T.C.
BARTIN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

BARTIN'IN KENT İMAJININ OLUŞUMUNDA BARTIN IRMAĞI'NIN YERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
BERNA KURT

DANIŞMAN
PROF. DR. MUSTAFA HİZMETLİ
DR. ÖĞR. ÜYESİ BEYZA ÖZTURANLI ŞANDA

BARTIN-2019

T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

BARTIN'IN KENT İMAJININ OLUŞUMUNDA BARTIN IRMAĞI'NIN YERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

Berna Kurt

DANIŞMAN

Prof. Dr. Mustafa Hizmetli

Dr. Öğr. Üyesi Beyza Özturanlı Şanda

"Bu tez 29/08/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA
Prof. Dr. Mustafa HİZMETLİ	
Doç. Dr. Ersin MÜEZZİNOĞLU	
Dr. Öğr. Üyesi Beyza ÖZTURANLI ŞANDA	
Dr. Öğr. Üyesi Ömer BAYKAL	
Dr. Öğr. Üyesi Mesut KAYAER	

KABUL VE ONAY

Berna KURT tarafından hazırlanan "Bartın'ın Kent İmajının Oluşumunda Bartın Irmağı'nın Yeri" başlıklı bu çalışma, 29/08/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği/oy çokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Mustafa HİZMETLİ
(İkinci Danışman)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Beyza ÖZTURANLI ŞANDA
(Danışman)

Üye : Doç. Dr. Ersin MÜEZZİNOĞLU

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Ömer BAYKAL

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Mesut KAYAER

Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun …/…/2019 tarih ve ...sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Metin SABAN
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Prof. Dr. Mustafa HİZMETLİ ve Dr. Öğr. Üyesi Beyza ÖZTURANLI ŞANDA danışmanlığında hazırlamış olduğum "Bartın'ın Kent İmajının Oluşumunda Bartın Irmağı'nın Yeri" adlı Yüksek Lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımı kabul edeceğimi beyan ederim.

29/08/2019

Berna KURT

ÖN SÖZ

"Bartın'ın Kent İmajının Oluşumunda Bartın Irmağı'nın Yeri" adlı bu tez çalışmasında her türlü zorluğu aşmam hususunda desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, yapıcı eleştirileriyle beni yönlendiren, hayata bakış açımı ve çalışma motivasyonumu pozitif açıdan arttıran, analiz kısmında fikirleriyle bana destek olan tez danışmanım Prof. Dr. Mustafa HİZMETLİ' ye teşekkürü bir borç bilirim. Lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca ilminden faydalandığım, beni sabırla dinleyen, yanında çalışmaktan onur duyduğum sayın hocama göstermiş olduğu hoşgörü ve sabırdan dolayı ayrıca teşekkür ederim.

Değerli dönütleriyle çalışmama destek olan, beni doğru yönlendiren tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Beyza ÖZTURANLI ŞANDA' ya yardımları, desteği, sabrı, deneyimi ve bilgisi için teşekkür ederim.

Tüm yaşamım boyunca olduğu gibi bu süreçte de desteklerini esirgemeyerek her türlü fedakârlığı gösteren annem Aysun KURT'a, babam Selim KURT'a teşekkürü bir borç bilirim.

Her zaman ve her koşulda yanımda olan, bu zorlu tez sürecinde manevi desteklerini bir an bile esirgemeyerek başarıma ortak olan kardeşlerim Fatih KURT ve Oğuzhan KURT'a gönülden sonsuz teşekkürler…

Çalışmam boyunca bir an bile yardım, destek ve sevgisini esirgemeyen, bana olan inancından ve güveninden ötürü Mustafa AŞÇI'ya sonsuz teşekkür ederim.

Tezimi büyük titizlikle okuyup gerekli düzeltmeleri yapmamda yardımcı olan Doç. Dr. Hasan Hüseyin GÜNEŞ'e katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Süreç boyunca fikirleriyle bu çalışmaya destek veren yorumları ve eleştirileri ile bana katkıda bulunan, akademik anlamda katkıları büyük olan değerli Prof. Dr. Handan UCUN ÖZEL, Doç. Dr. Fatma BAĞDATLI ÇAM, Doç. Dr. Emrah ÇETİN, Öğr. Gör. Tunay KARAKÖK'e çok teşekkür ederim.

Yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren ve destek olan, güler yüzlerini esirgemeyen Bartın Dernekler İl Müdürü Ekrem Ali ALTUNTAŞ ve eşi Hilal ALTUNTAŞ'a teşekkür ederim.

Tez çalışmama kıymetli vaktini ayırarak görüşleriyle katkıda bulunan Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Dairesi Başkanlığında görevli İnşaat Mühendisi Ahmet Fırat BİLGİLİ' ye teşekkür ederim.

Çalışmam boyunca tüm sorularıma karşı anlayış ve güleryüzünü eksik etmeyen Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde görevli Mukaddes ALPTEKİN ESER'e sabrı ve desteği için teşekkür ederim.

Veri toplama sürecinde yardımlarını esirgemeyen;

Bartın DSİ 23. Bölge Müdürü Sançar BİÇER'e,

Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürü Ali ÖZCAN'a,

Bartın İl Kültür Turizm Müdürü Fuat DURSUN'a,

Bartın İl Özel İdaresi'nde görevli Harita Mühendisi Erdem KOÇ ve Arkeolog Bekir ANUL'a,

Bartın İl Afet Müdürlüğü'nde görevli Fatih SARAÇ'a,

Bartın fotoğrafları ile ilgili arşivini paylaşan Servet ÇINÇIN ve Erdenay ÇINÇIN'a,

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Basın Yayın Halkla İlişkiler Daire Başkanlığı'nda görevli Volkan ÖVEN'e,

Adana Büyükşehir Belediyesi'nde görevli Su Ürünleri Mühendisi Ali Sami KARAİBRAHİMOĞLU'na,

Sivas Belediyesi Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü'ne teşekkür ederim.

Çalışmam sırasında yardımını esirgemeyen ve destek olan tüm dostlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Berna KURT

Bartın, 2019

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

BARTIN'IN KENT İMAJININ OLUŞUMUNDA BARTIN IRMAĞI'NIN YERİ

Berna KURT

Bartın Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mustafa HİZMETLİ

Dr. Öğr. Üyesi Beyza ÖZTURANLI ŞANDA

Bartın-2019, Sayfa: XXII + 275

Bartın, adını aldığı Bartın Irmağı'nın kenarında kurulmuş bir kenttir. Irmağın ulaşım imkânını kolaylaştırması yerleşim merkezi olarak seçilmesinin temel nedenidir. Bartın, tarihi gelişimi içinde, bulunduğu bölgenin önde gelen kentlerinden biri olmayı başarmıştır. Zaman içerisinde pazaryeri özelliğini, ilde yaygın olarak yapılan kerestecilik ve gemi imalatı faaliyetlerini, Osmanlı donanmasına sağladığı katkı ve ticari taşımacılık görevlerini üstlenmiştir. Bartın Irmağı ülkemizde akarsu ulaşımına elverişli tek ırmak olma özelliğine sahiptir. Karadeniz'e ırmak güzergâhından bağlanması Bartın'ı bir liman kenti yapmıştır. Irmağın Karadeniz ile merkez arasında yer alan 12 km'lik kısmında geçmişte akarsu taşımacılığı yapılmıştır. Zamanla akarsu taşımacılığının aksaması nedeniyle, ırmakta yapılan faaliyetler azalmış en sonunda ırmak yolcu ve yük taşımacılığında kullanılamaz hale gelmiştir.

Bu çalışmada Bartın Irmağı'nın günümüzdeki kullanımı, kentle olan ilişkisi, kirlilik sorunu, ekolojik dengesinde yitirdikleri ve ıslah çalışmaları; içinden ırmak geçen şehirlerde yapılan çalışmalarla karşılaştırılarak analiz edilmiştir. Bartın şehrinin kentsel imajı, Bartın Irmağı kapsamında ele alınmıştır. Bartın Irmağı'nın kentin potansiyel kaynaklarına katkısı ve kente avantajlarına yer verilirken devamında Kevin Lynch bağlamında kentsel imaj

ögeleri analizi ile kente yaklaşılarak irdelemelerde bulunulmuştur. Elde edilen veriler geçmiş ve gelecek ölçeğinde değerlendirilmiştir. Bartın Irmağı'nın içinde barındırdığı sorunlar kent imajının kolay oluşturulamayacağını göstermektedir. Bu açıdan Bartın kenti için güçlenerek gelişen bir imaj yaratılmalıdır. Bartın kentinin tarihsel çerçevesiyle, yeniden yapılanması ve civar illerden ayırt edilebilir bir noktaya gelmesi hedeflenmektedir.

Kent imajı açısından öncelikle kentle ve kentte yaşayan insanlarla bütünleşmesi amacıyla ülkemizde ırmak temizliği ve rekreasyon alanları yaratılması bakımından marka kent olmuş Eskişehir'de Eskişehir Büyükşehir Belediyesinin Porsuk Çayı Projesi, ırmak temizliği açısından Adana Büyükşehir Belediyesi ve Sivas Belediyesi'nin yaptığı çalışmalar incelenmiştir. Üç örnekten yola çıkılarak Bartın kenti için genel bir değerlendirme yapılmıştır. Bartın Irmağı'nın temizlenmesi ile kirlilik sorununun çözülmesinin; imaj kavramı üzerine olumlu etkide bulunacağına dair öngörülerde bulunulmuştur. Söz konusu temizleme çalışmalarının gerçekleşmesi, ırmak çevresine peyzaj alanlarının kazandırılması ve ırmağın işlerlik kazanması ile kentin değişecek olan imaj kavramına dikkat çekilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bartın; Bartın Irmağı; İmaj; Kentsel İmaj; Kent Kimliği; Parthenia; Parthenios.

ABSTRACT

M. Sc. Thesis

THE ROLE OF BARTIN RİVER İN THE CREATİON OF AN URBAN IMAGE OF BARTIN

Berna KURT

Bartın University

Institute of Social Sciences

Political Sciences and Public Administration Department

Thesis Adviser: Prof. Mustafa HİZMETLİ

Asst. Prof. Beyza ÖZTURANLI ŞANDA

Bartın-2019, Page: XXII + 275

Bartın is a city found at the edge of the Bartın River. The main reason for the river being chosen as a settlement center is easy facilitation of transportation. Bartın has managed to become one of the leading cities in the region in its historical development. Over time, it took on tasks which were the marketplace characteristics, timber and shipbuilding activities that were common in the province, its contribution to the Ottoman fleet and commercial transportation duties. . Bartın River is the only river suitable for river transportation in our country. The connection of the Bartın River to the Black Sea via the river has made Bartın a port city12 km part of the river between the Black Sea and the center of the river has been used for transportation for a long time. Over time, River transport has halted, so activities on the river have decreased. Eventually, the river has become unusable for passenger and freight transport.

The current situation of Bartın River which is the subject of this study, its relationship with the city, the problem of pollution, the loss of ecological balance and the breeding studies are analyzed by comparing with the studies conducted in cities passing by the river. The urban image of Bartın is addressed by the Bartın River. While Bartın River

has the advantage of the potential resources of the city referred, the urban image elements are analyzed in the context of Kevin Lynch. The data obtained is evaluated in the past and future scale. Although the problems of the Bartın River show that the image of the city cannot be created easily, an image that is strengthened and developed for the city should be created. The historical frame of Bartın plans to be restructured and to be distinguished from the surrounding provinces.

In terms of urban image, the Porsuk River Project of Eskişehir Metropolitan Municipality, which became a brand city in terms of creating river cleaning and recreation areas in our country in order to integrate with the city and the people living in the city, Adana Metropolitan Municipality and Sivas Municipality in terms of river cleaning are examined. Based on three examples, a general evaluation has been made for the Bartın and it has been decided to clean the Bartın River and solve the pollution problem; It has been predicted that it will have a positive effect on the concept of image. With the realization of these cleaning works and the functioning of the river, attention has been drawn to the concept of image that will change in the city.

Key Words: Bartın; Bartın River; Image; Urban Image; Urban Identity; Parthenia; Parthenios.

İÇİNDEKİLER

SAYFA

KABUL VE ONAY iii

BEYANNAME iv

ÖNSÖZ v

ÖZET iv

ABSTRACT vi

İÇİNDEKİLER viii

ŞEKİLLER DİZİNİ xiii

TABLOLAR DİZİNİ xvi

EKLER DİZİNİ xviii

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ xxi

GİRİŞ 1

1. BARTIN VE BARTIN IRMAĞI'NIN TARİHİ 4

1.1. Geçmişte Bartın Irmağı'nın Kullanımı ve Önemi 9

1.1.1. Pazaryeri 16

1.1.2. Bartın Ormanları 19

1.1.3. Kerestecilik 20

1.1.4. Maden Direkçiliği 22

1.1.5. Gemi İnşası 23

1.1.6. Yumurta Üretimi ve Tavuk Yetiştiriciliği 28

1.2. Osmanlı Devleti Döneminde Bartın Irmağı'nın Temizlenmesine Yönelik Çalışmalar 29

1.3. Cumhuriyet Döneminde Bartın Irmağı'nın Islahına Yönelik Çalışmalar 32

1.4. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınlar 41

1.4.1. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınların Yol Açtığı Zararlar 50

1.4.2. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınlardan Korunma Tedbirleri 54

2. BARTIN IRMAĞI'NIN MEVCUT SORUNLARI VE ÖNERİLEN PROJELER 58

2.1. Bartın Irmağı'nın Kirlilik Sorunları 60

2.2.1. Evsel, Katı ve Sıvı Atıklar 60

2.2.2. Kanalizasyon Atıkları 63

2.2.3. Endüstriyel Kirleticiler 64

2.2.4. Diğer Sorunlar 70

2.2. Bartın Irmağı'nın Temizlenmesi ve Peyzajına Yönelik Projeler 71

2.2.1. Bartın Katı Atık Bertaraf Tesisi Projesi 71

2.2.2. Bartın Atıksu Arıtma Tesisi ve İnkumu Derin Deniz Deşarjı Projesi 74

2.2.3. ADA B+N 75

2.2.4. Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi 76

2.2.5. Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi 79

2.2.6.Altınırmak–Gümüşdeniz Turları Projesi 87

2.3. Bartın Irmağı'nın Kente Yeniden Kazandırılması 87

2.3.1. Turizm Farkındalığının Geliştirilmesi ve Çevre Bilincinin Artırılması 88

2.3.2. Sel Riskinin Dikkate Alınması 89

2.3.3. Kurumlararası İşbirliğinin Vurgulanması 89

2.3.4. Sanayi Tesislerine Caydırıcı Cezaların Uygulanması..... 90

2.3.5. Bartın Limanı'nın Daha Aktif Kullanılması 90

2.3.6. Irmak, Deniz ve Doğa Turizminin Öne Çıkarılması..... 91

2.3.7. Tekne, Yat Turizminin Canlandırılması ve Çevre Restorasyonu . 93

2.3.8. Ahşap Tekne ve Yat Yapımı..... 95

2.3.9. Eski Bartın Evlerinin Turizme Kazandırılması 96

2.3.10. Kongre Turizmi ve Sosyal, Kültürel Etkinlikler 97

2.3.11.Tanıtım Sorunu 98

2.4. Bartın Irmağı'nın Sosyal ve Kültürel Yaşama Etkisi..... 100

2.5. Diğer Şehirlerdeki Örnek Projeler..... 101

2.5.1. Eskişehir Porsuk Projesi..... 102

2.5.2. Sivas Örneği..... 114

2.5.3. Adana Örneği..... 117

2.6. Örnek Projeler Kapsamında Bartın Irmağı'nın Değerlendirilmesi.... 119

3. KENT İMAJI VE BARTIN IRMAĞI 124

3.1. İmaj ve İmge Kavramları..... 125

3.2. Kent İmajı..... 127

3.2.1. Kentsel İmaj Kuramı (Kevin Lynch) 130

3.3. Kentsel İmaj Kavramının Gelişimi 131

3.4. Kentsel İmaj Kavramının Bileşenleri..... 133

3.4.1. Yollar..... 133

3.4.2. Kenarlar (Sınırlar) 134

3.4.3. Bölgeler..... 135

3.4.4. Odak Noktaları (Düğüm Noktaları) 136

3.4.5. İşaret Ögeleri (Referans Noktaları) 137

3.5. Kent Formu 138

3.5.1. Yolların Tasarımı 139

3.5.2. Diğer Ögelerin Tasarımı 139

3.5.3. Bütünü Algılamak 141

3.5.4. Metropoliten Form 142

3.5.5. Tasarım Süreci 142

3.6. Kentsel İmaj Kavramında Kullanılan Aktörler ve Araçlar 143

3.7. Günümüz Kentsel İmaj Ögeleri 145

3.7.1. Tarihi ve Kültürel Değerler 145

3.7.2. Simge Yapılar ve Projeler 146

3.7.3. Kent Tanıtım Etkinlikleri (Festivaller/ Sergiler ve Fuarlar/ Olimpiyatlar/ Spor) 147

3.7.4. İnternet Aracılığıyla Tanıtım 148

3.7.5. Yaşanabilir Kamusal Alan 149

3.7.6. Marka Kent 150

3.8. Bartın Kenti İçin Kentsel İmaj Ögelerinin Analizi 150

3.8.1. Tarihi ve Kültürel Değerlerin İhmal Edilmesi 151

3.8.2. Bartın'ın Tarihi Ahşap Evleri 153

3.8.3. Yalı Mevkii 153

3.8.4. Kent Merkezi 154

3.8.5. Yollar ve Kırmızı Cadde 154

3.8.6. Şehir Merkezindeki Mevcut Köprüler 155

3.8.7. Liman Mevkii 156

3.8.8. Bartın Irmağı 157

3.9. Bartın İçin Önerilen Kent İmajları 158

3.9.1. Nostaljik Kent 158

3.9.2. Antik, Tarihi ve Kültürel Kent 159

3.9.3. Merkez Kent 159

3.10. Bartın'ın Olumsuz Kent İmajları 159

3.10.1. Düşük Bir Çevre Standardına Sahip Kent İmajı 160

3.10.2. Tarihi Değerlerine Sahip Çıkmayan Kent İmajı 160

SONUÇ VE ÖNERİLER 161

KAYNAKLAR 166

ÖZGEÇMİŞ 172

EKLER 173

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No **Sayfa No**

Şekil 1: Bartın Irmağı 9

Şekil 2: 1967 Yılında Galla Pazarı 17

Şekil 3: 1989 Yılında Galla Pazarı 18

Şekil 4: Bartın İskelesi'nde Gemilere Yüklenmeyi Bekleyen Keresteler 21

Şekil 5: Yalı İskelesi 24

Şekil 6: Kurucaşile'de Ahşap Gemi Yapımı 27

Şekil 7: Rıhtım İnşası 30

Şekil 8: Bartın Limanı İnşa Edilmeden Önce Bartın Irmağı 34

Şekil 9: Yalı İskelesi'nin Yapımından Önceki ve Sonraki Hali 34

Şekil 10: Bartın Limanı'nın Tamamlanmış Hali ve Bartın Limanı Mevcut Rıhtım 36

Şekil 11: 21 Mayıs 1998 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi 44

Şekil 12: 21 Mayıs 1998 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi 45

Şekil 13: 21 Mayıs 1998 Tarihindeki Sel Suyunun Yükselme Seviyesi 48

Şekil 14: Liman Boğaz Mevkiinde 1944 ve 2003 Yıllarına Ait Irmağın Yatak Özellikleri 55

Şekil 15: Bartın Şehir Merkezi, Mahalleler, Yapı Adaları Sel ve Taşkın Risk Alanları 56

Şekil 16: Bartın Irmağı'nın Kollarına Atılan Atıklar 60

Şekil 17: Bartın İli Katı Atık Kompozisyonu 61

Şekil 18: Bartın İli Tehlikeli Atık Yönetimi 62

Şekil 19: Bartın Irmağı'na Fabrikalardan Bırakılan Atıklar 64

Şekil 20: Bartın İli Madeni Yağ Toplama Miktarı 69

Şekil 21: ADA BARTIN Uygulama Alanının Uydu Görüntüsü 76

Şekil 22: Mevcut Haliyle Risk Taşıyan Kozcağız Köprüsü 79

Şekil 23: Bartın Irmağı Yakın Çevresi Öncelikli Çalışma Alanları 83

Şekil 24: TEFER Kent Geçişleri 84

Şekil 25: Hıdrellez Şenlikleri 101

Şekil 26: Porsuk Projesi Sonrası Eskişehir 102

Şekil 27: Porsuk Çayı'nın Islah Çalışmalarından Önceki Hali 103

Şekil 28: Porsuk Çayı'nın Eski Hali 104

Şekil 29: Porsuk Yatağı Islah Çalışmalarının Tamamlanmış Hali 105

Şekil 30: Kentpark 106

Şekil 31: Şehr-i Aşk Adası 107

Şekil 32: Porsuk Barajı 108

Şekil 33: Porsuk Çayı'nda Bulunan Eski Sulama Kanalları 109

Şekil 34:Porsuk Çayı'nda Su Seviye Kontrol Yapıları 110

Şekil 35: Porsuk Çayı Tramvay Projesi 111

Şekil 36: Porsuk Çayı Üzerinde İnşa Edilen Örnek Köprü 112

Şekil 37: Porsuk Çayı'nda Ulaşım 112

Şekil 38: Porsuk Çayı'nda Gondol Yapımı 113

Şekil 39: Porsuk Çayı'nda Su Sporları 114

Şekil 40: Mısmılırmak Deresi Islah Çalışmaları 114

Şekil 41: Mısmılırmak Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası 115

Şekil 42: Pünzürük Deresi 115

Şekil 43: Pünzürük Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası 116

Şekil 44: Kızılırmak Projesi 116

Şekil 45: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 117

Şekil 46: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 117

Şekil 47: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 118

Şekil 48: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Tarak Gemisi İle Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 118

Şekil 49: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Kirlilik 119

Şekil 50: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Balık Ölümleri 120

Şekil 51: Bartın Kentinin 1950 ve Sonrası ile 18.-20. Yüzyıl Gelişim Durumu 124

Şekil 52: Bartın Irmağı'nın Kuşbakışı Görüntüsü..... 151

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo No **Sayfa No**

Tablo 1: 1884-1914 Yılları Arasında Bartın Civarında Kurulan Kereste Fabrikaları..... 22

Tablo 2: 1890'da Bartın Limanı'na Gelen Gemilerin Bandıralarına Göre Dağılımı 25

Tablo 3: Bartın Tersanesi'nde Yapılan Gemilerin Maliyetleri..... 26

Tablo 4: Bartın İskelesi'nde Kayıtlı Deniz Taşıtları 29

Tablo 5: 1960 Yılında Irmak Üzerindeki Yük Hareketi..... 33

Tablo 6: Bartın Limanı İnşaat Sözleşmesi 35

Tablo 7: 1965 Yılında Bartın Limanı'ndaki Yük Hareketi..... 37

Tablo 8: Bartın Limanı İhracat–İthalat Hacmi..... 37

Tablo 9: Bartın Limanı Yükleme-Boşaltma Miktarı (Ton)..... 38

Tablo 10: Bartın Limanı Yıllık Elleçleme Miktarı..... 38

Tablo 11: Bartın Limanı Yolcu İstatistik Bilgileri 39

Tablo 12: Bartın Limanı'ndan Yapılan İthalat ve İhracat..... 40

Tablo 13: Bartın Limanı'na Gelen Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarı 40

Tablo 14: Tarihi Taşkınlar..... 41

Tablo 15: 1992-2000 Yılları Arasında Taşkın Sahalarındaki Alan Artışı..... 43

Tablo 16: 1998 Yılı Sel Afeti İcmali..... 45

Tablo 17: 21 Mayıs 1998 Su Baskını Hasar Durumu..... 46

Tablo 18: Bartın Taşkın Zararları Bilançosu (1992 Yılı Fiyatları İle)..... 53

Tablo 19: Bartın Şehir Merkezindeki Mahallelerin İlgili Afet Türlerine Ait Risk Alanları... 57

Tablo 20: Bartın İli Akarsuları..... 59

Tablo 21: Bartın İli 2017 Yılı Ambalaj ve Ambalaj Atıkları İstatistik Sonuçları..... 62

Tablo 22: Bartın İli 2017 Yılı OSB'lerde Atıksu Arıtma Tesislerinin Durumu 65

Tablo 23: Bartın İli 2017 Yılı Münferit Sanayi Tesislerine Ait Atıksu Arıtma Tesislerinin Durumu 65

Tablo 24: Bartın İli 2017 Yılı İçin Atık Bitkisel Yağlarla İlgili Veriler 68

Tablo 25: Bartın İli Yıllar İtibariyle Toplanan Atık Pil Miktarı (Kg) 68

Tablo 26: Bartın İli Yıllar İtibariyle Toplanan Atık Akü Miktarı (Kg) 68

Tablo 27: Bartın İli 2017 Yılı İçin Atık Madeni Yağ Geri Kazanım ve Bertaraf Miktarı 69

Tablo 28: Bartın İli Yıllara Göre Tıbbi Atık Miktarı 69

Tablo 29: Bartın İl Sınırları İçinde 2017 Yılında Oluşan Tıbbi Atık Miktarı 70

Tablo 30: Bartın İli Sulu Tarım Alanı Dağılımı 71

Tablo 31: Bartın İlinde Toplanan Atık Hacmi İle İlgili Bilgiler 72

Tablo 32: Bartın İlinde Bulunan Atık İşleme Tesisi Sayısı 72

Tablo 33: Belediyelerin Katı Atık Depolama Sahalarının Mevcut Durumu 73

Tablo 34: Bartın İlindeki Belediyelerin Katı Atık Miktarları ve Kompozisyonları 73

Tablo 35: Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi Sözleşme Bilgileri 77

Tablo 36: Bartın Taşkın Koruma Projesi Membada Bulunan Depolama Tesisleri 79

Tablo 37: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresi Sorunları, Kaynağı ve Nedenleri 82

Tablo 38: Bartın Irmağı Yakın Çevresi Öncelikli Çalışma Alanları 82

Tablo 39: Bartın Belediyesi Liman İşletmesi Müdürlüğü'nün Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Miktarı 91

Tablo 40: Bartın Limanı'na Gelen Yolcu Sayısı 91

Tablo 41: Bartın Liman Başkanlığı'na Kayıtlı Tekne Sayısı ve Boyutu 96

Tablo 42: Porsuk Barajı Bilgileri 107

EKLER DİZİNİ

Ek No **Sayfa No**

Ek 1: Bartın İlinin Bugünkü İdari Durumu (İlçe ve Beldeler) 173

Ek 2: XV. Yüzyılda Bartın Vakıf Belgelerinde İsimleri Geçen Kaza, Nahiye, Divan, Köy ve Mevkii Adları 174

Ek 3: Bartın Irmağı'nın Eski Hali 175

Ek 4: Gazhane Burnu 176

Ek 5: Bartın İskelesi 177

Ek 6: Tersane Caddesi Üzerinde İnşa Edilen Teknenin Bartın Irmağı'na İndirilişi 179

Ek 7: Bartın Limanı İnşaatı 180

Ek 8: Bartın Limanı 181

Ek 9: Bartın Boğazı'nın Geçmişteki Hali 182

Ek 10: Bartın Boğazı'nın Günümüzdeki Hali 183

Ek 11: Bartın Boğazı'ndaki Açılır-Kapanır Köprü 185

Ek 12: 1 Mayıs 1975 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi 186

Ek 13: 1998 Yılında Yaşanan Sel Felaketi 187

Ek 14: Bartın Belediyesi Mezbahası 189

Ek 15: Aşırı Yağışlardan Sonra Bartın Irmağı'ndaki Su Seviyesinin Yükselmesi 190

Ek 16: Yalı Mevkiinin Günümüzdeki Hali 192

Ek 17: Arıt Çayı 194

Ek 18: Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi 196

Ek 19: Kirazlıköprü Barajı 197

Ek 20: Kozcağız Barajı 198

Ek 21: Kozcağız Köprüsü 199

Ek 22: Bartın Irmağı Peyzaj Uygulama Örnekleri 200

Ek 23: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Alan Gezisi Fotoğrafları (3 Eylül 2010) 202

Ek 24: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Atölye Çalışmaları ve Çalıştay Fotoğrafları (4 Eylül 2010) 203

Ek 25: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Ankara Toplantısı Fotoğrafları (8 Ocak 2011) 204

Ek 26: Bartın Irmağı'nda Hıdrellez Kutlamaları 205

Ek 27: Çağlayan Mevkii 206

Ek 28: Bartın Irmağı'nın Günümüzdeki Hali 208

Ek 29: Kemerköprü 209

Ek 30: Asma Köprü 211

Ek 31: Orduyeri Köprüsü..... 212

Ek 32: Bartın İli Turizm Fuarı 214

Ek 33: Bartın Yöresel Ev Yemekleri Yarışması 215

Ek 34: Porsuk Çayı Eski Hali..... 216

Ek 35: Porsuk Çayı Temizleme ve Rekreasyon Çalışmaları 218

Ek 36: Porsuk Barajı 221

Ek 37: Porsuk Çayı'nın Günümüzdeki Hali..... 222

Ek 38: Porsuk Çayı Sulama Kanallarının 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali..... 231

Ek 39: Porsuk Çayı Su Seviye Kontrol Yapısı..... 232

Ek 40: Porsuk Çayı Üzerine İnşa Edilen Araç Köprülerinin 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali 233

Ek 41: Porsuk Çayı Üzerine İnşa Edilen Yaya Köprülerinin 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali 236

Ek 42: Porsuk Çayı'nda Su Sporları..... 239

Ek 43: Kentpark..... 241

Ek 44: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları .. 242

Ek 45: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Dalgıçlar Aracılığıyla Yapılan Irmak Dip Temizliği..... 244

Ek 46: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Kıyı Temizliği 245

Ek 47:Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Tarak Gemisi İle Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 248

Ek 48: Sivas Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları 249

Ek 49: Pünzürük Deresi Temizleme ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası Saklıbahçe Parkı 251

Ek 50: Mısmılırmak Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası Aksu Projesi 252

Ek 51: Kızılırmak Projesi 253

Ek 52: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı 255

Ek 53: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı ve Bartın Irmağı'nı Tarama Faaliyetleri 256

Ek 54: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı'nın Yükleme-Boşaltma Hacmi 257

Ek 55: Gazete Haberlerinde 1998 Yılında Yaşanan Sel Felaketi 258

Ek 56: Gazete Haberlerinde Bartın Irmağı'ndaki Kirlilik 259

Ek 57: Gazete Haberlerinde Bartın Irmağı'nın Önemi 260

Ek 58: Gazete Haberlerinde Venedik Projesi 261

Ek 59: Gazete Haberlerinde "Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi" 262

Ek 60: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Kirlilik ve Balık Ölümleri 263

Ek 61: Porsuk Çayı Eski Hali 266

Ek 62: 2006 yılında Bartın Çayı ve Kollarından Alının Numunelerin Analiz Sonuçları 272

Ek 63: Bartın İlinde 2017 Yılı İçin İl/İlçe Belediyelerince Toplanan ve Yerel Yönetimlerce (Büyükşehir Belediyesi/ Belediye/ Birliklerce) Yönetilen Belediye Atığı Miktarı ve Toplanma, Taşınma ve Bertaraf Yöntemleri 275

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

% : Yüzde

Cm : Santimetre

Daa : Dekar

Ha : Hektar

Hm^3 : Hektometreküp

Kg : Kilogram

Km : Kilometre

Km^2 : Kilometrekare

M : Metre

M^2 : Metrekare

M^3 : Metreküp

S : Saniye

KISALTMALAR

A.Ş : Anonim Şirket

AAT: Atıksu Arıtma Tesisi

ATV : All Terrain Vehicle

AYB : Avrupa Yatırım Bankası

C : Cilt

Çev. : Çeviren

Dr. : Doktor

DSİ : Devlet Su İşleri

Ed. : Editör

Expo : Exposition (Olimpiyat)

M.Ö. : Milattan Önce

M.S. : Milattan Sonra

NATO : Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü

OSB : Organize Sanayi Bölgesi

Öğr. : Öğretim

s : Sayfa

STK : Sivil Toplum Kuruluşları

T.C. : Türkiye Cumhuriyeti

TEFER : Türkiye Sel ve Deprem Felaketleri Acil Yardım Projesi

TL : Türk Lirası

TV : Televizyon

URL : Uniform Resource Locator

Vb : Ve Benzeri

GİRİŞ

Bartın, tarihsel gelişimi içinde, bulunduğu bölgenin önde gelen kentlerinden biri olmayı başarmıştır. Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu, Selçuklu Devleti ve son olarak Osmanlı İmparatorluğu döneminde önemini kaybetmeden korumuştur. Çevre köylerden gelenlerle büyük bir yapıya sahip olmuş; pazaryeri özelliğini, Osmanlı donanmasına sağladığı katkı ve ticari taşımacılığını geliştirememiş, bünyesinde barındırdığı niteliklerin sürekliliğini sağlayamamıştır. Bartın kenti tarih boyunca kendisine yetecek özellikleri içinde bulundurmasına rağmen çevresine, merkezlik edememiştir. Bartın yerine adı daha sık duyulan Amasra, merkez halini almıştır.

Bartın Irmağı sayesinde gemilerle gelen yükler 20. yüzyıla kadar şehrin iç kısımlarına kadar ulaşmıştır. Karadeniz'e ırmak güzergâhından bağlanması ve ırmağın taşımacılığa elverişli olması Bartın'ı bir liman kenti yapmıştır. Bartın Irmağı'nın her mevsim düzenli akışı, taşımacılığa imkân tanımıştır. Irmağın, Karadeniz ile merkez arasında yer alan 12 km'lik kısmında geçmişte akarsu taşımacılığı yapılmıştır. Zamanla akarsu taşımacılığının aksaması nedeniyle, ırmakta yapılan faaliyetler azalmış en sonunda ırmak yolcu ve yük taşımacılığında kullanılamaz hale gelmiştir.

Bartın Irmağı geçmiş yıllarda halka yaşam ve geçim kaynağı olduğu gibi halkın eğlendiği, çeşitli şenliklerin yapıldığı sosyo-kültürel merkez olmuştur. Kente adını veren ırmak, Bartın'ın tarihini anlatan bir hikâyeye sahiptir. Bundan dolayı kent için önerilen projeler, şehrin tarihi dokusu, yerel ve kültürel zenginlikleri gözetilerek tasarlanmalıdır. Önerilen projeler neticesinde hem ırmak farklı açılardan kente kazandırılacak hem de bölgeye ekonomik katkı sağlayacaktır. Geçmişte, ticari amaçla akarsu taşımacılığı yaygın olarak kullanılmış olsa da önerilen projeler ile ırmağın turistik olarak kullanılması da hedeflenmektedir.

Kent varlıkları açısından şanslı bir il olan Bartın, coğrafi konum açısından da havayolu ve karayolundan ulaşım avantajına sahip olmakla birlikte denizyolu ulaşımının geliştirilmesi potansiyelini barındırmaktadır. Bartın kentinde güçlü bir imaj kavramının geliştirilmesi için öncelikle ırmağın temizlenmesi, akabinde çeşitli rekreasyon projelerinin hayata geçirilmesi gerekmektedir. Yerel yönetim ve diğer paydaşlarla yürütülen projeler sayesinde yaşam kaynağı Parthenios eski canlılığına kavuşturulmaya çalışılmaktadır. Zira

ırmağın Osmanlı Devleti dönemindeki yapısıyla bugünkü mevcut yapısı büyük farklılık göstermektedir.

Çalışmada literatür tarama, görüşme, yorum ve gözlem yöntemi kullanılmıştır. Literatür taraması kapsamında kitap, makale, dergi, tez, stratejik plan, sempozyum, bildiri kaynakları incelenmiş, kamu ve özel kurumların yapmış veya yapacak oldukları çalışmalar, kentte uygulanması planlanan projeler derlenerek veri olarak değerlendirilmiştir. Araştırma sırasında üniversite kütüphanelerinden ve internet ortamından elde edilen veriler ile alana ve tezin amacına özgü temel bilgilerin elde edilmesi amacıyla Bartın Valiliği, Bartın DSİ Müdürlüğü, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Bartın İl Özel İdaresi, Bartın İl Afet Müdürlüğü, Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Adana Büyükşehir Belediyesi ve Sivas Belediyesi'nin ilgili birimleriyle yapılan görüşmeler ve elde edilen veriler çalışmanın materyalleri arasındadır. Alanda ırmak ve yan kolları ile ilgili çekilen fotoğraflar, alan hakkında bilgilerin geliştirilmesine ve çalışma kapsamında görsel olarak sunulmasına yardımcı olmak amacıyla yararlanılan materyallerdir. Çalışmada Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın'ın fotoğraf arşivinden yararlanılmıştır. Literatür çalışmasının yanında yüz yüze görüşme ve kıyaslama (benchmarking) yöntemi uygulanmıştır. Kurumlarla mülakat şeklinde görüşmeler yapılmış birincil dereceden veri temini sağlanmıştır. Çalışmada ırmağın mevcut durumuna da değinilmiştir. Elde edilen sonuçlar çerçevesinde öngörüler belirlenmeye çalışılmış, bu bağlamda ırmağın kentle bütünleşmesiyle ilgili gelecek stratejileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Bu çerçevede çalışmaya konu teşkil eden Bartın Irmağı'nın kent imajına etkisinin incelenmesi, Bartın kentinin tasarlanması ve yapılması planlanan yatırımlara katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda çalışmaya katkı sağlayan verilerle, farklı bir bakış açısı kazandırmak temel hedeflerdendir. Bu bağlamda tarihi çok geçmişe dayanan ırmağın çevresel durumu, sorunları, bu sorunların çözümü açısından kentsel imaj kavramı ele alınmıştır.

Bu amaçlar doğrultusunda çalışmanın birinci bölümünde, Bartın tarihi arka planda olmak üzere Bartın Irmağı'nın üstlendiği fonksiyonlara değinilmiştir. Osmanlı Devleti döneminde ırmağın temizlenmesine yönelik çalışmalar incelenirken Cumhuriyet döneminde ırmağa etkisi büyük olacak Bartın Limanı'nın yapımı ve günümüzdeki yapısı

analiz edilmiştir. Irmağın avantajlarına değinilirken kentin yaşadığı sel ve taşkın felaketlerine kronolojik sıra ile yer verilmiştir.

İkinci bölümde, mevcut durumda Bartın Irmağı açısından kirlilikle mücadelenin önemine değinilmiştir. Bartın Irmağı'nın temizlenmesi ve rekreasyon alanlarının oluşturulması için önerilen projeler ele alınmıştır. Irmağın ıslahı ve rekreasyonel planlama sonrası istenilen sonuçlar, öneriler şeklinde verilmiştir. Irmağın kent imajı açısından konumunun değerlendirilmesi amaçlanmış ve bu kapsamda Türkiye genelinde Eskişehir, Adana, Sivas illeri ile karşılaştırılması yapılmıştır. Üç örnekten yola çıkılarak Bartın kenti için genel bir değerlendirme yapılmıştır. Bartın Irmağı'nın önemi ve temizlenme süreci irdelenirken konuya yönelik uygulamalı örnekler değerlendirilmiştir. Çalışmada kentsel imaj kavramı altında kuramsal bir çerçeve oluşturulmuş ve ırmak temizleme çalışmalarını gerçekleştiren şehirler, örnek olarak incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamında belediyeler ve kurumlar projelerle ilgili patent hakkı söz konusu olduğundan projeye ait detayların bir kısmını aktarabilmiş, proje bilgilerinin paylaşımı konusunda çekinceleri bulunmaktadır. Bu kapsamda ilgili projelerin yapımını hem özel şirketler üstlendiğinden hem de finansal desteği Avrupa Birliği sağladığından patent hakkı karşımıza engel olarak çıkmaktadır.

Üçüncü bölümde, imaj kavramı açıklanırken kentsel imaj algısının kurumsal çerçevesi incelenmiştir. Bartın Irmağı'nın imaj kavramındaki önemi, Bartın kentinin tarihi kimliğini incelerken ortaya çıkmaktadır. Bartın kentini oluşturan, kentin varlık gücünü aldığı Bartın Irmağı kentsel imaj açısından değerlendirilmiştir. İmaj kavramı kentlilerin ve ziyaretçilerin, kenti değerlendirmesine yönelik bir kavramdır. Bu yüzden çok yönlü bir etkileşimden beslenir. Kent imajı, kentin özellikleri ve içinde barındırdığı avantajları ile diğer kentlerden farklılaşmasıdır. Kentsel imaj konusunda en kapsamlı araştırmalardan birini gerçekleştiren Kevin Lynch'a ait '*Kentsel İmaj Kuramı*' çerçevesinde Bartın'da kentsel imaj ögesi irdelenmiştir. Bartın Irmağı'nın konumu ve kente etkisi çerçevesinde imaj kavramından hareket edilmiştir. Kent içinde rekreasyon potansiyeli en fazla görülen alan Bartın Irmağı'dır. Bartın Irmağı çevresindeki rekreasyon alanlarının artırılmasına yönelik öneriler sunulmuştur.

1. BARTIN VE BARTIN IRMAĞI'NIN TARİHİ

Bartın ili, Batı Karadeniz bölümünde yüzölçümü 2220 km² alana sahip doğuda Kastamonu, güneyde Karabük, batıda Zonguldak illeri ile komşudur. 29 km²'lik sahil şeridiyle beraber denizden 12 km içeride kurulmuş, içerisinden Bartın Irmağı geçmektedir. Denizden yüksekliği 25 metre, sahil uzunluğu 59 km'dir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 3) (Yıldız ve Çekiç, 2015: 279) (Ek 1).

Bartın kenti adını içinden geçen ırmaktan almaktadır. Bartın ismi "*Parthenia*" kökeninden gelmektedir. Bartın Irmağı'nın adı antik çağda "*Parthenios*" veya "*Parthenius*" olarak geçmektedir. Parthenios, Yunan mitolojisindeki su tanrısının adıdır. "Güzel ve muhteşem akan su" veya "Sular ilahesi güzel kız" anlamlarına gelmektedir. "Genç bakire" ise diğer anlamıdır. Eski çağlarda Parthenios kenarında kurulmuş Parthenia kenti zaman içerisinde "*Bartın*" adına dönüşmüştür. Parthenios, Homeros[1]'un Troya (Truva) Savaşını anlattığı "İlyada Destanı" nda kendine bir yer bulmuş ve tarih boyunca kente adını vermiştir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 17).

Milattan önce (M.Ö.) 14. yüzyılda Gaskalar, 13. yüzyılda Hititler, Bitinyalılar ve Paflagonlar, 12. yüzyılda Frigler, 7. yüzyılda Kimmerler, 6. yüzyılda Lidyalılar, 547 yılında Persler, 334 yılında Makedonya Krallığı, 279 yılında Pontus Krallığı Bartın topraklarında egemenliklerini sürmüşlerdir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 21) (Bartın Valiliği, 2011: 10). Bugünkü Bartın bölgesi M.Ö. 11.yüzyılda Paflagonyalılar ve Bitinyalıların sınırları içinde bulunmuştur (Çilsüleymanoğlu, 1996: 46).

Homeros "İlyada" destanında Paflagonyalılardan şöyle bahsetmektedir (Aşçıoğlu, 2014: 2) :

> "Erkek yüzlü Pylaimenes (Plemen) komuta eder Paflagonyalılara,
>
> Gelmişler yaban katırlarıyla Enetlerin yurdundan,
>
> Kytiros'ta, Sesamosta otururlar,
>
> Parthenius ırmağı çevresinde kurmuşlar ünlü saraylarını."

[1] M.Ö. 9. yüzyılda Antik Yunanistan'da yaşamış şairdir.

Homeros'un "İlyada" destanından alıntılar yapılan Trabzon Salnamesi[2]'nde Ereğli civarından Parthenius'u takiben Trabzon'a kadar olan bölgede Paflagon kavminin yaşadığı ve bu bölgeye "*Paflagonya*" adının verildiği yazmaktadır (Aşçıoğlu, 2011: 129).

Bartın yöresinin ilk sahiplerinin M.Ö. 2000'li yıllarda Gaska kavmi olduğu bilinmektedir (Aşçıoğlu, 2001: 1). Kastamonu, Bolu ve Bartın çevresini yöneten Gaskalar, Hititler tarafından mağlup edilinceye kadar bu bölgenin hâkimi olmuşlardır. Bartın, M.Ö. 1200 yıllarına kadar Hititlerin hâkimiyetinde kalmış, Hititlerin yıkılmasıyla Friglerin "Krigen" kavminin eline geçmiştir. Bu dönemde Bartın Irmağı'nın iki tarafında Kokon, Henet kavimlerinin ve Paflagonyalılar'ın yaşadıkları bilinmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 47).

Hititler'in hâkimiyetinden sonra Bitinyalılar, Paflagonyalılar, Frigyalılar'ın hâkimiyet mücadeleleri başlamıştır. Frigyalılar, Bitinya ve Paflagonya bölgesini ele geçirmiştir. Kimmerler'in Frigler'i mağlup etmesinden faydalanan Lidyalılar topraklarını genişletmiştir. Paflagonya ve Bitinya, Lidyalılar'ın eline geçmiştir. İran'dan gelen Med ordularının saldırması ile Kimmerler ve Lidyalılar'ın hâkimiyetleri M.Ö. 546 yılında sonlanmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 46). İlerleyen zamanda Kokon kavmi Teium (Filyos)'u ele geçirdikten sonra Bartın'ı da topraklarına katmıştır. Henetler ise Kytiros (Gideros) bölgesinden Bartın'a kadar ilerlemiştir (Aşçıoğlu, 2006: 8-10).

M.Ö. 333 yılında Büyük İskender, Pers ordularını bozguna uğratarak Anadolu'daki İran hâkimiyetini sonlandırmıştır. Paflagonyalılar, İskender'e bir elçi göndererek bağlılıklarını bildirmişlerdir. İskender, Anadolu'daki İran hâkimiyetini tamamen ortadan kaldırana dek Paflagonya, Bitinya ve Bartın çevresi 216 yıl İran egemenliğinde kalmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 50).

Paflagonya ve Bitinya Devletleri ortadan kaldırılınca Roma İmparatorluğu'nun birer eyaleti halini almıştır. Bartın ve çevresi böylece Roma İmparatorluğu'nun hâkimiyetine geçmiştir. İskender'in Doğu seferine devam etmesiyle M.Ö. 326 yılında Bitinya Krallığı kurulmuştur. M.Ö. 74 yılında Roma İmparatorluğu'nun egemenliğini

[2] Osmanlı Devleti'nde tutulan resmi yıllıklardır.

tanıyan bölgede, M.Ö. 27 yılında Bitinya Vilayeti kurulmuştur (Çilsüleymanoğlu, 1996: 52-53).

Paflagonya, M.Ö. 301 yıllarında devlet halini almıştır. Paflagonya'nın M.Ö. 176'da bir kısmı Pontus Devleti'nin eline geçmiştir. M.Ö. 140 yılında Paflagonya parçalanarak yok olmuştur. M.Ö. 176 yılında Trabzon'dan başlayan Batı Karadeniz'i de içine alan bölge, Pontus Devleti'nin egemenlik alanına dâhildi. Pontus hükümdarı, Paflagonlar'ı isyana sürüklemiş ve isyan sırasındaki kargaşa ortamından yararlanarak Paflagonya'ya hâkim olmuştur. Pontus Devleti Anadolu'ya hâkimken, Roma İmparatorluğu Anadolu'ya girmiştir. Roma İmparatorluğu, Pontus Devleti'nin tüm topraklarına sahip olmuş ve M.Ö. 63 yılından milattan sonra (M.S.) 330 yılına kadar hâkimiyetini devam ettirmiştir (Aşçıoğlu, 2006: 10-12).

Pontus Krallığının hükümdarlığını M.Ö. 70 yılında sonlandıran Romalılar, Parthenia'ya egemen olmuştur. M.S. 395 tarihinde Doğu-Batı (Roma-Bizans) ayrılması ile Parthenia, Bizans'ta kalmıştır (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 21). Perslerin hâkimiyetinden sonra Parthenia, Roma İmparatorluğu'nda çoğunlukla Doğu Roma (Bizans) egemenliğinde kalmıştır. Bizans İmparatoru Herakleios, topraklarını askeri ve idari düzenlemeleri içeren "*thema*" adını verdiği bölgelere ayırmıştır. Bartın, Kastamonu, Zonguldak ve Çankırı "Bukellarion Theması" na bağlı olarak yönetilmiştir. İmparator Theophilos, 'thema' kavramını yaygınlaştırmış, Parthenia'nın içinde bulunduğu yöreye "*Paflagonya (Paphlagonia)*" adını vermiştir (Yakupoğlu, 2010: 5).

Bizanslıların güç kaybetmesiyle Bartın çevresi 11. yüzyılda Selçuklu Devleti'nin daha sonrasında Çandaroğulları Beyliği'nin eline geçmiştir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 59). Anadolu Selçuklu Devleti Sultanı Kutalmışoğlu Süleyman Bey'in komutalarından Emir Karatekin 1084'de Bartın ve diğer illeri de içine alan Türk Emirliğini kurmuştur (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 22) (Bartın Valiliği, 2011: 10). Anadolu'ya Türklerin hâkim olmasıyla ilk Türk Komutanı Emir Karatekin Ulus, Bartın, Devrek topraklarını ele geçirmiştir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 53). Böylece Bartın'ın çevresindeki tüm yerler Türk egemenliği altına girmiştir. Kastamonu, Safranbolu, Ulus, Daday, Eflani üzerinde başarılı olan politika ile Sinop, Kastamonu ve Bartın illerine Anadolu'dan getirilen Türkler yerleştirilmiştir (Yakupoğlu, 2010: 7).

1248 yılında Kösedağ Savaşı sonucunda Moğol istilasına boyun eğmek zorunda kalan Anadolu Selçuklu Devleti, halkın güvenliğini sağlayamamıştır. Bartın, Çobanoğulları Beyliği aracılığıyla Selçuklu Devleti'ne bağlı olduğundan doğrudan Moğol istilasına maruz kalmamıştır. Ancak Kastamonu, Sinop gibi civar illerle beraber Bartın'dan da Moğollar için ağır vergiler alınmıştır. Selçuklu Devleti, Kastamonu yöresinde bazı idari ve mali düzenlemeler yapmış, Anadolu'da büyük kazaların olmamasından dolayı birkaç köyün birleşiminden oluşan "*Divan*" sistemini kurmuştur. Dönemin kayıtlarında Bartın'ın eski adı "*On İki Divan*" olarak geçmektedir (Ek 2). Köyler arası irtibatı divanlar üstlendiği için Bartın, pazaryeri ve ırmak üzerindeki taşımacılığı ile öne çıkmıştır. 13. yüzyılın sonlarına doğru Kastamonu'daki savaş neticesinde Çobanoğulları Beyliği son bulurken Candaroğulları Beyliği kurulmuştur (Yakupoğlu, 2010: 8).

