir.

- Çalışma alanındaki binaların genelde ticaret fonksiyonuna sahip olduğu görülmektedir (Şekil 5.2). Daha önceki senelerde konut fonksiyonu için tasarlanan yapıların çeşitli rant gelirleri sebebiyle ticaret amaçlı ofis, büro kullanımlarına döndürmek, mimari açıdan olumsuz çözümler ortaya çıkarmaktadır. Hatta günümüzde de Atatürk caddesinde yapılan binalar, fonksiyonu ticaret olacağı belli olsa bile yine konut mimarisini yansıtan apartmanlar şeklinde tasarlanmaktadır. Bu, caddenin ticari aks olma karakterine uymamaktadır.



Şekil 5.6 Konut mimarisi



Şekil 5.7 Konut mimarisi

- Binaların tasarımlarında ve yönelişlerinde rüzgar, güneşlenme gibi iklimsel özellikler dikkate alınmamıştır. Tasarımda bu etkenlerden kaynaklanan olumsuzluklar ise daha sonra alınan önlemlerle düzeltilmeye çalışılınca ortaya estetik olmayan, çirkin manzaralar çıkmaktadır.

• Cepheye ilişkin sorunlar

- Yapı tasarımına görsel zenginlik katan ve estetik değer kazandıran önemli faktörlerden biri renk kullanımıdır. Çalışma alanında bulunan yapılarda renk kullanımı çok zayıf kalmaktadır. Bölgenin sıcak iklimi nedeniyle genelde yapılarda beyaz ve çok açık renk tonları hakimdir. Bu renkler, zaten mimari tasarımlarıyla ağır kütle hissi veren yapıların bu etkisini pekiştirmektedir. Farklı renk kullanımı görülen binalarda da renklerin seçimi ve birbirleriyle uyumu iyi değildir. Binalarda genelde tek renk kullanılmıştır. Bina yüzeyinde, cephe hareketlerine göre farklı renklerin kullanımı az sayıda binada denendiği görülmektedir. Bunun yanı sıra bakımsız bina cephelerinde dökülen boyalar, binanın normal renginin dışında siva renginin de gözükmesine sebep olarak estetik açıdan çirkin görüntüler ortaya çıkarmaktadır. Bazı yapılar ise boyanmadan kullanılmaya başlanmıştır. Sadece siva yüzeyleri olarak bırakılan bu cepheler de başka bir estetik sorun oluşturmaktadır.



Şekil 5.8 Caddede görülen genel renk kullanımı



Şekil 5.9 Farklı renk kullanımları



Şekil 5.10 Bakımsız bir bina

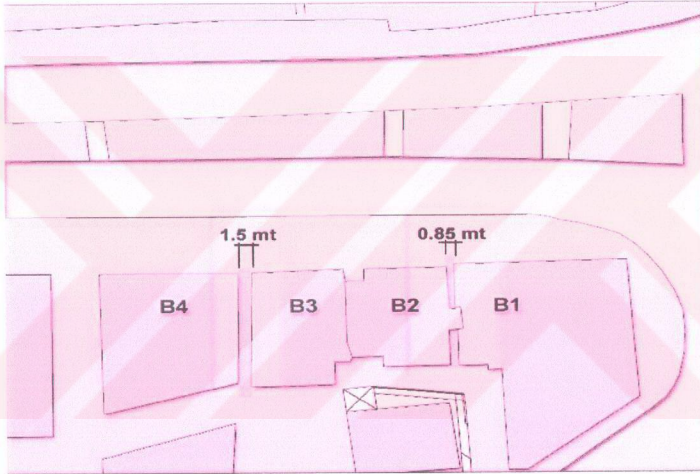
İleride inceleyeceğimiz, cepheler veya çatı üzerinde bulunan elemanların, binanın rengi dikkate alınmadan, tekil olarak ele alınıp renklerinin seçilmesi, bina görüşlerini çirkinleştirmektedir.

- Cadde üzerinde bina cephelerine bakıldığında, her binanın cephesini oluşturan elemanlar (pencere, balkon, çıkmalar) aynı şekilde yatayda ve düşeyde tekrar edilmektedirler. Bu tekrarlar herhangi bir ritim algısı yaratmamaktadır. Bunun sonucunda bina cephelerinde monotonluk oluşmaktadır. Yine aynı şekilde binaları cadde silüetinin oluşturan elemanlar olarak düşünürsek, bu tekrar cadde boyunca da görülmektedir. Silüetin bazı bölümlerinde görülen farklı oranlara sahip elemanlarla (binalar) bu monotonluk bozulsada bu farklı bina oranları bilinçli bir şekilde oluşturulmadığı için, cadde boyunca estetiğe katkıda bulunabilecek bir ritim anlayışı oluşmamaktadır.

- Caddeye cephe veren binalar genelde ayrık nizamda dizilmelerine karşın bu 'ayrılma' mesafeleri, gerek parselasyon gerekse yapının parselere yerleştirilmesinden oluşan nedenlerden dolayı, dengesizlik göstermektedir. Bazı yerlerde ne bitişik düzen ne de ayrık düzen dizilişine uygun binalar arası mesafeler görülmektedir. Bu mesafeler, binalar arasında güvensizlik hissi veren, kuytu ve fonksiyonel olmayan mekanlar oluşmasına sebep olmaktadır.



Şekil 5.11 Bina aralıkları



Şekil 5.12 Bina aralıkları (şematik)

- Bina tasarımlarının ve konumlandırmalarının yanı sıra binalarla ilgili görsel estetik sorunu olan bir başka konu da cephelere sonradan yerleştirilen, işyerlerine ait reklam, tanıtım levhaları ve klima cihazlarıdır. Binaların cephelerinde doğaldır ki o binada bulunan fonksiyonlara ait tanıtıcı levhalar yerleştirilmektedir. Ancak bu levhalar yapılırken ve yerleştirilirken bütüncül bir yaklaşım sergilenmemektedir. Bunun sonucu olarak tek bir cepheye ait, farklı karakterde bir çok levhanın oluşturduğu kötü bir manzara ortaya çıkmaktadır. Bu levhalar arasında en ufak bir uyum söz konusu değildir. Sözelimi, bir binanın cephesinde bulunan on tane farklı levhada on farklı yazı tipine ve büyüklüğüne

rastlanabilmektedir. Hatta bir levhanın kendi içinde de kullanılan bir kaç farklı tip ve boy olabilmektedir.



Şekil 5.13 Cephedeki tanıtıcı levhalar



Şekil 5.14 Cephedeki tanıtıcı levhalar

Bu levhaların malzemeleri de birbirleriyle uyum içinde değildir. Bazıları demir üzerine boyanarak hazırlanırken bazıları plastik esaslı malzemeden yada alüminyumdan yapılmıştır. Bazıları binaya tam yapışık, bazıları da malzemeden yada eklenen ışıklandırma teçhizatından dolayı belli miktarlarda kalınlık yaparak durmakta ve yine algıda bir farklılık yaratmaktadır.

Levhalarda kullanılan renklerin seçimi yapılırken ait olduğu binayla, diğer levhalarla ve çevresiyle uyumu gibi kaygılar taşınmamış, sadece o levhanın özelinde düşünülerek hazırlanmışlardır. Tek tabela üzerinde bile bir kaç farklı renk kullanıldığı düşünülecek olursa, bir cephedeki on levhanın oluşturduğu renk tablosu estetik anlamda bir kaos görüntüsü çizmektedir.

Renk, yazı tipi, büyüklüğü ve malzemelerinin yanında ölçek/oran farklılıkları da bu levhaların görsel rahatsızlık yaratan başka bir yönüdür. Aynı içerikte olan levhaların bile ebatlarının birbiriyle çok farklı olabildikleri görülmektedir.

Sonuç olarak, binaların ve bütündeki cadde silüetinin estetik değerine direkt olarak etkide bulunan bu levhalarda bir dil birliği bulunmamaktadır. Ancak bu bir organizasyon işidir. Bu organizasyonları sağlayacak olan yerel yönetimler olmalıdır. Belediyenin bu konudaki yaptırım ve uygulamaları yetersizdir. Belediye encümenliğinin bu konuda 16 Mayıs 2002 tarihinde almış olduğu kararda iş yerlerindeki ilan reklam tabelalarının standartlaşması ile ilgili,

25 m ² ye	kadar işyerlerinde	1.5 m ² tabela
26-50 m ² ye	kadar işyerlerinde	2.0 m ² tabela
51-100 m ²	kadar işyerlerinde	2.5 m ² tabela
101 m ² ve üzeri	işyerlerinde	3.0 m ² tabela yüzeyi öngörülmüştür.

Bu karar içerikten yoksun, yüzeysel ve yetersiz bir karardır. Eğer gerçekten görüntü kirliliğini önlemeye yönelik önlemler alınacaksa, tabelaların metrekaare oranları dışında ölçüleri, yazı tipleri ve büyüklükleri, renk kullanımları ve hatta kullanılan malzemelerine kadar değinilen bir karar oluşturulmalı ve uygulanmalıdır. Belediyenin yetersiz kaldığı noktalarda her bina kendi adına bir organizasyona gidip en azından binanın kendi içinde bütünlüğü sağlanmalıdır.

- Hem bölgenin sıcak iklimi hem de doğal havalandırma düşünülmeden tasarlanmış binalar, klima cihazı kullanma zorunluluğunu beraberinde getirmektedir. Ancak iç mekan için fonksiyonel olan bu cihazlar dış mekanlarda ise görüntü kirliliğine sebep olan başka bir eleman olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu cihazlar, binanın ilk tasarımında önlemi alınmadığı

için sonradan yaratılan zorlama detay çözümleriyle yapıya ilave edilmektedir. Bu cihazların montajı sırasında da montajı yapan kişi ve kullanıcının düşüncesi, cihazın cephede yaratacağı görüntü kirliliği değil, en ucuz ve en kolay şekilde nereye monte edilebileceğidir. Bu da karşımıza bina cephesinde büyük kütleleriyle dışa çıkma yapan bir çok cihazın oluşturduğu kötü görüntüyü çıkarmaktadır.

- Cephelere sonradan eklenen tanıtıcı levha ve klima cihazları gibi elemanların dışında görüntü kirliliği yaratan bir başka unsur da çatılara yerleştirilen güneş panelleridir. Neredeyse bütün binaların çatılarında bir çok sayıda bulunan bu paneller ve beraberindeki çeşitli hacimlerdeki su depoları, kontrolsüz bir şekilde konumlandırılmaktadır. Bazı binalara konulan panel ve depolar, zemin kotundan bile rahatça algılanabilmektedir. Bu teçhizatları gizlemek için herhangi bir önlem alınmamaktadır. Çatılarda göze çarpan bir başka sorun da televizyon antenleridir. Bazı binalarda, binada bulunan her birim kendi antenini çatıya yerleştirmekte, bu da çatıyı bir anten tarlası görünümüne sokmaktadır.



Şekil 5.15 Çatıdaki güneş panelleri



Şekil 5.16 Çatıdaki antenler



Şekil 5.17 Çatıdaki güneş panelleri

Zemin kotuna inildiği zaman ise cadde boyunca devam eden, binaların alt katlarındaki dükkanların yarattığı görsel estetik sorunları karşımıza çıkmaktadır. Bu dükkanların cepheleri, ait oldukları binaya, komşularına ve çevresine uyma kaygısı taşımayan, her biri diğerinden daha fazla öne çıkmaya çalışan, başına buyruk düzenlemelere sahiptir. Cadde boyunca sıralanan bu dükkanların büyük çoğunluğunu döviz bürosu, kuyumcu, tekstil ürünü ve hediyelik eşya satan dükkanlar, restoran ve fastfood lokantaları gibi genelde turistlere hitap eden dükkanlar oluşturmaktadır.

Bazı dükkanların tabelaları zemin katı aşarak birinci katın parapetine kadar yükseltilerek sabitlenmekte ve üst katın çıkma mesafesini de geçen dışa doğru çıkma yapmaktadırlar. Bazı dükkanlar bu abartılı tabelalarla yetinmeyip, yoğun yaya akışının olduğu kaldırımlara da dükkana yönlendirici levhalarını koymaktadırlar. Bu dükkanların yaya kaldırımını ihlali sadece levhalarla olmamaktadır. Döviz büroları otomatik gösterge panolarıyla, restoran ve fastfood lokantaları menü panolarıyla, tekstil ve hediyelik ürünler satan dükkanlar ise dışarıya fazlasıyla taşırdıkları tezgahlarıyla yaya kaldırımını işgal etmekte ve yaya sirkülasyonunu engellemektedir.



Şekil 5.18 Dükkan taşmaları



Şekil 5.19 Dükkanlar

- Cadde boyunca, tek bir binanın altında yer alan 2,3 yada 4 dükkan birbirleriyle ve bina bütünüyle bir uyum göstermemektedir. Bu dükkan düzenlemelerinin gösterdiği genel karakter şöyledir:

- cephe düzenlemelerinde renk uyumu kaygısı taşınmamaktadır.
- Kullanılan tabelaların hem karakter hem de ebat olarak bir sürekliliği yoktur.
- Kullanılan güneşlik, tente gibi elemanlar, bina bütününde değil tekil olarak (her dükkan kendi başına) çözümlenmiştir.

- Dükkanların güvenliği için alınan kepenk, demir parmaklık gibi önlemler de bir uyum göstermemektedir



Şekil 5.20 Dükkan düzenlemeleri



Şekil 5.21 Dükkan düzenlemeleri

Tabi ki bu dükkanların birbirleriyle tamamen aynı olan monoton bir cephe düzeni içinde olması beklenemez. Ancak en azından birbirleriyle renk, malzeme, tabela yerleşimleri, sokağa taşma mesafeleri konusunda uyum içinde olmaları beklenmektedir.

5.3.3 Atatürk Caddesinde Yer Alan Kentsel Peyzaj Öğelerine İlişkin Sorunlar

5.3.3.1 Kent Mobilyaları

Herhangi bir peyzaj alanında ya da kent mekanında kullanıcıların konfor, bilgi, dolaşım kontrolü, koruma, eğlenme gibi işlevlerine cevap verecek biçimde yerleştirilmiş elemanlar ‘kent mobilyası’ adı altında toplanır. Oturma birimleri, yön ve bilgi levhaları, aydınlatma cihazları, ağaç ızgaraları, vb. bunlara örnektir. Bu elemanlar tasarımları ve konumlandırımları ile kentsel mekana çok önemli görsel etkide bulunurlar. Çalışma alanında bulunan kentsel mobilya elemanlarının tasarım standartlarının iyi olmadığı görülmektedir. Bu elemanlar hem görsel estetik anlamında hem de fonksiyonellik anlamında yetersiz kalmaktadırlar. Her eleman tekil olarak düşünülüp seçildiğinden, hem diğer mobilyalarla hem de çevresiyle uyumu söz konusu değildir. Bu elemanların seçimi, çevresel (ısı, ışık, ses) ve fiziksel (iklim, yapısal çevre) etkenler de düşünülmeden yapılmıştır. Sonuç olarak bölgede kullanılan kentsel mobilyalar, bu etkenlerin etkisiyle, kısa zamanda yıpranarak hem estetikten hem de işlevsellikten uzaklaşmaktadır.

Çalışma alanında tespit edilen kent mobilyaları :

otobüs durakları :

- İki farklı durak tipi görülmektedir. Biri üstü kapalı ve oturma yeri olan (A tipi), diğeri sadece durak noktasını simgeleyen bir obje (B tipi) şeklindedir.
- A tipi demir bir iskeletten oluşturulmuştur. Bu yoğun demir kullanımlı iskelet durağa hantal bir etki vermiştir. Durağa gölge veren üst örtüde plastik esaslı yarı saydam malzeme kullanılmıştır. Oturma yerleri için metal esaslı malzeme kullanılmıştır. Bu malzeme ısıyı üstünde tutması açısından uygun değildir.
- B tipi durak ise demir bir çerçevenin üzerini alüminyum malzeme ile kaplayarak oluşturulan bir obje şeklindedir. Bu noktada bekleyecek kullanıcılar için herhangi bir gölgelik ve oturma elemanı bulunmamaktadır.
- İki durak tipi de caddeye kimlik katabilecek, caddeye özgü olabilecek tasarım seçimleri değildir. Yaya kaldırımında mekan sıkıntısı yaşanan yerlerde B tipi mecburen seçilen bir elemandır. Birbirleriyle hem işlev hem de estetik anlamda uyum göstermemektedirler. Kendi aralarında olmadığı gibi çevreleriyle de bir bütünlük göstermemektedirler.

- Hem seçilen tasarımların ölçek olarak mekana uymamasından, hem de yaya sirkülasyonu göz ardı edilerek yapılan yerleştirmelerden dolayı, kaldırımlardaki yaya akışı aksamaktadır.



Şekil 5.22 A tipi durak



Şekil 5.23 A tipi durak



Şekil 5.24 B tipi durak



Şekil 5.25 B tipi durak

Çöp kutuları :

- Çalışma alanında 4 farklı çöp toplayıcı eleman görülmektedir. Bunlar; geri dönüşüm çöp toplayıcısı, yol üstündeki büyük hacimli toplayıcılar, direk gibi elemanlara ankastre küçük çöp kutuları ve normal çöp kutularıdır.
- Bu kutular rasgele seçilmiş, sıradan tasarımlar olarak algılanmaktadır. Diğer kent mobilyalarıyla yada konumlandırıldıkları çevreyle herhangi bir bütünlük göstermemektedirler.

- Bazıları yıpranmış ve bakımsız olan direklere ankastre kutuların sayıca yetersiz kaldığı ve konumlandırmalarının da iyi etüt edilmeden, gelişigüzel bir şekilde yapıldıkları görülmektedir.



Şekil 5.26 Geri dönüşüm kutusu



Şekil 5.27 Büyük hacimli toplayıcı



Şekil 5.28 Direğe ankastre küçük çöp kutusu

Bisiklet parkları :

- Bisiklet kullanımına topografiya açısından çok müsait olan bölgede bu sirkülasyonu sağlamak için kentsel mekan ve mobilya olarak uygun olanaklar sağlanmamıştır. Çalışma alanında bisiklet kullanıcılarına yönelik, yan yana konumlandırılmış iki adet bisiklet park elemanı bulunmaktadır. Bu elemanlar hem nitelik hem de nicelik açısından yeterli değildir.



Şekil 5.29 Bisiklet parkı

Telefon kabinleri :

- Çalışma alanında, caddenin iki tarafında da belirli aralıklarda tek tip telefon kabinleri bulunmaktadır. Bunlar bir taşıyıcı üzerinde bulunan kabin tipindedir. Bu kabinlerin yanı sıra, çalışma alanı içinde bulunan postane binasının çevresini saran çok sayıda telefon kabini bulunmaktadır.
- Cadde üzerindeki kabinler araç yolunun hemen yanında konumlandırıldıkları için gürültü açısından korunaklı değildir. Ayrıca bu telefon kabinleri de renk ve malzeme açısından çevresi ve diğer kent mobilyaları ile uyum göstermemektedirler.



