T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

NEHİR KIYILARININ KENT İLE ENTEGRASYONU: TUNCA NEHRİ (EDİRNE)

AYŞE SARANLI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hatice KIRAN ÇAKIR

EDİRNE-2023

AYŞE SARANLI'nın hazırladığı "**NEHİR KIYILARININ KENT İLE ENTEGRASYONU: TUNCA NEHRİ (EDİRNE)"** başlıklı bu tez, tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından Mimarlık Anabilim Dalında bir Yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	İmza
Doç. Dr. Hatice KIRAN ÇAKIR	……
Dr. Öğr. Üyesi H. Candan ZÜLFİKAR	……
Dr. Öğr. Üyesi Selin ARABULAN	……

Tez Savunma Tarihi: 09/01/2023

Bu tezin Yüksek Lisans olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.

İmza

Doç. Dr. Hatice KIRAN ÇAKIR
Tez Danışmanı ……

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü onayı

……

Prof. Dr. Hüseyin Rıza Ferhat KARABULUT
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

T.Ü.FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK ANABİLİM DALI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DOĞRULUK BEYANI

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında, tüm verilerin bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, kullanılan verilerde tahrifat yapılmadığını, tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını, kullanılan tüm literatür bilgilerinin bilimsel normlara uygun bir şekilde kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını ve bu tezin tamamı ya da herhangi bir bölümünün daha önceden Trakya Üniversitesi ya da farklı bir üniversitede tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

09/01/2023

Ayşe SARANLI

İmza

Yüksek Lisans Tezi

Nehir Kıyılarının Kent ile Entegrasyonu: Tunca Nehri (Edirne)

T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

ÖZET

İnsanoğlunun yerleşik hayatı benimsemesi ile birlikte, yerleşimler su öğesi etrafına konumlandırılmıştır. Su öğesi yerleşimlerin kalbini oluşturmuştur. Su öğelerinin insanlar üzerindeki fiziksel ve psikolojik açıdan etkileri, insanlarda doğaya ve suya yakın olma dürtüsü uyandırmaktadır. Akarsuların kente ve insana sağladığı faydalar bir kenara bırakıldığında; kentin yerleşimini ve planlamasını oluşturan kentsel bir unsur olduğu gerçektir. Kentlerin gelişim süreci göz önünde bulundurulduğunda; nehirler kente doğal sınır oluşturmaktadır. Nehir kıyılarının kent ile entegre olmasının; nehir kıyılarının etkin kullanılması, işlevsel ve yaşanabilir olması ile mümkün olduğu öngörülmektedir.

Bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, çalışmanın amacı, kapsamı, yöntemi anlatılmıştır. İkinci bölümde, nehir kıyılarının doğal kentsel bir açık alan oluşturması sebebiyle kentsel açık alan kavramı ve tasarım ilkeleri üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde, kıyı mekânı tanımlanmıştır. Dördüncü bölümde, Dünya ve ülkemiz ölçeğinde akarsuların kent-kullanıcı-nehir kıyısı ilişkisini tespit etmeye yönelik araştırmalar yapılmıştır. Bu doğrultuda San Antonio'da yer alan San Antonio nehri ve Riverwalk adının verildiği kıyı bandı, Şangay'da bulunan Huanghu Nehri, Budapeşte'den geçen Tuna Nehri, Liman kenti olan Anvers'in çeperini oluşturan Schelde Nehri, Liverpool'un çeperini oluşturan Mersey Nehri; ülkemiz örneklerinden ise Eskişehir'in merkezinden geçen Porsuk Nehri, Amasya'da yer alan Yeşilırmak, Antakya'dan geçen Asi Nehri'nin kıyı kullanımları, kullanıcı ile ilişkisi, kent ile ilişkisi kentsel açık alan tasarım kriterleri doğrultusunda incelenmiştir. Beşinci bölümde

örneklem alanı olarak seçilen Tunca Nehri kıyıları ile Edirne kent merkezinin bağlamı kentsel açık alan tasarım kriterleri açısından irdelenerek mevcut durum tespiti yapılmış, gereksinimler doğrultusunda öneriler sunulmuştur. Tunca Nehri üzerinden yapılan problem çözümü, yerden bağımsız olarak farklı konumlara uygulanabilir yol gösterici nitelikte olması amaçlanmıştır. Bu kapsamda çalışmanın özel ölçekte kente katkı sağlaması, geniş ölçekte planlama kararlarına fayda getirmesi hedeflenmiştir.

Altıncı bölümde ise çalışmanın sonucu ve değerlendirmeleri yer almaktadır.

Yıl : 2023

Sayfa Sayısı : 105

Anahtar Kelimeler : Nehir Kıyıları, Kent ve Kıyı İlişkisi, Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri

Master Thesis

Integration of the River Banks with the City: Tunca River (Edirne)

Trakya University Institute of Natural Sciences

Department of Architecture

ABSTRACT

Due to the fact that human beings have adopted the settled life, the settlements are positioned around the water element. The water element has formed the heart of the settlements. The physical and psychological effects of water elements on people arouse the urge to be close to nature and water. When the benefits rivers provide to the city and people, are put aside, it is a fact that they are an urban element that forms the settlement and planning of the city. Rivers form a natural border to the city when the development process of cities is taken into consideration. It is envisaged that the integration of river banks with the city is possible with the effective use of river banks, making them functional and livable.

The study consists of six chapters. In the first chapter, the purpose, scope and methodology of the study are explained. In the second chapter, the concept of urban open space and design principles are emphasized for the reason that river banks constitute a natural urban open space. In the third chapter, the coastal space and its definition are explained. In the fourth chapter, researches have been conducted to determine the relationship between the city-user-riverside of rivers in the world and in our country.

In this direction, The San Antonio river in San Antonio and the shoreline named Riverwalk, the Huanghu River in Shanghai, the Danuble River passing through Budapest, the Schelde River forms the periphery of Antwerp which is the port city, the Mersey River forms the periphery of Liverpool; Among the examples from our country, the Porsuk

River passing through the center of Eskişehir, Yeşilırmak in Amasya, the coastal uses of the Asi River passing through Antakya, its relationship with the user, its relationship with the city were examined in line with urban open space design criteria. In the fifth section, the banks of the Tunca River and the context of Edirne City Center, which was selected as a sample area, were examined in terms of urban open space design criteria and suggestions were presented in accordance with the current situation and problems. The problem solution based on the Tunca River has been a guiding feature that can be applied to different locations regardless of the location. In this context, it is aimed that the study will contribute to the city at a specific scale and provide benefits to planning decisions at a large scale.

In the sixth section, the results and evaluations of the study are included.

Year : 2023

Number of Pages : 105

Keywords : River Banks, Urban And Coastal Relations

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca; eşsiz deneyimi ve bilgi birikimi ile tezime rehberlik eden, tüm samimiyeti ve anlayışıyla bana her zaman destek olan, beni yüreklendiren kıymetli hocam ve tez danışmanım *Doç. Dr. Hatice KIRAN ÇAKIR'a,* kendilerinden aldığım derslerle tezime ön hazırlık yapabilmemi sağlayan, tez izleme jürimdeki değerli hocalarım *Dr. Öğr. Üyesi Halide Candan ZÜLFİKAR* ve *Dr. Öğr. Üyesi Selin ARABULAN'a,* mimarlık yolculuğuma ışık tutan diğer hocalarıma,

Tezimdeki verileri elde etmem konusunda içtenlikle yardımcı olan Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü çalışanlarına, yüksek lisans eğitimime zaman ayırabilmemi sağlayan yöneticilerime ve çalışma arkadaşlarıma,

Hayatımın her döneminde desteklerini arkamda hissettiğim, hayallerimin ardından gitmemi sağlayan, emeklerini asla ödeyemeyeceğim annem *Hatice KESKİN'e* ve babam *Hakkı KESKİN'e,* her zaman yardımıma koşan kardeşlerim *Merve KESKİN* ve *İsmail KESKİN'e,* sadece yüksek lisans eğitimim süresince değil aldığım tüm kararlarda anlayışı ve sevgisi ile her daim yanımda olan hayat arkadaşım *Sezer SARANLI'ya* ve zaman konusunda küçücük kalbiyle fedakarlıklar yapan canım oğlum *Almir Demir SARANLI'ya,*

Sonsuz Teşekkürler…

Ayşe SARANLI

İÇİNDEKİLER

ÖZET iv
ABSTRACT vi
TEŞEKKÜR viii
İÇİNDEKİLER ix
ŞEKİLLER DİZİNİ xi
KISALTMALAR DİZİNİ xvi
1. BÖLÜM
GİRİŞ 1
1.1.Çalışmanın Amacı 1
1.2.Çalışmanın Kapsamı 2
1.3.Yöntem 2
2. BÖLÜM
KENTSEL AÇIK ALANLAR VE TASARIM KRİTERLERİ 4
2.1.Kentsel Açık Alan Kavramı 4
2.2.Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri 5
2.2.1. Mekânsal Çeşitlilik 7
2.2.2. Erişilebilirlik 7
2.2.3. Görsel Uyum ve Estetik 8
2.2.4. Yaşanabilirlik 8
2.2.5. Kimlik 10
2.2.6. Sosyal Yaşam 11
3. BÖLÜM
KIYI TANIMI VE PLANLAMADAKİ YERİ 12
3.1.Kıyı Tanımı 12
3.2.Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri Kıyı Kavramı ve Uygulamalarının Hukuksal Boyutu 14
4. BÖLÜM
NEHİR VE KENT İLİŞKİSİ 17

4.1.Kent Merkezinden Geçen Nehirler ile Kent İlişkisi 21
4.1.1. San Antonio ve Riverwalk/ Teksas, ABD 21
4.1.2. Huangpu Nehri / Şangay, Çin 24
4.1.3. Porsuk Nehri /Eskişehir, Türkiye 27
4.2.Kent Dış Merkezinden Geçen Nehirler ile Kent İlişkisi 28
4.2.1. Tuna Nehri/Budapeşte, Macaristan 28
4.2.2. Yeşilırmak/Amasya, Türkiye 30
4.2.3. Asi Nehri / Antakya, Türkiye 34
4.3.Kentin Çeperini Oluşturan Nehirler ile Kent İlişkisi 35
4.3.1. Schelde Nehri/ Anvers (Antvep), Belçika 36
4.3.2. Mersey Nehri/Liverpool, İngiltere 38
5. BÖLÜM
TUNCA NEHRİ'NİN EDİRNE KENT MERKEZİ İLE İLİŞKİSİ 41
5.1.Edirne Kent Merkezi 41
5.2.Kentin Gelişim Süreci 42
5.3.Saraçlar Caddesi (Kaleiçi)-Tunca Nehri- Karaağaç İlişkisi 53
5.4.Yıldırım Beyazıt- Çavuşbey Mahalleleri ve Tunca Nehri Kıyısının İlişkisi 58
5.5.Yeniimaret ile Tunca Nehri Kıyısının İlişkisi 61
5.6.Sarayiçi- Umurbey Mahallesi- Tunca Nehri Kıyısının İlişkisi 65
5.7.Öneriler 68
6. BÖLÜM
BULGULAR 70
7. BÖLÜM
SONUÇ VE TARTIŞMA 79
KAYNAKÇA 81
EK 88
ÖZGEÇMİŞ 89

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. Kentsel Açık Alan Kriterleri ……6

Şekil 3.1. Kıyı Kesiti (Karacabey,1978) ……13

Şekil 3.2. Kıyı Kanunu'na İlişkin Tanımların Kroki Üzerinden Gösterimi (Turoğlu,2009)……15

Şekil 4.1. Kent ve Kıyı İlişkisinin Tarihsel Süreçteki Değişimi (Önen, 2007) ……. 18

Şekil 4.2. Nehirlerin kent içerisindeki konumları-Merkezi Eksende/ Dış merkezli/ Teğetsel (Silva vd, 2006) …….…… 18

Şekil 4.3. Kıyı kentlerinin yerleşim şekilleri (Erkök,2002) 19

Şekil 4.4. Paris ve Sein Nehri ……..... 20

Şekil 4. 5. San Antonio kenti ve nehrin konumu ……..…….…… 21

Şekil 4.6. San Antonio Nehri Riverwalk (Municipality of San Antonio, n.d.).……. 22

Şekil 4.7. Riverwalk (Beatypalmer Architects, n.d.) ……..… 23

Şekil 4.8. Riverwalk yaya erişimi (Beatypalmer Architects, n.d.)…….. 23

Şekil 4.9. Çelik strüktürden tasarlanan köprü ve köprü ile alt kottaki kıyıya erişi sağlayan asansör (Beatypalmer Architects, n.d.)…….……..…… 24

Şekil 4.10. Şangay ve Huangpu Nehri İlişkisi ……..…….…… 24

Şekil 4.11. Kamusal Alanlarla Bağlantılı Olan Promenad (Holmes, 2019) ……. 25

Şekil 4.12. İkonik yapılar (Holmes, 2019) ……..… 25

Şekil 4.13. Eski Çimento Fabrikası Parkı (Agence Ter, n.d.) ……... 26

Şekil 4.14. Yürüyüş ve bisiklet yolları (Holmes, 2019) …….…… 26

Şekil 4.15. Feribot Meydanı ve farklı yükseklikteki kamusal alanlar (Holmes, 2019) ... 26

Şekil 4.16. Porsuk Nehri ve Eskişehir İlişkisi …….……..…… 27

Şekil 4.17. Nehir ve Park İlişkisi (Şimşek & Yeşiltepe, 2020) ……..…… 28

Şeki 4.18. Gondol ve tekne gezileri (Kültür ve Turizm Bakanlığı, n.d.) ……..... 28

Şekil 4.19. Tuna nehri ve Budapeşte ilişkisi ……..……..…….. 29

Şekil 4.20. Tuna Nehri kıyısındaki kent mobilyaları, bisiklet parkları ve tekne turları (Koçan & Ankaralı, 2020)..... 30

Şekil 4.21. Yeşilırmak ile Amasya Kent Merkezinin İlişkisi …….. …….. 30

Şekil 4.22. Yeşilırmak Nehri ve Yalıboyu Promenad/ Pirinçci Promenad Alanı İlişkisi (Canik, 2014) ……. 31

Şekil 4.23. Yalıboyu Promenad Alanı (Canik,2014) ……. 31

Şekil 4.24. Yalıboyu Promenad alanı ve kent ilişkisi (Canik,2014) …….. 32

Şekil 4.25. Promenaddan Hatuniye Mahallesine bakış ve yalıboyu promenad alanı (Seçkin & Dülger, 2010) …… 32

Şekil 4.26. Pirinççi Yolu Promenad alanı (Canik, 2014) ...…… 33

Şekil 4.27. Pirinççi Promenadında yer alan arkatlar, seyir terasları, yürüyüş yolları (Canik,2014) ……. 33

Şekil 4.28. Pirinçci Yolu Promenadı ve kent ilişkisi (Canik, 2014) …….……. 33

Şekil 4.29. Kuruluş Döneminde Izgara Şehir Planı (Dinç & Karagel, 2017) ve Antik Çağ'da Kent Planı (Dal, 2018) 34

Şekil 4.30. Asi nehri ve Kent Merkezi İlişkisi……..... 34

Şekil 4.31. Antakya ve Asi Nehri İlişkisinin Harita ve Fotoğraf üzerinden Gösterimi….35

Şekil 4.32. Schelde Nehri ve Kent İlişki ve Liman Haritası (Tanış,2018) 36

Şekil 4.33. Kıyı Yenileme Projesi (Smits ve Lorquet, 2011)……...37

Şekil 4.34. Schelde Nehri kıyı kullanımı ve Nehirde bulunan iskeleler…….……....37

Şekil 4.35. Mersey Nehri ve Liverpool kentinin ilişkisi …….……38

Şekil 4.36. Mersey Nehri (Culture Liverpool, n.d.) …….…… 39

Şekil 4.37. Mersey Nehri Kıyı Şeridi ile Yeşil Alan İlişkisi…….……. 39

Şekil 4.38. Mersey Nehri Kıyı Şeridi (Pandit, 2022) …….……40

Şekil 5.1. Edirne'nin Konumu ……..... 41

Şekil 5.2. Edirne Mahalleleri 42

Şekil 5.3. Kale Kapılarını ve Sokaklarını Gösteren Kale Planı 43

Şekil 5.4. Kale İçi Sokak Düzeninin ve Uğrın Kapının Tunca ile İlişkisi 44

Şekil 5.5. Mahallelerin 1885 yılı Selami Bin Muhammed Ali İstihkam Haritası üzerinden gösterilmesi (Altay Bayatlı Çevirisi-Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi) 45

Şekil 5.6. Yeni Saray Yerleşimi (Kazancıgil, 1999b) 46

Şekil 5.7. Tunca Nehri ve Saray İlişkisi (Kazancıgil, 1999) 47

Şekil 5.8. 1905 yılı Kaleiçi İmar Planı (EBİŞMA, 2022) 49

Şekil 5.9. 2. Yy-14. Yy- 15. Yy'da Edirne (Özdeş, 1951)……..... 50

Şekil 5.10. 17. Yy – 19. Yy- 20. Yy'da Edirne (Özdeş, 1951)) 50

Şekil 5.11. 21. yy başlarında Edirne (EBİŞMA, 2022) 51

Şekil 5.12. Tunca Nehri ile Edirne Kent Merkezinin İlişkisi……..... 52

Şekil 5.13. Kent- Kıyı- Yerleşim İlişkisi Tunca Nehri Özelinde İncelenmesi-Çalışma Alanları ……..... 53

Şekil 5.14. Saraçlar Caddesi- Nehir- Karaağaç İlişkisi (EBİŞMA, 2022) 54

Şekil: 5.15. Güney Çevre Yolu-Demir Yolu ve Tunca Kıyı Şeridi-Sedde-Yüksek Hızlı Tren Yolu İnşaatı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 55

Şekil 5.16. Ekmekçizade Ahmet Paşa Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) …..... 55

Şekil 5.17. Kültür Merkezi-Sedde- Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 55

Şekil 5.18.Kıyı Şeridinde Yer Alan İşlevlendirilmemiş Açık Alan (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 56

Şekil 5.19. Güney Kıyı Şeridindeki Özel Mülkiyete Ait İşletmeler (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 57

Şekil 5.20. Güney Kıyı Şeridindeki İzinsiz Yapılar (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) ... 57

Şekil 5.21. Tarihi Kent Merkezi (Kaleiçi)- Tunca Nehri- Karaağaç İlişkisi (EBİŞMA,2022)..... 58

Şekil 5.22. Gazimihal Cami-Kıyı İlişkisi ve Gazimihal Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 59

Şekil 5.23. Atatürk Bul-Gazimihal Cami-Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)... 59

Şekil 5.24. Gazimihal Bölgesindeki Kıyı Kullanımı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) ... 60

Şekil 5.25. Gazimihal Semti ile Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 60

Şekil 5.26. Yıldırım Beyazıt Mahallesi-Çavuşbey Mahallesi-Tunca Nehri İlişkisi (EBİŞMA,2022) 61

Şekil 5.27. Yalnız Göz Köprüsü Gazimihal-Yeniimaret Bağlantısı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 62

Şekil 5.28. Yeniimaret Mahallesi- Sedde-Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) ...62

Şekil 5.29. Sultan II. Beyazıd Külliyesi Sağlık Müzesi ve Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 63

Şekil 5.30. Çavuşbey Mahallesi-Sedde-Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 63

Şekil 5.31. Yeni İmaret Mahallesi- Çavuşbey Mahallesi- Tunca Nehri İlişkisi (EBİŞMA,2022) 64

Şekil 5.32. Sarayiçi Bölgesindeki Yeni Saray'ın Günümüze Ulaşan Bölümleri (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 65

Şekil 5.33. Kanuni Köprüsü ve Yaya Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)..... 65

Şekil 5.34. Sarayiçi Bölgesi Fuar Alanı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 65

Şekil 5.35. Sarayiçi- Tunca Kıyısı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 66

Şekil 5.36. Spor Alanı ve Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)..... 66

Şekil 5.37. Saraçhane Bölgesinin Kıyı ile İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022) 67

Şekil 5.38. Sarayiçi- Tunca Nehri- Saraçhane İlişkisi (EBİŞMA, 2022) 67

Şekil 6.1. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi-1 71

Şekil 6.2. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi – 2 73

Şekil 6.3. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi– 3 74

Şekil 6.4. Tunca Nehri Kıyısı Kullanımlarının Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi – 1 75

Şekil 6.5. Tunca Nehri Kıyısı Kullanımlarının Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi – 2 77

KISALTMALAR DİZİNİ

BHA	: Belediye Hizmet Alanı
EBİŞMA	: Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi
G	: Günübirlik Tesis Alanı
K.T.A.	: Kentsel Tasarım Alanı
s.	: Sayfa
TDK	: Türk Dil Kurumu
T.N.K.A.	: Tarımsal Niteliği Korunacak Alan
vd.	: Ve diğerleri

BÖLÜM 1

GİRİŞ

İlk uygarlıklardan bu yana yerleşimler su öğesi etrafında konumlandırılmıştır. Tarım, ulaşım, ticaret, su gereksinimini ve savunma akarsular üzerinden sağlanmıştır. Ancak günümüzde teknoloji, nüfus yoğunluğu ve ihtiyaçlar değiştiğinden akarsular ve kıyı şeritleri kırsaldan uzaklaşarak kentsel bir öğe haline gelmeye başlamıştır.

Endüstrileşme ile birlikte kentleşme ve yapılaşma hızla artmış; kullanıcıların dinlenme, eğlenme ve nefes alma ihtiyaçlarına karşılık açık ve yeşil kentsel alanların planlanması mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Nehir kıyıları doğal peyzaj özelliği ile bu alanların başında gelmektedir.

Nehirler birçok kentin yerleşimini ve biçimlenişini direkt olarak etkileyen kentsel bir unsurdur. Ancak kentin omurgasını oluşturan, yeşil koridor alanı yaratan ve doğal kentsel açık alan niteliğinde olan nehir kıyılarının potansiyeli her zaman verimli kullanılamamaktadır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın genel ölçekteki amacı; kentsel nehir kıyılarında mevcut olan sorunları tespit edebilmek ve bu sorunlara çözüm bulabilmektir. Aynı zamanda planlama kararlarına katkı sağlayarak, bu hususta yol gösterici olabilmektir.

Çalışma alanı olarak Tunca Nehri seçilmiştir. Edirne kentinin çeperini oluşturan Tunca Nehri kıyı bandının konum olarak mekânsal potansiyeli yüksektir; ancak buna rağmen âtıl ve işlevsizdir. Bu durum problem olarak belirlenmiştir.

Yapılan tez çalışması ile, Dünya'daki ve ülkemizde kentlerdeki kıyı uygulamalarını inceleyerek rekreatif kullanım olanaklarını kentsel açık alan tasarım kriterleri doğrultusunda irdeleyerek;

- Kıyı mekanlarının potansiyelini ortaya çıkarmak,
- Literatürdeki kıyı planlaması kararlarına katkı sağlamak,
- Tunca Nehri kıyı bandının kentle ve kullanıcı ile ilişkisini sorgulamak ve tespit edilen problemlere yönelik öneriler getirmek,
- Tunca Nehri kıyı bandını âtıl vaziyetten kurtarmak,
- Tunca Nehri kıyı bandının kent ile entegrasyonunu sağlamak ve böylelikle kentin kimliğini ve imajını güçlendirmek amaçlanmaktadır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Bu çalışmada, Dünya ve ülkemiz ölçeğinde akarsuların kent-kullanıcı-nehir kıyısı ilişkisini tespit etmeye yönelik araştırmalar yapılmıştır. İlk aşamada kent kavramı, kentsel açık alan kavramı, kentsel açık alan tasarım kriterlerine, Dünya'daki ve ülkemizde kıyı kullanımlarına yönelik literatür araştırması yapılmıştır. İkinci Aşamada ise San Antonio'da yer alan San Antonio nehri, Şangay'da bulunan Huanghu Nehri, Budapeşte'den geçen Tuna Nehri, Liman kenti olan Anvers'in çeperini oluşturan Schelde Nehri, Liverpool'a sınırlandıran Mersey Nehri; ülkemiz örneklerinden ise Eskişehir'in merkezinden geçen Porsuk Nehri, Amasya'da yer alan Yeşilırmak, Antakya'dan geçen Asi Nehri ve nehir kenti özelliği taşıyan Edirne'deki Tunca Nehri'nin kıyı kullanımları, kullanıcı ile ilişkisi, kent ile ilişkisi kentsel açık alan tasarım kriterleri doğrultusunda incelenmiştir. Sonuç bölümünde ise seçilen örnek alanlarda kent ile nehir kıyısı entegrasyonunun gerçekleşip gerçekleşmediği irdelenmiştir.

1.3. Yöntem

Kıyı kavramı mimarlık, şehircilik, imar mevzuatı yönünden ülkemiz ve dünyadaki nehir kentleri ile birlikte incelenmiş; kentsel açık alan, kentsel açık alan tasarım kriterleri ve kıyı mekânı kavramları irdelenerek yerli ve yabancı dergi, makale, tez ve yayınlardan yararlanılarak literatür araştırması yapılmıştır.

Nehirler, kentlerin içindeki konumlarına göre teğet, merkezi eksende ve dış merkezli eksende olmak üzere üç ana başlıkta incelenmiştir. Dünya'dan ve ülkemizden seçilen örnekler bu başlıklar altında gruplandırılmıştır. Bu doğrultuda seçilen nehir kentlerinde kıyı ve kent ilişkisi, kıyı bandının kent ve kentli ile entegre olup olmadığı hususlarında kentsel açık alan tasarım kriterleri doğrultusunda değerlendirmeler yapılmıştır. Seçilen nehir kentlerinde ilgili kriterlerin olup olmadığı var/yok olarak tablolaştırılarak analiz edilmiştir.

Örneklem alan olarak seçilen Edirne kenti Tunca Nehri'nin analizi için Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nden 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar planları temin edilmiştir. Tunca nehri kıyılarının kent merkezi ile ilişkisi, alanda gözlemlenerek survey çalışması yapılmıştır. Çalışma alanındaki kıyı mekanına yönelik; tarihi ve korunacak değerler, mevcut durum ve mekânsal bağlamlar göz önünde bulundurularak öneriler geliştirilmiştir.

BÖLÜM 2

KENTSEL AÇIK ALANLAR

Dünya nüfusunun büyük çoğunluğu yaşamını kentlerde sürdürmektedir. Kent yaşamının ve modern hayatın getirdiği zorunlu eylemler ve hızlı yaşam temposunda, kentsel açık alanlar, kullanıcılara nefes alma imkânı sağlamaktadır. Aynı zamanda meydanlar, parklar, yeşil alanları da kapsayan kentsel açık mekanlar; toplumun iletişimini kuvvetlendiren, kitleleri bir arada tutan, çok sayıda kullanıcının etkileşimde bulunmasına olanak yaratan alanlardır (Erdönmez & Akı, 2005). Bu noktada kentsel açık alanların başarılı ve yaşanabilir olarak tasarlanması gerekmektedir.

2.1. Kentsel Açık Alan Kavramı

Kent prototipi binalar, yollar, insanlar ve yeşil alanlardan oluşmaktadır. Kentin kimliğini mimari yapılar, açık-yeşil alanlar ve yapıların açık-yeşil alanlarla olan kompozisyonu belirlemektedir (Çulha, 2013). Açık alanlar; yapı dışında kalan açıklık veya boş alan olarak tanımlanmaktadır (Oktay vd, 2015). Türk Dil Kurumu Yayınları'nın Kent Bilimleri Sözlüğü'nde (1980) açık alanlar *"İnsanın yaşantısını sürdürdüğü, üzerinde yapı yapılmış kapalı uzamların dışında kalan ya doğal durumda bırakılmış ya da tarım ve konut dışı dinlenme amaçlı ayrılmış kent parçası"* olarak açıklanmıştır.

Kentsel açık alanlar toplumun kullanımına yönelik kamusal mekanlardır. Kamusal açık alanın literatürde birden fazla tanımı bulunmaktadır. Stephan Carr (1992) kamusal alanı *"toplumsal yaşam tiyatrosunun yer aldığı sahne"* olarak betimlemektedir. Shonfield (1998) *"insanların işte veya evde değilken kullandıkları yer"* olarak tanımlamaktadır. Woolley'e (2003) göre kentsel açık alanları *"Üstü binalarla kaplı olmayan gökyüzüne açık, sert ve yumuşak alanlardan oluşan toprak ve su ile kaplı geniş*

alanlar" dır. Gehl (1987) ise kentsel açık alanı, binalar arasındaki yaşamlar olarak nitelendirmiştir.

Lefebvre (1991), kentsel açık alanların önemini bu sözle açıklamaktadır: "Yaşamı değiştir! Toplumu değiştir! Bu ilkeler, uygun bir alan yaratmadan tamamen anlamlarını yitirir". Buna göre, toplumun değişebilmesi ve iyi yönde evrilebilmesi için topluma uygun kamusal açık alanlar yaratmak şarttır (Oudeh & Turkoğlu, 2021).