16. yüzyılda Bartın kazasının adı "On İki Divan" olarak geçmektedir. On İki Divan adı 18. yüzyıla kadar değişmemiştir. 1716 yılına ait bazı belgelerde "On İki Divan nam-ı diğer Bartan", "Nehr-i Bartan", "Bartan İskelesi" söyleyişlerine rastlanmaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 42) (Ünal, 2015: 69).

Süleyman Paşa, Candaroğulları'nın elinde bulunan Kastamonu ve çevresini 1392 yılında Osmanlı topraklarına katmış, ancak 1402 yılında Yıldırım Beyazıt ve Timur arasında gerçekleşen Ankara Meydan Savaşını Timur'un kazanmasıyla Osmanlı idaresinde bulunan Kastamonu ve Bartın çevresi Candaroğullarına geri verilmiştir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 59). 1421'den sonra bu topraklar tekrar Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir. Candaroğulları Beyliği, Sinop ve Kastamonu'ya hâkim küçük bir beyliğe dönüşmüş, Bartın'ı Osmanlı Devleti'nin elinden alamamıştır. İstanbul'un fethinden sonra Anadolu'da siyasi birliği sağlamak isteyen Fatih Sultan Mehmet, bu sefer sırasında Kastamonu ve Sinop'taki Candaroğulları Beyliği'nin hâkimiyetine son vermiştir. Bölgede nüfus ve nüfuz gücünün Türkler aleyhine bozulmasına Osmanlı Devleti tarafından imkân verilmemiştir. Böylece Batı Karadeniz'de Türk siyasi birliği sağlanmış; Bartın, Amasra, Ulus, Kastamonu ve Sinop birbirini tamamlayacak şekilde il ve ilçelere dönüştürülmüştür (Yakupoğlu, 2010: 10-11).

1461 yılından itibaren Bolu, Sinop, Çankırı sancakları Kastamonu eyaletine bağlanmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 59). 1461-1692 tarihlerinde Anadolu

Beylerbeyliği'ne bağlı Bolu sancağında yer alan Bartın, 1692-1811 tarihleri arasında Voyvoda[3] İdaresi içinde yer almıştır (Aşçıoğlu, 2001: 5). 1811 yılında Bolu ile birlikte Bartın'da Çalıkoğulları Voyvodalık İdaresi son bulmuştur. 1850 tarihinde Bartın, Bolu-Viranşehir Sancağına bağlanmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 63).

Bartın, 1811'den sonra tekrar Bolu Başmutasarrıflığı'na bağlanmıştır. Yörenin ticari pazaryeri olarak öne çıkan Bartın, 1867 yılında ilçe olmuştur. İlçe olana dek "*On İki Divan Merkezi*" ve "*Kara Kariyesi*" olarak anıldığı bilinmektedir. Evliya Çelebi'nin de bahsettiği gibi Bartın'a ticari hareketlilik barındırması ve pazaryeri olmasından dolayı "*On İki Divan Merkezi*" denilmiştir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 23) (Bartın Valiliği, 2011: 11).

Bartın, 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesine kadar Bolu-Viranşehir sancağına bağlı kaza (kadılık) olarak idareyi sürdürmüştür. Bolu, Kastamonu vilayetine bağlı "Mülhak Mutasarrıflık"[4] haline getirilmiştir. 1867'de Bartın, Bolu Mülhak Mutasarrıflığı'na bağlı olan Ereğli Sancağı Kaymakamlığı'na, Ereğli Sancağı'na bağlanan kazalar ise merkezi Bartın olarak teşkilatlanan Bartın Kaymakamlığı'na bağlanmıştır. Bu dönemde Bartın'a 106 divan (muhtarlık) bağlanmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 65).

Bolu, 1908 yılında Kastamonu'dan ayrılarak bağımsız mutasarrıflık halini almıştır. Bu tarihte Bartın yine Bolu'ya bağlı kaymakamlık olarak kalmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 65). Bartın, 1920 yılında Zonguldak Mutasarrıflığı'na bağlanmıştır. 1924'te Zonguldak'ın vilayet olmasıyla mutasarrıflık kaldırılmış, Bartın Zonguldak vilayetine ilçe olarak bağlanmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 87).

7 Eylül 1991 tarihinde 28.08.1991 tarihli 3760 sayılı yasanın Resmi Gazete'de yayınlanması ile Bartın, il statüsüne kavuşmuştur. Türkiye'nin 74. ili olan Bartın'a Ulus, Kurucaşile, Amasra ilçe olarak bağlanmıştır**.** Böylece Bartın'ın Merkez, Amasra,

[3] Vali ve mutasarrıflar tarafından gerekli yetkilere sahip, kazalara gönderilen yöneticilere "*voyvoda*" denilmektedir.

[4] Kastamonu'ya bağlı kaza.

Kurucaşile, Ulus olmak üzere 4 ilçesi, 48 mahallesi ve 265 köyü bulunmaktadır (URL- 11, 2019) (URL- 12, 2019).

1.1. Geçmişte Bartın Irmağı'nın Kullanımı ve Önemi

Bartın, Karadeniz Bölgesinin, Batı Karadeniz bölümünde denizden 12 km içerde kurulmuş, ülkemizin gelişmekte olan illerinden biridir. Zonguldak ve Kastamonu illeriyle komşudur. İlin kuzeyinde Karadeniz, doğusunda Cide ve Pınarbaşı, güneydoğusunda Eflani ve Safranbolu, güneyinde Karabük ve Yenice, batısında Çaycuma ve Devrek bulunmaktadır. Bartın kenti, iki çayın birleştiği yerde kurulmuştur. Kente adını veren Bartın Irmağı "*Altın Deresi*" olarak bilinmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 21) (Ek 3).



Şekil 1: Bartın Irmağı

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Bartın Irmağı tüm kenti dolaştığından ırmak kenarları günümüze kadar rekreasyon alanları olarak gelebilmiş ve Koruma Kurulu'nca 1. Derece Doğal Sit Alanı[5] olarak koruma altına alınmıştır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 32). Irmak, iki kenardan 50'şer metre doğal sit alanıdır (Bartın Valiliği, 2008: 158).

Bartın Irmağı'na verilen isim "*Parthenios*" ya da "*Parthenius*" olarak söyleyiş farklılıkları göstermektedir. Çalışmada yararlanılan kaynaklardaki mevcut söyleyişle ırmak adı yansıtılmıştır.

Bartın kenti adını Bartın Irmağı'ndan almıştır. Antik çağda Yunan mitolojisinde yüzlerce tanrı-ırmak bulunmaktadır. Bu tanrı-ırmaklar Okenaus[6]'un çocukları olarak düşünülmektedir. Bu ırmaklardan biri de Parthenios'tur. Bartın vilayeti M.Ö 5.-6. yüzyıllarda "*Parthenios*" adıyla bilinmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 42). Antik döneme ait paranın bir yüzünde sakallı bir adam, öteki yüzünde ayaklarının altından Partenius ırmağının geçtiği genç bir kişi bulunmaktadır (Aşçıoğlu, 2006: 13-14).

Antik dönemde Paphlagonia Bölgesi içinde yer alan Bartın, Hitit yazıtlarında Pala ülkesi olarak geçmektedir. Paphlagonia Bölgesi, Kızılırmak Nehri ve Bartın Çayı arasında kalan bölgedir. Roma döneminde Asya Eyaletinin içinde Bithynia-Pontus bölgesinde yer almaktadır. Paphlagonia ve Bithynia-Pontus bölgeleri için su kaynağı Parthenios olmuştur (Çam, 2014: 29). Parthenios, Paflagonyanın batısında yer alan en önemli ırmağın adıdır. Karadeniz'e döküldüğü nokta Bitinya ile Paflagonya arasındaki sınırı belirleyen bir konumdadır (Ünal, 2015: 41).

Grekçe[7]'de bakire anlamına gelen "*Parthenia*", mitolojide Artemis ve Hera'nın isimlerindendir. Amastris sikkelerinde, nehir tanrısı olarak kabul edilir. Geç antik dönemde kentin adı "*Parthenia/Parthenia Kome*" olarak geçmeye başlar. Xenophon[8]'un "Anabasis[9]"

[5] Evrensel değeri olan, ilginç özellik ve güzelliklere sahip olması ve ender bulunması nedeniyle kamu yararı açısından mutlaka korunması gerekli olan, korumaya yönelik bilimsel çalışmalar dışında aynen korunacak alanlardır (URL- 35, 2015).

[6] Yunan mitolojisinde Okeanos Nehrinin tanrısıdır.

[7] Eski Yunan dili, Antik Yunanca.

[8] M.Ö. 434-355 yılları arasında Antik Yunanistan'da yaşamış ünlü bir komutan ve tarihçidir.

eserinde Bartın Irmağı'nın adı "*Parthenios*" olarak geçmektedir. Aynı eserde Yunanlıların, ırmağı geçemeyeceklerini düşündüklerinden Sinop'tan gemiye bindikleri yazılmıştır. Hesiodos[10]'un "Theogonia[11]" eserinde anlatılan efsanede ırmağın adı geçmektedir (Çam, 2014: 30-31). Antik kaynaklarda Parthenios, Artemis[12]'in kenarında avlandığı daha sonrasında içinde yıkandığı bir ırmak olarak aktarılmıştır (Çam, 2014: 36). Yine bu kaynaklarda Parthenius ve çevresinin büyük ağaçlardan oluşan bir orman olduğu, ağaçlardan gökyüzünün görülmediği, ırmaktan Boğaz mevkiine doğru uğultuların geldiği ve ırmağa girmekten korkulduğu anlatılmaktadır (Aşçıoğlu, 2006: 7) (Aşçıoğlu, 2014: 2).

Şemsettin Sami[13] "Kâmûsü'l-A'lâm[14]" eserinde Parthenius'un "Sular ilahesi güzel kız" anlamına geldiğini yazmıştır. Güneş-Dil teorisine[15] göre "Güzel ve muhteşem akan su" anlamına gelmektedir. Herodot[16] tarihinde güzelliğiyle anılan Afrodit[17]'in Parthenia'ya gelerek Parthenius'da yıkandığı, çamur banyosu yaptığı yazılmıştır (Aşçıoğlu, 2001: 7-8).

Parthenios, Tanrıça Athena[18]'nın bir sıfatıdır. İyon kolonizatörleri[19] Ege denizi ve Karadeniz kıyılarında Tanrıça Athena adına yaptıkları mabetlerin bazılarını Tanrıçanın genç kızlığına adamışlar ve "Parthenios Mabedi" demişlerdir. İyonyalı gemiciler Bartın Boğazı'ndaki dağın yamacına bir tapınak yapmışlardır. Bu tarihten sonra Parthenios, kaynaklara bu isimle geçmiş ve yüzyıllarca adı değişmemiştir. M.Ö. 400 yılında Ksenophon'un "Onbinlerin Dönüşü" adlı eserinde Parthenios'dan söz ettiği, tarihçi Strabon[20]'un da Parthenios çevresini "Bakir çayırlar, çiçekli yalılar" olarak tasvir ettiği belirtilmiş ve ırmağın suladığı geniş vadi ovasının uzun zaman iskân görmediği;

---

[9] Bu eser Türkçe'de "Onbinlerin Dönüşü" adıyla yayınlanmıştır.
[10] M.Ö. 8. yüzyıl dolaylarında yaşamış Eski Yunanlı şair ve ilk iktisat tarihçisidir.
[11] Bu eser Türkçe'de "İşler ve Güçler" adıyla yayınlanmıştır.
[12] Yunan mitolojisinde avcılık ve doğum tanrıçasıdır.
[13] 1850 ile 1904 yılları arasında yaşamış Osmanlı yazarı, gazeteci , çevirmen ve ansiklopedisttir.
[14] İlk tarih ve coğrafya ansiklopedisidir.
[15] Tüm dillerin Türkçe'den türediğini kabul eden teoridir.
[16] M.Ö. 5. yüzyılda yaşamış Yunanlı tarihçidir.
[17] Yunan mitolojisinde aşk ve güzellik tanrıçasıdır.
[18] Yunan mitolojisinde bilgelik ve savaş tanrıçasıdır.
[19] Koloni sömürge olarak tanımlanırken, kolonizatör koloni oluşturan anlamına gelmektedir.
[20] M.Ö. 63 ile M.S.25 yılları arasında yaşamış Yunan tarihçi ve coğrafyacıdır.

Boğaz'daki tapınak ve iskelenin, yegâne iskân alanı olarak kaldığı ifade edilmiştir. Irmak kıyısında iskân alanı olmaması ırmağın içeri doğru karanlık ormanlarla kaplı olmasına bağlanmıştır. Küçük yelkenlilerle ırmakta ilerlemek isteyenlerin, ırmağın loş karanlığında doğaya özgü sesler duydukları, bu sesleri "Akarsu perilerine (Nymphere)" atfederek korkup geri döndükleri de mitolojide yer almıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 42) (Ünal, 2015: 36).

Parthenios kelimesi ilk çağlarda Homeros'un "*İlyada*" destanında, Herodotos'un "*Tarih*"inde, Ksenophon'un "*Anabasis*"inde, Strabon'un "*Geographika*[21]"sında geçmektedir (Ünal, 2015: 40-41). Homeros "*İlyada*" eserinde bölgede Paflagonyalılar'ın yaşadığından ve ırmak kıyısında büyük bir saray yaptırdıklarından bahseder (Çetin 2015: 49). Ünlü tarihçi Herodotos'un "*Tarih"* inde Parthenios kelimesi şöyle geçmektedir: "*Thermodon ve Parthenios ırmakları kıyılarında yaşayan Syrialılar ve komşuları Makronlar da bunu Kolkhislilerden öğrendiklerini söylerler*." Ksenophon'un '*Anabasis'* eserinden şu bilgiler verilmektedir: " *Bundan sonra da üç plethrum genişliğindeki İris'e ve üçüncü olarak da genişliği iki stadiondan az olmayan ve vasıtasız geçemeyeceğiniz Halys'e rast geleceksiniz. Size kim vesait temin edecektir? Halys'in öbür tarafında karşınıza çıkacak Parthenius'dan da geçemeyeceksiniz*." (Ünal, 2015: 42).

Coğrafyacı Strabon, Parthenios'un çiçekli bölgeden geçtiğinden ötürü bu ismi aldığını belirtmektedir (Strabon, 1993: 15). Quintius Smyrnaeus[22] ise "*Sessiz akıntısıyla yeşil topraklardan yağ gibi akan ve parıldayan Euxeinos denizine dökülen, Parthenios*" ifadesiyle ırmağı tanımlamaktadır (Çam, 2014: 31).

1403-1406 yıllarında Ruy Gonzalez de Clavijo[23] seyahati sırasında Bartın'a dair şunları aktarır: *"... Anadolu'nun içlerinden gelip akan bir nehrin ağzına vardık. Burası Bartın şehridir. Nehrin ağzında yüksek, dik kayalar vardı ve bunların biri üzerine girişi koruma ve kontrol için bir kale yapılmıştı*." (Clavijo, 1993: 65). Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde nehrin girişindeki bu kalenin Ceneviz Kalesi olduğu yazılıdır (Evliya

[21] İlkçağın önemli bir coğrafya kitabıdır.
[22] Yunanlı destan şairidir.
[23] İspanyol elçi ve seyyahtır.

Çelebi Seyahatnamesi, 2011: Cilt 2, 42). Bunlardan hareketle eskiden gözetlemek amaçlı bir yapının bulunduğu ancak liman yapımı sırasında kalenin izlerinin yok edildiği bilinmektedir.

18.yüzyılın ilk yıllarında Bartın'a gelen Fransız gezgin Joseph Pitton de Tournefort[24]'un asıl adı "*Relation d'un Voyage du Levant*" olan Türkçeye "*Tournefort Seyahatnamesi*" olarak çevrilen eserinde Bartın'a ait şunları söylemektedir (Ünal, 2015: 69):

"2 Mayıs'ta güzel bir havada, 80 millik bir mesafeyi gayet rahat kat ederek öğleden sonra saat 16.00'da Türklerin dolap dedikleri Parthenius Vadisi'ne girdik. Şayet Strabon, yeniden dünyaya gelse idi, buraları çok daha güzel bulacağı muhakkaktı. O, Bartın-Amasra havalisini 'Bakir Çayırlar' diye isimlendirmiştir. Sular hala, çiçekli yeşillikler arasında akar…"

Günümüzde şehir merkezinde Gazhane Burnu'nda birleşen ırmağın iki büyük kolunu oluşturan Kocaçay ve Kocanaz Çay, Boğaz mevkiinden Karadeniz'e ulaşmaktadır. Kocaçay, Kastamonu'dan doğup Ulus'tan geçen Göksu ve Eldeş (Ulus) Çayları ile Kozlu Çayını içine almaktadır. Arıt, Mevren, Kışla, Akpınar, Karaçay ırmağı besleyen diğer kollardır. Kocanaz Çayı, Kozcağız'da birleşen Günye (Hasankadı) ve Hisar (Kumluca) derelerini içermektedir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 33).

Arıt, Kozlu, Göksu, Eldeş, Kocaçay, Kocanaz Çay, Gökırmak kollarıyla beslenen Bartın Irmağı ilin hatta civardaki Kastamonu, Karabük, Zonguldak illerini kapsayan bölgenin belirleyicisi olmuştur. Irmağın rejiminin düzenli olması taşımacılıktaki önemini arttırmıştır (Yakupoğlu, 2010: 4).

Uluslu İbrahim Hamdi Efendi[25] "*Atlas*[26]" kitabında Bartın Irmağı'nı şöyle anlatmaktadır (Aşçıoğlu, 2006: 17):

"…deniz kıyısından kasabaya gelinceye kadar iki tarafta sair meyve ve elma bahçeleri, çoğunlukla üzüm asmaları olup, iki taraftan ırmağa hayat suyuna benzer pınarlar akar. Gemiler orada kalır. İki tarafı latif pınarlı sudan içerler. Irmak suyunun denize kavuştuğu yerde, denize çıkarken sağ tarafta ve içeri girerken sol tarafta suya beraber kalkan gibi bir kaya uzanmıştır. Bu limana büyük kalyonlar dâhil olur."

[24] 1656-1708 tarihleri arasında yaşamış bitki bilimci ve gezgindir.

[25] 1680-1762 yılları arasında yaşamış seyyah ve coğrafyacıdır.

[26] İki ciltten oluşan coğrafya kitabıdır.

Kâtip Çelebi[27] ünlü coğrafya eseri "*Cihannüma*[28]" sında Bartın ile ilgili şu bilgileri paylaşmaktadır (Ünal, 2015: 63-64):

"Bartın, Bolu Livası'na bağlı bir kazadır. Bolunun 3 merhale kuzeyinde, Karadeniz'e yakın 24 köyden oluşan bir kazadır. Haftalık pazarı kurulur. Derbend Suyu, Ova Suyu ve Ulus Suyu birleşerek bir nehir olup bu kazadan geçerek denize dökülür. Bu ırmak son derece derin olduğundan Boğaz'dan 2 mil kadar içeriye gemiler girip kereste yüklenir. Kalyonlar çoğunlukla burada yapılır. Buraya On İki Divan da derler."

Bartın'ın ortasından geçen ve kente adını veren bu ırmak Türkiye'nin rejimi en düzenli ırmağıdır. Türkiye'nin en az alüvyon taşıyan ırmaklarından biridir. Akış hızının az oluşu, ırmağın derinliğinin fazla olması neticesinde ulaşım kolaylıkla sağlanmaktadır. Büyük tonajlı gemiler ırmaktan denize rahatlıkla ulaşabilmektedir. Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e ulaştığı nokta olan Boğaz mevkiinde gemilerin kolaylıkla yükleme boşaltma yaptığı Bartın Limanı, Batı Karadeniz bölgesinin ticaret ve ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 23).

Bartın Irmağı'nın denize bağlı olması deniz taşımacılığında ve ticarette Bartın'ın bir merkez haline gelmesini sağlamıştır. 1915-1920 yıllarında ticari üstünlüğe sahip Bartın, ticari hayatın durgunlaşması ile göç vermeye başlamıştır. 1940'lara doğru Ankara-Filyos demiryolu hattının Zonguldak'a aktarılması, Bartın'ın ticari hayatının durgunlaşmasına sebep olmuştur. Geçmişte Bartın Irmağı sayesinde deniz yolu şehrin iç kısımlarına kadar ulaşmıştır. Kastamonu, Zonguldak, Daday, Gerede, Bolu, Çerkez, Safranbolu, Çaycuma, Devrek Bartın'a ticari bağlantısı olan yerleşim yerleri haline gelmiştir. Deniz yoluyla ulaşımda Bartın İskelesi, Batı Karadeniz'e açılan kapı ve ilk durak yeri olmuştur. İstanbul'dan gelen ticaret malları iskeleye indirilmiş, mandalar tarafından çekilen arabalara konularak çarşıdaki hamallar tarafından dağıtılmıştır. Diğer illere gidecek mallarda Bartın'dan kamyonlara yüklenerek nakledilmiştir. Deniz trafiğine elverişli suyolu olan ırmak, 19. yüzyıl sonlarına kadar Bartın kazasına ticaretin en hareketli olduğu dönemleri yaşatmıştır (Aşçıoğlu, 2001: 83).

[27] 1609 ile1657 yılları arasında yaşamış, coğrafya ve bibliyografya alanlarında eserler vermiş Osmanlı bilginidir.

[28] Coğrafya konusunda yazılmış ünlü bir eserdir.

Bartın'ın ve Bartın Irmağı'nın ticaretteki önemi o yıllardaki eserlerde de göze çarpmaktadır. Evliya Çelebi "*Seyahatnamesi*"nde Bartın'dan "*Bartın nehri azim bir nehirdir. Buğday-mısır gemileri yükleyip giderler*" şeklinde bahsetmiştir (Aşçıoğlu, 2001: 22). Kastamonu Salnamesinde Amasra nahiyesi[29] ile bütün Daday çevresi ve Safranbolu'nun tamamı ile Devrek, Araç, Çerkeş ve Cide kasabalarının tamamının ticari bakımdan Bartın'a bağlı olduğu belirtilmiştir (Aşçıoğlu, 2001: 82).

Irmağın doğup denize döküldüğü yere kadar uzunluğu 75 km olup Bartın kentinin gelişimindeki en büyük pay Parthenios'a aittir. Bartın Irmağı'nın şehrin 12 km içerisine kadar girmesi ve gemilere taşımacılık yapma imkânı tanımasıyla Bartın kentini doğal bir nehir limanı haline getirmiştir. Bartın ve civarındaki ormanlardan getirilen keresteler Dersaadet[30], İzmir, İskenderiye'ye sevk edilmiştir. Bartın'daki Gürgenpınarı İskelesi'ne her hafta posta, eşya ve yolcu taşıyan Musul vapuru gelmekteydi. Bartın, Safranbolu, Daday, Çerkeş, Araç kazalarından haftada bir 200 yolcu Dersaadet ve başka yerlere seyahat etmekteydi. 1899 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'ndeki bilgilerden Amasra, Safranbolu, Eflani, Araç, Hamidiye, Cide, Daday, Çerkeş bölgesinin ticaret merkezinin Bartın olduğu anlaşılmaktadır (Çetin, 2015: 643-644).

Kazanın başlıca geçim kaynağı Bartın, Safranbolu, Araç, Daday, Hamidiye ormanlarından kesilen, ahalinin Filyos Nehri vasıtasıyla iskelelere getirip, tüccarlara sattığı keresteler olmuştur. Bartın İskelesi'nden yıllık 7.982.529 adet yumurta ile tavuk, piliç ve hindi ihracatı gerçekleştirilmiştir. Irmak kenarı gemicilik, iç kesimler ise kereste nakliyatı veya maden ocaklarında çalışarak geçimlerini sağlamıştır (Çetin, 2014: 58). Bartın, uzun yıllar civar illerin ithalat ve ihracat iskelesi olmuştur. Bartın'dan giden gemilerin tekrar Bartın'a döndüklerinde getirdikleri eşyalar ile Bartın, önemli bir pazaryeri ve ticaret merkezi olmuştur (Çelikoğlu, 2016: 62).

Bartın Irmağı'nın ticaretteki önemi sırasıyla Pazaryeri, Bartın Ormanları, Kerestecilik, Maden Direkçiliği, Gemi İnşası, Yumurta Üretimi ve Tavuk Yetiştiriciliği faaliyetleri çerçevesinde aşağıda ele alınmıştır.

---

[29] Bucak.

[30] Osmanlı döneminde İstanbul şehri için kullanılmıştır.

1.1.1. Pazaryeri

18. yüzyıl sonlarına doğru bakımlı ve zengin bir kasabanın bulunduğu, ticaretin yerli ayanların[31] elinde olduğu yer "*Bartın Kazası*" olarak anılmaktadır. 19. yüzyıl sonuna doğru Alman Seyyah Gustav Hirschfeld, 1882 yılında Bartın'dan Amasra'ya geçerken o yıllarda Bartın Irmağı'nın canlı olduğunu, kasabanın çok hareketli ticaret merkezi ve pazaryeri olduğunu anlatmaktadır. Cenevizliler'in Amasra'dan gitmesi ile birlikte Amasra ticaret merkezi konumunu kaybetmiş, Bartın'a yönelimin artmasıyla Bartın'da pazar gelişmeye başlamıştır. Bölgede Bartın adıyla bir kasaba kurulmadan önce civar köylerin ırmak yoluyla denize açılıp, diğer çevre pazarlara ürettiğini satması ile giderek büyüyen bir pazar durumuna geldiği, kasaba olmasıyla beraber gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır. Böylece Bartın Irmağı'nın adının kasabaya mâl olduğu ortaya çıkmaktadır. Bartın insanlarının kasabayı "Pazar" diye anması, ilk kuruluşunun pazaryerinden başladığını ortaya çıkarmaktadır. İbrahim Hamdi "*Atlas*" eserinde "*Bartın Pazarı*" adını kullanmakta ve pazarın geniş alanından bahsetmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 43).

Kastamonu Salnamesinde Bartın'ın ticari hayatı şöyle anlatılmaktadır (Aşçıoğlu, 2006: 16):

> " Bartın'a 3 saat mesafede olan Amasra ile bütün Daday çevresi, Safranbolu'nun tamamı, Araç, Çerkeş, Cide ve Devrek'in tamamı ticaret bakımından Bartın'a bağlıdır. Bartın kasabasının ticaret noktasından haiz olduğu ehemmiyet çevresine göre çok önemli bir noktaya gelmiş bulunuyor. Bartın'ın Filyos, Kızılkum, Mukada, Boğaz, Tarlaağzı, Amasra, Çakraz, Delikli, Şile, Göçkün, Tekkeönü, Kapısuyu iskelelerinden kereste nakli yapılmaktadır. "

Uluslu İbrahim Hamdi Efendi "*Atlas*" kitabında Bartın ve çevresindeki ticari hayattan aşağıdaki ifadelerle bahsetmektedir (Aşçıoğlu, 2006: 17):

> "… kazalardan pazarcılar gelip çıra, şimşir, kereste götürüp alışveriş ederler. Bartın 24 karyeyi içine alan bir pazaryeridir. Keten tohumu, pestil, ceviz ve keten ipliği satılır. Her hafta Pazar kurulur. Bolu, Safranbolu, Eflani, Ova ve Ulus tarafından pek çok pazarcılar gelip alışveriş ederler. Bu kazada panbuk bilmezler. Keteni kendileri terbiye edip keten bezi yaparlar. İpliği bezirgâncılara verip Cuma'da toplarlar. İstanbul ve Mısır'a götürürler."

Uluslu İbrahim Hamdi Efendi "*Atlas*" kitabında "*On iki divan ahalisi ticaret erbabıdır. 25 bölükten ibaret serdengeçti ağası, kadı, müftü ve İstanbul gümrüğünden*

[31] Nüfuz ve zenginlik kazanmış toprak beyleridir.

gelen bir zat bulunur. Tüccarlar gelip Elçi İbrahim Paşa hanında mallarını satarlar." ifadesiyle halkın geçim kaynaklarından birisinin ticaret olduğunu açıkça vurgulamaktadır (Aşçıoğlu, 2006: 17).

Bolu fermanına göre: "*Bartın 36 saat uzaklıkta olan Gölpazarı, Zerzene, Amasra, Çarşamba (Çaycuma), Perşembe, Filyos, Tefen, Yenice ve Kocanaz'ı içine alan bölgenin pazarıdır*." (Aşçıoğlu, 2006: 22). Evliya Çelebi ve Uluslu İbrahim Hamdi'nin eserleri çerçevesinde her Cumartesi kurulan pazar daha sonraları kentin en hareketli iki günü olan Salı ve Cuma günleri kurulan "*Galla Bazarı*" adını alarak gelenekselleşmiştir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 107).



Şekil 2: 1967 Yılında Galla Pazarı

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi..

Salı ve Cuma günleri Bartın kazasının, Çarşamba ve Cumartesi günleri de Zonguldak'ın pazarıdır. Bartın halkı, geçmişte Zonguldak pazarını besleyen en önemli kaynaktır (Aşçıoğlu, 2006: 188). Salı ve Cuma günleri kurulan pazarda köylünün ürünleri satılmakta; yine aynı gün kamyonlara yüklenerek Çarşamba ve Cumartesi günleri Zonguldak'ta kurulan pazarda da satılmaktaydı. Çarşamba günü sabahında Kemerköprü'den hareket eden otobüslerle kadınlar taze meyve sebze, bakraçlarla yoğurtlarını Zonguldak'a gönderirlerdi (Hizmetli, 2014: 67).

Bartın'da kadınların satıcı olduğu pazara "*Galla Bazarı, Garıla Pazarı, Âşıklar Pazarı*" isimleri verilmektedir (Hizmetli, 2014: 64). Köy ve kasabalarda üretilen her türlü ürünün satışının yapıldığı önemli alış-veriş merkezi kadınlar pazarıdır. Bu yerin yöredeki adı "*Galla Bazarı*"dır. Bu ismi almasının nedeni tüm satıcıların kadın olmasından kaynaklanmaktadır. Pazar civar köylerden, kasabalardan, Bartın içinden gelen üretici kadınlardan oluşmaktadır. Yüzyıllardır Bartın kadını evinde, tarlasında, bahçesinde ürettiği sebzesini, meyvesini, sütünü, yoğurdunu, yumurtasını, tavuğunu pazarda perakende ya da toptan satarak geçimini sağlamaktadır. Pazar bitiminde de kendi ihtiyaçlarını alarak evine, köyüne dönmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 443). Erkeklerin işsizlik nedeniyle köyünden, kasabasından uzakta çalışması ev işleri yanında tarla ve bahçe işlerini üstlenen kadınların geçim mücadelesi, pazarın kurulma nedenlerindendir. Pazar, Bartın kadınına ürettiğini aracısız satma olanağı sağlamıştır. 1930'lu yılların sonunda hükümet tarafından "*Mükellefiyetlik (Madenkeşlik)*" adında bir uygulama başlatılmış, köy muhtarları tarafından belirlenen kişiler Zonguldak maden ocaklarında çalışmaya mecbur bırakılmışlardır. Bu yıllarda köyünden, ailesinden ayrı olan kocalarının görevini kadınlar üstlenmiştir. Bu yıllarda kadınlar evde işlerini, tarlada üretimlerini yaparak pazarda da ürettiklerini satarak geçimlerini sürdürmüşlerdir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 445) (Hizmetli, 2014: 66).



Şekil 3: 1989 Yılında Galla Pazarı

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Bartın'ın kent kimliğinde önemli bir role sahip olan pazarda ürettikleri ürünler, üretici kadınlar tarafından bugün hala kurulmaya devam eden '*Kadınlar Pazarı*'nda Salı ve Cuma günleri satılmaktadır (Bartın Üniversitesi, 2016: 57). Pazarın % 85'ini kadınlar oluşturmakta ve faal olarak ticari hayatta yer almaktadırlar (Hizmetli, 2014: 67-68).

1.1.2. Bartın Ormanları

Osmanlı Devleti'nde ormanların önemi Yıldırım Beyazıt döneminde, donanmalar için ihtiyaç duyulan ağaç temini esnasında ortaya çıkmıştır. 1402'de Gelibolu Tersanesi'nin kurulmasından sonra ormanlar kayıt altına alınmaya başlanmış ve ardından ağaç kesimleri yasaklanmıştır. Ormanlar '*koru ağası*' denilen kişiler tarafından korumaya alınmıştır. Sinop Sancağına dek ormanlar gözetim altına alındığından Bartın'da bu korumanın içine dâhil edilmiştir (Ballı, 2015: 91-92). Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren donanma kuvvetlerinin yapımında kullanılan tek malzemenin ormanlardan elde edilmesinden dolayı orman alanları önemsenmiştir. Tersanelerde kullanılan ürünlerin korunması için kısıtlamalar getirilmiştir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1457).

Kömür ocaklarının açılmasıyla, ocaklarda maden direkçiliği ihtiyacının artmasıyla ormanlardaki kesimler hızla artmış, bilinçsizce ağaç kesimleri devam etmiştir. Cumhuriyet döneminde ormanların tamamı devlet kontrolünde işletilmeye başlanmış, ağaç kesiminin düzenlenmesi, bilinçli kesim ve ağaç dikimine önem verilmiştir. Bu çerçevede ağaçlandırma çalışmaları yapılmış, ormanlar her türlü yangın ve yok edici çalışmalara karşı koruma altına alınmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1457).

Uluslu İbrahim Hamdi Efendi "*Atlas*" kitabında "*Etrafı kaplayan nice kesif ormanlar, ulu yaylalar Bartın'a kim bilir ne kadar iş ve servet getirmiştir. Bundan sonra da getireceğine şüphe yok. Bu kesif ormanlar ve yaylalar Bartın'a şan olmuştur*." diyerek Bartın'da kerestecilik yapımına uygun ormanların fazlalığına işaret etmiştir (Aşçıoğlu, 2006: 17).

Bartın çevresi Osmanlı Döneminde orman bakımından zengin kaynaklara sahip olmuştur. Irmak kıyısında gemi yapımcılığının gelişmesi, tersanede gemilerin inşası bölgenin ve ülkenin ekonomisi açısından önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Evliya Çelebi

"*Seyahatnamesi*"nde Bartın ve çevresinin sahip olduğu zengin orman kaynaklarına değinmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1458).

1914'e gelindiğinde ise "Orman Denizi" diye bahsedilen Bartın kazası Tersane-i Amire[32] gönderdiği, ihraç ettiği, gemi yapımında kullandığı kereste verimliliğini kaybetmiştir (Ballı, 2015: 91-92). Osmanlı Devleti ormanlardan vergi alımını ve denetimi düzenleyememiş, ağaç kesimini önleyememiştir. Zamanla ormanlar ekolojik değerini ve verimliliğini yitirmiştir (Ballı, 2015: 117).

1.1.3. Kerestecilik

Seyyah Evliya Çelebi "*Seyahatnamesi*"nde "*Karadeniz Canik Sancağı ile Sinop, Amasra, Ereğli şehirlerine Kocaeli livasına, İzmit Kemerler tarafından olan 125 pare kazalara mutemedün'aleyh kapıcıbaşılar kereste iştirasına gittiler. 300 kadar kadırga inşası içün Tersane-i Amireye keresteler celbe*" ve yine aynı eserde *"…bu ormanlardan hayli kereste kat olunup bir miktarı Tersane-i Amireye alınır*." şeklinde civardaki ormanlardan bahsetmektedir. 15. yüzyıl ortaları Bartın kerestecilığinin başladığı yıllardır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1460):

1899/1900 yıllarında yayınlanan Kastamonu Salnamesi'nde "Bartın, Safranbolu, Araç, Daday ve Hamidiye (Devrek) ormanlarından kat ile ahali-i kuranın arabalar ve sal bağlayarak Filyos nehri vasıtasıyla iskelelere getirip tüccara sattıkları kereste ile hatab" ve "Kızılkum, Mugada, Tekkeönü, Çambu, Boğaz, Tarlaağzı, Çakraz, Amasra, Göçkün, Deliklişile, Kurucaşile ve Kapısuyu iskelelerinden Dersaadet ve mahali saireye kereste ve hatab ve kömür vesaire nakil ve ihraç" ifadeleri yer almaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1460).

Necdet Sakaoğlu "Amasra'nın Üçbin Yılı" eserinde Devrek, On İki Divan, Bender-i Ereğli, Taraklıborlu ve Amasra'nın; başkent İstanbul'un giderek artan odun ve kereste ihtiyacını karşılamakla yükümlü birer kaza durumunda olduğunu belirtmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1462).

[32] Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla birlikte Gelibolu'da kurulan, devletin genişlemesi ile İstanbul Haliç'te Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin yapıldığı merkez üssüdür (URL- 23, 2019).



Şekil 4: Bartın İskelesi'nde Gemilere Yüklenmeyi Bekleyen Keresteler

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Kereste ihracatı 1899-1914 tarihlerinde en üst seviyeye ulaşmıştır. Süveyş Kanalı'nın yapımında kullanılmak üzere Bartın'dan Mısır'a kereste gönderimi gerçekleşmiştir. Orman köylerinden oluşan kentte kerestecilik önemli bir yer işgal etmektedir. Kaynağın bol olması, bölge halkını üretime sevk ederken kaliteli kereste sevkiyatı da eskiden beri adından söz ettirmiştir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 42).

19. yüzyılda Bartın kazasının üç büyük ormanı Zerzene, Gölpazarı ve Amasra'dır. Bartın'a beş saat uzaklıkta bulunan Filyos İskelesi, kereste ihracatında önemli bir nokta olmuştur. Hamidiye kazası ve Yenice nahiyesinden kesilen kütükler sallarla suyoluyla getirilmiş ve bu iskeleye indirilmiştir. İldeki kereste ihracatı hem Hazine-i Celil'e hem de ahali için önemli kazanç kaynağı olmuştur (Çetin, 2014: 53).

Günümüze kadar devam eden kereste ticareti kentin orman bakımından zengin olmasının sonucunda, bir iş kolu olarak kendisine yer bulmuştur. Geçmişte, tomruklar el hızarları ile hazır hale getirilip İstanbul'a nakledilmiştir. Köylülerin ormanlardan keserek şehre kadar taşıdıkları ve deniz yolu ile İstanbul'a ulaşan keresteler Bartın'da fabrikaların kurulmasına yol açmıştır (Aşçıoğlu, 2001: 23). 1914 yılına kadar kereste ihracatı devam etmiş; I. Dünya Savaşından önce sekiz adet, I. Dünya Savaşından sonra yedi adet, toplamda on beş adet kereste fabrikası Bartın'da açılmıştır (Ballı, 2015: 113). Hızla artan kereste fabrikaları zaman ilerledikçe marangoz atölyelerine dönüşmüştür (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1460).

Tablo 1: 1884-1914 Yılları Arasında Bartın Civarında Kurulan Kereste Fabrikaları

Bulunduğu Yer	Kuruluş Yılı / Faaliyette Bulunduğu Dönem	Sahibi veya Ortakları
Filyos'taki Birinci Fabrika	1884-1910	Bolu Mutasarrıfı İsmail Kemal
Filyos'taki İkinci Fabrika	1884	Molla Hüseyin oğlu Mustafa ve Cevahirci oğlu Bodasaki
Gürgenlik Fabrikası	1896-1913	Mehmet Hoca oğlu Mustafa, Hacı Bekir oğlu Hurşid, Karakaş oğlu Hakkı, Molla Hüseyin oğlu Mustafa, Hacı Süleyman, Şerif Ali'nin adamı Kosti, Sarafım Anastasyadis, Yazıcı Bodos, Cevahirci oğlu Bodasaki ve daha sonradan İstanbullu Yoğurtçu oğlu Yani
Demirören Fabrikası	1900-1912	Mehmet Hoca oğulları
Iskalan Fabrikası	1902-1934	Bekir Kâmi
İbrahimderesi Fabrikası	1909	Mehmet Hoca oğulları
Derbent Fabrikası	1910	Halil Alemdar
Yenihan Fabrikası	1914	Mehmet Hoca oğulları

Kaynak: Ergün Ballı, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bir Liman Kenti Bartın, İstanbul, 2015, s.114.

20. yüzyıla kadar Yalı mevkii bir uçtan diğer uca kadar fabrika ve atölyelerle kaplıyken, günümüzde kerestecilik zengin ormanlara sahip Ulus ve Ulupınar yörelerinde yapılmaktadır (Aşçıoğlu, 2001: 24).

1.1.4. Maden Direkçiliği

1848-1923 yılları arasında Zonguldak havzasındaki kömür üretimi için ocaklarda kullanılan maden direkleri civardaki ormanlardan sağlanmıştır. Zonguldak'la Bartın'ın coğrafi yakınlığı düşünüldüğünde gerekli maden direkleri, Bartın ormanlarından karşılanmıştır. 1865 yılında Ereğli kömür havzası için Ereğli sancağı dâhilindeki 14 kazanın 13-50 yaş arasındaki erkek nüfusu maden işlerinde zorunlu olarak istihdam edildiğinde, Bartın'da bu kazalar arasına dâhil edilmiştir. Halk ocaklarda kazmacılık, küfecilik; ormanlarda direk kesimi, direk çekiciliği yapmıştır (Ballı, 2015: 118-120).

Amasra'daki maden ocağına lazım olan maden direkleri 1900'lerden sonra yakın mesafede bulunan ormanlardan, ocakta çalışanların bizzat kesmesiyle sağlanmıştır. İş hacmi artış gösterdikçe maden direkleri, köy ahalisi tarafından temin edilmiştir. Bartın'da kerestecilik ve maden direkçiliği dışında kestane, fındık ağaçlarından maden kömürlerinin

taşınma ve boşaltılmasında kullanılan küfe[33] ve sepetler üretilerek, Zonguldak'a gönderilmiştir. Maden ocaklarında kullanılan kazma, kürek sapları kızılcık ağaçlarından imal edilmiştir. Gemi yapımında kaburga malzemesi olarak kullanılan eğri ağaçlar kesilerek, Bartın Tersanesi'ne gönderilmiştir (Ballı, 2015: 122-123).

1.1.5. Gemi İnşası

Bartın kentinin etrafında geniş, gür ve bol ormanların bulunmasından dolayı eski devirlerden beri kereste ticareti ve gemi imalatı şehrin en önemli kaynakları olmuştur. 1571'de İnebahtı Deniz Savaşı'nı kaybeden Osmanlı donanmasına gemi inşa eden yerler arasında Bartın'da yer almaktadır. Bu tarihlerde ırmak kenarında inşa edilen gemiler yine ırmak üzerinden donanmaya katılmak üzere gönderilmiştir. Gemicilik sektörünün gelişimine paralel olarak ilerleyen diğer ticari faaliyet ise kendir bezi üretimi olmuştur. Gemi yapımı için çok önemli bir meta olan kendir bezinin üretildiği yerler arasında Bartın'ın da olduğunu Kâtip Çelebi belirtmektedir (Ünal, 2015: 77-78).

Osmanlı döneminde gemicilik faaliyetlerinin bu denli gelişmesi beraberinde diğer zanaat kollarının da kalkınmasını sağlamıştır. Gemi yapımında marangoz ve burgucular sektör için önemli olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde sefer zamanlarında ihtiyaç üzerine civar bölgelerden Tersane-i Amire'de gemi yapımında çalıştırılmak için zanaatkâr sağlanmıştır. Bartın, bu çalışmalar için Tersane-i Amire'ye marangoz ve burgucu ustası gönderen kazalardan biri olmuştur (Ünal, 2015: 78).

18.yüzyıl başlarında 1703 tarihli Bahriye Defterinde Anadolu ve Rumeli'de gemi imalatı yapılması emredilen yerlerin arasında Bartın'ın da adı yer almaktadır. Bu yıllarda '*Korvet*' isimli, üç direkli, üzerinde otuz top bulunan savaş gemileri Bartın'da yapılmaktadır. William Ainsworth[34] 1836 Bartın seyahatinde gemi yapımından bahsetmekte, ırmak kenarında küçük sandallar bulunmakla beraber gemi ve sandal ihracatı yapıldığını anlatmaktadır (Çetin, 2014: 50-51).

[33] Sırtta yük taşımaya yarayan derin, büyük sepet.

[34] 1807-1896 yılları arasında yaşamış yerbilimci, coğrafyacı ve gezgindir.

Evliya Çelebi'nin "*Seyahatname*" eserinde "*Ereğli'de, Amasra'da, Bartın'da…. kalyonlar yapıldığı*" ifadesi yer almaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1513). Uluslu İbrahim Hamdi Efendi 1738 tarihli "*Atlas*" eserinde Bartın'ı kentte ip, halat ve makaraların yapıldığı yer olarak belirtmiştir (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1513). Aynı eserde Uluslu İbrahim Hamdi Efendi " *...kasabanın iki tarafını ırmak kucaklayıp limanı ile birlikte ırmak kuşatmıştır. Kasabada hoş ve latif ve ferah iskele olup, ırmak iki şak olduğu mahalde gemiler mevcuttur. İstanbul Galatası gibi halat bükücü ve ustalar vardır.*" ifadeleriyle dile getirmiştir (Aşçıoğlu, 2006: 17).

Geçmişte Orduyeri mevkiinde, ırmak kıyısında gemi yapım atölyeleri bulunmaktaydı (Ek 5). Hemen hemen her hafta bir gemi suyla buluşturulmakta, (Ek 6) yapımı biten gemiler önce ırmağa ordan da denize törenlerle indirilmekteydi. Suya inecek geminin büyüklük ve ağırlığına göre 4-6-8 çift manda makara düzeni, halatlara bağlanır ve gemi kaydırılırdı (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1273). İnşası biten geminin ırmağa indirilmesine "*gemi atması*" denir. Gemilerin yapımı tamamlandıktan sonra suya indirilmesi geleneksel bir bayram havasında yapılırdı. Halk ırmak kenarına toplanır, suya indirilecek gemiler bayraklarla donatılır, ırmağa indirilir, eski yıllarda okullar tatil ilan edilirdi (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1513) (Aşçıoğlu, 2001: 79).



Şekil 5: Yalı İskelesi

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

20. yüzyılın ortalarına kadar denizden gelen gemiler Yalı mevkiindeki iskeleye demirlenmiştir. Yalı mevki gemi trafiğinin hem en yoğun hem de durak noktası olmuştur

(Çetin, 2015: 33). Şehirde '*Tersane Caddesi*' olarak bilinen bugün '*Yalı Caddesi'* olarak anılan bölgeden küçük teknelere yüklenen emtialar ırmak güzergâhından, ırmağın denizle birleştiği noktaya getirilerek daha büyük gemilere yüklenmesi ile ticari faaliyetler gelişmiş ve büyük bir gelir kaynağı olmuştur. Bartın tersanelerinde gemi, kayık, mavna, sandal, filika vb. deniz taşıtları inşa edilirken halat, ip, kiremit, tuğla imalatı gerçekleştirilerek bu metaların ihracatı da yapılmıştır (Ünal, 2015: 80).

Tablo 2: 1890'da Bartın Limanı'na Gelen Gemilerin Bandıralarına Göre Dağılımı

Bandıra	**Buharlı Gemilerin Sayısı**	**Buharlı Gemilerin Tonajı**	**Yelkenli Gemilerin Sayısı**	**Yelkenli Gemilerin Tonajı**	**Toplam Gemi Sayısı**	**Toplam Gemi Tonajı**
Yunan	8	389	1	85	9	474
Osmanlı	47	14.005	733	17.393	780	31.398
Filistin	-	-	1	12	1	12
Rus	-	-	1	90	1	90
Toplam	55	14.394	736	17.580	791	31.974

Kaynak: Ergün Ballı, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bir Liman Kenti Bartın, İstanbul, 2015, s.109.

Bu yıllarda ünlü gemi mimarları yetişmiştir. Gemicilik ile kalfa, çırak, baltacı, bıçkıcı, yelkenci, demirci, halatçı, donatıcı, bükücü gibi birçok meslek, ailelerin geçim kaynağı olmuştur (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1513).

Bartın tersanesinde 1914'e kadar farklı büyüklük ve ağırlıkta mavna, çektirme, gulet, bumbarta, martıko, salapurya vb. tekneler yapılmıştır. 1914'e kadar imal edilen gemilerin çoğu yelkenli iken, 1919'dan sonra imal edilen büyük gemilerin birçoğu motorludur (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1513) (Ballı, 2015: 128).

Tablo 3: Bartın Tersanesi'nde Yapılan Gemilerin Maliyetleri

1914 yılına kadar	**Armalı (Osmanlı Altın Lirası)**	**Armasız (Osmanlı Altın Lirası)**
100 tonluk mavna	200	100
150 tonluk gulet	300	150
200 tonluk martiko	400	200
200 tonluk bumbarta	400	200
25 tonluk salapurya	60	30
1914-1917 yılına kadar		
100 tonluk mavna	500	250

Kaynak: Ergün Ballı, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bir Liman Kenti Bartın, İstanbul, 2015, s.127.

Bartın gemiciliğinin özelliği gemilerin, teknelerin kendi ilindeki tersanesinde imal edilmesidir (Ballı, 2015: 126-127). Maliyetlerin artmasıyla ahşap tekne yerine saç gemi yapımının tercih edilmesi, karayolu ağının genişlemesi ile denizyolu taşımacılığının gerilemesi, Bartın'da ahşap gemi yapımını sonlandıran nedenlerdendir (Bartın Üniversitesi no:9, 2013: 86).

Deniz taşımacılığının maliyetinin düşük olması deniz taşımacılığının önemini arttırmaktadır. Bir zamanlar Bartın'da gemi yapım sanayisinin gelişmiş olmasının nedeni Bartın ve çevresinin önemli bir bölümünün ormanlarla kaplı olmasındandır. Geleneksel gemi yapımının devam etmesine rağmen kullanılan yapı malzemeleri değişiklik göstermiştir. Teknolojik gelişmeler neticesinde eskiden gemi yapımının ham maddesi ağaç iken bugün birçok kıyı tersanelerinde tekne imalatının da ağaç yanında çelik ve alüminyum maddeleri kullanılmaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1511).

Bartın, günümüzde ahşap tekne yapma sanatını devam ettirmekte ve Bartın'da dünya denizlerine yelken açan ahşap yatlar yapılmaktadır. Ahşap tekne yapım geleneği Batı Karadeniz'de Osmanlı Devleti'nden öncesine dayanmaktadır. Ünlü seyyahlar Bartın'da gemi yapımını gezi notlarında belirtmişlerdir. Deniz şartlarına uyumlu, sağlam, yapım tekniklerinde başarılı gemiler yapılmaktadır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1527). Günümüzde "*Kurucaşile Teknesi*" kavramı kestane ağacından yapılan dayanıklı denizci teknelerini anlatmaktadır. Ceneviz kolonileri ve Osmanlı döneminden itibaren Bartın ili ve deniz kıyısı ilçelerinde tekne üretimi yapılmıştır (Alkan ve Altın, 2015: 19).