Şekil 5.30 Telefon kabinleri



Şekil 5.31 Telefon kabinleri



Şekil 5.32 Telefon kabinleri



Şekil 5.33 Telefon kabinleri (postane)

Sabit olmayan satış birimleri :

- Çalışma alanında iki farklı tipte hareketli satış birimi görülmektedir. Bu elemanlar kendi başlarına özgün birimler olarak gözükebileceklerse bile onlarla bütünleşen başka öğeler olmadığı sürece yalnız kalmaktadırlar.



Şekil 5.34 Satış birimi



Şekil 5.35 Satış birimi

Tanıtıcı Levhalar :

- Kendi aralarında bir renk, malzeme ve ölçek birliği olmayan bu levhalar cadde boyunca gelişigüzel bir şekilde konumlandırılmışlardır.



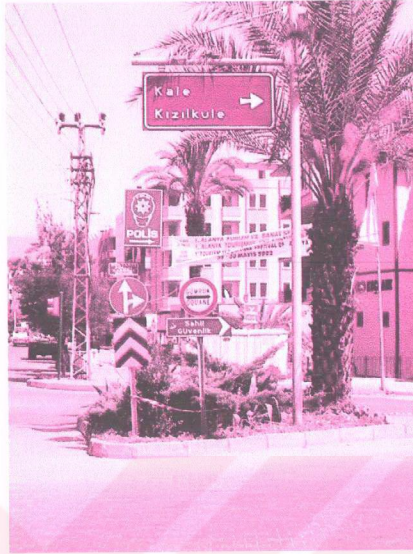
Şekil 5.36 Tanıtıcı levha



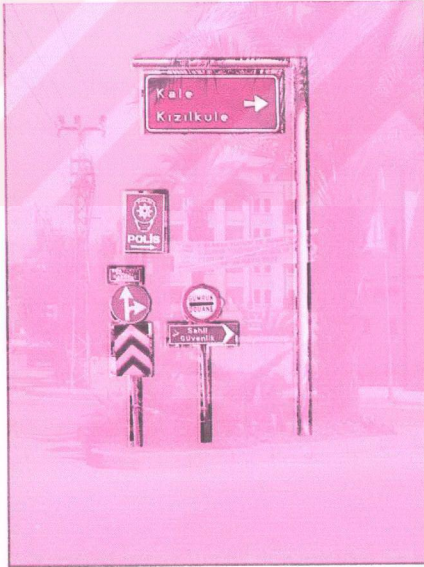
Şekil 5.37 Tanıtıcı levha

İşaret, yön ve bilgi levhaları :

- Bu levhalar çeşitli kural, bilgi ve uyarı işaretleri gibi ifadelerin yer aldığı kent mobilyalarıdır.
- Bu levhalar bazı bölgelerde insanlara algı kolaylığı sağlaması düşünülmeden, dağınık bir şekilde yerleştirilmişlerdir. Çoğu birbiriyle kötü bir şekilde ilişkilendirilmiş duran bu levhalar görsel bir karmaşa yaratarak caddenin görünüşünü bozmaktadır.
- Bazı levhalarda bakımsızlıktan çürümekte ve formları bozulmaktadır. Bu, hem levhanın algısını zorlaştırmakta hem de kötü bir görüntü oluşturmaktadır.
- Birbiriyle alakalı levhaların asıldığı yükseklikler ve konumları çok farklılıklar göstermektedir. Sonuç olarak da bu levhaların vermek istediği mesajın etkisi azalmaktadır.



Şekil 5.38 Levhaların yarattığı karmaşa



Şekil 5.39 Levhaların algısı



Şekil 5.40 Levhaların yarattığı karmaşa



Şekil 5.41 Levhaların algısı



Şekil 5.42 Yıpranmış uyarıcı levha



Şekil 5.43 Peyzajın engellediği levhalar

Aydınlatma elemanları :



Şekil 5.44 Farklı aydınlatma elemanları



Şekil 5.45 Farklı aydınlatma elemanları

5.3.3.2 Yaya ve Araç yolları

- Atatürk caddesinde belirgin bir bisiklet kullanımı gözlenmektedir. Ancak caddede bu kullanım için gerekli altyapı oluşturulmamıştır. Bisiklet trafiğine ayrılan ayrı bir yol dokusu bulunmamaktadır. Bu yüzden bisiklet kullanıcıları ya araç yolunu ya da yaya kaldırımını tercih etmektedirler. Yaya kaldırımını tercih edenler zaten yoğunluğu fazla olan yolda yayalar için bir tehlike oluşturmaktadır. Araç yolunu tercih edenler ise hareket halindeki araçların tehdidi altındadırlar.
- Çalışma alanında sıralanan yapıların zemin katları, daha önce de belirtildiği gibi, çoğunlukla dükkanlar tarafından kullanılmaktadır. Dükkan kullanıcıları, dükkan önlerine yaptıkları çeşitli düzenlemelerle, sergileme fonksiyonlarını yaya yoluna kadar taşırmaktadırlar. Bu taşmalar herhangi bir düzene bağlı kalınarak yapılmamaktadır. Her birim sunduğu ürünlere göre farklı tip sergileme elemanları kullanmakta, farklı mesafelerde yaya yoluna katılmaktadırlar.



Şekil 5.46 Dükkan taşmaları



Şekil 5.47 Dükkan taşmaları

- Cadde boyunca yaya kaldırımalarında ve kaldırımaların bina önleri ile birleşmelerinde bir bütünlük, süreklilik görülmemektedir. Kaldırım yükseklikleri, birleşme detayları, kullanılan malzemeler çeşitlilik göstermektedir. Bu çeşitlilik belirli bir düzen düşünülmeden, gelişigüzel olarak uygulandığı için hem fonksiyonellik hem de estetik görüntü açısından iyi değildir.
- Cadde boyunca devam eden yaya kaldırımalarında sıkça elektrik, telefon gibi hizmetlerin altyapısı için yerleştirilen elemanlar görülmektedir. Bu elemanların yerleştirilmesi sırasında yaya kaldırımındaki sirkülasyon dikkate alınmamıştır. Bu elemanlar yaya akışını olumsuz yönde etkileyen biçimde konumlanmaktadır. Görsel estetik anlamında kirlilik yaratmakta olan

söz edilen elemanların güvenlik açısından da böyle açık , korumasız bir şekilde yerleştirilmesi tehlike arz etmektedir.



Şekil 5.48 Yaya yolundaki teknik donatılar



Şekil 5.49 Yaya yolundaki teknik donatılar



Şekil 5.50 Yaya yolundaki teknik donatılar



Şekil 5.51 Yaya yolundaki teknik donatılar

- Cadde boyunca iki tarafta da aralıklarla devam eden elektrik direkleri, caddenin uzun mesafe manzarasını engellemektedir. Bu direkler zemin kotunda ise estetik çirkinliklerinin yanı sıra yerleştirildikleri bazı yerlerde yaya akışını da olumsuz bir şekilde etkilemektedir.



Şekil 5.52 Elektrik direkleri



Şekil 5.53 Elektrik direkleri

- Caddede özürlü kimselerin rahat ve güvenli bir şekilde hareket edebilmelerini sağlayacak koşullar sağlanmamıştır. Gerek yaya yolları ve bina giriş bağlantılarında gerekse karşıdan karşıya geçişlerde yaya ve araç yolu arasındaki birleşim detaylarında bu konuya gereken hassasiyet gösterilmemiştir. Ayrıca caddede telefon kabinleri ve otobüs durakları gibi önemli kentsel mobilyalarda, özürlü kimseler için gerekli koşullar göz ardı edilmiştir.

5.3.3.3 Bitkilendirme

- Yol bitkilendirmelerindeki alle ağaçlandırmasında kullanılan bitkiler tür, boy ve form açısından tekrarlı gruplar oluşturularak yapılmalıdır. Çalışma alanı boyunca refüj bitkilendirmelerinde buna dikkat edilmiştir. Ancak yolun iki yanındaki bitkilendirme geliştiği güzel olarak yapılmıştır. Bu kısımlarda bir bütünlük görülmemektedir.

- Cadde boyunca devam eden refüjlerin bazı kısımlarında yayaların geçişini engelleyici bir bitkilendirme yapılmamıştır. Bu sebepten dolayı bu bölgelerdeki yeşil alanlar istenmeyen yaya geçişlerinden dolayı deforme olmuştur.

- Yol bitkilendirmesi yapılırken işaret,yön, bilgi levhaları gibi elemanlar göz önünde bulundurularak, görüşü engellemeyecek bir şekilde düzenleme yapılmalıdır. Ancak alan içinde bazı levhalar bitkilendirme yüzünden görüş mesafesi dışında kalmaktadır.

- Çalışma alanında bulunan bazı yaya geçiti ve kavşaklarda, refüj ve göbeklerdeki bitkilendirme görüşü engelleyecek yoğunlukta düzenlenmiştir. Bu da hem yaya hem de araç kullanıcıları açısından tehlike yaratan bir durum oluşturmaktadır.



Şekil 5.54 Yaya geçidinden önce görüşü engelleyebilecek bir peyzaj düzenlemesi

- Cadde boyunca sıralanan binaların büyük çoğunluğunda caddeye bakan cephelerinden parsel sınırlarına kadar olan alanlarda herhangi bir peyzaj düzenlemesi görülmemektedir. Bu yüzden yaya yolları, süreklilik gösteren bir sert zemin dokusu oluşturmaktadır. Ayrıca bu sert zemin dokusunda, serinletici etki yapan peyzaj öğelerinin az olması, sürekli güneşin etkisine maruz kalan cadde için olumsuz bir durum yaratmaktadır.

6. ATATÜRK CADDESİNDE, KENT ESTETİĞİ İÇİN YAPILACAK ÖNERİLER

6.1 Binalara İlişkin Öneriler

- Genel Mimari Karakter ile İlgili :

Çalışma alanındaki mevcut dokunun belirli bir mimari kimliği yoktur. Bu kimliği yapıyı çevrede yaratmak oldukça zordur. Ancak yine de cadde genelinde binalara ilişkin ortak özellikler tespit edilerek bu özelliklerin öne çıkartılması sağlanabilir. Bunlar, binalardaki dolu-boş oranları, bina yükseklikleri, kapı-pencere oranları gibi çeşitli özelliklerdir. Binalarda sonradan oluşturulabilecek renk ve malzeme kullanımları da bu özelliklere eklenerek caddeye bir kimlik kazandırılabilir (Ek 13). Yeni yapılacak binalar da, yaratılacak bu genel karakter ile uyumlu olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu genel karakter oluşturulurken Alanya'nın iklimsel özellikleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Bölgenin sıcak Akdeniz iklimi, tasarımlardaki pencere yüzey oranları ya da caddenin hava sirkülasyonunu ve güneşlenmesini etkileyen kat yükseklikleri gibi konularda belirleyici olmalıdır.

Yeni yapılacak binalar, varolan binaların konumlanmalarına dikkat edilerek tasarlanmalıdır. Yan ve arka parsel sınırlarını belirlerken mevcut binaların havalanması ve güneşlenmesi göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca binalar arasında oluşacak mekanların, oturma, dinlenme, sergileme (dükkanlar için), servis ya da rekreasyon gibi amaçlara hizmet edebilecek kullanışlı mekanlar olabilmesi için gerekli mesafelere dikkat edilmelidir.

Mevcut dokuyu kimliklendirme çalışmalarında yapılar ve çevre tekil olarak ele alınmamalı, cadde bütünlüğü göz önünde bulundurulmalıdır. Yapıların birbirleri ve çevreleri ile belli bir uyum göstermesi, vurgulayıcı ve etkileyici bir kent görünümü elde edebilmek için gereklidir.

Bunların yanı sıra daha uzun vadeli planlamalarda, mevcut dokuyu oluşturan binaların ömürlerini doldurmasıyla birlikte yerlerine yapılacak binaların mimari karakteri de söz edilen kimliklendirme çalışmaları çerçevesinde belirlenmeli ve şimdiden gelecek için öngörülen planlama süreci kontrol altına alınmalıdır.

- Bina Cepheleri ile İlgili :

- **Cephede renk kullanımı:**

Cephelerdeki renk kullanımları, estetik bir kent görünümü elde etmek için önemli bir faktördür. Renk kullanımı, bina cephelerinde oluşturulan hareketlerin öne çıkarılmasını sağlayarak tasarıma zenginlik katar. Zaten doğrultulu ışık kaynağı olan güneşin aydınlatığı

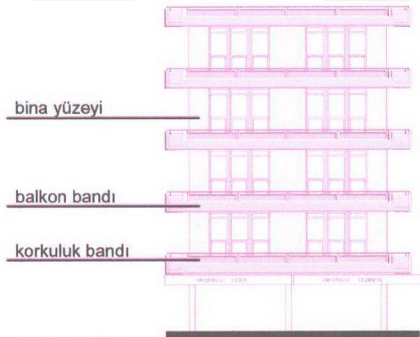
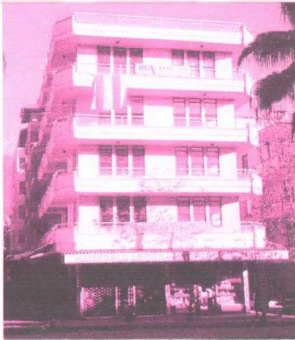
girintili çıkıntılı bir cephedeki renklerde doğal olarak açıklık koyuluk ayrımları yani değer karışıklıkları ortaya çıkacaktır. Düz bir cephede ise bu renk farklılıkları ancak yapay olarak, renk düzenleri aracılığıyla oluşturulabilir. Cephelerde kullanılacak bu renk düzenleri ve değer karışıklıkları ile ilgili bilgi Ek 12’de verilmiştir.

Bunların yanı sıra cephelerde renk düzenini oluştururken :

- yapıları aydınlatan ışık kaynakları (gün ışığı/doğal ışık, lamba ışığı/yapay ışık)
- iklim koşulları
- yapıların yakın çevre özellikleri
- yapıların mimari özellikleri, de dikkate alınmalıdır.

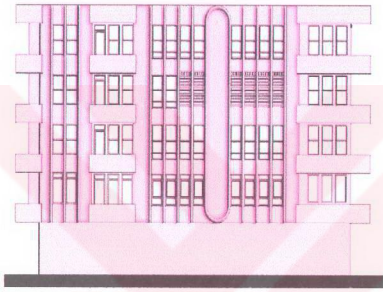
Cephelerde renk düzeni uygulanırken kullanılacak renk sayısı iki ya da üçü geçmemelidir. Gece aydınlatması göz önünde bulundurularak çok düşük değerli koyu renklerin yerine yüksek değerli açık renkler tercih edilmelidir (Ek 12).

Cephede belli bir renk düzeni oluşturulurken, yapıdaki girinti ve çıkıntıların konumları, yapının yüksekliği gibi mimari özellikler dikkate alınarak, değişik renksel nitelik taşıyabilecek cephe elemanları saptanmalıdır. Örneğin A12 kodlu (Ek 5-7) binanın cephesini irdelediğimizde, cephe boyunca yatay bir bant şeklinde devam eden balkon, yine cephe boyunca bu balkonun şeffaflaşmasını sağlayan demir korkuluklar ve geride kalan ve kısmen balkonların gölgesini alan bina yüzeyi, cephede renksel nitelik taşıyabilecek elemanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

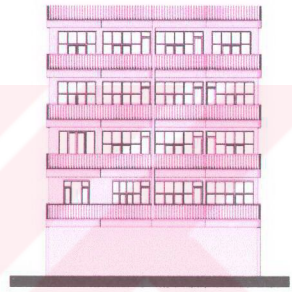


Şekil 6.1 A12 kodlu binanın renksel nitelik taşıyabilecek elemanları

Yatay çıkıntıları olan ve sıcak iklim bölgesinde yer alan bir yapıda, girintiler gün ışığında gölgede kalabilecek ve yapı yüzünde değer karışıklığı oluşacaktır. Bu durumda türsel etkinin güçlü olmadığı eşdeğerler renk düzeni tercih edilmelidir. Düşey çıkıntıların baskın olduğu bir yapıda ise, girintilerdeki gölgeler, güneşin hareketine göre yer değiştirip cephede koyu renkli çizgiler oluşturacaktır. Bu durumda çıkıntıların yüksek değerli renklere boyanarak yapının düşey çizgileri daha da belirginleştirilebilir. Düz yapı yüzeylerinde ise saydam (pencere) ve saydam olmayan (duvar) bölümlerin biçimlenişine bağlı olarak, renk düzenleri aracılığıyla yapıda yatay veya düşey bantlar oluşturup, mimarinin güçlenmesi sağlanabilir. Cephesinde renkli düşey bantların baskın olduğu bir yapı, aynı yükseklikteki yatay bantlı bir yapıya oranla daha yüksekmiş algısı yaratır.



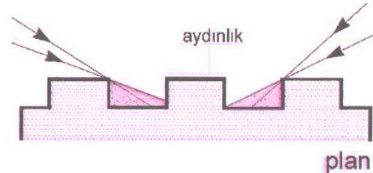
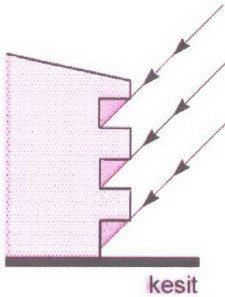
A22 KODLU BİNADA DÜŞEY RENK BANTLARI KULLANIMI



A17 KODLU BİNADA YATAY RENK BANTLARI KULLANIMI

Şekil 6.2 Yatay ve düşey renk bantlarının yükseklik algısına etkisi(A22 ve A17 kodlu binalar)

Yapı yüzlerinin renk düzeni, yapıların tasarlama evresinde, yapının mimari karakteri ile birlikte ele alınarak kurulmalıdır. Bu düzenin yapının kullanımı sırasında bozulmamasına özen gösterilmelidir. Özellikle çok katlı yapılarıdaki balkon ve benzeri girinti renklerinin, kat kullanıcıları tarafından değiştirilmesi önlenmelidir.

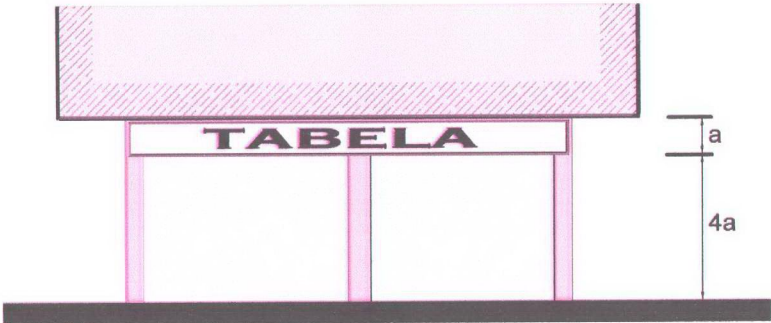


Şekil 6.3 Yatay ve düşey girintili cephe

❑ Cephedeki tanıtıcı levhalar ile ilgili :

Her bir tabelanın diğeri ile yarışırmasına düzenlenmek istenmesi ve sonucunda ortaya çıkan görüntü kaosu, cadde ve sokak isim tabelalarının ya da bina numaralarını gösteren levhaların günümüzde önemsenmeyerek işlevlerini yitirmiş olmalarından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle herhangi bir adres artık cadde ve sokak isimleri ve bina numaraları değil, belli nirengi noktaları ile tarif edilir duruma gelmiştir. Bu durumda ticaret yapan kişi ve kuruluşlar ve serbest meslek sahipleri gerek zemin katı, gerekse üst katlardaki tanıtım tabelaları aracılığıyla yerlerinin daha kolay bulunabilmesini sağlama yoluna gitmektedirler. Cadde ve sokak isimleri ve bina numaraları, kolayca algılanabilecek biçimde düzenlendiğinde adres bulma olayı kolaylaşacaktır. Bunun sonucunda da tanıtım tabelalarının yarattığı görsel kirlilik ortadan kalkmaya başlayacaktır (Tunbiş, 1997).