Kentsel açık alanlar, iki şekilde oluşmaktadır. Birincisi; kendiliğinden, doğal olarak oluşan toplanma, buluşma, eğlence ve aktivite alanlarıdır. İkincisi ise planlanmış kentsel açık alanlardır. Bu alanlar, mimarlar ve şehir plancıların çalışmaları sonucunda oluşan birinci gruptaki işlevleri içeren kentsel açık alanlardır (Carr vd, 1992).

Mark Francis (1987), kentsel açık alanları, geleneksel olan ve yenilikçi olan olmak üzere iki sınıfa ayırmaktadır. Parklar, mahalle parkları, yaya yolları, oyun alanları, meydanlar geleneksel kentsel açık alanlardır. Toplu kullanıma uygun açık mekanlar, mahalle açık alanları, okul bahçeleri, toplu taşıma ağları, pazar alanları, tasarlanmamış boş alanlar, su kıyıları geliştirilebilen ve yenilikçi kentsel açık alanlara örnek olarak verilmektedir.

2.2. Kentsel Açık Alanların Tasarım Kriterleri

Kentsel açık alanın başarılı olduğunun göstergesinin kullanıcı tarafından tercih edilmesine ve yaya sirkülasyonuna bağlı olduğu düşünülmektedir (Akıncı, 2010). Kamusal alanda zorunlu etkinlikler, isteğe bağlı etkinlikler ve sosyal etkinlikler gerçekleşmektedir. Fiziksel çevrenin kalitesi, isteğe bağlı etkinlikler ve sosyal etkinliklerin varlığı ile doğru orantılı olarak değişmektedir (Gehl, 1987). Düşük kaliteli fiziksel çevrede bulunan insanlar, kamusal alanlarda zorunlu aktiviteleri gerçekleştirmekte; yüksek kaliteli fiziksel çevredeki kullanıcıların kamusal alanlarda isteğe bağlı faaliyetleri ve sosyal aktiviteleri gerçekleştirme sıklığı daha fazladır (Gehl, 1987). Bu doğrultuda kamusal alanların başarısını tercih edilme sıklığı, miktarı ya da yaya sirkülasyonuna bağlamak doğru bir değerlendirme değildir.

Gehl (1987), yaya eksenli bir kentsel alanda başarı ölçütünü; konfor, beğeni ve tercihe bağlamıştır. O'na göre mekânı mekân yapan kullanıcıdır; insan yoksa mekân yoktur, boşluk vardır.

Whyte (1980), kentsel açık alanlardaki başarıyı dört temel ölçütte; "erişim & bağlantılar, kullanım & eylemler, konfor & biçim, sosyalleşebilirlik" olarak ele almıştır.

Projects for Public Places (PPS) adındaki sivil toplum örgütü, başarılı bir kentsel açık alan tasarımını dört ana kritere bağlamıştır: Erişilebilirlik (yaya yolları, bağlantılar, ulaşılabilirlik, mesafe), aktiviteler (mekansal ve işlevsel çeşitlilik), konfor (güvenlik, temizlik, bakım, imaj) ve sosyallik (ilgi çekici, aktif, toplanma, buluşma) (PPS, n.d.).

Kentsel açık alanlar ile ilgili Shirvani (1995), Southworth (1987), Gehl (1987), Carr (1992), Whyte (1980), Projects for Public Places (PPS) tarafından yapılan çalışmalar incelendiğinde; aşağıda belirtilen kentsel açık alanların tasarım kriterlerine ulaşılmaktadır (Şekil 2.1):

Kentsel Açık Alan Tasarım Kritlerleri		
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu
		Bisiklet Yolu
		Oyun Alanları
		Su Sporları
		Bireysel Spor Alanları
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları
		Açık Hava Sahnesi
		Pavilyonlar
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar
		Seyir Terasları
		Oturma Alanları
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa
		Asansör
		Hissedilebilir Zemin Uyg.
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet
		Moturlu Taşıt
		Otopark Çözümü
		Kano/Tekne
		Vapur
Estetik	Görsel Uyum	
	Estetik	
Yaşanabilirlik	Konfor	
	Güvenlik	
	Bakım	
Kimlik	Kimlik	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut	
	Eşitlik	

Şekil 2.1. Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri

2.2.1. Mekânsal çeşitlilik

İnsanoğlu yaşadığı çevrede düzen ve sadelikten yana olduğu kadar çeşitliliği de tercih etmektedir (Southworth, 1987). Bu sebeple kentsel açık alanlarda yer alan işlevler ve formlar çeşitlilik arz etmelidir (Akas, 2007).

Mekansal çeşitlilik ile erişilebilirlik arasında sebep sonuç ilişkisi vardır. İşlevlerin sayısı ve çeşitliliğinin artması sonucunda kullanıcı tarafından tercih edilme durumu artacak, daha geniş kitleye ulaşılacak ve erişilebilirlik dolaylı olarak artmış olacaktır (Southworth, 1987).

Kentsel açık alanlar birçok işlevi aynı anda bünyesinde barındırmaktadır. Bu alanlarda kültürel faaliyetlere konu açık mekanlar, sportif faaliyetlerin gerçekleştiği açık mekanlar, toplu kullanıma uygun açık9 mekanlar yer almakta ve kullanıcılar bu işlevlere aktif olarak katılım göstermektedir.

Açık alanlara aktif katılım kadar pasif katılım da söz konusudur. Pasif katılım, çoğu insanın açık alanları deneyimleme şeklidir. Oturma, dinlenme, hayal kurma, kitap okuma, diğer insanları izleme pasif aktivitelerin bir kısmıdır. Çeşitli araştırmalar kullanıcıların kamusal alanları sıklıkla dinlenmek için tercih ettiğini ortaya koymuştur. Örneğin özellikle parklar kullanıcı gözünde dinlenme, rahatlama hali ile eşdeğerdir (Carr ve diğerleri,1992).

İnsanları izlemek, kentsel açık alanlarda sıklıkla yapılan bir aktivitedir. Jan Gehl(1987) bu durumu *"İnsanları en çok çeken şey, diğer insanlardır"* sözü ile açıklamıştır. Tercih edilen oturma birimlerinin yaya akışına bitişik, özellikle sokak köşelerine yakın yerlerde olduğu gözlenmektedir. Açık alanların bir diğer cezbedici özelliği, sanatçıları ve resmi etkinlikleri gözlemleme fırsatıdır. Özel etkinliklerin programlanması, birçok kentsel alan ve parkta popüler hale gelmiştir (Carr vd, 1992).

2.2.2. Erişilebilirlik

Erişilebilirlikle ilgili literatürde birçok tanım mevcuttur. Hansen (1959)'e göre erişilebilirlik, "etkileşim için fırsatların potansiyeli" olarak tanımlanmıştır. Burns (1979), bireylerin değişik aktivitelerde yer alma özgürlüğü, olarak belirtilmiştir. Akiva&Lerman

(1979) ise erişilebilirliği; ulaşım ve arazi kullanım sistemlerinden elde edilen fayda, olarak ele alınmıştır (Çüce & Ortaçeşme, 2000).

Erişilebilirlik; kullanıcıların diğer kullanıcılara, işlevlerle, mekâna veya bir alana ulaşma yeteneğine sahip olmasıdır. Erişilebilirlik çevre koşullarının kalitesine ve yoğunluğuna göre, artabilmekte veya azalabilmektedir (Shirvani, 1985).

Kentsel açık alanların kullanılabilir olması erişilebilirlikle doğru orantılıdır. Kullanıcıların bulundukları konuma göre belirtilen alana yaya veya araç ile zahmetsiz ve engelsiz ulaşabilir olması gerekmektedir (Akad, 2007).

2.2.3. Görsel Uyum ve Estetik

Görsel Uyum ve estetik açık alan kullanımını doğrudan etkileyen hususlar arasındadır. Alanın kullanılabilmesi için algılanabilir ve okunabilir olması gerekmektedir (Akad, 2007). Diğer mekân tasarımlarında olduğu gibi kentsel açık alanların tasarımı da insan ölçeğinde olmalıdır. Aksi halde mekân algısı kaybolmakta, alanın okunabilirliği azalmaktadır (Özer vd, 2017).

Kentsel açık alanlarda peyzaj öğeleri kullanıcıları cezbetmektedir. Doğaya, yeşile ve su öğelerine yakın olma hali, kullanıcıların hep istedikleri bir durumdur. Doğa ve doğa unsurları insanlarda rahatlama hissi uyandırmaktadır. Çeşitli çalışmalarda yeşil peyzaj öğelerinin ve su öğelerinin manzara etkisinin stresi azalttığı, kan basıncını düşürdüğü, iyileştirici olduğu belirtilmektedir (Akıncı,2010).

2.2.4. Yaşanabilirlik

Kentsel açık alanının yaşanabilir olması hususu; konfor, güvenlik ve bakım olmak üzere üç alt başlıkta ele alınmıştır.

a. Konfor

Konfor, bir yaşam alanında olması gereken temel ihtiyaçtır (Carr vd, 1992). Kentsel açık alanın verimli kullanılabilmesi için konfor koşullarının sağlanması gerekmektedir.

Termal konforun sağlanmasında doğa olaylarından (güneş, rüzgâr vs.) sakınmak ya da öne çıkarmak tasarımda önemli bir husustur. Yaz aylarında güneşten kaçmak için

gölgelik ve ağaçlar kullanırken; kış aylarında da ise güneşten en üst düzeyde faydalanmak istenilmektedir (Carr vd, 1992). Benzer şekilde sıcak iklimlerde rüzgârın serinletici etkisinin tasarımlarda kullanılması gerekmektedir.

Rahat ve yeterli kapasitedeki oturma düzeni açık alanları başarılı kılan bir etkendir. Fiziksel konforun sağlanması, kullanıcıları güvende ve rahat hissetmesini sağlamaktadır (Carr vd, 1992). Oturma elemanlarının alanın özelliğini yansıtıp yansıtmaması, bireysel ve grup kullanımlarına olanak vermesi, miktarı, hitap ettiği kitlenin ihtiyaçlarını karşılayıp karşılamaması önem arz etmektedir. Aksi durumda ise kullanıcı tarafından açık alanın tercih edilme oranı zamanla düşecektir (Akad, 2007).

Kullanıcı konforunu etkileyen diğer bir husus ise çöp kutularının miktarının yeterli olup olmadığıdır. Çöp kutuları oturma elemanları ile yakın konumlandırılmalıdır (Akad, 2007).

Özetle, kent mobilyalarının alana uygun, kullanıcıya uygun ve işlevsel olması kentsel açık alanın kullanılabilirliğine katkı sağlayacaktır.

b. Güvenlik

Güvenlik konusu kentsel açık alanın kullanımını doğrudan etkileyen bir hususdur. Günümüzde sosyal yapıdaki değişiklikler nedeniyle özellikle kamusal alanlarda suç oluşma ihtimali, güvenlik problemi artmaktadır. Bu doğrultuda kentsel açık alanlarda güvenliğini artırılması hususunda aşağıdaki ilkeler yol gösterici nitelikte olacaktır (Gökpür, 2008):

- **Mekânın Güvenliği***:* Sınırsız alanda güvenlik açıklarının bulunması daha olasıdır. Bu doğrultuda kentsel açık alanlarda sınırlı alan ve belirli girişlerle güven hissi sağlanmalıdır (Southworth, 1987). Açık mekanların güvenliği belirgin giriş çıkışlar, yeterli aydınlatma elemanları, yönlendirme levhaları gibi tasarım unsurları ile arttırılabilir.
- **Okunabilirlik***:* Mekânsal hiyerarşinin belirgin olması, kamusal alanların net olarak tanımlanması, sınırlarının çizilmesi mekânın okunmasını kolaylaştırmaktadır. Mekanlara güvenlik kadar okunabilirlik de pozitif anlam katmaktadır.

- **Görülebilirlik**: Kentsel açık alanlarda gizli ve tuzak oluşturan koridor alanlarını yok ederek alanın görünürlüğü arttırılmalıdır.
- **Doğal gözlem:** Kamusal alana giriş ve çıkışların, mekânsal koridorların ve alanların doğal gözlem yapma halini kolaylaştırıcı ve sucu caydırıcı nitelikte olması gerekmektedir.
- **Mekân bütünlüğü*:*** Kullanıcının kendini mekâna ait hissetmesi ve sahiplenmesi mekanla kurduğu bağı kuvvetlendirmekte, gözlem eylemini kolaylaştırmaktadır.
- **Aktivite ve toplumsallaşma:** Kamusal alanın ruhuyla özdeşleşmiş aktiviteler ve kullanıcı profiline uygun işlevler mekânın canlılığını ve kullanımını arttıracaktır. Kullanıcı yoğunluğunun fazla olduğu canlı alanlarda, güvende hissetme hissi paralel doğruda gelişmektedir.
- **Peyzaj:** Kamusal alanların güvenliğinin sağlanmasında aydınlatma, kent mobilyaları gibi peyzaj unsurları alanların okunabilirliği ve görünebilirliğini arttırdığından önem arz etmektedir.

c. Bakım

Kamusal açık alanların kullanımının devamlılığının sağlanması için düzenli bakım yapılması gerekmektedir. Söz konusu alanının mülkiyeti ve sorumluluğunun ait olduğu kurum ve kuruluşlar tarafından, bakım-onarım işlemlerini periyodik aralıklarla yapılmalıdır. Temiz olmayan ve bakımsız bir açık alanın kullanıcılar tarafından cazibe merkezi olarak algılanması olanıksızdır.

2.2.5. Kimlik

Kimlik; yerel peyzaj karakteri, mekânın karakteri, sosyal karakterin birbiri ile ilişkisi bir yerin kimliğinin oluşmasında büyük rol oynamaktadır. Yerel peyzaj karakteri; iklim, topoğrafya, bitki örtüsü, arazi kullanımı sonucunda oluşan doğal çevre yerin yerel peyzaj karakterini oluşturmaktadır. Form, dolu-boş ilişkisi, malzeme özellikleri mekânın karakterini ortaya koymaktadır. Sosyal karakter ise insanlar arası ilişkiler, arkadaşlık, komşuluk ilişkileri gibi soyut kavramları ele almaktadır. Özetle "kimlik, geçmişin toplumsal yaşamının ve kültürünün günümüz kamusal mekânında somutlaşmasıdır" olarak açıklanmıştır (Özer, 1998). Kimlik kavramı içerisinde ait olma, tek ve benzersiz olma halini barındırmaktadır. Yere ve topluma ait olma durumudur. Bu doğrultuda

kentsel mekanları oluşturan mimari formlar, kolektif kimlikler oluşturacak şekilde tasarlanmalıdır (Norberg- Schulz, 1980).

Lilja(1995), kimlik kavramını geçmiş, gelecek ve şimdiki zamanda kullanıcının yapılı çevre ile kurduğu bağlantı olarak tanımlamaktadır. O'na göre kimlik, insanın çevre ile kurduğu ilişki ile anlam kazanarak oluşmaktadır (Oudeh & Turkoğlu, 2021).

2.2.6. Sosyal Yaşam

Kentsel açık alanların en önemli amaçlarından biri yapılar arasında sosyal bir hayat oluşturmaktır. Bu alanlar, birden fazla kullanıcının, kamusal mekânda beraber yaşamasını ve iletişim kurmasını, sosyalleşmesini sağlamakta; ortak bir amaç çerçevesinde buluşmasına zemin hazırlamaktadır. Sosyal yaşam içerisinde; toplanma faaliyetleri, spor aktiviteleri, kutlamalar, konuşmalar, aktif ve pasif katılımlar yer almaktadır. İnsanlar, insanların olduğu alanları cazibe merkezi olarak algılamaktadır (Erdönmez & Akı, 2005).

a. Sosyal Boyut:

Kamusal alanlar komşular, tanıdıklar ve arkadaşlarla sosyalleşme ortamı olarak önemli bir rol oynamaktadır. Bazı insanlar, insanları izlemekten memnuniyet duysa da, diğerleri insanlarla daha doğrudan temas kurmak istemektedir (Carr vd, 1992). Diğer insanlarla konuşmak ve paylaşımda bulunmak motivasyon duygusunu desteklemektedir (Akıncı, 2010). İnsan hayatında başka bir motivasyon unsuru da festivaller, ritüeller ve kutlamalar gibi birlikte yapılan eylemlerdir. Kentsel açık alanlar topluluklarla yapılacak aktivitelere olanak vermektedir (Carr vd, 1992).

b. Eşitlik:

Kamusal açık alanlardan toplumdaki her birey eşit şekilde ve koşullarda yararlanma hakkına sahip olmalıdır. Bundan dolayı kentsel açık alanların; devletin hüküm ve tasarrufu altında olması, kentin ve kullanıcı yararının gözetilmesi gerekmektedir.

BÖLÜM 3

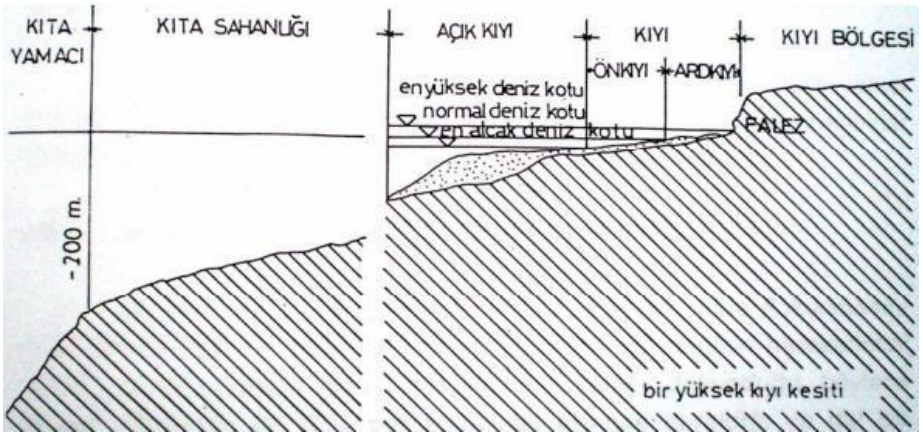
KIYI TANIMI VE PLANLAMADAKİ YERİ

3.1. Kıyı Tanımı

Türk Dil Kurumu'na göre kıyı *"kara ile suyun birleştiği yer"* olarak tanımlanmaktadır (TDK Sözlüğü, 2021). Bir başka deyişle "kıyı; deniz göl ve akarsular boyunca uzanan kara şeridi" olarak açıklanmaktadır (Önen,2007), (Şekil 3.1).

Kıyının "devletin egemenlik ve kullanımındaki, toplumun yararlanmasına açık alan" ve "Kıyı çizgisi boyunca uzanan, bu çizgiden sonra da varlığını sürdüren kıyı devinimlerinin oluşturduğu kumluk-çakıllık-sazlık-kayalık-taşlık alanlar" olarak tanımladığı görülmektedir (Keleş, 1998). Diğer bir değişle kıyı "karaların, yapıların veya kentin su ile temas ettiği sınır çizgisi" olarak ifade edilmektedir (Kibaroğlu vd, 2009)

Kıyılar, kullanıcıların doğayla etkileşim içinde olacağı, sosyalleştiği, kentin karmaşasından uzaklaşabileceği, dinlenme, spor, eğlence gibi rekreatif faaliyetleri gerçekleşeceği açık mekanlar olarak da nitelendirilmektedir (Yerliyurt, 2008).



Şekil 3.1. Kıyı Kesiti (Karacabey,1978)

Kıyılar; deniz, göl ve nehir kıyıları olmak üzere üç ana başlık altında toplanmaktadır. Ancak kentlerin su ile olan ilişkisini hem yatay hem de düşey kesitlerde belirleyen suyun türü değil, suyun davranış şeklidir. Aynı tip kıyıda yer alan iki şehrin ana hatları ile su ilişkisi benzer olabileceği gibi, kentin ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetleri ile birlikte iklimi ve topografyası da farklılıklar gösterebilir (Şengül, 1995).

Kıyılar, deniz ve karanın buluştuğu ekosistemlerde farklı bitki ve hayvan türleri için uygun yaşam alanları sunmaktadır. Su kıyılar aynı zamanda birçok fiziki, estetik, ekonomik ve coğrafi imkân nedeniyle tarihin en eski zamanlarından itibaren insan toplulukları için çok değerli yerleşim yerleri oluşturmuşlardır. Bu alanlar günümüze kadar ulaşan çeşitli tarihi ve mimari miraslara ev sahipliği yaparak birçok medeniyeti bünyesinde barındırmışlardır. Kıyı, sahip olduğu mikroklima özelliğinden dolayı tatil ve dinlenme için de fırsatlar sunan bir alandır. Bu ve benzeri pek çok özelliğe sahip kıyıların kullanım şekilleri 6 farklı başlık altında toplanmaktadır (Balcı, 2002). Ulaşım amaçlı, endüstriyel amaçlı, turizm amaçlı, yerleşim amaçlı, kültür ve eğitim amaçlı, rekreasyon amaçlı kullanımlara olanak vermektedir (Önen, 2007). Rekreasyonel kıyı kullanımları kentlerde en çok tercih edilen kullanımlar arasında yer almaktadır (Simsonds, 1994).

Kentsel kıyı kavramı ise “Deniz, göl veya akarsu kaynağına komşu ya da sınır teşkil eden kentsel bir alan” olarak açıklanmaktadır. Kentsel kıyı alanları, kent merkezine komşuluk eden, sınır konumunda, mesafe olarak yakın bölgeler olarak adlandırılmaktadır (Breen& Rigby, 1996).

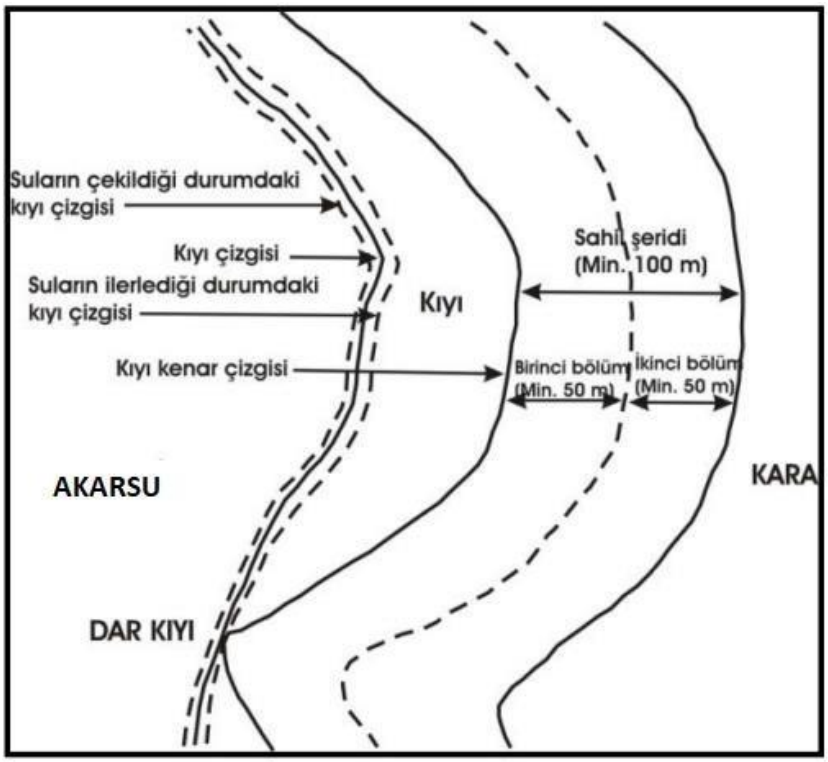
3.2. Kıyı Kavramı ve Uygulamalarının Hukuksal Boyutu

Kıyı kavramı ve kıyı kullanımına yönelik hususlar kanun ve yönetmelikler ile hüküm altına alınmıştır. 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nda kıyı *"kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan"* olarak açıklanmaktadır (Resmî Gazete, 1990/ 20495). Kıyı çizgisi *"Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi";* kıyı kenar çizgisi, *"Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı." ;* dar kıyı *" Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışması"* olarak ifade edilmektedir. Sahil şeridi *"Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı,"* olarak tanımlanmakta ve yatay yöndeki genişliği açıklanmaktadır (Resmî Gazete, 1990/ 20495).

Aynı Kanunu'nun 5. maddesinde *"Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir. Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreaktif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir"* ifadesi ile kıyı şeridindeki yapılaşma koşulları hüküm altına alınmıştır (Resmî Gazete, 1990/ 20495), (Şekil 3.2).

Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te sahil şeridinde yapılabilecek işlevler *"Kıyı Sahil Şeridinin Birinci Bölümü: Sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve yönetmelikte tanımlanan rekreaktif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümdür.*

Sahil Şeridinin İkinci Bölümü: Sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece kanunun 8. maddesinde ve bu Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık, günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümüdür" hükmü ile açıklanmaktadır (Resmî Gazete, 1990/20594). Bu doğrultuda kıyı şeridinin ilk 50 metresi rekreatif faaliyetlere ayrılırken, ikinci 50 metresine servis mekanları yapılması uygun görülmüş; ilk 50 metrenin yapılaşma olmaması hedeflenmiştir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. Kıyı Kanunu'na İlişkin Tanımların Kroki Üzerinden Gösterimi (Turoğlu, 2009)

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 4. Maddesi'nde bütünleşik kıyı alanlarının planının tanımı yapılarak; *"Kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planları, sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan; kıyı alanlarındaki fonksiyon ve faaliyetler ile kıyı alanlarına yönelik hedefler arasındaki uyumu sağlayan; sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda kıyı ekosisteminin korunmasını ve doğal kaynakların kullanımını gözeten; ulaşım türleri ile ilgili kıyıda yapılması gerekli altyapı tesislerini içeren; koruma ve kullanma dengesini sağlayacak biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1/25.000 veya 1/50.000 ölçekte şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan planı ifade eder."* hükmü ile bütünleşik kıyı yaklaşımının gerekleri belirtilmiştir (Resmi Gazete, 2014/29030).

1926 yılında kabul edilen Türk Medeni Kanunu'nun 715. Maddesi'nde *"Sahipsiz şeyler ile menfaat-i umuma ait mallar devletin tasarrufu altındadır"* hükmü yer almaktadır (Resmî Gazete, 2001/24607). 1982 Anayasasında *"Kıyılar devletin hüküm ve*

tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeridinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir" hükümleri ile kıyı kullanımı sosyal haklar kapsamında güvence altına alınmıştır (Resmî Gazete, 1982/17863). Kıyı Kanunu'nda *"Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir"* olarak belirtilerek, kıyıların kentin ve kullanıcının yararına olması gerektiği belirtilmektedir (Resmî Gazete, 1990/ 20495). Bu bağlamda kıyı kullanımı ve planlaması yapılırken kıyı şeridinde kamusal alan olarak kullanılan sosyal, kültürel ve rekreatif mekanlar oluşturulmalıdır.

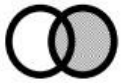
Kıyı alanlarının planlamasında su ve alan kullanımına, kentsel tasarımın estetik değer taşımasına, rekreatif faaliyetler içermesine, alana kolay ulaşılabilir olmasına, araç/yaya ulaşımının ve otopark alanlarının çözümlenmesine, kentin tarihi ve kültürel değerlerini yansıtmasına, sağlıklı ve kaliteli bir çevre oluşturulmasına dikkat edilmesi gerekmektedir (Good & Robert, 1990).

BÖLÜM 4

NEHİR VE KENT İLİŞKİSİ

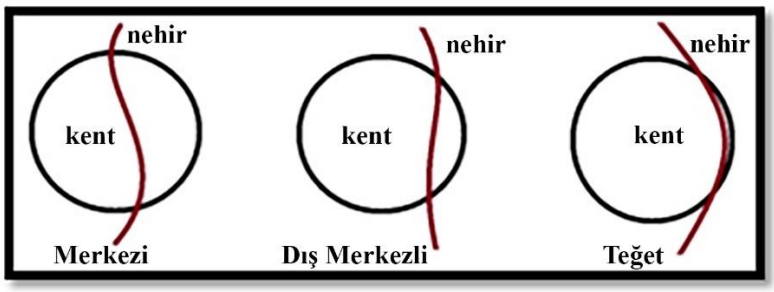
Kıyılar, çeşitli tarihi dönemlerin, yerleşimlerin ve medeniyetlerin başlangıç noktası olmuştur. İlk medeniyetlerin Mezopotamya'da, Nil Nehri ve Ege Denizi kıyılarında oluşturulması bir tesadüften ibaret değildir. Vadilerin oluşumu ve gelişimi, jeolojik yapı, iklim, bitki örtüsü gibi fiziksel çevre koşullarının yerleşimler üzerindeki etkisi oldukça fazladır. Çoğu durumda, doğal koşullar ve kaynaklar yer seçimi için hem ön koşul hem de yeterli koşuldur (Kılıç, 1999). Arkeolojik kazılar da bu durumu kanıtlar niteliktedir. İlk yerleşimlerin suya yakın alanlarda kurulduğu, akarsuyun kurumasıyla da göçlerin yine su kıyılarına komşu bölgelerde kurulduğu tespit edilmiştir (Önen, 2007).