Kurucaşile, Hisar (Tekkeönü) ve Kapısuyu köylerinde Osmanlı Donanmasının kalyon ihtiyaçlarını karşılayan, gemi yapımını üstlenen yer '*Tersaneler Diyarı'* olarak bilinmektedir (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 125). Kurucaşile ilçesinde Tekkeönü ve Kapısuyu bölgelerinde yaklaşık 50-55 yerde ahşap tekne yapımı devam etmektedir. Tekne yapımında eğri büyüme özelliğinden dolayı kestane, meşe, çam ağaçları kullanılmaktadır. İmal edilen ahşap tekneler 10-15 yıl önce kayık, sandal, balıkçı teknesi gibi küçük boyutlarda iken son yıllarda yurtdışı pazarına hitap edecek özellikleri taşıyan 25-30 metre uzunluğunda yat ve kotra şeklindedir. Yeni tekneler imal edilirken eski teknelerin onarımı da yapılmaktadır (Kaygın & Avcıkurt, 2015: 82).

Genel olarak dünyada tekne yapımı istihdam ve katma değer yaratması açısından ve çevreye neredeyse hiç zarar vermemesinden ötürü çoğu ülkede sanayinin gelişmesi için hükümetlerin öncelik verdiği sektörlerdendir. T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2013 yılı "*81 İl Sanayi Durum Raporuna*" göre Bartın ili yatırım konusunda "*Talebi Karşılamaya ve Potansiyeli Değerlendirmeye Yönelik Yatırımlar*" başlığında ahşap tekne yapımı vurgulanmaktadır (Kaygın & Avcıkurt, 2015: 81). Yine Tekkeönü ve Kurucaşile'de Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı tarafından uluslararası standartlarla uyumlu tekne yapımı için gerekli yatırım planları yapılmıştır. Yük ve balıkçı tekneciliğinden yat imalatına geçiş başlamıştır. Tekkeönü tersanesinde yapılan en ünlü gemi Çoban Denizcilik firması tarafından İngiltere'ye gönderilen 25 metre boyunda, iki direkli Odysseus yatı olup, bu yat "*1999 The World of Sail*" (Dünyanın En İyi Yelkenlileri) kataloğunda ikinci sırada yer almıştır (Aşçıoğlu, 2001: 81).



Şekil 6: Kurucaşile'de Ahşap Gemi Yapımı

Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü.

Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde sayıca kırka yakın atölyenin yanlarına kurulan çadırlarda yapılan çeşitli yatlar, yurt içi ve yurt dışına satılmaktadır. Diğer bölgelerde fiber gemiler yapılırken Bartın, ahşap gemi yapımını hiç bırakmamıştır (Bartın Üniversitesi no:9, 2013: 87).

1.1.6. Yumurta Üretimi ve Tavuk Yetiştiriciliği

Bartın'da tavuk yetiştiriciliği ve yumurta ihracatı 1870-1880 yılları arasında başlamıştır. Bartın'dan İstanbul'a kereste taşıyan gemilerin kaptan ve tayfaları sandıklar içinde tavuk ve yumurta taşımışlardır. 1870'li yıllarda yumurta ihracatı başladığında ambalaj olarak fındık ağacı kabuklarından, hasır veya çuval parçalarıyla yapılan kafesler kullanılmış ve her kafesin içinde yaklaşık 2600 adet yumurta muhafaza edilmiştir. Gürgenpınarı'na kadar gelen gemilerle yumurta kafesleri İstanbul'a ve diğer illere gönderilmiştir. 1940-1945 yılları arasında yılda 15 milyon adet yumurta ihracatı yapılmıştır. Bartın'ın merkezinde olduğu kadar köy ve kasabalardan toplanan yumurtalar tazelik ve iriliklerine göre ayrılarak, İstanbul'a oradan Avrupa'ya sevk edilmiştir. Artan yumurtalar, bozulmaması için kireçli su içinde veya buzhanelerde muhafaza edilmiştir. Yumurta verimi az olan tavuk ve piliçler ise canlı olarak kafesler içinde gemilerle İstanbul'a sevk edilerek, oradaki tüccarlara satılmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1466).

1901 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nde Bartın İskelesi'nden 7.982.529 adet yumurta ihraç edildiği belirtilmiştir. I. Dünya Savaşı'ndan sonra yumurta tüccarları doğrudan Avrupa'ya ihraç etmek için Fransız Pake Kumpanyası'ndan her on beş günde bir Bartın'a bir vapur gönderilmesini talep etmiş fakat gerçekleşmemiştir. Zonguldak'a gelen Pake Kumpanyası'na yumurta göndermek için İstanbullu komisyoncular aracılığıyla Bartın'dan fazlaca yumurta ihraç edilmiştir (Ballı, 2015: 130).

Günümüzdeki Karabük-Bartın karayolu, eskiden yol katırla gidildiğinden "*Katır Yolu*" veya Bartın'dan denizyolu aracılığıyla İstanbul'a yumurta ticareti yapıldığından "*Yumurta Yolu*" ve kış mevsiminde yolu kaybetmemek adına düzenlenen tellerden dolayı da "*Tel Yolu*" denilmiştir (Çelikoğlu, 2016: 63).

1930'lu yıllarda yumurta taşımacılığının yanında canlı tavuk gönderimi de yapılmıştır. 1930-1935 yıllarında 1 adet tavuk veya piliç 15 ile 50 kuruş arasında satılırken

yılda yaklaşık olarak 162 bin tavuk, piliç İstanbul'a gönderilmiştir. Kentte yumurtacılığın ardından tavuk ticareti de son bulmuştur (Aşçıoğlu, 2001: 21).

1.2. Osmanlı Devleti Döneminde Bartın Irmağı'nın Temizlenmesine Yönelik Çalışmalar

19. yüzyıl boyunca, denizden 7 mil içerde olan Bartın Irmağı'yla gelen gemilerin yanaştıkları '*Bartın İskelesi'* yükleme ve boşaltma işlemlerinden önemli gelir elde etmiştir. 1902 yılında yeni taş rıhtım belediyece yaptırılmış (Çilsüleymanoğlu, 1996: 395), 1909'da Boğaz mevkiinde denizin durumunun bildirilmesi amacıyla bir telgraf binası ve 1914 yılında Bartın-Boğaz yolu yapılmıştır (Ünal, 2015: 83). Bartın Irmağı'nın taranması, ırmağın denize döküldüğü Boğaz mevkiinin her türlü hava koşulunda giriş ve çıkışa açık olması sorunu 1900 yılından itibaren kendisini göstermeye başlamıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 395).

Tablo 4: Bartın İskelesi'nde Kayıtlı Deniz Taşıtları

Adet	Tür
1	Vapur
2	Motorlu Mavna
46	Motorlu Gemi (20 ile 200 Ton Arasında)
6	Motorsuz Mavna
15	Hususi Sandal
16	Hususi Kayık
8	Salapurya

Kaynak: Erkan Aşçıoğlu, Bartın'da Tarih (Kökler 2), Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 2011, s. 178.

1930'lara kadar Safranbolu, Eflani, Araç, Ulus, Devrek, Çaycuma, Daday, Çerkeş, Gerede'yi içine alan bölgenin pazarı, Bartın olmuştur. Hatta civar iller olan Ankara ve Çankırı'nın da ithal ve ihraç iskelesi olmuştur. Şehirler ihtiyaç duydukları mallara Bartın İskelesi aracılığıyla ulaşmışlardır. Civar illeri içine alan geniş bir kırsal hinterlandın pazarı olan Bartın; gelen insanlara ihtiyaç duydukları emtiaları alma, kendi mallarını yine bu pazarda satma imkânı tanımıştır. Bartın'dan İstanbul'a ticaret yapan gemiler, dönüşlerinde

çeşitli eşyalar getirmişlerdir. Bartın'da yapılan ve gelişen her türlü ticari etkinlik ırmakla birebir ilişki içerisindedir. Malın üretim aşamasından sonra ilgili pazarlara ulaştırılması da önemlidir. Bu kapsamda Bartın'da üretilen malın en kolay ve maliyeti en az olacak biçimde ulaştırılması ırmak güzergâhından gerçekleştirilmiştir (Ünal, 2015: 82).



Şekil 7: Rıhtım İnşası

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Bartın bölgesi Bartın Irmağı ile ticarette yükselen ve gelişen bir konuma sahip olmuştur. Ancak ırmağın denize döküldüğü Bartın Boğazı sık sık kumlarla dolduğundan, 1895'de gemilerin ırmak üzerinden kente girmeleri imkânsızlaşmıştır. Bölgenin ticaret noktası konumundaki Bartın'ın gemi trafiğine kapatılması ekonomiyi olumsuz etkilemiştir. 1896 tarihli Kastamonu Salnamesi'nde iki sene öncesine kadar ticaret gemilerinin ırmakla şehrin içine kadar girdiği, Boğaz'ın deniz kumlarıyla dolmasından artık gemilerin giriş ve çıkış yapamadıkları yazılmıştır. Halk tarafından Sadaret[35]'e yazılan dilekçelerde ırmağın bölge için önemi ve tekrardan hayata kazandırılması istenmiştir (Çetin, 2014: 58).

19. yüzyılın sonlarına doğru Boğaz'ın ve ırmağın temizlenerek tekrar ulaşım ve ticarete açılması için bir tarak dubası gönderilmesi emredilmiş ancak tarak dubasının gelmemesi üzerine Kastamonu vilayetine başvurulmuştur. Başvurunun ardından Kastamonu vilayeti bir adet tarak dubası, bir istimbot ve iki adet çamur dubasının daima

[35] Osmanlı Devleti merkezi idaresinde sadrazamlık makamını ifade etmektedir (URL- 24, 2019).

Bartın Boğazı'nda bulunmasına karar vermiştir. Gönderilen gemilerin yıllık masrafını karşılamak üzere tonajına göre Boğaz'a girip çıkan gemilerden vergi alınması kararlaştırılmıştır. Böylece Bahriye Nezareti[36] tarafından Boğaz'ın 4,5 arşın derinliğinde ve 15 metre genişliğinde gemi trafiğine açılmasına karar verilmiştir (Çetin, 2015: 645-646) (Ballı, 2015: 145).

Bolu Mutasarrıflığının 1904 tarihli yazısında Boğaz'ın temizleme çalışmalarının ardından ulaşıma açıldığına dair bilgilere rastlanmaktadır. Boğaz'ın Fen Heyeti tarafından incelenerek bir keşif raporu hazırlanması ve hazırlanan rapor ışığında, ırmağın temizlenmesi için bir şirket kurulması ve temizleme işinin şirket tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak aynı yazıda Bahriye Nezareti'nden gönderilen tarak gemilerinin ve istimbotların yetersiz kaldığı ve zaman içinde kullanılamaz hale geldikleri, köhneleştikleri de yer almaktadır. Bartın'a tarak gemisi ve istimbot gönderilmiş olsa da, kapalı olan Boğazı açmaya ve eskisi gibi ticari faaliyetlerin devamını sağlamaya, gemilerin giriş-çıkışını düzeltmeye yetmemiştir. Bolu Mutasarrıflığı 19.09.1904 tarihli yazısında Bartın Boğazı'nda yüzden fazla kereste yüklü geminin beklediği, Boğaz'ın kapanmasından dolayı gemilerinin geçişinin mümkün olmadığı, 500-600 gemiye yüklenecek kerestenin ırmak kenarında beklediği belirtilmiştir. Aynı yazıda olası bir fırtına durumunda yüklü gemideki keresteler ile sahilde bekleyen kerestelerin ziyan olacağı ve halkı büyük zarara uğratacağı bildirilmektedir. Kerestelerin yığın halinde beklemesi, kerestecilikle meşgul olanların işsiz kalmasına ve hazinenin gelirlerinin azalmasına sebep olmuştur (Çetin, 2015: 648) (Ballı, 2015: 146-147).

Bahriye Nezareti, Boğaz'ın temizlenerek ulaşım ve taşımacılığa açıldığını belirtse de Kastamonu Vilayeti tarafından gönderilen tahriratta[37] Boğaz'ın temizlenmediği ve trafiğe açılmadığı anlaşılmaktadır. Kereste tüccarlarının imzasıyla Sadaret'e gönderilen mektupta; ırmağın on senedir ulaşıma kapalı olduğu, ticari malların mavnalarla[38] getirilip açık denizde yükleme-boşaltma işlemlerinin yapıldığı belirtilmektedir. Kereste ticaretinin

[36] Osmanlı Devleti'nde Tanzimat sonrası dönemde deniz kuvvetleriyle ilgili işleri yürüten teşkilattır (URL-25, 2014).

[37] Resmi dairelerdeki yazışmalardır.

[38] Yakın kıyılara ya da limanın uzaklarında demirlemiş gemilere yük getirip götüren, güvertesiz, büyük teknedir.

durduğu, tüccarlarının borçlarını ödeyemeyecek hale düştüğü, ticari malların sevkinin yapılamaması nedeniyle hazinenin uğradığı zarar göze çarpmaktadır. Irmağın temizlenerek eski haline dönmesi sağlanırsa tüccarlar tonajlı gemilerden alınacak olan verginin tutarı ne olursa olsun vermeye gönüllü oldukları aynı mektupta ifade edilmektedir. Irmağın temizlenmesi için Bartın Belediyesi gelirlerinden yılda 50-60 bin kuruş verilebileceği ve Ziraat Bankası tarafından belediyeye gerekli kredi sağlanarak ırmağın ıslah işinin müteahhide ihale edilebileceği belirtilmektedir. Sonuçta ıslah çalışmalarına fazla bütçe gerektiğinden anonim şirket veya devlet adına bir idareye verilerek yaptırılmasının gerekliliği bildirilmiştir (Çetin, 2015: 649).

1906 tarihinde kurulan Bartın Ticaret ve Sanayi Odası 1 sayılı kararı ve 22.08.1908 tarihli 15 sayılı kararı Bartın Boğazı'nın temizlenmesi ve ırmağın taranarak gemilerin içeri girebilmelerinin gerekliliği üzerinedir (Aşçıoğlu, 2011: 161).

1.3. Cumhuriyet Döneminde Bartın Irmağı'nın Islahına Yönelik Çalışmalar

Bartın, Cumhuriyet döneminde de Bolu, Kastamonu, Zonguldak illeri ile bağlantılı konumdadır. Ticari açıdan ise bu şehirlerin deniz yoluyla dışarıya açılan kapısı olmuştur (Ünal, 2015: 152).

1929'da Zonguldak Vilayet Meclisi Umumisi'nce alınan karar ile Bartın Boğazı'nın tortudan temizlenme çalışmalarının gerçekleştirilmesine istinaden Boğaz'dan geçecek gemilerden, tonları üzerinden belirlenen miktarlarda vergi alınması kararlaştırılmış ve Boğaz mevki temizlenmiştir (Ünal, 2015: 84). 11.04.1935 tarihinde Boğaz'ın ve ırmağın taranması, Boğaz'ın liman haline getirilerek Kastamonu ilinin Bartın İskelesi'ne bağlanması istenmiştir (Aşçıoğlu, 2011: 185).

Bu dönemde ırmak vasıtasıyla küçük gemiler Boğaz mevkiinde, büyük tonajlı gemilere yüklerini boşaltarak ticaret hacmine önemli katkıda bulunmuştur. Irmağın şehrin içinde ve Karadeniz'e ulaştığı yerde deniz taşıtlarına seyrüsefer olanağı tanıması ile Bartın, Türkiye'nin tek nehir limanı olma özelliğini göstermektedir. Ancak sel felaketleri ve kirlilik sorunundan dolayı ırmak üzerinde sürekli tarama faaliyetlerinin yapılması ihtiyaç haline gelmiştir. Irmağın Karadeniz'e döküldüğü Boğaz mevkiinde yaşanan fırtınalar sebebiyle Boğaz'ın devamlı tıkanması, Bartın'ın iskele ve limanlarla bağlantısının devamı

ve geliştirilebilmesi çağdaş bir limanla sağlanabileceğinden; 1950'li yılların sonunda Boğaz mevkiinde modern bir limanın yapılması kararı alınmıştır (Ünal, 2015: 85). 27 Aralık 1952'de Boğaz'ın açılması ve mendirek yapılması için Ticaret ve Sanayi Odası'nda toplantı yapılmış, rapor hazırlanmış ve 10-15 kişiden oluşan heyet 5 Şubat 1953'te Ankara'ya giderek başbakan ile görüşmüştür. Bunun üzerine hükümet, 1953 yılı bütçesinden 1,5 milyon lirayı liman yapımı için ayırmıştır (Aşçıoğlu, 2006: 138).

Irmağın taranması (Ek 53) gemilerin denizden 5 mil içerde olan çimento fabrikasına kadar girmelerini sağlamıştır. Bu nedenle liman yapılmadan önce 1960 yılında 50.000 ton olan yük hareketliliği, liman yapıldıktan sonra 600.000 tona çıkmıştır (Ünal, 2015: 85). Ancak 1965-1969 yıllarına gelindiğinde yük hareketliliğinde 150.000 tonluk azalma olmuştur. Azalmanın sebebi ırmağın kum vb. malzemelerle dolmuş olması, çimento fabrikası önüne kadar gelen gemilerin içeriye girememesi böylece denizyolu yerine karayolunun seçilmiş olmasındandır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 396).

Tablo 5: 1960 Yılında Irmak Üzerindeki Yük Hareketi

Gelen	5.000	Kömür
Giden	20.000	Tuğla-Kiremit
	25.000	Tomruk
Toplam	50.000 Ton	

Kaynak: Yenal Ünal, Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2001, s.85.

Bartın Limanı yapılmadan önce İstanbul'dan ve Karadeniz kıyı limanlarından Bartın'a gelen büyük tonajlı gemiler Boğaz'a rahatlıkla girip çıkamadıklarından, yüklerinin bir bölümünü sürtme sandallarına boşaltıp, onları da arkasına bağlayarak Bartın İskelesi'ne kadar getirmişlerdir. Bartın'dan ihraç edilen mallar salapuryalara[39] yüklenerek motorların yedeğinde Boğaz'a kadar götürülmüş, oradan da büyük gemilere aktarma yapılarak gönderilmiştir. Liman yapıldıktan sonra etrafındaki arsa ve tarlalar kamulaştırılmış, ırmak taranarak genişletilmiştir (Ek 10). Ancak sonrasında Bartın Irmağı'na küçük çayların

[39] Yük taşımakta kullanılan bir deniz taşıtıdır.

katılımıyla meydana gelen seller ve Karadeniz'deki dalgalanmalarla, Boğaz'ın giriş-çıkış yolu kumlarla dolarak daralmış, ulaşımda kullanılan alan giderek sığlaşmıştır (Çilsüleymanoğlu, 1996: 1517).



Şekil 8: Bartın Limanı İnşa Edilmeden Önce Bartın Irmağı

Kaynak: URL- 1, 2018.



Şekil 9: Yalı İskelesi'nin Yapımından Önceki ve Sonraki Hali

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Bartın'da liman yapılmadan önce dalgakıran, fener, kanalizasyon ve taş döşemeli rıhtım bulunmamaktaydı. Merkezi ve yerel idarenin bütçe sıkıntısı bu sorunu çözememiştir (Ballı, 2015: 144-145). 1960-1965 yıllarında liman inşası tamamlanıncaya dek gemiler Bartın Boğazı'na girerek Bartın İskelesi'ne yolcuları ve malları indirmiştir (Çam, 2014: 31) (Ek 9). Liman inşasının diğer nedeni ise 18.02.1952 tarihinde NATO'ya üye olan Türkiye'nin uluslararası kuruluşa üs sağlama amacıdır. Türkiye, siyasi ve askeri hareketle Bartın Limanı'nın bir bölümünü denizaltı bakım üssü olarak NATO'ya tahsis etme kararı almıştır (Ünal, 2015: 155-156).

Yapılması düşünülen Bartın Mansap Limanı inşası için 20.01.1960 tarihinde ihaleye çıkılmıştır. İhaleyi en düşük fiyatı veren Sezai Türkeş-Fevzi Akkaya firması kazanmıştır. Firmayla Bayındırlık Bakanlığı arasında 26.03.1960 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Firma, Amerikan Abrain Wibson and Associates firması danışmanlığında 01.06.1960 tarihinde inşaat çalışmalarına başlamıştır (Ek 7). Sözleşmenin içeriğini oluşturan bilgiler şu şekildedir (Ünal, 2015: 88-89):

Tablo 6: Bartın Limanı İnşaat Sözleşmesi

Müteahhittin Adı	Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya
İhale Tarihi	20.01.1960
Sözleşme Tarihi	26.03.1960
İşe Başlama Tarihi	01.06.1960
Keşif Bedeli	56.908.492,80 TL
Eksiltme Tenzilatı	-
İhale Bedeli	56.908.492,80 TL
İşin Bitirilmesi Gereken Tarih	01.03.1964
Süre Uzatımı	1 sene 9 ay 20 gün
Keşif İlavesi	15.027.203,59 TL
Tarihi	20.12.1965
İkinci Keşif Bedeli	71.935.696,39 TL

Kaynak: Yenal Ünal, Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2001, s.89.

Sonuç olarak Bartın Limanı 1960-1965 yılları arasında inşa edilmiştir (Ek 8). 10.06.1966 tarih ve 6/6548 karar sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile askeri hizmetlere ayrılan bölümler hariç, diğer kalan kısımları günümüzde Bartın Belediyesi tarafından işletilmektedir (URL- 1, 2018). Mevcut rıhtım hala hizmet vermektedir.



Şekil 10: Bartın Limanı'nın Tamamlanmış Hali ve Bartın Limanı Mevcut Rıhtım

Kaynak: URL- 1, 2018.

15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Bartın Limanı yabancı gemilerin girişine açılmıştır. 2004'te yürürlüğe giren ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu) kod çerçevesinde güvenlik seviyesi 1 olan Bartın Limanı'nın gerekli sertifikasyonu sağlanmıştır. Liman (URL- 2, 2018);

- Feribot / Yolcu
- Genel Kargo Gemisi
- Dökme Yük Gemisi
- Konteyner Gemisi için uluslararası deniz trafiğine açıktır.

Günümüzde uluslararası liman olarak hizmet veren Bartın Limanı aynı zamanda yük ve yolcu giriş-çıkış gümrük kapısıdır (Ek 52). 480 metre rıhtım uzunluğuna sahip Bartın Limanı'nın su derinliği 7,5-8 metredir. 215 metre boyundaki gemiler limana yanaşabilmektedir. Limandan; profil demir, narenciye, dıatomit madeni ve alçı, çimento

gibi ihraç yükleri, kütük demir, tomruk ve kömür gibi de ithal yük elleçlenmektedir[40] (URL- 1, 2018). Limandan nakliye işlemleri karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Nakledilecek mallar kamyonlarla limana getirilmekte buradan gemilere yüklenmektedir. Dışardan limana gelen yükler yine gemilerden kamyonlara yüklenmektedir (Ünal, 2015: 131).

Bartın, kalkınmada 1. derecede öncelikli iller arasındadır. Liman ve hinterlandı kentin gelişimine katkı sağlayacak en önemli unsurlardandır. Kente gelir getiren önemli kaynaklardan biri de limandan elde edilen vergilerdir (Ünal, 2015: 135-136).

Tablo 7: 1965 Yılında Bartın Limanı'ndaki Yük Hareketi

Gelen	50.000	Kömür
	10.000	Akaryakıt
	10.000	Ticari Eşya
Giden	200.000	Çimento
	250.000	Kireç Taşı
	60.000	Kereste, Tomruk ve Maden Direği
	20.000	Tuğla-Kiremit
Toplam	600.000 Ton	

Kaynak: Yenal Ünal, Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2001, s.139.

Tablo 8: Bartın Limanı İhracat–İthalat Hacmi

Yıllar	İhracat ($)	İthalat ($)
2004	128.242.000	63.346.000
2005	130.197.000	84.006.000
2006	163.050.000	142.386.000
2007	177.080.000	177.049.000

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.378.

[40] Malzemelerin yüklenmesi, taşınması ve boşaltılmasını ifade etmektedir (URL- 26, 2017).

Tablo 9: Bartın Limanı Yükleme-Boşaltma Miktarı (Ton)

			2004	2005	2006
Yükleme	**Kabotaj**		24.495	56.607	143.288
	İhracat	**Türk Bayraklı**	98.072	114.074	116.079
		Yabancı Bayraklı	242.729	192.477	295.085
		İhracat Toplamı	340.801	306.551	411.164
	Yükleme	**Toplam**	**365.296**	**363.158**	**554.452**
Boşaltma	**Kabotaj**		84.784	33.170	29.098
	İthalat	**Türk Bayraklı**	104.795	94.037	209.564
		Yabancı Bayraklı	96.806	202.889	247.937
		İhracat Toplamı	201.601	296.925	457.501
	Boşaltma	**Toplam**	**286.385**	**330.095**	**486.599**
Transit			0	0	0
Genel Toplam			**651.681**	**693.253**	**1.041.051**

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.379.

Tablo 10: Bartın Limanı Yıllık Elleçleme Miktarı

Yıl	**Gelen Gemi Sayısı**	**Elleçlenen Yük Miktarı (Ton)**		
		İhracat	**İthalat**	**Toplam**
2010	451	583.273	520.118	1.103.391
2011	489	514.794	631.534	1.146.328
2012	503	786.781	531.038	1.317.819
2013	631	914.142	864.803	1.778.945

Kaynak: Yenal Ünal, Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2001, s.142.

Tablo 11: Bartın Limanı Yolcu İstatistik Bilgileri

Yıl	Gemi Sayısı			Yolcu Sayısı		
	Kruvaziyer	**Diğer**	**Toplam**	**Kruvaziyer**	**Diğer**	**Toplam**
2008	8	0	8	763	0	763
2009	10	0	10	941	0	941
2010	3	2	5	520	67	587
2011	2	3	5	208	311	519
2012	8	2	10	751	201	952
2013	15	4	19	2.071	22	2.093

Kaynak: Yenal Ünal, Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2001, s.145.

Belediye tarafından işletilen liman; konumu, ithalat ve ihracat hacmiyle bölgeye ve ülkemize hizmet etmektedir (Ek 54). Limanın yıllık gemi kapasitesi 1000 olmakla beraber ortalama 450-500 gemiye hizmet vermektedir. Yıllık yük hacmi yaklaşık olarak 3.000.000 ton iken kapasitenin 1.200.000 tonu aktif kullanılmaktadır (Ünal, 2015: 157-158).

Limana 2002 yılında 160 Türk, 97 yabancı toplamda 257 gemi girişi yapılmıştır. Aynı yıl 286.404 ton yükleme, 217.925 ton boşaltma yapılmış, yurtdışına 264.213 ton mal ihraç edilmiştir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 58). Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Gemi Sicil ve İstatistik Dairesi Başkanlığı'na göre limana ilk defa 2008 yılında 8 yolcu gemisi ve 957 yolcu, 2009 yılında 10 gemi ve 941 yolcu, 2010 yılında ise 4 gemi ve 555 yolcu gelmiştir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 34). 2009-2012 yıllarında 1836 adet gemi limana giriş-çıkış yapmıştır (Ünal, 2015: 128). 2014-2015 yılları arasında 28 yolcu gemisi limana yanaşarak 3.775 kişi giriş yapmıştır (Bartın Valiliği, 2015: 11).

Tablo 12: Bartın Limanı'ndan Yapılan İthalat ve İhracat

İthalat			İhracat		
Gemi Adedi	**Yükün Cinsi**	**Yükün Ağırlığı (Ton)**	**Gemi Adedi**	**Yükün Cinsi**	**Yükün Ağırlığı (Ton)**
45	Kütük Demir	161297	55	Mamul Demir	169329
9	Kraft Kâğıt	9479	20	Alçı-Pvc-İzocam	55137
7	Hurda Ray	8724	7	Narenciye-Patates-Soğan	4652
6	Petronom Kok	29065	8	Kireç	11475
9	Kayın Tomruk	7121 m³	3	Patates-Soğan	1043
2	Şamot	3500	1	Blok Malzeme	1856
1	Kaolin	1100	2	Çinko Madeni	5829
2	Maden Kömürü	2170	1	Haddane Malzemeleri	600
81	**Toplam**		97	**Toplam**	

Kaynak: Türkiye Sorunlarına Çözüm Konferansı-V (Türkiye'nin Geleceği), Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, Bartın, 2003, s. 58.

Tablo 13: Bartın Limanı'na Gelen Gemi Sayısı ve Elleçlenen Yük Miktarı

Yıllar	Gelen Gemi Sayısı			Elleçlenen Yük Miktarı (Ton/Yıl)		
	Türk Bayraklı	**Yabancı Bayraklı**	**Toplam Gemi Sayısı**	**Yükleme**	**Boşaltma**	**Toplam Yük Miktarı**
2013	357	274	631	914.142	864.803	1.778.945
2014	277	254	531	773.986	710.092	1.484.078
2015	248	185	433	699.800	765.979	1.465.779
2016	159	162	321	444.917	678.417	1.123.334
2017	135	229	364	658.247	636.577	1.294.824

Kaynak: (URL- 3, 2018).

Ankara-Zonguldak demiryolunun aktif olmasıyla etki alanı daralan Bartın'ın, ildeki mevcut liman kapasitesinin de artırılmaması nedeniyle ekonomideki canlılığı sınırlı

kalmıştır (Çelikoğlu, 2016: 31). Ekonomideki olumsuz etkinin yanında hem ırmakta yaşanan sorunlar çözülmemiş hem de kentte sel ve taşkınlar yaşanmıştır.

1.4. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınlar

Sel, sağanak yağışlar ya da ani kar ve buz erimelerinin oluşturduğu suların hızla birleşerek çoğalması sonucu meydana gelir. *Taşkın*, toprağın çok miktarda yağmur veya diğer nedenlerle oluşan büyük su kütlelerinin baskınına uğramasıdır (URL- 4, 2018). Taşkın, akarsuların olağan yatakları dışında yayıldıkları alanları anlatmaktadır. Bartın Irmağı'nın içinde yer aldığı Batı Karadeniz havzası sel ve taşkınların sık karşılaşıldığı bir alandır.

1970-1997 yıllarında toplam 19 taşkın yaşanmıştır. En son büyük maddi, manevi hasara sebebiyet veren felaket 21.05.1998 tarihinde meydana gelmiştir. 19-21 Mayıs 1998 tarihinde meydana gelen sel, Bartın'da yaşanan en büyük afettir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 13).

Tablo 14: Tarihi Taşkınlar

Yıllar	Taşkın Sayısı
1970-1987	7
1987-1997	12
1997-1998	1
1970-1998	20

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.364.

Bu felaketlere Bartın Irmağı'nın su taşıma kapasitesini aşan su fazlası neden olmaktadır. Bartın Irmağı'nın drenaj sistemi, yatak profili, akış özellikleri ile alt havza nitelikleri sel ve taşkınların oluşmasında teşvik edici rol oynamaktadır. Arazi potansiyeli dışında arazi kullanımı, ırmak yatağının beşeri unsurlarla daraltılması ise afetlerin insan kaynaklı nedenlerindendir (Kaya, 2007: 51). Bartın ilinden geçerek denize dökülen akarsuların yukarı havzalarında su tutma kapasitelerinin az olması, orman alanlarına müdahale edilmiş olması ve akarsu yataklarının ıslah edilmemesi sel felaketinin önemli nedenlerindendir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003).

Şehrin içinden geçen ırmağın iki ana kolunu oluşturan Kocaçay ve Kocanazçay merkezde Gazhane Burnu'nda birleşerek 14 km sonra Boğaz mevkiinden Karadeniz'e dökülmektedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 1-1). Yılın dört mevsimi oldukça bol yağış alan bölgede, ırmağın taşıdığı su miktarı fazla olup rejimi düzenlidir. Irmağın akış hızı saatte 720 m olup, denize her yıl 1.000.000.000 m³ su taşımaktadır (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 7-2).

Kentte yağış rejimi yıldan yıla düzensizleşmiştir. Kış aylarında kar yağışının yok denecek kadar az olması, yağan karların erken erimesi, düzensiz yağan yağmurlar, artan sıcaklık ırmaktaki su miktarını azaltmaktadır (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 3). Bartın iklimi gereği yağışlı bir yapıya sahiptir. En fazla yağış Ekim, Kasım, Aralık aylarında düşmektedir. %75-85 aralığında nem oranına sahiptir. Yazın m²'ye 50-60 kg, kışın 200-220 kg yağış almaktadır. Yıllık 100-1200 kg/m yağış ortalaması vardır (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 18). Taşkınların ana sebebi; şiddetli ve devamlı yağan yağmurun veya aniden başlayan kar erimelerinde toprağın suya doygunluğunun artması (su tutma kapasitesinin azalması) sonrası yüzeysel akışa geçerek nehir yataklarındaki su seviyesinin hızlıca yükselmesidir (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 7-1). Bir aylık yağış, birkaç saat içinde yeryüzüne düşünce toprağa geçmek yerine yüzeysel akışlara sebep olmaktadır (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 49). Bartın Irmağı'ndaki diğer tehdit ise akarsu yataklarının erozyonla dolmasıdır. Yağışla beraber taşınan toprak, suyun bulanık olmasına ve yatağının taşıntı yapacak şekilde dolmasına sebep olmaktadır (Bartın Valiliği, 2008: 277).

Kozcağız ve Ulus Çayları Bartın Irmağı'nı oluşturan iki ana koldur. İki farklı yönden gelen çay ve bunlara farklı yönden gelen Arıt Çayı da (Ek 17) dâhil olmak üzere şehir merkezinde birleşerek Boğaz mevkiinden denize dökülür. Bartın Irmağı havzası; kuzeyde Amasra ve Ulus, güneydoğuda Eflâni ve Safranbolu, güney ve batı yönlerinde Filyos Çayı havzasına komşudur. Bartın Irmağı'nı akabinde havzasını Gökırmak (Arıt), Ulus Çayı, Değirmendere, Kocanaz ve Günye Deresi oluşturmaktadır. Havzanın sığ (derinliği az) ve orta derinlikte bir toprak yapısı bulunmaktadır. 1992-2000 yılları arasındaki veriler incelendiğinde taşkın sahalarındaki alan artışı 78.91 ha'dır (Bartın Valiliği, 2008: 364).

Tablo 15: 1992-2000 Yılları Arasında Taşkın Sahalarındaki Alan Artışı

Yıl	Taşkın Sahaları Toplam Alanı
1992	633.65 ha
2000	712.56 ha

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.364.

1879'da yaşanan sel felaketinde Kemerköprü mescidi yıkılmış, çevresindeki evler sular altında kalmıştır. Mayıs 1919'da Yalı'dan Kırtepe semtine kadar olan yöre sel altında kalmış, yörede sandallarla gezilmiştir. Nisan 1925'de Yalı semti sular altında kalmıştır. 1975, 1982, 1989, 1991, 2000 yıllarındaki sellerde civar yerler hasara uğramıştır. Bartın tarihi boyunca en büyük sel felaketiyle 21-22 Mayıs 1998 tarihinde karşılaşmıştır (Aşçıoğlu, 2001: 71-72).

7 Temmuz 1991'de meydana gelen sel, diğer yıllarda yaşanan sel felaketlerinden farklılık göstermektedir. 1991 yılından önce yaşanan sel felaketlerinde Bartın Irmağı'nı oluşturan Gökırmak, Kozcağız, Arıt kollarında zarara sebebiyet vermiştir ve ırmağın ana yatağında önemli zarar meydana gelmemiştir. 1991 yılında ise 31 Mayıs'ta başlayan sağanak yağışlar 7 Temmuz'a kadar toprağı suya doygun hale getirmiştir. 7 Temmuz'da ise toprağın doygun olmasından yağış hemen akışa geçmiş, Bartın Irmağı'nda yaşanan su yükselmeleri ile merkezde su baskınlarına, can ve mal kayıplarına; Gökırmak, Kozcağız, Arıt kollarında can ve mal kayıplarına, tarım arazilerinin su altında kalmasına sebep olmuştur. Bartın havzası Karadeniz bölgesinde bulunduğundan en etkili yağışlar ilkbaharda görülmekte ve taşkınlar en fazla ilkbahar mevsiminde (1975, 1982, 1991, 1998 yılında yaşanan sel felaketleri) olmaktadır (DSİ, 1998: 8-1).

Taşkınlar genelde Nisan-Mayıs ve Haziran-Temmuz aylarında yaşanmaktadır. 1 Mayıs 1975 (Ek 12), 1 Nisan 1982, 7 Temmuz 1991 taşkınların ortak özelliği devam eden yağışlar sonucunda toprağın suya doygun hale gelmesi, sonrasında gelen ani ve sağanak bir yağışla suların hemen akışa geçerek taşkın oluşturmasıdır. 1991 taşkınında 31 Mayıs ve 27 Haziran tarihlerinde m²'ye 118.1 kg yağış düşmüştür. Taşkının meydana geldiği 7 Temmuz tarihinde ise m²'ye 81.4 kg yağış düşmüştür (DSİ, 1998: 8-1).

1998 selinde 20 Mayıs 1998 gecesi başlayan yağmur ile 24 saat içinde m²'ye 200 kg'ın üzerinde yağış düşmüştür. Irmağa atılan çöp ve inşaat molozlarıyla ırmağın debisinin yükseltilmesi sele sebep olan unsurlardandır. (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: iv). Ulaşım, haberleşme, enerji, su, elektrik gibi altyapı hizmetleri tamamen kesintiye uğramıştır. 20 Mayıs gecesi çukur kesimlerde binaların bodrum ve giriş katları tamamen su altında kalmıştır. Cumhuriyet tarihinde ilk defa sel sebebiyle kriz yönetimi uygulanmıştır (Ek 55). Dört aşamadan oluşan bir acil plan uygulanmış, ilk iki gün mahsur kalan insanlar için gerekli çalışmalar yapılmış, 1158 insan kurtarılmıştır. Sel 35000 m²'yi aşan bir alana yayılmış ve suların çekilmesi 48 saati geçmiştir. Afet bölgesine Ankara'dan ulaşmak isteyen devlet ve bürokrasi yetkilileri için ilk 48 saatte ortalama 40 km'lik bir şeritte Karadeniz kıyılarından yaklaşık 100 km kadar içeri giren bölgede çok aranmasına rağmen helikopterin inebileceği kuru bir zemin parçası bulunamamış olması tehlikenin büyüklüğünü göstermektedir. Irmak normal akışından 12-15 metre yükseldiğinden kent merkezinin %80'i sular altında kalmıştır (Ek 13). Taşkında 2 kişi hayatını kaybetmiştir. Bartın'dan limana bağlantı sağlayan karayolunun yaklaşık 300 m'lik kısmı yarılarak kopmuştur. Limanın kuzey ucundaki tesislerle bağlantı kesilmiş, limandaki askeri tesislerin tamamı sular altında kalmıştır (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 7-6). Sel, işyerlerinde, sanayi kuruluşlarında, evlerde ve yollarda büyük hasara yol açmıştır. Valilikte kriz masası oluşturulmuş, Ticaret ve Sanayi Odası esnaf, sanayici ve tüccarların sorunlarıyla ilgilenmiştir. Hasar tespitleri yapılmıştır. Vergiler, banka kredileri ertelenmiş, zarar görenlere kredi sağlanmıştır (Aşçıoğlu, 2001: 73).



Şekil 11: 21 Mayıs 1998 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi

Kaynak: URL- 27, 2018.

Tablo 16: 1998 Yılı Sel Afeti İcmali

Sıra No	Bartın	Ağır Hasar			Orta Hasar		Az Hasar	
		Konut Sayısı		İşyeri Sayısı	Konut Sayısı	İşyeri Sayısı	Konut Sayısı	İşyeri Sayısı
		Su Baskını	Heyelan	Su Baskını	Su Baskını	Su Baskını	Su Baskını	Su Baskını
1	**Merkez Mahalleler**	0	0	0	10	7	1251	947
2	**Merkez Köyleri**	4	86	3	0	0	145	60
3	**Ulus Köyleri**	0	214	0	0	0	1	0
Toplam		4	300	3	10	7	1397	1007
Genel Toplam		2728						

Kaynak: Bartın İl Afet Müdürlüğü.

21 Mayıstan itibaren dört gün boyunca ilde elektrik, su, telefon ve diğer hizmetler aksamış, 24.05.1998 tarihinden itibaren şehrin bazı yerlerine hizmetler verilmeye başlanmıştır. Şehrin suyu içilemeyecek durumda olduğundan tüm vatandaşlar içecek su konusunda zor durumda kalmıştır. 1200 ev ve işyeri ile sayısız araç sular altında kaldığından kullanılamaz hale gelmiştir. Sanayi sitesinde ırmak yatağında bulunan fabrikalar sular altında kaldığından işletmelerin faaliyetleri durmuş ve insanlar işsiz kalmıştır (Bartın'da Yaşanan Sel Felaketi ile ilgili Olarak Demokratik Kitle Örgütleri ve Meslek Odalarının Hazırladığı Teknik Rapor ve Basın Bildirisi, 1998: 21).



Şekil 12: 21 Mayıs 1998 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Belediye, Devlet Su İşleri (DSİ) ve bakanlık verilerine göre 90-100 yıl içinde böyle bir sel felaketi yaşanmamıştır. Selden dolayı su seviyesi normal kotundan 13 m daha yükselmiş ve şehir sular altında kalmıştır. Irmak üzerinde bulunan üç köprü (Asmaköprü, Kemerköprü, Orduyeri Köprüsü) sular altında kaldığından şehrin çevre ile bağlantısı kesintiye uğramıştır. Afetten en fazla etkilenen yerleşim alanları il merkezi olmakla beraber Köyortası, Gölbucağı, Kemerköprü, Tuna, Orta Mahalle, Demirciler, Orduyeri, Karaköy, Kırtepe mahallelerinin alçak yerleri olmuştur. 22 Mayıs günü çekilen sulardan sonra geriye 10 cm kalınlığında çamur tabakası kalmıştır (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 8-10).

Bartın'da yaşanan taşkınların önlenmesi için Kirazlıköprü Barajı'nın temelleri atılmış, Türkiye Sel ve Deprem Felaketleri Acil Yardım Projesi (TEFER) kapsamında ırmak yatağı ıslah edilerek, ırmağın denizle buluştuğu Boğaz mevkiinde iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Bu çerçevede Asmaköprü yeniden inşa edilmiş, ırmak sularının denize rahat ulaşması için Boğaz'da kaya kırma çalışmaları yapılmıştır (Aşçıoğlu, 2006: 252)

Tablo 17: 21 Mayıs 1998 Su Baskını Hasar Durumu

İlçe, Mahalle, Köy	Yıkık-Ağır Hasarlı		Orta Hasarlı		Az Hasarlı	
	Konut	İşyeri	Konut	İşyeri	Konut	İşyeri
Gemili Bucağı Mah.				7	388	433
Orduyeri Mah.			1		129	33
Tuna Mah.			1		47	17
Okulak Mah.			3		271	90
Kırtepe Mah.					85	123
Kamerköprü Mah.			1		151	220
Köyortası Mah.			5		184	93
Orta Mah.					90	179

Tablo 17: (devam ediyor)

Demirciler Mah.					32	44
Şarköy Mah.					4	
Kavaklı-Kaldırım					1	
Özbaşı Mah.	2					
Kocareis Mah.					7	2
Karasu Mah.					28	8
Gürgenpınar Mah.	1	3	2		48	19
Şiremir Çavuş Mah.					41	22
Gecen Mah.					7	1
Yıldız Mah.					14	1
Budakdüzü Mah.	1					
Muratbey-Tuzcular					2	2
Kozcağız Mah.					3	
Okçular Mah.						1
Amasra Mah.					1	
Hanyeri Mah.	3					
Gökçedere Mah.	1					
Hasankadı Mah.	3					
Geriş Mah.	1					
Toplam	13	3	13	7	1547	1295

Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın İlinin Afet Haritası, Ankara, 2009, s. 8-11.

Orduyeri mevkiinde bulunan elektrik trafo binası 21 Mayıs 1998 tarihindeki sel suyunun yükselme seviyesini göstermektedir.



Şekil 13: 21 Mayıs 1998 Tarihindeki Sel Suyunun Yükselme Seviyesi

Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

İl merkezi, Kocaırmak (Gemileryanı Deresi) ve Bartın Irmağı'nın birleşim yeri ve yakınlarında kurulmuştur ve potansiyel sel riski altındadır (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 8-10).

1998 yılında yaşanan sel felaketinin nedenleri şunlardır (Bartın'da Yaşanan Sel Felaketi ile ilgili Olarak Demokratik Kitle Örgütleri ve Meslek Odalarının Hazırladığı Teknik Rapor ve Basın Bildirisi, 1998: 21-22):

- Plansız kentleşme ile ırmak yatağına konut ve sanayi tesisleri yapılmıştır. Bu durum ırmağın doğal akış rejimini bozarak, ırmağın yatağı dışındaki yerleşimlerinin de sular altında kalmasına neden olmuştur
- Irmak yatağında kurulan sanayi tesisleri, konutların kanalizasyon atıkları; zaten dolu ırmak yatağının daha fazla dolmasına sebep olmuş sonuçta ırmak suyunun denize dökülmesini geciktirdiğinden sel miktarını arttırmıştır.

- Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü yerde yapılan Bartın Limanı, ırmağın denize boşalmasını zorlaştırmış, ırmaktaki su seviyesinin yükselmesine neden olmuştur.
- Kent merkezinden geçerek Karadeniz'e ulaşan akarsuların yukarı havzalarında su tutma kapasitelerinin düşük olması, ormanlık alanların işgal, kaçak ve aşırı kesim sebepleriyle zarar görmesi ve akarsu yataklarının ıslah edilmemiş olması sel felaketlerinin yaşanmasına neden olmuştur (Bartın Valiliği, 2008: 277).

1998 yılında yaşanan sel felaketinin Bartın ilinde çıkardığı sonuçlar ise şöyle sıralanmaktadır (Bartın'da Yaşanan Sel Felaketi ile ilgili Olarak Demokratik Kitle Örgütleri ve Meslek Odalarının Hazırladığı Teknik Rapor ve Basın Bildirisi, 1998: 21):

- Irmağın suyu, seviyesinden 1205 m yüksekliğe çıkmış ve kentin % 80'i sular altında kalmıştır.
- Biriken çökel (mehle) miktarı artmış, ırmağın tabanı çökelti ve selden dolayı devrilen ağaçlarla dolmuştur ki ırmak yatağının su taşıma kapasitesi azalmıştır.
- Kentin içme suyuna kanalizasyon karışması neticesinde salgın hastalıkların oluşma riski artış göstermiştir.
- Sel sularının getirdiği çamurların kuruması ve rüzgârın etkisiyle zararlı maddeleri içeren toz bulutlarının oluştuğu görülmüştür.
- Benzin istasyonları ve binaların kalorifer yakıt depolarından sızan petrol ürünlerinin doğal yaşam üzerinde etkileri olmuştur.
- Bartın'a bağlı köylerde şiddetli yağış sonucu heyelanlar yaşanmış ve sonucunda evler yıkılmıştır. Yağışların sona ermesine rağmen bazı köylerde heyelan riski devam etmiştir.
- Çok sayıda hayvan telef olurken tarım arazisi ve seralarda büyük ekonomik zararlar oluşmuştur.

1998 yılında yaşanan sel felaketinden sonra kısa ve uzun vadede alınması gereken çözüm önerileri aşağıda verilmiştir (Bartın'da Yaşanan Sel Felaketi ile ilgili Olarak Demokratik Kitle Örgütleri ve Meslek Odalarının Hazırladığı Teknik Rapor ve Basın Bildirisi, 1998: 22):

- İmar planında yerleşim alt sınırının deniz seviyesinden 1205 m yüksekliğe çıkarılması ve DSİ tarafından hazırlanan '*Taşkın Tehlike Sınırı*' değerinin tespit edilerek yeniden güncellenmesi gerekmektedir.
- Irmak yatağında kurulan tesislerin katı atıklarını ırmağa boşaltmasının önlenmesi ve arıtma tesislerinin yapılması gerekmektedir. Sıvı atıkların ise incelendikten sonra kontrollü bir şekilde ırmağa boşaltılmasına izin verilmelidir. Sanayi tesislerinin arıtma sonrasında katı atıklarının belediyenin göstereceği uygun bir yerde depolanması sağlanmalıdır.
- Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü liman kısmının genişleterek temizlenmesi gerekmektedir. Irmaktaki suyun denize kolayca ulaşmasını sağlamak adına yeni bir tahliye kanalının açılması taşkınları büyük oranda azaltacaktır.
- Bartın ve Ulus Orman İşletmeleri'nin ormanlık alanlarda koruma önlemleri almasının yanında ekolojik dengeyi gözeten üretim faaliyetlerine yönelmesi gerekmektedir. Irmağa su toplayan yağış havzaları içinde bulunan yüksek eğimli ormanlık alanlarda üretimin durdurulması gereklidir. Buralarda bulunan açıklıklarda ağaçlandırma yapılması taşkınları azaltacaktır.
- Bartın ırmak yatağının çökelti ile dolu olduğu tespit edilmiştir. Bu çökeltinin daha büyük çapta felaketlere yol açmadan bir an önce temizlenmesi gerekmektedir.
- Bartın kenti "*Afet Bölgesi*" kapsamına alınmalıdır.
- İşsizlik sorunu uzun yıllardır işçi alınmayan Amasra taş kömürüne işçi alınması ile çözülebilir. Haberleşme ve ilkyardım konularında ne kadar çaresiz kalındığı görülmüştür. Halkın erken uyarılması için teknik altyapı güçlendirilmelidir.

1.4.1. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınların Yol Açtığı Zararlar

Kentte yaşanan sel ve taşkınlar tarımsal alanlarda, yerleşim merkezlerinde, yapı ve tesisler başta olmak üzere diğer alanlarda zararlara sebep olmuştur (DSİ, 1998: 8-6). Bununla beraber insan ve hayvan kayıpları yaşanmıştır. Kentin karşı karşıya kaldığı sel ve taşkınlarda yaşanan zararlar aşağıda verilmiştir.

Yerleşim Merkezi İle Yapı ve Tesis Zararları: 1982 taşkınında Bartın il merkezinde alt katlar sular altında kalmış bina ve işyerlerinde hasar meydana gelmiştir. 1982 taşkınında Arıt ve Kozcağız kollarında yerleşim yeri, yapı ve tesislerde zarar

meydana gelmemiştir. Gökırmak kolunda yol, köprü, menfez, yerleşim yerlerinde toplam 341.737.250 TL zarar oluşmuştur. Bartın merkezde ise alt katlardaki yerleşim yerlerinde ev eşyalarında, ticarethanelerde ticari mallarda toplamda 1.625.242.000 TL'lik zarar oluşmuştur (DSİ, 1998: 8-6).