- Dükkan alınları ve tabelalarının sokak peyzajındaki diğer öğelerle ilişkisindeki doğru ölçüsünün belirlenmesine özen gösterilmelidir. Tabelaların ebatlandırılması bina cephesinin oranlarına uygun olarak yapılmalıdır. Böylece tabelalar, bina yüzeyini gelişigüzel bir şekilde kaplayarak cephe mimari karakterine zarar vermezler.
- Parapetlerden, saçaklardan veya çatı hizalarından dışarı çıkma yapan tabelalar çirkin cephe yaratmakta ve yapıların mimari kalitesini azaltmaktadır. Bu tür levhalara mecbur kalınmadıkça izin verilmemelidir.
- Mevcut pencere ve mimari ayrıntılar, dükkan alınları, tanıtım ve reklam tabelalarıyla örtülmemelidir. Alnın en yüksek noktası, 1. katın döşeme hizası ile sınırlandırılmalıdır. Alın yüksekliği, kaldırımdan alnın alt noktasına kadar olan yüksekliğin dörtte birinden fazla olmamalıdır.



Şekil 6.4 Tabela zemin kat yükseklikleri oranı

- Alındaki tanıtım tabelası, yalnızca dükkanın adını ya da ticaretin türünü belirtmeli ve bunun dışında reklam sayılabilecek öğeler içermemelidir. Tek bir alında bir adın birden çok kullanılmasından kaçınılmalıdır.
- Tabelalarda kullanılan renkler, komşu tabelaların renkleriyle zıt olmamalı, birlikte uyumsuz bir görüntü oluşturmamalıdır. Ayrıca açık renkli zemin üzerine koyu renkli harf kullanımının teşvik edilmesi, tabelayı, ona bakanlar için daha okunaklı hale getirir (Şekil 6.5).



AÇIK RENK ZEMİN ÜZERİNE KOYU HARFLER



FARKLI RENKLERDE ZEMİN VE HARFLER

Şekil 6.5 Tabelalardaki renk - algı ilişkisi

- Tanıtım tabelalarında kullanılan malzemeler dış etkilere dayanıklı ve kolay temizlenecek cinsten olmalıdır.
- İşyeri sahiplerinin kendi levhalarını ve kendi orijinal logolarını tasarlamaları için teşvik edilmeleri, ziyaretçileri daha etkili bir şekilde yönlendiren farklı bir kent merkezi oluşumunu sağlar. Bölgede daha çok grafik ve ikon ağırlıklı tanıtıcı işaretler kullanmak turistlerin ve diğer kullanıcıların binalardaki iş kolları ve çevredeki diğer aktiviteleri daha kolay algılamaları açısından etkili olur. Bu etki bölgeyi daha çok yaşayan bir mekan haline getirir.
- Pencere üzerinde yer alacak, bina kullanıcılarını tanıtan yazıların kapladığı alan, pencere yüzeyinin %20'sini aşmamalıdır. Aksi durumlarda, penceredeki yazılara bakan biri için karmaşık bir algı oluşabilir. Eğer bir binada farklı kullanıcılar varsa bina bir bütün olarak ele alınıp, ya bütün birimlerin sadece pencere yüzeylerinde tanıtıcı yazılar kullanılmalı ya da hepsi tanıtıcı tabelalar asmalıdırlar. Eğer tanıtıcı yazılar pencere yüzeyinde yer alacaksa kullanılacak malzemelerin (boya, altın-gümüş yaprak, cam üzeri işleme) kaliteli olmasına dikkat edilmelidir. Böylece hem cephe estetiği daha hoş bir görünüm kazanır hem de daha uzun ömürlü kullanım sağlanır.

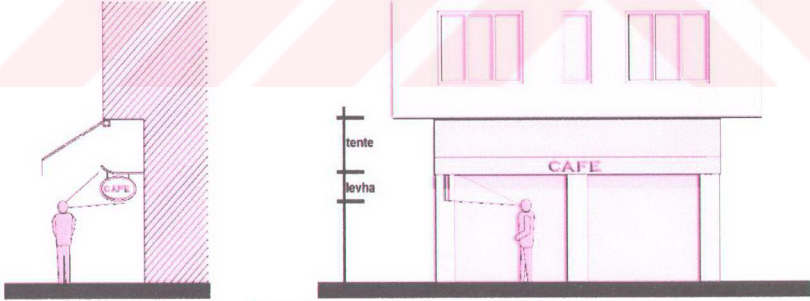
- Eğer ışıklı tanıtım tabelaları kullanılacaksa, bu tabelaların cadde peyzajına görsel etkilerini göz ardı etmeden düzenlenme yapılmalıdır. Gün ışığı ya da floresan tipi aydınlatma malzemeleri tanıtım tabelaları için uygun değildir.

Bazı durumlarda aydınlatma düzeyinin sınırlandırılması söz konusu olabilir. Eğer dükkan sahipleri gerek güvenlik gerekse gelen geçenin ilgisini çekmek için gece aydınlatmaya gerek duyarsa tanıtım tabelasını değil vitrini içeriden aydınlatmalıdırlar.

İçten ışıklandırılmış siyah veya koyu renkli arka yüzey üstüne, ışıklı harflerden oluşan veya ayrı ayrı ışıklı harflerden oluşan tabelalar, belli bir mesafeden daha okunaklı olur ve daha az göz kamaştırır.

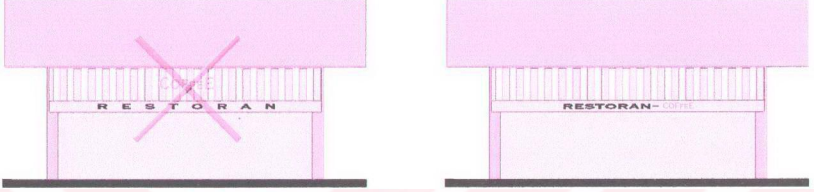
Dışarıdan aydınlatılan tabelalarda, ışığın sadece tabela çerçevesinin içine düşürülmesine özen gösterilmelidir. Böylece tabeladaki yazılar daha vurgulu bir ifade kazanır, kamaşma ve ışık kirliliği de azalır.

- Vitrinlerde caddeye dik olarak asılan tanıtım tabelaları göz hizasına yakın olmalı, birinci kata taşmamalıdır. Normal olarak her dükkan için bu tür tek bir asma tanıtım tabelası kullanılmalı ve genel olarak bunun stili alın ile uyumlu olmalıdır. Bu tabelalarda yazılanların içeriği dükkanla ilgili bilgi ve verilen hizmetle sınırlı olmalıdır. Kolay okunabilir olmalı, kalabalık ve karmaşa içermemelidir. Hatta yazı yerine tabelalarda logo, sembol ve çeşitli (yapılan iş kolunu ifade eden) ikonların kullanılması teşvik edilmelidir.



Şekil 6.6 Levha - tente- insan ilişkisi

- Tentelerin caddeye bakan dikey yüzeylerine ayrı ayrı boyanarak yazılan tanıtıcı bilgiler ayırt edilebilen ve bilgi verici bir etki yaparlar. Bu yöntem aynı zamanda çok ucuz ve basit bir yöntemdir. Ancak malzeme seçiminde dikkatli davranılmalıdır. Hem tente hem de boya için seçilen malzemeler güneş, yağmur ve rüzgar gibi etmenlere karşı dayanıklı olmalı ve estetik görünümünü korumalıdır. Tenteye yazılacak yazılar tente boyuna doğru çok fazla yayılmamalıdır. Bu, yazının algısını zayıflatır. Tentelerin eğimli yüzeylerine yazılan yazılar da estetik olarak uygun değildir.



Şekil 6.7 Tente yüzeylerine yazılan yazıların algısı

- Pankartlar, özel günler, geleneksel kutlamalar gibi olaylara renk katması ve bir festival havası yaratmak, hissettirmek için kullanılmaktadırlar. Bu pankartların dekoratif olmasına ve söz edilen amaçları dışında hazırlanıp kullanılmamasına dikkat edilmelidir. Pankartlar solma belirtisi gösterip görsel kirlilik yaratmaya başladıklarında kaldırılmalıdırlar.
- Kentsel karakter ile uyuşmayan tabelaların kullanımı kesinlikle engellenmelidir. Bu levhalar aşağıda belirtilen şekillerde karşımıza çıkmaktadır (Şekil 6.8).
- Elektronik tablolar ve benzeri tarzdaki tabelalar. (döviz bürolarına ait elektronik tablolar)
- Tebeşirli kara tahtalar. (restoran, kafe gibi yerlerin menülerini gösteren tablolar)
- Tek başına ayakta duran levhalar. (özel park yerini gösteren levhalar)
- Kopyalanarak hazırlanan ve gelişigüzel olarak yapııştırılan tanıtıcı ilanlar.
- Ürün ve logoların yer aldığı standart tabelalar.
- Tentelerin eğimli yüzeylerinde bulunan logo, sembol ve yazılarla oluşturulan ifadeler.
- Emlak ilanı mahiyetindeki geçici levhalar. (satılık, kiralık, boş oda vb.)



Şekil 6.8 Kentsel karakter ile uyuşmayan tabelalar

□ **Dükkan cepheleri ile ilgili :**

- Dükkan cephesini oluşturmak için kullanılan malzeme ve renk seçiminde türler en az sayıda tutulmalıdır.
- Dükkan cephesi çevresinden bağımsız biçimde tasarlanmamalıdır. Dükkan cephesi düzenlenirken, ait olduğu yapının tasarımına saygılı davranılmalıdır.
- Dükkan cephesi, kullanılan malzeme ile birlikte bir bütün olarak bulunduğu çevrenin de karakteriyle uyumlu olmalıdır.
- Kullanılacak malzemeler dış etkilere (eğilip bükülme, paslanma vb.) karşı dayanıklı ve kolay temizlenecek cinsten olmalıdır.
- Yeni bir dükkan cephesi, diğer tasarım gereksinimleriyle çelişmediği sürece, tanıtım tabelaları, vitrin alt hizaları ve malzemeler açısından bitişişindeki dükkanlar ile uyum içinde olmalıdır.

- Bir engel yoksa dükkan girişi kaldırımla aynı düzeyde olmalıdır. Eğer bu olanaklı değilse özellikle özürliüler açısından girişi ve çıkışı kolaylaştırmak için kaygan olmayan bir rampa, basamaklara tercih edilmelidir.
- Vitrine yapıştırılan yazıların kapladığı alan, vitrin yüzeyinin yüzde onunu geçmemelidir. Bu yazılar içeriye doğru olan görüşü engellemeyecek biçimde düzenlenmelidir.
- Dükkanlarda kullanılan hırsız ve yangın alarmları mümkün olduğu durumlarda ön cepheye yerleştirilmemelidir. Yeni yapılacak binalarda ise bu tür gereçler alındaki girinti altına veya kapı boşluklarına yerleştirilmelidirler.

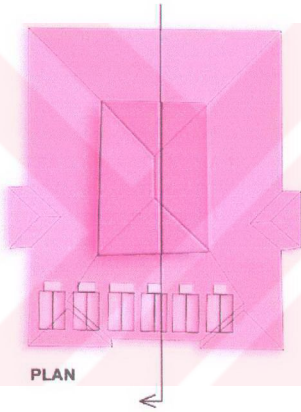
□ **Cephe estetiğini bozan diğer öğeler**

Güneş panelleri :

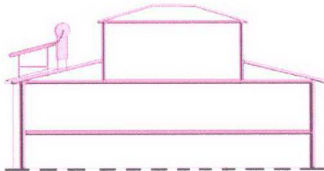
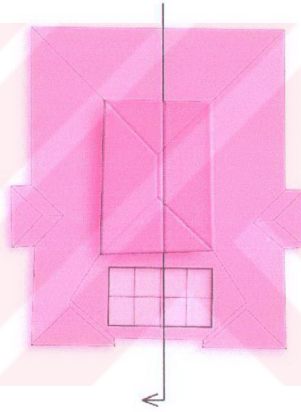
- Çatılara yerleştirilen ısıtma sistemlerinin kullanımları tekil olarak düşünülmemelidir. Binalardaki her daire kendi ayrı güneş panel sistemini kurduğunda, hem maliyet hem de teknik imkanlar açısından ortaya olumsuz koşullar çıkmaktadır. Bu yüzden bu sistemler bina bütünü düşünülerek merkezi bir şekilde çözümlenmelidir. Ortak, tek bir tesisat, çatılarda gelişi güzel olarak yerleştiren bir çok panel ve deponun oluşturduğu görüntü kirliliğini en aza indirecektir. Dar yüzeyli paneller ve düşük hacimli depolardan çok sayıda kullanmak yerine geniş yüzeyli tek parça panel ve büyük hacimli tek bir depo maliyet ve estetik açısından daha olumlu sonuçlar verecektir.
- Yeni yapılacak binalarda güneş enerjisi sistemlerinin kullanımı öngörülüyorsa, tasarım aşamasında bunların önleminin alınması gerekmektedir. Kullanılacak farklı malzeme ve sistemlere göre tasarım detayları üretilmelidir.
- Güneş panelleriyle oluşturulacak sistemler eğer eğimli çatılarda uygulanacaksa, paneller demirden iskeletlerle yükseltilerek yerleştirilmemeli, eğimli çatı yüzeyleri ile aynı düzlemde yerleştirilmelidir. Su depoları ise çatı üstleri yerine çatı aralarına yerleştirilmelidir (Şekil 6.9). Bu sistemler eğer teras çatılarda uygulanacak ise, güneş panelleri çatı sınırlarından olabildiğince içe çekilmelidirler. Çatıdaki parapet duvar yükseklikleri de panellerin cadde seviyesinden algılanamayacağı şekilde yükseltilmelidir.
- Mevcut durumda ise bu sistemlerin yarattığı görüntü kirliliğini en aza indirmek için sistem ekipmanları mümkün olduğunca saklanmalıdır. Zaman içinde de kullanıcıların yukarıda belirtilen çözümleri uygulamaları teşvik edilmelidir.



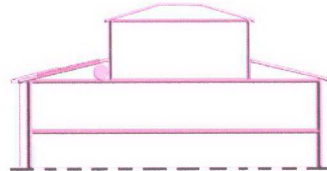
GÖRÜNÜŞ



PLAN



KESİT



A18 KODLU BİNANIN MEVCUT DURUMU

A18 KODLU BİNANIN ÖNERİLEN DURUMU

Şekil 6.9 A18 kodlu binadaki güneş panellerinin mevcut ve önerilen durumu

Klima cihazları :

- Yapılacak binaların tasarım aşamasında bina havalandırmasına dikkat edilmelidir. Bölgenin sıcak iklimi göz önünde bulundurularak tasarımlarda doğal havalandırmanın sağlanacağı en uygun çözümler aranmalıdır. Pencere yerleştirmelerine dikkat edilmeli, geniş cam yüzeylerden kaçınılmalıdır.
- Bunların yanı sıra yine de mekanlarda iklimlendirme cihazları kullanılacaksa, kullanılacak malzemelere göre detay çözümleri üretilerek bu cihazların görüntü kirliliği yaratmadan tasarımlara dahil edilmesi sağlanmalıdır.
- Binadaki mekanlarda tekil cihaz kullanımları yerine merkezi iklimlendirme sistemleri kurulması için bina kullanıcıları teşvik edilmelidir. Bu çözüm de tasarım sürecinde düşünülerek detaylandırılmalıdır.
- İklimlendirme cihazlarının mümkün olduğunca Atatürk caddesine bakan ön cephelere yerleştirilmemesine özen gösterilmeli, onun yerine görsel olarak daha zor algılanabilecekleri yan cephelere yerleştirilmelidirler.

Antenler :

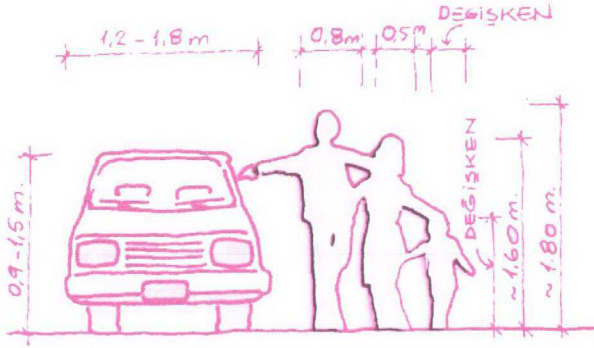
- Çatılardaki çok sayıda antenin yarattığı görüntü kirliliği, binalarda ortak anten kullanımı teşvik edilerek çözümlenmelidir. Kullanılacak ortak antenler mümkün olduğu kadar çatı sınırlarının içine çekilerek cadde seviyesinden görülmeleri engellenmelidir.
- Daha uzun vadede ise kent genelinde yapılacak altyapı çalışmalarıyla kablolu yayın sistemine geçilmeli ve anten kullanımları kademeli olarak yasaklanmalıdır.

6.2 Caddeye İlişkin Öneriler

6.2.1 Kent mobilyaları

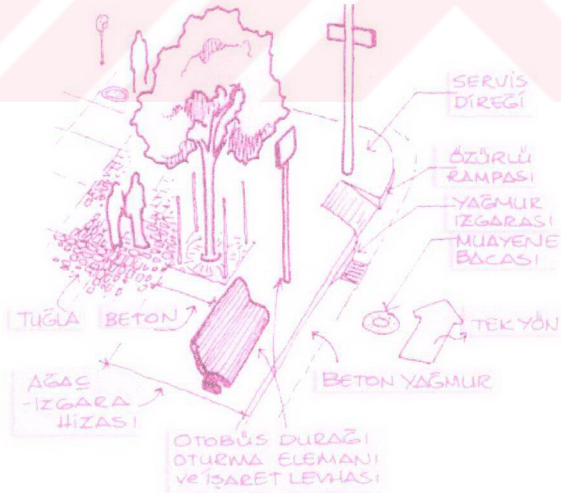
Atatürk caddesinde kullanılacak kent mobilyaları, aşağıdaki tasarım ölçütleri çerçevesinde seçilmeli veya tasarlanmalıdır:

1. İnsan ölçüleri ve hareket: İnsanın fiziksel ölçüleri ve hareket özellikleri her türlü kentsel mobilyanın tasarımı için en önemli belirleyicidir. Şekil 6.10, tasarım uygulamaları açısından en çok kullanılan temel insan boyutlarını göstermektedir.