19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin dünyayı etkisi altına almasıyla kıyı kentleri liman özelliği ile ayrıca önem arz etmiştir. Artan kullanımlar kıyıların kirlilik düzeyini arttırmıştır. 20. yüzyılın ortalarında kentlerin hacmi artmış, kıyılardan geri çekilmeler yaşanmıştır. 20. yy sonlarında ise terk edilen kıyı alanlarının yeniden planlanması, bu alanlara rekreatif işlevlerin verilmesi ile kıyılar yeniden önemli bir kentsel unsur haline gelmiştir (Berberoğlu, 2004), (Şekil 4.1).

Aşama	Kent	Kıyı	Dönem	Özellik
İlk Kent			19. yüzyıl öncesi eski ve ortaçağ	Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekan ve sosyal birliktelik
Sanayii Kenti			19. yüzyıl-20.yüzyıl ortası	Büyüyen ticaret ve endüstiri, güçlenen liman ve büyüyün kıyı
Kıyıdan Geri Çekilme			1960-1980	Teknolojik değişim, alan gereksinimi ve Büyüme
Kıyıların Yeniden Geliştirilmesi			1970-1990	Terkedilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi

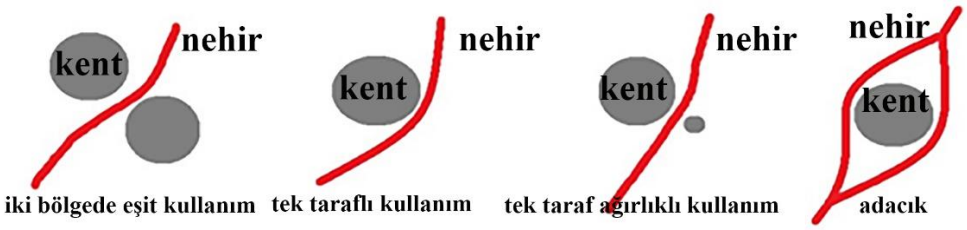
Şekil 4.1. Kent ve Kıyı İlişkisinin Tarihsel Süreçteki Değişimi (Önen, 2007)

Yerleşimler ilk topluluklardan bu yana su öğesi ile ilişki kurarak; kimi zaman akarsu kıyısında, kimi zaman akarsu birleşimlerinde, kimi zaman delta üzerine konumlandırılmıştır (Özkaynak & Ulusoy, 2021). Akarsular kentin kuruluşunda, yayılışında ve gelişiminde etkili olmuşlardır. Lineer bir uzanıma sahip akarsular, kentlerde rekreasyon başta olmak üzere birçok kullanıma konu olmuştur (Kostof, 1992). Yerleşimlerin biçimlenişi akarsulara göre şekillendiğinden, akarsular kentin özgün kimliğinin oluşmasında etkili olmuştur. Akarsular kentlerin içindeki konumlarına göre teğet, merkezi eksende ve dış merkezli eksende olmak üzere üç gruba ayrılmıştır (Silva vd, 2006), (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Nehirlerin kent içerisindeki konumları- Merkezi eksende/ Dış merkezli/ Teğetsel (Silva vd, 2006)

Kıyı kentleri konumlanış olarak iki bölgede eşit kullanım, tek bölgeli kullanım, tek bölge ağırlıklı kullanım, nehir üzerinde adacık olmşak üzere dört farklı şekilde gruplandırılmaktadır (Erkök, 2002), (Şekil 4.3). Dünyada genellikte her iki kıyı eşit kullanım ve tek taraf ağırlıklı kullanım daha sık görülmektedir. Orta Çağ kentlerinde tek taraflı kullanımlar mevcut olsa da günümüzde kentlerin yüzölçümü genişlemiş ve tek taraflı kullanımlar yerini tek taraf ağırlıklı kullanım ve eşit ağırlıklı kullanıma bırakmıştır. Eşit ağırlıklı kullanımı olan nehirler büyük kentlerdir. Kent adeta nehri yutmuş gibidir (Erkök, 2002).



Şekil 4.3. Kıyı kentlerinin yerleşim şekilleri (iki bölgede eşit kullanım, tek bölgeli kullanım, tek bölge ağırlıklı kullanım, nehir üzerinde adacık) (Erkök, 2002)

Kentin yapısında, su öğesinin olup olmaması ya da kentin kıyı kenti olup olmaması, kentin biçimini ve görünüşünü etkileyen bir unsurdur (Oktay vd, 2015). Kentteki su öğesinin biçimi, kara ile kurduğu ilişkiye göre şekil almaktadır. Bu durum, kıyı kullanımını belirlemekte ve kentin biçimlenmesine katkı sağlamaktadır (Atıcı vd, 2017).

Nehirler kentlerin iskeletini oluşturarak yerleşim biçimini etkilemekte; cadde, sokak, yeşil alan yerleşiminin belirlenmesinde, kentin kimliğinin oluşturulmasında önemli bir rol oynamaktadır (Hattapoğlu, 2004), (Şekil 4.4). Cadde ve sokak düzeni genellikle nehre paralel olarak gelişmektedir (Demiralp, 1998). Nehir ve kıyıları, doğal peyzaj özelliği ile kente doğal ve ekolojik tampon alanı oluşturmakta; kente ve kullanıcılara nefes aldıran, kentin yaşam kalitesini artıran açık yeşil alanlar olarak kente katkı sağlamaktadır (Önen, 2007). Lineer açık alan olan nehirler, kentin planlamasına fayda sağlayarak doğal drenaj noktaları oluşturmakta; park, aktivite alanı, yürüyüş yolu gibi rekreatif işlevlere olanak vermektedir (Simons,1999).



Şekil 4.4. Paris- Sein Nehri

Kentsel açık alanlarda su öğesinin hem işlevsel hem de estetik olarak katkısı bulunmaktadır. Su yüzeyleri, bir ortamdaki nem miktarını artırarak hava kalitesini yükseltmektedir. Bölgesel düzeyde, su yüzeyleri havanın sıcaklığını kontrol etmektedir. Sonuç olarak görsel ve iklimsel olarak su öğeleri, kentsel alanlar için vazgeçilmez bir unsurdur. Dahası, kentsel ortamlardaki su alanları, doğal bir ortam yaratarak yapay seslere engel oluşturmaktadır. Kullanıcılara kentin karmaşasına ve gürültüsüne karşı dinginlik ve sakinlik hissi verirler. Su, kentsel açık mekânın organizasyonunda sınırlayıcı ve gizleyici bir unsurdur. Nehir kıyıları bu etkileri görmek için en olası yerlerdendir (Üzümcüoğlu & Polay, 2022).

Kıyı varlığı, kent kimliği ve gelişimi açısından kent için önemli bir unsurdur. Kıyı mekanlarının kurgusu, kullanım şekli; kıyılara dolaylı olarak da kente ve kentliye anlam kazandırmaktadır (Demiralp, 1988).

Kentsel kıyı alanlarının öncelikle kamusal işlevlere ayrılan alanlar olarak değerlendirilmesi, yaşam kalitesini arttıran rekreatif faaliyetlere yer verilmesi gerekmektedir (Gillotti, 2005). Kıyı mekânında, alanın güvenliğini sağlayan aydınlatma elemanları, net görüş alanları, oturma alanları, kentsel donatı elemanları kullanılmalıdır. Kullanıcılarının kıyı mekânından faydalanabilmesi için alana erişim, kolay ulaşılabilir olmalıdır. Kıyı dokusuna uygun olarak, alanın rekreatif potansiyeli kullanılmalı; Yürüyüş yolları, bisiklet-kaykay yolları, koşu parkurları, çocuk oyun alanları, piknik alanları, dinlenme alanları, festival mekanları, balıkçılık iskeleleri gibi kullanıcıların dinlenmesine ve eğlenmesine imkân sağlayan işlevler oluşturulmalıdır (Yardımcı, 2017). Alanda yer

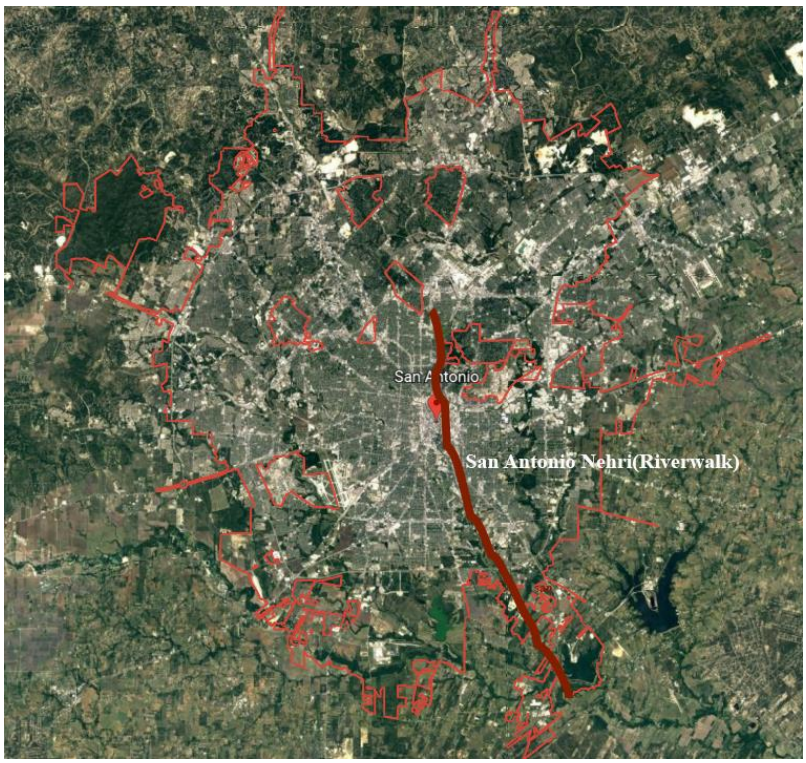
alan yaya akslarının kent merkezindeki diğer işlevlerle ve bölgelerle entegre olması, alanın kullanımı açısından önem arz etmektedir.

4.1. KENTİN MERKEZİ EKSENİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KENT İLİŞKİSİ

Avrupa, Asya ve Amerika'da yer alan nehirlerden, kentin merkezinden geçen nehirler belirlenerek, bu nehirler hakkında literatür araştırması yapılmıştır. Alan araştırması yapılmasının mümkün olmaması sebebiyle; bilgi-belge ve kaynak erişiminin kolay ve ulaşılabilir olması, aşağıda yer alan nehir kentlerinin örnek olarak seçiminde etken olmuştur. Bu doğrultuda Teksas'ta bulunan San Antonio Nehri, Şangay'daki Huangpu Nehri, Eskişehir'deki Porsuk Nehri örnek kıyı alanları olarak seçilmiştir.

4.1.1. San Antonio ve Riverwalk/ Teksas, ABD

San Antonio, "Riverwalk" adının verildiği karakteristik kıyı şeridi ile Dünya'da "Teksasın Venediği" olarak anılmaktadır (Lombardi, 2014). Riverwalk, tarihi kent merkezinin içinde yer almaktadır (Beatypalmer Architects, n.d.). San Antonio Nehri kıyı şeridi ile tarihi bir rota oluşturulmuştur (Şekil 4.5).



Şekil 4. 5. San Antonio kenti ve nehrin konumu

Riverwalk'ta yürüyüş yolları, körpüler, merdivenler ve açık hava sahnesi yer almaktadır (Lombardi, 2014). San Antonio Nehri yılın çeşitli zamanlarında Fiesta Noche del Rio, Fiesta de Las Luminarias ve Las Posadas adındaki festivallere ev sahipliği yapmaktadır. Turistler için önemli bir destinasyon olması ile birlikte; kıyı şeridinde yer alan promenand ile birlikte kentli için nefes alma noktasıdır (Municipality of San Antonio, n.d.), (Şekil 4.6).

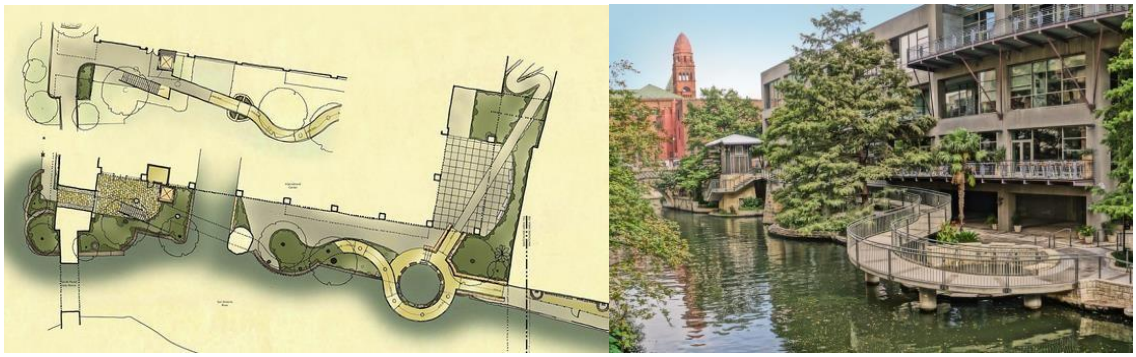


Şekil 4.6. San Antonio Nehri Riverwalk (Municipality of San Antonio, n.d.)

Nehir İyileştirme Projesi ile San Antonio kıyılarında 13 mil uzunluğunda yürünebilir, bisiklet kullanımına uygun lineer bir kent parkı oluşturulması hedeflenmiştir (Şekil 4.7). Nehir kıyılarında süreklilik arz eden yürüyüş ve bisiklet yolları oluşturulmuştur. İyileştirme projesi, Riverwalk özelinde engelsiz erişilebilirlik kriterleri göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır (Beatypalmer Architects, n.d.). Yaya ulaşımı rampa ve merdivenlerle sağlanmıştır (Şekil 4.8). Ulaşımın devamlılığını sağlamak adına gerekli noktalarda iki kıyıyı birbirine bağlayan köprüler tasarlanmıştır (Şekil 4.9).



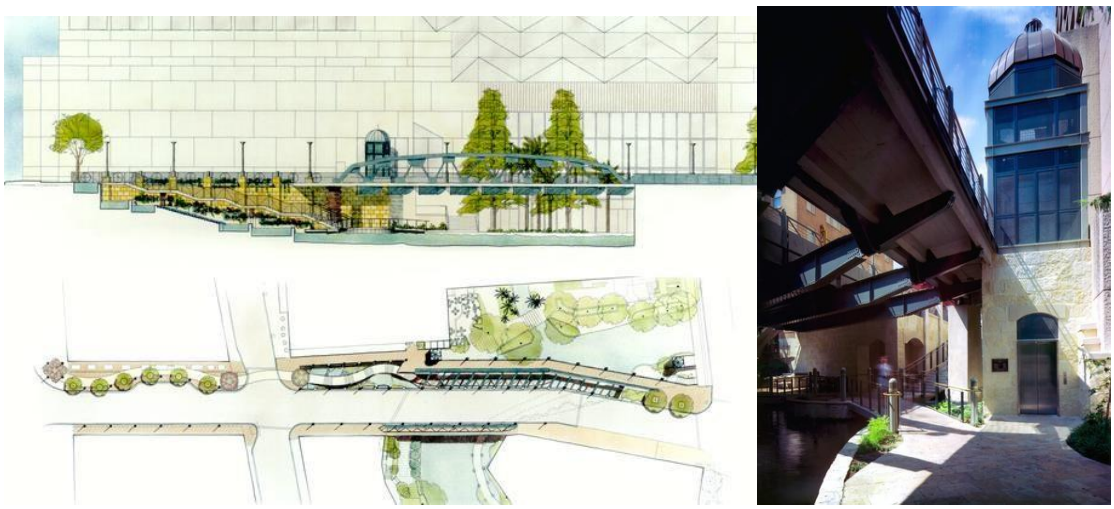
Şekil 4.7. Riverwalk (Beatypalmer Architects, n.d.)



Şekil 4.8. Riverwalk yaya erişimi merdiven ve rampalar (Beatypalmer Architects, n.d.)

İyileştirme projesi kentsel alanla birlikte kırsal bölgeyi de kapsamaktadır. Proje gerçekleştirilirken aynı zamanda Riverwalk'taki tarihi dokunun devamlılığının sağlanması; kırsal bölgedeki kıyı alanında ise endemik bitkilerin yaşatılması, nehir ekosisteminin iyileştirilmesi, nehrin formunun korunması ve taşkınların kontrol altına alınması amaçlanmıştır. Deniz canlılarının devamlılığı ve taşkınların kontrolü için set ve

havuzlar oluşturulması; bölgeye su tutucu özellikte bitkilendirme yapılması öngörülmüştür (Lombardi, 2014).



Şekil 4.9. Çelik strüktürden tasarlanan köprü ve köprü ile alt kottaki kıyıya erişim sağlayan asansör (Beatypalmer Architects, n.d.)

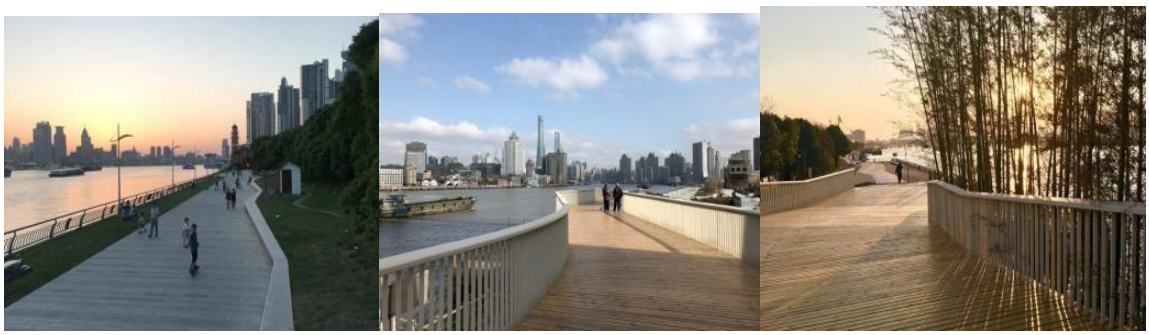
4.1.2. Huangpu Nehri / Şangay, Çin

Huangpu Nehri, Şangay kent merkezini iki eşit yakaya bölmektedir (Şekil 4.10). Nehir kentin merkezinde yer almasına rağmen yıllarca âtıl vaziyette kalmıştır.



Şekil 4.10. Şangay ve Huangpu Nehri İlişkisi

Huangpu Nehri İyileştirme Projesi, nehir kıyısında manzarayı aktif olarak kullanarak kıyı boyunca rekreatif işlevler verilmiştir. 22 km'lik kıyı 4 bölüme ayrılmıştır (Holmes, 2019). Proje, kent ile nehir arasındaki arayüzde kamusal alanlar oluşturmayı, kent merkezi ile nehir arasındaki bağlantıyı sağlamayı, ekolojik dengeyi korumayı ve rekreatif işlevler verilmesi amaçlanmaktadır. Kıyı alanında yürüyüş ve bisiklet yolları, tematik etkinlik alanları, seyir noktaları, spor ve oyun alanları, eski çimento fabrikası parkı, simge yapılar yer almaktadır. Yürüyüş yolları farklı kotlarda tasarlanarak suyla görsel ilişkinin arttırılması amaçlanmıştır (Holmes, 2019), (Şekil 4.11) (Şekil 4.12).



Şekil 4.11. Kamusal Alanlarla Bağlantılı Olan Promenad (Holmes, 2019).



Şekil 4.12. İkonik yapılar (Holmes, 2019).

Eski Çimento Fabrikası'nın yerine 12 hektarlık alanda bir park oluşturulmuştur (Şekil 4.13). Park farklı yükseklikteki yapılarıyla kullanıcılara nehre yönelik farklı manzaralar sunmaktadır (Şekil 4.14). Parkta farklı yükseklik ve formlarda oyun alanları ve amfi tiyatro bulunmaktadır. Park ormanlık bir alana açılmaktadır. Alanda gölgelik özellikte ağaçlar tercih edilmiştir (Agence Ter, n.d.), (Şekil 4.15).



Şekil 4.13. Eski Çimento Fabrikası Parkı (Agence Ter, n.d.)



Şekil 4.14. Feribot Meydanı ve farklı yükseklikteki kamusal alanlar (Holmes, 2019).

Nehir kıyısında kamusal alanlar erişilebilirlik, süreklilik, doğaya saygı ilkeleri doğrultusunda tasarlanmıştır. Feribot Meydanı'nda, meydan, park ve yaya köprüleri tasarlanarak bölgeye yeni bir kimlik oluşturulmuştur. Meydan kent merkezi ile nehrin bağlantısını kuvvetlendirmekte; aynı zamanda sosyal, kültürel ve spor faaliyetlerine olanak sağlamaktadır (Agence Ter, n.d.)



Şekil 4.15. Yürüyüş ve bisiklet yolları (Holmes, 2019).

4.1.3. Porsuk Nehri /Eskişehir, Türkiye

Sakarya Nehri'nin bir kolu olan Porsuk nehri kent merkezini adeta ikiye bölmektedir (Şekil 4.16). Uzun yıllardır âtıl durumda olan nehir, 2003 yılında Porsuk Nehri Düzenleme Projesi ile rehabilite edilerek kullanıma katılmıştır. Nehrin kent ile doğrudan ilişkili olduğu 10 km'lik kısım proje kapsamında iyileştirilmiştir. Taşkın, kirlilik ve deprem gibi konularda teknik uygulamalarla önlemler alınmış, nehir yatağı su aktivitelerine olanak verecek şekilde ıslah edilmiştir (Büyükerşen ve Efelerli, 2005). Porsuk Nehrinin yeniden yapılandırılarak kullanıma katılması, kıyı şeridinin cazibe merkezi haline gelmesini sağlamıştır.



Şekil 4.16. Porsuk Nehri ve Kent ile İlişkisi

Nehir üzerinde toplamda 24 adet yaya ve araç köprüsü bulunmaktadır (Önen, 2007). Kullanıcının nehir ile doğrudan ilişkisini sağlayan, kıyı çizgisinde seyir alanları yer almakta, bu alanlara kentsel mekanların yer aldığı üst kottan merdivenlerle erişim sağlanmaktadır. Bu alanlarda kullanıcılar dinlenme, sosyalleşme, manzara seyri gibi aktiviteleri gerçekleştirmektedir.

Porsuk Nehri kıyısı boyunca birçok yeşil alan ve park bulunmaktadır (Şekil 4.17). Kanlıkavak Parkı, Raif Özgür Parkı, Kent Park, Sazova Parkı bunlardan bazılarıdır (Şimşek & Yeşiltepe, 2020). Nehir, yeşil alanların birbiri ile ilişkisini kuvvetlendirerek kentte yeşil bir koridor oluşturmaktadır. Kıyı boyunca parklar, çocuk oyun alanları, yürüyüş ve bisiklet yolları, spor alanları yer almaktadır. Bölgede rekreatif işlevlerin yanı

sıra kafe, restaurant, çay bahçesi gibi ticari işlevli toplanma mekanları da faaliyet göstermektedir.



Şekil 4.17. Nehir ve Park İlişkisi (Şimşek & Yeşiltepe, 2022)

Nehir kıyılarının yanı sıra nehir yüzeyinde de aktif kullanım gerçekleştirilmektedir. Tekne, gondol ve kano gezintileri ile akarsudan kente bir bakış sağlanmaktadır (Şimşek & Yeşiltepe, 2020), (Şekil 4.18).



Şekil 4.18. Gondol ve tekne gezileri (Kültür ve Turizm Bakanlığı, n.d.)

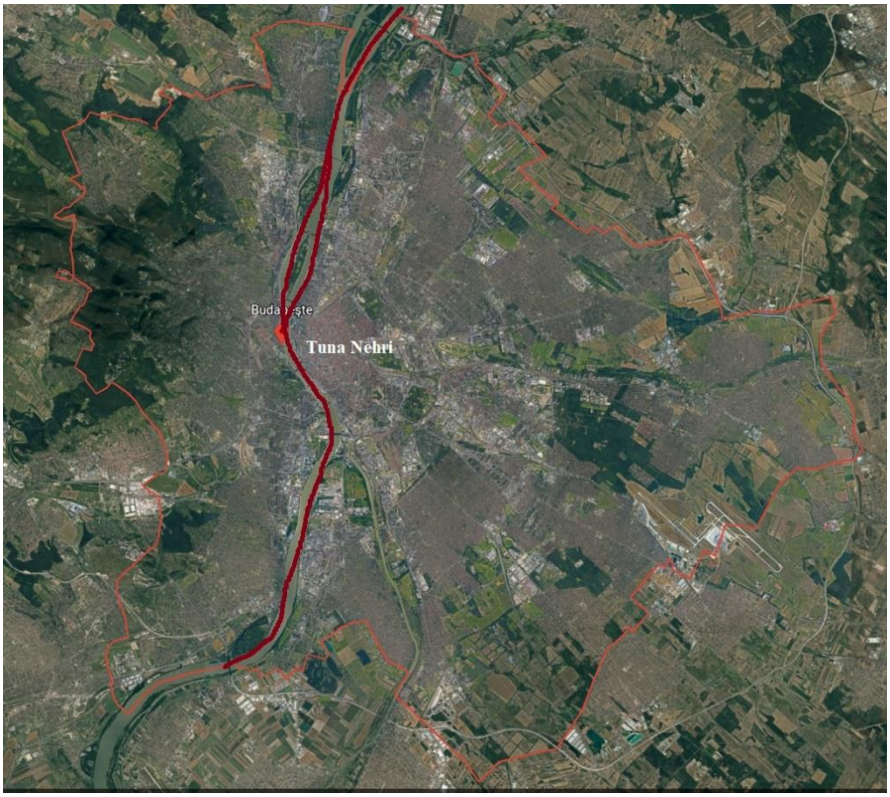
4.2. Kentin Dış Merkezinden Geçen Nehirler ve Kent İlişkisi

Avrupa ve Asya'da yer alan nehirlerden, kentin dış merkezinden geçen nehirler belirlenerek, bu nehirler hakkında literatür araştırması yapılmıştır. Alan araştırması yapılmasının mümkün olmaması sebebiyle; bilgi-belge ve kaynak erişiminin kolay ve ulaşılabilir olması, aşağıda yer alan nehir kentlerinin örnek olarak seçiminde etken olmuştur. Bu doğrultuda Budapeşte'deki Tuna Nehri, Amasya'daki Yeşilırmak ve Hatay'daki Asi Nehri örnek kıyı alanları olarak seçilmiştir.

4.2.1. Tuna Nehri/Budapeşte, Macaristan

Tuna Nehri'nin iki yakasında yer alan Buda ve Peşte şehirleri 1873 yılında birleşerek Budapeşte adını almıştır (Kadıoğlu, 2020). Buda ve Peşte olarak iki ayrı şehir iken kentlerin nehirle ilişkileri tek taraflı kullanım şeklinde, nehre paralel olarak lineer

bir yerleşim göstermiştir. İki kentin birleşimi ve kentin nüfus ve yüzölçümü olarak genişlemesi ile Tuna Nehri'nin Budapeşte ile ilişkisi tek taraf ağırlıklı kullanımı doğurmuştur (Şekil 4.19). Kent lineer bir biçimde iken organik bir forma dönüşmüştür.



Şekil 4.19. Tuna nehri ve Budapeşte ilişkisi

Nehir üzerinde iki yakayı birleştiren yedi adet köprü bulunmaktadır (Kadıoğlu, 2020). Kıyı bölümünde park alanları, yönetim binaları, otel, kilise gibi tarihi binalar yer almakta, konut alanları kıyının gerisinde bulunmaktadır (Koçan & Ankaralı, 2020). Nehirle kara iki farklı kottan ilişki kurmaktadır. Nehre yakın olan alt kotta araç yolu; üst kotta ise oturma elemanları, yürüyüş yolları, seyir terasları, bisiklet yolları ve parkları yer almaktadır (Şekil 4.20). Kot farkı, araç yolu ve yaya yolunu birbirinden ayırarak kullanıcıların nehir ile görsel iletişimi artırmaktadır. Yaya yolları, bazı noktalarda genişleyerek alt kottaki nehre inişi sağlamaktadır (Koçan & Ankaralı, 2020).



Şekil 4.20. Tuna Nehri kıyısındaki kent mobilyaları, bisiklet parkları ve tekne turları (Koçan & Ankaralı, 2020)

Tuna Nehri'nin üzerinde Margeret ve Csepel adaları başta olmak üzere 7 adet ada bulunmaktadır (Kadıoğlu, 2020). Bu adalar kente doğal peyzaj ve rekreasyon alanı olarak hizmet vermektedir. Kentlinin kaçış noktası, turistler için de güzel bir destinasyondur.