7 Temmuz 1991 tarihi Pazar günü saat 12.00'den sonra hızla yükselen sular Kozcağız ile telefon bağlantısını ve karayolu ulaşımını kesmiştir. Saat 15.00'da merkezde alt katlar su altında kalmıştır. Kozcağız, Arıt, Karabük, Amasra, İnkum çıkışlarında yol kapanmıştır. Kozcağız Çayı hizasında İlçe Jandarma Bölük Komutanlığı ve Tarım İl Müdürlüğü binası saat 16.00'da sular altında kalmıştır. Suların yükselmesi ile otobüs terminali, terminaldeki işyerleri, sanayi çarşısındaki düşük kotlarda zararlar meydana gelmiştir. Terminal bölgesinde su seviyesi 260 cm'ye çıkmıştır. Toplamda il merkezinde 102 konut, 122 işyeri hasar görmüştür. Kozcağız Çayı yatağında Kurtköy mevkiinde bazı ev ve işyerleri hasar görmüştür. Kozcağız merkezde 4 konut hasar görmüştür. Kumluca çıkışındaki köprü göçmüş, Bartın çıkışında bulunan köprübaşı hasar görmüş, Hasankadı-Demirciler köprüsü yıkılmıştır. Arıt merkezde 20 evin bodrumu, 20 işyerinde hasar meydana gelmiştir. Arıt, Kozcağız, Gökırmak bölgesinde köy hizmetleri ve karayollarına ait toplamda 77 km yol hasar görmüştür. Barkisan Kâğıt, Bartın Çimento ve Tuğla Fabrikası, Petrol Ofisi ile kayıkhane zarar görmüştür. Tesislerde makineler hasar görmekle beraber mevcut üretimler selle yok olmuş ve selden kaynaklı üretim yapılamamıştır (DSİ, 1998: 8-6).

1991 yılında kotu düşük olan yerler sular altında kalmakla beraber tüm evler, işyerleri, ticarethanelerdeki ticari mallar sele kapılarak yok olmuştur. Bu şekilde oluşan toplam hasar 9.769.450.000 TL'dir. 1991 yılında Bartın'da ki kâğıt ve çimento fabrikası, tuğla ocakları ve işletmelerde zarar büyük olmuştur. İşyerleri belirli süre kapalı kalmış, üretim yapılamamış, makineleri bozulmuş, işlenmiş üretimleri yok olmuştur. Böylece toplam 11.803.185.000 TL zarar meydana gelmiştir. Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü yerde bulunan petrol ofisi tesisleri ve kayıkhanede toplam 493.913.000 TL'lik zarar oluşmuştur. Bartın merkezde selden sonra ortaya çıkan taş ve çamurun temizliği için 250.000.000 TL harcanmıştır. DSİ Kastamonu bölgesi Bartın'da meydana gelen taşkınlar için her yıl 1.636.434.000 TL'lik harcama yapmaktadır. Arıt kolunda konut, işyeri, köy yolu, karayolu, köprü ve menfezlerde toplam 2.692.400.000 TL'lik zarar oluşmuştur.

Kozcağız kolunda 5.792.842.000 TL'lik, Gökırmak kolunda 4.064.800.000 TL'lik hasar oluşmuştur (DSİ, 1998: 8-6).

Trafiğin Aksamasından Doğan Zararlar: Şehir içi ulaşım büyük ölçekte aksamıştır. Bartın ilinin çevresiyle ulaşımı belirli bir süre kesilmiştir. Kozcağız ve Kumluca çıkışındaki köprü çökmüştür. Bartın çıkışındaki köprübaşı selden zarar görmüştür. Hasankadı-Demirciler köprüsü yıkılmıştır (DSİ, 1998: 8-7).

İnsan Kayıpları: 1991 taşkınında 4 kişi yaşamını yitirmiştir (DSİ, 1998: 8-7).

Hayvan Kayıpları: Resmi bir bilgi mevcut değildir (DSİ, 1998: 8-7).

Arazi Zararları: Tarım toprağı sürüklenerek kaybolmuştur. Sel sularının çekilmesiyle mil, çakıl ve molozlar temizlenemeyecek şekilde birikmiştir (DSİ, 1998: 8-7).

Tarımsal Zararlar: 1982 taşkını 1 Nisan günü yaşandığından normal ekim yapılmıştır. Zarar, taşkın anında tarlada bulunan ürünlerde meydana gelmiştir. 1982 yılında yaşanan taşkında Arıt, Kozcağız, Gökırmak kollarında sabit tesisler ve hububat mevcuttu. Arıt kolunda %49 olan hububatın %20'si, %3 olan kavağın % 0.5'i, % 8 olan meyvenin % 0.5'i yok olmuştur. Kozcağız ve Gökırmak kollarında da aynı üretim çeşitlerinde zarar yaşanmıştır. Arıt kolunda %47, Kozcağız kolunda %55, Gökırmak kolunda %55 ekili olmayan alan bulunmaktaydı. Bu alanların bir kısmında taşkından sonra üretim yapılırken diğer kısmı taşkından ötürü ekilemez duruma geldiğinden üretim yapılamamıştır. 1991 taşkını tüm ürünler tarlada iken yaşandığından zarar daha büyük olmuştur. 1982 ve 1991'de yaşanan taşkına bakıldığında tarladaki çiftçide taşkın korkusu nedeniyle üretim çeşitliliği azalmış, taşkından fazla etkilenmeyen buğday ve mısır üretimine yönelim artmıştır (DSİ, 1998: 8-7).

Tablo 18: Bartın Taşkın Zararları Bilançosu (1992 Yılı Fiyatları İle)

Taşkın zararları		1982 Taşkını		1991 Taşkını	
		Net gelir(TL)	**Milli Zir.geliri(TL)**	**Net gelir(TL)**	**Milli Zir.geliri(TL)**
Bartın	Tarımsal Zararlar	-	-	-	-
	Tarım Dışı Zararlar	1.625.242.000	1.625.242.000	23.952.982.000	23.952.982.000
	Arazi Zararları	-	-	-	-
	Toplam	1.625.242.000	1.625.242.000	23.952.982.000	23.952.982.000
Arıt	Tarımsal Zararlar	460.493.790	1.076.347.632	1.219.037.700	2.769.911.180
	Tarım Dışı Zararlar	-	-	2.692.400.000	2.692.400.000
	Arazi Zararları	-	-	78.800.000	78.800.000
	Toplam	460.493.790	1.076.347.632	3.990.237.700	5.541.11.180
Kozcağız	Tarımsal Zararlar	892.352.781	2.012.848.243	2.851.215.426	7.458.110.964
	Tarım Dışı Zararlar	-	-	5.792.842.000	5.792.842.000
	Arazi Zararları	21.700.000	21.700.000	164.920.000	164.920.000
	Toplam	914.052.781	2.034.548.243	8.808.977.426	13.415.872.964
Gökırmak	Tarımsal Zararlar	639.888.840	1.503.127.080	2.106.403.925	4.808.838.100
	Tarım Dışı Zararlar	341.737.250	341.737.250	4.064.800.000	4.064.800.000
	Arazi Zararları	41.220.000	41.220.000	398.460.000	398.460.000
	Toplam	1.022.846.090	1.886.084.330	6.569.663.925	9.272.098.100

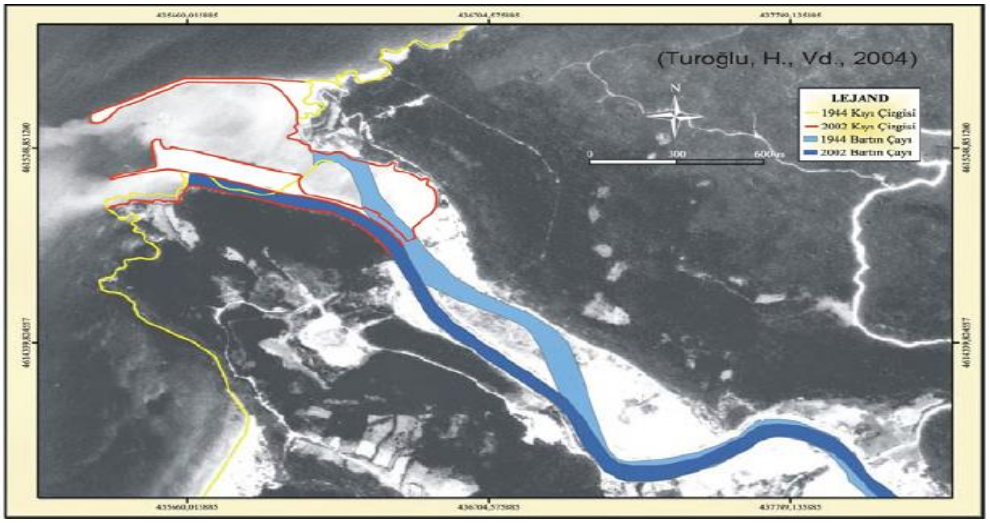
Kaynak: DSİ, Bartın Projesi Revize Master Plan Raporu, Kastamonu, 1998. s.8-8.

1.4.2. Bartın Havzasında Yaşanan Sel ve Taşkınlardan Korunma Tedbirleri

Bartın Irmağı'nın yapısı büyük taşkın debilerini, yatağından güvenle geçirmeye uygun değildir. Bu durum deniz çıkışından Bartın'a kadar yapılan su yüzü hesaplarıyla doğrulanmıştır (DSİ, 1998: 8-11). Şehir merkezinde özellikle Kozcağız Çayı üzerine inşa edilen köprüler büyük taşkın debilerini geçirecek nitelikte değildir. Akarsu yatağına yapılan müdahaleler (toprak, belediye çöpü ve moloz dökülmesi) neticesinde bazı alanlarda yatak daralttırılarak, kapasite azaltılmıştır. Bartın Irmağı ve kollarında akarsu ve taşkın yatakları bilinçsizce, akışı engelleyecek biçimde ağaçlandırılmıştır. Bartın Irmağı'nda uzun zamandır yatak temizleme çalışmaları yapılmamıştır. Bartın'da taşkını önlemek için alınacak tedbirler şöyledir (DSİ, 1998: 8-12):

- Bartın Irmağı'nın mevcut ana yatağı, ırmağın hidrolojisi dikkate alınarak ıslah edilmelidir.
- Yapılan müdahalelerle daraltılmış olan akarsu yatağı temizlenerek doğal haline getirilmelidir. Toprak, çöp, moloz dökümü yasaklanmalıdır.
- Akarsu yatağında oluşan sürüntü malzemeleri temizlenmelidir.
- Akarsu yatağı içinde var olan ağaçlandırılma kaldırılmalı ve tekrardan ağaç dikimine izin verilmemelidir.
- Akarsu taşkın yatağı içinde yer alan yerleşim bölgeleri seddelerle koruma altına alınmalıdır.
- Bartın Irmağı ve kolları üzerine inşa edilen köprüler gözden geçirilerek, taşkın debilerini güvenle geçirecek hale getirilmelidir.
- Kozcağız Çayı kenarında toprak alımları yasaklanmalıdır.
- Üst havzalarda orman kesim ve tıraşlanmaların bilinçsizce yapılmasının önüne geçilmelidir.
- Uzun vadede Bartın Irmağı ve kolları, suyolu özelliği dikkate alınarak büyük taşkın debilerini güvenle geçirecek şekilde yeniden düzenlenmelidir.
- Sel ve taşkına neden olacak su kütlelerinin şehir merkezinde toplanmasını engellenmelidir (Turoğlu, 2005: 109).
- Su kütlesinin akışını engelleyecek şekilde ırmak yatak özelliklerinde düzenlemeler yaparken dikkatli olunmalıdır (Turoğlu, 2005: 109).

- Su kütlelerinin Karadeniz'e deşarjında sahanın özelliklerinin dikkate alınmalıdır (Turoğlu, 2005: 109).
- Havzanın arazi potansiyeline uygun arazi kullanımları yapılmalıdır (Turoğlu, 2005: 109).
- Erken uyarı sistemleri, acil durum planlamasının yapılması, halka sel ve taşkın amaçlı eğitimler verilmelidir (Turoğlu, 2005: 109).
- Irmak havzasında toprak ve bitki örtüsünün tahribine neden olan insan faaliyetleri kontrol altına alınmalıdır (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: iv).
- Mühendislik projeleri ile ırmağın akışını kısıtlayıcı yapılar inşa edilmemelidir. Bu kapsamda dikkat çeken en önemli proje Bartın Limanı'dır. Irmağın Karadeniz'e döküldüğü Boğaz mevkiinde yatak özellikleri değiştirilmesi, liman ağzının sağanak yağışlarla birlikte su fazlasına neden olan en şiddetli rüzgâr yönüne (güneybatı) çevrilmesi, kıyı akıntı sisteminin (güneybatıdan kuzeydoğu yönüne) dikkate alınmaması, Bartın'da sıklıkla ve şiddeti büyük sel ve taşkınların yaşanmasına neden olmaktadır. 1998 yılında yaşanan sel felaketinde suyun, limanda yer alan yol ve yapıları yıkıp 1960 tarihinde liman inşaatından önceki doğal akış imkânını bulduktan sonra gerçekleştiği görülmüştür (Çelikoğlu, 2016: 50) (Turoğlu, 2005: 108).

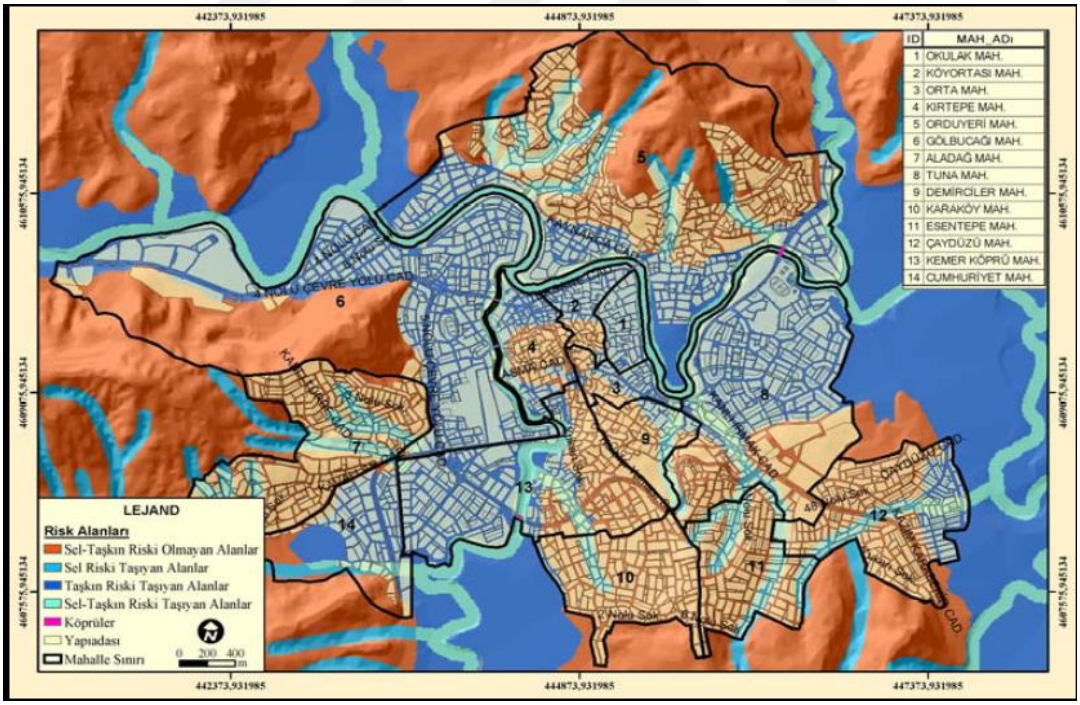


Şekil 14: Liman Boğaz Mevkiinde 1944 ve 2003 Yıllarına Ait Irmağın Yatak Özellikleri

Kaynak: Hüseyin Turoğlu, Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlara Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri. Türkiye Kuvaterner Sempozyumu-V, İstanbul, 2005. s.108.

- Şehir merkezinde altyapı drenaj sistemleri geliştirilmelidir. Açık ve kapalı yağmur suyu drenaj sistemlerinin geliştirilmesi ve bu sistemlerin Bartın Irmağı'na değil, Karadeniz'e veya risk unsurunun olmadığı başka ortamlara deşarjı sağlanmalıdır. Irmağa ve kollarına yapılan deşarjlar su kütlesinin büyümesine neden olarak afet riskinin şiddetini arttırmaktadır. İlgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından su akışını düzenleyecek ıslah çalışmaları yapılmalıdır. Irmak yatağını daraltan yapılar yapılmamalıdır. Irmak yataklarından kaçak olarak alınan kumlar neticesinde çukurlar oluşmaktadır. Oluşan çukurlar ırmağın akış dengesini bozmaktadır. Oyulmalar, yolların ve yapıların tahribine neden olmaktadır (Çelikoğlu, 2016: 51) (Turoğlu, 2005: 109).

- Bartın şehir imar planında, alanların 8.298.225.02 m²'si (% 50,98) sel ve taşkın riski altındadır. Sadece taşkın riski altındaki alanlar ise 6.843.667.54 m²'lik (% 42,05) alanı kapsamaktadır. Bartın imar ve uygulama planlarının revize edilmesi gerekmektedir. (Çelikoğlu, 2016: 52).



Şekil 15: Bartın Şehir Merkezi, Mahalleler, Yapı Adaları Sel ve Taşkın Risk Alanları

Kaynak: Hüseyin Turoğlu, Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlara Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri. Türkiye Kuvaterner Sempozyumu-V, İstanbul, 2005. s.106.

Tablo 19: Bartın Şehir Merkezindeki Mahallelerin İlgili Afet Türlerine Ait Risk Alanları

Mahalle adı	Sel risk alanı (m²)	Taşkın risk alanı (m²)	Sel ve taşkın riskli alanı (m²)	Sel ve taşkın risksiz alan (m²)	Toplam Mah. alanı (m²)
Okulak	-	166971.23	12643.70	176.18	17979.11
Köyortası	-	146459.95	8379.38	53384.80	208224.13
Orta Mah.	-	104005.34	13059.30	72236.38	189301.02
Kırtepe	-	179435.66	60525.61	173521.19	413482.46
Orduyeri	516776.83	950397.98	239751.43	2245997.63	3952923.88
Gölbucağı	5803.39	1932221.77	146773.95	1286573.83	3371372.95
Aladağ	330045.63	24.76	-	890507.56	1220577.95
Tuna	81618.82	1084104.21	133074.42	590163.91	1888961.36
Demirciler	40106.33	49828.76	18495.56	216370.15	324800.81
Karaköy	47878.48	21160.96	848.12	691453.05	761340.61
Esentepe	219942.68	-	-	462316.91	682259.59
Çaydüzü	106253.02	179314.58	36334.42	657034.75	978936.76
Cumhuriyet	97424.36	406614.72	39086.90	189588.49	732714.47
Kemekköprü	8737.94	739775.42	174379.38	448579.83	1371472.57
Toplam risk alanları (m²)	1454587.484	5960315.361	883352.1767	7977904.66	16276160

Kaynak: Hüseyin Turoğlu, Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlara Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri. Türkiye Kuvaterner Sempozyumu-V, İstanbul, 2005. s.106.

Bartın şehir merkezinde ve ilçelerinde büyük hasara neden olan sıklığı ve şiddeti değişiklik gösteren seller yaşanmaktadır. Yaşanan doğal afetler, bölge ve ülke ekonomisi açısından kayıplara neden olmaktadır (Turoğlu, 2005: 104). Aşırı yağışlar tehlikenin devam ettiğine işaret etmektedir (Ek 15). Yapılan araştırmalar Bartın çevresinin sel riski açısından bilimsel anlamda çalışılmadığını göstermektedir. Öncelikle bölgenin meteorolojik bilgileri alınarak alacağı maksimum yağış hesaplanmalı ve sel riski haritaları düzenlenmelidir (Bartın İl Özel İdaresi, 2009: 8-11).

Bartın Irmağı ve kolları sağanak yağışların etkisiyle aniden yataklarından taşıp sele neden olmaktadır. Bu nedenle Gökırmak (Kocaçay) üzerine Kirazlıköprü (Ek 19) Barajı, Kocanaz Çayı üzerine de Kışla Sel Kapanı ve Kozcağız Barajı (Ek 20) yapılmıştır (Çelikoğlu, 2016: 49).

2. BARTIN IRMAĞI'NIN MEVCUT SORUNLARI VE ÖNERİLEN PROJELER

Deniz ve ırmak taşımacılığı sayesinde Bartın civar illerle köprü görevi görmüştür. Daha önceki bölümde açıklandığı üzere Bartın'da ırmak güzergâhı 1906 yılına kadar gemilerin şehrin içine kadar girmesini sağlamıştır. Ancak Bartın Boğazı'nın sıklıkla kum, çamur vb. malzemelerle dolması gemilerin zamanla ırmak güzergâhından şehrin içine kadar girmesini engellemiştir. Irmağın kirlenmesiyle beraber demiryolunun Zonguldak'a gelmesi Bartın'ın iktisadi işlevini yitirmesine neden olmuştur. Böylece Karabük, Zonguldak maden ve sanayi kenti olmuştur. Bartın'da ise merkez ilçe yerine insanlar tarafından daha çok bilinen ve tercih edilen Amasra ilçesi eğlence ve tatil merkezi olmuştur (Ballı, 2015: 17-18).

Bartın kenti içinde barındırdığı turizm potansiyeli ile dikkate alınması gereken bir ilimizdir. Bölgenin en büyük fırsatı olan Bartın Irmağı, rekreasyonel imkânlar için değerlendirilmelidir (Karakaş vd., 2015: 257).

Bartın ilinde üç adet akarsu bulunmaktadır. Bunlar; Bartın, Arıt ve Kozcağız Çayları'dır. Bartın ve Arıt Çayları'nın 150 ha, Kozcağız Çayı'nın 50 ha ve diğer yan derelerin 10 ha su yüzeyleri bulunmaktadır (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 11) Karadeniz'le birleşen Bartın Irmağı ilin en önemli akarsuyudur. Kozcağız ve Ulus Çayı, Bartın Irmağı'nı oluşturmaktadır. Arıt Çayı doğu-batı yönlü akarak Bartın Irmağı'yla birleşmektedir. Günye Deresi ve Kocanaz Deresi ise birleşerek Kozcağız Çayı'nı oluşturmaktadır. Bu ırmakların çevresinde bulunan yerleşimlerin atık suları doğrudan ırmağa karışmaktadır. Katı atıkların ırmak çevresine depolanması ile taşkın zamanlarında söz konusu atıklar ırmağa karışarak denize ulaşmaktadır (Bartın Valiliği, 2008: 276). Yerleşim yerlerindeki tüm atıklar ya doğrudan atık su taşıma sistemleri ya da akarsular aracılığı ile denize deşarj edilmektedir (Bartın Valiliği, 2008: 278).

Tablo 20: Bartın İli Akarsuları

Akarsu İsmi	Toplam Uzunluğu (km)	İl Sınırları İçindeki Uzunluğu (km)	Debisi (m^3/sn)	Kolu Olduğu Akarsu	Kullanım Amacı
Bartın Irmağı	11.50	11.50	40.14	Bartın Irmağı	-
Bartın Çayı	6.00	6.00	25.55	Bartın Irmağı	-
Kozcağız Çayı	47.50	47.50	5.41	Bartın Irmağı	-
Arıt Çayı	35.00	35.00	4.33	Bartın Çayı	-
Gökırmak Çayı	154.00	34.00	16.50	Bartın Çayı	-
Ulus Çayı	42.50	35.00	16.50	Gökırmak	-
Ova Çayı	40.00	10.00	16.17	Gökırmak	-

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.11.

Bartın Irmağı'nın turizm açısından gelişmesini engelleyen diğer faktör ise sel riskidir. Irmakla ilgili yapılacak projeler şehir merkezinden denize kadar uzanan tüm vadi göz önüne alınarak gerçekleştirilmelidir. Lokal çalışmalar koordinasyonsuz bir kentleşme ve çevreye yol açacaktır. En önemlisi ise bir bütün halinde kent imajına olumlu katkıda bulunacak ırmak; önemsiz bir parça halinde, gelişemeden olduğu gibi kalacaktır (Alkan, 2015: 232). Yıldız ve Çekiç'in kullandığı gibi "Bartın'da turizmin gelişmesi mi Bartın'ı geliştirir?" yoksa "Bartın'ın gelişmesi mi turizmi geliştirir?" sorusunun ayrımı net yapılmalıdır (Yıldız ve Çekiç, 2015: 284).

Bartın Valiliği ve İl Kültür Turizm Müdürlüğü koordinatörlüğünde 2012-2016 yılları arasında Bartın ili turizm planı hazırlanırken anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çalışmasında Bartın ilinin güçlü yanları sorusuna verilen yanıtlarda Bartın Irmağı yer almaktadır. Bartın ilinin zayıf yanları sorusuna altyapı eksikliği ve kirlilik daha sonrasında tanıtım eksikliği cevapları verilmiştir. "Bartın ili için fırsat olarak gördüğünüz ya da duyduğunuz bir proje var mı?" sorusuna verilen yanıtlar içerisinde Bartın Irmağı Projesi yer almaktadır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 14). Belediye tarafından web sitesinde iki ay yayınlanan anket çalışmasında halktan gelen öneri ve beklentiler içerisinde ilk sırada Bartın Irmağı'nın turizme kazandırılması yer almaktadır (Bartın Belediyesi 2010-2014 Stratejik Planı: 40).

Bartın Irmağı'nın kirlenmesinde rolü olan unsurlar ve kent için önerilen projelere aşağıda değinilmiştir.

2.1. Bartın Irmağı'nın Kirlilik Sorunları

Bartın Irmağı'nın kirlenmesinde etkili olan faktörler; evsel, katı ve sıvı atıklar, kanalizasyon atıkları, sanayi tesislerinden kaynaklı endüstriyel kirleticiler ve tarım kaynaklı kirleticilerle beraber ırmakta belirli zaman dilimlerinde yaşanan balık ölümleri diğer sorunlar başlıkları altında incelenmiştir.

2.2.1. Evsel, Katı ve Sıvı Atıklar

Kent içindeki her türlü atık ve artıklar doğrudan atıksu taşıma sistemleri veya ırmaklar aracılığıyla denize akıtılmaktadır. Bartın Irmağı ve kolları Karadeniz'e çok fazla katı atık taşımaktadır. Bu taşımalarla deniz suyunun kalite sınıfı düşmektedir (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 13). Bartın Irmağı ve kolları üzerinde kurulu tüm yerleşimlerden atılan evsel nitelikli katı ve sıvı atıklar ırmak vasıtası ile denize ulaşmaktadır. Islah edilmeyen, taşkınlara neden olan ırmak, kirlilikle beraber Karadeniz'e katı madde ve teressubat taşımaktadır. Aşırı yağışlardan sonra Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e taşıdığı atıklar, sahillerde kıyı ve deniz kirliliğine sebep olmaktadır. Akarsuların denizle birleştiği sahillerde çöpler günlerce kıyı ve deniz kirliliğine sebebiyet vermektedir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 64- 65).



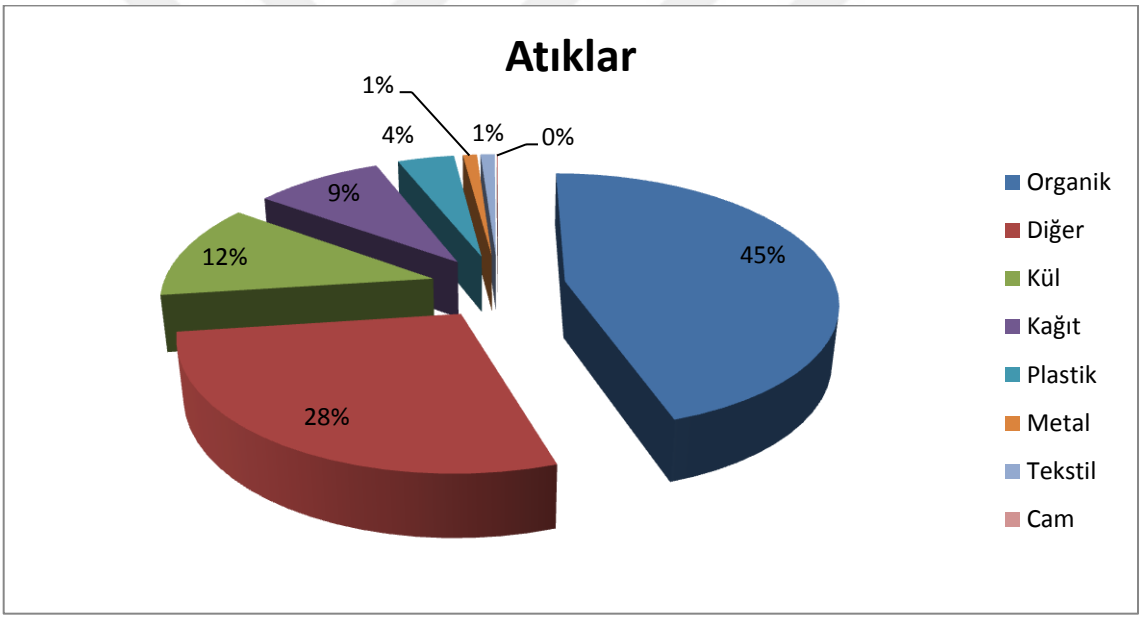
Şekil 16: Bartın Irmağı'nın Kollarına Atılan Atıklar

Kaynak: URL- 34, 2018.

Yerleşim yerlerinin bazılarında katı atıkların akarsulara direk atılmadığı ama akarsu yatağına yakın yerlerde depolandığı ve sel, taşkın anında atıkların ve atıklardan kaynaklı sızıntı suların depolandığı yerden akarsuya karıştığı bilinmektedir (Bartın Valiliği, 2008: 281-282).

Bartın'da toplanan atıklar belediye çöplüklerinde yakılmaktadır. Yakılma işlemi sırasında ilkel yöntemler kullanılmaktadır. Atıkların geri dönüşümü için herhangi bir çalışma yapılmamaktadır (Ek 63). İl merkezinde yılda 1600 ton katı atık üretildiği bilinmektedir. Yerleşim birimlerinden çıkan katı atıkların akarsulara rastgele atılarak denize ulaştığı tespitler arasında yer almaktadır (Bartın Valiliği, 2008: 281).

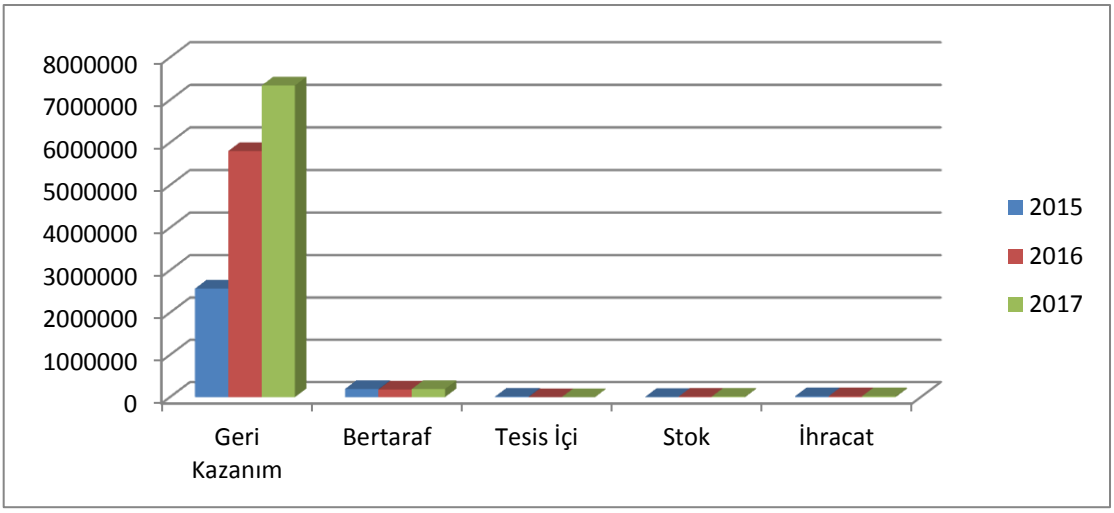
İldeki katı atıklar vahşi depolama yöntemi[41] ile Gürgenpınarı Mevkiinde depolanmaktadır (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 33).



Şekil 17: Bartın İli Katı Atık Kompozisyonu

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.40.

[41] Katı atıkların belirlenen boş alanlara rastgele dökülerek yeraltı ve yerüstü su kirliliği, toprak kirliliği, patlama ve yangın tehlikesi başta olmak üzere görüntü kirliliği, toz ve kötü koku yayılması gibi birçok çevresel sorunlara yol açan yöntem olarak tanımlanmaktadır.



Şekil 18: Bartın İli Tehlikeli Atık Yönetimi

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.44.

Evsel kanalizasyon atıkları ve sanayi tesislerinin sıvı atıkları akarsu, toprak, deniz, hava, bitki, hayvan, insan sağlığını olumsuz etkilemektedir (Ek 17). Atıklar alıcı ortama bırakılmadan önce arıtılmış olmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 283).

Kentsel, endüstriyel atık sular gibi su kaynaklarının tekrar kullanılabilmesi tekniklerinin uygulanması ve evlerde suyun tekrar kullanımında basit arıtma yöntemlerinin uygulanması için pilot örnek projelerin yapımı ve uygulanması gerekmektedir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 63).

Tablo 21: Bartın İli 2017 Yılı Ambalaj ve Ambalaj Atıkları İstatistik Sonuçları

Ambalaj Cinsi	Üretilen Ambalaj Miktarı (kg)	Piyasaya Sürülen Ambalaj Miktarı (kg)	Geri Kazanım Oranları (%)	Geri Kazanılması Gereken Miktar (kg)	Geri Kazanılan Miktar (kg)	Gerçekleşen Geri Kazanım Oranı (%)
Plastik	3.153	422.701	-	-	-	-
Metal	0	41.370	-	-	-	-
Kompozit	0	49.031	-	-	-	-
Kağıt Karton	0	1.254.841	-	-	-	-
Cam	0	15.137	-	-	-	-
Ahşap	737.957	465.365	-	-	-	-

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.43.

Çöplerin akarsu yataklarına depolanması en kısa sürede çözülmelidir. Çöpler için düzenli depolanmaya geçilmeli, çöp değerlendirme tesisleri kurulmalıdır. Yerel yönetimlerin çözemediği katı atıklar için yerel yönetim birlikleri oluşturulabilir. Beş ayrı belediye için beş ayrı depolama alanı ayırmak yerine beş belediye için iki veya üç depolama alanı belirlenerek belediyelerin katılımı ile bir belediyeler birliği oluşturulmalı ve atıklarla mücadele edilmelidir. Sanayi kuruluşlarının ve katı atık depolama alanlarının yer seçiminde su kaynaklarına uzaklığı özellikle dikkate alınmalıdır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 73).

Katı Atık Bertaraf Tesisinin yapımının tamamlanması ile il merkezi ve ilçelerindeki evsel katı atıklar ve evsel nitelikli endüstriyel katı atıklar bertaraf edilecek, kâğıt, karton, plastik, cam gibi ambalaj atıklar ayrıştırılarak ekonomiye kazandırılacaktır (URL- 17, 2019).

2.2.2. Kanalizasyon Atıkları

Bartın ilinde dört ilçe ve dört belde mevcuttur. Bunların büyük bir kısmının kanalizasyon sistemi kısmen tamamlanmıştır. İlde, merkez belediyeye ait atıksu arıtma tesisi ve ilçesi İnkumu'nda ise derin deniz deşarjı bulunmaktadır (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 24). Merkez kanalizasyon atıksu arıtma tesisi ve yağmur suyu şebekesinin deşarj noktası Bartın Irmağı'dır (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 27).

Bakteriyolojik Kontrol Raporu'nda Bartın Irmağı'nda coli bakteri miktarı yüksek olarak saptanmıştır. Bunun nedenleri, şehir merkezlerine ait kanalizasyon sularının direkt ırmağa verilmesi ve kırsal alanlarda hayvan dışkı ve artıklarının yağmur sularıyla oluşan yüzey akış sularıyla birlikte ırmağa ulaşmasıdır. Kırsal alanlarda kanalizasyon suları arazide açılan çukurlara verilmektedir. Irmak etrafında toplu halde bulunan Hasankadı, Kumluca, Kozcağız beldeleri ve Bartın ili yerleşimlerinde ise kanalizasyon suları hiçbir arıtma işlemine tabi tutulmaksızın doğrudan ırmağa verilmektedir (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 22).

Evsel ve sanayi atıklarının deşarjının denize veya ırmağa yapılması kirlilik sebeplerindendir. Yerleşim yerleri ve sanayi kuruluşlarının evsel, katı, sıvı ve kanalizasyon

atıkları 2017 yılına kadar ırmağa karışmaktaydı. Dallıca'da %85 Avrupa Birliği hibesi, %9 Bartın Belediyesi bütçesi ve % 6'sı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hibesiyle Bartın Atıksu Arıtma Tesisi'nin yapımı tamamlanmıştır. 24 Şubat 2017'de Bartın Atıksu Arıtma Tesisi ve İnkumu Derin Deniz Deşarjı tesisi açılmıştır. Günde 1.000 ton kanalizasyonun aktığı Bartın Irmağı'nın bir yıl sonrasında temizleneceği öngörülmüştür (URL- 15, 2017) (URL- 16, 2019).

2.2.3. Endüstriyel Kirleticiler

Bartın'da sanayi kuruluşları nicelik bakımından az olsa da kirletici özellikleri yüksek fabrikalar geri teknoloji ile işletildiğinden endüstriyel kirlenmeden kaynaklı çevre sorunları yaşanmaktadır (URL- 32, 2018) (URL- 34, 2018). Endüstriyel katı atıkların arıtılmadan alıcı ortama aktarılması, işletmelerde atık su arıtma tesislerinin kurulmamış olması veya kurulu olanlarda da randımansız arıtma yapılması sonucunda toprak, deniz ve su kirliliği artmaktadır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 64- 65).



Şekil 19: Bartın Irmağı'na Fabrikalardan Bırakılan Atıklar

Kaynak: URL- 32, 2018.

Bartın ilinde bir adet OSB mevcuttur. Bartın OSB'de 30 adet değişik boyutlarda sanayi parseli bulunmaktadır. Faaliyet sahası 30 olan parsel üzerinde 27 firma çalışmaktadır (Bartın Belediyesi, 2014: 84). OSB'ye ait atıksu arıtma tesisi inşaatı 2014'de tamamlanmıştır. OSB'den deşarj edilecek atıksu miktarı 1700 m^3/gün olarak belirlenmiştir. Bartın merkez 1. OSB'nin atıksu arıtma tesisinin deşarj yeri Gökırmak' tır (Bartın Çevre

ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 23-24). OSB'de faaliyet gösteren dört adet işletmenin atıksu arıtma tesisi bulunmaktadır (Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2018: 31).

Tablo 22: Bartın İli 2017 Yılı OSB'lerde Atıksu Arıtma Tesislerinin Durumu

OSB Adı	Mevcut Durumu	Kapasitesi (ton/gün)	AAT Türü	AAT Çamuru Miktarı (ton/gün)	Deşarj Ortamı	Deşarj Koordinatları
Bartın Merkez 1. OSB Müdürlüğü	Faaliyette	1920 m^3/ gün	Evsel ve Endüstriyel	4.2	Gökırmak	Y:451738.88 X:4603853.17

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, s.31, Bartın, 2018.

Tablo 23: Bartın İli 2017 Yılı Münferit Sanayi Tesislerine Ait Atıksu Arıtma Tesislerinin Durumu

Tesisin Adı	Mevcut Durumu	Kapasitesi (ton/gün)	AAT Türü	AAT Çamur Miktarı	Deşarj Ortamı	Deşarj Koordinatları
Feridun Çavuşoğlu Yeşilova Süt Ürünleri İmalat Tesisi	Faaliyette	20	Kimyasal, Biyolojik (Kesikli AÇ)	-	Bartın Belediyesi Atıksu Altyapı Sistemi	41°35'90''N 32°19'25.27''E
Rimaks Tekstil Ürünleri San. Tic. A.Ş.	Faaliyette	912	Kimyasal	-	Kozcağız Deresi	41°34'10.6''N 32°19'56''E
Rimaks Tekstil Ürünleri San. Tic. A.Ş.	Faaliyette	105	Biyolojik		Kocanaz Çayı	41°34'9.59''N 32°19'47.11''E
Bartın Mezbahane ve Soğuk Hava Müdürlüğü	Faaliyette	25	Fiziksel, Biyolojik	-	Bartın Çayı	41°38'24.6''N 32°17'40.1''E
Nesli Üçel Süt Ürünleri	Faaliyette	30	Kimyasal, Biyolojik	-	Kozcağız Deresi	41°34'22.3''N 32°19'54.5''E
Bartın Çimento San. Tic. A.Ş	Faaliyette	60	Fiziksel, Biyolojik	-	Bartın Çayı	41°38'23.2''N 32°18'36''E

Tablo 23: (devam ediyor)

Türkili Konservecilik San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	25	Biyolojik	-	Bartın Çayı	41˚33’34.2’’N 32˚18’16.4’’E
Bartın Organize Sanayi Bölgesi	Faaliyette	1.700	U.H.A.Ç.	2.8	Bartın Çayı	41˚34’0.19’’N 32˚25’15.52’’E
Bartın Seramik San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	40	Fiziksel, Kimyasal	-	Bartın Çayı	41˚34’51.19’’N 32˚17’40.80’’E
Bartın Seramik San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	40	Biyolojik		Bartın Çayı	41˚34’50.26’’N 32˚17’36.49’’E
Akasya Ayakkabı San ve Dış Tic. Ltd Şti.	Faaliyette	22.5	Biyolojik		Kuru Dere	41˚33’31.02’’N 32˚19’4.74’’E
Işıklar İnşaat Malzemeleri Sanayi ve Ticaret A.Ş	Faaliyette	100	Fiziksel Biyolojik		Bartın Çayı	41˚34’54.7’’N 32˚20’2.75’’E
Hattat Enerji ve Maden Ticaret A.Ş. (1 No’lu Kuyu)	Faaliyette	200	Biyolojik		Çapak Deresi	41˚43’27.21’’N 32˚21’5.21’’E
Bartın Üniversitesi Rektörlüğü	Faaliyette	200	Biyolojik		Ana Deresi	41˚32’20.22’’N 32˚17’52.85’’E
Bartın Atılım Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi Başkanlığı	Faaliyette	100	Fiziksel Biyolojik		Kozcağız Deresi	41˚32’50.12’’N 32˚19’15.92’’E
Tüsa Denim San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	620	Kimyasal Biyolojik		OSB Atıksu Altyapı Sistemi	41˚33’3.34’’N 32˚25’22.11’’E

Tablo 23: (devam ediyor)

Türkova Süt Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti.	Faaliyette	44	Kimyasal Biyolojik		OSB Atıksu Altyapı Sistemi	41˚32’49.00’’N 32˚25’40.19’’E
Pinaldi Tekstil Konfeksiyon San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	9	Biyolojik		OSB Atıksu Altyapı Sistemi	41˚33’12.06’’N 32˚25’16.64’’E
Teklas Kauçuk San. ve Tic. A.Ş.	Faaliyette	233	Biyolojik		OSB Atıksu Altyapı Sistemi	41˚34’26.8’’N 32˚25’03.90’’E
İl Özel İdaresi Tarımsal Hizmetler Müdürlüğü Çakraz Atıksu Ön Arıtma Tesisi ve Derin Deniz Deşarjı	İnşaatı Tamamlanmış Olup Devreye Alınma Aşamasında Faaliyette	1.590	Fiziksel		Karadeniz	41˚46’24.29’’N 32˚29’1.83’’E
Bartın İli Dallıca Mevkii AAT	Faaliyette	12.439	Fiziksel-Biyolojik		Bartın Çayı	41˚38’41.4’’N 32˚19’37.1’’E
Bartın İli İnkum Derin Deniz Deşarjı	Faaliyette	2.283	Fiziksel-DDD		Karadeniz	41˚40’28.1’’N 32˚13’39.4’’E
İl Özel İdaresi Arıt Atıksu Arıtma Tesisi	Faaliyette	255	Fiziksel		Arıt Çayı	Veri elde edilememiştir

Kaynak**:** Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.31-32.

Kent ve köylerde, sanayi tesislerinin büyük çoğunluğunda arıtma sistemi mevcut değildir. Arıtma sistemi kurulu olanların bir kısmı da sistemi gerektiği gibi kullanmamaktadır. İlde atık yağ üreten 80-90 arasında küçük ölçekli sanayi kuruluşu bulunmaktadır. Bu küçük ölçekli sanayi kuruluşlarını, yeni sanayi sitesindeki işyerleri ve yağ değişimi yapan benzin istasyonları oluşturmaktadır. İlde ortalama 180 ton/yıl atık yağ oluşmaktadır. Sözü edilen atıklar, depolama (inşaatta kalıp işlerinde kullanılması) ve yakma biçiminde ortadan kaldırılmaktadır. Atık yağ üretimi yapılan bu işyerleri, valilikçe

oluşturulan komisyon vasıtasıyla denetlenmektedir. İl sınırlarında ikisi belediyeye ikisi özel sektöre ait toplamda dört adet mezbaha mevcuttur (Ek 14). Mezbahalar, katı ve sıvı atıklarını fosseptiklerde biriktirmektedirler. Belirli zaman dilimlerinde vidanjörle çekilen bu atıklar Bartın Belediyesi ait katı atık tesisine götürülmektedir. İnkumu tatil merkezinde kanalizasyon sistemi kurulmadan önce fosseptiklerde biriken evsel sıvı atıklar vidanjörler aracılığıyla alınıp Bartın Belediyesi'ne ait katı atık tesisine boşaltılmaktaydı (Bartın Valiliği, 2008: 283).

Tablo 24: Bartın İli 2017 Yılı İçin Atık Bitkisel Yağlarla İlgili Veriler

Bitkisel Atık Yağ Ara Depolama Lisansı Verilen Tesis		**Toplanan Bitkisel Atık Yağ Miktarı (ton)**		**Lisans Alan Geri Kazanım Tesisi**	
Sayısı	**Kapasitesi (ton)**	**Kullanılmış Kızartmalık Yağ**	**Kullanım Ömrü Dolmuş Yağlar**	**Sayısı**	**Kapasitesi (ton/yıl)**
-	-	17,415	0,13	-	-

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.60.

Tablo 25: Bartın İli Yıllar İtibariyle Toplanan Atık Pil Miktarı (Kg)

2013	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
300	780	245	636	1.045

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.59.

Tablo 26: Bartın İli Yıllar İtibariyle Toplanan Atık Akü Miktarı (Kg)

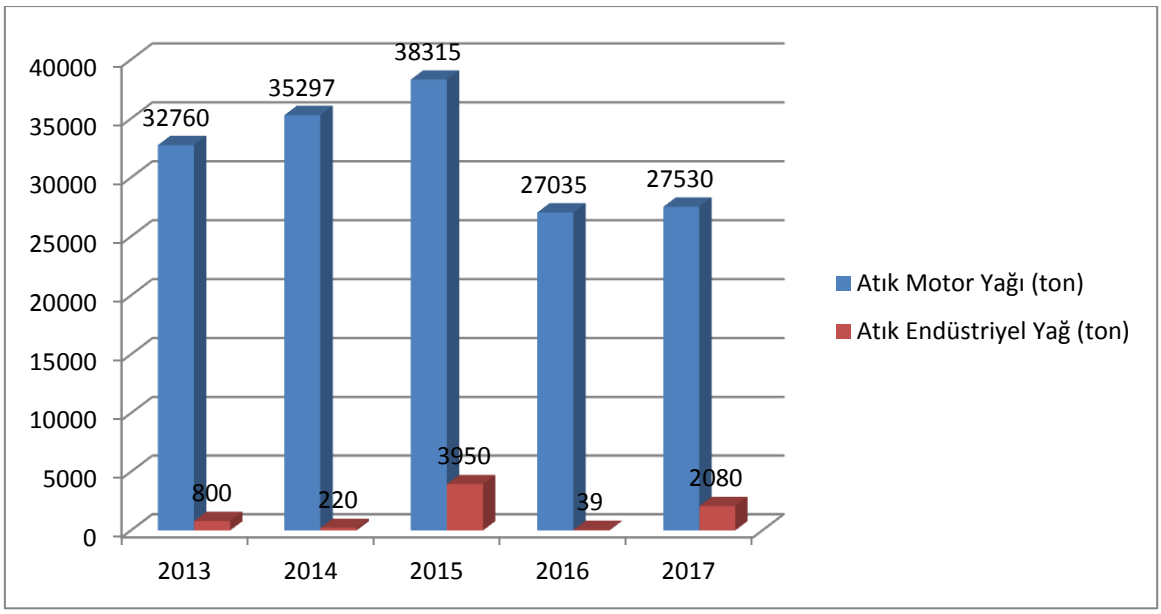
2013	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
110.640,00	50.600,00	17.150,00	0,00	0,00

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.59.

Tablo 27: Bartın İli 2017 Yılı İçin Atık Madeni Yağ Geri Kazanım ve Bertaraf Miktarı

Geri Kazanım (ton)	Nihai Bertaraf (ton)	İhracat (ton)	Stok (ton)	Atık Minimizasyonu (Tesis İçi) (ton)
-	-	35,195	-	-

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.58.



Şekil 20: Bartın İli Madeni Yağ Toplama Miktarı

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.58.

Tablo 28: Bartın İli Yıllara Göre Tıbbi Atık Miktarı

	2013	2014	2015	2016	2017
Tıbbi Atık Miktarı (ton)	93	167	196	182	199

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.66.

Tablo 29: Bartın İl Sınırları İçinde 2017 Yılında Oluşan Tıbbi Atık Miktarı

İl/İlçe Belediyesinin Adı	Tıbbi Atık Yönetim Planı		Tıbbi Atıkların Taşınması		Toplanan Tıbbi Atık Miktarı	Bertaraf Yöntemi		Bertaraf Tesisi Sterilizasyon/ Yakma		
	Var	Yok	Özel	Kamu	Ton/yıl	Yakma	Sterilizasyon	Belediyenin	Yetkili Firmanın	Tesisin Bulunduğu İl
Bartın Belediyesi	-	X	X	-	193,73	-	X	-	X	Zonguldak
Kurucaşile Belediyesi	-	X	X	-	0,94	-	X	-	X	Zonguldak
Ulus Belediyesi	-	X	X	-	2,53	-	X	-	X	Zonguldak
Amasra Belediyesi	-	X	X	-	1,98	-	X	-	X	Zonguldak

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.65.

2.2.4. Diğer Sorunlar

Yapay gübre ve tarım ilaçlarının bilinçsiz kullanımı ırmak kirliliği açısından tarım kaynaklı sorunlardandır. Kurak geçen yaz mevsiminde ırmakta yaşanan çoğu zaman haberlere yansıyan balık ölümleri bunun en önemli kanıtıdır (URL- 31) (Ek 60). Bu atıklar sudaki azot ve fosfor miktarını artırırken, oksijen miktarını azaltarak suda oksijenli solunum yapan canlıların ölümüne sebep olmaktadır. "*Ötrofikasyon*" adı verilen tanım Bartın Irmağı'ndaki tüm canlı yaşamını sonlandıracak bir tehdit olarak nitelendirilmektedir (Bartın Valiliği, 2008: 276-277) (URL- 14, 2016).