Şekil 6.10 İnsan boyutları (Yenen vd., 1992)

2. Yasa ve yönetmelikler ile ilgili standartlar: Kentsel mobilyalar, yasa ve yönetmeliklerde konu ile ilgili maddelere uygunlukları açısından da irdelenmelidirler. Dış ülkelerde yaya için gerekli aydınlık düzeyleri, aydınlatma aygıtlarının yerleştirme yükseklikleri, ağaçların alt yapı ile ilgili olan tesislere uzaklığı, trafik sinyalizasyonu, işaret levhaları, tekerlekli sandalyeler için rampa eğimleri ve olması gereken yerleri, posta kutusu yükseklikleri, hatta çöp kutularının hacimlerine kadar standartlar getirilmiştir. Bu derecede standartlaşma, ülkemizde henüz geliştirilmemiştir, ve en kısa zamanda geliştirilmelidir.



Şekil 6.11 Yönetmelik standartları (Yenen vd., 1992)

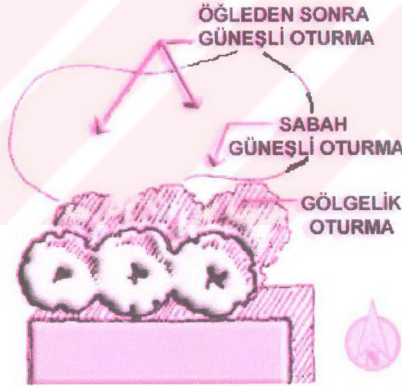
3. Seçim süreci : Kentsel mobilyaların tasarımında ya da üretilmiş olanların seçiminde göz önünde bulundurulacak etkenler;

- her bir ünitenin temin edilebilme kolaylığı,
- bakım gereksinimleri,
- ilk maliyet ve uzun dönemdeki maliyetleri,
- çözümün tasarım bütününe uygunluğu, gibi sıralanabilirler (Yenen vd.1992)

Cadde üzerinde uygun yerlere yerleştirilmesi öngörülen kentsel mobilyalar;

oturma birimleri :

- Ergonomik tasarımlara sahip, estetik öğeler olmalıdırlar.
- Rüzgar, gürültü vb. çevresel faktörler göz önünde bulundurularak yerleştirilmelidir. Sıcak yaz güneşinden ağaç gölgeleriyle korunabilecek şekilde konumlandırılmalıdırlar.



Şekil 6.12 İklimsel özelliklere göre oturma birimlerinin konumlandırılması

- Sağlam, drenaj problemi olmayan, kuru ve kaplı zemin üzerine yerleştirilmelidirler.
- Tek tek ve gelişigüzel serpiştirilmek yerine kendi aralarında ve hem de aydınlatma öğeleri, çiçeklikler ve çöp kutuları gibi diğer kentsel mobilyalarla gruplar oluşturacak biçimde düzenlenmelidirler.

- Sadece oturma eylemi için belli biçimlerde üretilen elemanlar olarak düşünülmemelidirler. Uygun olan yerlerde geniş basamak ve alçak duvar gibi elemanlarla da oturma ve dinlenme işlevi mümkün kılınabilir.
- Kısa süreli oturma eylemleri için (otobüs durakları vb.) arkalıksız olarak tasarlanabilir ya da seçilebilirler (Yenen vd., 1992).



Şekil 6.13 Oturma birimi örnekleri

Çöp kutuları :

- Çöp kutuları, otobüs durakları, büfeler gibi onlara en çok gereksinim duyulacak noktalara yerleştirilmelidir. Ağzına kadar dolu çöp kutularının ve yerlere taşmış çöplerin görüntüsüne engel olabilmek üzere bu öğeler hem sayıları hem de kapasiteleri açısından hesaplanıp yerleştirilmelidir.
- Hoş olmayacak bir görüntü oluşturmamaları ve göze batmamaları için bunlar oturma öğeleri, aydınlatma direkleri gibi diğer öğelerle gruplandırılmalı ya da düzenlemede tek başlarına yer almak yerine bir duvar, direk ya da parmaklık gibi daha büyük bir elemana monte edilmelidirler.
- Çöp kutuları ve bunların içindeki tel sepetler dayanıklı, çok bakım istemeyen, uygun drenajı içermemelidirler. Kapak hem yetişkinler hem de çocuklar için uygun yükseklikte olmalı ve çöpün kolay boşaltılmasına olanak sağlanmalıdır.
- Çöp kutuları için en çok kullanılan malzeme metal, ahşap, fiberglas, ve dökme betondur. Bir kentsel mekan düzenlemesinde bunlardan hangisinin seçileceği bunların maliyetine,

dayanıklılığına ve görüntülerine bağlıdır. Doğal ya da bitkisel peyzajın ağırlıkta olduğu rekreasyon alanlarında dökme beton üniteler uygun olmayabilir ancak Atatürk caddesi gibi sert yapının ağırlıkta olduğu düzenlemelerde hele beton döşeme alanlarının çokça kullanıldığı kentsel mekanlarda hem bunlarla uyum sağlama hem de dayanıklılık açısından dökme beton elemanlar diğerlerine kıyasla daha uygun olabilirler (Yenen vd., 1992).

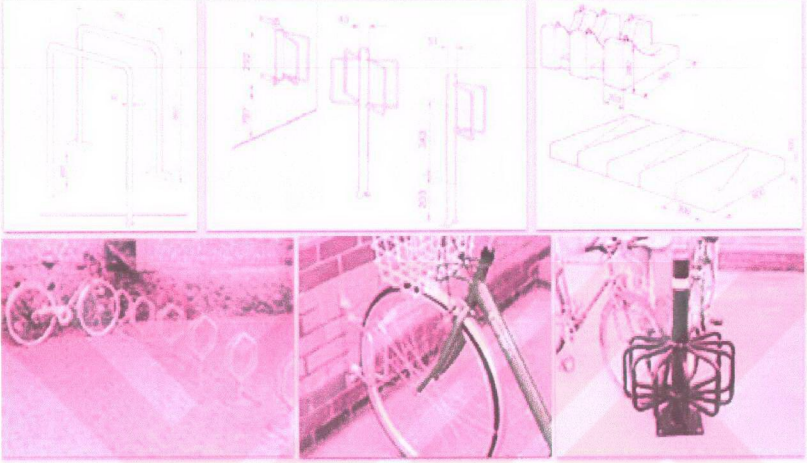


6.14 Çöp kutusu örnekleri

Bisiklet parkları:

- Bu öğeler kullanıcıların bisikletlerini bırakabilecekleri noktalarda hemen görülebilecek fakat görsel ve fiziksel açıdan çok belirgin engeller oluşturmayacak biçimde düzenlenmelidir.
- Bisiklet park öğeleri amaca uygun, düzenli ve görsel açıdan da hem dolu iken hem de kullanılmadığında iyi bir görüntü oluşturmalıdır. Bu öğeler duvarlar, ağaçlar, merdiven gibi daha egemen öğelerle birlikte düzenlendiğinde kentsel peyzaja daha iyi biçimde uyum sağlarlar. Bisiklet parklarının çevresinde uygun uygun genişlikte bir dolaşım alanı bırakılması gereklidir.

- Bisiklet parkları için akla gelen en basit çözüm döşemede tekerleğin gireceği kadar bir yarık oluşturulmasıdır. Bu hem yapım kolaylığı açısından, hem görüşü engelleyebilecek yükseltilere gerek göstermemesi açısından ve hem de bisiklet park edilmediği zaman yaya trafiği için döşemenin kesintisiz devamına olanak sağlaması açısından en uygun yoldur (Yenen vd., 1992).



Şekil 6.15 Bisiklet parkı örnekleri

Telefon kabinleri:

- Günümüzde telefonlar taşıyıcı üzerinde, duvara monte edilmiş ve kapalı kabin içinde olmak üzere üç temel biçimde kullanıma sunulmaktadır. Açık mekanlarda özellikle trafik gürültüsü nedeniyle telefon kabinlerinin kapalı hacimler biçiminde düzenlenmesi gerekmektedir. Ancak iklim açısından bakıldığında Alanya'da ki sıcak iklim kapalı hacimli telefon kabin kullanımını uygun kılmamaktadır. Bu yüzden açık tasarımlar kullanılmalıdır. Caddenin gürültü etkenini en aza indirmek için de telefonlar hemen araç yolu kenarına değil, kaldırımın en iç noktasına kadar çekilerek yerleştirilmelidirler.
- İnsan ölçeğine uygun ve hareket özürülerin de rahatlıkla kullanabileceği geniş telefon kabinleri kullanılmalıdır. Bunlar ayrıca tekerlekli sandalye kullanımı için uygun duruma getirilmektedir.

- Telefon kabinleri yaya sirkülasyonunun çok yoğun olduğu yerlerde gruplar halinde ve çok sayıda yerleştirilmelidirler. Bazı alanlarda taşıyıcı ayak üzerinde yerleştirilen telefonlar, normal insanların yanı sıra çocuk ve tekerlekli sandalye kullananların da yararlanabilmesi için optimum yükseklikte yapılabilirler. Örneğin 1.50 m. yüksekliğindeki bir telefon, hem tekerlekli sandalye hem de hafifçe eğilerek normal insanlar tarafından kullanılabilirler (Yenen vd., 1992).

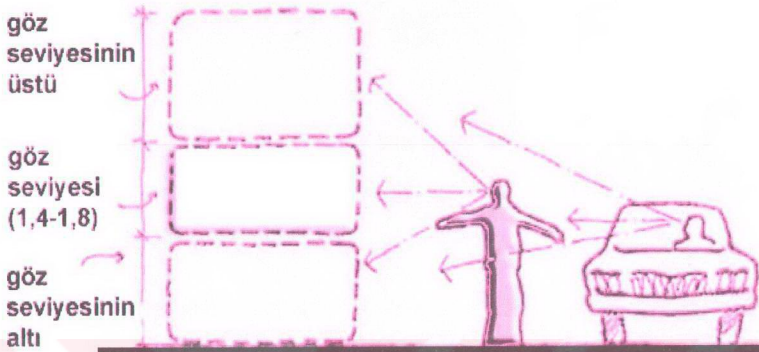


Şekil 6.16 Telefon kabini örnekleri

İşaret ve bilgi levhaları:

- İşaret ve bilgi levhaları kent görünümünde daha çarpıcı fakat daha az karmaşık olmalıdır. Bunun için levhalar amaçlarına uygun tutarlı gruplar oluşturacak şekilde bir araya getirilmelidirler.
- İşaretlerin yerleştirilmesinde maksimum görülebilirlik ve açıklık tüm düzen içinde başta gelmelidir. Hiçbir işaret kendisine eşdeğerde olan başka bir işarete yönelik ilgiyi dağıtmamalı ve anlaşılması güç olmamalıdır.

- İşaretlerin yükseklikleri birbiri ile tutarlı olmalı ve çok gerekmedikçe farklılık göstermemelidir. Yayalar için olan işaret levhaları ayakta duran bir insanın göz seviyesinde olmalıdır (Şekil 6.17), (Yenen vd., 1992).



Şekil 6.17 Bilgi ve işaret levhalarının göz seviyesi ile ilgili durumları (Yenen vd., 1992)



Şekil 6.18 Bilgi ve işaret levhaları örnekleri

Aydınlatma aygıtları:

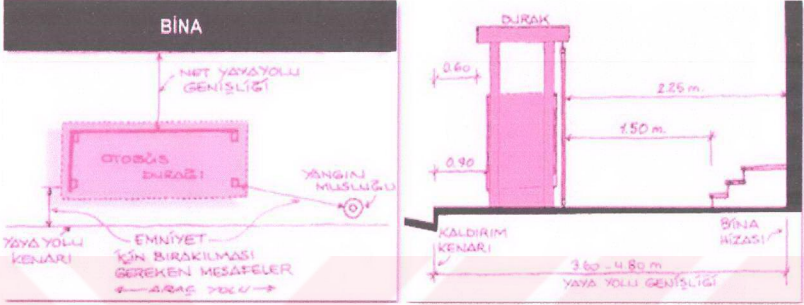
- Aydınlatma elemanları kentsel mekanda yolların karakterine etki eden en belirgin öğelerdir. Yol aydınlatmasının işlevi araçların ve yayaların emniyetle hareketi, kamu düzeninin ve emniyeti sağlama yardım ve kentsel görüntüyü aydınlatmak olarak sıralanabilir. Aydınlatma direklerinin yüksekliği, aralığı, ve aydınlatma tipi bu işlevlere uygun olarak seçilmelidir.
- Aydınlatma elemanının seçimi ve yerleştirilmesi hem gece hem gündüz göze hoş görünecek biçimde olmalıdır. Direkler yakınlarındaki yapılarla, lambalar ise üzerlerine monte edildikleri direklere ölçülü olmalıdır (Yenen vd., 1992).



Şekil 6.19 Kentsel aydınlatma elemanı örnekleri

Toplu taşıma durakları:

- Otobüs durakları kavşak noktalarından uygun bir uzaklıktan önce ya da sonra düzenlenmelidir. Durak ve durak işareti arasında, araç park etme yasağı olmayan yerlerde 3 m., araç park etme yasağı olan yerlerde ise 1.5 m. olmalıdır. Durakla herhangi bir yangın musluğu arasında 4.5 m. mesafe bırakılmalıdır (Yenen vd., 1992).



Şekil 6.20 Durakların konumlandırılması (Yenen vd., 1992)



Şekil 6.21 Toplu taşıma durağı örnekleri

6.2.2 Yaya ve Araç Yolları

- Kent merkezinde ulaşım bölgelerinin düz zeminlerde olması bisiklet kullanımını cazip hale getirmektedir. Fakat bisiklet kullanıcılarının yaya ve araç trafiğini olumsuz yönde etkilememeleri için ayrılmış bir aksa gereksinimi vardır. Bu durum, araç yolunda veya yaya yolunda işaretlenmiş bir şeritle çözülebilecektir. Tek şeritli bir bisiklet yolunun genişliği minimum 1,5 m. olmalıdır. Bisiklet yolu araç yolu içerisinde düşünülüyorsa ayırıcı olarak fosforlu şeritler veya bordür kullanılabilir. Yaya yolu içerisinde düşünülüyorsa da döşeme farklılığının yanı sıra bordür, bitki parterleri, beton babalar vb. gibi ayırıcılar kullanılabilir.
- Bu yoğunluktaki ve genişliği değiştirilemeyecek caddelerde, özellikle araç yolunun genişletilmesi veya ek şeritlere ihtiyaç duyulması (örneğin bisiklet yolu gibi) durumunda, dükkan önlerindeki tezgah ve vitrin taşmalarının işgal ettiği alanların büyük önemi vardır. Bu sebepten dolayı dükkan önlerindeki taşmış kullanım, mümkün olduğu kadar azaltılmalı hatta mümkünse tamamen yasaklanmalıdır. Ancak istisna olarak cadde üzerinde yiyecek içeceklerle ilgili ticaret birimlerinin yoğun olduğu bölgelerde bina saçak genişliği kadar bir açık hava oturma alanına müsaade edilebilir.
- Bir yerleşim biriminde yoğunluk ve fonksiyon açısından önem arz eden bir caddede; aksın sürekliliğinin yanı sıra bu aksta kullanılacak döşeme malzemelerinin uyumu (materyal, renk ve doku açısından), kent mobilyalarının uyumu, işaret levhaları ve diğer donatı elemanlarının uyumu hatta kullanılacak bitkilerin uyumu dahi önem arz etmektedir. Bu uyum ve sürekliliğe önem verilmediği takdirde caddenin başlangıç ve bitiş noktalarını algılamak dahi zor olacaktır.
- Yukarıda bahsettiğimiz öğelerin uyumu göz önünde bulundurulurken bunların sürekliliğini engelleyecek materyallerde bir düzen çerçevesinde düşünülmelidir. Örneğin yaya yolları üzerinde bulunan alt yapı uzantıları (elektrik trafoları, telefon kabinleri, doğalgaz, itfaiye vanası, vb.) mümkünse kör noktalara denk gelen fonksiyonsuz alanlara denk getirilmelidir.
- Caddenin iki yanını oldukça işgal etmiş elektrik ve telefon direkleri cadde silüetini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumu engellemek yeraltı hatlarıyla mümkün olabilir. Yeraltında yapılacak bu uygulama esnasında, bunun üzerine kullanılacak kaplama malzemesi dökme-stabil malzemeler yerine parçalı malzemelerden oluşmalıdır. Bu şekilde yapılmış bir uygulamada hat üzerinde yapılacak bakım ve onarım çalışması sonrasında zeminin önceki haline getirilmesi daha kolay olacaktır.

- Kent mekanlarında özürli kimselerin de bağımsız bir şekilde yaşamlarını sürdürebilmeleri sağlanmalıdır. Caddede alınacak önlem ve yapılacak düzenlemeler ile bu kimselerin özgür ve güvenli bir şekilde sirkülasyonları sağlanmalıdır. Bu konuda yapılması gereken bazı önerileri ek 16'da verilmiştir.

6.2.3 Bitkilendirme

- Bitkilendirme bir caddede her ne kadar çok üzerinde durulmasa da önemli bir unsurdur. Bir caddede bitkilendirme toz emici, hava ve gürültü kirliliğini engelleyici fonksiyonlarının yanı sıra, aks vurgulanmasında da önem taşır.
- Bitki türleri seçilirken bitkilerin formları, şimdiki ve gelecekteki boyutları, toz emici olması, hava ve zemin kirliliğine karşı dayanıklı olması göz önünde bulundurulmalıdır. Buna uygun bir örnek liste ek 17'de bulunmaktadır. Bu örnek liste içerisinde bölgenin iklim ve toprak koşullarına uygun türlerin seçilmesi de önem taşımaktadır.
- Caddenin iki yanındaki sıralı grup ağaçlandırmasına alle ağaçlandırması denilmektedir. Alle bitkilendirmesinin amacı aksın vurgulanması ve araç kullanıcılarının dikkatini dağıtmamasıdır. Alle bitkisi olarak kullanılacak türlerin belli seviyeye kadar dalsız, düz ve uzun gövdeli olması bitkinin büyüme sürecinde çevreye engel teşkil etmemesi açısından önemlidir.
- Yapılacak bitkilendirmenin yol üzerindeki işaret levhalarını, trafik lambaları ve diğer uyarı işaretlerini engellememesi için gelecekte alacağı form ve boyutlar önceden düşünülmelidir.
- Orta refüjlerde çalılarla yapılan sık bir bitkilendirme özellikle geceleri karşılıklı iki aracın birbirlerinin ışıklarından etkilenmesini engellemesi açısından önemlidir. Aynı zamanda yayaların yaya geçitleri haricinde karşıdan karşıya geçmemeleri açısından da engel teşkil etmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir husus, kavşak ve diğer yol birleşmelerine yaklaşıldıkça, bu sık bitkilendirmenin seyreltilmesi veya tamamen boş bırakılması gereğidir. Araç kullanıcısı bu bölgelerde yolun her köşesini açık bir şekilde görmelidir. Bunun düşünülmediği bir çok kavşak tehlikeli veya tehlikesiz bir çok trafik kazasına sebep olmaktadır.
- Yaya yollarında geniş tepe tacı yapan yapraklı ağaçlarla yapılacak bir alle ağaçlandırması hem yayalar hem de bina sakinleri açısından çok faydalı olacaktır.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Ülkemizde teknolojik ve endüstriyel gelişimlerin sonucu olarak hızla büyüyen yerleşim birimlerinin, plansız ve kaçak yapılaşmaların önüne geçilememesinden dolayı, birbirine benzeyen, kimliksiz kentlere dönüştüklerini görmekteyiz (Bölüm 2.2). Bu çarpık kentleşme süreci günümüzde de hızlanarak devam etmektedir.