4.2.2. Yeşilırmak/Amasya, Türkiye

Amasya kenti; Yeşilırmak Nehri'nin iki kıyısına, vadi içerisine kurulmuştur. İlk yerleşimlerde nehrin kentin merkezini oluşturduğu, çift taraflı bir kullanım söz konusudur. Zamanla kentte yapılaşmanın ve nüfusun artması ile kent lineer bir büyüme göstermiştir. Günümüzde kent ve nehir ilişkisi incelendiğinde; nehrin kentin dış merkezinde yer aldığı, tek taraf ağırlıklı bir kullanım sağlandığı görülmektedir (Şekil 4.21).



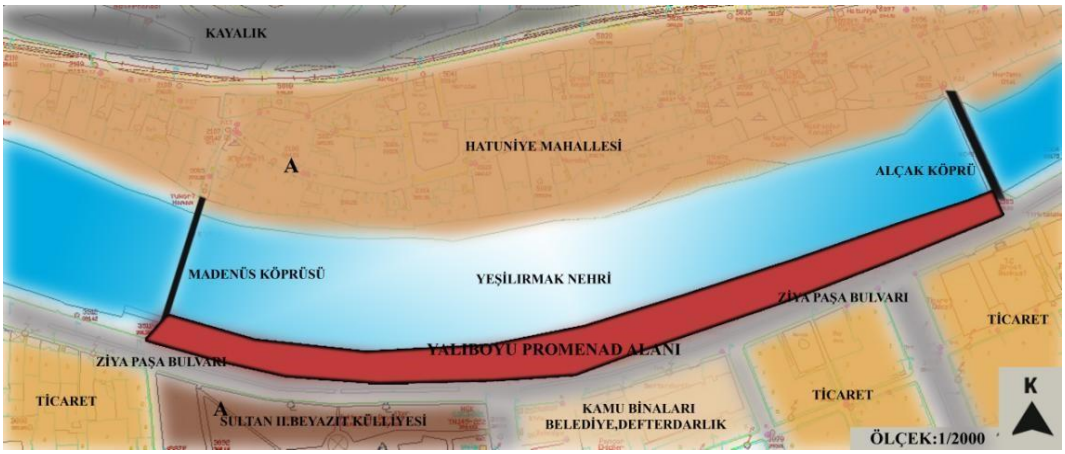
Şekil 4.21. Yeşilırmak ile Amasya kent merkezinin ilişkisi

Bölgedeki ilk yerleşimden bugüne kadar Yeşilırmak; savunma, tarım, yerleşim gibi ihtiyaçlara cevap vermiş, 2000'li yıllarda ise rekreasyon amaçlı projeler üretilmeye başlanmıştır (Canik, 2014). Kent merkezinde Yeşilırmak Kıyıları Pirinççi Promenandı ve Yalıboyu Sahil Promenandı olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.22).



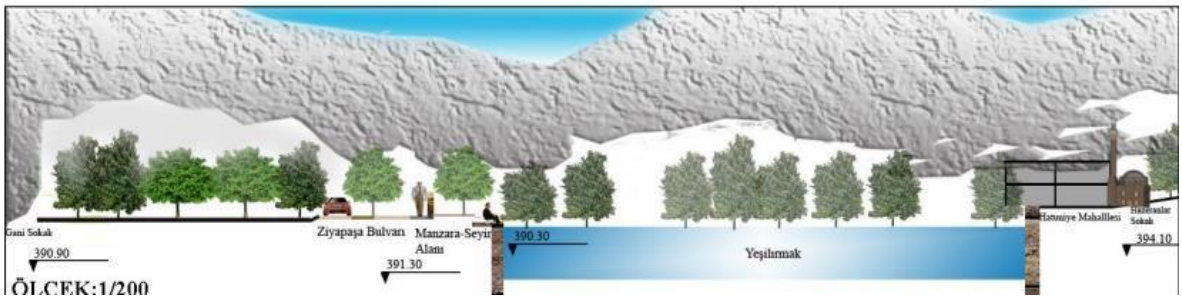
Şekil 4.22. Yeşilırmak Nehri ve Yalıboyu Promenad/ Pirinçci Promenad alanı ilişkisi (Canik, 2014)

Yalıboyu Promenad Alanı Madenüs Köprüsü ile tarihi Alçak Köprüsü arasında konumlandırılmıştır (Şekil 4.23.). Ticaret ve kamu işlevlerinin yoğun olduğu kentsel bir alanda bulunmaktadır. Kıyı merkezi ulaşım akslarının yer aldığı, ticaret, eğlence ve dinlenme alanlarının bulunduğu bir alan olduğundan halk tarafından yoğun bir kullanımı söz konusudur (Seçkin & Dülger, 2010).



Şekil 4.23. Yalıboyu Promenad Alanı (Canik,2014)

Yalıboyu Promenad Alanı tarihi Hatuniye Mahallesi'ne, Kral Kaya Mezarları ve Sultan Beyazıt Külliyesi ile görsel bir iletişim kurmaktadır (Canik, 2014), (Şekil 4.24). Amasya'nın tarihi dokusunu oluşturan Yalıboyu evleri nehrin kuzey kıyısında bitişik nizam yapılaşmış, nehre doğru çıkma yapmıştır (Özkaynak & Başar, 2021), (Şekil 4.25.). Bu durum nehir kıyısının tek taraflı kullanımına sebebiyet vermiştir. Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından tescillenen Yalıboyu evlerine atölye, satış birimi, otel gibi işlevler verilerek alanda sürdürülebilirlik sağlanmıştır (Özkaynak & Başar, 2021).

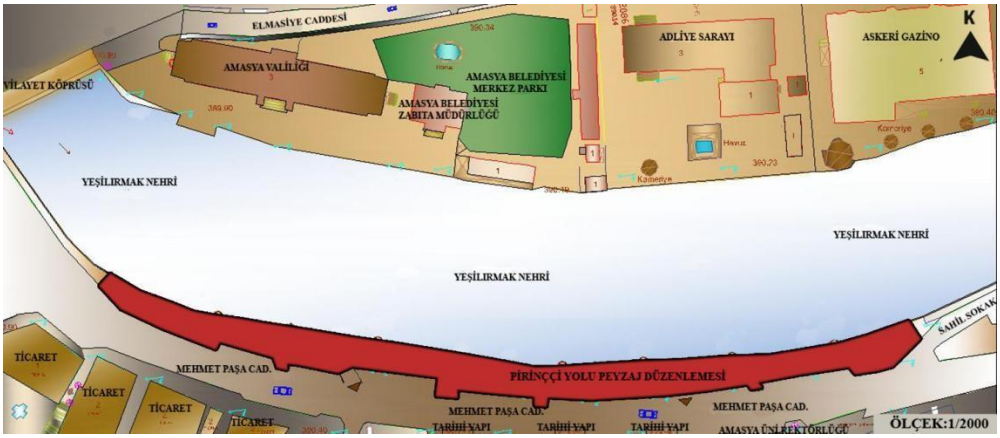


Şekil 4.24. Yalıboyu Promenad alanı ve kent ilişkisi (Canik,2014)

Yürüyüş yolu ise Yeşilırmak'ın güney kıyısında konumlanmıştır (Demiralp,1998). Yalıboyu Promenadı'nda erişebilirlik standartlı göz önünde bulundurularak yeşil dokunun devamı sağlanmıştır. Nehir ile Promenad arasında kot farkı olduğundan kullanıcının nehir seviyesine inmesini sağlayan merdivenler tasarlanmıştır (Canik, 2014).



Şekil 4.25. Promenaddan Hatuniye Mahallesi'ne bakış ve Yalıboyu promenad alanı (Seçkin & Dülger, 2010)

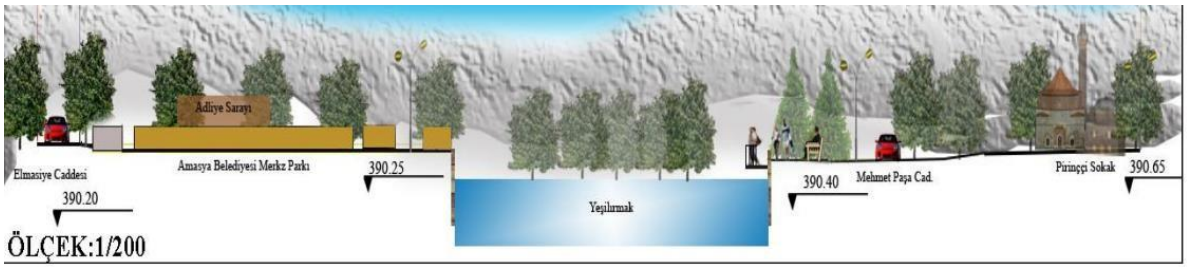


Şekil 4.26. Pirinççi Yolu Promenad alanı (Canik, 2014)

Pirinççi Yolu Promenad alanı Mehmet Paşa Caddesi'ne paralel olarak konumlandırılmıştır (Şekil 4.26). Söz konusu alanın tarihi kamu yapılarıyla ve ticaret işlevli yapılarla komşuluğu bulunmaktadır. Amasya Belediyesi Merkez Parkı ile oluşan rekreasyon alanı Pirinççi Yolu promenadı ile devam etmektedir. Yürüyüş yolunun başlangıcı ve bitişinde ahşap arkat yapılarak yeşil bir koridor oluşturulmuştur (Canik, 2014). Nehir üzerine yapılan seyir terasları ve bu mekanların üzerinde yer alan oturma elemanları kullanıcı ile suyun doğrudan ilişki içerisinde olmasını sağlamaktadır (Canik, 2014), (Şekil 4.27) (Şekil 4.28).



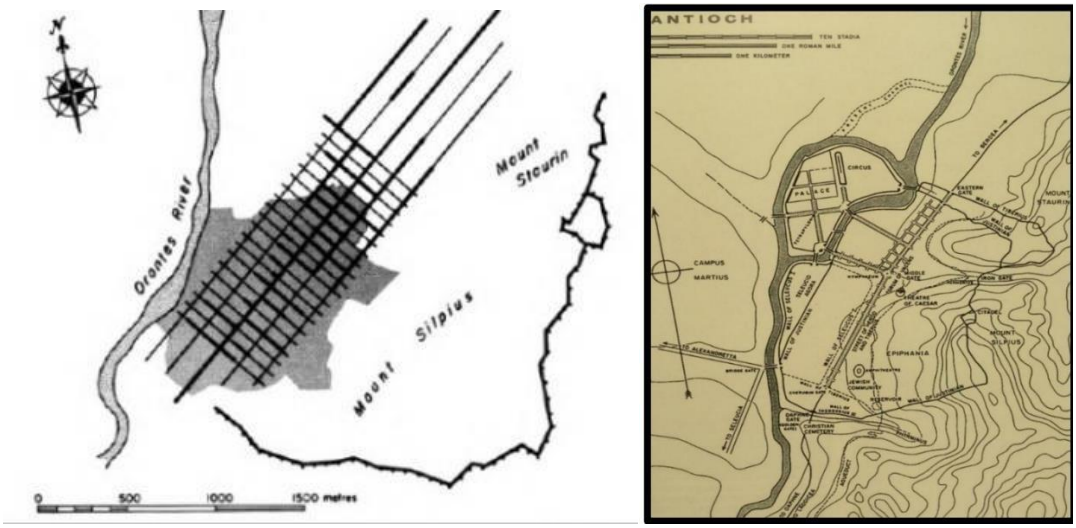
Şekil 4.27. Pirinççi Promenadında yer alan arkatlar, seyir terasları ve yürüyüş yolları (Canik, 2014)



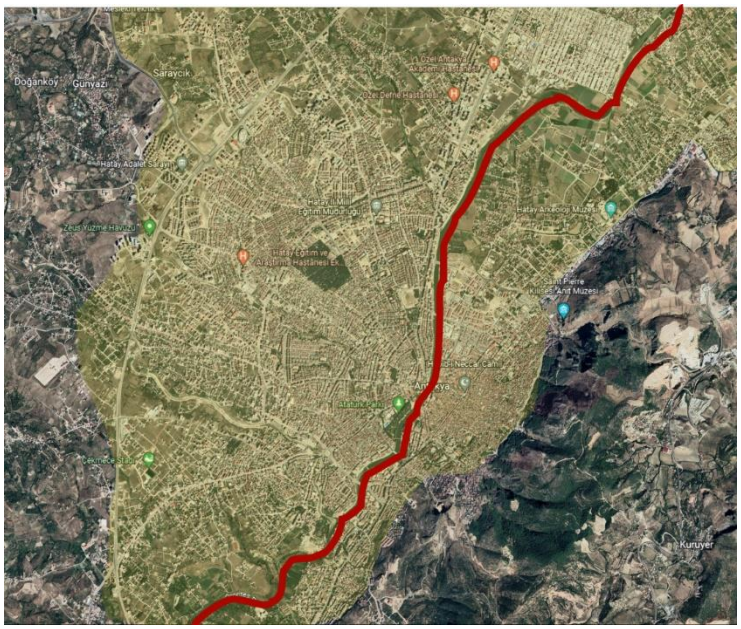
Şekil 4.28. Pirinçci Yolu Promenadı ve kent ilişkisi (Canik, 2014)

4.2.3. Asi Nehri /Antakya (Hatay), Türkiye

Asi Nehri'nin, Antakya'nın oluşumunda önemli bir yeri bulunmaktadır. İlk yerleşim Habib-i Neccar Dağı ile Asi Nehri arasında kurulmuştur (Bozdoğan vd, 2015), (Şekil 4.29). Kentin oluşma sürecinde tek taraflı kullanım hâkim iken; kentin hacminin ve nüfusunun artması ile Asi Nehri'nin karşı kıyısı da kullanıma açılmış olup, nehir ve kent ilişkisinde tek taraf ağırlıklı kullanım söz konusu olmuştur (Şekil 4.30).



Şekil 4.29. Kuruluş Döneminde Izgara Şehir Planı (Dinç & Karagel, 2017) ve Antik Çağ'da Kent Planı (Dal, 2018)



Şekil 4.30. Asi Nehri ve kent merkezi ilişkisi

Antik Çağ'da yapılan kent planlamasında sokaklar ve caddeler kışın güneşi yazın da Asi Nehri'nden gelen rüzgârı alacak şekilde tasarlanmıştır (Dal, 2018). Bu sebeple Asi Nehri Antakya için doğal soğutma işlevi görmektedir.

Nehir üzerinde iki yaya köprüsü, beş taşıt köprüsü olmak üzere toplam yedi adet köprü bulunmaktadır. Kentin omurgasını oluşturan Atatürk Caddesi, İnönü Caddesi, Kanatlı Caddesi ve İstiklal Caddesi gibi caddeler Asi Nehri boyunca konumlanmıştır. Ana ulaşım akslarının yoğunluğu konut, ticaret ve kamu alanlarının bu caddeler üzerinde olmasına neden olmuştur. Asi Nehri, kamu ve ticaret işlevli yapılaşmanın arasında sadece görsel iletişim kurabilen pasif bir su öğesidir.



Şekil 4.31. Antakya ve Asi Nehri ilişkisinin harita ve fotoğraf üzerinden gösterimi

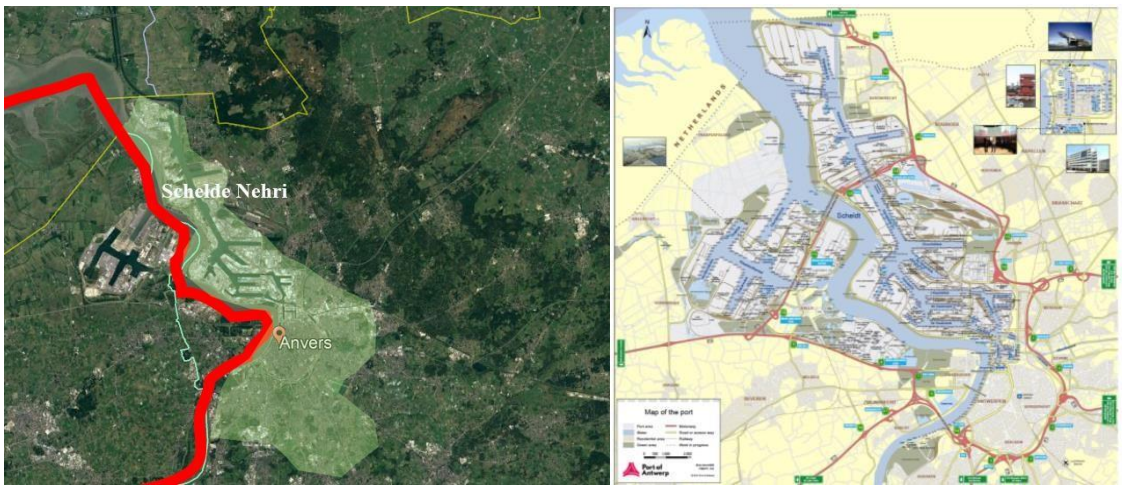
Ulaşım ağlarına paralel olarak Asi Nehri'nin iki kıyısında yürüyüş yolları yer almaktadır (Şekil 4.31). Nehir kıyısında açık ve yeşil alan olarak Atatürk Parkı bulunmaktadır. Atatürk Parkı, nehre doğru çıkma yapan seyir terasları sayesinde nehir ile iletişim kurmaktadır. Kıyı bandına aktif rekreatif işlevler verilmemesine rağmen, açık ve yeşil alanlarının azlığı ve Asi Nehri'nin yeni ve eski yerleşim arasındaki bağlantıyı sağlaması sebebiyle yoğun olarak kullanılmaktadır (Bozdoğan vd, 2015).

4.3. Kentin Çeperini Oluşturan Nehirler ve Kent İlişkisi

Küresel çapta kentin çeperinden geçen nehirler belirlenerek, bu nehirler hakkında literatür araştırması yapılmıştır. Alan araştırması yapılmasının mümkün olmaması sebebiyle; bilgi-belge ve kaynak erişiminin kolay ve ulaşılabilir olması, aşağıda yer alan nehir kentlerinin örnek olarak seçiminde etken olmuştur. Bu doğrultuda Anvers'teki Schelde Nehri ve Liverpool'daki Mersey Nehri örnek kıyı alanları olarak seçilmiştir.

4.3.1. Schelde Nehri/ Anvers (Antverp), Belçika

Schelde Nehri, Anvers kentinin çeperini oluşturmaktadır (Şekil 4.32). Kent, nehir ve limanın sınırlamasından dolayı lineer olarak büyüme göstermiştir. Anvers'te Avrupa'nın ikinci büyük liman kentidir. Liman, yüzölçümü olarak kentin yarısına hakimdir. Nehir de liman gibi kullanılarak, yük gemilerinin geçişine izin verilmektedir (Smits ve Lorquet, 2011). Deniz ticareti ve taşımacılığı ön planda olduğundan gemilerin geçişini engellememek adına kente köprü yapılmamıştır. Bu sebeple kent, tek taraf ağırlıklı büyüme göstermek zorunda kalmıştır. İki kıyı yakasına geçiş tüneller ile sağlanmaktadır (Şekil 4.32).



Şekil 4.32. Schelde Nehri ve kent ilişki ve liman haritası (Tanış, 2018)

Eski Liman bölgesinin terkedilmesiyle, rıhtım ve kıyı yenileme çalışmaları yapılmıştır. Kıyı yenileme projesinde kamusallık ön planda tutulmuştur (Smits ve Lorquet, 2011). Yeşil alanların arttırılması, nehirle görsel iletişimi sağlamak, nitelikli kent mobilyaları ve aydınlatmaları, seyir terasları, yaya ve araç ulaşımı projenin ana stratejileri içerisinde yer almaktadır (Smits ve Lorquet, 2011), (Şekil 4.33).



Şekil 4.33. Kıyı yenileme projesi (Smits ve Lorquet, 2011)

Nehir kıyısındaki kullanımda, kıyı alanlarının liman- iskele, otopark, ağaçlandırılmış alanlar ve yer yer yaya yollarının yer aldığı görülmektedir (Şekil 4.34). Schelde Nehri kıyıları rekreatif, kültürel ve spor amaçlı faaliyetler yerine, ulaşım ağırlıklı kullanılmaktadır.



Şekil 4.34. Schelde Nehri kıyı kullanımı ve nehirde bulunan iskeleler

4.3.2. Mersey Nehri, Liverpool/İngiltere

Liverpool kentinin çeperini oluşturan Mersey Nehri, İngiltere'nin kuzeybatısında yer almaktadır. Kent, Mersey Nehri halicinin kıyısındadır (Şekil 4.35). Mersey'in sözlük anlamı "sınır" olarak belirtilmektedir (Culture Liverpool, n.d.). Mersey Nehri, Liverpool ve Birkenhead kenti arasında idari sınıra katkı sağlamaktadır. Liverpool'u ise Mersey Nehri fiziki olarak sınırlandırılmıştır. Bundan dolayıdır ki Liverpool kenti Mersey Nehri kıyısını tek taraflı olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.35).

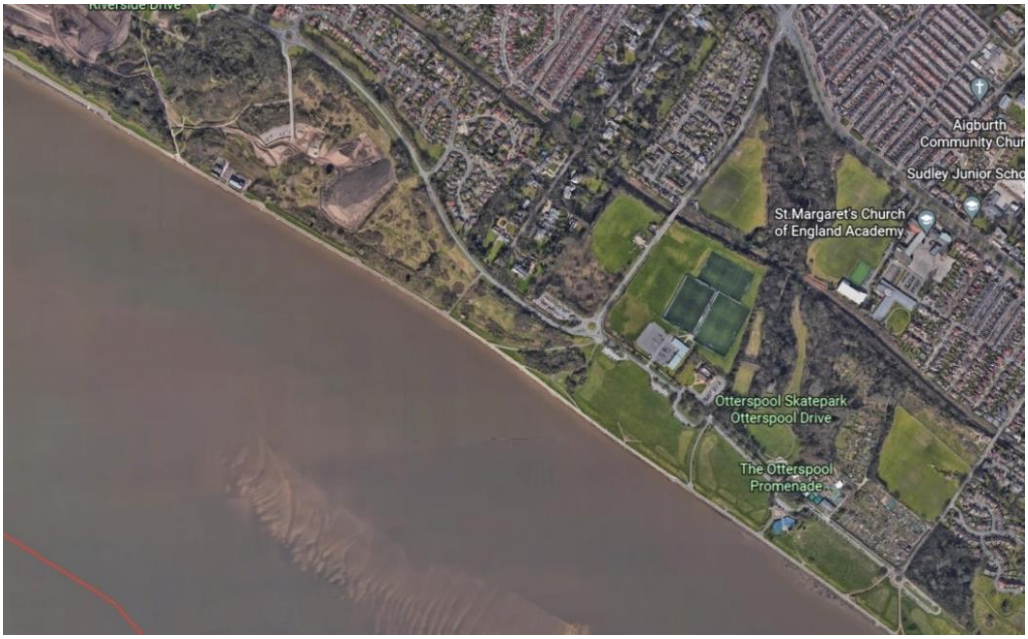


Şekil 4.35. Mersey Nehri ve Liverpool kentinin ilişkisi

Mersey Nehrinin kıyı şeridi ile tarihi dokunun iç içe olduğu görülmektedir (Şekil 4.36). Kıyı şeridinde ulaşım ve ticarete yönelik liman ve limana yönelik tesisler, feribotlar bulunduğu gibi kamusal kullanıma yönelik yürüyüş ve bisiklet yolları, meydanlar, park alanları, su sporu merkezi, müzeler, kafeler, çocuk oyun alanları, festival alanı, açık spor alanları, seyir alanları yer almaktadır. Ayrıca bölgede 400 dönümü aşkın ormanlık alan, golf sahaları ve balık tutma noktaları bulunmaktadır (MacGregor, 2003).



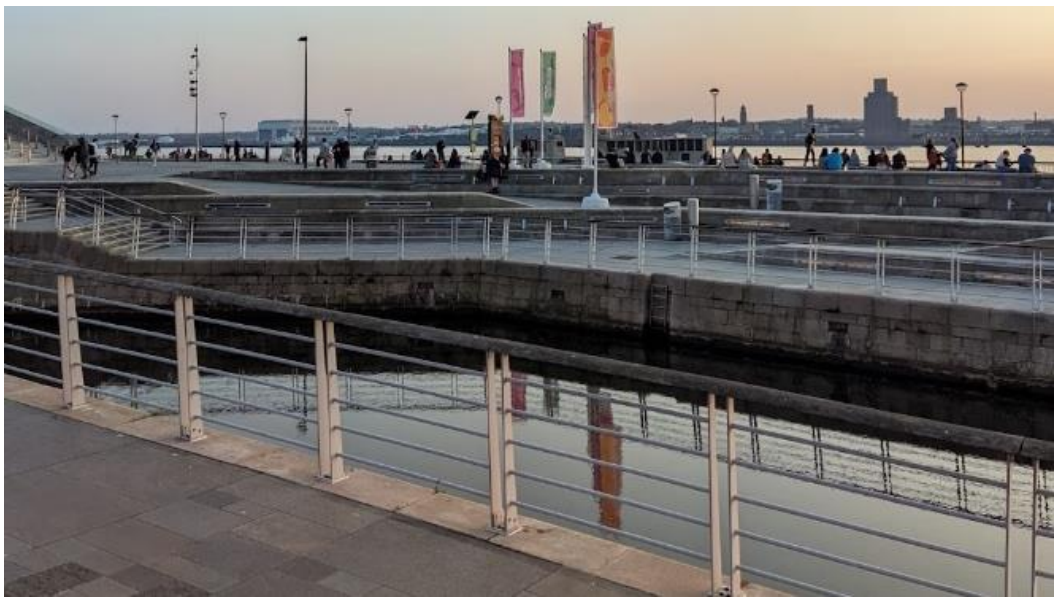
Şekil 4.36. Mersey Nehri (Culture Liverpool, n.d.)



Şekil 4.37. Mersey Nehri Kıyı Şeridi ile Yeşil Alan İlişkisi

Karşı kıyıya ulaşımı sağlayan feribotlar yaya sirkülasyonunu yoğunlaştırmakta ve kamusal alan kullanımını arttırmaktadır. Öte yandan bölgede bulunan müze ve galeriler kentliler ve turistler için cazibe merkezi oluşturmakta, kıyı kullanımını arttırmaktadır (Şekil 4.38). New York'taki Central Park'a benzetilen ve İngiltere'nin ilk büyük parkı olma özelliği taşıyan Birkenhead Parkı, kıyı şeridinin rekreatif kullanımına katkı sağlamaktadır. Mersey Nehri'nin ekolojik yönden çeşitliliği su altı akvaryumu oluşturmakta, balıkçılık faaliyetlerinin yapılmasına da fırsat vermektedir. Mersey Halici Ramsar Alanı ve Özel Koruma Bölgesi (SPA) olarak belirlenmiştir (Mersey Basin Campaing, n.d.). Bu sebeple bölge yaban kuşlarının uğrak yeridir. Kuş gözlemciliği ya

da balık tutma aktivitesi yapmak isteyenler kullanıcılar koruma altındaki bu bölgeye yaya olarak yahut bisikletle ulaşım sağlayabilmektedir (MacGregor, 2003).



Şekil 4.38. Mersey Nehri Kıyı Şeridi (Pandit, 2022)

Yukarıdaki verilerden yola çıkıldığında Mersey Nehri kıyı şeridinin ulaşım, ticari, kültürel, rekreatif olmak üzere birçok amaç ile kullanıldığı anlaşılmaktadır (Şekil 4.37). Böylelikle bölgenin kamusal kullanımı ve tercih edilebilirliği artmıştır. Nehrin tek taraflı bir kullanımı olsa dahi kentle entegrasyonunun kullanım ve verilen işlevlerle doğru olarak arttığı gözlemlenmiştir. Mersey Nehri'nin kentin kimliğine ve silüetine doğrudan etki etmesi nehrin kent ile entegrasyonunun başarılı olduğunun bir başka kanıtıdır.