2006 yılı Şubat ayında ırmak ve kollarının belli noktalarından alınan su numuneleri analiz edilmiş ve çıkan sonuçlar Ek 62'de verilmiştir (Bartın Valiliği, 2008: 276-277).

Tablo 30: Bartın İli Sulu Tarım Alanı Dağılımı

Bartin İli Arazi Sulama Durumu	Tarim Arazisi (Daa)	Sulanmasi Ekonomik Olmayan Arazi (Daa)	Sulanabilir Toplam Arazi (Daa)	Sulanabilir Ancak Sulanmayan Arazi (Daa)	Sulanan Toplam Arazi (Daa)
	672.507	488.693	198.600	112.420	86.180
Halk Sulamaları					
Kuyulardan sulanan arazi					
Nehir, dere ve çaylardan sulanan					
Toplam					86.180

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.27.

2.2. Bartın Irmağı'nın Temizlenmesi ve Peyzajına Yönelik Projeler

Bartın Irmağı'nın kirletilmesinde rolü olan etkenlerin azaltılması ve zaman içerisinde ırmağın temizlenmesi için kentte tamamlanan projelerden *Bartın Katı Atık Bertaraf Tesisi Projesi, Bartın Atıksu Arıtma Tesisi ve İnkumu Derin Deniz Deşarj Projesi*, Bartın Irmağı ve çevresinin yeniden kente kazandırılması için önerilen peyzaj projelerinden ise *Ada B+N*, *Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi*, *Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi* ve *Altınırmak-Gümüşdeniz Turları Projesi* incelenmiştir.

2.2.1. Bartın Katı Atık Bertaraf Tesisi Projesi

İlde bulunan dokuz belediyenin katılımıyla oluşturulan Bartın Belediyeler Birliği 2006 yılından itibaren faaliyet göstermektedir. Birliğin esas amacı, dokuz belediyeye ait katı atık sorununu çözmek ve '*Katı Atık Bertaraf Tesisi*' nin kurulmasını gerçekleştirmektir (Bartın Valiliği, 2008: 282) (URL 13).

Tablo 31: Bartın İlinde Toplanan Atık Hacmi İle İlgili Bilgiler

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Evsel Atıklar	18.000 ton	18.650 ton	20.100 ton	20.525 ton	22.000 ton	25.200 ton
Tıbbi Atıklar	155.645.kg	188.543 kg	Bartın Belediyeler Birliği tarafından toplanmaktadır.			
Bitkisel Atık Yağlar	-	-	3.250 kg	3.970 kg	4.450 kg	4.850 kg
Ambalaj Atıkları	-	-	-	-	649.324 kg	648.597 kg

Kaynak: Bartın Belediyesi, 2015-2019 Dönemi Stratejik Planı, 2014, s. 36.

Bartın Belediyeler Birliği tarafından Katı Atık Bertaraf Tesisi için yer tespit çalışmaları yapılmıştır. Ön izin çalışmaları ve Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) süreci tamamlanmıştır. Ancak 2012 yılında tesisin faaliyete geçmesi planlanırken yapımı henüz tamamlanmamıştır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 39).

Tablo 32: Bartın İlinde Bulunan Atık İşleme Tesisi Sayısı

Katı Atık Bertaraf Tesisi Sayısı (Belediye)	0
Lisanslı Ambalaj Atığı Toplama Ayırma Tesisi ve Geri Kazanım Tesisi Sayısı	1
Tehlikeli Atık Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Atık Yağ Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Bitkisel Atık Yağ Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Atık Pil ve Akümülatör Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Ömrünü Tamamlamış Lastik Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Tıbbi Atık Sterilizasyon Tesisi Sayısı	0
Tehlikesiz Atık Geri Kazanım Tesisi Sayısı	0
Atık Elektrikli ve Elektronik Eşya İşleme Tesisi Sayısı	0

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.66.

Kaman Köyü mevkiinde bulunan 98.029,94 m²'lik orman alanı Bartın İli Katı Atık Bertaraf Tesisi için uygun bulunmuştur. Proje kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile İlbank Anonim Şirketi (A.Ş.) Genel Müdürlüğü'ne tesise ait bütün proje ve dokümanlar teslim edilmiştir. Yapılan ihale sonucunda yüklenici firmaya 27.12.2018 tarihinde yer teslimi yapılarak kesin proje çalışmaları başlatılmıştır. Katı Atık Bertaraf Tesisi projesinin hayata geçirilmesi sonucunda evsel katı atıklar ve evsel nitelikli endüstriyel katı atıklar bertaraf edilecek olup, değerlendirilebilir kâğıt, karton, plastik, metal ile cam gibi ambalaj atıkları ise ayrıştırılarak yeniden ekonomiye kazandırılacaktır (URL- 5, 2019).

Tablo 33: Belediyelerin Katı Atık Depolama Sahalarının Mevcut Durumu

İlçesi	Belediye	Mevcut Depo Sahasının Belediye Sınırlarına Göre Konumu			Depolama Yöntemi	
		İçinde	Mücavir	Dışında	Düzenli	Düzensiz
Merkez	Bartın		X			X
	Kozcağız			X		X
	Hasankadı	X				X
	Arıt			X		X
Amasra	Amasra			X		X
Kurucaşile	Kurucaşile			X		X
Ulus	Ulus			X		X
	Kumluca	X				X
	Abdipaşa	X				X

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.282.

Tablo 34: Bartın İlindeki Belediyelerin Katı Atık Miktarları ve Kompozisyonları

İlçesi	Belediye	Evsel Nitelikli Atık (kg/gün)	Tıbbi Atık (kg/gün)	Hafriyat (kg/gün)	Kül (kg/yıl)	Diğer (kg/gün)
Merkez	Bartın	35.000	-	5.000	2.000.000	-
	Kozcağız	50	20	50	60.000	2.000
	Hasankadı	100	-	-	-	-
	Arıt	1.500	1	500	270.000	-

Tablo 34: (devam ediyor)

Amasra	Amasra	15.000	50	-	120.000	-
Kurucaşile	Kurucaşile	3.000	-	-	1.000	-
Ulus	Ulus	6.000	10	500	180.000	-
	Kumluca	1.500	33	300	180.000	-
	Abdipaşa	500	-	-	2.500	2.000
Toplam		62.650	114	6.350	2.633.500	2.000

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s.283.

2.2.2. Bartın Atıksu Arıtma Tesisi ve İnkumu Derin Deniz Deşarjı Projesi

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Türkiye genelinde başlatılan "*Türkiye'de 15 Belediye İçin Atıksu Arıtma Tesisi Hazırlanmasına Yönelik Teknik Yardım Projesi*" kapsamında yürütülen ve IPA Programında (Katılım Öncesi Mali Yardım Mekanizması) kredilendirilen (%85) proje ile yapılan tesis 2017 yılında açılmıştır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 40).

İmzalanan altı adet sözleşme kapsamında IPA-I döneminde toplam 9.344.372 avro harcama gerçekleşmiştir. Proje % 85 AB, % 6 Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve % 9 Bartın Belediye Başkanlığı katkısıyla gerçekleştirilmiştir. Proje kapsamında Bartın'da 14.722 m³/gün ortalama debili biyolojik atıksu arıtma tesisi inşa edilmiştir. Ayrıca, İnkumu beldesinde 2283 m³/gün kapasiteli fiziksel atıksu arıtma tesisi ve 1492 m deniz deşarj hattı inşa edilmiştir. Bartın Derin Deniz Deşarjı derinliği 20 metredir (URL- 6, 2018).

Bartın kent merkezinden geçerek Karadeniz'e dökülen Bartın Irmağı'nda yaşanan kirliliği önlemek için Bartın Belediyesi tarafından Atıksu Arıtma Tesisi yapılmıştır. Tesis Dallıca köyü yakınlarına inşa edilmiştir. Irmağın bir yıl içerisinde tamamen atık sudan temizlenmesi beklenmektedir (URL- 7, 2016). Irmağın temizlenmesi ile birlikte 20-30 bin turiste daha temiz sularda yüzme imkânı sağlanacaktır. Arıtma tesisiyle halk sağlığı korunurken doğa, deniz ve ırmak kirliliği azaltılacaktır (URL- 8, 2015).

İnkumu beldesi Ankara'nın en yakın denizi ve plajı durumundadır. İnkumu'nda elli yıldan beri beş ay boyunca her gün 250 ton kanalizasyon çekilmekteydi. Bartın'da da otuz beş yıldan beri günlük 3000 ton kanalizasyon ırmağa akmaktaydı Bartın Atıksu Arıtıma Tesisi, Bartın Irmağı'nı kirlilikten kurtaracak önemli bir yatırımdır. Denizden şehir merkezine doğru 14 kilometre boyunca teknelerin girebildiği ırmak, kanalizasyon atıklarıyla kirlenmekteydi. DSİ'nin Irmak Islah ve Deklarasyon Projesi'nin hayata geçmesiyle Bartın Irmağı'nın turizmde Türkiye'nin ve Karadeniz'in cazibe noktalarından birisi haline gelmesi hedeflenmektedir (URL- 9, 2017).

2.2.3. ADA B+N

Bartın için kent imajına katkı sağlayacak, kent açısından önemli değerlerin belirlenip simgeleştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Bartın Valiliği'nin kullandığı B+N (B+ARTI+N) akılda kalıcılığı ve ilgi çekiciliği fazla olan 'ADA B+N' örnek bir çalışma olarak dikkati çekmektedir (Alkan, 2015: 232).

Bartın, özellikle ırmağı ile bir deniz ve sular şehridir. Bartın Irmağı, Karadeniz'e dökülünceye dek birden fazla menderese sahiptir. Adı geçen projeye göre, Şekil 21'deki gibi bir kanal açılarak yapay bir ada şeklini alacak olan bu alan içerisinde bisiklet yoları, spor ve eğlence alanları, ahşaptan yapılmış restoran, kafeterya, yürüyüş yolları, balık tutma faaliyeti için iskeleler yapılabilir. Ada yapısı ile ırmağa girebilecek büyük teknelerin manevralarını bu ada çevresinde yapıp dönüş olanağı verilebilecektir. Yatçı turistler için ırmak vasıtasıyla şehrin içine ulaşmak ve konaklamak ülkemiz için ender olan bir özelliği Bartın kentine kazandıracaktır. Şehrin merkezinde marinaya sahip olmak su sporları aktivitelerine zemin hazırlayacaktır. Ulusal ve uluslararası platformda dragon bot, kano yarışları yapılabilecektir. İlçeleri olan Amasra, İnkumu, Mugada, Güzelcehisar'a tekne turları Ada Bartın İskelesi'nden yapılacaktır. Maliyeti artıracak olsa da iki adet kapak kullanılarak suyun istenildiği zamanlarda sadece yapay kanaldan akması sağlanabilir. Bu sayede Ada Bartın tekne ve gemiler için korunaklı ve güvenli barınma alanı olacaktır (Alkan, 2015: 234-235).



Şekil 21: ADA BARTIN Uygulama Alanının Uydu Görüntüsü

Kaynak: Sabri Alkan, Bartın Yatçılık Faaliyetleri ve Yerel Ekonomik Kalkınma, 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları, 2015. s. 235.

2.2.4. Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi

DSİ 23. Bölge Müdürlüğü sınırları dâhilinde yapılacak olan bu proje kapsamında Bartın Çayı'nda; Kozcağız Çayı birleşiminden membaya doğru 4 km, Kozcağız Çayı'nda; Bartın Çayı birleşiminden membaya doğru 4 km, Bartın Irmağı'nda; Bartın Çayı Kozcağız Çayı birleşiminden denize döküldüğü yere kadar olan 12 km olmak üzere toplam 20 km'lik alanda taşkın koruma, rehabilitasyon ve peyzaj amaçlı tesislerin projelendirilmesi yer almaktadır (Ek 18). Projede kamulaştırma şerit genişlikleri, peyzaj projeleri ve Bartın Irmağı üzerinde yapılması planlanan TOKİ Köprüsü Projesi tasdik edilmiştir (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015).

Orduyeri Köprüsü üzerindeki yoğun trafiği azaltacak köprü için ilk ödenek 2011 yılında çıkartılmıştır. Bartın Belediyesi ve DSİ arasında yaşanan mevzuat problemleri aşılarak 15.02.2019 tarihinde köprünün temeli atılmıştır. DSİ tarafından yapılacak ve 15 milyon liraya mal olacak köprü 16 metre genişliğinde, 70 metre uzunluğunda olacaktır. Köprü, şehir içi ulaşımda önemli rol üstlenecektir. TOKİ konutlarının bulunduğu Hürriyet Mahallesi, Orduyeri Mahallesi, Dallıca ve çevre köylere ulaşım kolaylaşacaktır (URL- 19,

2019). Bartın Belediyesi bütçe ve maliyet açısından köprüyü yapamayacağı belirttiğinden Bartın Irmağı Islah Projesi'ne köprünün inşası dâhil edilerek, yapımını DSİ üstlenmiştir (URL- 20, 2019). 2011 yılında Kalkınma Bakanlığı'ndan 2.5 milyon TL ödenek aktarılmış olmasına rağmen koruma amaçlı imar planı yapılamaması nedeniyle ihalesi gerçekleştirilememiştir. Şehrin iki yakasını birbirine bağlayacak köprünün bir buçuk yılda tamamlanması planlanmaktadır (URL- 13, 2018). Bartın Irmağı üzerinde sanayi sitesi ve Dallıca köyü arasına inşa edilecek olan TOKİ Köprüsü, altından tekne geçişlerine uygun biçimde inşa edilecektir (URL- 18, 2018).

Tablo 35: Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi Sözleşme Bilgileri

Yüklenicinin Adı:	Alfar Proje İnş. San. ve Tic. Ltd. Şti.
Tabi Olduğu İhale Kanunu:	4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu (Götürü Bedel)
İhale Tarihi:	07.09.2011
İhale Bedeli (TL) :	586.000
İşe Başlama Tarihi:	09.12.2011

Kaynak: DSİ. Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu. 2015.

Bartın Irmağı Peyzaj ve Rekreasyon Projesinin hedefleri şunlardır (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015):

- Irmak ve kentsel yerleşim arasında bağ oluşturmak,
- Irmak ve yan kollarının kirlenmesine neden olan etkenleri azaltmak ve çözümler üretmek,
- Bartın Irmağı ve yan kolları üzerinde ırmak ekosistemini olumsuz etkilemeyecek alan kullanımları için öngörülerde bulunmak,
- İmar planının iyileştirilmesi veya yeni imar planı için öngörülerde bulunmaktır.

Önceki yıllarda yapılan inşaat çalışmaları kapsamında (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015):

- Bartın Irmağı sağ kenarında 1535 m, sol sahilde 77 m uzunluğunda şev dolgusu yapılmıştır. Ayrıca açılır-kapanır liman yolu Köprüsü'ne ek yapılmıştır (Ek 11).

- Bartın Irmağı'nın sol kenarında denize çıkış ağzında bulunan kaya malzemeler alınmıştır.

Önceki yıllarda yapılan projeler ve söz konusu projeler kapsamında yapılan çalışmalar aşağıdaki gibidir (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015):

TEFER Kapsamında Yapılan Çalışmalar: TEFER Projesi kapsamında ırmağın denize döküldüğü yerde genişletme çalışmaları, ırmaktan kaynaklı sorunların çözümü için yapılmıştır (Bartın Valiliği, 2008: 32-33). TEFER Projesi kent geçişlerinin gerek doğal sit üzerine olumsuz etkileri gerekse Bartın Irmağı'nın tarihi kimliği ile doğal menderes oluşumlarını ortadan kaldıracak olması nedeniyle hayata geçirilememiştir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 9).

2003 Yılı Islah Projesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar: Bartın ve Kozcağız çaylarının yatakları düzenlenmiş, daha önceki taşkınlarda zarar gören iki adet mevcut köprü yıkılarak yeniden inşa edilmiştir. Kozcağız Çayı'ndaki mevcut köprü yıkılarak yerine yeni köprü inşa edilmiştir. Yeni inşa edilen köprünün sol tarafına istinat duvarı[42] ile içme suyu hattı, telekom hattı ve elektrik hattının rölekasyonu[43] yapılmıştır (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015).

Bartın Taşkın Koruma Yapılarının 100 Yıllık Taşkına Göre Rehabilitasyonu Projesi Kapsamında Yapılan Çalışmalar: Bartın Çayı'nda bir adet, Bartın Irmağı'nda iki adet olmak üzere toplam üç adet menderes[44] kesilmiştir. Bartın Irmağı'nın, Bartın Çayı'nın, Kozcağız Çayı'nın yatak düzenlemesi yapılmıştır. Kozcağız Çayı'nda bir adet köprü projelendirilmiştir (Ek 21) (DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015).

[42] Toprağın veya yapının kaymasını engellemek amacıyla inşa edilen duvardır.
[43] Mevcutta bulunan hattın bir sebepten dolayı lokasyonunun değiştirilmesidir.
[44] Bir akarsuyun az eğimli tabanlarında ve ova düzlüklerinde oluşturduğu kıvrım.



Şekil 22: Mevcut Haliyle Risk Taşıyan Kozcağız Köprüsü

Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Tablo 36: Bartın Taşkın Koruma Projesi Membada Bulunan Depolama Tesisleri

	Kirazlıköprü Barajı	**Kozcağız Barajı**	**Kışla Sel Kapanı**
İhale tarihi	21.11.2013	04.12.2013	12.12.2013
Sözleşme tarihi	05.02.2014	11.02.2014	06.02.2014
Tamamlanma tarihi	11.04.2017	20.12.2017	10.12.2016

Kaynak: DSİ, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı Bilgi Notu, 2015.

2.2.5. Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi

2010'da Bartın Valiliği tarafından hazırlanan "*Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi*" nde şekil 23 ve 24'de planlanan peyzaj alanları ve ırmağın mendereslerinin nasıl yok edileceği örneklendirilmiştir. Mendereslerin yok edilmesi bağlamında hazırlanan TEFER projesi kent geçişlerinin doğal

sit üzerindeki olumsuz etkileri, ırmağın doğal menderes oluşumlarını ortadan kaldırması nedeniyle hayata geçirilememiştir (Alkan, 2015: 231).

DSİ 23. Bölge Müdürlüğü sınırlarında yapılması planlanan proje bağlamında Bartın Çayı'nda, Kozcağız Çayı birleşiminden membaya doğru 4 km, Kozcağız Çayı'nda; Bartın Çayı birleşiminden membaya doğru 4 km, Bartın Irmağı'nda; Bartın Çayı Kozcağız Çayı birleşiminden denize döküldüğü yere kadar olan kısmında 12 km olmak üzere toplam 20 km taşkın koruma ve rehabilitasyon amaçlı çalışmalar yapılacaktır (Bartın Valiliği, 2015: 32). Bartın Valiliği tarafından hazırlanan proje ile ırmağın ekolojik potansiyeli göz önünde bulundurularak Bartın Irmağı'nın kentle bütünleştirilmesi, kentin önemli turizm merkezi olması açısından önemli bir nokta teşkil etmesi bakımından rehabilitasyon çalışmalarıyla kente kazandırılması hedeflenmiştir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 38).

Bartın İl Özel İdaresi'nden edinilen "Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporuna" göre proje 2010 yılında başlatılmıştır (Ek 59). 2-3 Eylül tarihlerinde Bartın'da yapılan atölye (Ek 24) ve alan çalışmaları (Ek 23) sonucunda 4 Eylül 2010 tarihinde proje ekibine davet edilen Bartın dışından gelen akademisyenlerin, Bartın Üniversitesi'nden akademisyenlerin, oda temsilcilerinin, Bartın Valiliği'nin katılımı ile son değerlendirme toplantısı (Ek 25) yapılmış ve bir rapor hazırlanmıştır. Rapora göre proje adı, "*Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi*" olarak kararlaştırılmıştır. Proje beş aşama olarak planlanmıştır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 2).

"*Bartın Irmağı'nın Kentle Buluşması*" sloganı ile başlayan peyzaj planlama ve peyzaj tasarım projesi (Ek 22), kentin ülkesel ve bölgesel kimliğini belirlemede önemli bir adım olarak görülmektedir (Bartın Sonuç Raporu, 2010: 3-4). Irmak çevresinde yer alan ve kentin merkezinde var olan tarihi kimlik, ırmağın kendisinin yarattığı kültürel kimlik, toprak ve iklim değerlerinden oluşan tarımsal kimlik, ırmak üzerinden gelişen sanayi kimliği, su ve taşımacılık, liman ve iskele varlığı ile gelişime açık olan değerler, kentin içinde barındırdığı özellikler proje içerisinde avantaj olarak görülmektedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 4).

Bu çerçevede "*Kültür ve Turizm*" konusunda turizm açısından zengin bir il olması, ilin ana tur güzergâhı dışında kalmasına rağmen Bartın'ın kendi içinde tali bir tur güzergâhı oluşturması ilin güçlü yönleri arasındayken; ana tur güzergâhı dışında kalması, turizmin çeşitlendirilmemesi, turizm bilincinin düşük olması, kentsel altyapı sorunlarının yaşanması, çevre, deniz ve akarsu kirliliği, engelsiz turizmin yetersiz olması zayıf yönleri arasında yer almaktadır. Bartın'ın özellikle İstanbul ve Ankara gibi en büyük iki metropole fiziki yakınlığı, turizm talebinin Karadeniz kıyılarına yönelmesi, ağır sanayi tesislerinin azlığı, doğal yapısının bozulmamış olması ilin fırsatları arasındadır. "*Çevre ve Orman*" konusunda Bartın Irmağı'nın rekreasyonel potansiyeli, ırmağın eğim ve akış hızının düşük olması, taşımacılığa elverişli yapısı, ekoturizm[45] potansiyelinin yüksek olması, deniz turizmi için sahil şeridini barındırması güçlü yönlerindendir. "*Turizm*" konusunda Bartın Irmağı debisi, akış hızı ve çevresindeki doğal peyzaj ile önemli bir kaynaktır. Altınırmak-Gümüşdeniz turlarının başlangıç noktası olacağı sandal gezileri ile motor, kürek ve su bisikleti gibi faaliyetlere olanak sağlayacağı belirtilmiştir. Yeşil, temiz ve mistik bir kent olarak "*Batı Karadeniz'in Mavi ve Yeşil Turizm Kenti Bartın*" şeklinde tanımlanmaktadır. Bartın'ın zengin turistik ögeleri içinde barındırmasına karşın istenilen düzeyde turizm girdisi alamaması ve turizmin çeşitlendirilmesinin gerekliliği söz konusudur. Bartın Irmağı'nda temizlik çalışmalarının yapılması, ırmak boyunca rekreatif[46] düzenlenmelerin yapılarak turizm amaçlı potansiyelinin değerlendirilmesi gerekmektedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 5-7).

Bartın Irmağı'nın turizme kazandırılması için kurumlararası işbirliği yaklaşımı odak alınmalıdır. Bahsedilen ırmak ve kent profiline ulaşmak peyzaj planlama çalışması ile mümkündür. Irmak açısından hem fikir olunmuş sorunlar ve nedenleri Tablo 37'de sunulmuştur. Tabloda yer alan sorunlar yıllar içerisinde Bartın Irmağı ve yakın çevresi için öngörülmüş çalışmaları uygulanamaz kılmış, Bartın Irmağı önü kesilmeyen kirleticilerle sürekli kirletilmiştir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 8-9).

[45] Çevreye zarar vermeden gerçekleştirilen, doğal ortamın sürdürülebilirliğini sağlayan ve yerel halkın sosyo-ekonomik gelişimine katkı sağlayan turizm türüdür.

[46] Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlardır.

Tablo 37: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresi Sorunları, Kaynağı ve Nedenleri

Sorunlar	Nedenleri/Kaynağı
1. Alandaki Taşkın	• Irmak yatağının denize açılan ağzının kapanması • Yatağın hacimsel yetersizliği • Üst havzalardaki su tutma kapasitesi azlığı/erozyon • Baraj ve sel kapanı sayısı yetersizliği
2. Alandaki Kirlilik	• Irmaktaki su kirliliği • Katı atık kirliliği ve depolama alanı hatası • Çimento fabrikası kaynaklı toz kirliliği • Tarımsal ilaç ve gübre kirliliği • Hava kirliliği • Ocak ve fabrikalardan kaynaklanan • Görüntü kirliliği gürültü kirliliği
3. Yanlış Alan Kullanımı	• Peyzaj Planı olmaması • Yanlış plan kararları ve uygulamaları (Çevre Düzeni Planı/İmar) • Koruma Amaçlı İmar planı eksikliği/yetersizliği • Ulaşım planı eksikliği/yetersizliği
4. Ekonomik Sorunlar	• Kaynak yaratılmaması/ödenek yetersizliği • İş olanakları yaratılmaması/yetersizliği • Siyasi etkileşim
5. Uygulama sorunları	• Yöresel kurumlar arası iletişimsizlik • Üniversite ve STK ile iletişimsizlik
6. Kamu desteği sorunu	• Ülkesel / bölgesel tanıtım eksikliği • Yöresel etkinlik eksikliği • Halkın bilinçlendirilmesi eksikliği

Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, 2010, Bartın, s. 8-9.

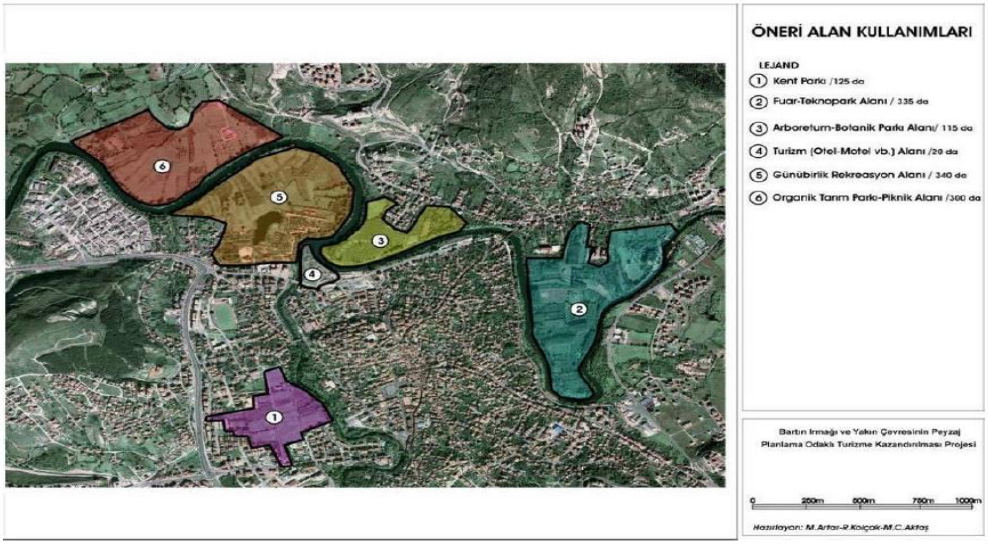
Tablo 38: Bartın Irmağı Yakın Çevresi Öncelikli Çalışma Alanları

Alan Kodu	Alan Kullanımı	Yaklaşık Alan (dekar)
1	Kent Parkı	125
2	Expo-Fuar-Teknopark Alanı	335
3	Arboretum-Botanik Parkı	115
4	Turizm (Otel-Motel vb.) Alanı	20
5	Günübirlik Rekreasyon Alanı	340
6	Organik Tarım Parkı – Piknik Alanı	300

Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s. 10.

Bartın Irmağı'nın önemli bir özelliği de kentsel tasarımın nirengi noktasını[47] oluşturması ve ırmak merkezli kentsel tasarımın önünü açarak kentin bir bütün olarak ele alınmasını sağlamasıdır. Bartın Valiliği tarafından proje ekibinden istenen öncelikli çalışma alanları altı başlık üzerinden Tablo 38 ve Şekil 23'de gösterilmektedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 11).

Projenin amacı, kentte odak noktası olan Bartın Irmağı'nın tarihi kent ve planlanan yeni yerleşim dokusu arasındaki bağlantının kurulması, ırmak–kıyı–orman ekosistemi bütününde geliştirilmesi, kentin bölgesel ve ülkesel ölçeklerdeki değişiminin somutlaştırılarak peyzaj planlama/tasarım projelerinin üretilmesidir. Bu sayede kentsel kimlik yeniden tanımlanarak, kent bir çekim merkezi haline gelecektir. Kentsel peyzaj tasarım projesinin birincil öncelikli alanları kentin prestij noktası olan Bartın Irmağı ve kolları boyunca uzanan alanlardır. Bartın kentinin sahip olduğu fiziksel özellikler geliştirilerek kentin sahip olacağı güçlü kent imajı bölge, ulusal ve uluslararası alanda tanıtılmalı ve geliştirilmelidir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 11).



Şekil 23: Bartın Irmağı Yakın Çevresi Öncelikli Çalışma Alanları

Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s. 12.

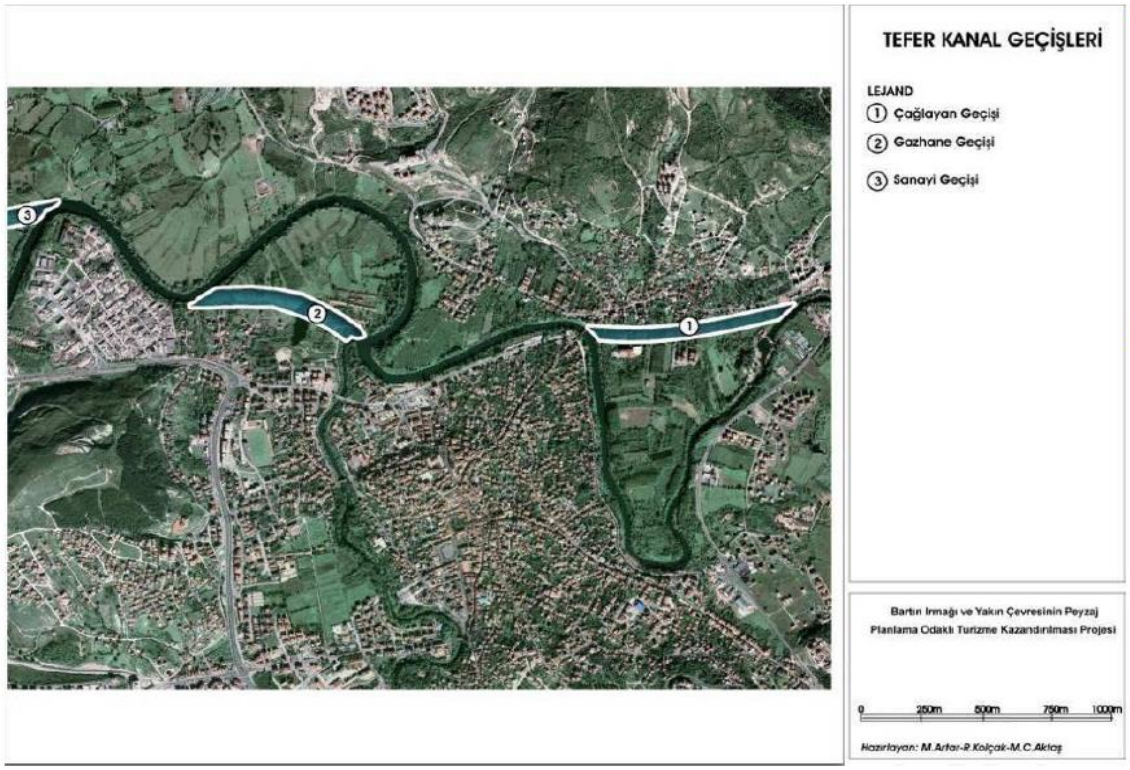
[47] Nirengi noktaları kentin ismi geçince kolayca hatırlanan, tek öge olarak karşımıza çıkan noktalardır (Özkan, 2014: 22- 23).

Tablo 38'de sunulan altı alan için önerilen ana planlama kararları şu şekildedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 14-15):

- 1 no'lu alan alan 'Kent Park' olarak kurgulanmaktadır. 2 no'lu alanda kent geçişi tarihi kent merkezi ile ilişkilendirilmelidir.

- İki ırmağın birleşme noktası olan Gazhane Parkında açık ve yeşil alanlarla birlikte otel, motel, kültürel tesisler düzenlenebilir. Büyük kentsel rekreasyon alanlarda teknopark, kültürpark, fuar alanları yer alabilir.

- 2, 5 ve 6 no'lu alanlarda TEFER (Şekil 24) projesi uygulanmayıp Bartın Irmağı'nın kent geçişinde oluşacak sel baskınına karşı alınacak önlemlerle (baraj, gölet, bent, sel kapanı vb.) engellenme olasılığının ve sel riskine karşı sınırların yeniden irdeleneceği bir mühendislik çalışması yapılmalıdır.



Şekil 24: TEFER Kent Geçişleri

Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s. 16.

Bartın Irmağı ve yakın çevresi şekilde belirtildiği üzere altı proje alanından oluşmaktadır (Şekil 23). Bunlar; kent park, fuar-teknokent/teknoloji geliştirme bölgesi/expo alanı, Bartın arboretum[48] ve botanik park alanı, turizm odaklı tesisler ve rekreasyon alanı, tematik bir kent alanı, organik tarım parkı-piknik alanı'dır.

Plan Üzerinde 1 No İle Kodlanan Bartın Kent Parkı, klasik rekreasyonel amaçlardan farklılaşıp, toplumsal gelişmeye katkıda bulunabilecek bir mekân niteliğindedir. Kent Park sadece doğayla ilişki kurulan bir mekân değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel alışveriş yapılan bir yer olarak projelendirilmelidir. Park, pazar yeri, çocuklar için oyun alanları ve faaliyetleri, yeşil alanlar ile kısacası kent içinde yol ve bina olmadan diğer şeyleri içeren, doğanın tadına varılan bir mekân olma özelliği taşımalıdır. Bartın Kent Parkı, her yaş grubuna hitap edecek faaliyetleri içermeli ve ulaşımının kolay olması gereklidir. Bununla birlikte Bartın'a özgü sanatsal, tarihi ve mitolojik ögeleri içeren orijinal izler taşımalıdır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 17).

Plan Üzerinde 2 No İle Kodlanan Çağlayan Mevkiinden Tuna Mahallesine kadar uzanan alan Fuar-Teknokent/Teknoloji Geliştirme Bölgesi/Expo Alanı olarak planlanmıştır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 17-18).

Plan Üzerinde 3 No İle Kodlanan Gazhane Parkı'nın kuzey bölgesindeki mevcut alanın Bartın Arboretum ve Botanik Park alanı olarak projelendirilmesi önerilmektedir. *Arboretumlar*, çoğunluğu ağaç ve diğer odunsu bitkilerin yetiştirilip sergilendiği doğa parçalarıdır. Arboretum ve botanik parklar eğitim ve bilimsel yanları ağır basan canlı bitki müzeleridir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 19).

Plan Üzerinde 4 No İle Kodlanan Gazhane Parkı'ndan Orduyeri Köprüsü'ne değin uzanan kıyı alanı turizm odaklı (otel-motel vb.) tesisler ve rekreasyon alanı olarak önerilmektedir. Bu alan Bartın kentinin, tarihi kent merkezi ile bütünleşecek önemli bir proje alanı olarak öngörülmektedir. Tarihi kent merkezi, ahşap evler, tarihi tersane, gemi-yat yapımı ile geleneksel yaşamın sürdürülebileceği bir alan olarak planlanmaktadır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 20-21).

[48] Botanik bahçesi.

Plan Üzerinde 5 No İle Kodlanan Gazhane mevkiinin batısı olarak tanımlanan alan tematik bir kent (uluslararası çocuk kenti) olarak projelendirilebilir. Uluslararası çocuk kentleri, çocuk parlamentosu, kültür-sanat, bilim atölye ve merkezleriyle tamamen çocuklar için uzmanlaşmış sağlık merkezi, çocuk olimpiyatlarının düzenlenebileceği spor tesisleri, tüm dünya çocuklarının buluşabileceği, hukuki olarak çocuklara ait alan yaratmak ve çocuk köyleri, yaz kampları, lunapark vb. bir yapılaşma yerine profesyonel, uluslararası bir konseptte sadece çocukların ihtiyaçlarına göre hazırlanmış pansiyonların olduğu, çocuklara yönelik her türlü ürünün satıldığı bir kent parçası olarak projelendirilmesi önerilmektedir. Böylelikle 5 no'lu alan uluslararası çapta turizmde odak noktası olabilecek, her yıl binlerce çocuğa ev sahipliği yapabilecek bir rol üstlenmektedir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 20-21).

Plan Üzerinde 6 No İle Kodlanan alanın Organik Tarım Parkı-Piknik Alanı olarak projelendirilmesi önerilmektedir. Bartın'ın tarım topraklarının kirlenmemiş olması, tarımsal nüfusun fazlalığı, üretimdeki yeri ve önemi ile zenginleştirilmiş piknik alanları yaratırken, hem kent-ırmak ilişkisi kurmakta hem de ekonomik açıdan girdi sağlamaktadır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 21).

1 kodlu kent parkı, 2 kodlu expo-fuar-teknopark alanı, 4 kodlu turizm alanı ve 5 kodlu günübirlik rekreasyon alanı için proje yarışmaları yapılabilir. 3 kodlu arboretum-botanik parkı ve 6 kodlu organik tarım parkı-piknik alanı için proje ihaleleri yapılabilir. Projelerde Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliği (TMMOB), Peyzaj Mimarları Odası ile proje ekibinde bulunan akademisyenlerin danışmanlığı alınabilir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 23- 24).

Projeden beklenen temel yaklaşım Bartın kentinin gelecekte nasıl bir yaşam ortamına sahip olacağıdır. Bu kapsamda yapılması gereken Bartın Irmağı ve proje alanlarının, peyzaj planlama ve tasarım anlayışıyla yönetilmesidir. Kısa-orta ve uzun vadede tamamlanacak proje için kent geçişleri, proje yarışmaları ve proje ihaleleri olmak üzere iki yöntem ile sonuçlandırılabilir. Her iki yöntemde salt kent geçişi için değil, ırmağın sağ ve sol kenarlarının yeşil bir koridor olarak korunarak insanların kullanımına açılması önemlidir. Örneğin bisikletli yol bağlantıları özellikle kent merkezinden ırmağa erişimde önemli rekreasyon aktivitesi olabilir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 22- 23).

Ülkemiz doğal kaynakları ve ulusal peyzaj envanterlerimizin en önemli doğal alanlarından olan Bartın Irmağı ve taşıdığı su kapasitesi, tarihsel geçmişi ve kültürel yapısı ile önemli bir peyzaj alanıdır. Bartın Irmağı'nın ekolojik potansiyelinin değerlendirilmesi, rehabilitasyonu ile kentle bütünleştirilmesi ve kentin önemli turizm merkezi olması açısından değerlendirilmelidir. Alanın potansiyelini değerlendirmek, riskli alanlara yerleşim kısıtları getirmek, kentin tarihi ve kültürel dokusuyla bütünleşirken dikkate alınmalıdır. Bartın Irmağı ve Bartın kenti için çok önemli olan ırmak ve fiziki dokusunu koruyup geliştirecek tedbirlerin alınması, alanın rehabilitasyonu ile kentin kalkınma stratejisi yaratacak biçimde turizm odaklı kullanımı projenin temel yaklaşımıdır (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 24-25).

2.2.6.Altınırmak–Gümüşdeniz Turları Projesi

Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü tarafından Bartın Irmağı'nda turizmi geliştirmek amacıyla hazırlanan projedir. Kentte, 14 km'lik uzunluğu boyunca Bartın Irmağı ve 59 km'lik kıyı şeridi ile Karadeniz doğal güzellikler sergilemektedir. Bartın Irmağı, otantik yapısı ve debisi ile sandal, yat, tekne gezilerine olanak sağladığı gibi Karadeniz'de yapılacak gezilerinde başlangıç noktasıdır. Yalı rıhtımında, altın ırmakta başlayıp gümüş denize açılarak batıda İnkumu, Güzelcehisar, Mugada ve Kızılkum, doğuda Amasra, Çakraz, Göçkün, Çambu, Tekkeönü, Kurucaşile ve Kapısuyu'na kadar uzanan 59 km'lik kıyı şeridinde süren tur; ırmak, deniz ve doğa tutkunlarına gezi olanağı sunacaktır (Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Turizm Sorunları ve Çözüm Önerileri Sunumu).

2.3. Bartın Irmağı'nın Kente Yeniden Kazandırılması

Bartın Irmağı kıyısında Gazhane Parkı, Yalı Sevgi Parkı ile Çağlayan ve Karaçay piknik alanları dışında rekreasyonel amaçlı herhangi bir tesis mevcut değildir (Kaya, 2007: 50). Bartın kent çevresi zengin rekreasyon kaynaklara sahiptir. Kente adını veren Bartın Irmağı ve çevresi bu doğal değerlerden biridir. Kentin sahip olduğu bu değerlere karşın, kentsel rekreasyon alanlarının parklardan ibaret olduğu görülmektedir (Kaya, 2007: 134).

Farklı rekreasyonel aktiviteleri doğal bir ortamda birleştirme olanağı bulunan Bartın Irmağı hem rekreasyonel açıdan hem de yeşil alan açısından göz ardı edilmemesi

gereken özellikler sergilemektedir. Kent halkının ırmak çevresinin rekreasyon yaşama katılması yönünde talepleri Fatma Kaya'nın anket çalışmasında görülmüştür (Kaya, 2007: 142).

Bartın kentinin turizmde marka yapılması daha öncede belirtilmiş olduğu üzere Bartın Irmağı'nın yeniden turizmde kullanılabilirliği üzerine kurulu bir anlayışla çözülebilir. Bartın kent merkezinde ziyaretçilerin zaman geçirmelerini sağlamak, salt yapısal düzenlemelerle mümkün görülmemektedir. Irmağın ulaşım için kullanım imkânlarının araştırılması ve buna yönelik peyzaj planlaması kaçınılmazdır. Bartın Irmağı kesintisiz erişim olanağı ile mümkün olan her yere bağlanmalı ve kent eskiden olduğu gibi yüzünü ırmağa dönmelidir (Bartın İl Özel İdaresi, 2010: 25- 26).

Yukarıda açıkladığımız tamamlanmış, tamamlanmakta olan ya da henüz tasarım aşamasında olan projeler gözden geçirildiğinde, ırmağın kente yeniden kazandırılmasına yönelik çalışmalarda dikkate alınması gereken hususlar ve olası kazanımlar aşağıdaki gibi özetlenebilir.

2.3.1. Turizm Farkındalığının Geliştirilmesi ve Çevre Bilincinin Artırılması

Bir turizm kenti olması hedeflenen Bartın'da, bu farkındalığın oluşturulması konusunda resmi kurumlara ve özel işletmelere birtakım görevler düşmektedir. Bunun başında turizmden gelir ve istihdam sağlanması amacıyla konferans ve paneller düzenlenmesi gelmektedir. Konferans ve paneller görsel–yazılı-işitsel basın ve yayın yoluyla duyurulmalıdır. Konferans ve panellerde deneyimlerini aktarmak için başarılı il ve ilçe belediyeleri, üniversiteler, turizm işletmelerinden yararlanılmalıdır. Teşvik için yapılan organizasyonlarla en çevreci tesis ödülü, en yenilikçi tesis ödülü vb. ödül törenleri gerçekleştirilmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 71).

Çevre bilincinin artırılması hususunda Milli Eğitim Müdürlüğü'nce belirlenen okullarda konferans, panel ve sergiler düzenlenmelidir. Atıkların toplanması ve geri dönüşümü ile ilgili okullarda eğitimler verilmelidir. Yerel medya bu konuya özen göstermelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 71). Geçmiş ve gelecek arasındaki bağın kurulması açısından yerel kültürle ilgili kurslar ve toplantılar düzenlenmelidir (Çelikoğlu, 2016: 211). Hastanelerde, sanayi kuruluşlarında ve

belediyelerde katı atıkları minimize etmek için bilinçlendirme faaliyetlerine başlanmalıdır. Çevre bilinci oluşturmak için eğitim çalışmalarına öncelik verilmelidir. Yerel ölçekteki sorunların çözümünde bilinçli davranan bireylerin yetiştirilmesi, toplumun her kesimine hitap edecek programların düzenlenmesi, STK ile duyarlı topluma ulaşma ve gerekli işbirliğinin sağlanması, STK'nın idarece alınan kararlara katılması demokrasinin işlevselliğini artırır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 73).

2.3.2. Sel Riskinin Dikkate Alınması

Yapılması planlanan projelerde aşırı yağışlarla birlikte ırmağın su seviyesinin yükselmesi sonucunda yaşanan sel riski göz önünde bulundurulmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 373). İmar planlarında yanlış alanlarda kurulu alanlar revize edilmelidir (Bartın Valiliği, 2008: 367). Irmak kenarında yerleşime izin verilmemelidir. Afet bilinci aşılanmalı, eğitimler düzenlemeli, yazılı ve görsel basın yoluyla halkı afete karşı bilinçlendirici çalışmalar yapmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 372-373).

Irmak kenarında taşkınlar meydana gelmekte ve bu durum ırmak etrafındaki kullanımı sınırlamaktadır. Bu olumsuz unsura rağmen söz konusu alanların gerekli tedbirler alınarak rekreasyonel kullanıma açılması, tüm kenti çevreleyen ırmağın bütüncül bir yaklaşımla planlanması kente büyük katkı sağlayacaktır. Ayrıca birçok kentin sahip olmadığı bu doğal özelliği sebebiyle Bartın kenti büyük çekicilik kazanacaktır (Kaya, 2007: 143).

2.3.3. Kurumlararası İşbirliğinin Vurgulanması

Bartın kentine bir imaj kazandırma hedefine kurumlararası işbirliği ile ulaşılabilir. Proje tanıtımları valilik, DSİ, il özel idare, belediye, çevre il müdürlüğü, tarım il müdürlüğü, sanayi ve ticaret odası, üniversiteler koordinasyonunda yapılmalıdır (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 57). Varlıkların korunup gelecek kuşaklara ulaşabilmesi adına kamu kurumları, STK ve eğitim kurumları koordineli çalışmalıdır (Çelikoğlu, 2016: 211). Uygulanan politikaların başarı olup olmadıklarının izlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla sürekli izleme ve değerlendirme grubunun

oluşturulması da bir gerekliliktir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 64).

2.3.4. Sanayi Tesislerine Caydırıcı Cezaların Uygulanması

Sanayi tesisleri ileri teknolojileri kullanarak çevreye minimum zarar vermeli ve bu tesislerin gerekli önlemleri almaları sağlanmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 391). Çimento ve kireç fabrikaları filtre kullanmalıdır (Emir, 2015: 239). Su kirliliği kontrol yönetmeliğine göre kirletici uygulamada bulananlara caydırıcı cezalar verilmelidir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 55) (Ek 56). Kullandığı suyu aşırı derecede kirletip deşarj edenlere birim fiyatı artan oranlı ücretlendirme tarifesi uygulanmalıdır. Suyu yoğun kullanan sanayi tesislerinde verimli su kullanımının sağlanması yönünde bilinçlendirme sağlanmalıdır. Su tüketimini azaltan, çevreye duyarlı, enerji üretim süreçleri geliştirilmelidir. Tarımsal sulamada aşırı su israfının önüne geçilerek, geleneksel alışkanlıkların bırakılması sağlanmalıdır. Kirletici olmayan tarım ve modern sulama tercih edilmelidir (Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, 2008: 57).

2.3.5. Bartın Limanı'nın Daha Aktif Kullanılması

Bartın il sınırları içerisinde Boğaz, Amasra, Kurucaşile olmak üzere üç adet liman bulunmaktadır (Bartın Valiliği, 2008: 278). Irmakla beraber Bartın Limanı jeopolitik konumundan dolayı Batı Karadeniz bölgesinde en iyi hizmet verecek limanlardan biridir. 1. sınıf gümrük kapısı ve uluslararası liman olarak hali hazırda hizmet vermektedir. Deniz ticaretinde artan ihracat ve ithalat potansiyeli bulunan liman geliştirilmelidir (Bartın Valiliği, 2008: 392). İl merkezindeki limanın varlığı, ilin deniz ve kara ulaşımı açısından bir sorununun olmadığının kanıtıdır. Merkezden limana kadar olan alan temizlenerek deniz ulaşımı açısından suyolu olarak daha etkin kullanımı sağlanmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 32). Liman ile Bartın arasında düzenli ulaşım sağlanmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 384).

Tablo 39: Bartın Belediyesi Liman İşletmesi Müdürlüğü'nün Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Miktarı

Yıllar	Gemi Adedi	Ton Miktarı
2009	507	1.157.740
2010	444	1.103.000
2011	485	1.159.000
2012	501	1.335.000
2013	632	1.786.000
Toplam	2.569	6.540.740

Kaynak: Bartın Belediyesi, 2015-2019 Dönemi Stratejik Planı, 2014, s. 57.

Tablo 40: Bartın Limanı'na Gelen Yolcu Sayısı

Yıllar	Yolcu Sayısı
2011	525
2012	982
2013	2.071
2014	1.977
Toplam	5.555

Kaynak: Bartın Belediyesi, 2015-2019 Dönemi Stratejik Planı, 2014, s. 57.

2.3.6. Irmak, Deniz ve Doğa Turizminin Öne Çıkarılması

Bartın'ın düzenlenen turistik gezilerde ana tur güzergâhı dışında kaldığı veya il merkezinde cazibe noktası bulunmadığından ana tur güzergâhı dışında tutulduğu gözlemlenmektedir. Bartın Irmağı'nın rekreasyonel potansiyelinin yüksekliği, akış hızının düşük olması ve üzerinde taşımacılık yapılabilmesi, deniz turizmine hizmet verebilecek kadar sahil şeridine sahip olması kent açısından avantaj olabilecek noktalardır (Bartın Valiliği, 2008: 32).

Bartın Irmağı, ülkemizde akarsu ulaşımına elverişli tek ırmak olma özelliğine sahiptir. Bu özellik ile büyük kentlere göre gezi turlarında rakipsiz bir üstünlük yakalama fırsatı bulunmaktadır. Turizm olanağı barındırmasına rağmen turizmde çeşitlilik sağlanamamıştır. 98.478 ha ormanlık alanı ile Bartın, yüzölçümünün %46'sı ormanlık alana denk gelmektedir. Kentte doğa turizmi yanında deniz turizmi de yapılmalıdır. Kalkınmada öncelikli bölgeler arasında yer alan ilde deniz otobüs seferleri yapılmalıdır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 67).

Günümüzde ırmaktan turizm amaçlı yararlanılamamaktadır. Sorunların çözümüyle Bartın Irmağı hem bölgeye hem de ülkeye akarsu turizmi için çeşitli olanaklar sunacaktır. Bartın'ın civar illerden Ankara, Eskişehir ve İstanbul'dan ziyaretçi çekmesi beklenmektedir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 41). Irmakta yapılacak düzenlemelerle Amasra ve diğer tatil beldelerine deniz turları düzenlenmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 15).