Ülke ekonomilerine en çok girdi sağlayan sektörlerden biri olan ‘Turizm’ i de bir bacasız endüstri kolu olarak nitelendirirsek, bu sektörün kentlerin sosyo-kültürel ve fiziksel gelişim sürecine direkt etkisi olduğu gözlenmektedir (Bölüm 5.1). 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Yasası ile ülkemizde büyük bir gelişme gösteren turizm sektörünün kentsel gelişimlere etkilerini ve bu konuda yapılması gerekenleri eski TYD (Turizm Yatırımcıları Derneği) başkanı Barlas Küntay şöyle değerlendirmektedir;

“ Türkiye’de turizmin bu kısa zaman dilimi içindeki gelişimi fiziki planlama ve işletmecilik konularında dar boğazlar yaratmıştır. Özellikle kıyı bölgelerindeki turizm yatırımlarının artması ile bölgenin ekonomik gelişmesi hızlanmış, ancak o ölçüde de düzensiz ve plansız bir yerleşme düzeni oluşmuştur. Bazı bölgelerin aşırı yoğunluk kazanması ile doğal zenginliklerin ve çevrenin bozulmasına yol açmıştır.

Özellikle otantik bir görünümü ve yaşantısı olan ve yabancı turistler tarafından ziyaret edilen yöreler giderek ticari işletmelerin yer aldığı çarşılar haline gelmektedir. Önceleri turistlere tarla çiçekleri sunan çocuklar, sonradan zorla kartpostal ve lokum satan kişiliğe bürünmektedir. Turizm kendi iç çelişkileri ile karşı karşıya gelmekte ve bu durum giderek zarar verici bir hal almaktadır.

Mevcut çevre düzeni planları, son yılların deneyim ve birikimleri ile yeniden oluşturulmalıdır. Alan kullanımları, çevre faktörleri göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Belediye sınırları içerisinde kalan turizm yatırımları, belediyeler için bir rant kaynağı olmakta ve çeşitli yollar ile yatırımcıdan belediyeye katkı gündeme gelmektedir. Tabii ki tesisin, yer aldığı yerel yönetime, olanakları çerçevesinde yardımcı olunacaktır, ancak yatırımcının gücü üstündeki zorlamalar tesislerin rantabilitesini dahi etkilemektedir.

Yeterli bir alt yapıya sahip olmayan kıyı belediyeleri, üst üste gereksiz ve siyasi amaç taşıyan yatırımlar yapmakta, bu nedenle plansız bir büyüme içinde çaresiz kalmaktadırlar. Böylece belediye hizmetleri aksadığı gibi, turistik tesisler için de olumsuz sonuçlar doğmaktadır.”

Bu değerlendirmeden de anlaşılacağı gibi ekonomik anlamda ülkeye bir çok getirisi olan turizmin, plansız geliştiği takdirde doğal kaynaklar, tarihi doku ve kültürel özellikler gibi götürüleri olacağı da açıktır (Bölüm 5.1).

Ülkemizde turizmin bu etkilerinin en çok ve en uzun süreli görüldüğü kentlerden biri Alanya'dır. Alanya'da 1980 yılında önem kazanan turizm olgusu 1989 yılında kentin doğusunun ve batısının Turizm Teşvik Kanunun sağladığı olanaklarla turizm merkezi ilan edilmesi ile hız kazanmıştır. Alanya kumsallar, tabiat ve tarihi değerler yönünden önemli bir turizm merkezi konumundadır. Turizmin bu bölgedeki gelişimi sadece ekonomik yönden ele alındığından konaklama tesislerinin planlama ilkelerine dikkat edilmemiştir. Çünkü konaklama tesislerinde ekonomik girdiyle orantılı olan yatak kapasiteleri önemsenmiştir. Ayrıca Alanya'da turizmin gelişimi ile birlikte iş potansiyelinin artmasıyla kente göçün yaşanması sonucunda konut alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu, kentin büyümesi yönünde bir etki olmakla birlikte gerekli planlamaların uygulanmaması ile kent sağlıklı yapılaşmaya maruz kalmıştır (Soyak, 2002).

Plansız büyümenin Alanya'ya daha alt ölçekli etkilerinden biri de kent estetiğinin bozulmasıdır. Alanya'da ilkesiz kent gelişimi sonucunda oluşan sokak-cadde dokularından başlayarak, bu caddelere bakan yapıların mimari formları, cephe özellikleri (oran, ritim, renk, yükseklik vb.), caddelerdeki yaya ve araç yolu ilişkileri, kentsel mobilyalar, bitkilendirme gibi etkenlere dikkat edilmeden gelişigüzel bir yapılaşma sonucunda kent estetiğinden yoksun mekanlar ortaya çıkmıştır.

Bu tezde turizm olgusu paralelinde gelişen Alanya kentinin üst ölçekli kentsel sorunları doğrultusunda daha detaya inilerek bu sorunların kent estetiğine olan olumsuz yansımaları irdelenmiştir. Kentin merkez bölgesi olması ve yoğun bir ticari aks olması açısından çalışma alanı Atatürk caddesinin bir bölümü olarak belirlenmiştir. Atatürk caddesinde yapılan tespit ve gözlemler sonucunda ortaya çıkan sorunlar şu başlıklar altında toplanmıştır:

1- Atatürk caddesindeki binalara ilişkin sorunlar

- Genel mimari karaktere ilişkin sorunlar
- Caddeye bakan bina cephelerine ilişkin sorunlar

2- Atatürk caddesindeki kentsel peyzaj öğelerine ilişkin sorunlar

- Kent mobilyaları
- Yaya ve araç yolları
- Bitkilendirme

Çalışma alanı Atatürk caddesinde tespit edilen bu sorunlar aslında kentin her caddesinde, her mekanında çoğuna rastlanabilecek sorunlardır. Hatta sadece Alanya değil, aynı sebeplerden dolayı plansız yapılaşarak kimliksizleşmeye yüz tutmuş her kentte karşılaşılabilecek sorunlardır. Bu sebepten dolayı sorunlar için sunulan çözüm önerileri de bu kentlerde yapılacak kentsel tasarım çalışmalarına bir altlık olarak kabul edilip değerlendirilebilir. Tespit edilen sorun başlıkları çerçevesinde kent estetiği ile ilgili çözüm önerilerini şu şekilde özetlemek mümkündür:

Binalara ilişkin;

- Yeni yapılaşmalarda mevcut dokunun cephe oranlarına uyum gösterilmelidir.
- Cephelerde farklı renk kullanımları teşvik edilmelidir.
- Cephelerdeki tanıtıcı levhalar içerik, malzeme, ölçek, renk ve yerleştirme açısından yeniden ele alınarak düzenlenmelidirler.
- Zemin kottaki dükkan önleri ve vitrinler tabela özellikleri, tente-gölgelik öğeleri, sokağa taşma mesafeleri, komşu dükkan ile uyum gibi özellikler çerçevesinde yeniden düzenlenmelidirler.
- Cephe estetiğini bozan güneş paneli, klima cihazı, anten gibi elemanlar, gizlemek veya tamamen kaldırmak suretiyle yeniden ele alınmalıdırlar.

Caddeye ilişkin;

- Kullanılacak kentsel mobilyalar, insan ölçüleri ve hareket, yasa ve yönetmelikler ile ilgili standartlar ve seçim süreci gibi tasarım ölçütleri çerçevesinde tasarlanmalı ya da seçilmelidir.
- Kentsel mobilyalar tekil değil bütüncül bir yaklaşımla tasarlanmalı ya da seçilmelidirler. Mobilyalar arasında tasarım bütünlüğü sağlanmalıdır.
- Kentsel mobilyalar ergonomik, fonksiyonel ve kolay ulaşılabilir olmalıdırlar.

- Yaya ve araç yollarında uygulanması gereken standart mesafelere dikkat edilmelidir (minimum araç yolu, bisiklet yolu vb.).
- Caddedeki dükkanların kaldırırma taşmaları ve çeşitli altyapı elemanlarının (elektrik direkleri, telefon ve elektrik kutuları gibi) konumlandırmaları yaya sirkülasyonunu engellemeyecek şekilde yeniden ele alınmalıdır.
- Caddede bisiklet kullanımı teşvik edilmeli ve bu doğrultuda bisiklet yolu için altyapı çalışmaları yapılmalıdır.
- Caddede yapılan bitkilendirme iklim ve toprak özelliklerine uygun olarak yapılmalıdır.
- Yapılan bitkilendirme gerekli bölgelerdeki (kavşak, yaya geçitleri vb.) yaya ve araç görüşünü engellemeyecek şekilde düzenlenmelidir.

Kent estetiğinin hızla bozulmaya devam ettiği ülkemiz kentlerinde görsel ve işlevsel zenginliği sağlamak, planlama aşamasına kentsel tasarım boyutunun da katılmasıyla olanaklı hale gelir. Bu katılım kentsel tasarım kılavuzlarıyla sağlanabilmektedir. Yurt dışında kentsel tasarıma katkı açısından uzun yıllardır kullanılan bir yöntem olan bu kılavuzlar, hukuki alt yapıları sağlanarak kanunlarla da desteklenmektedir (Bölüm 3.1). Ülkemizde de kentsel tasarım kılavuzlarının hazırlanması ve uygulanması teşvik edilmelidir. Bu noktada en önemli görev yerel yönetimlere düşmektedir. Yerel yönetimler kendi hazırlayacakları yada bu konuda tecrübeli ekiplere hazırlatacağı kentsel tasarım kılavuzlarını her anlamda desteklemeli ve bu çalışmaların uygulama aşamasındaki hukuki alt yapısını da oluşturmalarıdır.

Bu tez kapsamında yapılan analiz çalışmaları, oluşturulan sorun başlıkları ve sunulan öneriler Alanya kenti ve bu karakterde gelişmekte olan diğer kentlerimiz için hazırlanması gereken kentsel tasarım kılavuzlarına altlık olabilecek, sınırlı bir ön çalışma olarak değerlendirilebilir.

KAYNAKLAR

- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., (1977), A Pattern Language (Towns, Buildings and Constructions), Oxford University Press, New York
- ALSAV, (1996), Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri, Alanya Belediye Kültür Sanat ve Turizm Vakfı
- ALTSO, (1999), Alanya Ekonomik Rapor, Alanya Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları
- Aydınlı, S., (1993), Mimarlıkta Estetik Değerler, İ.T. . Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi
- Aygün, T., (1990), Kent Merkezlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T. . Mimarlık Fakültesi
- Bamyacı, H., (1988), Alanya'da Turizmin Gelişmesi ve Problemleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Banerjee, T., Southwork, M., (1991), City Sense and City Design-Writings and Projects of Kevin Lynch, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, London
- Cimcoz, A., (1991), Mimaride Estetik, Dokuz Eylül Üniversitesi M hendislik-Mimarlık Fakültesi Yayınları No:211
- City Council of Spokane, (2000), City of Spokane Downtown Design Guidelines
- Demirel, M., (1997), Alanya'da Turizm, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Development Services Center, (1997), Urban Design Guidelines & Standarts, City of Las Vegas
- Downtown Small Area Work Group, (1998), Design Guidelines: Downtown Chapel Hill
- Early, J., Lunts, C.D., Stringer, C.G., (1994), Rebuilding The City-A Guide To Development in Hulme, Hulme Regeneration Ltd., Manchester
- Erkan, N., (1996),  evre Psikolojisi Bağlamında  evresel İmaj ve Beşiktaş  rneėi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Giritlioğlu, C., (1998), Şehirs l Mekan  ėeleri Tasarımı 1, İstanbul Teknik Üniversitesi. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul
- Hacıkura, N., (2000), Alanya'da Müftüoėlu Evi Restorasyon Projesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Kocakuşak, S., (1993), Alanya'da Kentleşme-Turizm ve Sorunları, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Konyalı, İ.H., (1946), Alanya Tarihi-Turistik Kılavuz, Ayaydın Basımevi, İstanbul

Leeds City Centre Management, (2001), City Centre Street Style, Leeds City Council

Lloyd, S., Rice, S.V., (1989), Alanya, Türk Tarih Kurumu, Ankara

Lynch, K., (1960), The Image of The City, Technology Press, Cambridge

Manisa, K., (2001), Türkiye'deki Turizm Olgusu Çerçevesinde Alanya'nın Fiziksel ve Kentsel Sorunlarına İlişkin Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

MOAT (1995) Alanya'nın Geleceği Seminerleri, Mimarlar Odası Alanya Temsilciliği Yayını, Alanya

Rasmussen, S.E., (1994), Yaşanan Mimari, Remzi Kitabevi, İstanbul

Smales, L., (1988), Birmingham Central Office Area – A Role for Urban Design

Soyak, C., (2002), Turizm İşlevinin Yoğunluk Kazandığı Kentlerde Açık Alan Oluşumu, Kullanımı ve Alanya Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Şener, H., (1977), Geleneksel Konutların Onarım Yenileme Çalışmalarına İhtiyaçsal Değerlendirme Yolu ile Bir Yaklaşım, Doktora Tezi, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi

Şentürer, A., (1995), Mimaride Estetik Olgusu; 'bağımsız-değişmez' ve 'bağımsız-değişken' Özellikler Açısından Kavramsal, Kuramsal ve Deneysel bir İnceleme, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi

Turgut, A., Işık, M., Günal, İ., Berçin, N., Taylan, B., Çobanoğlu, İ., Akpınar, S. ve Oflaz, H., (1996), Alanya İmar Planı Araştırma Raporu, Promer Planlama

Türkiye'de 19. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu, İstanbul (1996), Sürdürülebilir Turizm: Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, MSÜ Şehir Bölge Planlama Bölümü Yayını

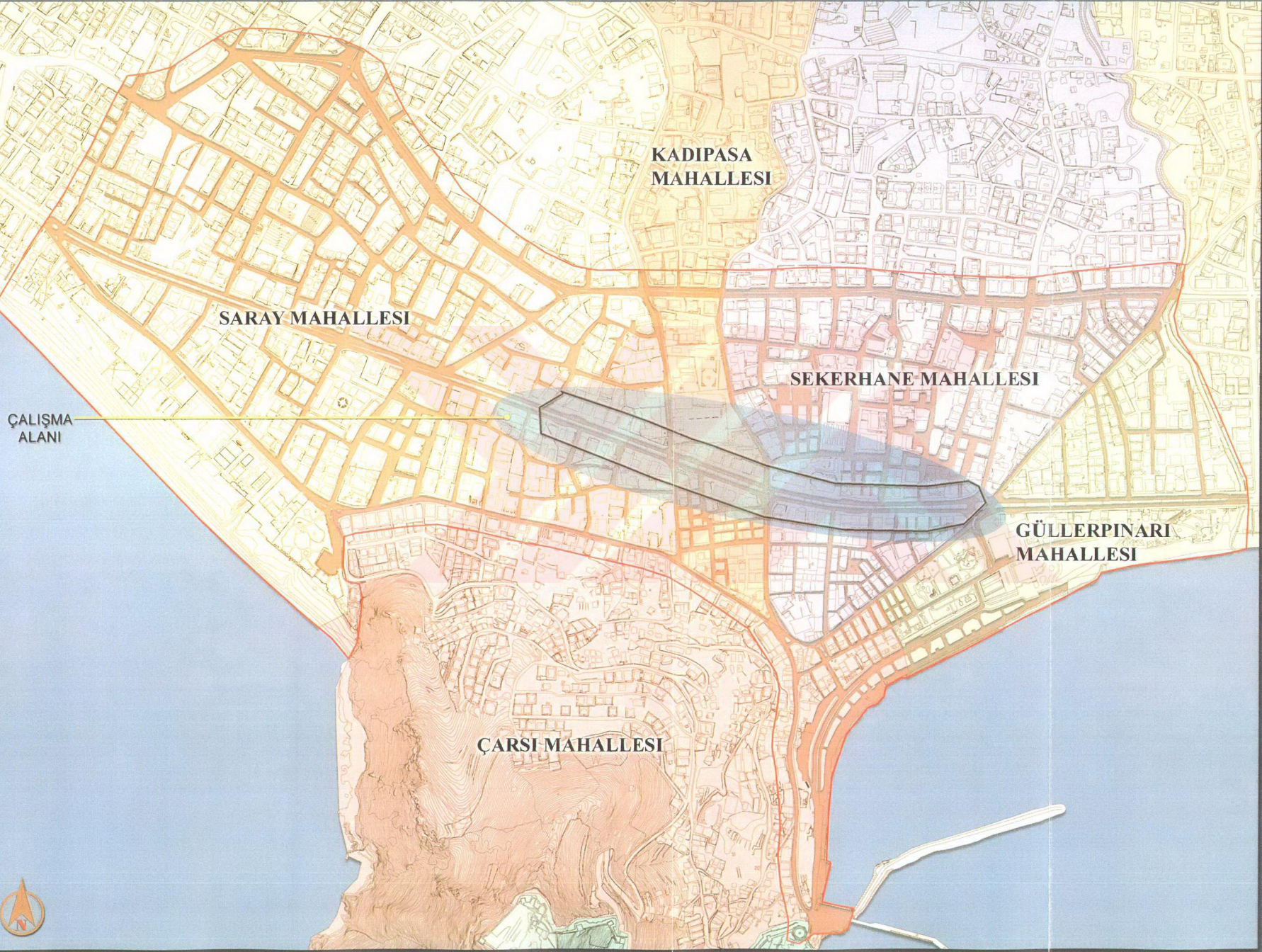
Yenen, Z., Tunbiş, M., Şerefhanoglu, M., Ünal, Y., Baytin, Ç., Çivi, Ç., Kahraman A. Ve Yaren. B. F., (1992) , İstanbul Kentsel Tasarım Kılavuzu, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayını