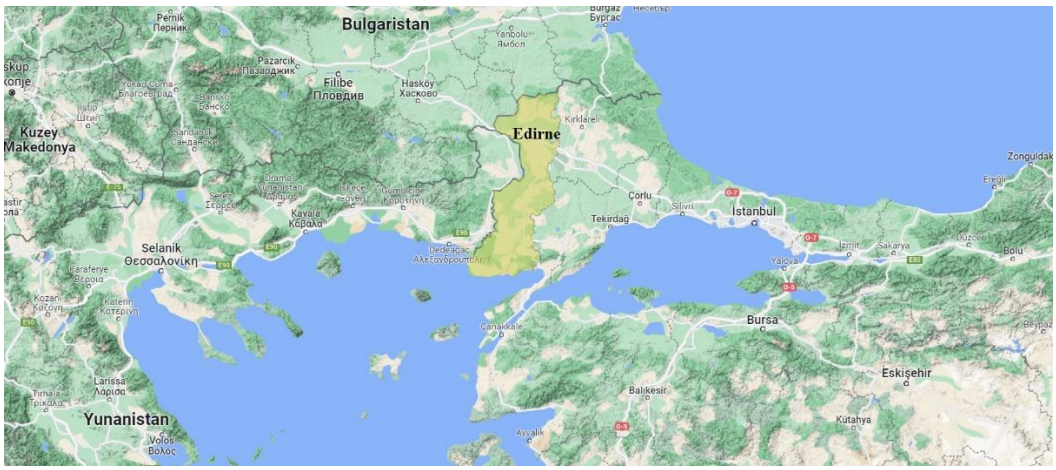
BÖLÜM 5

TUNCA NEHRİNİN EDİRNE KENT MERKEZİ İLE İLİŞKİSİ

5.1. Edirne Kent Merkezi

Edirne, Yunanistan ve Bulgaristan'a sınır oluşturan bir serhat kentidir. Konum olarak 41 40 kuzey paraleli, 26 34 doğu meridyenleri arasında, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi'nin Trakya kesiminde, Meriç Havzası'nda bulunmaktadır. Meriç Havzası, Tunca, Meriç ve Arda Nehirlerini kapsamaktadır (Şekil 5.1).

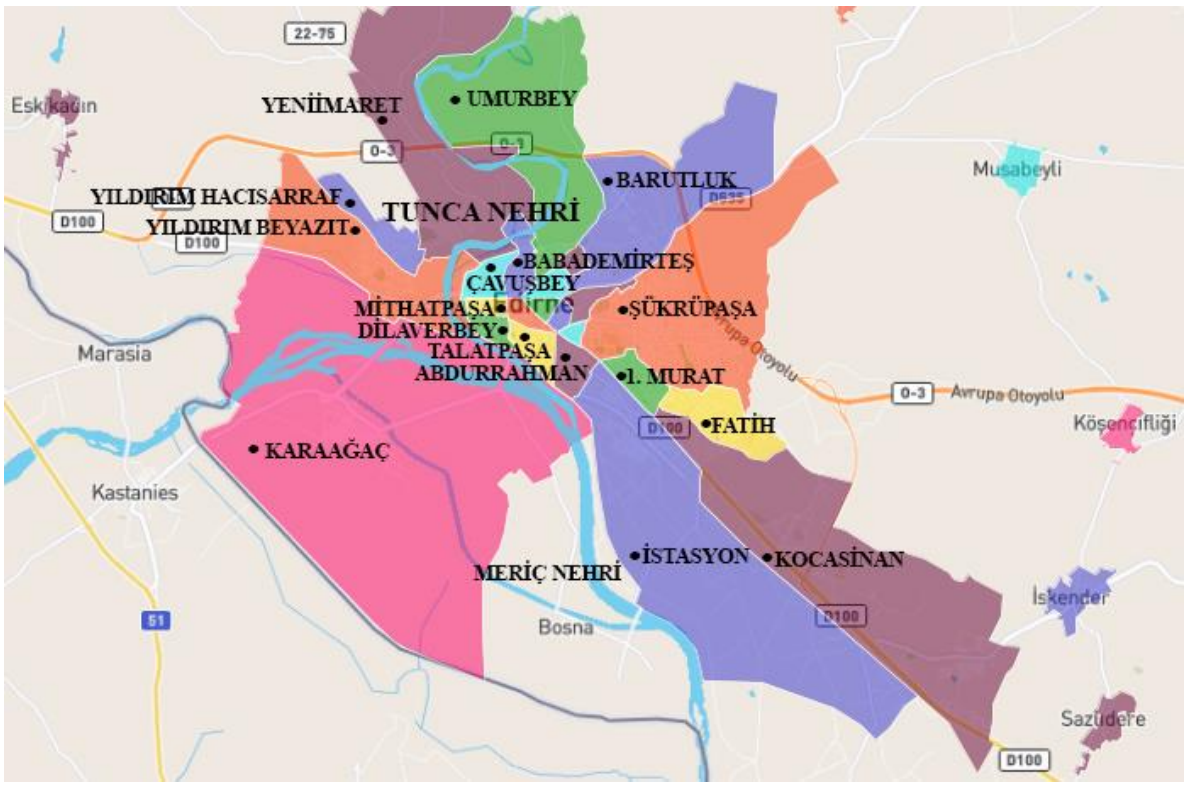
Tunca Nehri Bulgaristan'ın, Balkan Dağları'nın Kalofer bölümünde doğarak, Bulgaristan ile sınır oluşturup; ülkemiz topraklarına girmektedir. Tunca Nehri'nin Türkiye sınırları içerisindeki uzunluğu 30 km iken, Bulgaristan'daki uzunluğu 350 km'dir (Akkaya, 2016).



Şekil 5.1. Edirne'nin Konumu

Edirne kenti, Tunca Nehri ile Tunca Nehri'nin de sularının katıldığı Meriç Nehri'nin doğusunda yer almaktadır. Bu bağlamda nehirler, kentin büyüme doğrultusunu sınırlandıran ve yönlendiren bir unsurdur.

Edirne kenti 24 adet idari mahalleye ayrılmıştır. Tunca Nehri Talatpaşa, Dilaverbey, Mithatpaşa, Çavuşbey, Bababademirtaş, Yıldırım Beyazıd, Yıldırım Hacı Sarraf, Yeniimaret ve Umurbey Mahallelerine komşuluk etmektedir (Şekil 5.2). Tunca ve Meriç Nehirlerinin batısında yer alan Karaağaç, Yıldırım Hacı Sarraf, Yıldırım Beyazıt ve Yeniimaret Mahallelerine köprülerle ulaşım sağlanmaktadır. Nehrin doğusunda yer Mithatpaşa, Dilaverbey Mahalleleri Kaleiçi'nin alt yerleşim bölgeleridir.



Şekil 5.2. Edirne mahalleleri

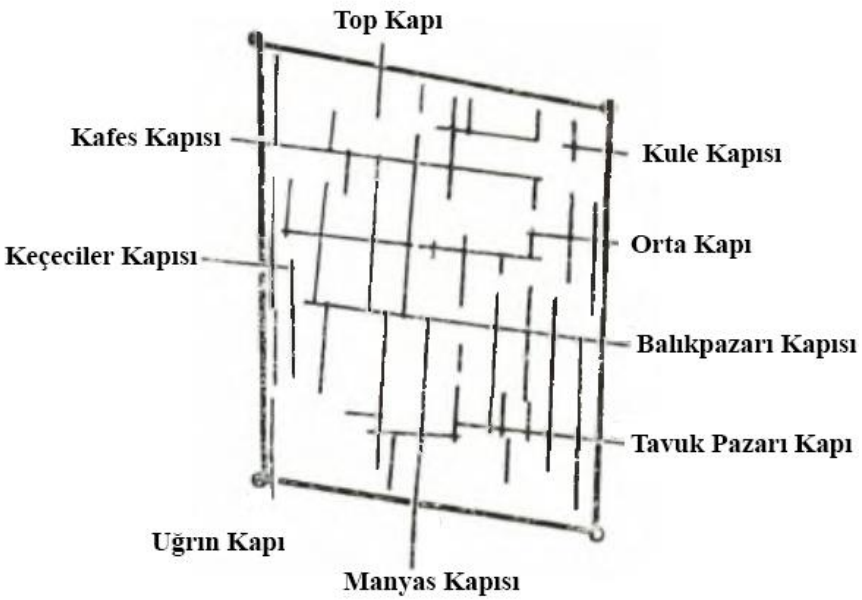
5.2. Kentin Gelişim Süreci

İnsanoğlu yerleşik hayatı tercih ettiğinden itibaren tarım, ticaret ve savunma nedeniyle su öğesi yakınlarında yerleşim kurmuşlardır. Edirne'de Meriç, Tunca ve Arda nehirlerinin çevrelediği bir alana kurulmuştur.

Trakların Çanakkale'den geçerek bugünkü Edirne'de Uskidamak (Eski Kent) adında bir kent kurulduğu rivayet edilmiş olsa da (Kazancıgil,1994); Uskidamak

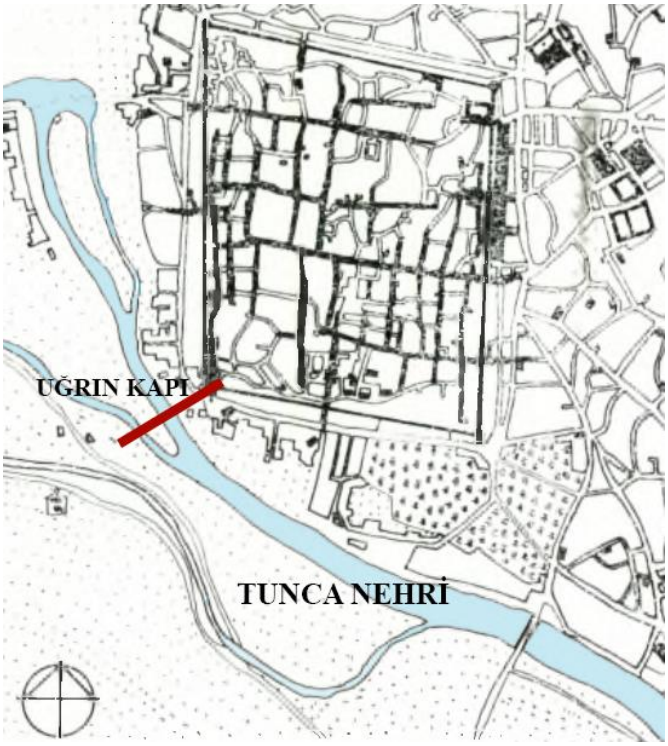
Bulgaristan sınırları içerisinde Üsküdar Köyü'ne denk düşmektedir. Trakların Odrisi boyu tarafından şimdiki Edirne'nin yerinde Odrissiye kenti kurulmuştur. Sonrasında Makedonya Kralı Filipin bölgeyi ele geçirmiş, Filibe şehri adını kral Filipinden almıştır. Makedonya Kralı İskender öldükten sonra Traklar özgürlüğünü ilan etmiş olsa da; kendi aralarında birlik sağlayamayan Traklar Romalıların istilalarına karşı koyamamışlardır (Peremeci, 1940).

Roma istilaları sonrası ele geçirilen Edirne, Roma İmparatoru Adrian'ın adını alarak Adrianapolis olarak anılmaya başlanmıştır (Kazancıgil, 1994). Adrian, savunma amaçlı kentin çekirdeğini oluşturan castriumu yaptırmıştır (MS 123-124), (Onur, 1990). Tipik Roma Castrium'u olan kale dört yuvarlak burç, on iki adet ufak kale, dokuz adet giriş kapısından oluşmuştur (İşli & Koz, 1998). Kuzeydoğuda yer alan Makedonya Kulesi günümüzde varlığını sürdürmektedir. Topkapı, Uğrın Kapı, Manyas Kapı, Kule Kapı, Orta Kapı, Balık Pazarı Kapısı, Kafes Kapısı ve Keçeciler Kapısı kalenin dokuz giriş kapısını oluşturmaktadır (İşli & Koz, 1998), (Şekil 5.3). Günümüzde mimari varlığını sürdürmeseler bile yerleri tahmin edilmekte, kapı isimleri sokak ve caddelerin isimlerine verilmiştir.



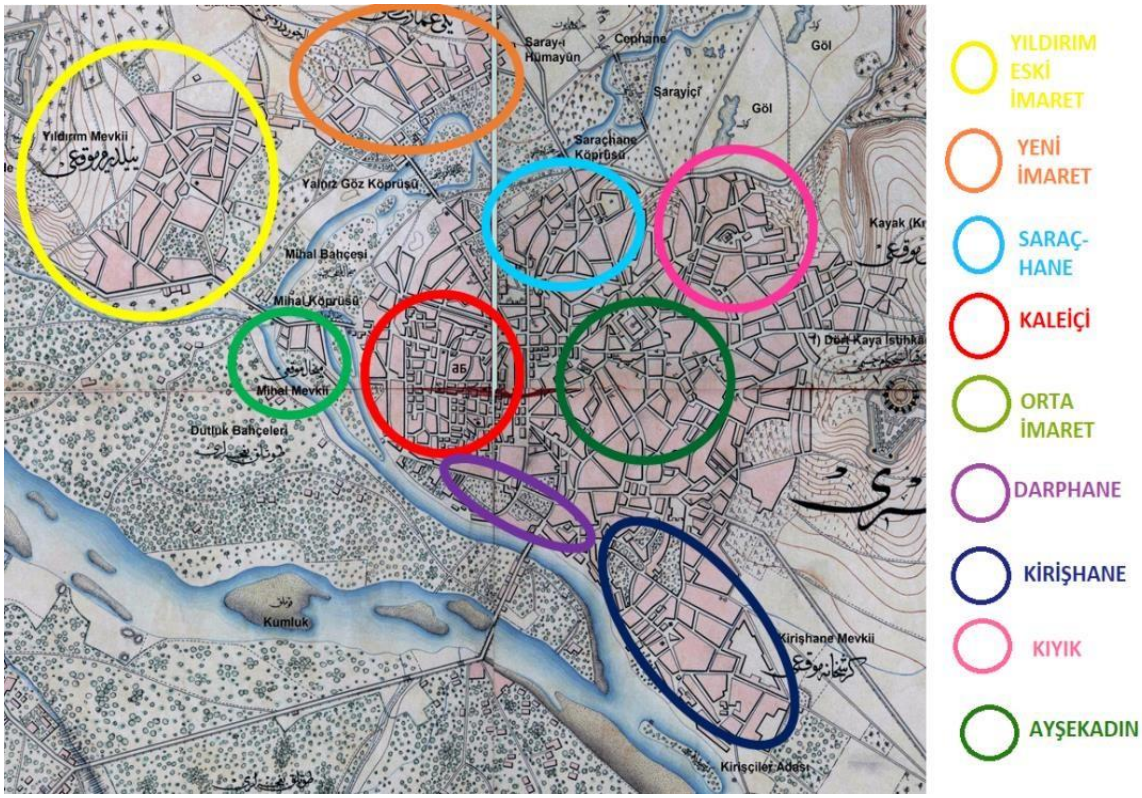
Şekil 5.3. Kale kapılarını ve sokaklarını gösteren kale planı (Yerolympos, 1993)

Castrium, Tunca Nehri'ne yakın bir alana konumlandırılmıştır (Şekil 5.4). Su ihtiyacının karşılanması amacıyla olduğu kadar, herhangi bir saldırı durumunda Tunca Nehri üzerinden kaçış ihtimali düşünülmüştür. Nitekim Edirne Tekfuru 14. yy ortalarında gerçekleşen Türk kuşatmasında Tunca Nehri üzerinden kaçmıştır. Böylelikle Edirne 1. Murat tarafından fethedilerek Türkler himayesine girmiştir (İnancık, 1993).



Şekil 5.4. Kale içi sokak düzeninin ve Uğrın Kapı ile Tunca Nehri ilişkisinin 1854 yılı Osmont Planı üzerinden gösterimi (Yerolympos, 1993)

Edirne; Osmanlılarca fethedilmeden önce sur içi yerleşim ve Gazimihal Köprüsü'nün yanındaki Aina yerleşiminden oluşmaktadır. Edirne'nin Osmanlılar tarafından ele geçirilmesi ile Başkent ilan edilmiş, saray yapımına başlanmış, kale dışında yeni yerleşim yerleri imar edilmeye başlanmıştır (Kazancıgil, 1992). Kale dışında oluşturulan ilk yerleşim bölgeleri hususunda farklı görüşler mevcuttur. Bunlardan ilki Saray-ı Atik yapımı başlanmasıyla Türklerde kale dışına ilk yerleşim bugünkü Sarıbayır ve Kavak Meydanına olduğudur (Onur, 1990). Türkler 1397 yılından itibaren yerleşimleri sur dışına çıkararak bugünkü Yıldırım ve Eski Cami civarında mahalleleri oluşturduğu belirtilmektedir (Kazancıgil, 1995).

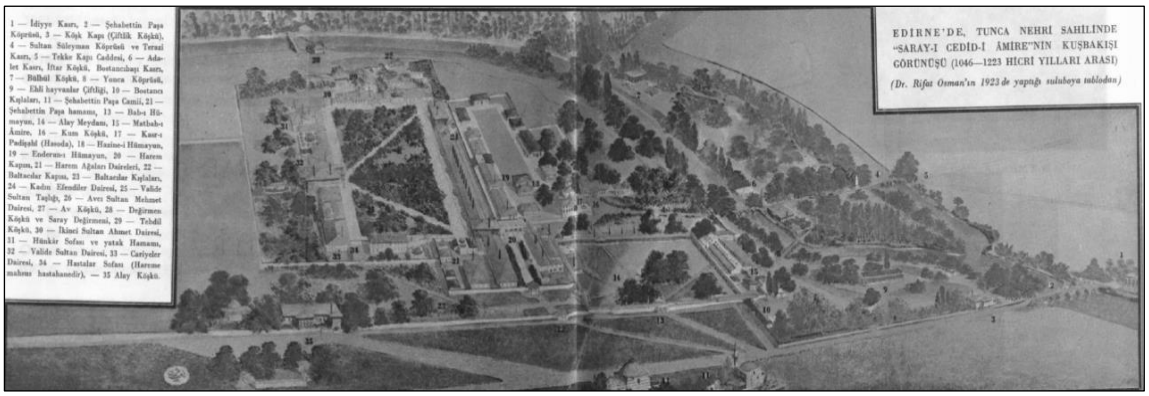


Şekil 5.5. Mahallelerin 1885 yılı Selami Bin Muhammed Ali İstihkam Haritası üzerinden gösterilmesi (Altay Bayatlı Çevirisi-Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi)

Diğer bir görüşte ise Kaleiçi'nde başlayan ilk müslüman mahallelerinden sonra ilk yerleşim Darphane denilen Darülhadis Medresesi etrafında şekillendiği, Darphaneden sonra kurulan mahalle ise Edirne'nin güneydoğusunda Kasımpaşa Burnuna uzanan Kirişhane semtinin olduğu belirtilmektedir. Mezit Bey Camii ve imareti, Ali Kuşçu Mescidi gibi yapılarla semt büyümüş; Vize Çelebi,Şair Hayali gibi kişilerce kurulan mahalleler ve Tunca'ya uzanan bahçeleriyle Kirişhane güzel bir semt haline gelmiştir. Ayşekadın, Kıyık-Buçuktepe, Menzil AhırMuradiye- Tekke Kapı, Saraçhane, Gazimihal, Yıldırım, Yeni İmaret, Hıdırlık yerleşim alanları da zamanla oluşturulmuştur (Gökbilgin, 1993). Edirne semtlerinde Kıyık ve Ayşekadın dışındaki yerleşimlerin Tunca Nehri ile ilişkilendirilmiş olduğu, yerleşimlerin Tunca Nehri kıyılarına paralel olarak geliştiği görülmektedir (Şekil 5.5).

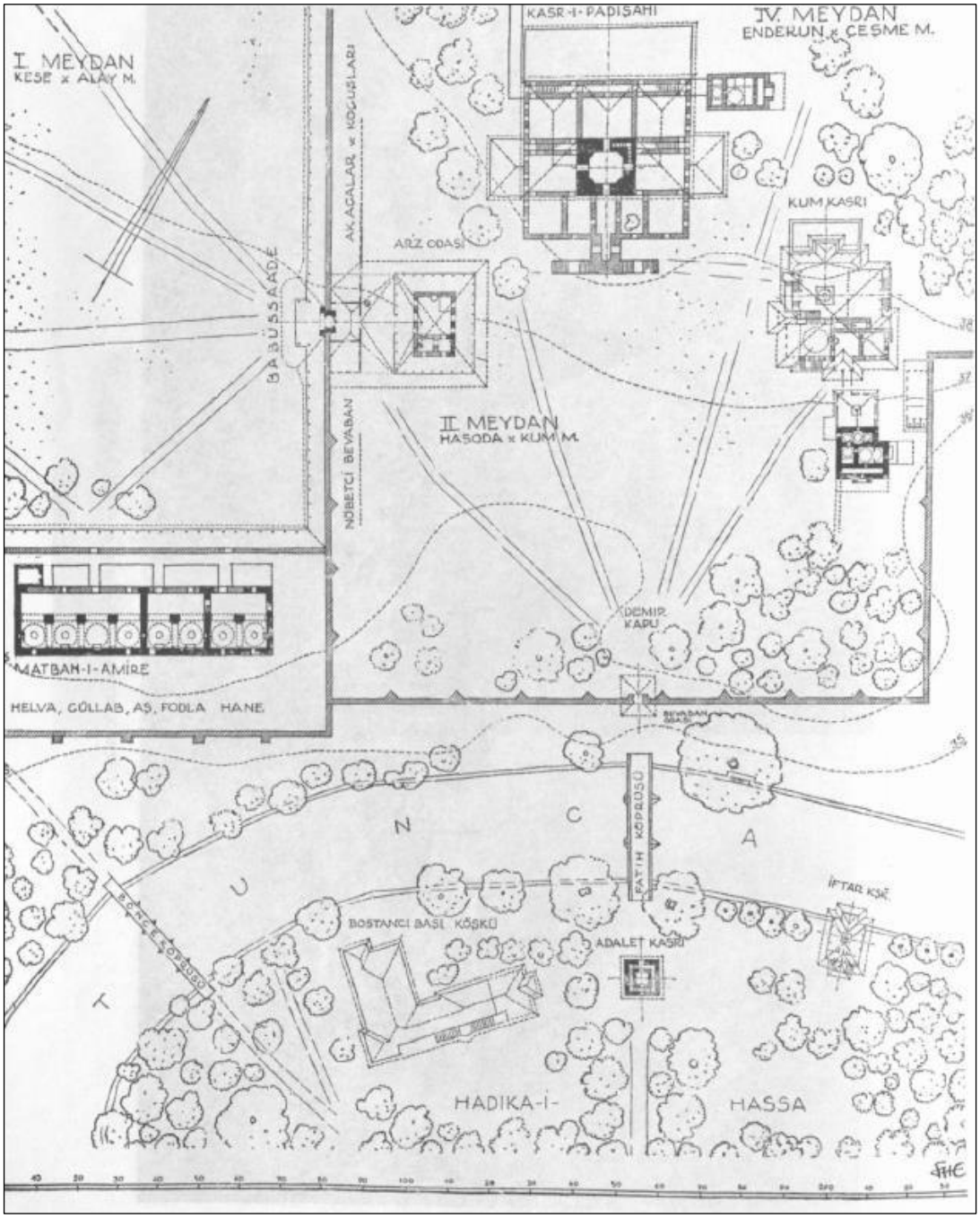
Tunca Nehri'nin kıyısında kurulan diğer bir yerleşim Saray-ı Cedid-i Amire'dir (Yeni Saray), (Şekil 5.6). Bir rivayete göre, Fatih Sultan Mehmet, Beşir Çelebi ile Ab-ı Hayat suyunun bulunduğu alana Yeni Saray'ı yaptırmıştır (İşli & Koz, 1998). Nehir

kenarındaki havanın kışın soğuktan yazın sıcaktan koruduğu hususu ab-ı hayat suyu ile ilişkilendirilmiştir.



Şekil 5.6. Yeni Saray Yerleşimi (Kazancıgil, 1999b)

Saraydaki en önemli yapı; Kasr-ı Padişah, Hane-i Hassa, Taht-i Hümayun, Hasoda Köşkü olarak da anılan Cihannüma Kasrı'dır (Şekil 5.7.). Çok odalı, Taht-ı Hümayun Odası, Sancak-ı Şerif Odası, Kütüphane-i Hümayun, Hasoda, Mescid, Mabeynciler Odası, Nöbetçi Ağalar Odası bulunmaktadır. Saray Mutfağı, Babüssade, Cihannüma Kasrı, Kum Kasrı Hamamı, Adalet Kasrı, Fatih Köprüsü, Kanuni Köprüsü, Şehabeddin Köprüsü Saraydan günümüze ulaşan yapılardır (Özer, 2014c).



Şekil 5.7. Tunca Nehri ve Saray İlişkisi (Kazancıgil, 1999)

Edirne kent yerleşimini oluşturmada imaretler önemli bir yere sahiptir. İmaret Arapça'da "Harabın zıddı, mamur" anlamına gelmiş olsa da yazarlar ve halk tarafından "aşevi" olarak tanımlansa da; imaret sözcüğü cami, medrese, hamam, köprü, kervansaray, külliye, çeşme, kale, bedesten, okul, tekke, kütüphane gibi eserlerin tümünü kapsamaktadır. Edirne'de imaretler vakıflar ve zengin, saygın kurucular tarafından yapılmaktadır (Kazancıgil, 1999). Yıldırım Beyazid İmareti (Eski İmaret), Gazi Mihal

İmareti (Orta İmaret), Muradiye İmareti, Mezit Bey İmareti, Balaban Paşa İmareti, İbrahim Paşa İmareti, Evliya Kasım Paşa İmareti, Sultan II. Beyazit İmareti (Yeni İmaret) kentteki imaretlerden bazılarıdır (Kazancıgil, 1999).

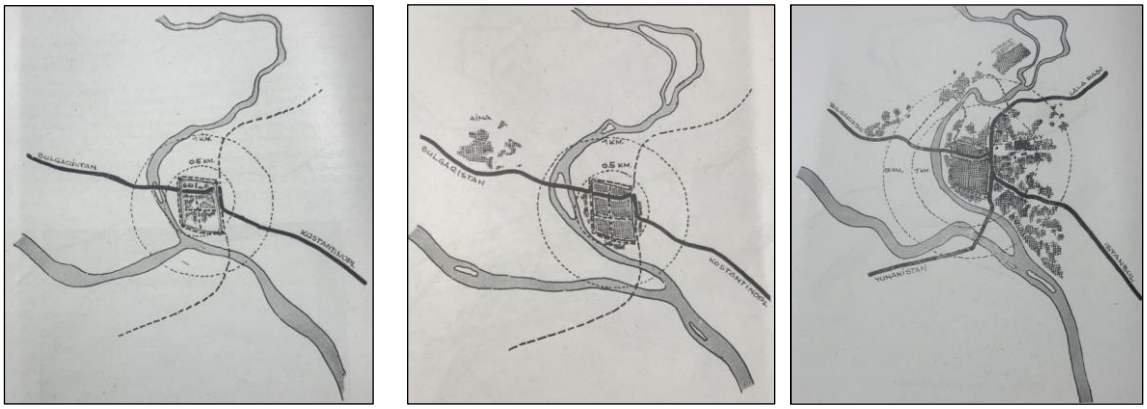
Edirne'nin yerleşim birimlerinin oluşmasında diğer bir etken ise su yollarıdır. Kentin doğal eğimine göre dağıtılan su yollarına paralel olarak caddeler ve sokaklar oluşmuştur (Onur, 1990).

Kaleiçi, 1905 yılı ağustos ayında "Büyük Yangın"da yanmış olup, Edirne Belediye Başkanı Dilaver Bey tarafından Fransız uzmanlara Kaleiçi'nin yeni imar planı 1905-1908 yılları arasında hazırlattırılmıştır (Şekil 5.8.). Kaleiçi'nin 1/400 ölçekli harita lejantında pembe kutu yanmış olan bölümleri, beyaz kutu yanmamış olan bölümleri, turuncu taralı kutu tanzim ve tasviye edilecek kısımları, mavi kutu Hamidiye Çeşmesi ve Tunca Nehri'ni, yeşil kutu Belediye Bahçelerini, yeşil üzeri koyu yeşil puntolu kutu dut bahçelerini, yeşil üzeri çizgili kutu ise mezarlık alanını göstermektedir. Organik bir gridal sistemle oluşturulan Castrum Planı yangın sonrası parselleştirilerek, dik açılı eş gridal sistemle Kaleiçi İmar Planı oluşturulmuştur (EBİŞMA, 2022), (Şekil 5.8).