Rekreasyon ve ıslah çalışmaları ile ırmakta su bisikleti, sandal gezileri, kürek, yelken, kano ve yüzme yarışları yapılırken ırmak kenarına yürüyüş (trekking) parkurları, dinlenme yerleri, konaklama tesisleri yapılabilir. Doğal ırmak manzarasının izlenebilmesi adına özel helikopter pisti veya teleferik ile isteyen gezginler, yüksek noktalardan tüm güzellikleri görebileceklerdir. Ayrıca helikopter turu simülasyonu ile efektlerle zenginleştirilmiş üç boyutlu helikopter ve kara çekimleriyle Bartın turu seçeneği sunulmalıdır.

Bartın, Yalı mevkiinde günümüzde kısa mesafeli ırmak turları düzenlenmektedir. Irmak etrafında iskele, tekne bağlama yerleri vb. altyapı sıkıntıları göze çarpmaktadır (Alkan, 2015: 230). Irmak günümüzde taşımacılıktaki önemini yitirmiştir. Sadece gezi amaçlı küçük tekne ulaşımı yapılmaktadır (Ek 28). Irmak tabanında biriken alüvyonlar gemi ulaşımını engellemektedir. Taşımacılığın yeniden canlanması kente de canlılık katacaktır. Irmak temizliği, yatak düzenlemesi gibi çalışmalarla ırmak, kent merkezine yeniden kazandırılmalıdır. Böylelikle ırmak, ticari taşımacılık, kruvaziyer turizmi[49] ve yat

[49] Deniz temelli turizm kategorisi içinde yer alan, liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteleri kapsayan bir turizm çeşididir.

turizmi yönlerinden değerlendirilmiş olacaktır. Yalı mevkiinden Çağlayan mevkiine olduğu gibi ırmak güzergâhında turistik tekne turizmi yaygınlaştırılmalıdır (Ek 27). Irmak güzergâhında bulunan tarihi yapılarla şehrin ve kültürün sürdürülebilmesi ve birleştirilmesi sağlanmalıdır. Tarihi evlerin restore edilmesi tekne turlarına siluet oluşturacaktır. Irmak turizmi değerlendirilmeli ve yöre ekonomisine katkı sağlamalıdır (Çelikoğlu, 2016: 207-208).

Çadır ve karavan kamp merkezleri alanları oluşturulmalıdır. Irmağın akarsu turizmine kazandırılması ile çevresinde donatı yerleri hazırlanmalıdır (Çay bahçesi, yeme-içme mekânları). Irmak güzergâhındaki alt yapı ve üst yapı hizmetleri sağlanmalıdır (Dinlenme yerleri, wc, yeme- içme mekânları). Seyahat acenteleri kente davet edilerek, ırmağın tanıtımı sağlanmalıdır. Irmak kenarlarında gerekli arazi çalışmalarından sonra yerleşmelerde dikkate alınarak ahşap iskele yerleri, kano istasyonları vb. kurulmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 67-68).

İlin fotografik potansiyele sahip olması, büyük şehirlerden kente ulaşımın kolay olması, ilin yüz ölçümünün küçük olmasından dolayı istenilen uzaklığa rahatlıkla ulaşılabilmesi turizm açısından ili avantajlı konuma getirmektedir (Bartın Üniversitesi, 2016: 72).

2.3.7. Tekne, Yat Turizminin Canlandırılması ve Çevre Restorasyonu

Düzgün rejimi ve eğimsiz bir ırmak olan Bartın Irmağı tekne ile seyir yapmaya uygun bir iç suyoludur (Alkan, 2015: 231). Bartın Irmağı ve yakın çevresinin turizme kazandırılması kapsamında su kirliliğinin azaltılması için gerekli tedbirler alındıktan ve ırmak ıslahı gerçekleştirildikten sonra ırmak içinde motorlu tekne, sandal turları ve gondol gezileri düzenlenmelidir. Irmak çevresinde cephe iyileştirme, restorasyon ve çevre düzenleme çalışmaları yapılmalıdır. Irmak kenarında yeme-içme, konaklama ile eğlence mekânları ve otopark alanları oluşturulmalıdır. Irmak kenarına ulaşım sağlanması için toplu taşıma olanakları artırılmalıdır. Irmakta ve çevresinde gerçekleştirilebilecek turistik aktiviteler yazılı, görsel, işitsel basın-yayın kuruluşları ile duyurulmalıdır. Kano, su bisikleti istasyonları kurulmalıdır. Gerçekleştirilecek su sporlarının ulusal boyuta taşınması için gerekli tanıtım çalışmaları yapılmalıdır. Irmak çevresinde Bartın iline ait hediyelik

eşya atölyeleri kurulmalıdır. (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü: 2011: 69).

Balık tutma aktiviteleri için iskeleler inşa edilmelidir. Çevresinde balık restoranları yer almalıdır. Avcı dernekleri kente davet edilmeli ve kentin tanıtımı yapılmalıdır. Olta balıkçılığı yapan TV programları, dergiler ile iletişim kurularak kent hakkında bilgi verilmelidir. Av sezonu, avlanma zamanları bildirilmeli, ilgili yazılar asılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 65-66).

Dalış noktaları belirlenmelidir. Su dalış okulları ve kulüpleri kente davet edilmelidir. Dalış okul ve kulüplerinin kentte açılması sağlanmalıdır. Kentte tanıtıcı haritalara yer verilmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 66).

Doğa yürüyüşü kapsamında güzergâhlar belirlenip, tanıtıcı haritalar yerleştirilmelidir. Güzergâhları tanıtıcı broşür, poster, el afişleri hazırlanmalıdır. Güzergâhtaki alt yapı ve üst yapı hizmetleri sağlanmalıdır (wc, dinlenme yerleri, yeme-içme mekânları). Başlangıç levhalarında güzergâh uzunluğu, yürüme süresi vb. özellikler belirtilmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 65).

Bisiklet turizmi için güzergâhlar belirlenip, tanıtıcı haritalar yerleştirilmelidir. Güzergâhları tanıtıcı broşür, poster, el afişleri hazırlanmalıdır. Bisiklet kiralama birimleri oluşturulmalıdır. Derneklerle irtibat kurularak ülke çapında bisiklet turları düzenlenmelidir. Türkiye Bisiklet Federasyonu ile kent, bisiklet yarışlarına dâhil edilmelidir. Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF) ve Avrupa Bisiklet Rotaları Ağı (EuroVelo) Türkiye Koordinatörlüğü ile iletişime geçilerek Avrupa Bisiklet Rotaları Ağı'na, kent rotaları dâhil edilmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 65).

Irmak çevresinde yöresel yemeklere yer verilmesi teşvik ettirilmeli, aşçılar yetiştirilmeli, yöresel yemek yarışmaları düzenlenmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 72) (Ek 33). Ağaçtan yapılan eşyalar, ahşap gemi ve tekne maketleri yerli ve yabancı turistler için satışa sunulmalıdır. Safranbolu evleri, Eskişehir odun pazarı evleri gibi bir bölge oluşturularak ilin tur güzergâhları içine alınması sağlanmalıdır (Çelikoğlu, 2016: 209-210).

Şehir merkezinde eskiden bulunan tersanenin yine Yalı mevkiinde canlandırılması güzel bir uygulama olacaktır. Aktif kullanım amaçlı bir tersane yapılmasa bile ziyaretçilere ırmak üzerinden kentin tanıtımının sağlanacağı müze şeklinde bir tersane tasarlanmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 80).

ATV araçları ve rehberler eşliğinde orman ve ırmak manzarasını birleştirerek 12 km'lik güzergâhı gezmeleri sağlanmalıdır. Irmak güzergâhında gezinti yapılırken turistik tren, at veya fayton, ATV hizmeti gelen konuklara sunulmalıdır. Irmak bölgesi özel yatların giriş çıkışına imkân sağlayacak hale getirilerek, özel yatlara hizmet verecek şekilde düzenlenmelidir. Kentin yapısı incelenerek Orduyeri Mahallesi ile TOKİ arasında yapılacak teleferik ile Yalı mevkiinde bulunan doğal güzelliklerin görülmesi planlanabilir.

Karayoluyla ulaşım imkânı olmayan koylara ırmaktan yat gezileri düzenlenmelidir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri Ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 73). Karadeniz Yat Rallisi (KAYRA) gibi etkinlikler yatçılığının özendirilmesi açısından önemlidir (Alkan, 2015: 231). Yat sporlarına yönelik işbirliklerinin geliştirilmesi için KAYRA ve diğer etkinliklere katılım ve ev sahipliği yapmak adına Trabzon, Giresun, Samsun, Sinop yat ve yelken kulüpleriyle işbirliği yapılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 86). Irmağın ıslahı ile beraber gemi adamı, yat yapımı kavramları canlanarak ve geleceğe taşınmalıdır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 67).

2.3.8. Ahşap Tekne ve Yat Yapımı

Zengin orman kaynaklarına sahip olan kentte gemi ve yat yapımı sanayi kolları geliştirilmelidir. Tarihi geçmişi olan ahşap yat yapımıyla ilgili ulusal ve uluslararası düzeyde yatırım projeleri gerçekleştirilmelidir (Bartın Valiliği, 2008: 392).

Kurucaşile'de gerçekleşen ahşap tekne ve yat festivali güçlendirilmeli, katılımı artırmak için halkla ilişkiler çalışmaları önemsenmelidir. Festival kapsamında tekne ve yatlar ile gezintiler yapılmalıdır. Kurucaşile ve köylerinde yapılan veya satılan gemiler festival kapsamında ilçeye davet edilmelidir. Ulusal ve uluslararası tekne ve yat dergileri editörleri, TV program yapımcıları kente davet edilmelidir. Festival için Türkçe ve İngilizce web siteleri oluşturulmalıdır. Avrupa ekoturizm ağına üye olunmalıdır (Bartın

Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 77). Halk eğitim merkezleri gemicilik kapsamında geleneksel el sanatların geleceğe aktarılması için eğitim ve kurslar vermelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 72).

Bartın'ın turistik ve kültürel açıdan gelişimini sağlamak için ahşap tekne yapım imalathaneleri daha modern hale getirilmeli, çalışanların yaptıkları işin kültür taşıyıcılığı açısından ne kadar önemli ve değerli olduğu konusunda bilgilendirilmeli, ahşap oymacıların güçlü bir çatı (Kooperatif, şirket vb.) altında toplanarak birlikte hareket etmeleri sağlanmalıdır (İl Kültür Turizm Müdürlüğü).

Tablo 41: Bartın Liman Başkanlığı'na Kayıtlı Tekne Sayısı ve Boyutu

	Tekne Boyutu (Metre)						**Toplam (Adet)**
Liman Başkanlığı	0-4.99	5-8.99	9-11.99	12-19.99	20-20.99	30m üzeri	
Bartın	85	153	4	1	0	0	243

Kaynak: Sabri Alkan, Bartın Yatçılık Faaliyetleri ve Yerel Ekonomik Kalkınma, 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları, 2015, s. 230.

Tekne ve gemi içinde konaklama, kafe, restoran şeklinde ırmakta hizmet verecek turizm hizmetleri sunulmalıdır.

2.3.9. Eski Bartın Evlerinin Turizme Kazandırılması

Yalı mevkiinde Gazhane Parkı ile başlayan yeşil dokunun sürdürülebilmesi için ırmak çevresinin bütüncül bir yaklaşımla planlanması gerekmektedir. Bartın Irmağı yol boyunca zengin bir görsellik sergilemektedir. Irmağın bulunduğu cadde üzerinde yer alan konutlara ve bahçelerine çay bahçesi, restoran, kafe gibi işlevlerin yüklenmesi hem konutların değerlendirilmesini hem de turizme katılımları ile kent kimliğine olumlu katkılar sağlayacaktır. Bartın Irmağı ve tarihi Bartın evlerinin kent kimliğinde geçmişte sahip olduğu sözlü anlatımın kent yaşamına girmesini sağlayacaktır. Bu hususta dikkat edilmesi gereken Bartın Irmağı'nın yüksek peyzaj değerlerinin tahribe uğratılmaması, koruma-kullanma ilkeleri eşliğinde ilgili alanların kent yaşamına kazandırılmasının sağlanmasıdır (Kaya, 2007: 143).

Eski Bartın evlerinin kentsel dokusu korunarak pansiyonlara dönüştürülmelidir. Çevre düzenlemeleriyle ırmak kenarları katı atık ve diğer etkenlerden arındırılarak, devamında çimlendirme ve ağaçlandırma çalışmaları ile kentin yeni bir görüntü kazanması hedeflenmektedir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 42). Irmak kenarına yürüyüş yolu yapılarak eski Bartın ahşap evleri restore edilmelidir. Böylece Yalı mevkiinde eski kent dokusu canlandırılarak restore edilen mekânlar turizme kazandırılmalıdır.

Ev sahiplerinin evlerini restore etmeleri hakkında gerekli bilgi ve destek çalışmaları sağlanmalıdır. Restorasyon için teşvik çalışmaları yapılmalıdır. Kent kimliğiyle uyumlu olacak proje yarışmaları açılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 68). Restore edilen evler; konuk evi, butik otel, pansiyon, müze, kültür ve sanat evi, hediyelik eşya dükkânı, yöresel el sanatlarının yapıldığı atölyeler, yöresel eşya sergi merkezleri, yöresel ev yemeklerinin yapıldığı restoranlar şeklinde kullanım amaçlarına göre planlanmalıdır (Çelikoğlu, 2016: 207-208).

Kirleticiler engellendikçe ırmak kenarında doğal bir ortamda ziyaretçilere konaklama imkânı sunulmalıdır. Genel olarak ırmakta ve deniz kıyılarındaki mevcut kirlilik çevreyi, kentte yaşayanları ve ziyaretçileri olumsuz etkilemektedir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 73).

2.3.10. Kongre Turizmi ve Sosyal, Kültürel Etkinlikler

Bartın'da kongre turizmin geliştirilmesi için büyük şirketlerin bayi toplantılarını yapacağı, kamu kurumlarının her türlü eğitim faaliyetlerini icra edeceği, büyük otellerin ihtiyaçlara cevap verecek bir kongre merkezi yapılmalıdır (İl Kültür Turizm Müdürlüğü).

İl dışında yaşayanlarla irtibat kurularak yöresel Bartınlılar Gecesi düzenlenmelidir Bartın Irmağı'nın eski hali ve yeni halini içeren web sitesi kurulabilir. Bartın Kurtuluş Günü'nde etkinlikler düzenlenmelidir. Organizasyonlar kapsamında Bartın'a Fatih Sultan Mehmet ve ordusunun ilgili tarihlerde Orduyeri mevkiine gelmesi ve yörenin adının bu şekilde anılması arasında bağlantı kurularak söz konusu mevkide ordu vb. bir heykel veya ırmak üzerinde gemiler yapılarak tarihi süreci canlandırma etkinlikleri yapılmalıdır.

Irmakta eskiden kutlanan hıdrellez, kabotaj bayramı etkinlikleri tekrardan ırmak üzerinde yaşatılmalıdır. Eskisi gibi ırmakta yapılan şenlikler yeniden düzenlenmelidir.

2.3.11.Tanıtım Sorunu

Bartın'da altyapı iyileştirilerek ilin mevcut kapasitesi güçlendirilmeli, doğal ve tarihi yapısı geliştirilerek farkındalık yaratılmalı, tanıtım çalışmaları önemsenmeli, yeni yatırımlar için kent, cazibe merkezi haline getirilmelidir. Tüm çalışmalarda merkezi hükümet, yerel yönetimler, özel sektör, üniversiteler ve STK'lar koordineli hareket etmelidir.

Turizm gelirlerinde artış sağlanması adına ilin deniz potansiyeli; yatırımcılara, yerli ve yabancı turistlere tanıtılmalıdır. Bu kapsamda kurumsal ve kitlesel tanıtım şarttır (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 67). Tanıtım etkinliklerinde özellikle büyük şehirlerde Bartın ili tanıtılmalı, Alaçatı gibi turizmde öne çıkan yerler görülmeli, ilgili belediyeler örnek alınarak tanıtım filmleri çekilmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 26). Amasra'nın Bartın'dan daha çok tanınmasında Barış Akarsu'nun etkisi yok sayılamaz. Bu kapsamda kentin tanıtımında ünlü kişiler, ilde çekilen filmler veya dizilerin etkisi göz ardı edilmemelidir. Bartın için Amasra odaklı tanıtım yanlıştır. Bu sebeple tur güzergâhında Bartın yer almadan, ilçesi Amasra tercih edilmektedir. Kentin tüm yönlerini içeren tanıtım şarttır. Doğal, kültürel, tarihi ve sosyal yönlerinin ele alındığı bütünleşik tanıtım yapılmalıdır.

Tanıtım çalışmaları için ilin bütününü içeren tanıtım stratejisi hazırlanmalı ve kent imajı ilgili kurumlarla paylaşılmalıdır. TV yapımcıları, dergi editörleri kente davet edilerek kentin doğal, kültürel, rekreasyonel, tarihi güzellikleri ve alternatif turizm faaliyetleri hakkında bilgilendirmeler yapılmalıdır. Yerel, ulusal, uluslararası medya ve basın çalışanlarına turlar düzenlenmelidir. Diğer illerdeki turizm danışma bürolarına ve seyahat acentelerine ili tanıtıcı dergi, broşür dağıtılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 75).

Bartın'ı ulusal ve uluslararası düzeyde daha iyi tanıtmak için dört farklı dilde (Türkçe, İngilizce, Fransızca, Almanca) tanıtım kitabının yanında, ilin bütününe yönelik

turizm haritaları, ırmak civarında gerçekleştirilecek turizm imkânlarını gösteren haritalar hazırlanmalıdır. Bölgenin bütününe yönelik olarak ekoturizm değerleri ve güzergâhlar tespit edilerek ulusal ve uluslararası turizm fuarlarında kent tanıtılmalıdır (Ek 32). Irmak yürüyüş parkurları rehberi hazırlanarak, turizm danışma bürolarına ve turistik işletmelere dağıtımı yapılmalıdır (Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Turizm Sorunları ve Çözüm Önerileri Sunumu).

Yazılı ve görsel materyalle donatılmış, yabancı dil bilgisine sahip personelin bulunacağı turizm danışma bürolara açılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 78). Terminallerde yerel rehberler bulundurulmalıdır (Bartın Valiliği, 2008: 191). Bartın ili gezi rehberi çıkarılmalı, her yere ücretsiz olarak dağıtılmalıdır. Tanıtımlarda cep gezi rehberi, il haritası, ilde yapılacak turizm aktiviteleri, manzara fotoğrafları yer almalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 75).

Tanıtım amaçlı organizasyon, fuar, festival, sergiler yapılmalı ve stantlar açılmalıdır. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TURSAB) ve ulusal medya toplantılarında kenti tanıma ve tanıtma gezileri düzenlenmelidir (Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu, 2003: 72). Bölgeye tur düzenleyen seyahat acenteleri ve tur operatörleri şehre davet edilerek kentin tanıtımı gerçekleştirilmelidir. Seyahat acentaları ve tur operatörlerinin bölgedeki bu doğal güzellikleri programlarına almaları için çalışmalar yapılmaktadır. Kentin kültürel değerleri ve doğal güzellikleri ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtılmalıdır. İlde yapılacak festivaller için tanıtıcı ve bilgilendirici web siteleri kurulmalıdır. Görsel-işitsel medya kullanılarak tanıtım faaliyetleri yürütülmelidir. Festival kapsamında çeşitli yarışmalar düzenlenmelidir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 76-77).

Turizm fuarlarına katılım sağlanması kentin tanıtımını olumlu yönde artıracaktır. Basında ve fuarlarda ırmağın temizlendiği ve ırmakta yapılacak aktiviteler tanıtılmalıdır. Kentin tüm yönleriyle tanıtımını içeren belgeseller yapılmalıdır. Web sitelerinde kentin tanıtımını yapılmalıdır. Kurum sitelerinde ilin turizm potansiyeline yer verilmelidir. Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Turizm ve Otel İşletmeciliği bölüm öğrencileri ırmak kenarında rehberlik hizmeti vermeli, gerekli afiş ve tanıtım materyallerini hazırlamalıdır.

Ziyaretçi memnuniyetinin belirlenmesi için kaç kişinin ziyaret ettiği, hedeflenen ziyaretçi sayısına ulaşılıp ulaşılmadığı gibi istatistik bilgiler ve grafikler halkla paylaşılmalıdır. Bilimsel metot çerçevesinde kentle ilgili anketler düzenlenmeli ve sonuçlar paylaşılmalıdır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 86).

Son olarak turistler görmedikleri ya da görmek istedikleri yerleri çoğunlukla internet vasıtasıyla seçerler. Bartın iline ait tanıtım hem nitelik hem de nicelik açısından yeterli seviyede değildir. Irmak temizlenmeden yapılan tanıtım insanlar tarafından hayal kırıklığı olarak algılanabilir ve kent imajı olumsuz etkilenebilir.

Unutulmamalıdır ki ziyaretçiler memnuniyetini birkaç kişiye, memnuniyetsizliğini birçok kişiye ifade etmektedirler (Tatoğlu & Vanlı, 2015: 275).

2.4. Bartın Irmağı'nın Sosyal ve Kültürel Yaşama Etkisi

Geçmişte ırmakta yapılan gemi atması töreni, denizciler bayramı, hıdrellez ve bahar kutlamaları, sandal sefaları, motor-ördek ve yağlı direk yarışları halk için bir eğlence ve yaşam kaynağıdır (Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2007: 107).

Eski takvimlerde 24 Nisan 'Ruz-ı Hızır', yeni takvimlerde 6 Mayıs tarihi "*Hıdrellez*" diye yazılıdır. Hıdırellez'in Bartın'daki özelliği ırmak kıyısında kutlanmasıdır. Çimento fabrikasının bulunduğu Yirmibeş Kuyusu mevkiinden Gürgenpınarı'na ve karşısında Kaynarca'dan Boğaz'a doğru uzanan kıyılarda Hıdrellez kutlanılırdı. Hafta tatilinin uygulanmasından önce Hıdrellez hangi güne gelirse şenlikler o gün yapılırdı. Tatil uygulamasından sonra 6 Mayıs'tan sonra gelen Pazar günü yapılmaya başlandı (Çilsüleymanoğlu, 1996: 719). Hıdrellez baharın başlangıcıydı. Bartın'da civar il ve ilçelerden gelenlerin katılımıyla coşku içinde Hıdrellez şenlikleri yapılırdı. Sandallarla Yirmibeşkuyusu mevkiine gidilirdi. Kaynarca'dan Boğaz'a kadar ırmak sahili dolup taşardı. Kaynarca'dan itibaren Yirmibeşkuyusu yoğun olmak üzere Boğaz'a kadar ırmak çevresi dolardı (Ek 26). Sandallarla veya kiralanan motorlarla gezilir, Boğaz'a kadar gidilerek eğlenilirdi (Aşçıoğlu, 2011: 318).



Şekil 25: Hıdrellez Şenlikleri

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ülkemizin tüm kıyılarında Türk bayrağının hâkim olduğu Kabotaj Kanunu'nun kabul olduğu gün törenler düzenlenirdi. 1935'ten itibaren Bartın'da "*Denizciler Bayramı*" bir gelenek halini almıştır. 1 Temmuz günü tüm yurtta kutlanırken Bartın Irmağı ve Boğaz insanlarla dolup taşardı. Denizciler Bayramı'nın kutlanmaya başlandığı ilk yıllarda denizciler ve halk Cumhuriyet Meydanı'nda toplanır, resmi makamların konuşmalarından sonra iskeleden kalkan motorlar, halkı ücretsiz olarak ırmak ve Boğaz'da gezdirirdi. Yirmibeş Kuyusu mevkiinde yağlı direk, yüzme ve ördek, dalma gibi yarışmalar düzenlenir, eğlenilirdi (Çilsüleymanoğlu, 1996: 707).

2.5. Diğer Şehirlerdeki Örnek Projeler

Bartın Irmağı'nın temel sorunu kirlilik olsa da kent açısından salt ırmak temizliği yeterli değildir. Kente kazandırılmak istenen imaj kavramı için ırmak temizliğiyle beraber peyzaj planlaması da bir gerekliliktir. Bu kapsamda Bartın kentine örnek olması adına Adana Büyükşehir Belediyesinin salt ırmak temizleme çalışmaları, Sivas Belediyesinin hem ırmak temizliği hem de temizleme çalışmaları ardından rekreasyon alanlarının yaratıldığı projelere yer verilmiştir. Hepsini kapsaması adına ulusal çapta marka kent olmuş Eskişehir'in, Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirdiği Porsuk Çayı Projesi incelenmiştir. Porsuk Çayı Projesi hem ırmağın ıslahını amaçlamış hem de ırmak çevresinde gerçekleştirilen peyzaj projesi ile yeni alanların kente kazandırılması hedeflemiş ve başarıya ulaşmış bir projedir.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Adana Büyükşehir Belediyesi ve Sivas Belediyesi'nin il sınırlarında bulunan ırmaklarla ilgili yaptıkları çalışmalar il belediyelerinden elde edilen bilgiler çerçevesinde aşağıda incelenmiştir.

2.5.1. Eskişehir Porsuk Projesi

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ile 15.12.2017 tarihinde yapılan görüşme neticesinde Porsuk Projesi hakkında önemli bilgiler edinilmiştir. (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum). Elde edilen bilgiler ekseninde, proje Porsuk Çayı'nın Eskişehir'e yeniden kazandırılması için tasarlanmıştır. Projenin bir bölümü Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nin kendi imkânlarıyla gerçekleştirilirken bir bölümü dış kredilerle gerçekleştirilmiştir. Projenin genel amacı Porsuk Çayı'nı Eskişehir için yeniden bir kıymet haline getirmek, böylelikle içinden akarsu geçen başka şehirler için bir model oluşturmaktır. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ile AYB arasında imzalanan kredi anlaşması ile projenin uygulanma aşamasına geçilmiştir (Ek 35). AYB kuruluşundan beri ilk defa, tek tek projeler yerine "Kentsel Gelişim Projesi" ana fikrine kredi vermiş ve Eskişehir bunun Avrupa'daki ilk örneği olmuştur (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 26: Porsuk Projesi Sonrası Eskişehir

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Afetlerin farkında olmak, doğal afet zararları azaltacak tedbirleri almak yerel yönetimlerin sorumlulukları olduğu gibi doğal yaşam alanları oluşturmak da yerel yönetimlerin sorumlulukları arasındadır. Porsuk Projesi'nin ana çıkış amacı kenti doğal afet zararlarına karşı korumak ve onun etkilerini en aza indirmektir. Bu kapsamda Eskişehir Kentsel Gelişim Projeleri üç adettir. Bunlar (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum):

- Eskişehir Kentsel Ulaşım Toplu Taşım Projesi (Tramvay Projesi)
- Doğal Afet Zararlarını Azaltma Projesi (Porsuk Projesi)
- Su Projeleri



Şekil 27: Porsuk Çayı'nın Islah Çalışmalarından Önceki Hali

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Eskişehir'de bulunan Porsuk Çayı çirkin görüntüsüyle, rahatsız edici kokusuyla şehri yönetenlerin büyük sorunu olmuştur (Ek 34). 1999 yılında yapılan arama konferansında[50] şehrin en önemli kıymeti olarak görülen Porsuk Çayı'nın (Ek 61), aynı zamanda şehrin en önemli derdi de olduğu ortaya çıkmıştır. O dönemde Türkiye'nin pek çok şehrinde irili ufaklı akarsuların yol açtığı sıkıntıların üstesinden gelmek amacıyla yapıldığı gibi Porsuk Çayı'nın üstünü betonla kapatmayı hayal edenler bile bulunmaktaydı (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).

[50] Ortak akıl yaratmayı amaçlayan katılımlı bir planlama metodolojisidir. Ortak görüş yaratmayı, ortak sorunlara çözüm bulmayı, gelişmek için neler yapılması gerektiğini belirlemeyi ve ortak hedefler seçmeyi sağlayan bir çalışma düzenidir (URL- 22, 2018).



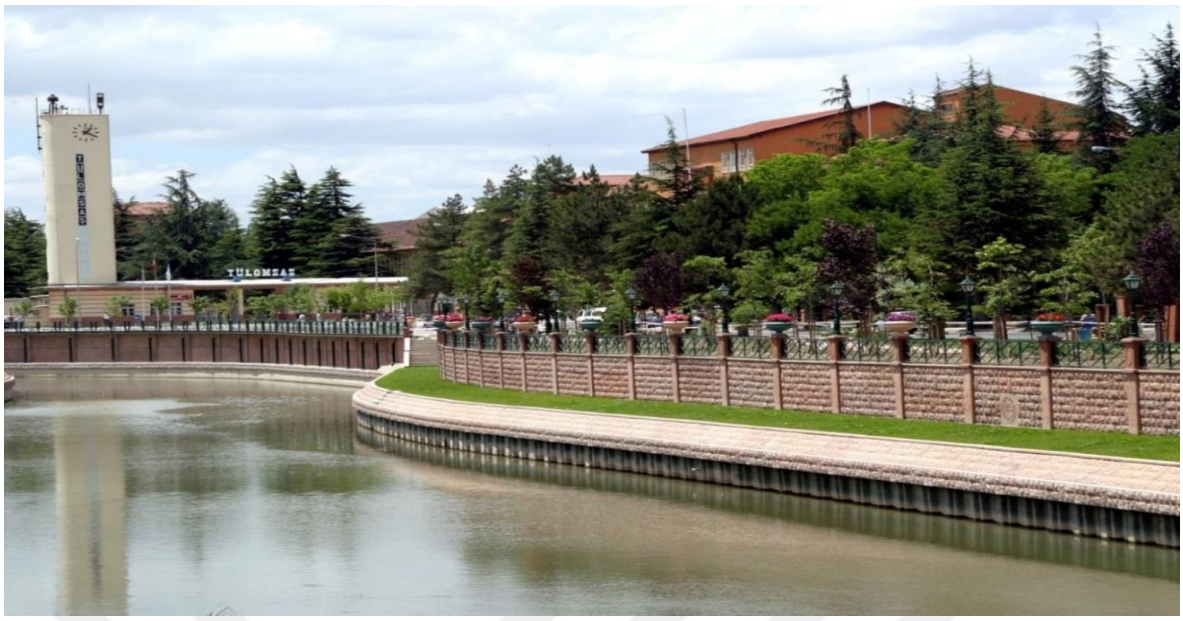
Şekil 28: Porsuk Çayı'nın Eski Hali

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Projenin genel amaçları şunlardır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum):

- Porsuk Çayı'nın yol açtığı afet riskini bertaraf etmek,
- Porsuk Çayı'nı şehrin estetik bir değeri haline getirip, çayın şehre değer katmasını sağlamak,
- Porsuk Çayı'nda doğal hayatın yeniden mümkün olmasını sağlamak,
- Porsuk Çayı'ndan rekreasyon ve spor amacıyla faydalanmak,
- Porsuk Çayı'ndan ulaşım amacıyla faydalanmaktır.

Proje kapsamında Porsuk nehir yatağının yaklaşık 7,6 km ıslahı, yedi taşıt köprüsünün yapımı, on bir yaya köprüsünün deprem riski bakımından yenilenmesi, dört su seviyesi kontrol yapısının inşası, sol ve sağ sahil sulama kanallarının rehabilitasyonu gerçekleştirilmiştir. Uluslararası ihale kuralları ile vaziyet planında belirtilen araç ve yaya köprüleri ihalesine çıkılmıştır. Aynı şekilde uluslararası ihale kuralları ile vaziyet planında belirtilen Porsuk Çayı ıslahı, bot transfer yapısı içeren su seviye kontrol yapıları ve sulama kanalları yenileme ihalesine çıkılmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 29: Porsuk Yatağı Islah Çalışmalarının Tamamlanmış Hali

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Porsuk Projesi'nin tamamlanmasıyla önemli kazanımlar elde edilmiştir. Bunlar (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum):

- Şehrin merkezindeki köprüler öncelikli olmak üzere on üç taşıt ve dokuz yaya köprüsü yenilenmiştir.
- Çayın yatağının şehir içindeki 9,6 kilometrelik bölümü ıslah edilmiştir.
- Sekiz adet bot transfer yapısı içeren su seviye kontrol yapısı inşa edilmiştir.
- Sulama kanallarının şehir içindeki 8,5 kilometrelik bölümü yenilenmiştir ve Yeşiltepe sulama kanalı üzerinde iki adet araç köprüsü yapılmıştır.
- Eskişehir'e üç adet çok kapsamlı park kazandırılmıştır.
- Porsuk Çayı üzerinde üç adet ada inşa edilmiştir.
- Kentin 1.445.074 m^2'lik yeşil alana kavuşması sağlanmıştır.
- 1999 yılında şehrin en önemli derdi olarak görülen Porsuk Çayı, 2010 yılında Eskişehir'in en önemli değeri haline gelmiştir.
- 16 Mart 2010 tarihinde İstanbul İtalyan Kültür Merkezinde Özel Kalem Dergisi'nin Türkiye genelinde düzenlemiş olduğu proje yarışmasında Porsuk Projesi "*Bir Şehre Can Suyu Vermek*" adlı kentsel dönüşüm projesi ile ödüle layık bulunmuştur.

- Eskişehir, turizmin hızla yoğunlaştığı bir merkezdir. Kenti turistik amaçlı bir cazibe merkezi haline getiren en önemli unsurların tümü Porsuk Çayı ile yakından ilişkilidir. Porsuk Çayı kendisi için harcanan bütün emeği Eskişehir'e geri ödemiştir. Porsuk Projesi'nin asıl gurur verici yanı içinden akarsu geçen diğer şehirler için de canlı bir model olmasıdır (Ek 37).

Porsuk Projesi kapsamında Porsuk Çayı'ndan faydanılarak Eskişehir'e kazandırılan iki önemli mekân bulunmaktadır. Bunlar *Kentpark* ve *Şehr-i Aşk Adası* isimlerini almıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 42).

Eskişehir'e kazandırılan *Kentpark* 1999 yılında düz ve boş bir tarla iken 2009 yılında binlerce vatandaşın ziyaret ettiği kentin stresinden uzaklaşarak nefes alabileceği bir mekân olmuştur. Porsuk Çayı'nın rehabilitasyon ve spor amacıyla kullanımı konusundaki en önemli proje 2009 yılında tamamlanıp hizmete açılan Kentpark içindeki plajdır. Plaj, Kentpark içinde Porsuk'un yatağından ayrı açılan bir kanal ile inşa edilen yapay adanın, parkın içine bakan kıyısına yapılmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 43).



Şekil 30: Kentpark

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Porsuk Çayı'ndan ayrı açılan yapay kanal ile oluşturulan *Şehr-i Aşk Adası* 29.000 m²'lik bir alana sahiptir. Adaya ulaşım Van Gogh Köprüsü ile sağlanmaktadır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 31: Şehr-i Aşk Adası

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

2.5.1.1. Kent İçi Taşkın Tehdidi ve Porsuk Barajı

Projenin başlangıç noktası olan Porsuk Barajı, Eskişehir için taşkın güvenliğinin kilit noktasındadır. Bu baraj, işletme hacminin yanında 60 hm^3 taşkın koruma hacmine sahiptir. Baraj, taşkın geçişine izin vermemektedir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 36).

Tablo 42: Porsuk Barajı Bilgileri

Drenaj Alanı	5018 km^2
Yıllık Ortalama Doğal Akım	326 hm^3/yıl
Toplam Baraj Hacmi	529,70 hm^3
Taşkın Hacmi	60 hm^3
Faydalı Hacim	438,21 hm^3
Baraj Tipi	Beton ağırlık
Talvegten Yükseklik	49,70 m
Dolusavak Kapasitesi	792,57 m^3/ s

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.



Şekil 32: Porsuk Barajı

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

2.5.1.2. Porsuk Çayı ve Deprem

1998 yılına kadar 3. derece deprem bölgesinde olan kentin; yeni araştırmalar ve bilimsel veriler sonucunda 1.'ye yakın 2. derece deprem bölgesinde olduğu ortaya çıkmıştır. Proje kapsamında 1999 yılından itibaren tüm yapılar afet riskleri açısından değerlendirilmeye alınmıştır. Bu durumda Eskişehir Büyükşehir Belediyesi olarak kenti ortadan ikiye bölen Porsuk Çayı üzerindeki taşıt ve yaya köprülerinin durumları yeniden irdelenmiştir. Deprem zararlarının azaltılması için taşıt ve yaya köprülerinin yenilenmesi ve nehir yatak ıslahının yapılması gerekmiştir. Hidrolojik olarak taşkını geçirme performanslarını kaybeden köprü kesitleri taşkın tehdidi oluşturmaktaydı. Hasar riski yöntemi ile yapılan değerlendirmeler ile son derece güvensiz bulunan köprülerin acilen yenilenmelerine karar verilmiştir. Kent ulaşım akışları gözetilerek köprülerin öncelikle ve hızlı bir biçimde tamamlanması, diğer inşaat faaliyetlerinin kente problem getirmesini önleyecek bir durum olarak düşünülmüştür. Porsuk Çayı köprülerinde yenileme çalışmaları öncesi İnşaat Mühendisleri Odası dâhil çeşitli kuruluşların yaptığı çalışmalar ile köprülerin şiddetli bir depreme dayanmasının imkânsız olduğunu ortaya koyulmuştur. Bu çerçevede yapılan çalışmalara bakıldığında taşıt ve yaya köprülerinin deprem açısından güvensiz oldukları saptanmıştır. Yoğun trafiğe maruz kalan köprülerin yapısal olarak hizmetlerini güvenli bir şekilde sürdürebilmeleri için yenilenmelerine karar verilmiştir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).

2.5.1.3. Porsuk Çayı'nda Yapılan Sulama Kanalları

Eskişehir sulaması 1972'de baraj yükseltilmesinden sonra 23.200 ha sulama alanına sahipti. Ancak şehrin gelişmesine paralel olarak geçmişteki çarpık yapılaşmalarla sulama alanlarında daralma gözlemlenmiştir. Sulama alanları 1976'da 21.200 ha ve 2001'de 18.770 ha olarak belirlenmiştir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 33: Porsuk Çayı'nda Bulunan Eski Sulama Kanalları

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Eskişehir sulaması 50 yıldır kente hizmet vermiştir. Sulama kanalları özellikle kent içinde ekonomik ömürlerini doldurmuş olup, son derece bakımsız durumları ile kent yaşamı açısından büyük olumsuzluklar yaratmıştır. 50 yıldır hizmet veren bu bakımsız kanallar, önemli sızma problemleri yaratmış ve hem yakın çevresindeki konutlarda hem de şehirsel alanlarda taban suyu sorunlarına neden olmuştur. Bu konudaki çözümün hiç olmazsa sulama kanallarının şehir içi bölümlerinin yeniden kaplamalarının yapılması ve daralan bazı kısımların genişletilerek, peyzaja kavuşturulmasıyla kentin görüntüsüne olumlu katkı yapacağı düşünülmüştür. Sulama kanalları dört kısımda yenilenmiştir. Bunlar Yeşiltepe, Ssk, Akarbaşı ve 71 Evler sulama kanallarıdır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 38).

2.5.1.4. Porsuk Çayı'nda Su Seviye Kontrol Yapısı

Su seviye kontrol yapıları yapılmadan önce Porsuk Çayı üzerinde su tutmak mümkün değilken su seviye kontrol yapıları tamamlandıktan sonra sekiz noktada su şişirilerek, kent geçişinin tamamında her zaman suyun kontrollü olması sağlanmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 39).



Şekil 34:Porsuk Çayı'nda Su Seviye Kontrol Yapıları

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Taşkın riski olduğu zamanlarda yapıların kapakları, su taşkın seviyesine ulaştığında otomatik olarak açılarak suyun tahliyesi sağlanmaktadır. Taşkın riski olmadığı zamanlarda bu yapıların bot transfer yapısı içeren kısmında sistem, tekne geçişlerine imkân vermektedir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).

2.5.1.5. Porsuk Çayı Üzerinde Yapılan Araç ve Yaya Köprüleri

Proje kapsamında Ali Fuat Güven Araç Köprüsü, Tabakhane Araç Köprüsü, Atatürk Araç Köprüsü İki Eylül Köprüsü, Göksu Köprüsü, Salhane Araç Köprüsü**,** Sümer 2 Araç Köprüsü yapılmıştır (Ek 40). Çalışmalar sırasında her köprüde farklı mimari detaylar uygulanmıştır. İki Eylül Köprüsü tramvay hattının geçtiği köprü öz kaynaklar ile gerçekleştirilen köprülerdendir. Göksu Köprüsü yenileme çalışması sırasında, kendi yükünü taşıyamayarak ilk müdahalede yıkılmıştır. Bu sonuç projenin hayata

geçirilmesinde verilen kararın doğruluğunu göstermiştir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 35: Porsuk Çayı Tramvay Projesi

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Proje ile dokuz adet yaya köprüsü inşa edilmiştir. Köprüleri inşa ederken engelli vatandaşların, yaşlıların, hamile ve bebek arabalı bayanların rahat kullanımları göz önüne alınmıştır. Eğimlerin hesaplanmasında gerekli standartlar uygulanmıştır. Daha önce köprü olmayan ancak yoğunluğun fazla olduğu noktalarda da yeni yaya köprüleri yapılmıştır. Güven vermeyen eski köprüler yerini standartlara uygun yeni köprülere bırakmıştır. Renk çeşitliliği sayesinde daha canlı bir Porsuk Çayı görüntüsüne kavuşulmuştur. Köprü çıkış noktalarında korkulukların devam etmesi ile yaya emniyeti sağlanmıştır. İmar planlarına göre yapılması gereken köprülerde inşa edilmiştir. Köprüler sadece Porsuk Çayı üzerine yapılmayıp, yenilenen sulama kanalları üzerinde de imarına göre yapılması gereken iki adet araç köprüsü inşa edilmiştir. Proje kapsamında Adalar 1 Yaya Köprüsü, Adalar 2 Yaya Köprüsü, Osmangazi Yaya Köprüsü, Tülomsaş Yaya Köprüsü, Adalar 3 Yaya Köprüsü, Adalar 4 Yaya Köprüsü, Kurtuluş Yaya Köprüsü, Gökmeydan Yaya Köprüsü yapılmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum) (Ek 41).



Şekil 36: Porsuk Çayı Üzerinde İnşa Edilen Örnek Köprü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

2.5.1.6. Porsuk Çayı'nda Ulaşım ve Su Sporları

Proje kapsamında Porsuk Çayı'nın temizlenmesine ve afet riskinin azaltılmasına yönelik büyük ölçekli düzenlemeler yapılırken içinden nehir geçen dünyanın gelişmiş kentlerinde olduğu gibi Porsuk Çayı'nın kent içi ulaşımda faydalanılmasına yönelik düzenlemeler ve çalışmalar yapılmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 37: Porsuk Çayı'nda Ulaşım

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Belediye bünyesinde bir tesis kurularak nehir ve çay sularında kullanılacak botlar ile Venedik tipi turistik gondolların üretimine başlanılmıştır. Tesis sadece Eskişehir'den değil tüm Türkiye'den ve yurt dışından gelen siparişleri kabul etmektedir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 38: Porsuk Çayı'nda Gondol Yapımı

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Türkiye'de ilk defa akarsu üzerinde yolcu taşımacılığına Porsuk Çayı'nda başlanmıştır. Çayın yatağında ıslah çalışmalarının tamamlanmasından ve suyun bot transfer yapısı içeren su seviye kontrol yapıları vasıtasıyla şişirilmesinden sonra Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tersanesinde yapılan botlar suya indirilmiştir. Başlangıçta sadece gezi amaçlı turlar için kullanılan botlar, 2009 Temmuz ortalarından itibaren şehir merkezi ile Kentpark arasında seferler yapmaya başlamıştır. 2005 yılında toplam 27.000 civarında olan yolcu sayısı 2006 ve 2007 yıllarında 50.000'e yaklaşmış, 2008 yılında 70.000'e, 2009 yılında 140.000'e ulaşmış, 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre 110.000'i geçmiştir. 2009 yılının Eylül ayında başlatılan gondol turlarından, üç ayda 1570 kişi, 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre ise 5860 kişi faydalanmıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).

Porsuk Çayı günümüzde su sporlarına da ev sahipliği yapmaktadır. Şehrin Porsuk Çayı ile olan ilişkisini güçlendirmek amacıyla Porsuk Çayı üzerinde kano ve dragon müsabakaları düzenlenmektedir. Her yıl tekrarlanarak geleneksel hale getirilen bu müsabakalar, Porsuk Çayı'nın yeni fonksiyonlar kazanmasını sağlamıştır (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi Sunum).



Şekil 39: Porsuk Çayı'nda Su Sporları

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

2.5.2. Sivas Örneği

Sivas Belediyesi'nin ilde ırmak ve dere ıslahı (Ek 48) konusunda iki adet bitirilmiş projesi bulunmakta ve bir adet başlayacak proje ile ilgili çalışmaları devam etmektedir. Bu projeler: Aksu Projesi, Pünzürük Deresi Projesi ve Kızılırmak Projesi'dir (Sivas Belediyesi, Sivas).

Aksu Projesi, evsel ve sanayi atıklarıyla bir çöplüğü andıran Mısmılırmak Deresi 'değişim' kelimesinin tam manasıyla hayat bulduğu bir proje olarak tanımlanmaktadır. Dere ıslah edilerek temiz suyla buluşturulmuştur. Peyzaj mimarisi örnekleriyle donatılan projeye "*Aksu*" adı verilmiştir. Aksu, Dünya Su Örgütü'nün "*En İyi Dere Islahı*" ödülüne layık görülmüştür (Sivas Belediyesi, Sivas) (Ek 50).



Şekil 40: Mısmılırmak Deresi Islah Çalışmaları

Kaynak: Sivas Belediyesi.



Şekil 41: Mısmılırmak Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası

Kaynak: Sivas Belediyesi.

Pünzürük Deresi Projesi ile şehir içerisinde kalan Pünzürük Deresi'nin üstü kapatılarak kötü koku ve görüntü kirliliği ortadan kaldırılmıştır. Öncesinde tam bir mezbelelik[51] olan yer, yeşil alan ile buluşturularak modern yaşam merkezine dönüştürülmüştür. Proje ile *Saklıbahçe Parkı* hem bölgeye hem de Sivas'a ayrı bir değer katmıştır (Sivas Belediyesi, Sivas) (Ek 49).



Şekil 42: Pünzürük Deresi

Kaynak: Sivas Belediyesi.

[51] Çöplük.



Şekil 43: Pünzürük Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası

Kaynak: Sivas Belediyesi.

Kızılırmak Projesi ise 6,5 milyon m²'lik bir alanda gerçekleştirilen, Sivas için önemli bir projedir. Kızılırmak'ın şehir içinde kalan kısmında, göz alıcı bir sahil ve çevre-peyzaj düzenlemesi yapılacaktır. Irmak kenarında yeşil alanlar, spor ve dinlenme alanları, yürüyüş yolları ve alışveriş mekânları gibi sosyal donatılar yer alacaktır. Yeni köprülerle ırmağın iki yakası birbirine bağlanacaktır (Sivas Belediyesi, Sivas) (Ek 51).



Şekil 44: Kızılırmak Projesi

Kaynak: Sivas Belediyesi.

2.5.3. Adana Örneği

Adana Büyükşehir Belediyesi ilde bulunan nehirlerde yüzey temizliği, kıyı temizliği ve dip temizliği yapmaktadır (Adana Büyükşehir Belediyesi, Adana) (Ek 44, Ek 45, Ek 46, Ek 47). Adana Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan çeşitli ırmak temizleme çalışmaları, belediyeden temin edilen görseller aracılığıyla aşağıda gösterilmiştir.



Şekil 45: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları

Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.



Şekil 46: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları

Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.



Şekil 47: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları

Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.



Şekil 48: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Tarak Gemisi İle Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları

Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

2.6. Örnek Projeler Kapsamında Bartın Irmağı'nın Değerlendirilmesi

Kentlerde çevre önemli bir unsurdur. Literatür taraması neticesinde günümüzde kentsel imaj kavramının önem kazandığı sonucuna varılmıştır.

Bartın Irmağı'nın temizlenmesi, kirliliği ve yeniden yaşama kazandırılması ile ilgili bu bölümün başında da belirtildiği gibi öneriler ve projeler bulunmaktadır. Irmağın kirlilik seviyesinin artması, balık ölümlerinin yaşanması haberleri basında mevcuttur (URL- 14, 2016) (Ek 60). Kentte özellikle yaz aylarında yaşanan kötü bir koku, sürekli görüntü kirliliğine sebep olan atıl bir ırmakla karşılaşılmaktadır. Bakıldığında ırmak çoktan alarm vermeye başlamıştır (Ek 56). Bu alarmdan yola çıkılarak ülkemizdeki kentlerden bazı örnekler incelenerek Bartın'a yeni bir kentsel imaj kazandırmanın gerekliliğine vurgu yapılmıştır. Mevcut haliyle Bartın Irmağı yaşanan sel ve taşkınlar, balık ölümleri, koku ve görüntü kirliliği ile basında kendine yer bulmaktadır (Ek 60) (URL- 28, 2015) (URL- 29, 2018) (URL- 30, 2015). Oysa geçmişte güzelliği ve işlevselliği ile katkılarının anlatılarak bitirilemediği bir ırmaktan bahsedilmektedir. Tarihi süreçte ırmağın Bartın hatta civar iller açısından önemi göz ardı edilemez. Kentsel imaj açısından temizleme çalışmalarının ırmağa yeniden değer katması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda daha öncede belirtildiği üzere üç örnek incelenmiştir. Bu örnekler analiz edilerek Bartın Irmağı'nın ıslah çalışmaları ve çevresinin rekreasyonu neticesinde kente yeniden kazandırılması beklenmektedir



Şekil 49: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Kirlilik

Kaynak: URL- 29, 2018.



Şekil 50: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Balık Ölümleri

Kaynak: URL- 30, 2015.

Bu açıdan ülkemizde kentsel imaj oluşturmuş bazı örneklerden yola çıkmak doğru olacaktır. Bu kapsamda Eskişehir Porsuk Çayı, Sivas Mısmılırmak Deresi, Pünzürük Deresi ve Kızılırmak Nehri, Adana Seyhan Nehri yukarıda incelenmiştir. Adana Büyükşehir Belediyesi kentte bulunan ırmaklar üzerinde sadece temizlik çalışmaları yapmaktadır. Sivas Belediyesi'nin kentteki ırmaklarla ilgili iki adet bitirilmiş projesi bulunmaktadır. Kızılırmak Projesi ise yapılmakta olan projelerin en önemlisidir. Bu kapsamda Sivas Belediyesi ırmaklarda hem temizleme çalışmaları yapmakta hem de ırmak çevresine rekreasyon alanları kazandırmaktadır. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Porsuk Projesi ile hem Porsuk Çayı'nın temizlenmesini gerçekleştirmiş hem de tasarlanan peyzaj projesi ile örnek bir uygulamayı hayata geçirmiştir.