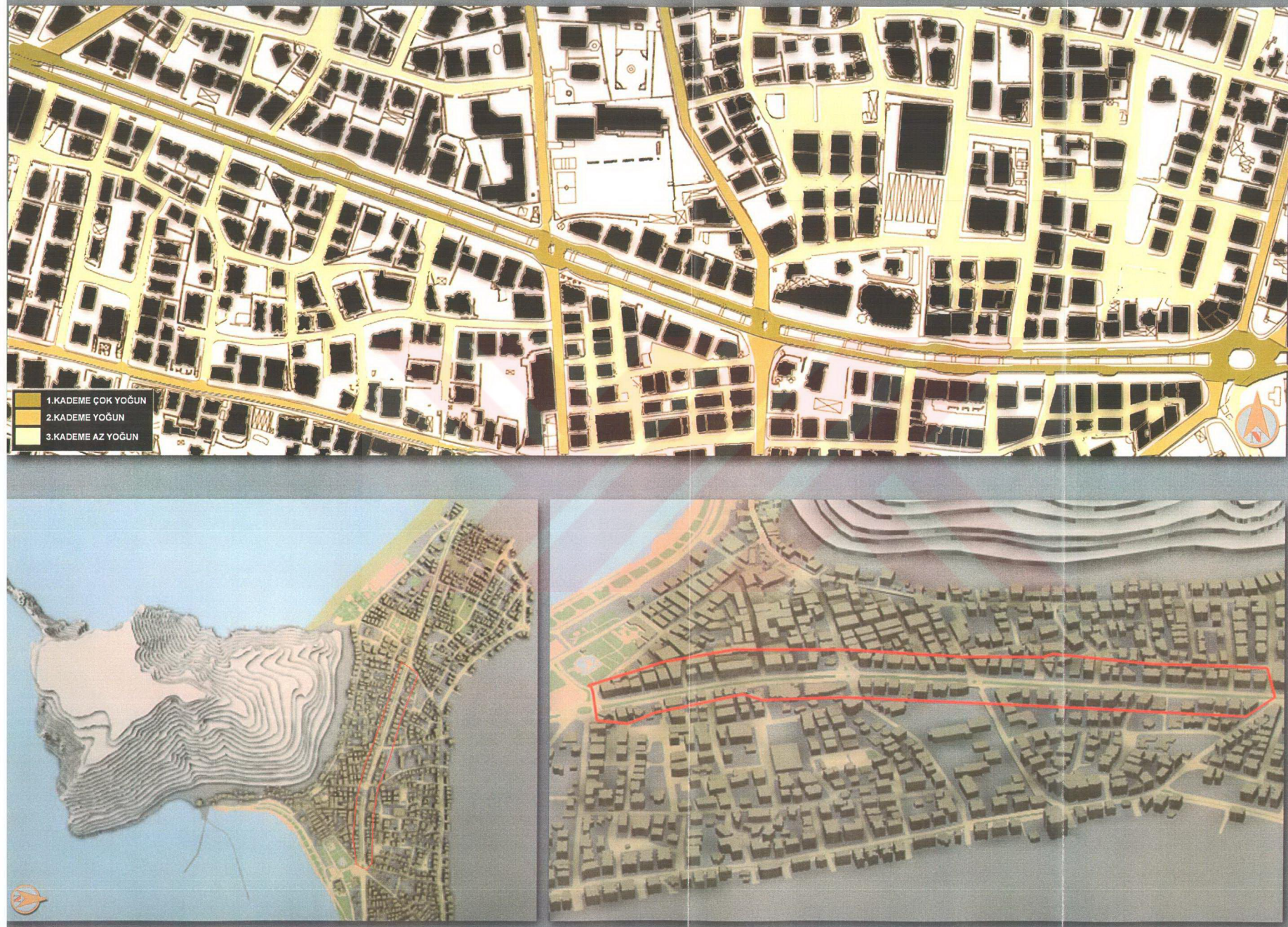
Yetkin, H., (1997), Düünden Bugüne Alanya, Seçil Ofset Basımevi, Alanya

EKLER

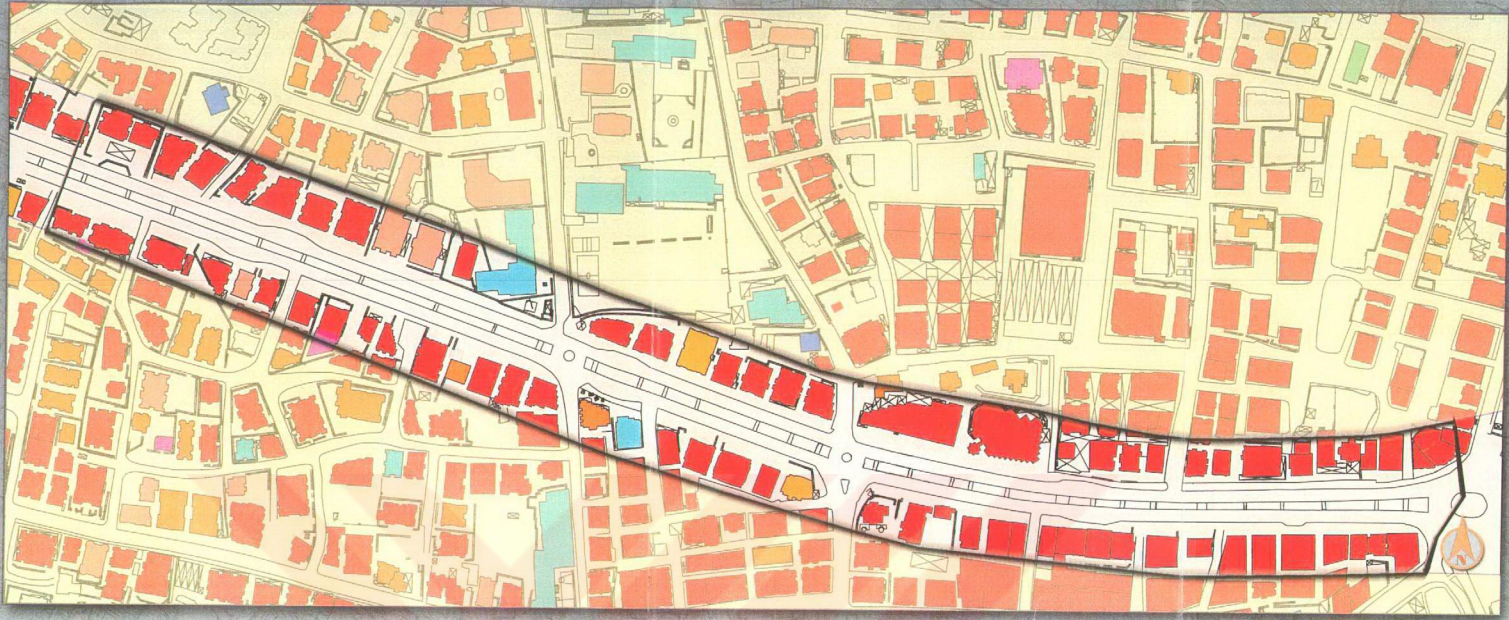
Ek 1	Alanya'da Ulaşım Ağı ve Çalışma Alanı Sınırları.....	140
Ek 2	Çalışma Alanındaki Yapı Yoğunluğu ve Ulaşım Kademelenmesi	141
Ek 3	Atatürk Caddesi ve Çevresi Zemin Kat ve Birinci Kat Kullanım Fonksiyonları	142
Ek 4	Atatürk Caddesi ve Çevresi Kat Adedi ve Mülkiyet Durumu Analizleri.....	143
Ek 5	Çalışma Alanındaki Binaların Kodlama Paftası	144
Ek 6	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 1	145
Ek 7	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 2	146
Ek 8	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 3	147
Ek 9	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 4	148
Ek 10	Çalışma Alanı Fotoğraf Paftası - 5	149
Ek 11	Atatürk Caddesinin Mevcut Silüetleri ve Cadde Dolu-Boş Oranları	150
Ek 12	Karşıtlık ve Renk Düzenleri.....	151
Ek 13	Cephelerde Renk Kullanımı Önerileri.....	152
Ek 14	Örnek Bir Bölgenin Mevcut Durumu ve Öneri Planı - a.....	153
Ek 15	Örnek Bir Bölgenin Öneri Kesit ve Silüeti - b.....	154
Ek 16	Özürlü Kimseler İçin Caddede Alınacak Önlemler	155
Ek 17	Çalışma Alanında Kullanılabilecek Bitki Listesi.....	156



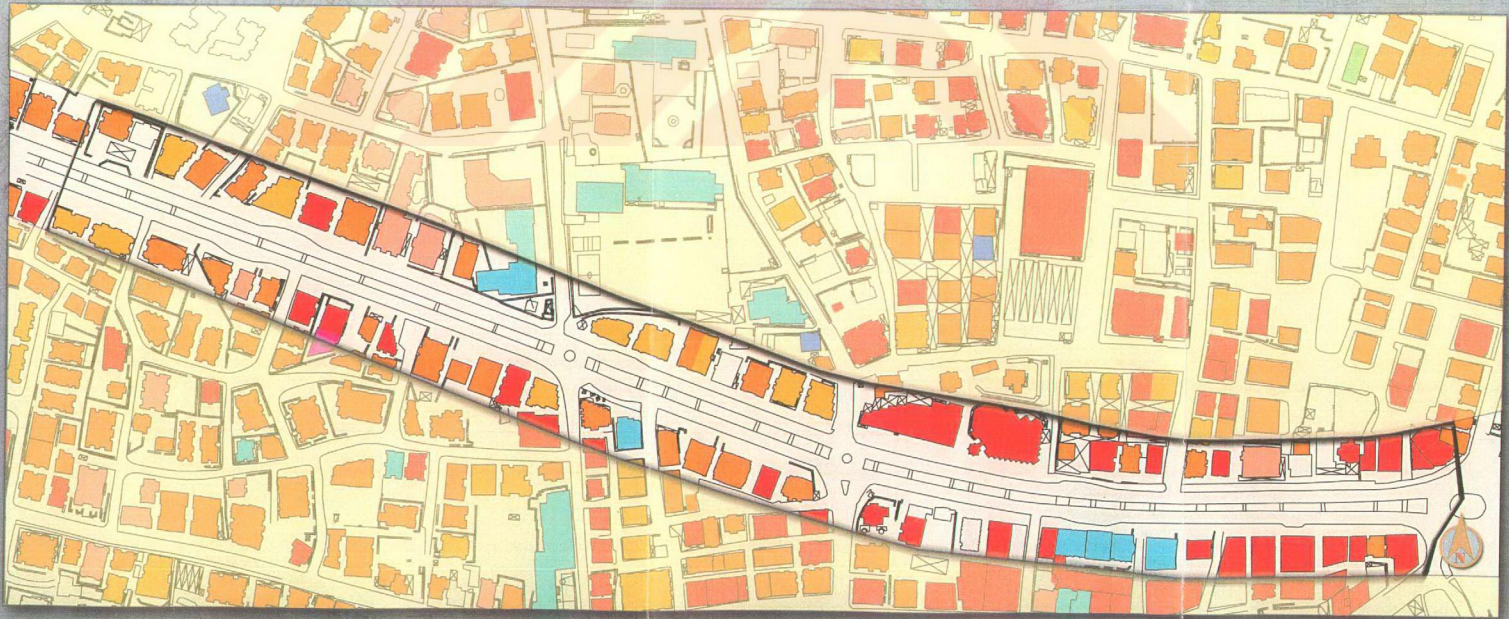




- KONAKLAMA
- KONUT
- KONUT + TİCARET
- TİCARET
- DİNİ YAPI
- EĞİTİM
- RESMİ KURUM
- SAĞLIK
- DEPO
- BOŞ



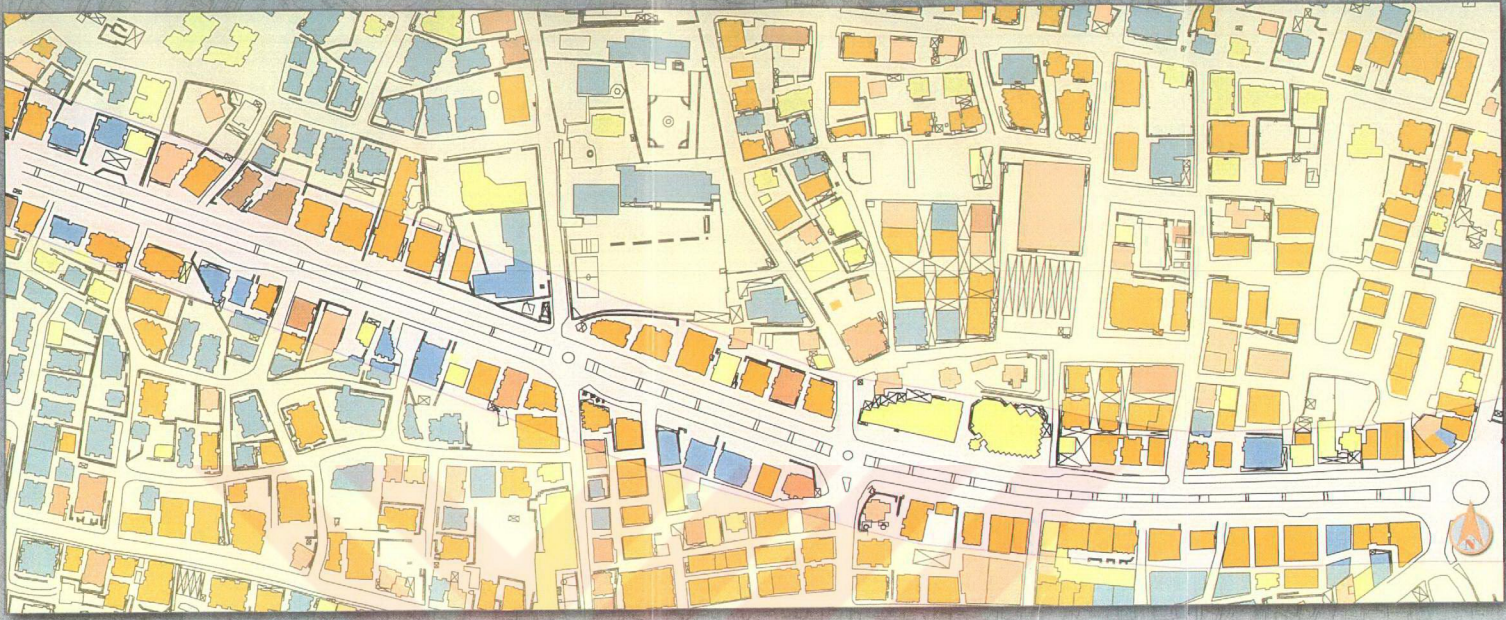
ZEMİN KAT KULLANIM FONKSİYONU



BİRİNCİ KAT KULLANIM FONKSİYONU

KAT ADETI ANALİZLERİ

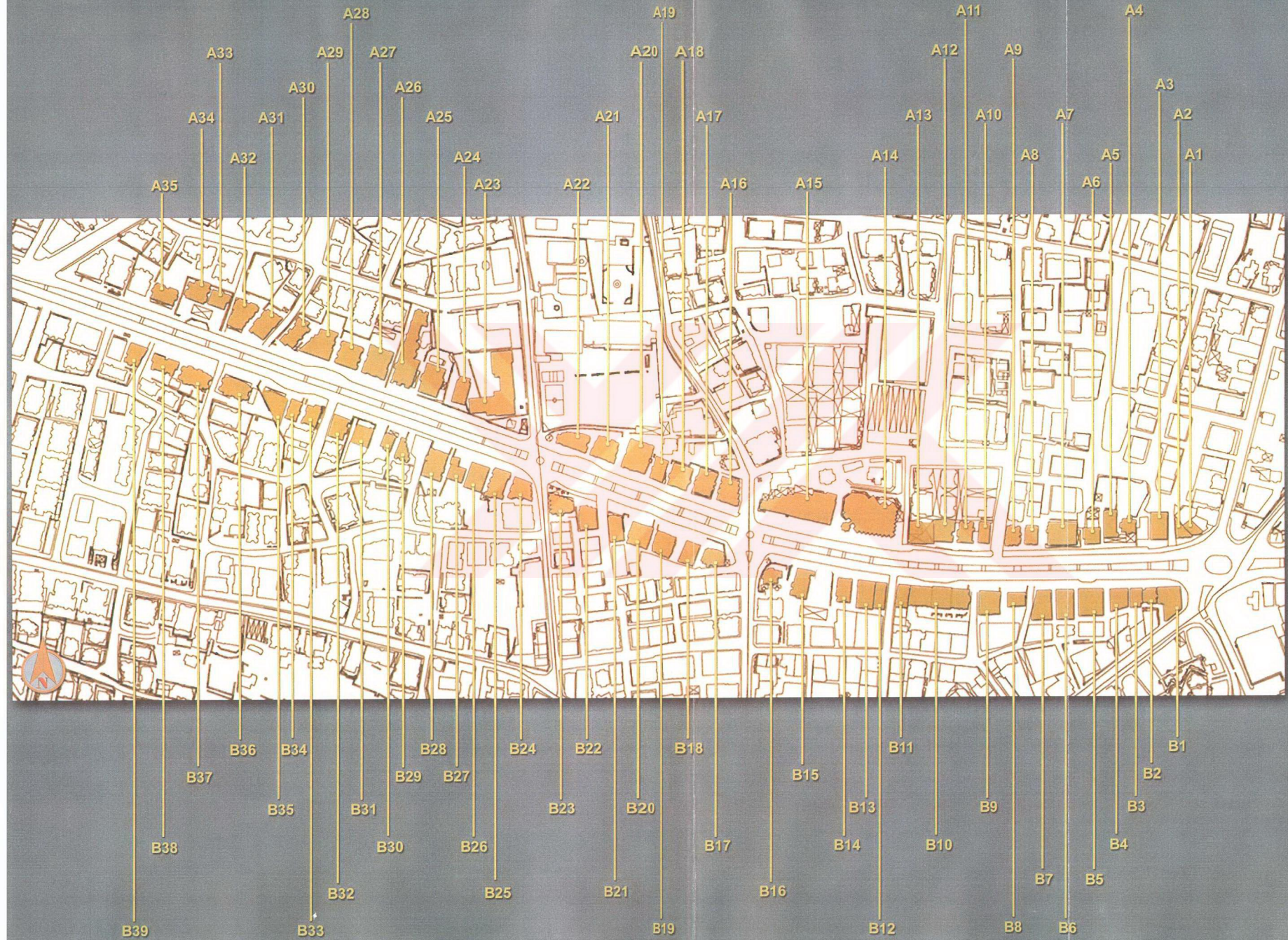
- 1 KATLI
- 2 KATLI
- 3 KATLI
- 4 KATLI
- 5 KATLI
- 6 KATLI