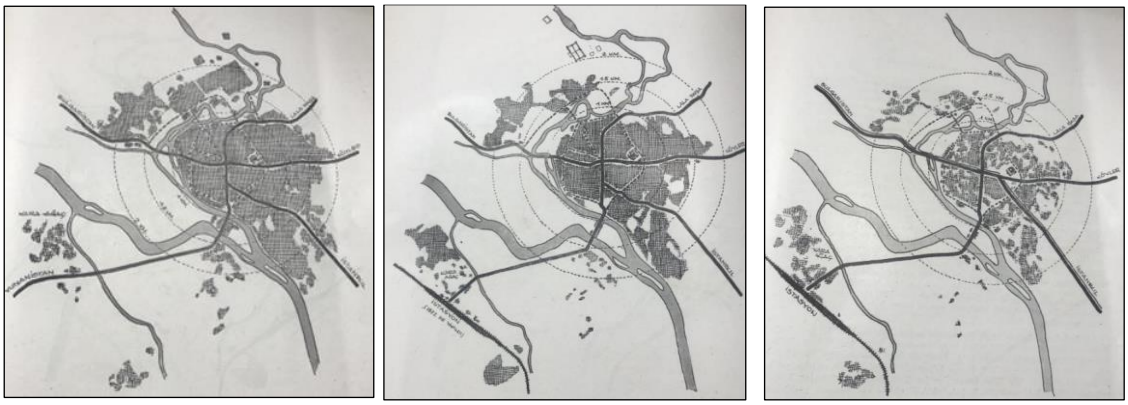


Şekil 5.8. 1905 yılı Kaleiçi İmar Planı (EBİŞMA, 2022)

Haritalardan da görüleceği üzere 14 yy.'a kadar kale içinden ibaret olan yerleşim zamanla kale dışına çıkmış ve yayılmıştır (Şekil 5.9). 17. yy. itibariyle Edirne yüzölçümü ve yerleşim büyüklüğü olarak en üst seviyeye çıkmış (Şekil 5.10), Tunca Nehri kıyısının çeperindeki Yeni İmaret, Yıldırım, İstasyon Mahallerinde yerleşimler çoğalmıştır. İşgaller, depremler ve taşkınlar sonucu 19. ve 20 yy. ortalarında yerleşim büyüklüğü ve sıklığı azalmış, Edirne küçülmeye gitmiştir (Şekil 5.10).

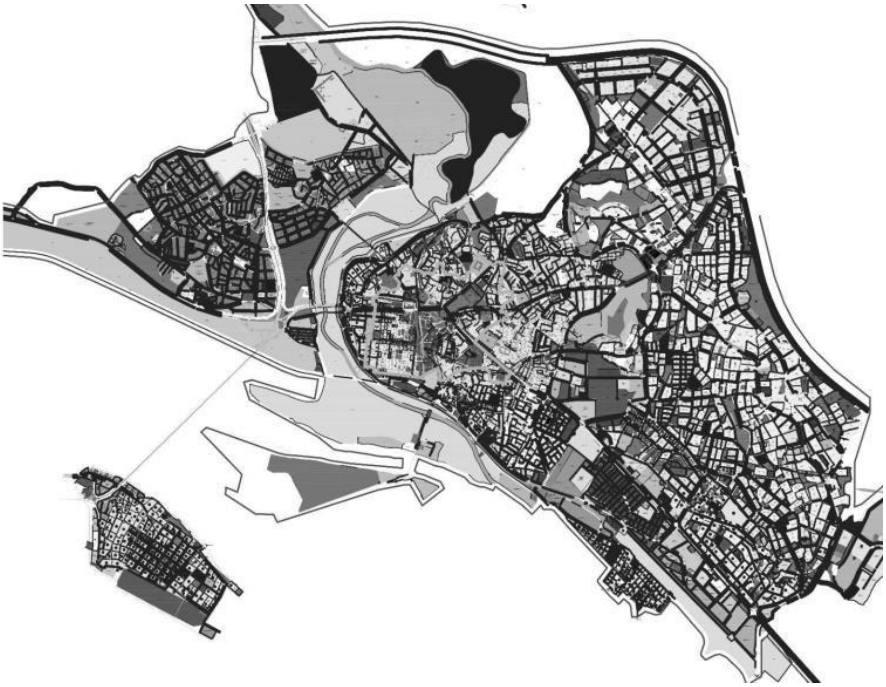


Şekil 5.9. 2. Yy-14. Yy- 15. Yy'da Edirne (Özdeş, 1951)



Şekil 5.10. 17. Yy – 19. Yy- 20. Yy'da Edirne (Özdeş, 1951)

19 yy. sonlarında kalenin güney ucuna bağlanan İstanbul ana ulaşım arteri, 20.yy ortalarında Selimiye Camii aksına doğru yeni bir İstanbul ulaşım arteri açılmıştır. Ulaşım aksının açılmasının yanı sıra Selimiye Camii etrafındaki konut dokusu ve yapılar yıkılarak Selimiye Camii siluetinin ortaya çıkması yönünde planlama kararları alınmıştır (Onur, 1990). Selimiye Camii'nin bulunduğu anıtsal konum günümüz imar planlarındaki sokakların ve caddelerin oluşmasında önemli bir rol oynamıştır (Onur, 1990). 20. yüzyılda kentin gelişimine etki eden diğer hususlardan biri de üniversite ve sanayi yatırımları olmuştur. Bu yatırımlar kentin doğusuna doğru lineer bir aksta gelişmesine yol açmıştır (Kıran Çakır, 2006). 21. yüzyılda ise kentin büyüme grafiği devam etmiş, kent kuzey kuzeydoğu-doğu aksları doğrultusunda gelişim göstermiştir (Şekil 5.11).



Şekil 5.11. 21. yy başlarında Edirne (EBİŞMA, 2022)

Kentte, gelişimini destekleyen hususlar olduğu kadar büyümesini sınırlandıran unsurlar da bulunmaktadır. Kentin güneyindeki Meriç Nehri doğal bir sınır teşkil etmektedir. Aynı zamanda o bölgedeki askeri alanlar ve ülke sınırı da gelişimi sınırlandırıcı unsurlar arasındadır. Kentin batısındaki sınırlayıcı unsurlar ise Tunca Nehri, verimli tarım alanlarıdır. Bununla birlikte, kentin batı bölgesindeki gelişimin, sosyal eşikler (alt gelir grubu vb.) sebebiyle sınırlandığı gözlenmektedir (Kıran Çakır, 2006).

Kent, Tunca nehri çeperinde oluşmuştur; dolayısıyla kıyı kullanımı tek taraflıdır (Şekil 5.9). Ancak zaman içerisinde organik bir büyüme ile kentin hacmi artmış, kıyı kullanımı tek taraf ağırlıklı olarak değişmiştir. (Şekil 5.12).



Şekil 5.12. Tunca Nehri ile Edirne Kent Merkezinin İlişkisi

Tunca Nehri kıvrımlı formuyla kentin organik büyümesine sınır oluşturarak kenti adeta sarıp sarmalamaktadır (Şekil 5.12). Bu doğrultuda kent ile nehir ilişkisi tek bir alan üzerinde araştırılıp değerlendirilmesi mümkün olmadığından, çalışma alanı dört bölgeye ayrılarak kent-kıyı-yerleşim ilişkisi irdelenmektedir (Şekil 5.13).

Bu alanlar:

1. Saraçlar Caddesi (Kaleiçi)- Tunca Nehri Kıyısı- Karaağaç
2. Yıldırım Beyazıt- Çavuşbey Mahalleleri- Tunca Nehri Kıyısı
3. Yeniimaret ile Tunca Nehri Kıyısı
4. Sarayiçi-Umurbey Mahallesi- Tunca Nehri Kıyısı

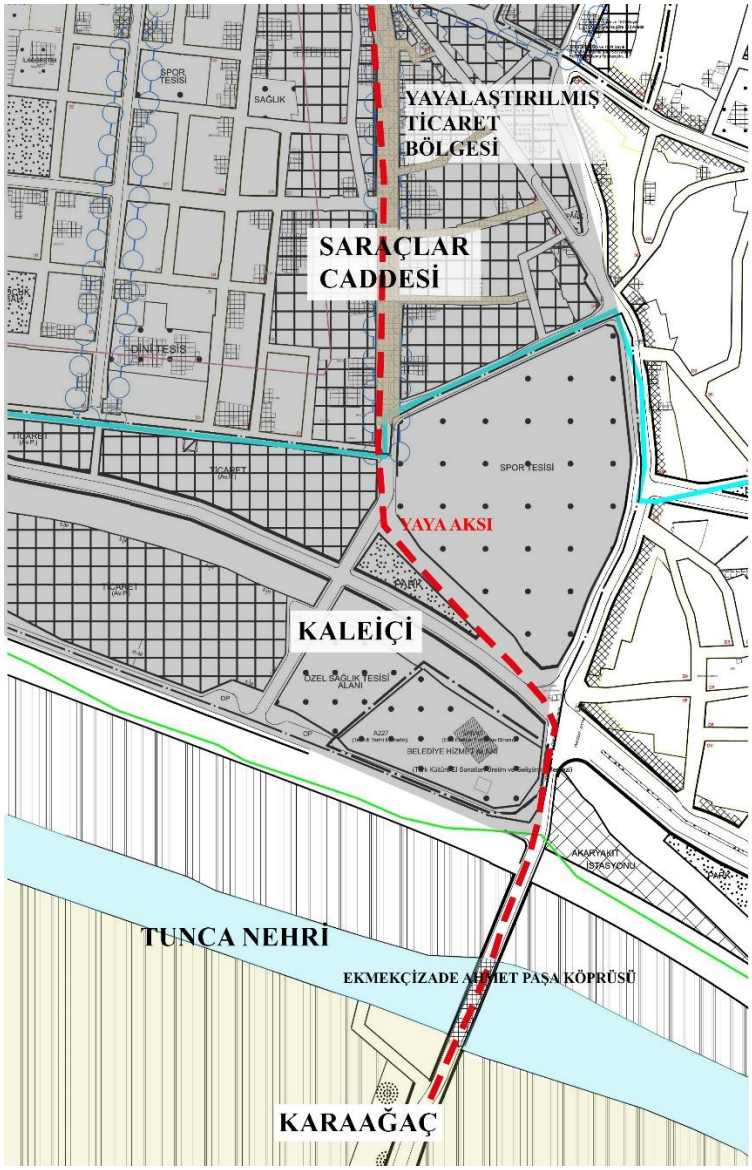


Şekil 5.13. Kent- Kıyı- Yerleşim İlişkisi Tunca Nehri Özelinde İncelenmesi-Çalışma Alanları

5.3.Saraçlar Caddesi (Kaleiçi)-Tunca Nehri Kıyısı-Karaağaç İlişkisi

Tunca Nehri kıyıları, Kaleiçi ve Karaağaç arasında yer alan bölgenin mekânsal, rekreatif ve turistik potansiyeli yüksektir. Ancak kent merkezi ile Tunca Nehri'nin entegrasyonuna engel olan fiziksel sınırlar bulunmaktadır.

Taşkınların önlenmesi amacıyla yapılan seddeler, demiryolu nehir kıyılarının fiziksel olarak algılanmasına engel olmakta ve yapay eşikler oluşturmaktadır. Yüksek hızlı tren yolu inşasında gelinen noktada kıyı genişliği daralmakta, söz konusu alanın reaktif kullanım potansiyeli azalmaktadır.



Şekil 5.14. Saraçlar Caddesi - Nehir- Karaağaç İlişkisi (EBİŞMA, 2022)

Yaya sirkülasyonunun fazla olduğu, kamusal alan ihtiyacının karşılandığı Saraçlar Caddesi, çok sayıda ticari işlevin bir arada bulunduğu, yayalaştırılmış bir yol aksıdır. Bu aks Tunca Nehri'ni dik açıyla keserek, Saraçlar Caddesi'ni Karaağaç bölgesine bağlayan tarihi Ekmekçizade Ahmet Paşa Köprüsü'ne uzanmaktadır (Şekil 5.14), (Şekil 5.16). Köprünün genişliği araç trafiğini olanaklı kılsa da mevcut durumdaki araç trafiği yaya ulaşımını olumsuz yönde etkilemektedir. Tunca ve Meriç Nehri'ne paralel olarak uzanan Güney Çevre Yolu da araç trafiğini arttırmakta, bu araç yolu da kent ile nehir arasında yapay olarak oluşturulmuş bir engel konumundadır (Şekil 5.15).



Şekil: 5.15. Güney Çevre Yolu-Demir Yolu ve Tunca Kıyı Şeridi-Sedde Yüksek Hızlı Tren Yolu İnşaatı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.16. Ekmekçizade Ahmet Paşa Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Saraçlar Caddesi tamamen yayalaştırılmış bir yoldur ve bu yol kıyı şeridine kadar uzanmamaktadır. Ancak yan yollardan bağlanan ve araç trafiğinin yoğun olduğu bu bölgede yayanın ulaşımı mümkün dahilinde, ancak zordur. Kıyı şeridi boyunca da herhangi bir yaya yolu, bisiklet yolu vb düzenlemeler bulunmamaktadır. Bununla birlikte engelli ulaşımı da söz konusu değildir.

Alana araçla erişim mümkündür. Ancak aracın akan trafikte durabileceği ya da park yapabileceği otopark alanı yer almamaktadır. Dolayısıyla alana erişilebilirlik hususu, kentsel açık alan tasarım kriterleri dahilinde incelendiğinde, yeter olduğu gözlenmektedir.



Şekil 5.17. Kültür Merkezi-Sedde- Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

İnceleme alanındaki Tunca Nehri'nin kuzey kıyısında seddeler, yüksek hızlı tren yolu, metruk durumdaki Kasımpaşa Cami, akaryakıt istasyonu, park alanı, Kültür Merkezi, pazar yeri ve işlevlendirilmemiş açık alanlar yer almaktadır (Şekil 5.17). Alanda köprüyle bağlantılı seyir terasları da mevcuttur. Kuzey kıyı sahil şeridinde tak girişi olan bakımsız ve fonksiyonsuz bir açık alan yer almaktadır (Şekil 5.18). Alan işlevlendirilmemiş bir haldedir. Bu sebeple alanda birçok fiziksel sınır olmasına rağmen, boşluk hissi hakimdir. Söz konusu alanda kentsel donatı elemanlarına, kentsel mobilyalara, aydınlatma elemanlarına yer verilmemiştir. Bu durum açık alanlarda olması gereken güvenlik kriterini olumsuz yönde etkilemektedir. Yine de alanda yapılan inceleme sırasında, rekreatif faaliyetler sürdüren kullanıcıların olduğu görülmüştür.



Şekil 5.18. Kıyı Şeridinde Yer Alan İşlevlendirilmemiş Açık Alan (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Güney kıyısında ise özel mülkiyete ait kafeler, restoran, işlevsiz alanlar yer almaktadır (Şekil 5.19). Kentin doğu istikametinde ilerlendiğinde kıyı boyunca özel mülkiyetlere ait yapılaşmaların bulunduğu görülmektedir (Şekil 5.20). Güney kıyıdaki var olan yapılaşmalar ve parselasyonlar Kıyı Kanunu'nda yer alan kıyı bandının herkes tarafından ve eşit olarak kullanılması gerektiği hususuna aykırı düşmektedir. Parsel sahipleri kıyıyı, kıyı kenar çizgisinden arsa sınırına kadar kendi mülkiyeti içerisinde kullanmaktadır. Bu durum kıyı bandının kullanımındaki kamusal sürekliliği zedelemektedir.

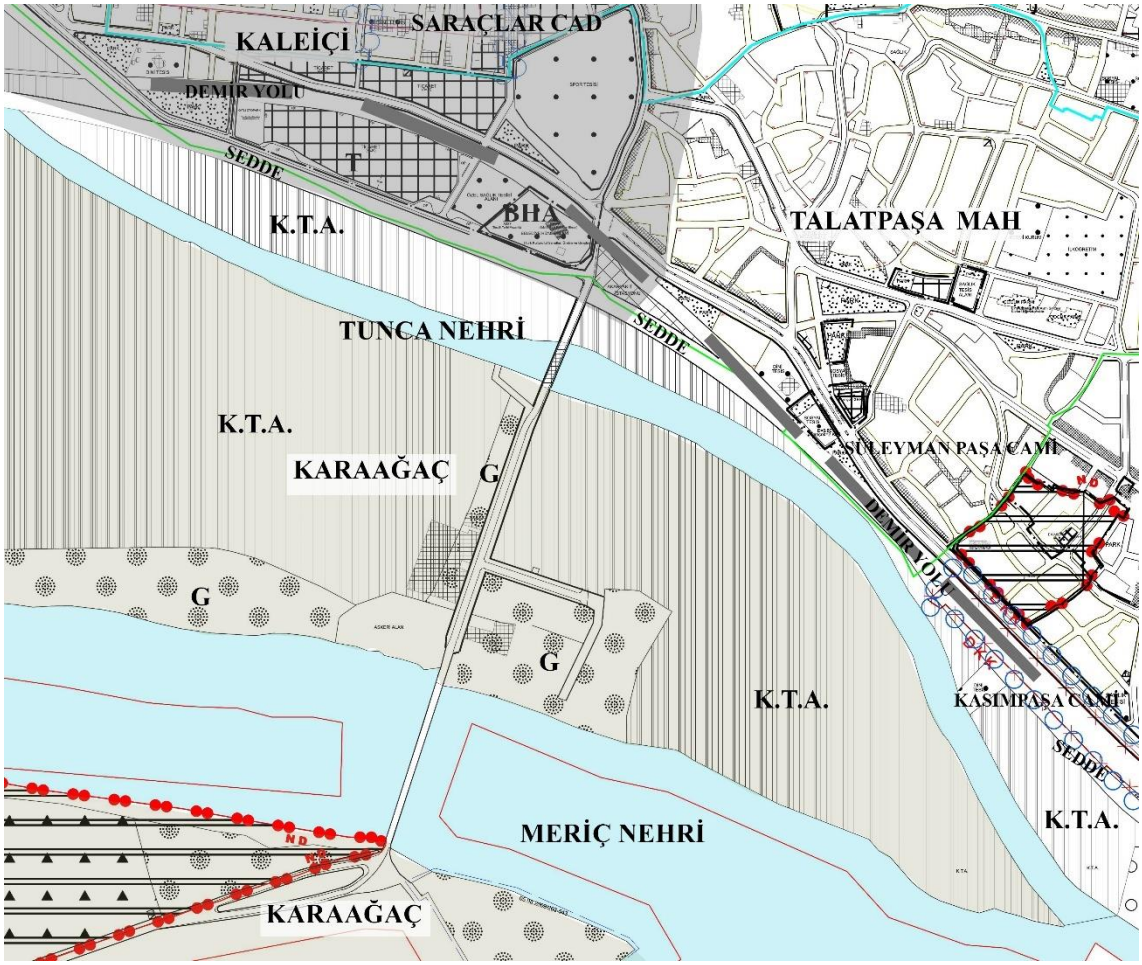


Şekil 5.19. Güney Kıyı Şeridindeki Özel Mülkiyete Ait İşletmeler (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.20. Güney Kıyı Şeridinde Bulunan Yapılar (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planında Tunca Nehri Kıyı Şeridi Kentsel Tasarım Alanı olarak işlevlendirilmiştir. Kuzey kıyı bandının akabinde ise ticaret alanı, Belediye Hizmet Alanı, Akaryakıt İstasyonu, Güney Çevre Yolu yer almaktadır (Şekil 5.21). Uygulama imar planı ile günümüzdeki yapılaşma paralellik göstermektedir. Güney kıyı bandını ise günübirlik tesis alanları takip etmektedir. İmar Planı ile alanda yer alan uygulamalar örtüşmemektedir. Söz konusu alanda günümüzde kafe, restoranlar ve bakımsız ve az tercih edilen lunapark yer almaktadır.



Şekil 5.21. Saraçlar Caddesi (Kaleiçi)- Tunca Nehri- Karaağaç İlişkisi (EBİŞMA,2022)

Yukarıda belirtilen diğer hususlar da dikkate alındığında Kuzey ve Güney kıyılarında yer alan mekanların birbiri ve nehir ile bağlamının yok denecek kadar az olduğu gözlemlenmektedir. Mekânsal ilişkinin zayıf olduğu bu alanda, kullanıcıların söz konusu alanı tercih etmediği/daha az tercih ettiği, alanda yapılan incelemeler sırasında tespit edilmiştir.

5.4.Yıldırım Beyazıt Mahallesi- Çavuşbey Mahallesi- Tunca Nehri Kıyılarının İlişkisi

Yıldırım Beyazıt Mahallesi Kapıkule Sınır Kapısı yolu üzerinde, kentin batısında yer alan yerleşimdir. Gazimihal semti ise kentsel sit alanı içerisinde kalan, tarihi kent merkezine oldukça yakın bir konumdadır. Tunca Nehri bu yerleşimleri iki yakaya ayırmaktadır. Gazimihal Cami-Köprüsü ve Hamamı, Şeyh Sücüattin Camii Minaresinin de yer aldığı bölge tarihi bir değere sahiptir. Camiler toplanma eyleminin gerçekleştiği

kamusal mekanlardır. Bu işlevler açık alanlarla desteklendiğini takdirde bölgenin tercih edilme oranı artacaktır. Ancak kıyı şeridi ile camilerin bağlantısını seddeler fiziki olarak engellemektedir (Şekil 5.22).



Şekil 5.22. Gazimihal Cami-Kıyı İlişkisi ve Gazimihal Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Nehrin iki yakasını Gazimihal Köprüsü ile Karayolları Köprüsü bağlama görevi görmektedir. Gazimihal Köprüsü araç trafiğine kapalı olup, sadece yaya ve bisiklet kullanımı için açıktır. Araç kullanımını Karayolları Köprüsü üzerinden yapılmaktadır.

Çalışma alanı, Kapıkule-Edirne Kent Merkezi üzerinde olduğundan araç trafiğinin yoğun olduğu bir noktadır. Bölgeye yakın noktada Pazarkule'ye uzanan önemli bir taşıt ulaşım arteri bulunmaktadır. Bölgedeki bağlantıyı sağlayan taşıt yolu, kentin ana ulaşım arteri olan Atatürk Caddesi'dir (Şekil 5.23.). Bundan dolayıdır ki söz konusu alan kavşak noktası ve yoğun kullanılan taşıt yolu olmaktan öteye geçememektedir.



Şekil 5.23. Atatürk Bulvarı-Gazimihal Hamamı-Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Alandaki kıyı şeridinde herhangi bir uygulama bulunmamaktadır. Sosyal-spor-kültürel faaliyetlere yönelik herhangi bir işlev verilmemiştir (Şekil 5.24). Günümüzdeki kullanımında bölge, sadece ulaşım açısından önem arz etmekte; rekreasyon amacıyla tercih edilmemektedir.

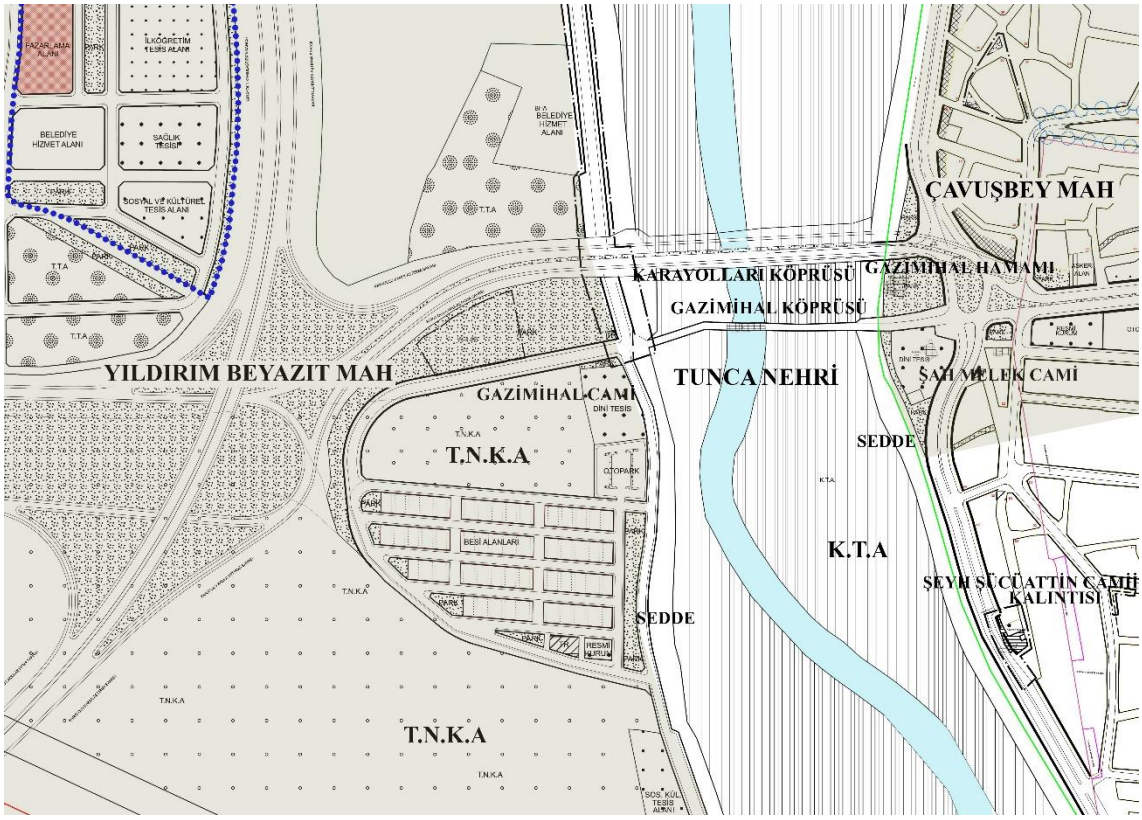


Şekil 5.24. Gazimihal Bölgesindeki Kıyı Kullanımı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Kıyı şeridine çeper oluşturan Çavuşbey Mahallesi'nde genellikle tek katlı gecekondu yapıları mevcuttur (Şekil 5.25). Bölgenin sosyoekonomik düzeyi düşüktür. Bu durumun alan kullanımına etki edecek faktörler içerisinde değerlendirilmesi mümkündür.



Şekil 5.25. Gazimihal Semti ile Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.26. Yıldırım Beyazıt Mahallesi-Çavuşbey Mahallesi-Tunca Nehri İlişkisi (EBİŞMA, 2022)

1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planında Tunca Nehri Kıyı Şeridi Kentsel Tasarım Alanı olarak işlevlendirilmiştir. Kıyı bandının batısında tarımsal niteliği korunacak alanlar, besi alanları, park ve belediye hizmet alanı yer almaktadır. Doğusunda ise konut alanı ve zemin kat ticaret+konut bölgeleri planlanmıştır (Şekil 5.26). Planlama aşamasında nehrin sol tarafına işlev verilirken nehrin varlığı dikkate alınmış olsa da kıyı kullanımına ilişkin işlevler barındırmadığı; sağ bölümünde kalan alanda nehrin varlığının önemsenmediği sonucuna varılmıştır.

5.5.Yeniimaret ile Tunca Nehri Kıyısının İlişkisi

Tunca Nehri'nin sağ tarafında yer alan Çavuşbey Mahallesi, kent merkezine oldukça yakın bir konumdadır. Yeniimaret yerleşimi ise kentin dış çeperini oluşturan yerleşimler arasındadır. İki bölge arasındaki ulaşım Yalnızgöz Köprüsü ile sağlanmaktadır (Şekil 5.27). Köprü ile bağlantılı seyir terasları mevcuttur. Ulaşım olarak araç ulaşımı önemsenmiş, yaya ulaşımına ilişkin düzenlemeleri oldukça kısıtlıdır.



Şekil 5.27. Yalnız Göz Köprüsü Gazimihal-Yeniimaret Bağlantısı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Sultan II. Beyazıd Külliyesi Sağlık Müzesi'nin varlığı bölgeye devinim sağlamaktadır. Aksi takdirde Yeniimaret yerleşimi az katlı konut yapılarından oluşan, oldukça sakin bir alandır. Kullanıcılar rekreasyona yönelik ihtiyaçlarını konutlarının bahçelerinden sağlamaktadır. Mevcut durumda bölgede tasarlanmış ve işlevlendirilmiş kentsel açık alan bulunmamaktadır (Şekil 5.28). Kültürel, sosyal, sportif ve rekreatif faaliyetleri kullanıcılar kendi imkanları doğrultusunda gerçekleştirmektedir. Bu durumu tersine çevirmek için kıyı şeridi güçlü bir doğal imkandır.



Şekil 5.28. Yeniimaret Mahallesi- Sedde- Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Sultan II. Beyazıd Külliyesi Sağlık Müzesi turistler için çekim noktası oluşturmaktadır. Kıyının oldukça yakınında bulunan külliye ve kıyı ile bağlamı kuvvetlendirilen kentsel açık alan tasarlandığında; hem bölgenin, hem yapının hem de kıyı şeridinin kullanımı artacaktır (Şekil 5.29).