Kentler ve temizlenen ırmaklar incelendiğinde hepsinde aynı güçlü etki görülmemektedir. Çalışmalar farklı olduğundan sonuçlar da farklı olmaktadır. Kentsel imaj ülkemizde ve belediyelerde önemli bir kavramdır. Günümüzde belediyeler birbirleriyle yarışır hale gelmektedirler ki Porsuk Çayını incelemek için en son Kars Belediyesi Eskişehir'de çalışmalar yapmıştır. Porsuk Çayı gibi kentin ve ülkenin tamamında hâkim olacak bir etki yaratılmak istenirse ırmak temizliği tek başına yeterli değildir. Irmak temizliğinin ardından rekreasyon alanları oluşturulmalıdır. Rekreasyon alanı ve ilgili çevre düzenlemeleri ırmak temizliğiyle beraber yapılmazsa şehirde güçlü bir kentsel imaj

oluşturulamaz. Porsuk Projesi incelendiğinde üç temel ögesi bulunmaktadır. Bunlar; ırmak temizliği, tramvay projesinin kente kazandırılması ve eş zamanlı doğal afet projesi olmasıdır. Bartın açısından değerlendirildiğinde ırmak temizliği ilk adımdır. İkinci adım rekreasyon alanlarının yaratılmasıdır. Üçüncü adım projenin yapılması için ekonomik gelir getirecek, bir başka projeyle desteklenmesidir. Bu proje kente ve belediyeye ekonomik katkı sağlayıcı özellik taşımalıdır. Eskişehir açısından hayata geçirilen Porsuk Projesi'nin tramvay hattıyla birleştirilmesi, projenin ekonomik kısmını teşkil etmektedir. Bartın açısından projenin ekonomik kısmını hem tarihi doku hem de ırmak temizliğiyle tekrar canlılık kazanacak olan ırmak ve deniz yolu ulaşımı olabilir. Projenin ekonomik kısmı geçmişte barındırdığı potansiyeli ile suyolu taşımacılığı olursa Bartın'ın tarihi gerçekçiliğine uygun olan ırmakta nostalji turları yapılabilir. Bu kapsamda ekonomik gelir sağlayıcı ögeye kentin gerçekleri, imkân ve ihtiyaçları doğrultusunda karar verilmelidir.

Porsuk Çayı ve Bartın Irmağı arasında coğrafi farklılıklar söz konusudur. Porsuk Çayı tek kaynaktan gelmesi ve su seviyesinin az olmasından dolayı kademe kademe suyun kesilmesi yöntemiyle temizlenmiştir. Bartın Irmağı'nın üç koldan oluşması, denizle doğrudan bağlantısının olması ve su debisinin hem yüksek hem de sürekli akış halinde olmasından dolayı Porsuk Çayı'nda uygulanan yöntemle temizlenme olanağı kalmamaktadır. Bartın Irmağı'nın temizlenme aşaması zorlu bir süreci içermektedir. Coğrafi koşullara uygun bir çözüm bulunmalıdır. Temizleme çalışmalarında öncelikli olarak yapılması gereken kanalizasyonun kesilmesi, atıkların ırmağa karışmasının engellenmesidir. Adana örneğinde olduğu gibi kentsel imaj kavramında ırmak temizliği tek başına etkili olmamaktadır. Salt olarak gerçekleştirilen ırmak temizliği sadece koku ve görüntü kirliliğini ortadan kaldırmaktadır. Kentsel imajın oluşturulması, kentin turizm açısından tanıtılması, diğer iller arasında farkındalık kazandırılması için peyzaj tasarım içerikli bir projeyle desteklenmesi şarttır. Eskişehir, coğrafi olarak büyük şehirlere yakın, merkezi bir lokasyona sahiptir. Bartın'da hem coğrafi açıdan merkezi bir konuma sahip hem de deniz ve ırmak ulaşımında fark yaratacak bir özelliği içinde barındırmaktadır. Her kentin sahip olduğu güçlü ve zayıf yönler iyi analiz edilerek planlamalar ve projeler yapılmalıdır. Salt nehir temizleme çalışmaları düşük yatırımlar ile gerçekleştirilmektedir. Temizleme çalışmaları yanında rekreasyon çalışması da yer aldığında proje büyük ölçekli

olmaktadır. Büyük projeler, büyük yatırım gerektirmektedir. Bartın ili içinde kapsamlı bir ırmak temizleme ve peyzaj projesi yapılmalıdır.

Kentte yaşanan ve yaşanabilecek olan en önemli doğal afet sel olduğundan temizleme ve rekreasyon çalışmalarında bu husus göz önünde bulundurulmalıdır. Yapılacak rekreasyon alanları sel tehdidi altında olmamalıdır.

Bartın Irmağı'nın çevresi oldukça fazla yeşil alana sahiptir. Bartın Irmağı için temizleme çalışmalarını zorlaştıracak diğer faktör ise yeşil alan fazlalığıdır. Temizleme çalışmaları alan olarak ırmağın sağ ya da sol tarafına doğru genişletilemez. Genişletilmek istenirse ağaçların kesimi, yeşil alanlarda tahribat yaratma riski gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu noktada STK ile mutabık kalınarak hareket edilmelidir. Porsuk Projesi'ndeki diğer bir amaç ise kente yeşil alan kazandırmaktır. Bartın mevcut konumu itibariyle Karadeniz Bölgesi'nde yer aldığından yeşil alan bakımından zengin bir ildir.

Bartın Irmağı havzasında birden fazla aktör bulunmaktadır. Bartın için çok taraflı bir proje önerileceğinden paydaşlar fazladır. Yerel kurumlar ve STK ile birlikte ırmağın denizle birleştiği noktada askeri bir liman olduğundan askeri kurumlarda bu sürece dâhil olmaktadır. Projede koordinasyon sağlanması bakımından hâlihazırda Bartın'da belediye ve DSİ arasında iletişim sorunu söz konusudur. Bu açıdan çoklu karar alma süreci devreye girdiğinde projenin uygulanma güçlüğü bulunmaktadır. Irmak temizlik çalışmaları sırasında, yakınındaki yaşam alanları için altyapının (telekom, internet vb.) çeşitli kurumlara ait olması, kurumlara beraber çalışma zorunluluğu getirmektedir.

Kokusu ve kirliliği nedeniyle yanından geçilemeyen Porsuk Çayı ıslah edilerek turizme kazandırılmıştır. Başarıyla tamamlanan Porsuk Projesi neticesinde seyahat acenteleri Eskişehir'e turlar düzenlemektedir. Kente olan bu yoğun ilgi, yemek kültürüne yansımış ve çiğ böreğiyle ün kazanmıştır. Eskişehir tekne ve gondol turları düzenleyerek turizmi bir adım daha ileri taşımıştır. Porsuk Çayı, turistik amaçlı gezilerde kullanıldığı gibi ulaşım aracı olarak da hem kentlilere hem de ziyaretçilere hizmet vermektedir. Benzer şekilde Amasya, tarih boyunca sahip olduğu ırmağı en iyi şekilde değerlendiren nadir kentlerdendir. Şehirde bulunan Yeşilırmak aynı Bartın Irmağı gibi sahil şeridinden geçmektedir. Rekreasyon çalışmaları ile Yeşilırmak üzerinde köprüler, konaklar, tarihi

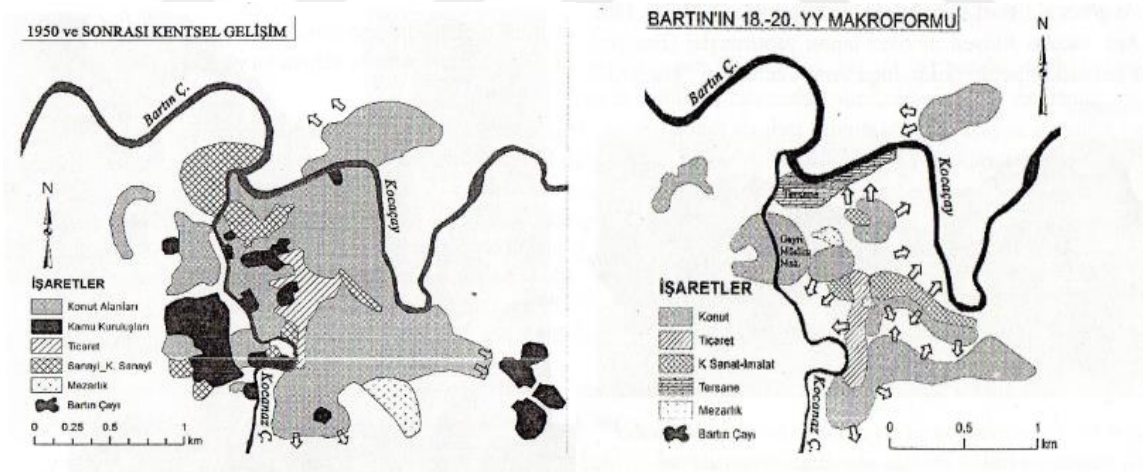
evler yer almıştır. Orta Karadeniz'e düzenlenen turların hemen hemen hepsinde Amasya ili de yer almaktadır (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 42-44).

Karşılaştırma yapılan tüm kentlerin merkezlerinden ırmak geçmektedir. Irmak kenarlarında gerekli düzenlemeler yapılarak turizme kazandırılmıştır. Bartın diğer kentler kadar gelişme hızını yakalayamamış olsa da Bartın ili için en güçlü kentsel imaj ögesi Bartın Irmağı'dır. Irmağın temel sorunu kirlilik çözülerek, ırmak ivedilikle ıslah edilmelidir. Ardından peyzaj planlaması ile ırmak çevresi kentte yeniden kazandırılmalıdır. Bu kapsamda Bartın'a kimlik veren Bartın Irmağı'nın turizme kazandırılması ve etkin tanıtımı önerilmektedir (Bartın Valiliği, Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2011: 48).

3. KENT İMAJI VE BARTIN IRMAĞI

Bartın şehrindeki yerleşim ilk olarak Bartın Irmağı kıyısında kurulmuştur. Geçmişte Bartın'ın gelişmesinde iki ana faktör rol almıştır. Biri Bartın Irmağı'nın kentin içinden geçmesi diğeri de civar yerleşimlerin pazaryeri olma özelliğini bünyesinde barındırmasıdır. Bartın Irmağı, mansaptan 12 km içeriye çeşitli büyüklükteki deniz taşıtlarının girmesine imkân sağlayan, ülkemizin en uzun ırmak taşımacılığının yapıldığı tek akarsuyu olmuştur (Çelikoğlu, 2016: 65).

Yerleşim yerinin seçiminde ırmak güzergâhından ulaşımın sağlanması belirleyici etkenlerdendir. Kıyıda etkili olan hava koşullarının içeri kadar girememesi, kıyıda engebe hâkimken iç kesimde yerleşim ve ziraat için uygun arazilerin var olması şehrin bugünkü yerinin seçilmesinde etkili olmuştur. Gazhane (Ek 4) ve Yalı mevkiinde başlayan yerleşim için Bartın Irmağı, gemi trafiğinin Karadeniz'e ulaşmasında ve Karadeniz'den iç kesimlere ulaşmasında köprü vazifesi görmüştür (Çelikoğlu, 2016: 66). Günümüzde Kocaçay ve Kocanazçay arasında kalan, bir yarımada görünümündeki alan tamamen iskânlaşmıştır (Çelikoğlu, 2016: 73) .



Şekil 51: Bartın Kentinin 1950 ve Sonrası ile 18.-20. Yüzyıl Gelişim Durumu

Kaynak: Şaban Çelikoğlu, Bartın Şehrinin Kültürel Coğrafyası (Maddi Kültür Varlıklarına Göre), Ankara: Pegem Akademi, 2016, s.73, s.69.

Bartın, içinden ırmak geçen nadir kentlerdendir. Irmak kentin ana parçası olma özelliği taşımaktadır. Irmak ve çevresi büyük bir kentsel tasarım alanı olarak tarif edildiğinden ıslah ve peyzaj projeleri ile kentin geleceği değiştirilmelidir.

İmaj kavramı genellikle çevre ve kentin kişide bıraktığı izlenim olarak ifade edilmektedir. *Kent imajı* ise kent hakkındaki düşüncelerin tamamından oluşmaktadır. Bir kenti farklı kılan özellikler o kentin imaj ögeleridir. İnsanların zihninde bir kentle alakalı oluşan ortak düşünceler topluluğu, o kentin imajını yansıtmaktadır. Kent imajı, kendi içinde değişiklik göstermiyor gibi görünse de mutlaka kentle alakalı insanların zihninde olumlu ya da olumsuz değişen düşünceler vardır. Bu düşünceler kentin, insanlar üzerinde hissettirdiği etkiden beslenmektedir. Bartın kenti için mevcut düşüncelerin olumlu yöne çevrilmesinin anahtarı kent imajında gizlidir.

3.1. İmaj ve İmge Kavramları

İmaj, bir kişi, kuruluş ya da durum hakkında görüşlerin tamamıdır. Başka bir açıdan bakıldığında bir objenin insan üzerinde bıraktığı izlenimdir. İmaj adı verilen bu kavram olumlu ya da olumsuz olmaktadır (Engez, 2007: 47).

İmaj, algılanan nesnenin bilince yansıması olmakla beraber hatırlama, anlama, kavrama gibi süreçlere kişinin de birikimlerini aktarması ile oluşmaktadır. Diğer bir tanımla istemli veya istemsiz olarak bilinçaltındaki çağrışımların dışa yansımasıdır. İnsan-çevre etkileşiminde bireyin deneyimleri güçlü bir etkendir. Bireyin deneyim ve edindiği imajlar uzun süreli bellekte saklanır ve yeni karşılaşılan bir durumda ilişkilendirme, eşleştirme gibi fonksiyonlarla çevreyi algılaması gerçekleşir. Birey, bileşenleri kendi beklentileri doğrultusunda zihninde anlamlandırarak çevreye karşı bir imaj kazandırır. Bu süreç karşılıklı etkileşime bağlıdır. Bu nedenle aynı kentlerin bireylerde oluşmuş farklı imajları vardır. Beklentiler, deneyimler gibi bireysel özellikler farklı imajların oluşumuna neden olmaktadır (Biçici, 2010: 3).

İmaj kavramı, algılanan objenin bilince yansımasından öte hatırlama, anlamlandırma gibi düşünce akışına, kişinin kendi birikimlerini ve deneyimlerini katmasından oluşmaktadır. Boulding'e göre *imaj*, kişinin zaman, mekân, duygular gibi faktörlerin etkileşim sonucunda insan zihninde oluşturduğu olgulardır. Lynch'e göre *çevre imajı,* fiziksel dünyanın genelleştirilmiş resmidir. Oluşan bu imaj hem o anda yaşanan duyguları hem de geçmişte yaşanılan deneyimlerin bir yansımasıdır (Eren Günal, 2008: 10).

Kent imajı görme duyusu ve görsel algılamayla başlar. İmaj oluşumunda görme duyusu yanında işitme duyusu da önemlidir. Gürültü, imajı olumsuz etkilerken bir su sesi veya kuş sesi olumlu etkide bulunabilir (Biçici, 2010: 5-6). Koklama duyusu içinde aynı şartlar geçerlidir. Kötü kokular imajı olumsuz etkilerken, çiçek kokusu imajı olumlu etkilemektedir.

İmaj kavramı ile kent mekânının fiziksel olarak anlaşılmasının dışında anlamlı hale getirilmesi ise mekân algılanması sürecini oluşturmaktadır. *Algılama*, verilerin fiziksel duyu organları tarafından alınarak beyinde yorumlanması sürecidir. Kentsel mekânın analizinde algılamaya en fazla (% 70) etki eden görme duyusudur. Kent, bir bütün olduğu için insanlar tarafından önce biçimsel olarak algılansa da devamında kültürel, sosyal özellikleriyle beraber ele alınmaktadır (Gemalmaz, 2008: 6). 1970 yılında Appleyard tarafından oluşturulan Zihinsel Şemalar Kuramı'na göre gözlemciler gelen uyarımları kendi özellikleri çerçevesinde seçerek mekânın zihinsel şansını oluşturmaktadırlar (Gemalmaz, 2008: 8).

İmaj kavramı çevrenin genelleştirilmiş zihinsel resmi, kişide oluşan haritasıdır. İmaj hem o anki duyguların hem de geçmişteki deneyimlerin bir bütün olarak yorumlanmasıdır. Kent imajı bütün duyuların bileşiminden oluşmaktadır (Eren Günal, 2008: 37-38). Çevre ve insan arasındaki ilişki, duyusal olarak başlayarak algılama sonucunda bilinçlenme ile gerçekleşmektedir (Biçici, 2010: 8). Bireye gelen duyumlar bireyde güzel ya da kötü duygular uyandırarak algılanmakta, birey mekân ya da kent hakkında düşünmeye başlamakta ve sonuç olarak kentten etkilenmekte ya da etkilenmemektedir. Bu etkilenme ya da etkilenmeme durumuna kentin bireydeki imajı denilmektedir. Kentsel mekânlarda etkili olan da bu imajın kentlilerin üzerinde bıraktığı etkidir (Biçici, 2010: 15).

Genellikle "imaj" ve "imge" kavramları birbirinin yerine kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumu'na göre "*imaj*" görüntü olarak tanımlanırken, "*imge*" genel görünüş, izlenim olarak tanımlanmaktadır. (URL- 10, 2019).

3.2. Kent İmajı

İmaj kavramı kente gelen insanları etkileyerek, kentlerin gelişimini ve değişimini hızlandırıcı bir etken olmuştur ki bu etki özneldir (Özkan, 2014: 17). Böylece imaj, çevrenin yaydığı duyusal verilerin yanında kişisel verilerin etkisiyle öznelleşmektedir (Eren Günal, 2008: 6). Lynch'e göre insan, çevre ile kendi beklentilerini harmanlayarak zihninde o çevreye özgü bir imaj yaratmaktadır. Kişi gördüklerine bir anlam yüklemektedir. Böylece bir imaj, farklı kişiler tarafından farklı algılanabilir. Her kişi kendine ve kendine göre bir imaj yaratır. Çevre değiştikçe insanların zihnindeki imaj kavramı da değişmektedir. Çevresel imaj ögeleri, kentliler tarafından kolay algılanır, değerlendirilir ve kentin bütün olarak algılanmasını sağlar. Bu bağlamda bir kent için, kentliler kadar insanların zihninde oluşmuş imaj mevcuttur (Eren Günal, 2008: 11-12).

Kentin imajı; sokakları, caddeleri, parkları, heykelleri, mekânları, mimarisi ile bir bütün oluşturmaktadır. Bir kentte yaşayan veya o kenti ziyaret eden kişinin zihninde bulunan düşünceler, kentin imajını belirlemektedir. Kent imajı sadece söz konusu bir kentin yerinde görülmesine de bağlı değildir. Kentte yaşayan kişi için imaj, tamamen kentte mevcut olanlarla ilgilidir. Kenti ziyaret eden kişi için imaj; kamuoyu, medya ve sosyal medyadaki haber, duyum ve önyargılardan oluşmaktadır. Küreselleşme sürecinde internet ve sosyal medya üzerinden her türlü bilgiye ulaşılmaktadır. Dolayısıyla kişi, ulaştığı bilgilerden yola çıkarak o kente gitmeden, zihninde kendine ait bir imaj oluşturmaktadır. Bu kapsamda basında oluşan ve kenti daha önceden ziyaret eden insanların zihninde yer eden olumlu veya olumsuz imaj kavramı oldukça büyük önem taşımaktadır (Engez, 2007: 48).

Tasarımcılar, insanların zihnine bu unsurların nasıl yansıdığını anladıklarında daha anlaşılır tasarımlar yapmaktadırlar. Bu tasarımlarda kullanılan imgeler toplumsal belleğin oluşmasında oldukça önemlidir. Bellekteki bu algılar, kentsel imgeleri oluşturmaktadır (Demir, 2007: 10).

Değişim, bir zenginliktir. Kentler değişime uğrarken ne bu değişimi salt eskiye özlem ne de sırf yeniye uyum olarak değerlendirmemelidir. Geleneksel olanı değişimle harmanlayarak, tarihsel değerin yeniliğe açık biçimde kullanılmasıyla öz değerlerini de içinde barındıran bir kimlik oluşturmak mümkündür (Biçici, 2010: 14-15). Nitekim tarih

içinde en baskın kimlikler eski olma niteliğini kaybetmemiş kentlerde görülmektedir (Biçici, 2010: 6).

Kent kimliğini oluşturan etmenler; doğal, beşeri ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklı kimlik elemanları olarak aşağıda incelenmektedir (Biçici, 2010: 15-16).

- **Doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları**, coğrafi konum, topografik durum, iklim koşulları, su kaynakları, bitki örtüsü vb. doğal çevreden kaynaklı, kenti diğer kentlerden ayıran, özgün kılan verilerdir
- **Beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanları**, insan ve toplumdur. Bu kimlik elemanları bireyin yaşadığı çevrede oluşur ve gelişir. Bireyin kimliği insan ilişkilerinin yanı sıra nesne ve mekân ilişkileriyle olgunlaşır. Bu yapıda en önemli unsur olan kültür, bir grubu tanımlarken özgün olma durumunu da belirler. Kültürün bir gruba kimlik verme gibi rolü bulunmaktadır.
- **İnsan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan kimlik elemanları**, yapay çevre elemanları, insan ihtiyaçlarından kaynaklanan eylem alanları ve insan eliyle yapılmış objelerdir. Kimlik elamanları olarak değerlendirilmelerinde görüntü, konum ve anlam faktörleri etkilidir.

Görüntü faktörü; objenin formu, dokusu, oranları, kullanılan malzeme vb. açılardan oluşan özgün görsel etkidir.

Konum faktörü; objenin doğal çevre elamanlarıyla, kent eylem alanlarıyla ve yapay çevre elemanlarıyla ilişkisinde bulunduğu özgün yer ve etki faktörüdür.

Anlam faktörü; objenin işlevsel değeri ya da kentin tarihsel sürecinde kazandığı anlamın özgün, sembolik değerinin oluşturduğu etkidir.

Bireylerin kentte sağlıklı ve keyif içinde yaşamaları esastır. Kentin amacı, insanlara dönemin şartlarına uygun yaşam düzeyi ve ortamı sağlamaktır (Biçici, 2010: 16-17). Kentin doğal, kültürel ve diğer özelikleri bütününde kentsel değeri oluşturmaktadır. Bu özelliklerin birbiri ile etkileşimde bulunması ile kentin genel kimliği oluşmaktadır (Biçici, 2010: 42).

Bir kent imajı, birey ve çevre arasında kurulan etkileşimin somutlaştığı nokta olarak görülmektedir. Kentten bize yansıyan değerler; kentin silueti, sokakları, meydanları, caddeleri, mahalleleri, bulvarları, heykelleri, mimarisi, değerleri, insanları, kent imajının oluşturulmasında önemli unsurlardır. Bu unsurlar kent kimliğinin de bileşenleridir. Kent kimliğinin net olması, kent imajının doğru anlaşılmasında önemlidir (Özkan, 2014: 18). Nitekim kongre, sempozyum gibi etkinliklerde kent mimarisinin, kent siluetinin doğru bir şekilde sunulması önemlidir. Kente özgü semboller de bütün etkinliklerde yerini almalıdır. Örneğin, Eyfel Kulesi Paris'te düzenlenen tüm etkinliklerde etkisini hissettirmektedir (Kaplan, 2014: 31).

Kentsel imaj kavramına Bartın ekseninde bakıldığında, Bartın'da temizleme ve rekreasyon çalışmaları ile kente yeni bir anlam kazandırılmalı, kentin değerleriyle bütünleşmiş bir ırmak silueti yaratılmalıdır. Kentte söz konusu imajı somutlaştıran nesnel ögeler bulunmaktadır. Bu ögeler kentin ana belirleyicisidir. Kentin adını belirleyen, kültürel bir simge olan ırmak, imaj ögesi olmalıdır.

Kent kimliğini tarihi ve kültürel ögeler oluşturmaktadır. Bartın Irmağı'nın varlığı, deniz kültürü, savaş gemilerinin ve yelkenlilerin tasviri kentin tanıtımında ve kente özgü hediyelik eşyalarda yer almalıdır. Halk içinde yaşadığı kentin tarihini, yaşam biçimini ve kültürünü imaj ögeleriyle tasvir etmelidir (Biçici, 2010: 50). Her imaj, bireyler tarafından farklı algılanabilir. Her birey, kendi imajını yaratmaktadır. Kent imajı üzerinde çalışırken ilk yapılması gereken kentlilerin, kent üzerindeki ortak imajlarının yani ortak uyuşma alanlarının belirginleştirilmesidir (Eren Günal, 2008: 39).

Kentler birden fazla grubun yaşam alanıdır (Kevin, 2010: 178). Yaşam alanlarında imaj için görünenin yeniden şekillendirilmesi önem taşımaktadır (Kevin, 2010: 133). Gözlemcinin gördükleri dışsal forma dayalıdır. Aynı dışsal formu, farklı gözlemciler farklı imgeleyebilir (Kevin, 2010: 147). İmgenin yenilenmesi değil sürekliliğinin korunması temel olandır (Kevin, 2010: 179).

Aşağıda, kentsel imajla ilgili kuramsal yaklaşımlardan, Kevin Lynch'in "*Kentsel İmaj Kuramı*" incelenecektir. Kuramda K. Lynch, imaj kavramı yerine 'imge' kavramını da kullanmıştır.

3.2.1. Kentsel İmaj Kuramı (Kevin Lynch)

Kentler sürekli değişir ve olumlu ya da olumsuz sürekli bir ilerleme içindedirler. Bu değişimler içerisinde her kentin hatıra ve anlamlarla yüklü kendine özgü bir imgesi vardır (Kevin, 2010: 1). K. Lynch imaj kuramını okunaklılık ve imgelenebilirlik üzerinden tasvir etmiştir. Görsel kalitesi yüksek olan kent aynı zamanda okunabilir kenttir (Özkan, 2014: 18). Lynch'e göre, kişinin belli bir çevreye ait imaj edinmesi, çevredeki ögeler ve bu ögeler arası ilişkileri kendi algısı doğrultusunda seçip anlamlandırmasına bağlıdır. Kişinin mekâna yüklediği anlamlar, hatıralar, ortamdaki faktörler mekânsal algıyı etkileyerek aitlik duygusu kazandırmakta böylece mekân, fiziksel bir boşluk veya sınırlayıcı olmasının ötesinde kimliklendirilerek öznel bir boyut kazanmaktadır (Eren Günal, 2008: 1).

Okunaklılık, bir kentin görsel niteliğidir ve kentin kendisi aracılığıyla tanınabileceğini işaret eder. Okunaklılık, sembollerle bir doku oluşturan görsellik şeklinde de tanımlanabilir. Okunaklı bir kent, bölgeleri, sınırları, yolları ayırt edilebilen ve bütünlüklü bir doku içinde gruplanabilen bir alandır. Bu açıdan kenti sadece kendi içinde değil kentlilerin gözünden değerlendirmekte önemlidir (Kevin, 2010: 3).

Okunaklı kent; mahalleleri, sokakları, caddeleri, simgeleri ile kolaylıkla tanınabilen mekân demektir. Kent, zaman içerisinde oluşan bir süreç değil, yaşayanların algıladığı mekândır. Açık ve belirgin bir imaj, bireye duygusal açıdan güvende olduğu hissini verdiğinden birey ve fiziksel mekân arasında uyumlu bir bağ söz konusudur (Eren Günal, 2008: 38).

Lynch'in imaj kuramındaki ikinci unsur imgelenebilirliktir. *İmgelenebilirlik*, nesnelerin yalnızca görme duyusuna değil diğer duyulara da hitap etmesi olarak tanımlanmaktadır. İmgeyi geliştirmek, gözlemci ve gözlenen arasında çift yönlü bir süreci içerdiğinden; imge, araçlarla ve çevrenin düzenlenmesiyle güçlendirilebilir (Kevin, 2010: 10-11).

Birbirine benzer yapıdaki kentlerde kaybolmak kolaydır ki kaybolmak görsel algının zayıf olduğunu gösterir. İmgelenebilirlik, herhangi bir fiziksel nesnenin gözlemci üzerinde güçlü bir imaj etkisi uyandıran niteliklerinin tümüdür. Burada biçim, renk ve

düzenlemelerin önemi fazladır. Kent mekânının görme duyusu dışında diğer duyulara da dokunması kentin görünebilirliğini ve imgelenebilirliğini artırır (Özkan, 2014: 18).

Okunabilir ve imgelenebilir iyi bir imaj için, ögelerin birbiri ile uyumlu olması ve ögeler arası ilişkinin doğru kurulması önemlidir. Algılanabilirliğini ve kimliğini kaybetmiş her mekân, kentten ayrışmakta ve böylece kent, parçalı bir yapıya bürünürken imgelenebilirliğini kaybetmektedir. (Özkan, 2014: 23)

İmgenin kalitesinde, imgenin barındırdığı ayrıntılar önem kazanmaktadır. Somut canlı imgeler ile soyut genellenmiş imgeler arasında ayrım yapılmaktadır. Yapısal özellikleri, imgelerin farklılaştırılarak detaylandırılmasına neden olmaktadır. İmge birbirinden kopuk ögelerden oluşmuş olabilir ve bu ögeler birbirinden alakasızdır. Bu durumda dışardan düzenleme yapılmadıkça imge bütünleştirilemez. İmgenin yoğunluğu geliştikçe her alandan ilişki kurmak olanaklı hale gelir. En değerli imge, bütüncül olana en yaklaşandır. Yoğun, canlı, her türlü ögeyi barındıran imgelere nadir rastlanırken imge, kent sakinlerinin isteklerini içeren bir şekilde tasarlanmalı ve şekillenmelidir (Kevin, 2010: 97-99).

İmaj, gözlemci ve gözlenen arasındaki iki yönlü süreçten beslenir. İmaj oluşturulurken çevrenin sadece iyi düzenlenmiş olması yeterli değildir. Kentlinin tarihsel geleneklerini, doğal ortamını da yansıtmalıdır. Yapının netliği ve kimliğin canlılığı güçlü bir imaj için ilk adımdır (Kevin, 2010: 131-132).

3.3. Kentsel İmaj Kavramının Gelişimi

Kentsel imaj kavramının tarihi sanayi devrimi ve modernizme kadar uzanmaktadır. Sanayi Devrimi ile başlayan endüstrileşme hareketlerinde kent mekânı, fiziksel ve sosyal sorunlarla karşılaşmıştır. Kentlerin birer çöküntü noktası olması üzerine ve modernizmin kent mekânında yansıma bulmasıyla kentlerin yeniden tasarımı gündeme gelmiştir. Modernizm, kentlerin fiziksel olarak tasarlanmasının üzerinde dururken kent imajı da fiziksel ögeler etrafında gelişme göstermiştir. Bu dönemde kent mekânı ve kent imajı barınma, istihdam, konut vb. gereksinimlerin karşılanması için gerekli mekânı yaratma üzerinde çalışma göstermiştir. Modernizm, ilerleyen zamanlarda kentin sadece fiziksel

olarak geliştirilmesinin yeterli olmadığı, kentin insan ihtiyaçlarına cevap vermesinin yanında kent-doğa, insan-insan ilişkileri de sorgulamıştır (Özkan, 2014: 23).

Bu dönemin kent imajı ve kent tasarımı alanlarında Ebenezer Howard tarafından 1902'de oluşturulan "Bahçe Şehir" kuramı, Le Corbusier'in 1934'te oluşturduğu "Radiant City" ve Frank Loyd Wrigt'ın 1958'te oluşturduğu "Broadacre City" öne çıkan kavramlar olmuştur. Bu kavramlarda kent mekânı, ihtiyaçlar çevresinde tasarlanırken kentte yaşayan insanların sosyal ve kültürel özelliklerinin yanında kent-doğa ilişkisi de dikkate alınmaya başlanmıştır. Bu yaklaşımlar için kent; barınma, istihdam, eğlence gibi alanlardan oluşan, alanları birbirine araç akışı ile bağlandığı, çok katlı yapılar ya da seyrek yerleşimler ile zeminin kullanıcıya bırakıldığı, temel ihtiyaçların yürüme mesafesi içinde karşılanabildiği alanlar olarak tanımlanmaktadır. Kentte yaşayan insanların sosyal ve kültürel gereksinimleri kent mekânına tam yansıtılamamış, modernizmin değişen bakış açısı sonucunda sosyal ve kültürel hayatında fiziksel müdahalelerle düzenlenmeye çalışılması hususunda eleştirilmeye başlanmıştır. Kent ve imaj kavramının temelini oluşturan eleştiriler, kentlerin okunabilirliği ve algılanabilirliği üzerine geliştirilmiştir. Kentin sadece fiziksel açıdan değerlendirilmesi, kentlinin zihninde kentin zayıf bir yer edinmesine neden olmuş ve kent imajının farklı bir temel üzerinden ilerlemesini sağlamıştır (Özkan, 2014: 24).

Kentin okunabilirliği ve algılanabilirliği üzerinden kent imajını inceleyen Kevin Lynch, kentliler tarafından kentin nasıl algılandığını, kent mekânında hangi unsurların baskın olduğunu araştırmış ve kent imajının; yollar, sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve işaret ögelerinden oluştuğunu belirtmiştir. Küreselleşme ile başlayan dönemde kent imajı ve kentsel mekân üretimi yeniden değişim göstermiştir. Kentin okunabilirliği ve algılanabilirliği üzerinden kentin kimliğinin analizi ve mevcut kimlik üzerinden oluşan kent imajı, küreselleşme sürecinde piyasaya uygun, rekabet edilebilir yeni imajlar oluşumuna yönelmiştir. Kentler; net, yaşam kalitesi yüksek, imgelenebilirliğin ötesinde uluslararası alanda belirgin bir vizyona sahip olmak için birbirleriyle rekabet eder hale gelmişlerdir (Özkan, 2014: 24).

Küreselleşme ile başlayan rekabetçilik kavramıyla beraber kentlerin sunumları ve pazarlama stratejiler değişmiş olmakla beraber turizm kenti, spor kenti, kültür kenti vb. üst

imaj üzerinden yeni mekânlar üretilmiştir. Bu aşamada olimpiyat oyunları, expo gibi küresel ölçekte önemli organizasyonlar kentler için bir avantaj haline gelmiş ve kenti pazar olarak arz eder hale getirmiştir. Diğer önemli olan unsur ise kentlerin reklam ve pazarlaması için medya ve basın-yayın olmuştur. Sonuç olarak okunabilirlik ve algılanabilirlik ekseninde gelişen kent imajı yerini rekabet temelli imaja bırakmış ve imajı oluşturan ögeler de değişime uğramıştır (Özkan, 2014: 24-25).

Küreselleşme ile imaj kavramına etkisi olan kentsel projeler önem kazanmaktadır. Kentsel projeler ile kentin harabe alanları ya da çekiciliğin artacağı düşünülen alanlar kent mekânıyla birleştirilip, canlandırılıp, işlevselliğin kazandırılması ile kent yaşamına dâhil edilmektedir. Kentsel projelerde önemli olan kent kimliğinin yeterince tanınması, kente özgü özelliklerin geliştirilerek projelere dâhil edilmesidir (Özkan, 2014: 59).

3.4. Kentsel İmaj Kavramının Bileşenleri

Fiziksel unsurlardan yola çıkılarak oluşturulan kent imajının beş unsuru bulunmaktadır. Bunlar; Yollar, Kenarlar, Bölgeler, Odak Noktaları ve İşaret Ögeleri'dir (Kevin, 2010: 51).

3.4.1. Yollar

Yollar, gözlemcilerin alışkanlıklarına göre ara sıra kullandıkları kentteki hareketin ana noktası olan alanlardır. Yollar; sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları şeklinde karşımıza çıkmaktadır. İnsanlar hareket halindeyken kenti gözlemlemekte ve yollar üzerinde hareket ederken çevresel ögeleri algılayarak kentin bütünüyle ilişkilendirmektedirler (Kevin, 2010: 52).

Yollar, kentlilerin alıştığı ve potansiyel olarak kullandığı kanallardır. İmajda baskın öge olan yollar, çevrenin algılanmasında etkili olan bir bileşendir (Gemalmaz, 2008: 7). Kentte kullanım yoğunluğu fazla olan yolların kentliler açısından önemi ve algılaması değişiklik göstermektedir. Yolların belli bir düzen içinde olması, daralması veya genişlemesi gözlemcinin algısını etkilemektedir (Eren Günal, 2008: 40). Yolların, imaj kavramında değerlendirilebilmesi için kentte ya da kentlilerin belleğinde yer etmiş olması

gereklidir. Yolların algılanabilirliği; genişlik ve darlıkları, cepheleri, döşemeleri gibi değişkenlere bağlıdır (Özkan, 2014: 20).

Yollar, imajda baskın ögelerdendir. Kentler, belirli yollar ve aralarındaki ilişkiye göre algılanmaktadır. Bartın açısından ırmak üzerindeki köprüler trafiği sınırlandırmakta ya da artırmaktadır. Özel bir faaliyetin veya kullanımın bir cadde üzerinde yoğunlaşması, gözlemciler için önem kazanmasına neden olmaktadır. Genişlik ve darlık gibi uzamsal nitelikler bazı yolların imgesini güçlendirmektedir. Bir yolun rıhtım, liman, ırmak, diğer yollarla olan ilişkisi de önemini artırmaktadır. Irmak üzerindeki köprüler, görsellik açısından bir öneme sahiptir (Kevin, 2010: 54-57). Köprüden geçme isteği, manzara kenarındaki yolu kullanarak eve veya işe gitme, bir yolun tercih edilebilirliği artırmaktadır. Bartın açısından su unsuru önemlidir. Limanla bağlantılı olan yollar ırmakla ilişkilidir. Irmak kenarındaki yolların takibi limana gidişi sağlamaktadır. Kentin adını aldığı ve kentin kalbi olan yolların üzerinde yer almak kişileri mutlu edebilir (Kevin, 2010: 59).

3.4.2. Kenarlar (Sınırlar)

Kenarlar, iki bölge arasında sınır görevi görürler ve sürekliliği doğrusal olarak bölerler. Kıyılar, demiryolları kenarlara örnek verilebilir. Kenarlar; bazı noktalarda geçişler veren, iki bölgeyi birbirinden ayıran duvarlar ve iki bölgeyi birleştiren bağlantı noktaları olabilir. Kenarlar, kişilerin yön bulmak için kullandığı ögelerdendir (Kevin, 2010: 52).

Kenarlar ve yollar kentte kolay algılanabilen etkenlerdir. Kenarlar, görsel olarak sürekli ve net bir form teşkil ederler. Kenarlar bazen de yollardan oluşmaktadır. Otoyollar buna örnek teşkil etmektedir (Özkan, 2014: 20). Kenarlar, yollar gibi devamlı olan fakat birleştirici özellik taşımayan, bir alanı birbirinden ayıran çizgilerdir (Eren Günal, 2008: 40).

Kenarlar, yollar kadar baskın bir öge değildir. Sınırlar, tanımlı alanlardır. Örnek olarak kıyılar, tren yolu kesikleri, duvarlar verilebilir. Kenarlar bir yeri tanımlamak için kullanılmaktadır (Demir, 2007: 12). İki tür alanı birbirinden ayıran, etkisi güçlü kenarlar, görsel olarak zengindir ve daimi bir forma sahiptirler (Kevin, 2010: 69). Yolların ve işlevlerin yoğunlaştığı bir alanda olması kenarların etkisini güçlendirmektedir (Kevin, 2010: 74).

3.4.3. Bölgeler

Bölgeler, iki boyutlu alanlar olarak algılanır ve kentin orta/büyük ölçekli bölümünü oluştururlar. Kişilerin algısında çoğunlukla yollar ve bölgeler baskındır (Kevin, 2010: 52). Ortak bir yapıya sahip, kendine has kimliği olan yerlerdir. Ana özelliği kentin tanınması ve algılanmasında önemli olmalarıdır. Bölgeler, ayırıcı mekânsal özellikleri ile tüm kent halkı tarafından bilinirler. Bölgeler kendilerine özgü bir kimliğe sahip, ortak dokuları olan alanlardır. Birbirinden farklı nitelik taşıyan kentsel parçalar bölge olarak adlandırılmaktadır. Bu farklılık sosyal yapı ya da mimari olmaktadır (Gemalmaz, 2008: 26). Bazı bölgeler içine kapanık ve kentin diğer bölgeleriyle bağlantılarını koparmışken, bazı bölgeler ise dışa dönük olup, çevredeki unsurlarla iç içedir (Kevin, 2010: 79).

Bölgeler, yollar ve sınırlara göre daha büyük alanları ifade etmektedir. Bölgeler; doku, alan, kentliler, işlev, yapı tipleri gibi birçok fiziksel unsura bağlı gelişmektedir. Salt fiziksel unsurlara bağlı olarak tanımlanamazlar. Gürültü, ses gibi ögeler de bir bölgenin tanımlanmasında rol oynamaktadır. Bölge kavramının bir özelliği de genelde sınırlarla çevrili olmasıdır. Bu sınırlar bazen baskın bazen belirsiz algıya sahip olmaktadır (Özkan, 2014: 20-21).

Bölgeler, kişinin içinden veya yanından geçtiğinde, bulunduğu yerin farklı bir özellikte olduğunu içsel olarak ayırt ettiği, zihinsel olarak içinde bulunduğu, kendi nitelikleri olan ve birbiriyle ilişkili geniş kent alanlarıdır (Eren Günal, 2008: 41). Ortak özellikler sunan, gözlemcilerin kent yapısını tanımalarını kolaylaştıran alanlardır (Gemalmaz, 2008: 7). İmajı kuvvetli kentlerde bölgelerin ayırt edilmesini sağlayan ipuçları açıktır. Bölgeyi tanımlayan belirgin birkaç işaret levhası, bölgenin etkisini artırıcı etken olarak işlev görecektir (Özkan, 2014: 20-21).

Fiziksel özellikler, etnik ve sınıfsal özellikler, ulaşım özelliklerine göre bölgelere ayrılmaktadır. Kentin tanınabilirliği artıkça bazı bölgeler daha iyi tanınmaktadır. Bölgeleri belirleyen fiziksel ölçütler; doku, alan, ayrıntı, sembol, yapı tipleri, kullanımlar, işlev, kentliler, topoğrafya, görsellik gibi bileşenlerdir. Yapıda kullanılan malzeme, süsleme, renk, pencere gibi özellikler de bölgelerin belirlenmesinde etkilidir. Safranbolu evleri bu farklılığa örnek verilebilir (Kevin, 2010: 74-75). Mimari bir homojenlik, tarihten kaynaklı bir benzerlik kent imajını etkilemektedir. Bunun yanında sosyal tercihler de önemlidir.

“Burası tam benlik, benim hayat tarzımı yansıtıyor” gibi söylemlerle kişiler kendilerini bölgelerle özdeşleştirmektedir (Kevin, 2010: 76).

Bartın’a bu kapsamda bakıldığında Bartın Irmağı şehri bölmekte ve sınırlar oluşturmaktadır. Keskin sınırlar arası iletişim köprüler vasıtası ile sağlanmaktadır.

3.4.4. Odak Noktaları (Düğüm Noktaları)

Odak noktası, gözlemcinin kente girmesini sağlayan stratejik noktalardır. Bir noktadan diğerine geçerken kullanılan yoğun noktalardır. Kentin bir bölümünden diğerine geçiş noktası olan kavşaklar, odak noktalarına örnek verilebilir. Daha çok kentsel yaşama katılım alanları olduklarından *düğüm noktaları* olarak da adlandırılmaktadır. Bu noktalar bir bölgenin çekirdeğini ve faaliyet merkezini oluşturmaktadır. Bir semboldürler ve etkileri yayılır. Bunlara kentin “*nüve*”si denir. Birçok nokta hem kavşakların hem toplanma alanlarının özelliklerini taşımaktadır. İstanbul’da Taksim, Kadıköy Meydanı odak noktalarına örnek verilebilir. Böyle noktalar kentsel imajda baskındır (Kevin, 2010: 52-53).

İnsanlara özgü yoğun etkinliklerin yer aldığı belirgin noktalar ve birbirini kesen yollar düğüm noktasını oluşturmaktadır. Bir meydan, metro istasyonu gibi yerler düğüm noktası olurken aynı zamanda kentsel etkinliklerin yoğunlaşmasına sebep olmaktadır. Kent için önemli odak noktaları yolculuk yaparken kullanılan ana noktalarıdır. Odak noktası akılda kalıcı, kuvvetli bir yapıya sahipse imaj açısından olumlu yönde katkıda bulunur ve kentin anımsatıcı etkisini artırır (Eren Günal, 2008: 42).

Ulaşım ve alışveriş mekânları gibi odak noktaları kesişim ve yoğunlaşma alanı olmaktadır (Kevin, 2010: 84). Odak noktalarında güçlü fiziksel formlar şarttır. Odak noktaları da bölgeler gibi içe veya dışa dönük olabilmektedir. İçe dönük noktaya varıldığında “İşte geldim” denilir. Dışa dönük noktada alışveriş bölgesi, su kenarları, yönlerle ilişkiler belirgindir (Kevin, 2010: 86). Odak noktaları, gözlemcilerin kenti gezerken geçtikleri noktalar ya da buluşma noktalarıdır. Kavşaklar, ulaşım açısından durak yerleri, yolların çakışma veya birleşme yerleri örnek verilebilir (Demir, 2007: 12).

Odak noktaları fiziksel olarak bir forma bağlı kalarak gelişme göstermezler. Bir alan yoğun olarak kullanıyor ve kentin tarihiyle bütünleşebiliyorsa bu noktalar, kent imajını artırmaktadır (Özkan, 2014: 21-22).

Bartın kenti için günümüzde ırmak önemini yitirse de kayıklarla ırmak üzerinden yapılan taşımacılık geçmişte kent için önemli bir odak noktasıydı. Yoğunlaşmanın en fazla yaşandığı alanlardan biri ırmak kenarlarıydı. Bartın Irmağı kentin önemli bir sembolü ve odak noktasıdır.

3.4.5. İşaret Ögeleri (Referans Noktaları)

İşaret ögeleri, kolay tanımlanabilen fiziksel oluşumlardır. Bina, işaret levhası, dağ, dükkân örnek verilebilir. İşaret ögeleri, genel olarak yereldir ve sınırlı bir bölgede veya belirli bir rota üzerinde ilerlerken görülebilir. Bu bakımdan kullanımları kişilerin tercihlerine bağlıdır. Bazı işaret ögeleri birçok açıdan ve uzak mesafeden görülebilir, kentin içinde veya belirli bir uzaklıkta olabilir. İşaret ögeleri, kent yapısının anlaşılmasında ipucu olarak kullanılmaktadır. Bir gezinti sırasında mekân ne kadar tanıdık hale gelmeye başlarsa, bu ögelerin kullanım sıklıkları da o kadar artmaktadır (Kevin, 2010: 53-54).

Kentte birden çok yerden görülebilen objeler, işaret ögeleridir. İşaret ögesi belirlemek iki şekilde olabilir. Birincisi kent, başka yer ve lokasyonlardan görünebilir bir şekildedir. İkincisi ise yanında bulunan nesnelerle kuvvetli bir zıtlık içerdiğinden fark edilebilir (Eren Günal, 2008: 42-43). İşaret ögeleri, kent içinde birçok yer arasından özellikle belirginleşen kubbeli, yüksek yapılar da olabilir (Demir, 2007: 13). Bazen işaret ögeleri insanlar tarafından seçilir. Fiziksel özelliği, kolay hatırlanabilirliği, tek öge olması, belirgin bir formu içermesi ile işaret ögesi kolaylıkla tanımlanmaktadır (Kevin, 2010: 87). Her noktadan görülebilen ögeler özel konumdadır ve yön bulmada kolaylık sağlarlar (Kevin, 2010: 90). Özel ögeler çevresel imgenin ham malzemeleridir. Bu ögeler birbirini destekleyebilir, birbiriyle uyum etkisini güçlendirebilir veya kendilerini yok edebilir (Kevin, 2010: 92).

Kent içinde basit fiziksel unsurlara sahip işaret ögeleri "*nirengiler*" olarak tanımlanmaktadır. Kentin daha kolay tanınmasını, hatırlanmasını ve kent içerisine yön kavramının yerleşmesini sağlamaktadırlar. Nirengi noktaları kentin ismi geçince kolayca

hatırlanan, tek öge olarak karşımıza çıkan noktalardır. İstanbul denildiğinde öne çıkan Galata Kulesi, Kız Kulesi örnek gösterilebilir. Çevreleriyle bütünleşen nirengi noktaları dikkat çekici olduklarından daha kolay algılanabilme özelliğine sahiptirler (Özkan, 2014: 22- 23).

Bir kentte yerel unsurların ne kadarının işaret ögesi olabileceği belirlenmelidir. Belirleme yapılırken, ögelerin ne kadarının kentliler tarafından tanındığı araştırılmalıdır. Ögelerden ses ve koku tek başına belirleyici etken değildir. Fakat Bartın için görsel işaret ögesi olan ırmağı çoğu zaman kötü koku olumsuz etkilemektedir (Kevin, 2010: 91). Bununla beraber kirli kent veya temiz kent söylemleri, eskiden kalma bir yapı, kentsel imaj kavramında belirleyici olabilmektedir. Kentle ilişkilendirilen bir faaliyette imaj ögesi olabilir. Tarihsel birikim veya tarihsel anlam, kentsel imajın veya kentsel imaj ögesinin önemini artırmaktadır. Bartın kenti açısından denizcilik, ahşap tekne ve yat yapımı imaj ögesi olabilecek faaliyetlere örnek verilebilir (Kevin, 2010: 89).

3.5. Kent Formu

Kent, birçok amaca hizmet eden değişken bir yapıdır. Birçok işlevi bir arada barındırmakta ve yansıması kişiden kişiye değişmektedir. Kent formu bir şekilde belirsiz olmalı; kentlilerin isteklerine, amaç ve algılarına göre şekillenebilir olmalıdır. Kentler açısından görünürlü, tutarlı, net bir şekilde imgelenebilir peyzaj yaratılmalıdır. Kent yaşamı için sembollerden oluşan, göze çarpan formlar tercih edilebilir (Kevin, 2010: 101).

Çevre, görsel olarak düzenlenmiş ve bir alanda tanımlanmışsa kentlinin de kenti anlamlandırması kolay olur. Geçmişin görsel kanıtları, kente karakterini vermektedir. İnsanlar kendi deneyimleri ve tarihsel özellikler ile kentle güçlü bağlar kurabilmektedirler. Böylelikle görsel çevre, kentte yaşayanların hayatlarında ayrılmaz bir parça haline gelmektedir (Kevin, 2010: 102-103).

Kent Formu, Kevin Lynch'in "*Kentsel İmaj Kuramı"* çerçevesinde beş ana başlık üzerinden incelenecektir. Bunlar: Yolların Tasarımı, Diğer Ögelerin Tasarımı, Bütünü Algılamak, Metropoliten Form ve Tasarım Süreci'dir.