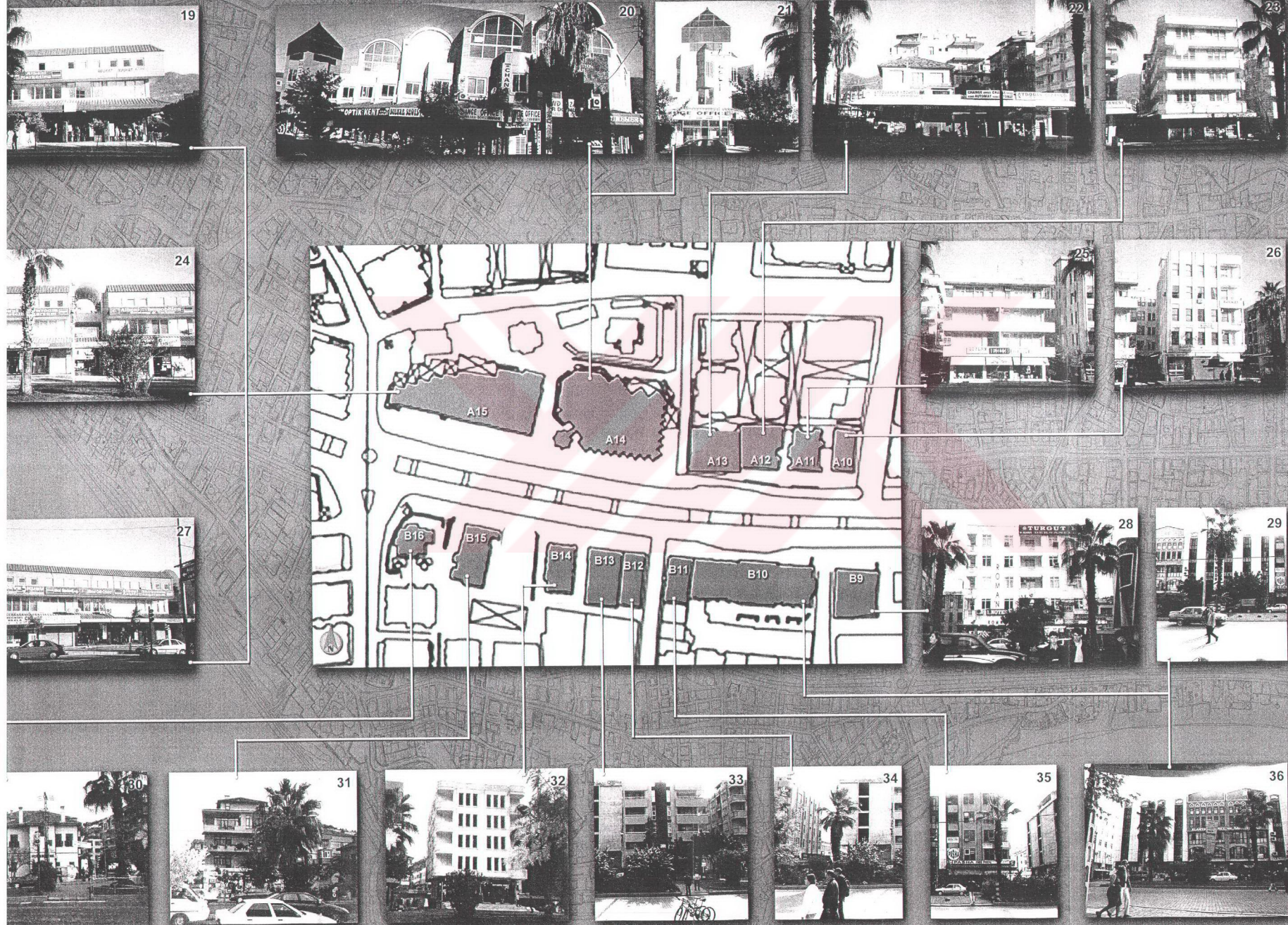
MÜLKİYET DURUMU ANALİZLERİ

- ÖZEL
- KAMU





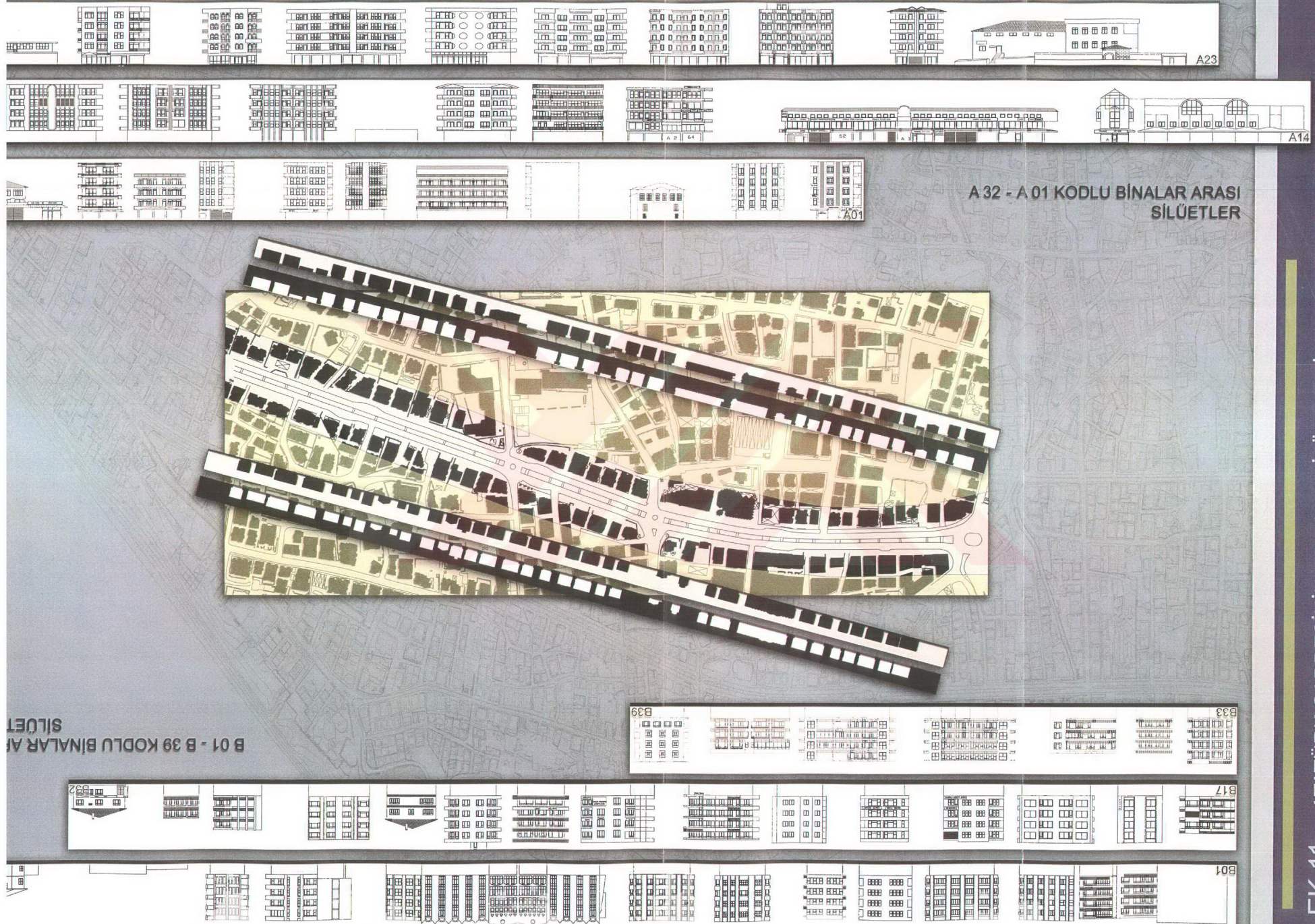












KARŞITLIK

yanılanmış bir görme alanının, değişik bölümlerinin göze gelen ışığın azlık - çokluk ya da renksel itelik açısından ayırım göstermemesi durumunda, örsel algılamadan söz etmek olanaklı değildir. Çünkü insanlar, içinde bulundukları ortamları, özdeksel aralıkları, görme alanındaki yüzey parçaları arasındaki renk ya da açıklık - koyuluk ayrımları ile algılar. Bir başka deyişle, ancak görme alanında, bir takım renk ya da açıklık - koyuluk karşıtıllıkları olması durumunda, bakılan alanın insan üzerinde belli bir anlamı ve etkisi olur. Bu nedenle de, görme alanı içinde oluşturulan herhangi bir renk düzeninin belirli bir etkiyi yaratması, belli bir nesne ya da yüzeyin vurgulanabilmesi için, yüzeylerde belli karşıtıllıkların kurulması gereklidir. Aynı düzlem üzerinde yanyana gelen renkli yüzeylerde belli ve istenilen bir etki ve anlamın oluşturulabilmesi için, kurulabilecek karşıtıllıklar ve karşıtıllık düzenleri, temelde rengin bileşenlerine bağlıdır.

RENGİN BİLEŞENLERİ

Renğin birbirinden bağımsız olarak değişen üç bileşeni vardır. Bunlar tür, değer, ve doymuşluk olarak adlandırılır. Söz konusu üç bileşen kısaca aşağıdaki gibi açıklanabilir.

TÜR : Bir rengin sarı, kırmızı, mavi v.b. olma özelliğidir. Belli bir tür, değişik değer ve doymuşluktaki birçok rengi içerir.

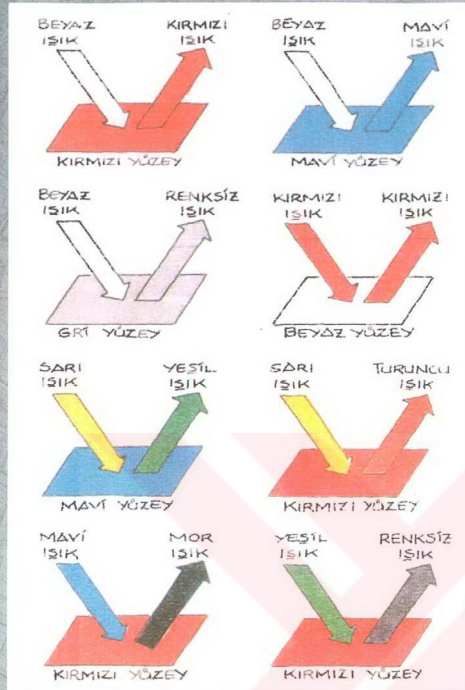
DEĞER : Bir rengin açıklığı-koyuluğudur. Aynı koyulukta değişik tür ve doymuşlukta bir çok renk vardır. Örneğin, açık yeşil, koyu kırmızı, koyu sarı v.b.

DOYMUŞLUK : Bir rengin içindeki gri oranı olup, rengin griye yakınlığını uzaklığını belirler. Belli bir renk türünün içindeki grinin çokluk ya da azlığına göre, rengin doymuşluğu azalır ya da artar. Örneğin, grimsi açık kırmızı, grimsi açık sarı, doymuş koyu mavimsi, doymuş açık mor v.b. [3]

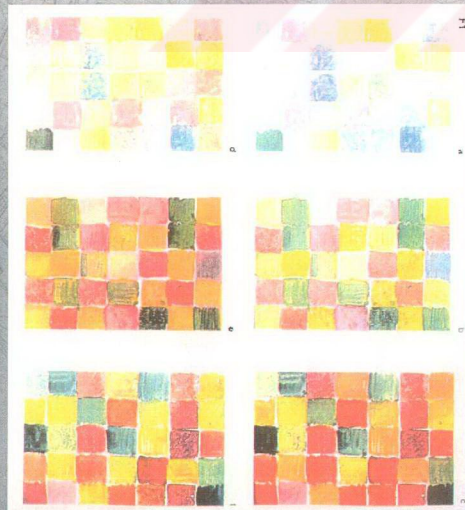
Renk yüzeyi bileşenleri açısından karşıtıllıklar, temelde tür, değer ve doymuşluk karşıtıllıkları olarak ortaya çıkar. Bu karşıtıllıklar kısaca aşağıdaki gibi sıralanabilir: **Tür** ögesinde tam karşıtıllık, tüm renk türlerinin yeşil-kırmızı; sarı-mor; turuncu-mavi) yanyana kullanılması ile elde edilir. Türler tümrlükten uzaklaşıp birbirlerine yaklaştıkça, karşıtıllık zayıflar. Örneğin, sarı ve turuncunun birlikte kullanılması durumu, sarı ile morun kullanıldığı duruma göre, daha zayıf bir karşıtıllıktır.

Değer ögesinde tam karşıtıllık, siyah-beyaz karşıtıllığı olarak ortaya çıkar. Renklerin açıklığı, koyuluğu birbirine yaklaştıkça, karşıtıllık azalır. Örneğin, açık ve koyu renklerin oluşturulan bir düzende karşıtıllık, açık ve koyu renklerin oluşturacakları karşıtıllığa göre daha az güçlüdür.

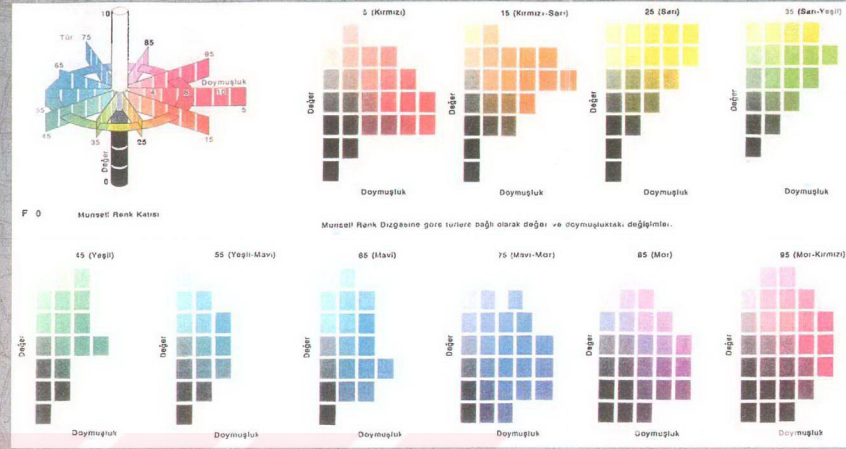
Doymuşluk ögesinde tam karşıtıllık, gri ile belli bir türün en doymuş renginin bir arada kullanılması ile sağlanır. Doymuşluk arasındaki ayırım azaldıkça, karşıtıllık da zayıflar. Örneğin, doymuş renk türlerinden oluşan bir düzen, gri ile çok doymuş bir rengin oluşturacağı karşıtıllığa göre daha az etkili bir karşıtıllıktır.



Şekil 1. Görünen renk ve öz renk özellikleri



Şekil 2. Farklı renk düzeni örnekleri



Şekil 3. Munsell renk dizgesine göre türler ve doymuşluktaki değişimler

KARŞITLIK DÜZENLERİ

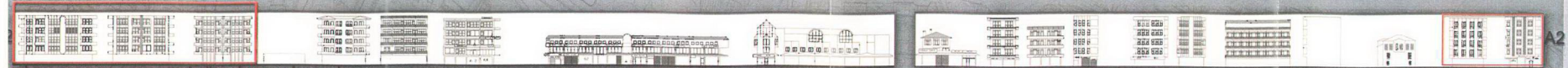
Renğin bileşenleri, birbirinden bağımsız olarak değişebileceği için, aynı düzlemde yan yana bulunan renkli yüzeylerin oluşturabilecekleri karşıtıllık düzenleri ise, üç ögenin tek tek ya da değişik kombinasyonları ile oluşabilir. Benzer karşıtıllıkların bir araya gelmesi ya da büyük bir çoğunlukla bulunmasıyla kurulan renk düzenleri, kendilerini oluşturan, karşıtıllıklara göre adlandırılır. Söz konusu düzenler, aşağıdaki üç temel bölümde toplanır;

- 1. Yalın karşıtıllık düzenleri** : Bunlar, yalnız bir ögenin karşıtıllığını içeren düzenler olup;
 - * Tür karşıtıllığı düzenleri (değer ve doymuşluğun değişmediği, türler düzeni),
 - * Değer karşıtıllığı düzenleri (türün ve doymuşluğun değişmediği, değerler düzeni),
 - * Doymuşluk karşıtıllığı düzenleri (türün ve değerinin değişmediği, doymuşluğun düzeni),
 olarak, üç biçimde kurulurlar.
- 2. İkili karşıtıllık düzenleri** : Bunlar iki ögenin karşıtıllığını içeren düzenler olup;
 - * Eş türler düzeni (türün değişmediği, değer ve doymuşluk karşıtıllıklarından oluşmuş düzen),
 - * Eş değer düzeni (değerinin değişmediği, tür ve doymuşluk karşıtıllıklarından oluşmuş düzen),
 - * Eş doymuşluklar düzeni (doymuşluğun değişmediği, tür ve değer karşıtıllıklarından oluşmuş düzen, olarak, üç biçimde kurulurlar.
- 3. Üçlü karşıtıllık düzenleri** : Üç tür karşıtıllık içeren düzenler olup, doğal karşıtıllık düzeni olarak da adlandırılırlar.

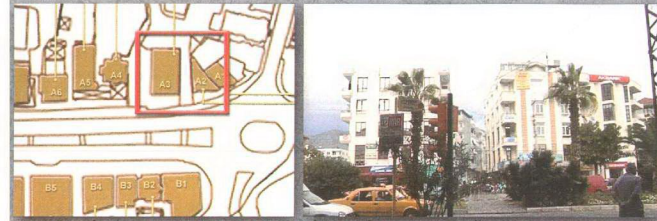
Bu düzenlerden, her üç ögenin de değiştiği üçlü karşıtıllık düzeni, insanların günlük yaşamlarında, sürekli içinde bulundukları, alışık oldukları ve doğada da var olan bir düzendir. Söz konusu düzenlerden en çarpıcı etki, en alışık olmayan düzen, yani yalın karşıtıllık düzeni ile elde edilir. Örneğin, bir değer karşıtıllığı düzeni, belli bir tür ve belli bir doymuşluktaki rengin, değişik koyuluklarından oluşur. Ki ögenin değiştiği, ikili karşıtıllık düzenleri, yalın karşıtıllık düzenleri kadar dikkati çekmemesine karşın, iyi etüd edilmediğinde, ilginç anlam ve etkiler oluşturabilir. Ancak bu düzen kurulurken, iki karşıtıllıktan birinin ötekine göre daha güçlü olması sağlanmalıdır. Bu duruma özen gösterilmediğinde, düzen çekici olmaktan uzaklaşır. Örneğin, eş türler düzeninde, değer karşıtıllıkları (açıklık-koyuluk) vurgulanacaksa, söz konusu türün, doymuşluklarının tam karşıtıllık oluşturmayacak biçimde seçilmesi gerekir.

Renk karşıtıllık düzenleri, yukarıda belirtilen biçimlere yakın düzenler olarak da uygulanabilir. Ancak, etkinin ötekiler kadar güçlü olamayacağı göz önüne alınmalıdır. [2]

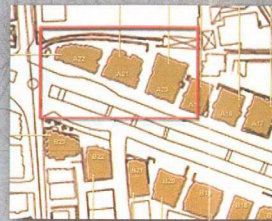
Öte yandan, düzlemde oluşturulan karşıtıllık düzenlerinin anlam ve etkisi, yanyana gelen renkli yüzeylerin büyüklüğü ile de ilişkilidir. Genel ilke olarak, göstermek, vurgulanmak istenilen renklerin yüzey alanı, ötekilere göre daha küçük bir alan kaplamalıdır. Ayrıca, insanlar doğanın gereği, sıcak renkli (kırmızı, turuncu, turuncumsu sarı, v.b.) doymuş ve ışıklı (açık renkli, değeri yüksek) yüzey ve nesnelere yönelirler. Bu özellikleri taşıyan yüzeyler, insanlar açısından çok çekicidir. İki boyutlu olan düzlemlerde renkli yüzeyleri aracılığı ile oluşturulan renk düzenlerinde, belirtilen bu konuların da dikkate alınması, düzenin başarısı açısından önem taşır.