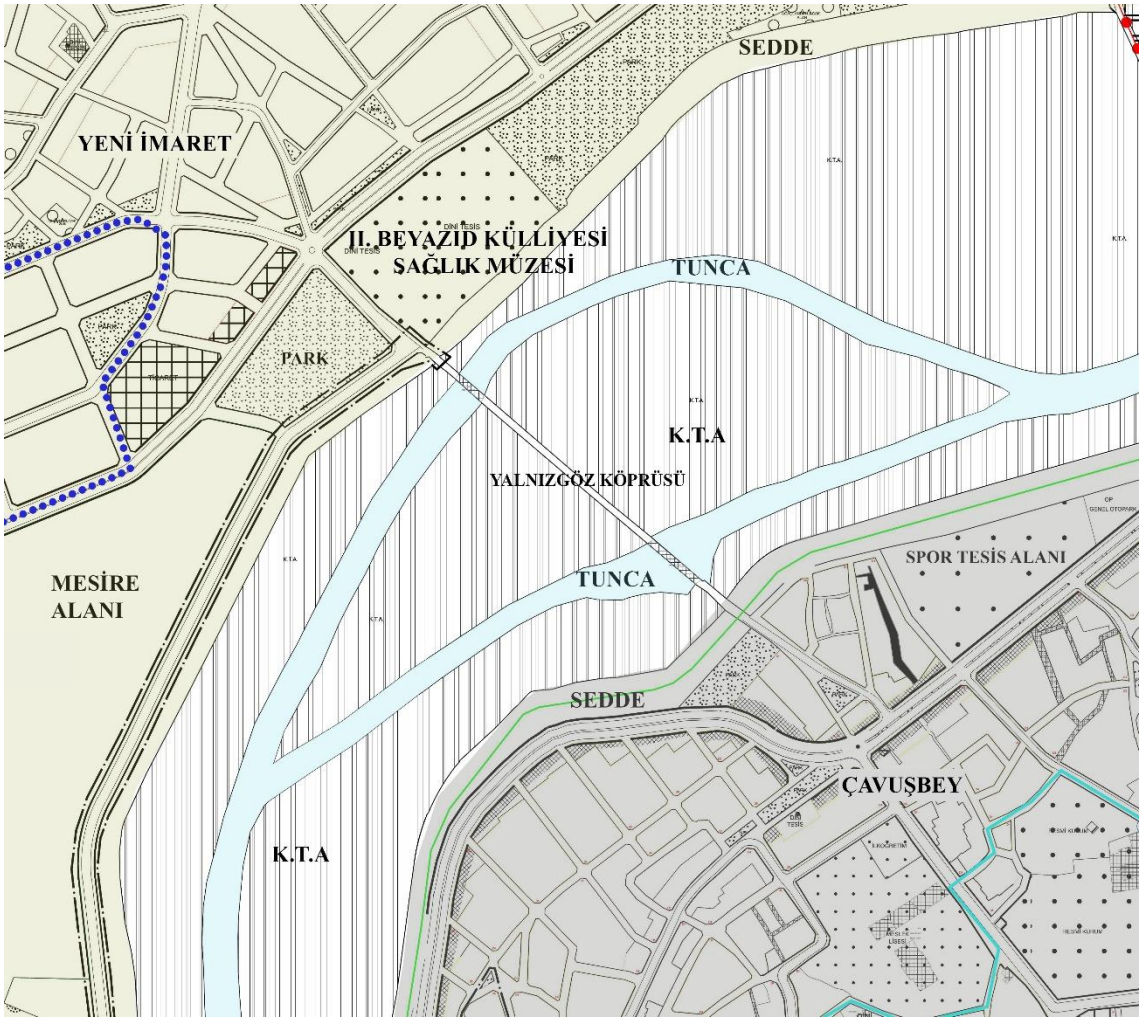


Şekil 5.29. Sultan II. Beyazıd Külliyesi Sağlık Müzesi ve Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Nehrin diğer kıyı komşusu Çavuşbey Mahallesi'nde ise sosyokültürel düzeyin düşük olduğu, gecekondulaşmanın oldukça yaygın olduğu görülmüştür (Şekil 5.30). Rekreasyon ihtiyaçlarının bölgeden sağlanabilen planlı bir alanın olmadığı tespit edilmiştir. Diğer kentsel işlevlerle mekânsal entegrasyonun zayıf olması nedeniyle; nehir boyunca kamusal alanların, faaliyetlerin ve işlevlerinin geliştirilmesi için diğer alanlara göre daha güçtür.



Şekil 5.30. Çavuşbey Mahallesi- Sedde- Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.31. Yeni İmaret Mahallesi- Çavuşbey Mahallesi- Tunca Nehri İlişkisi

(EBİŞMA,2022)

1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planında Tunca Nehri Kıyı Şeridi Kentsel Tasarım Alanı olarak işlevlendirilmiştir. Kıyı bandının batısında mesire alanları, parklar, ticaret alanları, konut bölgeleri yer almaktadır. Doğusunda ise park, spor tesis alanı, konut alanları ve zemin kat ticaret+konut bölgeleri planlanmıştır (Şekil 5.31). Nehrin sol tarafı işlevlendirilirken nehrin varlığı az da olsa dikkate alınmıştır. Kıyı kullanımına ilişkin işlevlere planlama aşamasında yer verilmiş olsa da seddelerin varlığı kıyı kullanımına engel olmaktadır. Sağ bölümünde kalan alanda nehrin varlığının planlama aşamasında önemsenmediği değerlendirilmiştir.

5.6. Sarayiçi- Umurbey Mahallesi- Tunca Nehri Kıyısının İlişkisi

Sarayiçi bölgesi, Yeni Saray'ın günümüze ulaşan bölümlerinin yer aldığı tarihi değeri yüksek bir alandır, Yeni Saray alanında arkeolojik kazı çalışmaları aktif olarak devam etmektedir (Şekil 5.32). Sarayiçi Bölgesi ile kenti bağlayan köprü Kanuni Köprüsü'dür (Şekil 5.33). Bazı dönemlerde kullanıcı yoğunluğu karşılanamadığı için bu köprüye paralel yaya köprüsü de inşa edilmiştir.



Şekil 5.32. Sarayiçi Bölgesindeki Yeni Saray'ın Günümüze Ulaşan Bölümleri (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.33. Kanuni Köprüsü ve Yaya Köprüsü (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Sarayiçi yılın belirli dönemlerinde çeşitli festivallere (Kırkpınar, Hıdırellez vb) ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 5.34). Fuar alanı olarak da görev yapan bu alan yılın diğer günlerinde kullanıcılar tarafından tercih edilmemektedir. Bu durumun sebebi bölgede süreklilik sağlayan faaliyetlerin yer almamasıdır.



Şekil 5.34. Sarayiçi Bölgesi Fuar Alanı (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Sahil şeridinde uygulamada sportif, sosyal, kültürel ve rekreatif faaliyetlerin yapılacağı işlevsel alanlar yer almamaktadır (Şekil 5.36.). Fuar alanı kıyı şeridinin içinde bulunmaktadır, ancak alanların birbiri ile bağlamı zayıftır. Alanda kent mobilyaları, kentsel donatılar, aydınlatma elemanları oldukça yetersız sayıdadır. Bu durum alanın doğrudan güvenliğini zedelemekte, dolaylı olarak da kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir. Kamusal kullanım potansiyeli yüksek olan bu alanda kıyının kullanımının işlevsel ve sürdürebilir olarak tasarlanması elzemdir.



Şekil 5.35. Sarayiçi- Tunca Kıyısı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Sarayiçi'nin kuzeyinde, alanla bağlantılı olarak Tavuk Ormanı yer almaktadır. Rekreatif potansiyeli yüksek olan bölge içerisindeki özel işletmelere ait çay bahçesi ve restoran dışından aktif olarak kullanılmamaktadır.

Nehrin güney kısmında yer alan Saraçhane semti konut alanlarının yoğunluklu olduğu bir bölge olmakla birlikte alanda kamu binaları ve spor alanı da yer almaktadır. Spor tesisi aktif olarak kullanılsa da kıyı şeridi ile bağlantısının olmaması nedeni ile kıyı bandının kullanımına yönelik sağladığı katkı sınırlıdır (Şekil 5.36).



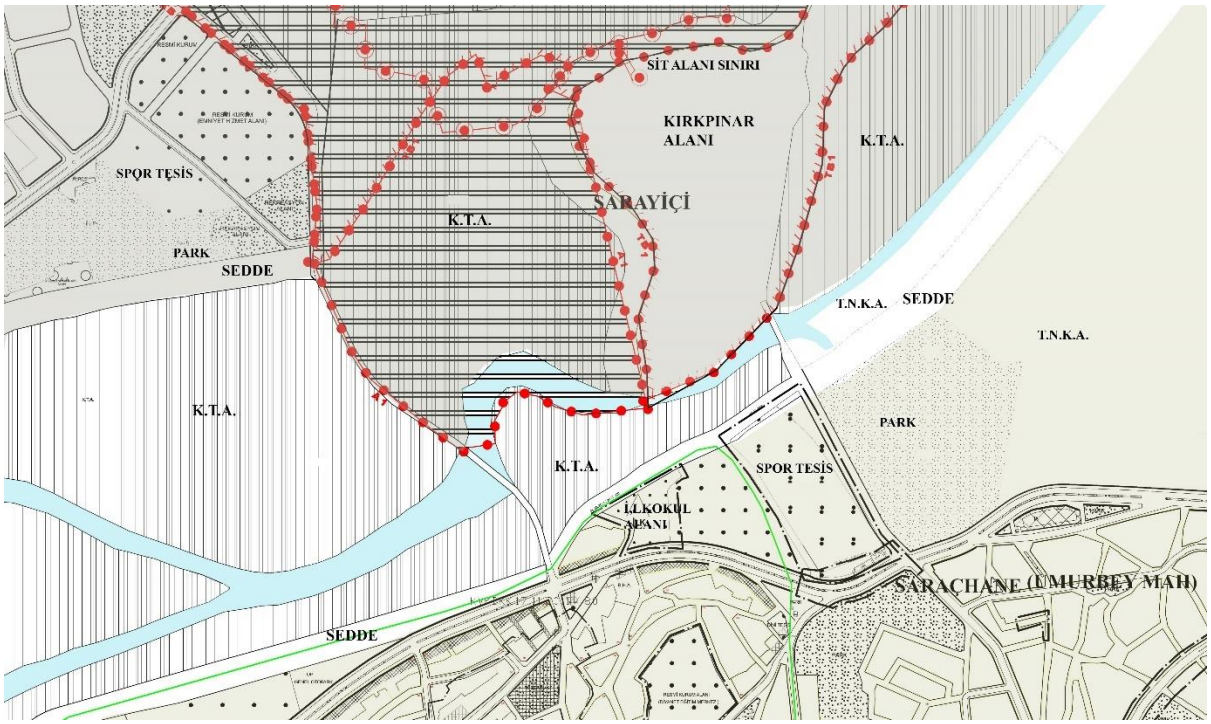
Şekil 5.36. Spor Alanı ve Kıyı İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)

Bölgeye ulaşım araçla sağlandığından, yaya ulaşımının göz ardı edildiği alanda yapılan tespitler arasındadır. Bölgede ulaşım araç öncelikli olmasına ve kamusal kullanım yoğunluklu bir alan olmasına rağmen otopark alanı bulunmamaktadır.

Sosyoekonomik altyapının zayıf olduğu Saraçhane semtinin yer aldığı Umurbey Mahallesinde, gecekondulaşma oldukça fazladır (Şekil 5.37). Planlamanın uygulanamadığı bölgede rekreasyona ayrılan açık yeşil alan miktarı oldukça azdır. Bu hususlar bölgenin sosyal ve ekonomik değerini düşürmekte, bölgenin tercih edilebilirliğini azaltmakta, kıyı kullanımını da olumsuz olarak etkilemektedir. Bu hususlara rağmen bölgedeki açık alanların varlığı, çeşitli kentsel işlevlerin bir arada bulunması; tasarım ile mekânsal entegrasyon olanakları açısından oldukça kıymetlidir.



Şekil 5.37. Umurbey Mahallesinin Kıyı ile İlişkisi (Fotoğraf: Ayşe Saranlı, 2022)



Şekil 5.38. Sarayiçi- Tunca Nehri- Saraçhane İlişkisi (EBİŞMA, 2022)

1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planında Tunca Nehri Kıyı Şeridi Kentsel Tasarım Alanı olarak işlevlendirilmiştir. Kıyı bandının kuzeyi parklar, kentsel tasarım alanları, spor tesisi fonksiyonlarını içermektedir. Güneyinde ise park, spor tesis alanı, ilkokul tesis

alanı, tarımsal niteliği korunacak alanlar, konut alanları ve zemin kat ticaret+konut bölgeleri planlanmıştır (Şekil 5.39.). Kıyı kullanımına ilişkin işlevlere tasarım sürecinde yer verilmiş olsa da seddelerin varlığı kıyı kullanımını olumsuz olarak etkilemektedir. Güney bölümünde kalan alanda nehrin varlığının planlama aşamasında önemsenmediği kanısına varılmıştır.

5.7.Öneriler

- Tunca nehri kıyı bandının reaktif potansiyeli fazla olmasına rağmen kullanıcılar tarafından aktif kullanımını oldukça azdır. Bu potansiyelin kullanılması Tunca Kıyı bandı boyunca düzenlenen bir kent park ile mümkün olabilecektir. Uygulanacak kent parkı ile kıyı bandı spor, sanat ve kültürel faaliyetlerin yer aldığı kamusal bir alana dönüşecektir. Bu alanda yürüyüş ve bisiklet yolları, kano gezileri, bireysel ve grupla yapılabilecek spor alanları, çocuk oyun alanları, balık tutma alanları, seyir terasları, piknik alanları, doğal park alanları, kafe ve restoranlar tasarlanarak; kıyı bandının doğal rekreasyon alanı olarak kente ve kentliye kazandırılması mümkündür.
- Olası taşkınların kente ulaşmasını engellemek amacıyla inşa edilen seddeler nehir, kıyı alanı ve kentin diğer bölümleri arasında kot farkı oluşturmaktadır. Kot farkı çeşitli kademelerde mekân çeşitliliğine katkı sağlayabilir. Örneğin; Kültür Merkezi olarak işlevlendirilen Eski Elektrik Fabrikasından nehir kıyısına bağlantılı olarak sahne ve izleme alanları ile seyir terasları yapılabilir.
- Tunca Nehri Kıyı Bandında yer alan Yalı Camii, Süleymaniye Camii, Tarihi Elektrik Fabrikası, Tarihi Kent Çekirdeği, Bulgar Kilisesi, Gazimihal Hamamı ve Camisi, Beyazıd Külliyesi Sağlık Müzesi, Yeni Saray'ı da kapsayan tarihi ve kültürel bir rota oluşturulması önerilmiştir. Söz konusu tarihi rota kıyı bandına yeni bir işlev yükleyeceği gibi, bu akstaki tarihi yapıların önemini ve değerini biraz daha vurgulamış olacaktır.
- Sarayiçi'nde yer alan Tavuk Ormanı'nda endemik türde bitkiler yer almaktadır. Endemik bitkilerin korunduğu, sergilendiği bir gezi güzergahı oluşturması bölgeye canlılık katacaktır.
- Tunca Nehri kıyısındaki sosyokültürel alt yapının düşük olduğu ve gecekondu yapılaşmasının yoğun olarak gözlemlendiği alanlarda Çavuşbey Mahallesi, Umurbey

Mahallesi gibi bölgelerde kentsel dönüşüm uygulamaları yapıldığı takdirde kıyı kullanımının artacağı öngörülmektedir.

- Kıyı şeridi boyunca yaya ve engelli ulaşımını sağlayan güçlü bir yaya aksı oluşturulmalıdır. Bu aksın sürekli, fiziki olarak kentle bağlantılı ve güvenli olması sağlanmalıdır. Erişilebilirlik kullanım sıklığını doğrudan etkileyen bir unsurdur.
- Ele alınan dört bölgenin de güvenliği ve okunabilirlik seviyesi düşüktür. Tasarım prensiplerinin yanı sıra kentsel donatıların da bu hususlara olumlu etkileri olmuştur. Bu doğrultuda kent mobilyaları ve aydınlatma elemanları alanın güvenliğini ve okunabilirliğini arttıracak şekilde tasarlanmalıdır.
- Kıyı kullanımının sürdürülebilir olması için planlama kararlarının yanı sıra kıyı alanındaki bitki seçimi de oldukça önemlidir. Alanda toprağı tutma kapasitesi yüksek ve taşkın riskini azaltmaya yönelik su tutucu bitkiler tercih edilmelidir.

BÖLÜM 6

6. BULGULAR

Nehirler, kentlerin içindeki konumlarına göre teğet, merkezi eksende ve dış merkezli eksende olmak üzere üç ana başlıkta incelenmiştir. Dünya'dan ve ülkemizden seçilen örnekler bu başlıklar altında gruplandırılmıştır. Çalışmada; 6 ülkeye ait 9 adet nehir kıyısının kent ile ilişkisi, kıyı bandının kent ve kentli ile entegre olup olmadığı hususlarında kentsel açık alan tasarım kriterleri doğrultusunda değerlendirmeler yapılmıştır. Seçilen nehir kentlerinde ilgili kriterlerin olup olmadığı var/yok olarak tablolaştırılarak analiz edilmiştir.

Kentsel Açık Alan Tasarım Kritlerleri			KENTİN MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KIYILARI					
			Riverwalk /San Antonio		Huangpu Nehri/Şangay		Porsuk Nehri/Eskişehir	
			 		 		 	
			Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu	☑		☑		☑	
		Bisiklet Yolu	☑		☑		☑	
		Oyun Alanları		☑	☑		☑	
		Su Sporları	☑			☑	☑	
		Bireysel Spor Alanları		☑	☑		☑	
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		☑		☑	☑	
		Açık Hava Sahnesi	☑		☑			☑
		Pavilyonlar		☑		☑		☑
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		☑	☑		☑	
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	☑		☑		☑	
		Seyir Terasları	☑			☑	☑	
		Oturma Alanları	☑		☑		☑	
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		☑		☑		☑	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa	☑		☑		☑	
		Asansör	☑			☑		☑
		Hissedilebilir Zemin Uyg.						
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet	☑		☑		☑	
		Moturlu Taşıt	☑		☑		☑	
		Otopark Çözümü						
		Kano/Tekne	☑			☑	☑	
		Vapur		☑	☑			☑
Estetik	Görsel Uyum		☑		☑		☑	
	Estetik		☑		☑		☑	
Yaşanabilirlik	Konfor				☑		☑	
	Güvenlik		☑		☑		☑	
	Bakım		☑		☑		☑	
Kimlik	Kimlik		☑		☑		☑	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut		☑		☑		☑	
	Eşitlik		☑		☑		☑	

Şekil 6.1. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi -1

Porsuk Nehri ve San Antonio Nehri kıyı kullanımı ve yaklaşımı olarak birbirine benzer özellik gösterdiğinden birlikte değerlendirmeye alınmıştır. Kıyı bandında, kullanıcıların etkin olarak katılacağı birçok açık alan mekânı bünyesinde barındırmaktadır. Şekil 6.1'de kıyı alanlarında; yürüyüş-koşu-bisiklet yollarının, parklar, meydanlar, seyir alanları, açık hava sahneleri, spor alanları, çocuk oyun alanları, oturma-dinlenme mekanları bulunduğu sonucuna varılmıştır. Nehrin kıyı güzergahında birçok yeşil alanın birbirine bağlanması, kullanıcılar tarafından kıyı bandını ve yeşil alanların kullanımını artırmıştır. Kentliler ve misafirler için kıyı bandı kentteki cazibe noktalarından biridir. Kıyı kullanımında; erişilebilirlik, mekansal çeşitlilik, konfor

koşullarının optimum düzeyde olduğu tablodaki verilerden anlaşılmaktadır (Şekil 6.1). İki yakayı birbirine bağlayan çok sayıdaki yaya ve araç köprüsü ile bölünmüşlük hissi ortadan kalkmaktadır. Kullanıcı ve kentle ilişkisi kuvvetli olan Porsuk Nehrinin ve San Antonio Nehrinin kentle entegrasyonun sağlandığı değerlendirilmiştir.

Tuna Nehri ve Yeşilırmak birbiri ile benzer olarak tarihi bir dokunun içerisinde yer almaktadır. Ticari ve resmî kurumların varlığı bölgede yoğun bir kullanım oluşturmaktadır. Kıyı bandı yürüyüş ve bisiklet yolları, parklar, seyir terasları, oturma alanları ile işlevlendirilmiştir. Bölgedeki yoğun kullanımın ve tarihi dokunun varlığı mekânsal çeşitliliği kısıtlamasına rağmen alanda manzara ve vista etkisi hakimdir. Her iki alanda da yaya, araç ve engelli ulaşımı dikkate alındığı gözlenmektedir. Budapeşte'de alanda kullanılan kent mobilyalarının ve dokuların görsel uyum içerisinde olduğu, ancak Amasya'da bu hususta başarılı olamadığı görülmektedir. Kullanıcı nehir kıyısını aktif ve pasif katılım gösterebildiği açık mekanların varlığının; kullanıcıların sosyal ve isteğe bağlı etkileşimde bulunması sağladığı ve erişilebilirlik standartlarının alanda uygulandığı göz önüne alındığından nehirlerin kent ile entegre olduğu düşünülmektedir (Şekil 6.2).

Antakya gibi kentsel yoğunluğun, yapılaşmanın ve araç sirkülasyonunun fazla olduğu kentlerde; nehrin varlığı, kent ile ilişkisi geri plana atılmıştır. Bu alanlarda kent ve kıyı arasında arayüz yok denecek kadar azdır. Bu durum kıyı alanının planlamasını zorlaştırmaktadır. Asi nehrinde kullanıcıların sadece pasif katılım göstereceği açık mekanlar mevcuttur, alanda işlevsel ve mekânsal çeşitlilik bulunmamaktadır. Ticari ve kamu yapılarının yoğun olduğu bir bölgede bulunan Asi nehri ile kullanıcılar zorunlu etkileşim içerisindedir. Kıyı bandı, kullanıcılar tarafından geçiş aksı görevi görmektedir. Erişilebilirlik standartları, konfor koşulları alanda düşünülmemiştir. Bu doğrultuda Asi nehrinin kent ile entegrasyonunun sağlanamadığı kanısına varılmıştır.

Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri			KENTİN DIŞ MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KIYILARI					
			Tuna Nehri /Budapeşte 		Yeşilırmak /Amasya  		Asi Nehri/Antakya  	
			Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu	☑		☑		☑	
		Bisiklet Yolu	☑			☑		☑
		Oyun Alanları		☑		☑		☑
		Su Sporları		☑		☑		☑
		Bireysel Spor Alanları		☑		☑		☑
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		☑		☑		☑
		Açık Hava Sahnesi		☑		☑		☑
		Pavilyonlar		☑		☑		☑
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		☑	-	☑	-	☑
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	☑		☑		☑	
		Seyir Terasları	☑		☑		☑	
		Oturma Alanları	☑		☑		☑	
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		☑		☑		☑	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa			☑			☑
		Asansör				☑		☑
		Hissedilebilir Zemin Uyg.			☑		☑	
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet	☑		☑			☑
		Moturlu Taşıt	☑		☑		☑	
		Otopark Çözümü	☑					
		Kano/Tekne		☑		☑		☑
		Vapur	☑			☑		☑
Estetik	Görsel Uyum		☑			☑		☑
	Estetik		☑			☑		☑
Yaşanabilirlik	Konfor					☑		☑
	Güvenlik		☑		☑		☑	
	Bakım		☑		☑		☑	
Kimlik	Kimlik		☑		☑			☑
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut			☑		☑		☑
	Eşitlik		☑		☑		☑	

Şekil 6.2. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi- 2

Schelde Nehri ve Huangpu Nehri akarsuların büyüklüğü, ölçeği ve kıyı bandının tek taraflı kullanılması sebebiyle benzer özellik göstermektedir. Liman kenti olan Anvers, nehir kıyılarını ulaşım amaçlı kullanmaktadır. Schelde Nehri kıyılarında oto yollarının varlığı, otopark alanlarının oluşturulması, depolama işlevli yapıların bulunması kıyının kullanılabilirliğini ve su öğesinin estetik duygusunu azaltmaktadır. Şangay'da ise Huangpu kıyıları rekreasyon, kültürel, sportif işlevlere hizmet veren açık mekanlar yer almaktadır (Şekil 6.1). Her iki kıyı kullanımı da kentin özelliğini ve kimliğini yansıtmaktadır. Anvers'de kullanıcıların rekreasyon ihtiyaçları göz ardı edilmesi sebebi

ile kullanıcı ile ilişki kurulamamakta, Schelde Nehri'nin kent ve kentli ile entegrasyonunun zayıf olduğu sonucuna varılmıştır (Şekil 6.3).

Kentsel Açık Alan Tasarım Kritleri			KENTİN ÇEPERİNİ OLUŞTURAN NEHİR KIYILARI			
			SCHELDE NEHRİ, ANVERS		MERSEY NEHRİ, LİVERPOL	
			 		 	
			Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu	☑		☑	
		Bisiklet Yolu	☑		☑	
		Oyun Alanları		☑	☑	
		Su Sporları		☑	☑	
		Bireysel Spor Alanları		☑	☑	
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		☑	☑	
		Açık Hava Sahnesi		☑	☑	
		Pavilyonlar		☑		☑
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar	☑		☑	
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	☑		☑	
		Seyir Terasları		☑	☑	
		Oturma Alanları		☑	☑	
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı				☑	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa		☑	☑	
		Asansör		☑		☑
		Hissedilebilir Zemin Uyg.		☑	☑	
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet	☑		☑	
		Moturlu Taşıt	☑		☑	
		Otopark Çözümü	☑		☑	
		Kano/Tekne		☑	☑	
		Vapur	☑		☑	
Estetik	Görsel Uyum		☑		☑	
	Estetik		☑		☑	
Yaşanabilirlik	Konfor			☑	☑	
	Güvenlik			☑	☑	
	Bakım		☑		☑	
Kimlik	Kimlik		☑		☑	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut			☑	☑	
	Eşitlik		☑		☑	

Tablo 6.3. Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi-3

Kentin çeperini oluşturan ve tek taraflı büyümesine sebep olan diğer bir nehir ise Liverpool'a sınır oluşturan Mersey Nehridir. Mersey Nehri gerek büyüklüğü gerek ulaşım, sanayi ve ticaret ağırlıklı kullanımı nedeniyle tam anlamıyla kentsel bir nehirdir. Nehir, kentin kimliğinin ve siluetinin oluşmasına katkı sağlamıştır. Kıyı şeridi boyunca galeriler, müzeler, meydanlar, yeşil alanlar, yaya ve bisiklet yolları, festival alanı, feribotlar, su sporları merkezi, çocuk oyun alanları, kuş gözlemciliği ve olta balıkçılığa olanak veren sulak alanlar bulunmaktadır. Ticaret-ulaşım ve sanayi üçgenini rekreatif-kültürel-sanatsal ve sportif faaliyetlerin yapıldığı alanlar kırmıştır. Bu doğrultuda kamusal kullanım hem tercihe bağlı hem de zorunlu olarak yoğundur. Kamusal

kullanımın yaygın olduğu bu alanda nehir kıyısının tek taraflı olarak kullanımı mümkün olsa da, kent ile nehrin başarılı bir şekilde entegre olduğu kanısına varılmıştır (Şekil 6.3).

Kentsel Açık Alan Tasarım Kritlerleri			KENTİN DIŞ MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLERDEN TUNCA			
			Saraçlar Cad-Tunca Nehri-Karaağaç		Gazimihal- Tunca- Yıldırım Mah	
						
			Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu		☑		☑
		Bisiklet Yolu		☑		☑
		Oyun Alanları		☑		☑
		Su Sporları		☑		☑
		Bireysel Spor Alanları		☑		☑
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		☑		☑
		Açık Hava Sahnesi		☑		☑
		Pavilyonlar		☑		☑
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		☑		☑
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	☑			☑
		Seyir Terasları	☑			☑
		Oturma Alanları		☑		☑
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		☑		☑	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa		☑		☑
		Asansör		☑		☑
		Hissedilebilir Zemin Uyg.		☑		☑
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet		☑		☑
		Moturlu Taşıt	☑		☑	
		Otopark Çözümü		☑		☑
		Kano/Tekne		☑		☑
		Vapur		☑		☑
Estetik	Görsel Uyum			☑		☑
	Estetik			☑		☑
Yaşanabilirlik	Konfor					
	Güvenlik		☑			☑
	Bakım			☑		☑
Kimlik	Kimlik			☑		☑
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut			☑		☑
	Eşitlik		☑		☑	

Şekil 6.4. Tunca Nehri Kıyısı Kullanımlarının Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi- 1

Tunca nehri kıyısının kent ile ilişkisi doğup ve büyüyen bir evre olarak göz önüne alınmalıdır. Nehir ve yerleşim arasında kent oluşumunun ilk safhalarında tek taraflı bir yerleşim mevcut iken kentin büyüme evresinde bu durum tek taraf ağırlıklı kullanıma evrilmiştir. Problem belirlenerek örneklem alan olarak Tunca Nehrinin kent merkezi ile ilişkisi, seçilen dört alan üzerinden mahalinde tespitler yapılarak ve Uygulama İmar Planında yer alan veriler eşliğinde survey analizi yapılmıştır. Uygulama İmar Planından, alan fotoğraflarından ve yukarıda yer alan tablolardan görülebileceği üzere Alan-1 olarak

seçilen Saraçlar Caddesi-Tunca Nehri- Karaağaç bağlamını oluşturan bölgede yürüyüş yolu, park, oyun alanı vb rekreatif işlevlerin yer almadığı görülmektedir. Alan 1 de kentsel donatıların eksik olduğu, aydınlatma elemanlarının yeterli olmadığı, ticaret bölgesi olan Saraçlar Caddesi ile süregelen yaya aksının devamlılığının sağlanamadığı tespit edilmiştir.