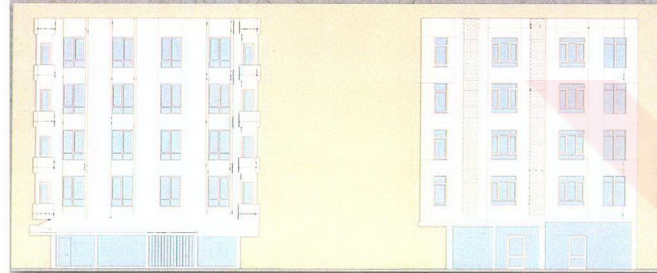
BİNALARIN CADDE SİLÜETİNDEKİ YERİ



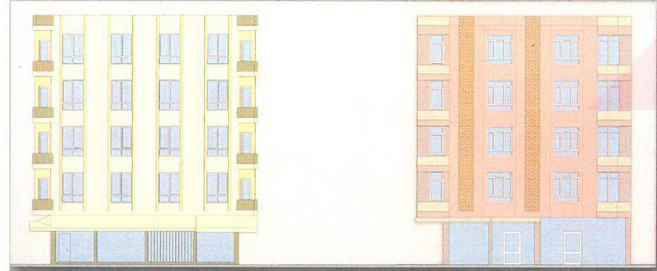
A2-A3 BİNALARININ PLANDAKİ YERİ VE FOTOĞRAFI



A22-A21-A20 BİNALARININ PLANDAKİ YERİ VE FOTOĞRAFI



MEVCUT DURUM



üçlü renk düzeni

dörtlü renk düzeni

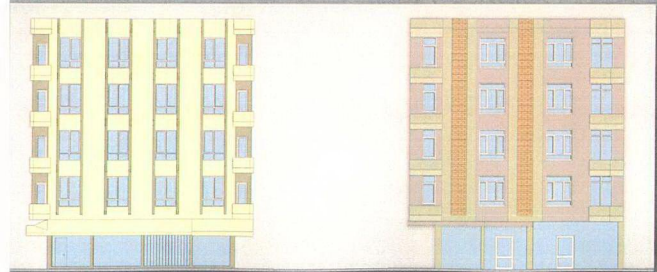
1. RENKLENDİRME ÖNERİSİ



ikili renk düzeni

üçlü renk düzeni

üçlü renk düzeni



ikili renk düzeni

dörtlü renk düzeni

2. RENKLENDİRME ÖNERİSİ



ikili renk düzeni

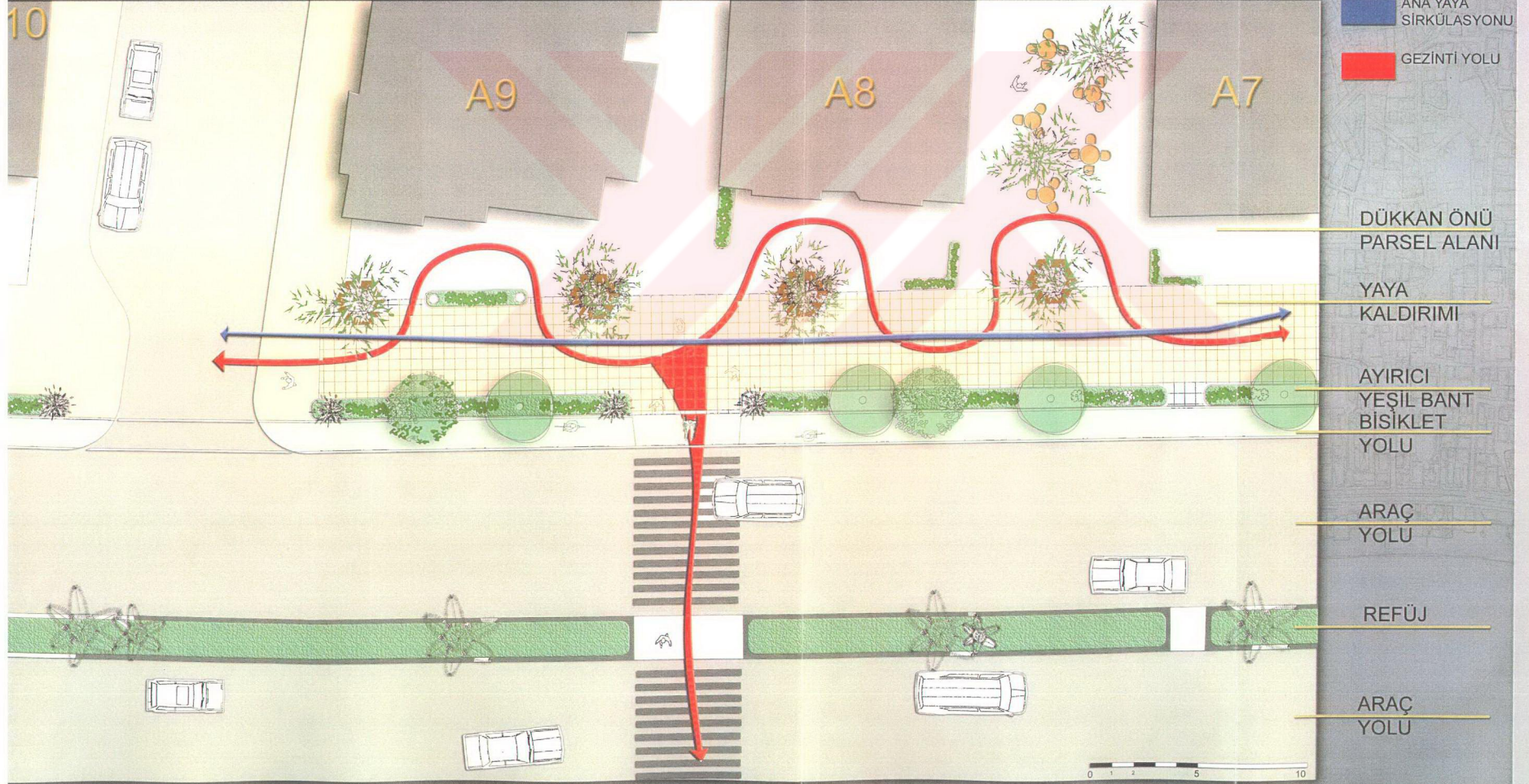
ikili renk düzeni

ikili renk düzeni



MEVCUT DURUM

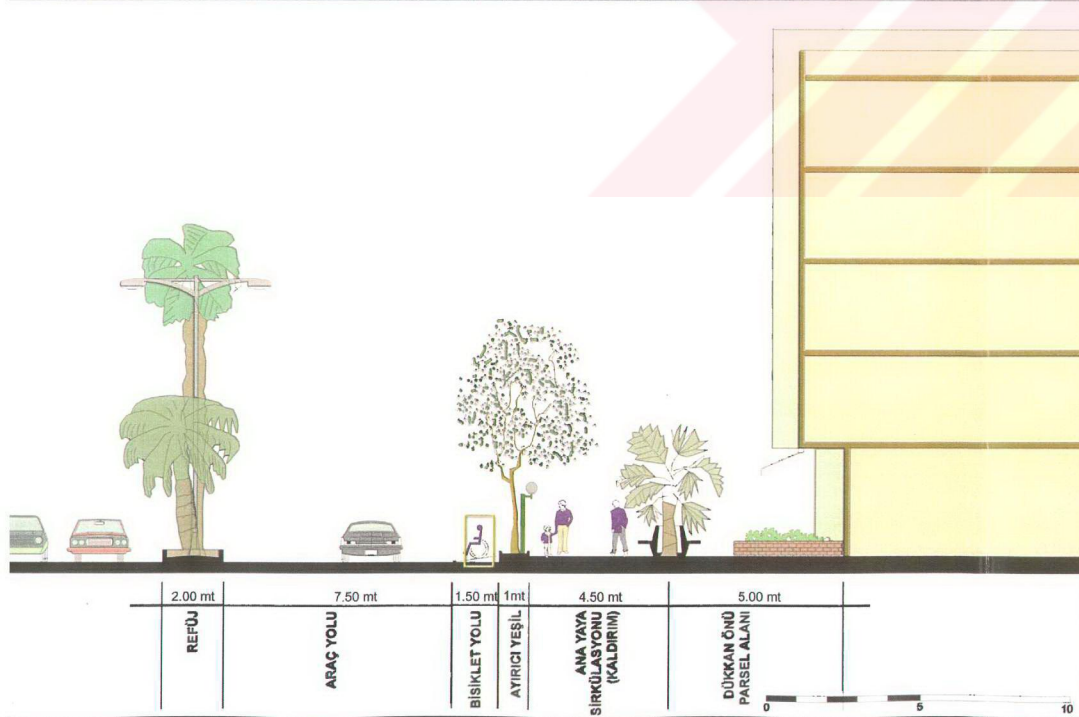
ÖNERİ PLAN



-A SİLÜETİ



-B KESİTİ

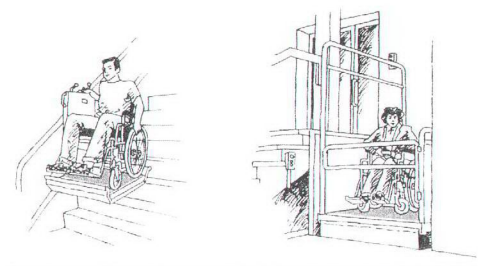


MERDİVENLER

Seviyeler arasındaki kaçınılmaz farklılıklar rampalar oluşturularak veya kaldırma ve merdiven çıkma düzenleri, asansörler, vs yerleştirilerek aşılabılır.

Yürüyen merdivenler özürülere uygun olmadığı için, tekerlekli sandalyelerin girebileceği ek bir asansör öngörülmalıdır.

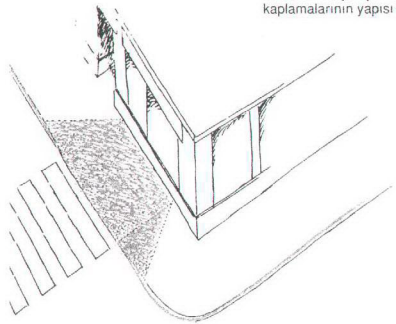
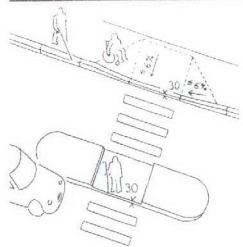
Özürülerin özel donanımlardan veya girişlerden geçmesi gerekiyorsa, bunlar işaret levhalarıyla açıkça belirtilmelidir.

**YAYA GEÇİTLERİ**

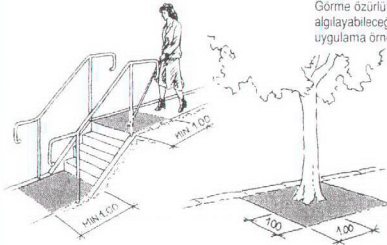
Kaldırım kenarlarının yüksekliğinin azaltılması Tekerlekli sandalyelere ve hareket özürülere yönelik olarak alçaltılmış olan kaldırım kenarı körler tarafından dokunma yoluyla normal kaldırımlar gibi algılanmalıdır. Dolayısıyla, seviye farkı 30 mm olmalıdır.

Görme özürülerin yönlerini daha kolay bulabilmeleri amacıyla, yaya geçitleri mümkün olduğunca kaldırımın doğru/düz giden bir bölümünde yer alacak şekilde tasarlanmalıdır.

Yaya geçitleri görme özürüler için görsel olarak ve dokunma yoluyla algılanabilir olmalıdır: Zemin kaplamalarının yapısı ve renginin değiştirilmesi.

**ZEMİN KAPLAMASI**

Görme özürülerin dokunma yoluyla algılayabileceği değişik zemin kaplamaları ile ilgili uygulama örnekleri.

**YAYA ALANLARI İLE TRAFİĞE AÇIK YOLLARIN AYDINLATILMASI**

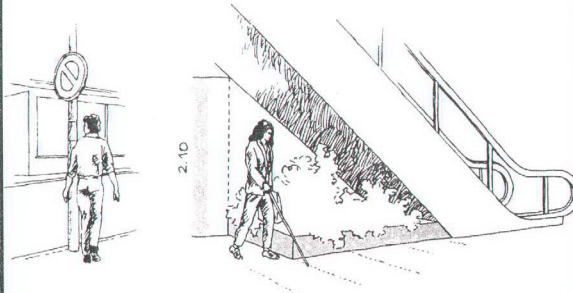
Farklı bir seviye (örneğin kaldırım) yayayı araç trafiğinden korur. Bu da görme özürülerin yönlerini daha kolay bulmalarını sağlar ve kazalar konusunda uyarıcı olur.

Yaya alanlarında, dokunmayla algılanabilen yönlendirici çizgiler görme özürülerin yönlerini daha kolay bulmalarını sağlar. Özellikle yayalara ayrılmış geniş alanlarda (şehir merkezi, ticaret merkezleri, gar salonları, vs) görme zorluğu çekenler bu yönlendirici çizgileri izleyerek yönlerini daha kolay bulurlar.

**YAYA BÖLGELERİNDEKİ ENGELLER**

Yere konmuş engeller
Yere konmuş engeller, uyarı levhalar, reklam panoları görme özürüler için kaza tehlikesi arz eder.

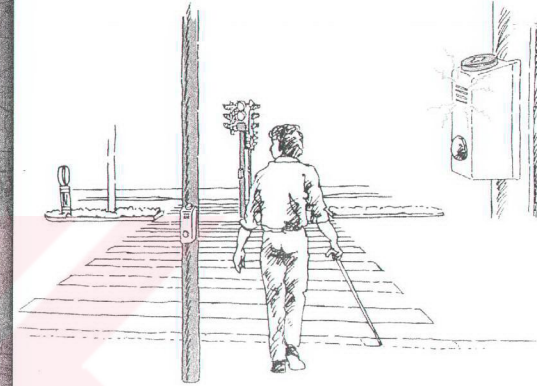
Altı boş olan merdivenlerin altı bölümü, buradan geçilmesini önlemek amacıyla (başı çarpma tehlikesi) 2,10 m yüksekliğe kadar bir perde ile kapatılmalıdır.

**İŞIKLI SİNYALLER**

İşikli donanımlar sesli, titreşimli veya eş zamanlı olarak hem sesli hem de titreşimli sinyallerle tanımlanmalıdır.

Eş zamanlı olarak hem sesli hem de titreşimli sistemler en uygun olanlardır.

İşikli sinyal direğinin yaya geçidinin başlangıcında orta hizasına yerleştirilmesi görme özürülerin yönlerini daha kolay bulmalarını sağlar.

**PARMAKLIKLAR VE KORKULUKLAR**

Güvenlik
Körler bastonları ile dokunmak suretiyle parmaklıkların yatay çubuklarını (yerden yüksekliği en fazla 0,30 m) veya kesintisiz devam eden bir kaideyi ya da seviye farkını (en az 30 mm yükseklikte) algılayabilmelidir.

Bu özellikler geçici tahta perdelerle uygulanır (örneğin şantiyelerin tahta perdelerine).



MEKANSAL KULLANIMA GÖRE BİTKİ SINIFLANDIRMASI

Büyük Cadde ve Meydanlar İçin Alle Ağaçları

YAPRAKLI AĞAÇLAR

Acer cappadocicum "Rubrum"

Acer negundo

Acer plantanoides

Acer pseudoplatanus

Aesculus x carnea "Briotii"

Aesculus hippocastanum

Ailanthus altissima

Betula pendula

Carpinus betulus "Fastigiata"

Catalpa bignonioides

Celtis australis

Fraxinus angustifolia "Raywood"

Fraxinus excelsior

Fraxinus ornus

Gleditsia triacanthos

Liquidambar styraciflua

Liriodendron tulipifera

Liriodendron tulipifera "Fastigiatum"

Magnolia grandiflora "Galissoniense"

Morus bombycis

Paulownia tomentosa

Platanus x acerifolia

Platanus x acerifolia "Pyramidalis"

Populus nigra "Italica"

Populus simonii

Prunus ceracifera

Prunus x serrulata "Kanzan"

Quercus ilex

Quercus robur "Fastigiata"

Quercus rubra

Robinia pseudoacacia

Salix alba "Liempde"

Sophora japonica

Tilia cordata

Tilia platyphyllos

Tilia tomentosa

İBRELİ AĞAÇLAR

Cedrus atlantica "Fastigiata"

Cupressus sempervirens

Ginkgo biloba

Metasequoia

Pinus nigra "Pyramidalis"

Dekoratif küçük alle ağaçları

Acer negundo

Albizia julibrissin

Amelanchier canadensis

Amelanchier lamarckii "Ballerina"

Betula pendula

Cercis siliquastrum

Eleagnus angustifolia

Eucalyptus gunnii

Eucalyptus niphophila

Koeleruteria paniculata

Laburnum anagyroides

Laburnum x watereri "Vossii"

Lagerstroemia indica

Magnolia soulangiana

Malus spp.

Phillyrea latifolia

Prunus spp.

Robinia boyntnii

Tamarix ramosissima

Yaya yollarında kullanılan ağaç & ağaçcıklar

Acer ginnata

Acer negundo

Amelanchier canadensis

Amelanchier lamarckii "Ballerina"

Atriplex halimus

Berberis spp.

Buddleia davidii

Cercis siliquastrum

Chaenomeles speciosa

Chaenomeles x superba

Cornus alba

Cornus sanguinea

Cornus stolonifera

Coronilla emerus

Corylus avellana

Corylus maxima "Purpurea"

Cotinus coggygria

Cotoneaster franchetii

Cytisus x praecox

Deutzia spp.

Diervilla x splendens

Eleagnus angustifolia

Eleagnus multiflora

Euonymus europaeus

Euonymus japonicus

Euonymus phellomanus

Euonymus planipes

Euonymus wilsonii

Forsythia spp.

Hibiscus syriacus

Hipophae rhamnoides

Ligustrum spp.

Lonicera tatarica "Hack's Red"

Lonicera xylosteoides "Clavey's Dwarf"

Olearia traversii

Osmanthus spp.

Perovskia x "Superba"

Philadelphus spp.

Phillyrea latifolia

Photinia x fraseri "Red Robin"

Photinia serrulata

Prunus laurocerasus

Prunus lusitanica

Prunus mume "Rosea Plena"

Prunus persica

Prunus subhirtella

Punica granatum "Legrelliae"

Punica granatum "Plena"

Pyracantha spp.

Rhus typhina

Salix caprea

Salix rosmarinifolia

Sambucus canadensis

Sambucus nigra

Spartium junceum

Spiraea x arguta

Spiraea x billardii

Spiraea nipponica "Snowmound"

Spiraea thunbergii

Symplocarpos spp.

Syringa vulgaris

Tamarix ramosissima

Viburnum tinus

Vitis agnuscastus f latifolia

Weigela spp.

ÖZGEÇMİŞ:

Doğum Tarihi 04.08.1977

Doğum Yeri: Sivas

Lise 1992-1995 Kdz. Ereğli Anadolu Lisesi

Lisans 1995-1999 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Çalıştığı kurum

1999-2001 Selcen Mimarlık

2002 – Devam ediyor Mimarlık Fakültesinde Araştırma Görevlisi