Bölgeye yaya ve araçla ulaşım mümkündür. Ancak otopark veya yaya yolu gibi alt yapı donatıları o bölgede yer almamaktadır. Rekreasyon alanı olarak uygulama yapılan bölgenin kıyıda ve kent merkezinde yer alan diğer mekanlarla bağlamsal ilişkisi bulunmamaktadır. Bununla birlikte seddeler ve uygulama aşamasında olan Hızlı Tren Projesi kent merkezi ile kıyı ilişkisini fiziki olarak koparmaktadır.

Kıyı şeridinde kültürel faaliyetler yok denecek kadar azdır. Kıyı şeridinin yakınında yer alan Kültür Merkezinin kıyı ile işlevsel ve fiziksel bağlantısı bulunmamaktadır. Spor ve dinlenme faaliyetlerini içeren işlevler organik, sınırlı ve plansızdır. Engelli ulaşımına dair herhangi bir uygulama alanda yer almamaktadır. Bölgenin bakımı ve temizliğinin ihmal edildiği de yerinde yapılan inceleme neticesinde açıkça görülmüştür.

Bu hususlar alanın kullanım sıklığını dolaylı olarak da kıyının kent ile entegre olma sürecini olumsuz olarak etkilemektedir. Tarihi kent çekirdeğine yakınlığı, ticaret bölgesinin canlılığını barındırması, tarihi dokunun cazibesi nedeniyle kent-kıyı-kullanıcı ilişkisinin en güçlü olabileceği, potansiyeli en yüksek olan Alan-1'de; kent ve kıyı entegrasyonunun kentsel açık alan kriterlerine göre planlama ve uygulama yapılmaması nedeniyle başarısız olduğu sonucuna varılmıştır (Şekil 6.4).

Kıyı şeridinde Alan-2 olarak Gazimihal- Tunca Nehri- Yıldırım Beyazıt Mahallesi aksı seçilmiştir. Söz konusu alanda yer alan kıyı şeridinde uygulamada spor, sosyal ve kültürel faaliyetleri içeren herhangi bir açık mekân yer almamaktadır. Bundan dolayıdır ki; bölge âtıl bir vaziyette varlığını sürdürmektedir. Söz konusu alan Kapıkule yolu üzerinde yer alan bölge önemli araç ulaşım yolları ve kavşaklarını barındırmaktadır. Araç ulaşımına verilen önemin aksine yaya ulaşımı ve engelli ulaşımı düşünülmemiştir. Yaya yolu- bisiklet yolu ve otopark gibi kentsel donatıların alanda uygulaması bulunmamaktadır. Bölgenin tarihi ve sosyal bir değeri olmasına rağmen kıyı şeridi işlev,

mekân, faaliyet ve kullanıcı ile beslenemediğinden kent ve kıyı entegrasyonu açısından oldukça olumsuz bir tablo çizmektedir (Şekil 6.4).

Üçüncü alan olarak Yeniimaret-Tunca- Çavuşbey Mahallesi aksının analizi yapılmıştır. Bölgedeki II. Beyazıd Külliyesi ve Sağlık Müzesinin kullanıcı ve turist çekme potansiyeli mevcuttur. Ancak bu durum kıyı mekânı ile ilişkilendirilmemiştir. Bölgede spor, sosyal ve kültürel faaliyetleri içeren herhangi bir açık mekân bulunmamaktadır.

Alana ait uygulama imar planında rekreatif işlevli alanlar planlanmış olsa da küçük ölçekte uygulamaya yönelik herhangi bir oluşum söz konusu değildir. Yaya ve engelli ulaşımı düşünülmemiştir. Bölgeye araçla ulaşım mümkündür ancak alanda otopark bulunmamaktadır. Kıyı şeridi görsel uyum, estetik, konfor, güvenlik, sosyal boyut gibi kentsel açık alan kriterleri bünyesinde barındırmamaktadır (Şekil 6.5).

Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri			KENTİN DIŞ MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLERDEN TUNCA			
			Yeniimaret- Tunca-Çavuşbey		Sarayiçi- Tunca- Saraçhane	
						
				Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu		☑		☑
		Bisiklet Yolu		☑		☑
		Oyun Alanları		☑	☑	
		Su Sporları		☑		☑
		Bireysel Spor Alanları		☑		☑
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		☑	☑	
		Açık Hava Sahnesi		☑	☑	
		Pavilyonlar		☑		☑
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		☑		☑
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar		☑		☑
		Seyir Terasları		☑		☑
		Oturma Alanları		☑		☑
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		☑		☑	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa		☑		☑
		Asansör		☑		☑
		Hissedilebilir Zemin Uyg.		☑		☑
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet		☑		☑
		Moturlu Taşıt	☑		☑	
		Otopark Çözümü		☑		☑
		Kano/Tekne		☑		☑
		Vapur		☑		☑
Estetik	Görsel Uyum			☑		☑
	Estetik			☑		☑
Yaşanabilirlik	Konfor			☑		☑
	Güvenlik			☑		☑
	Bakım			☑		☑
Kimlik	Kimlik			☑	☑	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut			☑		☑
	Eşitlik		☑		☑	

Şekil 6.5. Tunca Nehri Kıyısı Kullanımlarının Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi -2

Dördüncü alan olarak belirlenen Sarayiçi- Tunca- Saraçhane aksıdır. Tunca Nehri bu bölgeye yakın bir konumda iki kola ayrılır. Sarayiçi ve Saraçhane semtlerini Kanuni Köprüsü ve Saraçhane Köprüsü birbirine bağlamaktadır. Sarayiçinde, Osmanlı Devleti'ne yönetim merkezliği yapmış olan Yeni Saray'ın kalıntıları yer almaktadır. An itibariyle alanda kazı ve restorasyon çalışmaları devam etmektedir. Bu sebeple Tunca Nehrinin ikinci kolu üzerindeki Kanuni Köprüsü ve Yeni Saray Alanı erişime kapalıdır. Alanda yılın belirli günlerinde festival ve fuar etkinlikleri yapılmaktadır. Sarayiçi bölgesinde rekreatif faaliyetlerin gerçekleşebileceği Tavuk Ormanı da yer almaktadır. Söz konusu bölge tarihi, kültürel, sosyal, spor alanlarını bir arada bulunduran bir konumdadır. İmar planında bu işlevler yer alsa da alanların birbiri ile ilişkisi yeterince kuvvetli değildir. Kaldı ki uygulamada yılın belirli günleri söz konusu alan kullanıcılar tarafından tercih edilmekte tercih edilmekte olduğundan alanda süreklilik söz konusu değildir. Kentsel mobilyalar ve aydınlatmalar yetersizdir. Bu durum alanın güvenliğine ve okunabilirliğine gölge düşürmektedir. Yaya ve araçla bölgeye ulaşım sağlanabilmektedir; ancak otopark alanları ve engelli ulaşımı göz ardı edilmiştir. Sarayiçine göre karşı kıyısında yer alan Umurbey Mahallesinde genellikle tek katlı gecekondu yapıları mevcuttur. Bölgenin sosyoekonomik düzeyi düşüktür. Uygulama İmar Planı ile günümüzdeki yapılaşma örtüşmemektedir. Kıyının hemen ardında yer alan spor alanı ile kıyı şeridinin işlevsel ve fiziksel olarak bağlantısı bulunmamaktadır. Kıyının kent merkezine doğru devam eden kısmında ise kamu kurumlarına ait atölyeler ve ofisler yer almaktadır. Bu hususlar kıyı şeridinin de kullanımını doğrudan etkilemekte, dolaylı olarak da kentin kıyı ile entegrasyonunda blokaj etkisi yaratmaktadır (Şekil 6.5).

BÖLÜM 7

7.SONUÇ VE TARTIŞMA

Su öğelerinin varlığı, kent kimliğinin oluşumunda önemli bir rol oynamıştır. İncelenen örneklerde, yerleşimlerin nehirlere göre konumlanması ve nehir kent ilişkisi benzerlik teşkil etmesine rağmen; her bir kentin ruhu, kentin biçimlenişi, kıyı kullanımları ve kıyı yaklaşımları farklılık göstermektedir.

Akarsu, deniz, dağ, tepe gibi doğal çevresel sınırlayıcılar kentin yerleşimini ve gelişimini doğrudan etkilemektedir. Nehir ve yükselti arasında sıkışmış kentler; akarsu doğrultusunda lineer bir büyüme göstermektedir. Böylece akarsuların formuna ve konumlanışına göre; kentin yerleşimini oluşturan cadde, sokak ve yeşil alanların biçimlenişi değişmektedir.

Akarsular kentte cazibe merkezi olarak algılanmalarına rağmen; özünde kente doğal sınır oluşturan unsurlardır. Söz konusu fiziksel sınırları avantaja dönüştürmek, kıyı şeridinin planlaması ve tasarlanması ile mümkündür. Nehir kıyılarının etkin olarak kullanılması, işlevsel ve yaşanabilir olması sonucunda kent ile nehir kıyıları bir bütün olabilmektedir.

Sonuç olarak; nehrin doğa ve kent ile uyum içinde olması için geniş bir kullanıcı kitlesi tarafından çekim merkezi olarak algılanması gerekmektedir. Bu durum için de tek bir işlev ya da aktivite yeterli olmamaktadır. Nehirlerin kent ile uyum sağlaması; kıyı mekanlarının kullanıcılar tarafından kabul görmesi sonucunda isteğe bağlı aktif olarak kullanılması, erişilebilir, yaşanabilir, sosyal, güvenilir, okunabilir, konforlu, başarılı bir kentsel açık alan niteliğinde olması ve kent kimliğini yansıtması ile mümkündür.

Bu çalışmada nehir kıyısı şeridi ve kent ilişkisi bağlamsal, işlevsel olarak analiz edilmiştir. Kıyı şeridi ve planlaması mevzuat yönüyle değerlendirmeye alınmamıştır. Ancak tez çalışması sırasında yapılan araştırmalar sonucunda mevzuatın tek tip olduğu, her kent için uygun çözümler sunmadığı, akarsuların kent ile entegre olması konusunda yetersiz olduğu kanaatine varılmış ancak çalışmanın ana konusundan sapmamak için kıyı mevzuatına ilişkin eksikliklere ve geliştirilmesi gereken noktalara değinilmemiştir. Kıyı planlaması konusunda çalışacakların; kıyı mevzuatı ve uygulamaları konusunda yoğunlaşması literatüre fayda sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Agence Ter, (n.d.). *Shanghai Cimenterie*. 14.01.2021 tarihinde https://agenceter.com/project/shanghai-cimenterie adresinden alındı.

Akad, S. (2007). *Kentsel Açık Alanlarda Kullanım Sonrası Değerlendirme: İzmir Sahil Bantları Örneği Üzerine Ampirik Bir Araştırma.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Akkaya, U. (2016). *Meriç ve Tunca nehirlerinin Edirne şehir merkezi kısmında 2 boyutlu taşkın modellemesi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Sakarya Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Sakarya.

Akıncı, B. (2010). *Kentsel Açık Alanlarda Kullanım Sonrası Değerlendirme İhtiyacı– Viyana Şehrinden Örnek Alan Çalışması.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Atıcı, E., & İnceoğlu, M. (2017) Kent İçi Kıyı Oluşumu ve İnsanlarla Etkileşimi. *Current Debates in Public Finance, Public Administration & Environmental Studies*, 13, 521-537.

Beatypalmer Architects, (n.d.). *River walk capital improvements*. 17.03.2021 tarihinde https://www.beatypalmer.com/projects/river-walk-capital-improvements adresinden alındı.

Çüce, B. & Ortaçeşme, V. (2020). Kentsel yeşil alanlara erişilebilirlik. *Peyzaj*, *2*(2), 65-77.

Berberoğlu, U. (2004). *Haliç kıyılarındaki yeni düzenlemeler ve kıyı parklarının kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bozdoğan, E., Öztürk, S., & Korkmaz, E. (2015). Asi Nehri (Antakya) Kıyı Bandı Rekreasyon Alanı Donatı Elemanları Ve Kullanıcı Memnuniyetinin Belirlenmesi. *Türk Tarım – Gıda Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 3(1), 45-52.

Breen, A. ve Rigby, D. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, New York: McGraw-Hill.

Büyükerşen, Y. ve S. Efelerli. (2005). Doğal Afet Zararlarını Azaltma Yaklaşımı Eskişehir- Porsuk Projesi. 4.Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu, *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi 4.Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyum Kitabı*: s.161170.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., & Stone, A. (1992). *Public open spaces*. UK: Cambridge University Press.

Culture Liverpool. (n.d.). 15.10.2022 tarihinde https://www.cultureliverpool.co.uk/event/merseyriverfestival/ adresinden alındı.

Çulha, K. (2013). *Kırklareli Kent Merkezi Açık Yeşil Alanlarının Nitelik Ve Nicelik Açısından İrdelenmesi.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Dal, İ. (2018). *Tarihi Kent Kimliği Kapsamında Kamusal Açık Alanlar: Antakya Gazipaşa Caddesi Örneği.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Demiralp, J. K. (1998). *Nehir Kıyısı Kentsel Mekân Kullanımlarının Değerlendirilmesi Üzerine Bir Çalışma.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Dinç, Y., & Karagel, D. Ü. (2017). Antakya Şehrinin Kuruluşu ve Mekansal Gelişimi. *Türkiye Coğrafyası Araştırmaları-Prof. Dr. Mesut Elibüyük'e Armağan*, 571-597.

Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi.

Erdönmez, M. E. & Akı, A. (2005). Açık kamusal kent mekanlarının toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron, 1*(1), 67.

Erkök, F. (2002). *Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi.* İstanbul Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Francis, M. (1987). *Urban open spaces*. Advances İn Environment, Behavior, And Design, 1(7).

Gehl, J. (1987). *Life between buildings* (Vol. 23). New York: Van Nostrand Reinhold.

Gillotti, T., (2005). "Reclaiming The Waterfront", Let's Talk Business, Ideas For Expanding Retail and Services in Your Community, Issue 109.

Good, J.W. and Robert F. Goodwin (1990). *Waterfront Revitalization for Small Cities.*Corvallis, Or.: Extension Service, Oregon State University.

Gökbilgin, T. (1993). *Edirne Şehrinin Kurucuları Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümünü Armağan Kitabı.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Gökgür, P., (2008). Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri, İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Hattapoğlu, M Z. (2004). *Su Olgusunun Yerleşmeler Evrimindeki Yeri ve Günümüzde Bir Kentsel Tasarım Elemanı Olarak Yeniden Yorumlanması.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Mimar Sinan Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Holmes, D. (2019). *Revitalizing the Huangpu river banks.* World Landscape Architecture. 21 Eylül 2022 tarihinde https://worldlandscapearchitect.com/revitalizing-the-huangpu-river-banks-shanghai-china-agence-ter/?v=ebe021079e5a#.Y-JTdXZByHs adresinden alındı.

İşli, E. N., & Koz, S. (1998). *Edirne: Serhattaki Payitaht*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İnancık, H. (1993). *Edirne'nin Fethi Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümünü Armağan Kitabı.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Kadıoğlu, M. (2020). *Budapeşte Gezi Rehberi (Budapest Travel Guide)* (Vol. 16). Muhsin Kadıoğlu.

Karabey, H., (1978). *"Kıyı Mekanının Tanımı. Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi".* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Mimar Sinan Üniversitesi/ Mimarlık Fakültesi, İstanbul

Kazancıgil, R. (1992). *Edirne Mahalleleri Tarihçesi*. İstanbul: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları.

Kazancıgil, R. (1994). *Tosyavizede Dr. Rıfat Osman Edirne Rehnüması*. Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları No:15.

Kazancıgil, R. (1995). *Edirne Şehir Tarihi Kronolojisi (1300-1994)*. Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları.

Kazancıgil, R. (1999a). *Edirne İmaretleri*. İstanbul: Edirne Valiliği Yayınları No:10.

Kazancıgil, R. (1999b). *Edirne Sarayı ve Yerleşim Planı*. İstanbul: Edirne Valiliği Yayınları No:10.

Keleş, R., (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara:İmge Kitabevi.

Kılıç, A. (1999). *"Kıyıdan geri çekilme sürecinde kent-kıyı ilişkisi kentsel kıyı tanımı ve bu kavrama dayalı kentsel kıyı gelişme stratejileri: İstanbul örneği"*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kıran Çakır, H. (2006). *Konut alanları yer seçiminde sosyal yapının rolünün saptanmasına ilişkin sistematik bir yaklaşım:" Edirne Kaleiçi, Kaledışı ve yeni yerleşme alanları örneği".* (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Trakya Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Kibaroğlu D., Şişman A., Sesli F.A., (2009). Kıyı Bilgi Sistemlerinde Veriler ve Veri Kaynakları, *TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi*, İzmir.

Koçan, N., & Ankaralı, N. (2020). Akarsuların Önemi ve Farklı Kullanımları Üzerine Bir Değerlendirme. *Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 10(4), 937-948.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, (n.d.). *Porsuk Nehri.* 18.04.2022 tarihinde https://eskisehir.ktb.gov.tr/TR-157723/porsuk-nehri.html adresinden alınmıştır.

Lombardi, A. (2014). Ecosystem Under Restoration: A Sustainable Future For The Cultural Landscape Of San Antonio River, Texas. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 191, 1139-1151.

Lynch, K. (1964). *The image of the city*. MIT press.

MacGregor, A. (2003). Making The Most Of The Mersey. 20 Kasım 2022 tarihinde https://web.archive.org/web/20030831124326/http://www.hope.ac.uk/ebs/merseystrategy/EstGuide.pdf adresinden alınmıştır.

Mersey Basin Campaing, (n.d.) . 30 Eylül 2022 tarihinde http://www.merseybasin.org.uk/archive/assets/5/original/MERSEY_6_MINUTE_EXPERT.pdf adresinden alınmıştır.

Municipality of San Antonio, (n.d.). *River walk.* 18 Mayıs 2022 tarihinde https://www.sanantonio.gov/ParksAndRec/Parks-Facilities/All-Parks-Facilities/Parks-Facilities-Details/ArtMID/14820/ArticleID/2516/Park/203 adresinden alınmıştır.

Oktay, HE, Erdoğan, R., & Oktay, FB (2015). Kent ve su. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, *5* (11).

Onur, O. (1990). "Edirne Kent Planının Geçirdiği Evrelere Kısa Bir Bakış", *Mimarlık Dergisi,* Sayı: 2, s.64-67, İstanbul.

Oudeh, S. & Turkoglu, H. (2021). Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: Karaköy Örneği. *Kent Akademisi*, 14 (1), 29-45.

Önen, M. (2007). *Kentsel Kıyı Mekânı Olarak Akarsuların Rekreasyonel Kullanım Potansiyelinin İrdelenmesi: Eskişehir Porsuk Çayı ve İstanbul Kurbağalıdere Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özdeş, G. (1951). *Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü.* İstanbul: İstanbul Matbaacılık.

Özdeş, G., (1985). *Şehircilik, Şehir-Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri*, İstanbul: İ.T.Ü. Matbaası.

Özer, M.N. 1998. *Planlı ve Tasarlı Yaşam Alanlarının Kent Kimliği Üzerindeki Etkileri, Antalya Örneği.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Özkaynak, M. & Başar, M. (2021). Akarsu Kıyı Yerleşimlerinde Kent Kimliğinin Sürdürülebilirliği: Amasya ve Kastamonu Kentleri Örneği. *Artium* , 9 (1) , 28-35.

Özkaynak, M. & Ulusoy, M. (2021). Tarihsel Süreç İçinde Nehir Kıyısı Yerleşimlerinin Değişimi: Amasya Örneği. *XII. Uluslararası Sinan Sempozyumu*, 451-459.

Pandit, K. (2022). Google Earth. 10 Ekim 2022 tarihinde https://earth.google.com/web/search/Mersey,+Birle%c5%9fik+Krall%c4%b1k/@53.40450141,2.99358969,4.41340176a,1344.75420942d,35y,0h,0t,0r/data=Cm4aRBICiUweDQ4N2IyMTJkMjcxN2VjMmI6MHhhYzdlNTk0MzgzMTUzOWY0KhVUaGUgQmVhdGxlcyBQaWVyIEhlYWQYAyABIiYKJAlh7ktqtHY1QBFh7ktqtHY1wBmsLF4D9YI8QCEnYFAq5MFSwA adresinden alınmıştır.

Projects for Public Places, (n.d.) *What Makes a Successful Place?*. 23 Mart 2022 tarihinde https://www.pps.org/article/grplacefeat adresinden alınmıştır.

Perihan, M., & Feran, A. Ş. U. R. (2020). Tarihi Kentsel Peyzaj ve Kent Kimliği İlişkisi. *Kent Akademisi*, *13*(1), 163-175.

Resmî Gazete, 1982/17863. (1982, Kasım). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. Ankara.

Resmî Gazete, 1990/2049. (1990, Nisan). Kıyı Kanunu. Ankara.

Resmî Gazete, 1990/20594. (1990, Ağustos). Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik. Ankara.

Resmî Gazete, 2001/24607. (2001, Kasım). Türk Medeni Kanunu. Ankara.

Resmî Gazete, 2014/ 29030. (2014, Haziran). Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği. Ankara: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.

Seçkin, Y. Ç.& Dülger Türkoğlu, H. (2010). Amasya tarihi kent merkezi açık mekânlarının kullanım analizi. *İTÜ Dergisi/a*, 5(1).

Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process.* NY: Van Nostrand Reinhold Company.

Silva, J. B., Serdoura, F. ve Pinto, P (2006). Urban Rivers as Factors of Urban (Dis)integration. *42. ISoCaRP Kongresi*. İstanbul.

Simonds, J. O. (1994). *Garden Cities 21: Creating A Livable Urban Environment.* McGraw-Hill, Inc.

Smits, F., & Lorquet, A. (2011). Eilandje. A case of waterfront pioneering. Portus plus, 1, 1-12.

Southworth, M. (1987). *Theory And Practice Of Contemporary Urban Design: A Look At Recent Urban Design Plans.* University of California at Berkeley Press.

Şengül, E., (1995). "Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme". (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Şimşek, G. & Yeşiltepe, A.D. (2020). Eskişehir Kenti Porsuk Çayı Kıyısında Mekânsal Örüntü ve Suyla Kurulan Bağlantının Analizi, *Kent Akademisi, 13(3),* 487-512.

Tanış, F. (2018). *Kıyı Yenileme Projeleri: Proje Geliştirme Stratejileri ve Koruma Yaklaşımları.* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Turoğlu, H. (2009). 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Onun Uygulama Problemleri. *Türk Coğrafya Dergisi*, (53), 31-40.

Üzümcüoğlu, D., & Polay, M. (2022). Urban Waterfront Development, through the Lens of the Kyrenia Waterfront Case Study. *Sustainability*, *14*(15), 9469.

Whyte, W.H. (1980). *The Social Life Of Small Urban Spaces*. Washington D.C.: Consevation Foundation.

Woolley, H. (2003). *Urban Open Space*. New York: Spo Press.

Yardımcı, M.C. (2017). *Kentsel Kıyı Alanlarında Kıyıya Kamu Erişimini Sağlama Ölçütleri "Bakırköy, Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi Örneğinde".* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yerliyurt, B. (2008). *Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

EK

Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri			KENTİN MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KIYILARI						KENTİN DIŞ MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KIYILARI						KENTİN ÇEPERİNİ OLUŞTURAN NEHİR KIYILARI			
			Riverwalk /San Antonio		Huangpu Nehri/Şangay		Porsuk Nehri/Eskişehir		Tuna Nehri /Budapeşte		Yeşilırmak /Amasya		Asi Nehri/Antakya		SCHELDE NEHRİ, ANVERS		MERSEY NEHRİ, LİVERPOL	
			Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	
		Bisiklet Yolu	✓		✓		✓		✓			✓		✓	✓		✓	
		Oyun Alanları		✓	✓		✓			✓		✓		✓		✓	✓	
		Su Sporları	✓			✓	✓			✓		✓		✓		✓	✓	
		Bireysel Spor Alanları		✓	✓		✓			✓		✓		✓		✓	✓	
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları		✓		✓	✓			✓		✓		✓		✓	✓	
		Açık Hava Sahnesi	✓		✓			✓		✓		✓		✓		✓	✓	
		Pavilyonlar		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		✓	✓		✓			✓		✓		✓	✓		✓	
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	
		Seyir Terasları	✓			✓	✓		✓		✓		✓			✓	✓	
		Oturma Alanları	✓		✓		✓		✓		✓		✓			✓	✓	
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		✓		✓		✓		✓		✓		✓				✓	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa	✓		✓		✓				✓			✓		✓	✓	
		Asansör	✓			✓		✓				✓		✓		✓		✓
		Hissedilebilir Zemin Uyg.									✓		✓			✓	✓	
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet	✓		✓		✓		✓		✓			✓	✓		✓	
		Motorlu Taşıt	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	
		Otopark Çözümü							✓						✓		✓	
		Kano/Tekne	✓			✓	✓			✓		✓		✓		✓	✓	
		Vapur		✓	✓			✓	✓			✓		✓	✓		✓	
Estetik	Görsel Uyum		✓		✓		✓		✓			✓		✓	✓		✓	
	Estetik		✓		✓		✓		✓			✓		✓	✓		✓	
Yaşanabilirlik	Konfor				✓		✓					✓		✓		✓	✓	
	Güvenlik		✓		✓		✓		✓		✓		✓			✓	✓	
	Bakım		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	
Kimlik	Kimlik		✓		✓		✓		✓		✓			✓	✓		✓	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut		✓		✓		✓			✓		✓		✓		✓	✓	
	Eşitlik		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	

Ek A. Dünya'daki ve Türkiye'deki Nehir Kıyısı Kullanımların Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi

Kentsel Açık Alan Tasarım Kriterleri			KENTİN DIŞ MERKEZİNDEN GEÇEN NEHİRLER VE KIYILARI- TUNCA NEHRİ (EDİRNE)							
			Saraçlar Cad-Tunca Nehri-Karaağaç		Gazimihal- Tunca- Yıldırım Mah		Yenimaret- Tunca-Çavuşbey		Sarayiçi- Tunca- Saraçhane	
			Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok	Var	Yok
Mekansal Çeşitlilik	Sportif Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Yürüyüş/Koşu Yolu	✓			✓		✓		✓
		Bisiklet Yolu		✓		✓		✓		✓
		Oyun Alanları	✓			✓		✓	✓	
		Su Sporları		✓		✓		✓		✓
		Bireysel Spor Alanları		✓		✓		✓		✓
	Kültürel Faaliyetlere Konu Açık Mekanlar	Sergi-Fuar Alanları				✓		✓	✓	
		Açık Hava Sahnesi		✓		✓		✓	✓	
		Pavilyonlar		✓		✓		✓		✓
	Toplu Kullanıma Uygun Açık Mekanlar	Meydanlar		✓		✓		✓		✓
	Pasif Kullanıma İlişkin Mekanlar	Parklar	✓			✓		✓		✓
		Seyir Terasları	✓			✓		✓		✓
		Oturma Alanları		✓		✓		✓		✓
Erişebilirlik	Yaya Ulaşımı		✓		✓		✓		✓	
	Engelsiz Ulaşım	Rampa		✓		✓		✓		✓
		Asansör		✓		✓		✓		✓
		Hissedilebilir Zemin Uyg.		✓		✓		✓		✓
	Araçla Ulaşımı	Bisiklet		✓		✓		✓		✓
		Motorlu Taşıt	✓		✓		✓		✓	
		Otopark Çözümü		✓		✓		✓		✓
		Kano/Tekne		✓		✓		✓		✓
		Vapur		✓		✓		✓		✓
Estetik	Görsel Uyum			✓		✓		✓		✓
	Estetik			✓		✓		✓		✓
Yaşanabilirlik	Konfor							✓		✓
	Güvenlik		✓			✓		✓		✓
	Bakım			✓		✓		✓		✓
Kimlik	Kimlik			✓		✓		✓	✓	
Sosyal Yaşam	Sosyal Boyut			✓		✓		✓		✓
	Eşitlik		✓		✓		✓		✓	

Ek B. Edirne'deki Tunca Nehri Kıyısı Kullanımlarının Kentsel Açık Alan Kriterleri Yönünden İncelenmesi

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler:

Adı Soyadı: Ayşe SARANLI

Doğum Yeri ve Tarihi: Edirne – 1991

Eğitim:

Lisans: Çukurova Üniversitesi Mimarlık Bölümü 2010-2011

Erciyes Üniversitesi Mimarlık Bölümü 2011-2015

Lise: Edirne Süleyman Demirel Fen Lisesi 2005-2009

İş Deneyimi:

Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Mimar, Ekim 2015-…(sürüyor)