3.5.1. Yolların Tasarımı

Kentsel çevrenin imgelenebilirliği, görsel kimlik ve yapılanmayı artırarak zenginleştirilebilir. Bunu yaparken, yollar en etkili araçtır. Yollar, çevresindeki diğer ögelerden ayrılması için kendine özgü bir özelliğe sahip olmalıdır. Yol kenarında bir faaliyetin yoğunlaşması, özel bir zemin, özel bir cephe, özel bir ışıklandırma (Bartın için Asma mevkiindeki şelale), değişik koku veya ses, bitkilendirme çeşitliliği bu özelliklerden biri olabilir. Bir cadde için yoğun ticari faaliyette (Bartın için pazaryeri) örnek olabilir. Dizilmiş ağaçlar, tek tip veya renkli kaldırımlar, bir caddedeki evlerin cephe dokularının aynı olması kişileri görselliğe götürmektedir. Görülenlerin ayrıştırılıp, algılanan unsurların kişi de birleşmesiyle kent imgesi oluşmaktadır. Artan levhalar, dükkânlar, insan kalabalığı, renk, doku, bitkilendirme çeşitliliği kent merkezine yaklaşıldığını gösterebilir. Şundan önce veya şundan sonra, parkı soluna al, son dönemece varmadan gibi ifadeler ile kişi doğru rotada ilerlediğini ve hedefe varmak üzere olduğunu anlar. Yol üzerindeki hareketli (Bartın için ırmak güzergâhı) nesneler ve köprüler imajı güçlendirmektedir (Kevin, 2010: 106-108).

3.5.2. Diğer Ögelerin Tasarımı

Yollar, kenarlar, bölgeler, odak noktaları ve işaret ögelerinin tasarlanması, kent formu oluşturulmasının bir parçasıdır. Yollar, insanları yönlendiren hareket parçalarıdır. Kenarlar, fiziksel sınırlamalardır. Bölgeler, farklı aktivitelerin sürekli olarak yapıldığı yerlerdir. Odak noktaları, kesişim yerleridir. İşaret noktaları, bir kenti simgeleyen en etkileyici yapılardır (Eren Günal, 2008: 39). Fiziksel gerçekliğin imajı, gözlenen alana göre değişebilir. Bir otoyol sürücü için bu imge yol ögesi, yaya içinse bu imge sınır ögesi olabilmektedir. Bir merkez alan, orta ölçekli kent için bölge, metropoliten bir alan için odak noktası özelliği taşıyabilmektedir. Kenarlarla tanımlanıp yollarla bölünen bölgeler, odak noktalarını barındırır ve sayıca fazla işaret ögesini içerirler. Bu ögeler sürekli olarak birbirinin üstünden ve içinden geçmektedir (Kevin, 2010: 54).

Yollar gibi kenarlar da süreklilik gerektirir. Kenarlar belli bir mesafede görünür, bulundukları alanın karakterini güçlü bir şekilde gözler önüne serer ve yan yana iki bölgeyi birleştirirler. Birbirinden farklı iki bölge yan yana yer alıyor ve aralarındaki sınır görülebiliyorsa görsel açıdan bölgelerin dikkat çekmesi oldukça kolaydır. Fakat benzer

özelliklere sahip bölgeler bitişik ise sınırın iki tarafını da ayırt edilebilir kılmak gereklidir. Görsel ve hareketli bir geçiş sağlanırsa sınır, bariyer işlevinin ötesinde bir görev üstlenir ve derinlemesine keskin bir sınır olmamış olur. Böylece sınır, her iki bölgenin birbiriyle ilişkilendiği bağlantı noktası olur. Bir sınırın görünebilirliği, kullanılabilirliğini ve erişimini artırmaktan geçer (Kevin, 2010: 110-111).

İşaret ögesi, sürdürülebilir bir özellik taşıması için tek olmalı ve arka planıyla zıtlık içinde yer almalıdır. Alçak binalar arasına yüksek bina, taş binaların arasına çiçekli bir cephe, tekdüze bir sokakta canlı yüzeyler örnek verilebilir. Mekânda öne çıkan bir şey dikkat çekmektedir. Dokusunda zenginlikler barındıran mekânın görsel açıdan gözden kaçması imkânsızdır. İşaret ögesinin büyüklüğünün önemi yoktur. Örneğin yüksek bina olabileceği gibi bir binanın pencere işlemesi de işaret ögesi olabilir. Önemli olan işaret ögesinin nerede bulunduğudur (konum). İşaret ögesi, büyükse görünürlüğü artırılmalı, küçükse algılanabilirliği sağlanmalıdır. Sıradan binalar da hatırlanmakta veya tam tersi ayırt edici yapılarda gözden kaçabilmektedir. İşaret ögesi geniş bir zaman ve mesafeden görünmeli ve değişmez olmalıdır. Yakın-uzak, hızlı-yavaş, gece-gündüz geçişlerinde fark edilmelidir. İşaret ögesi farklı bir anlam daha içeriyorsa imajın gücü artmaktadır. Öne çıkan yapı, tarihi bir olayı işaret ediyorsa güçlü bir işaret ögesi haline gelir. Bazen verilen bir isim bile güç veya anlam ifade etmektedir (Kevin, 2010: 111-112). İsimler ve anlamlar, imgelenebilirliği geliştiren fiziksel olmayan karakteristiklerdir. Kimliği belirgin kılmak için isimler önemlidir. Sosyal, tarihsel, ekonomik nitelikler anlamlar ve isimlerde bambaşka bir dünya ortaya çıkarmakta, imajı sağlamlaştırmaktadır (Kevin, 2010: 120).

Yolların birleştiği yerler düğümlerdir. Düğüm noktaları faaliyet yoğunlaşmasını da içerir. Duvar, zemin, ışıklandırma, bitkilendirme gibi özelliklerle düğüm noktası tekil ve sürekli olmalıdır. Farklı ve başka bir şeyle karıştırılmayacak biçimde olmalıdır. Düğüm noktasının sınırları belirli ve kapalıysa tanımı da nettir (Kevin, 2010: 113).

Kent bölgesi, homojen karakterden oluşur. Bir bölgenin duvarları, cepheleri, evlerin girişleri-tipleri-balkonları vb. homojenliği sağlar. Bir bölge diğer kent özelikleriyle bağlantılarını da belli edebilir. Bölge, sınırları içinden geçilebilir olmalıdır, bağlantı görevi üstlenmelidir. Yan yana konumlandırılarak, bir hatla bağlantı kurularak, bir düğüm noktası, bir yol veya bir küçük bölgenin araya girmesi sağlanarak bölgeler birbirine eklenebilir.

Böyle bağlantılar, bölgenin karakterini güçlendirir ve büyük bölgeleri birbirine yakınlaştırır (Kevin, 2010: 115-116).

3.5.3. Bütünü Algılamak

Kentsel imajda, parçalar arasındaki ilişkiden bütüne ulaşılmaktadır. Böyle bir bütünde yollar, bölgeyi hazırlar. Çeşitli düğüm noktalarını birbirine bağlar. Düğüm noktaları, yolları birleştirir ve sınırları belirler. Bölgelerin sınırlarını, kenarlar belirler ve işaret ögeleri de bölgelerin ana noktasına işaret eder. İmgeyi ortaya çıkaran ve devamlılığını sağlayan bu birimlerin bütüncül uyumudur (Kevin, 2010: 120). Bir kentte yol, sınır, bölge ve diğer faktörlerin birbiri ile bağlantılı olması gerekir. Bu faktörler birlikte incelendiğinde birbirini zayıflatır veya güçlendirirler (Eren Günal, 2008: 42-43).

Ögeler gündüz-gece, yaz-kış, uzak-yakın, hareketli-durağan, dikkatli-dikkatsiz her durumda süreklilik içinde kurulmalıdır. Ögeler tanımlanabilir olmalı ve tanımlamalar somut şekilde yapılmalıdır. Yazın göründüğü gibi kışın kar yağdığında da görünüyor, gündüz parladığı gibi gecede parlayıp görünüyorsa; kişi böylelikle iki kent görünümü de bir arada düşünecek, algılayacak ve bütün kenti kapsayan ideal imaja yaklaşacaktır (Kevin, 2010: 121).

Modern kent, süreklilik getirmesinin yanı sıra karakterin zıtlığı ve uzmanlaşma da getirmektedir. Alana aşinalık artıkça ayrıntılara gösterilen dikkatinde arttığı gözlemlenmektedir. Kent genişledikçe doğal faktörler daha da önem kazanmaktadır. İklim, flora, akarsu, dağlar yerel özelliklerden üstün hale gelmektedir. Topografya, kent ögelerini güçlendirmede önemli yer tutmaktadır. Örneğin yüksek tepeler bölgeleri tanımlar, akarsu ve kıyılar güçlü sınırları oluşturur (Kevin, 2010: 121-122).

Kentler birçok insana hitap etmektedir. Yollar, işaret ögeleri, düğüm noktaları, sınırlar ve bölgeler açısından geniş bir kent olmalıdır. Kent bu formlardan bir veya ikisini değil hepsini içermelidir. Böylece gözlemciler, her türlü algısal malzemeyi kentte bulabilirler. Kentli ise sürekli yer değiştirmektedir. Bir kentten diğer kente gitmektedir. Değişim, kentliyi yormakta ve algısal imgenin zarar görmesine neden olmaktadır. Bu yüzden görsel yapı ve süreklilik korunmalıdır (Kevin, 2010: 123-124).

3.5.4. Metropoliten Form

Metropol alanlar büyüdükçe insanların bu alanları kullanım hızları artmaktadır. Metropoliten bölge, işlevsel alandır. Bu alanın içinde yaşayanlar tarafından tanımlanması istenir. Metropoliten bölge gibi geniş alanın bütününe bakıldığında her nokta eşit yoğunlukta değildir. Baskın figürler, geniş arka planlar, odak noktaları ve bağ dokuları olacaktır. Ancak her form, net olmalı ve net bir şekilde bağlanmalıdır. Her bir bağlantı geniş kapsamda sağlanmalıdır (Kevin, 2010: 124).

3.5.5. Tasarım Süreci

İşlev gören her kentin zayıf olsa bile bir yapısı ve kimliği mevcuttur. Sık karşılaşılan sorun, hâlihazırdaki çevrenin yeniden düzenlenmesidir. Bir kentte tasarım aşamasında yapılması gereken, kente ait güçlü imgeleri keşfetmek ve korumak, algısal problemleri çözmek ve en önemlisi kentin yapısı ve kimliğini ortaya çıkarmaktır (Kevin, 2010: 127).

Peyzaj olan alanlar algısal olarak düzenlenmelidir. Düzenlemeler görsel planla desteklenmelidir. Var olan formun, halk imgesindeki analizi yapılarak plan hazırlanmalıdır. İşaret ögelerinin konumları, yolların görsel algıya göre geliştirilmesi, bölgelerin ve düğüm noktalarının oluşturulması görsel plana dâhildir. Ögeler arasındaki ilişki-nitelikleri-değiştirilebilirlikleri, hareket halindeyken algılama, kentin bütüncül bir görsel imge olarak algılanması, halk imgeleri, görsel sorun ve fırsatlar önemlidir (Kevin, 2010: 128).

Planın hedefi, fiziksel biçimin kendisi değil imgenin akılda kalan niteliğidir. Gözlemcinin dikkatini geliştirmek, deneyimlerini zenginleştirmek gerekir. Gözlemciye kente bakmasını öğretmek, farklı formları izlemek ve kentle aralarındaki ilişkiyi bağdaştırmak imgeyi güçlendirir. Kontrol ve karar mekanizması ile desteklenmeyen bir plan "Kenti güzelleştiriyoruz" diye başlayan bir söylem halinde kalabilir (Kevin, 2010: 129).

3.6. Kentsel İmaj Kavramında Kullanılan Aktörler ve Araçlar

Kentlerin okunabilirliği ve algılanabilirliği üzerinden üretilen ve kentlerin tarihi yapısının eklenmesiyle beraber gelişen imaj kavramı küreselleşme sürecinde kentin algılanabilirliğinin önüne geçip, kentin pazarlanabilirliği üzerinden gelişim göstermiştir. Kentlerin pazarlanmasında kent imajının fark edilmesinde medya, basın, özel sektör, kamu sektörü, tasarımcılar öne çıkan aktör ve araçlardır. Teknolojinin gelişmesiyle beraber medyanın etki alanı ve hızı artarken kentsel imajın uluslararası alana aktarılması kolaylaşmıştır. Basında olumlu yönleriyle yer alan kentler, insan algısında iyi bir imaja sahip olmakta ve yoğun ilgi görmektedir. Medyada uzun süre yer alabilmek, küresel düzlemde kent imajını geliştirebilmek için mega organizasyonların düzenlenmesi kentlere büyük avantaj sağlamaktadır. Medyanın kent imajında aktarım görevi üstlenmesi ile medya, bir araç olarak görülmeye başlanmıştır. Bu noktada kamu ve özel sektör, medyayı yönlendiren önemli aktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu sektörü tarafından yaratılan imaj, tercih edilebilirliği artırma üzerinedir. Bu da daha fazla kentsel dönüşüm projeleri ile sağlanmaya çalışılmaktadır (Özkan, 2014: 31).

Kamu ve özel sektörde iktidar ideolojisi, kent imajında belli bir görüşün simgesi olan yapıların kent içerisinde yer alması ile kendini göstermektedir. Belirli bir ideolojiyi yansıtmak için yapılan yasal düzenlemelerle oluşturulan imajla, kentler ideolojinin simgesi haline gelmekte ve kentsel mekânda fazlaca kimliksiz alanlar oluşmaktadır. Özel sektör ise kentlerin pazarlanması, marka haline gelmesi, yatırımları çekebilmek adına turizm odaklı bir imaj oluşturulmasını desteklemektedir. Kente bir imaj kazandırmak, devamında o imajın pazarlanmasını sağlamak ve bu pazarlama ile ekonomik bir fayda sağlamak için özel sektör destekli birçok proje tasarlanmaktadır. Projelerde hem reklam hem de görsel algı açısından tasarımcılarda diğer aktörleri oluşturmaktadır. Tasarımcılar hem kendi bakış açılarını hem de diğer aktörler tarafından üretilen imajları kent mekânına yansıtarak bütünde kente ya da mekâna ya imaj kazandırmakta ya da kaybettirmektedirler. Aynı zamanda bir imajın kentle ya da mekânla bütünleşmesini sağlayarak imaj algısını güçlendirmektedirler. Simge yapı ve projelerde tasarımcıların rolü artmaktadır. Değişen imaj kavramıyla simge yapıların kentleri temsil ettiği, kullanıcıların ve politikacıların beklediklerinin imgesel tanıtım olarak yansıtılması da yanlış bir anlayışı ortaya çıkarmış; sonuçta kentler birbirinden bağımsız yapılarla dolmuştur. İmajın başarısı, tasarlanan imaj

içerisinde kentin kendine has özelliklerinin yer almasına, imajı üreten aktör ve araçların etki alanına ne derece müdahale olduklarına göre değişim göstermektedir (Özkan, 2014: 32).

Küresel kent yaratma amacıyla kentsel çekiciliğin artırılması, kentlerin pazarlanması ile kentsel imaj kavramı farklı bir bakış açısı kazanmıştır. Kentsel imaj kavramı küreselleşme ile öne çıkmıştır. Kentlerin ticari ve hizmet sektörüne hizmet eden bir yapı kazanması ile rant kavramı ortaya çıkmıştır. Ticari gelişmelere hizmet eden kentsel projeler ve bu kapsamda üretilen kentsel mekânlar kentin tarihinden, kimliğinden kopuk yeni imajların oluşmasına neden olmuştur. Lynch kent imajını oluşturan ögelerin kentin tarihi, kültürü, insanları ile ilişkili olduğunu; tarihsel kimliğin imaj üzerinde yönlendirici rolü olduğunu dikkat çekerken modernizmin tek düze bir bakış açısı getirdiğini belirtmektedir. Küreselleşme süreci imaj kavramını ve imajı oluşturan ögeleri tarihsel süreçten ve kimlikten bağımsız birer simge haline getirmiştir (Özkan, 2014: 33).

Bu kapsamda Bartın'ın kent imajını ortaya çıkaran aktörler ve araçlara baktığımızda kent söylemleri genellikle yerel ve merkezi yönetimler tarafından üretilmektedir. Bartın Valisi Seyfettin Azizoğlu çalışmalarıyla 2014 yılında "Bartın Türkiye'nin Venedik'i Olacak" projesi çerçevesinde kent imajı yaratılmaya çalışılmıştır (URL- 21, 2014) (Ek 58).

Günümüzde kentlerin imaj ve fark edilebilirlik yarışlarında, Bartın için de yapılan çalışmalarla kentin öne çıkarılmasının hedeflendiği görülmektedir. Her siyasi, kente olumlu ve çekici bir yüz kazandırmayı amaçlamaktadır. Geliştirilen imaj ile kent, turizme ve yatırımcılara açılacaktır. Kentin çekiciliğin artması için başka kentlere göre daha güçlü ve ayırt edilebilirliğin yüksek olduğu imajlar oluşturulmalıdır. Geliştirilen imajlarla kentteki mekânların kalitesi ve niteliği artarken rekabet gücü de artmalıdır.

İmajın başarısı, söylemlerin kentin her kesimine ulaşabilmesi ve benimsenmesi ile mümkündür. İmajın iletilmesini sağlayan araç, medya ve basın-yayın kuruluşlarıdır. Bartın kentinin olumlu bir imajı olmadığından insanlar üzerindeki olumsuz imaj yine medya ve basın-yayın kuruluşları aracılığıyla kırılacaktır. Uzun bir süre yeni ve olumlu imajıyla ilgili haberlere ve reklamlara yer verilmelidir. Bartın'ın tarihi ve kültürel envanter yapısı bu bağlamda tercih edilmelidir. Basın ve medya dışında ise yazar/sanatçıların filmleri ve

kitaplarındaki mekânlar kent imajının oluşumuna katkıda bulunabilir. Örneğin Barış Akarsu ile gündeme gelen Bartın, insanlar tarafından merak edilen bir kent olmuştur. Kamu ve özel sektörün dışında mimarlar, sosyologlar, kent eleştirmenleri, STK'lar bu süreçte olumlu kent imajına katkı sağlayacak diğer aktörlerdendir.

3.7. Günümüz Kentsel İmaj Ögeleri

Küreselleşme ile ulusal ve uluslararası alana yansıyan söylemler kentlerin değişimine neden olmuştur. Kentlerin iş, barınma gibi fonksiyonlarına kentsel imaj ve kentsel kimlik kavramların eklenmesiyle kent algısı, kentsel mekânın pazarlanması ile farklı bir boyut kazanmıştır. Kentlerin kendilerini pazarlama çalışmaları, ulusal ve uluslararası ölçekte kentsel imaj kavramının çekici bir güç, fırsat olarak algılanmasını sağlamıştır. Kentler bu çerçevede yeni imajlar ve yeni mekânlar üretmeye başlamıştır. Günümüzdeki imaj kavramı rekabet edilebilirlik, vizyon, çekicilik özelliklerini taşıyan projeler, aktiviteler, alışveriş merkezleri, kentsel dönüşüm çalışmaları, medya ve basın üzerinden gelişme göstermektedir. Yapılan etkinlikler ve projeler ile kent çekici hale getirilmeye çalışılırken, kentte düzenlenen faaliyetler ile de kentin hatırlanabilirliğinin artması hedeflenmektedir (Özkan, 2014: 25).

Kentlere imaj oluşturulması ve imajın yerleştirilmesinde halkla ilişkiler ve tanıtım çalışmaları önem taşımaktadır. Yapılan doğru çalışmalarla imaj kavramının yerleştiği ve olumlu imajın oluştuğu gözlenmektedir. Kent için tanıtımlarda kentin tarihi, kültürel değerleri ve simge yapıları kullanılmaktadır. Kent tanıtım etkinliklerini; festivaller, sergiler, fuarlar ve spor etkinlikleri oluşturmaktadır (Engez, 2007: 64).

Günümüz kentsel imaj ögelerine altı unsur etki etmektedir. Bunlar: Tarihi ve Kültürel Değerler, Simge Yapılar ve Projeler, Kent Tanıtım Etkinlikleri, İnternet Aracılığıyla Tanıtım, Yaşanabilir Kamusal Alan ve Marka Kent'tir.

3.7.1. Tarihi ve Kültürel Değerler

Tarihi değerler bir kentin tanıtımında en önemli unsurdur. Kent tarihi, kent kimliğini oluşturan ve onu diğer kentlerden farklılaştıran en önemli kaynaktır. Kentin tarihine kültürel değerler eşlik etmektedir. Kültürel değerler kentlerin farklılıklarını, kente

özgü özellikleri yansıtmaktadır. Tangoyla bütünleşen Arjantin, gondollarıyla bilinen Venedik bu değerlere örnek verilebilir. Bu kentlerde kültürel değerler kentle o kadar iç içe geçmiştir ki gondol denilince Venedik, tango denilince Arjantin akla gelmektedir (Engez, 2007: 73-74). Bu bağlamda kentte tasarlanacak yeni imaj kavramı ile ırmak veya sandallar denilince Bartın kenti akla gelmelidir.

3.7.2. Simge Yapılar ve Projeler

Geçmişten günümüze kentleri belirgin kılan en önemli özelliklerden biri de simgesel yapılar olmuştur. Lynch'in imaj kuramındaki unsurlardan biri olan *nirengi noktası* olarak tanımladığı Eyfel Kulesi gibi yapılar kentlerin reklam, marka yüzleri olmuş; ilerleyen zamanlarda şehrin adıyla beraber anılan sembollere dönüşmüştür (Özkan, 2014: 25). Kenti simgeleyen binalar/yapılar zaman içerisinde kentin imajını kendiliğinden oluşturmuştur. Eyfel Kulesi (Paris), Piramitler (Mısır), Özgürlük Heykeli (New York), Taç Mahal (Yeni Delhi), Pisa Kulesi (İtalya), Mostar Köprüsü (Bosna Hersek) böyle yapılara örnek verilebilir. Mevcut bina veya yapılar kent imajının sağlamlaştırılmasında bir araç görevi görmekte ve kente gelir sağlamaktadır (Engez, 2007: 76).

Küreselleşme sürecince hizmet sektörü ağırlıklı olan kentlerde yüksek derecede görselliğe hitap eden şirketler, ofis binaları, gökdelenler hızla yer almaya başlamışlardır. Büyük kapsamlı simge projelerde kent içinde doğa imgesi ön planda tutulurken değişik tasarımlarla küresel ölçekte dikkat çekicilik hedeflenmektedir. Fakat simge yapılar ve simge projeler sırf çekicilik için kentlerde yer almaya başladığında kentler sadece belli bir kesime hitap etmeye, aidiyet duygusunun azalmaya başlamasına, tarihten beri devam eden kimlik ögesinin ve özelliklerini hızla yitirmesine neden olmaktadır. Simge yapılar ve projeler kentlerin zihinde kalıcılığını, hatırlanabilirliğini ve tanınabilirliğinin artmasını sağlamaktadır (Özkan, 2014: 26-27).

Günümüzde yüksek tanınabilirliğe sahip olmak isteyen kentlerde küresel çekicilik için gerekli çalışmalar yapılmaktadır. Bartın için kentte bulunan eski zamanlardan değer taşıyan Bartın Irmağı kentin tanıtımında simge yapı haline gelebilir. Bu kapsamda kentin yeni yüzü ırmakla yansıtılmalıdır.

3.7.3. Kent Tanıtım Etkinlikleri (Festivaller/ Sergiler ve Fuarlar/ Olimpiyatlar/ Spor)

Kentlerde öne çıkan, yeni yeni fark edilen, tanınabilirliğin artığı imaj kavramının yerleşebilmesi, olumlu yönlerinin küresel ölçekte vurgulanabilmesi için spor ve kültürel aktiviteler yapılmaktadır. Bu etkinliklerde ilk akla gelen olimpiyatlar ve kültür başkentleridir. Kentlerin sahip olduğu özelliklerin ve avantajların küresel ölçekte yoğun bir şekilde yer alması ve tanıtımının yapılmasını sağlayan mega etkinlikler olarak adlandırılan faaliyetler, cazip bütçeleri ile son zamanlarda kentsel stratejiler içinde yer almaya başlamıştır. Kentin gelişimi ve imajını etkileyen mega etkinlikler fırsat olmanın yanında kent için tehdit edici bir özelliğe de sahiptir. Etkinliklerin kentte yapılması ciddi bir rekabet ortamı yaratmaktadır. Kente gelecek yatırımların nasıl kullanılacağı, ne gibi faydalar sağlayacağı noktalarının planlanması aktivitelerden sonra önemli bir konuyu oluşturmaktadır. Yapılacak etkinliklerle kent içinde belirlenen bir alanda kalkınma sağlanabilmesi için söz konusu yatırımlar, bölgeye çekilmeye çalışılmaktadır (Özkan, 2014: 27-28).

Olimpiyat, kültür başkenti gibi küresel ölçekte etkinliklerin yanında yerel ölçekte ama daha fazla tekrar edilebilme imkânı olan festival, sergi, turnuva gibi kültürel, sanatsal, sosyal ve spor aktiviteleri, kentlerin basında daha fazla yer almasını ve insanların bilişsel haritalarında yer edinmesini sağlamaktadır. Yapılan etkinlikler kent kimliğiyle birleşmekte ve kent tanıtımının vazgeçilmez bir ögesi haline gelmektedir (Özkan, 2014: 28-29).

Olimpiyatlar, çok fazla insanın bir anda kente odaklanmasını sağlarken kentin tanıtımında rol almaktadır. Bir kentte düzenlenen olimpiyat neticesinde, olimpiyat için yapılan harcamaların fazlasıyla geri kazanılmasından dolayı yerel yönetimler çaba harcamaktadır. İnsanların merak duygusu ile olimpiyatların gerçekleşeceği kenti görme, gezme, tanıma fırsatı elde etmektedirler. Ekonomik katkının yanında kültür alışverişi doğmaktadır (Engez, 2007: 79-81). En önemlisi olan olimpiyatlar, dünyadaki milyonlarca kişinin kente odaklanması sağlarken, kentin tanınmasında ve kent imajının sağlamlaşmasında fırsat olarak görülmektedir (Engez, 2007: 75).

Yerel kültürlerin ve değerlerin yaşatılması, kültürler arasında kardeşlik ve hoşgörünün devamı açısından *festivaller* önemlidir. Ulusal ve uluslararası festivaller önemli bir tanıtım aracıdır. Festivallerin bazıları bir geçmişe sahip olup, zaman içerisinde

kentle bütünleşerek kentin imajını oluşturmuştur. Örneğin Rio Karnavalı Brezilya, Hill Karnavalı Londra, Antalya Altın Portakal Film Festivali Antalya, Cannes Film Festivali ve Berlin Film Festivali Fransa bütünleşmiştir (Engez, 2007: 77-78). Bu kapsamda Bartın'da yapılan Çilek Festivali, Yağlı Direk Şenlikleri, Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat Festivali, İnkumu Kum Zambağı Festivalleri örnek verilebilir.

Bartın Çilek, Kültür ve Turizm Festivali, 1982'de başlayan etkinlik 11 yıl boyunca bir gün şeklinde kutlanmıştır. 1993'ten itibaren festival bir hafta süren niteliğe bürünmüştür. Festival kapsamında konserler, yarışmalar, tiyatro gösterileri, halk oyunları gösterileri, sergiler yer almaktadır. Yağlı Direk Şenlikleri, 1 Temmuz'da kutlanan "Denizcilik ve Kabotaj Günü" kutlamaları kapsamında çeşitli etkinlikler ve yarışlar gerçekleştirilmektedir (Kaya, 2007: 79).

Sergiler ve fuarlar, mevcut ürünlerin ve en son teknolojinin ortaya konulduğu organizasyonlardır. Üreticileri ve tüketicileri ortak paydada toplamaktadır. Kentler açısından da önemli olan fuar ve sergiler ilave bir çaba gerektirmeden kentin tanıtılmasını sağlamaktadır (Engez, 2007: 79).

Spor ise geniş kitlere hitap etme özelliğinden dolayı tercih edilmektedir. Bazı spor takımları, kentlerin tanınmasında ve kent imajının oluşmasında katkı sağlamaktadır. Dünyadaki bazı kentler başarılı futbol takımlarıyla anılmaktadır. Milan, Arsenal, Manchester United, Real Madrid örnek olarak verilebilir. Geleneksel olarak düzenlenen turnuvalar ile kentler ön plana çıkmaktadır (Engez, 2007: 75).

3.7.4. İnternet Aracılığıyla Tanıtım

İnternetin kullanımı, kentin geniş kitlelere tanıtımında ve imaj oluşturmada oldukça etkin ve önemlidir. Kente ait bir web sitesinin olması, kenti ziyarete gelecek insanların kent hakkındaki sorularına cevap olmaktadır. Sitede bulunan bilgilerin resmi kaynaktan gelmesi ise güvenilirliğini artırmaktadır. Kentle ilgili tarihi bilgi, haritalar, hava durumu, yeme-içme ve alışveriş mekânları vb. bilgilerin bulunduğu bir site oldukça yararlı olmaktadır. Kentle ilgili bilgi edinmek isteyen ziyaretçilerin gözünde kent hakkında olumlu bir imaj oluşabilmektedir (Engez, 2007: 64-65).

Bartın hakkında bilgi almak isteyen milyonlarca kişi için internet kolaylıkla ulaşılabilen ve zengin bir kaynaktır. Arama motoru Google'da 31 Mayıs 2019 tarihi itibariyle Bartın ile ilgili 33.800.000 veri karşımıza çıkmaktadır. Resmi açıdan Bartın Belediyesi'ne ve Bartın Valiliği'ne ait siteler mevcuttur. Söz konusu kurumların web sayfalarında Bartın'ın tarihinden, coğrafyasından, kültüründen, mimarisinden, ekonomisinden, doğal güzelliklerinden bahsedilmektedir. Bu web sayfaları, kenti ziyaret edecek insanların zihninde Bartın'a dair bir imajın oluşmasında yetersiz kalmaktadırlar. Mevcut siteler çoğunlukla Bartın için gezilecek yerleri, konaklama veya yiyecek-içecek mekânlarını içermektedir. Bartın'ın tanıtımı hem merkezi yönetim hem de STK katkısı ile uluslararası dil seçeneklerinin desteklendiği bir web sayfasında yapılmalıdır. Bu sayfalar tarihsel ve gezilecek yer bilgisinin yanında güncel etkinlikleri de barındırmalıdır. TV, radyo, gazete, dergi vb. medya araçlarından erişilebilen tamamen interaktif, 7 gün 24 saat ve dünyanın her yerinden ulaşılabilen, her an güncellenen bir sitenin varlığı tanıtım faaliyetleri açısından oldukça önemlidir (Engez, 2007: 109-110).

3.7.5. Yaşanabilir Kamusal Alan

Kamusal alanlar mekân-insan, insan-insan ilişkileri temelinde, kentin algılanabilirliği ve anlamlandırılabilirliği açısından önemlidir. Yapısal, kurgusal ve tasarımsal açıdan kaliteli bir niteliğe sahip kamusal alanlar, mekânın tanımlanabilirliğini artırırken kent imajını olumlu etkilemekte ve devamlı bir kullanıcı gelişini sağlamaktadır. İyi bir planlama ile kentlilerin aidiyet duyguları pekiştirilmektedir. Mekânın, kullanıcıları tarafından sahiplenilmesi ise kent imajı açısından oldukça önemlidir. Diğer açıdan bakıldığında ise kamusal alanlar kentteki simgesel alanlardan biri ya da birkaçı olabilmektedir. Bir yapı dünyaca ünlü bir mimarın eseri ise o yapıyı görünür kılma ve kent yaşamına dâhil edecek her türlü çalışma yapılmalıdır (Özkan, 2014: 29-30).

Kent içinde hareket imkânını kolaylaştıran, devamlı sirkülasyon olanağı tanıyan kamusal alanlar kentsel mekânın okunabilirliğini ve kullanıcılarda mekânsal algının geliştirilmesini sağlamaktadır (Özkan, 2014: 30).

3.7.6. Marka Kent

Marka, kullanıcının aklında daha kolay hatırlamasını sağlayarak kent imajının, kullanıcı algısında kalıcı olmasını ve kolay seçilebilirliği sağlamaktadır. Küresel dünyada kentlerin yer edinebilme ve kentsel çekicilik arzusuyla ortaya çıkan kentsel pazarlama ile gelişen imaj kavramı içerisinde ortaya çıkan diğer unsur markalaşma olmuştur. Kentler tarihi süreçleri içinde ortaya çıkan farklılıklarını kullanarak günümüzde birer marka kent halini almaya başlamışlardır. Kentler, kendi markalarını üretirken, kent imajıyla eşleşen geçmişten günümüze taşınan ünlü isimler, kent logoları veya kent sloganları oluşturmaya yönelmektedirler. Kent markaları tanınırlık, daimilik, kolektiftik özelliklerini barındırmalıdır. Kent markası haline getirilecek ya da gelen özelliklerin kentte yaşayan insanlar tarafından kolayca algılanıyor olması ve bu algıların somut bir biçimde mekânda yer buluyor olması gerekmektedir. Kentlerin markalaşma çalışmaları kentin özelliklerin öne çıkartılarak zihinde yer etmesini, kentin tanınırlığının artmasını amaçlamaktadır (Özkan, 2014: 30).

3.8. Bartın Kenti İçin Kentsel İmaj Ögelerinin Analizi

Kentler birbirleriyle rekabet ederken, kentsel özgün değerlerin korunması ve yaşatılması, kent imajının oluşturulması hususları öne çıkmıştır. Kent imajı, kentin vizyonuna hitap etmektedir. Kuvvetli ve olumlu bir imaj, kentin avantajlı bir konuma gelmesini, ekonomisinin canlanmasını, kent turizminin öne çıkmasını sağlayacak, kentin ulusal anlamda kendine bir yer edinmesine katkıda bulunacaktır. Bartın'da, kenti farklı ve özel bir yere taşıyan tarihsel miras ihmal edilmiştir. Yenilenen ve gelişen kentlere Bartın ayak uyduramamıştır. Bartın kentinin gelişimi tarım, sanayi faaliyetleri yerine ilde potansiyeli yüksek turizm ve mevcut faaliyet alanlarının artırılması ile daha hızlı bir şekilde sağlanabilir. Kentin altyapı, ulaşım ve konaklama hizmetleri geliştirilerek kültür ve turizm yönüne dikkat çekilmelidir.

Bartın Belediyesi 2014-2019 stratejik planında yer alan SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) analizinde; kentin turizm potansiyelinin yüksek olması, deniz kıyısında yer alması, limanın varlığı fırsatlar arasında yer alırken Bartın Irmağı bu kapsamda değerlendirilmemektedir. Su kapasitesinin kontrol altına alınmamasından dolayı geçmişte yaşanan sel ve su baskınlarının gerçekleşme ihtimalinin

yüksek olması ve hava kirliliği tehditler arasında yer alırken ırmak kirliliğine yer verilmemiştir (Bartın Belediyesi, 2014: 92).

Bartın kenti için kentsel imaj ögelerinin analizinde sekiz unsur incelenmiştir. Bunlar: Tarihi ve Kültürel Değerlerin İhmal Edilmesi, Bartın'ın Tarihi Ahşap Evleri, Yalı Mevkii, Kent Merkezi, Yollar ve Kırmızı Cadde, Şehir Merkezindeki Mevcut Köprüler, Liman Mevkii ve Bartın Irmağı'dır.

3.8.1. Tarihi ve Kültürel Değerlerin İhmal Edilmesi

Bartın, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu dönemine dayanan zengin kültür ve kimlik ögelerine sahiptir. Tarihsel ve kültürel kimliği ile kentsel imajını birleştirerek yeni bir yapı kazanabilecek potansiyeli içinde taşımaktadır. Bartın, tarih boyunca birçok devlet ve birden çok kent için odak noktası ve ticaretin başkenti olmuştur. Osmanlı döneminde donanmalar için ihtiyaç duyulan gemiler kentte yapılmış ve ırmak vasıtasıyla taşınması sağlanmıştır. Tarih boyunca taşımacılıkta ve ticarette ırmağın adı, kentin adından önde olmuştur. Geçmiş değerler bağlamında yeniden işlevselliğinin canlandırılması gereken bir ırmak bulunmaktadır.



Şekil 52: Bartın Irmağı'nın Kuşbakışı Görüntüsü

Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü

Sanayileşme ve küreselleşme ile kent ciddi değişimler yaşamıştır. Cumhuriyetin ilanıyla Zonguldak ilinin öne çıkması Bartın'ı ikinci il durumuna düşürmüştür. Bartın, bu durumdan her alanda etkilenmiş ve kentin etki alanının azalmasına sebebiyet vermiştir. Üretim ve ticaret merkezi olan kent, göç veren bir il haline gelmiştir. Bu gerileme ırmağın fiziksel yapısında da kendini göstermiştir. 1920'lerde Boğaz'ın toprakla dolması, gemi trafiğinin aksaması ile başlayan süreç zamanla ırmağın ulaşıma tamamen kapanmasıyla kendini göstermiştir. Geçmişte İnkumu ve Amasra'ya ırmak güzergâhından gidilebilirken günümüzde ulaşım sadece karayolu ile sağlanmaktadır. Ticari faaliyetler durmuş, zengin orman kaynaklarına sahip kentte kerestecilik eski ününü kaybetmiştir. Geçmişte Yalı mevkiindeki tersane yok olmuş; günümüzde sadece Kurucaşile'nin iki köyünde gemicilik faaliyetlerinin yapımına devam edilmektedir. Irmaktaki fiziksel kirlilik hızlıca kendini belli etmiştir. Ülkemizdeki birçok kent gibi güçlü bir tarihi kimliğe sahip Bartın, kentin içinden geçen ırmaktaki mevcut sorunlar neticesinde, günümüzde kent imajı olumsuz bileşenlerle anılmaktadır. Kentin kimlik ve imaj kazanması ve güçlü bir şekilde ilerlemesi kenti dolaşan ırmağın temizlenmesi ve çevresinin rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi ile mümkündür.

Kültürel değerler açısından kentte iki özellik göze çarpmaktadır. Birincisi adını geçmişten alan 'Galla Pazarı' günümüzde de önemini korumaktadır. Salı ve Cuma günü kurulan pazar, kent için düğüm noktası olabilir. İkincisi ise kentte geçmişte Rumların yaşadığı Asma Mahallesi bulunmaktadır. Bartın, geçmiş yıllarında çoklu kimlik yapısı ile nirengi bakımından zengin bir yapıya sahiptir. Farklı kültürlerin kente miras olarak bıraktığı evler, tarihi yapılar, turistik eserler kentle bütünleşip günümüze kadar varlıklarını sürdürmüş ve kısmen korunabilmiştir.

Kentin tarihi ve kültürel değerlerini oluşturan birçok yapı, kentin çekiciliğini ve rekabet gücünü artırmaktadır. Projeler ile tarihi miras alanları, kent mekânları, mega yatırımların odak noktası haline gelebilir. Kent kimliğinin sosyal, kültürel ve tarihsel boyutlarının yok sayılması, kent içindeki yapıların birbirinden bağımsız ve kent kimliğine uyumsuz projelerle çalışılması, kenti güçlü bir imaj kavramından yıllardır yoksun kılmıştır. İmaj yaratılırken biçimsel kimliğin yanında içinde yer aldığı siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel değerleri kapsayan süreçler göz ardı edilmemelidir. Bunların göz ardı edilmesi insanların yaşadıkları veya turistik açıdan ziyarete geldikleri kentin, tarihi arka planı

bilmeden biçimsel olarak algılamalarına yol açar. Kent, sahip olduğu tüm değerlerle birlikte algılanmalıdır. Bartın, tarihi ve coğrafi yapısıyla birçok tarihi unsura sahip olmanın yanı sıra algılanabilirliği ve zihinde kalıcılığı oldukça zayıf bir kenttir. Bartın, gerekli imaj çalışmaları ile Batı Karadeniz bölgesi içerisinde farklılaşan bir kent olabilir.

3.8.2. Bartın'ın Tarihi Ahşap Evleri

Irmağın ıslahı sonrasında, gelişen ve zenginleşen yapısıyla çevresinde eğlence, konaklama, yeme-içme mekânları, ticari ofisler vb. mekânlar yer alabilecektir. Bartın'ın tarihini yansıtan ahşap mimari evlerde ırmak çevresinde yerini almalıdır. Bartın Irmağı ve Bartın evleri bütünleştirilerek etki alanı daha geniş bir imaj yaratılmalıdır. Kent peyzajının önemli hale gelmesiyle kentteki eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri yanında tarihi ve kültürel önem taşıyan kültür merkezleri, tarihi evler vb. gündeme gelebilir.

Tarihi nitelikteki cami ve yapılar (il merkezindeki Şadırvan), tarihi ahşap Bartın evleri de işaret ögesi olabilme özellikleri açısından değerlendirilmelidir.

3.8.3. Yalı Mevkii

Yalı mevkiinde bulunan kafe, restoran vb. mekânlar vakit geçirmek için kent içinde kentliler tarafından en çok tercih edilen yerlerin başında gelmektedir. Irmak güzergâhında bulunan Yalı Caddesi doğal yapısı ile kentlileri ve ziyaretçileri çekmektedir.

Mevcut halinde Tersane Caddesinde bulunan Yalı Sevgi Parkı, Bartın Irmağı boyunca yeşil bir koridor şeklindedir. Parkı, kent halkı yürüyüş ve dinlenme amaçlı kullanmaktadır. Irmak kenarında bulunmasından dolayı çevresinde çok sayıda ağaç türü yer almaktadır. Ancak bölge Bartın Irmağı kenarında bulunması nedeniyle genellikle bahar aylarında taşkınlara maruz kalmaktadır. Ayrıca rekreasyonel faaliyetler bakımından sınırlı imkânlara sahip olduğundan yoğun bir kullanıma sahip değildir. Parkta kafeler, piknik tipi oturma alanları, bazı dallara ait spor sahaları dışında yapısal bir öge bulunmamaktadır. Genellikle yakın çevrede oturanlar ve öğrenciler tarafından yürüyüş amaçlı kullanılmaktadır (Kaya, 2007: 97- 98).

İnsanlar kenti keşfederken belirli bir rota takip etmek isteyebilirler. Yeşil bir rekreasyon alanı herkes için ulaşılabilir ve tercih edilebilir bir rota olacaktır. Bartın Irmağı,

kent hakkında mevcut bilgiyi artıran çekirdek konumundadır. Irmak kendi içinde farklı aktivitelere ayrılan alanlardan oluşmalıdır. Yalı mevki kente yakın ama kentin karmaşasından uzak; aynı zamanda kent merkezine kısa bir mesafede bulunan, ırmak ve doğa manzaralı, koşu parkurları, çocuk parkları olan, ırmak kenarında insanların vakit geçirebileceği kafeler, yemek mekânlarının bulunduğu, kentin gürültüsünden uzak bir mevki olduğundan tercih edilebilirliği yüksek bir alandır. Yalı Caddesinde yürüyüş, park, kafe gibi mekânlar kentlilere karma aktivite imkânı sunmaktadır (Ek 16).

Bunun yanında kentlinin belleğinde yer eden gemicilik eskiden olduğu gibi şu an ki Yalı Mevkiinde yeniden bir tersane yapılarak canlandırılabilir. Bartın ilinde Bartın Irmağı'nın geçtiği yerler, Bartın Boğazı ve diğer bölgeler bu kapsamda bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bartın'ın kentsel imaj ve kimliği oluşturulurken tarihi miras yeterince ve bütün halinde dikkate alınmamıştır. Bartın için önemli ve etkiyi güçlendirici bir kimlik ögesi Yalı mevkii olabilir.

3.8.4. Kent Merkezi

Küreselleşme boyutunda değerlendirildiğinde son yıllarda Bartın, kentsel imajıyla dikkat çekemeyince tatil beldeleri ile civar illerdeki insanları çekebilmeyi başarmıştır. Fakat kente gelen ziyaretçiler Bartın'ı keşfetmeye değil 2-3 günlük kısa tatillerde Bartın'ın ilçelerini tercih etmektedir. Küreselleşme kent merkezlerine önem verirken bu süreç Bartın'da böyle olmamıştır. Kent merkezi hala silik konumunu korumaktadır. Kent merkezi tekrardan bir dönüşüm yaşamalıdır. Simgesel yapı olarak Bartın Irmağı zengin tarihiyle birlikte tercih edilebilir bir seçenek olmalıdır. Irmak temizlenerek Bartın siluetinde kendine yeni bir yer kazanmalıdır.

3.8.5. Yollar ve Kırmızı Cadde

Bartın kent merkezi mevcut köprüler (Kemerköprü, Orduyeri Köprüsü, Asma Köprü), Cumhuriyet Meydanı, Yalı mevkii ve Kırmızı Cadde ile simgelenir konumdadır. Kent merkezinde yoğun araç ve yaya trafiğinin olduğu Cumhuriyet Meydanı, resmi törenlerde trafiğe kapatılarak tören alanı olarak kullanılmaktadır. Kentin parçalı yapısında odak noktaları Kırmızı Cadde, Yukarı Çarşı Caddesi (Havuz mevkii) ve Şadırvan mevkii

olmaktadır. Kemerköprü mevkiine yapılan anıt ve Yukarı Çarşı mevkiindeki havuz ise işaret noktalarıdır. Bu caddelerin herhangi bir tarihi ve kültürel değeri bulunmamaktadır.

Bartın'ın merkez içinde tanınmış yerleri oldukça kısıtlıdır. Kentte mekânsal karmaşa göze çarpmaktadır. Merkez, ana yol güzergâhı dışında kaldığından; şehir merkezindeki yollar açısından en bilinen yer Kırmızı Cadde'dir.

Bartın için Lynch'in kentsel imaj bileşenlerinden yol kavramı incelendiğinde kentlilerin zihninde yer alan, sadece yayaların kullanımına açık olan, kent kimliğinin bir parçası haline gelen Kırmızı Cadde'dir. Yaya yoğunluğu Kırmızı Cadde'de yaşanmaktadır. Kentte gelen ziyaretçiler tarafından ilk fark edilen özellik, yolların dar olmasıdır. Bartın, nüfus açısından ve mekânsal olarak ne kadar gelişmiş olsa da yollar tarihsel süreçten beri dar niteliğe sahiptir. Bu sebepten kentliler, kent içindeki dar yollara araçlarıyla girmekten kaçınmaktadırlar. Ara ara eski konakların, ahşap evlerin sokaklarında bulunan taşlı yollar nostaljik bir yapı katmaktadır. Pazarın kurulduğu Salı ve Cuma günleri, şehir merkezinde aşırı yoğunluk yaşanmaktadır. Taşıt yolları ve yaya yolları analiz edildiğinde ise yayalar en fazla Kırmızı Caddeyi kullanırken, kente dışarıdan gelen ziyaretçiler İnkumu ve Amasra'ya gittiklerinden dolayı şehir trafiğine girmeden, kent merkezini transit geçen bir güzergâh izlemektedir.

3.8.6. Şehir Merkezindeki Mevcut Köprüler

Kentin tarihini yansıtan köprüler imaj açısından yeterince kullanılmamaktadır. Kentte eskiden beri var olan Kemerköprü, Asma Köprü ve Orduyeri Köprüsü kent içinde kentliler ve kente gelen ziyaretçiler tarafından ulaşımda devamlı kullanılmasına rağmen kentsel imajda tercih edilen ögeler arasında yer alamamıştır.

Kemerköprü; Kocanaz Çayı üzerinde kesme taştan harçla yapılmıştır. Üç ayak ve iki sivri kemer üzerinde inşa edilmiştir. Boyu 42 m olup genişliği 8.5 m'dir. Orduyeri Köprüsü; Kocaçay üzerinde kesme taştan yapılmıştır. Beş ayak üzerine inşa edilmiştir. Birinci ve ikinci ayaklar Yalı mevki tarafında olup arasından yol geçmektedir. Üçüncü ve dördüncü ayaklar ırmak içerisindedir. Beşinci ayak ise Orduyeri Mahallesi güzergâhında yer almaktadır. Irmak içindeki üçüncü ve dördüncü ayakların iki tarafındaki yarım kubbe şeklindeki çıkıntılar, suların iki tarafa dağıtılmasını sağlamakta ve köprü ayak dibinin

tahrip olmasını önlemektedir. Boyu 98 m olup genişliği 7.3 m'dir. Ahşap olan köprünün üst kısmı 1957'de beton olarak tekrardan yapılmıştır. Asmaköprü; Kocanaz Çayı üzerinde kesme taştan yapılmıştır. İki ayak üzerine inşa edilmiştir. Ahşap olan köprünün üst kısmı 1957'de beton olarak tekrardan yapılmıştır (Kaya, 2007: 63-64).

Kent merkezinde bulunan üç köprü tarihi kimliği ile dikkat çekmektedir. Köprülere gerekli aydınlatmalar yapılarak ırmak ve çevresi dikkat çekici hale getirilebilir. Kırmızı Cadde ve Kemerköprü'ye yapılan aydınlatmaların, kent imajına yansıması olumlu yönde olmuştur. Bu kapsamda kent planlanırken gündüz kadar gece vizyonu da düşünülmeli, yapılacak aydınlatmalar ona göre planlanmalıdır.

Irmak kendi içinde farklı aktivitelere ayrılan alanlardan oluşmalıdır. Asma Köprü (Ek 30), Orduyeri Köprüsü (Ek 31), Kemerköprü (Ek 29) ile tarihi gerçeklikle örtüşen üç alana ayrılabilir. Irmak çevresi güçlü bir kenar ögesidir. Orduyeri Köprüsü, Asmaköprü ve Kemerköprü kenti bölmektedir. Irmaklar bölgeleri hem ayırıcı hem de birleştirici unsur görevini üstlenmektedir. Irmak ve kent arasında eskiden beri köprülerle bağlantı kurulmaktadır. Köprüler, alanlar arasında ulaşımı sağlarken ayırt edilebilirliği artırmaktadır.

Mevcut ırmağa görsellik ve tarihi bir anlam yüklenerek insanlar tarafından anlaşılır kılınmalıdır. Suyolunun kendi akışı içinde hâlihazırda bir güzergâh yolu mevcuttur. İnkumu, Amasra ya da Kemerköprü'den Asma mevkii, Asma mevkiden Orduyeri mevkii gibi güzergâhlarda seferler düzenlenmelidir. Irmağın kent içinden geçmesi, kentle ırmak arasında bağlantı kurulmasını kolaylaştırmaktadır.

3.8.7. Liman Mevkii

Bartın'ın şehir merkezi için su ile çevrili bir yarımada denilebilir. Kentin peyzaj tasarım alanlarına ihtiyacı vardır ve bu açısından değerlendirilecek en güzel yerler su kenarlarıdır. Bu çerçevede peyzaj alanı olarak ırmak kenarı tercih edilmelidir. Bartın kentinin eski faaliyetlerinden uzaklaşılması ırmağın etkisini azaltmıştır. Denizle ırmağın birleştiği alanda mevcut bir liman bulunmaktadır fakat askeri alandan dolayı etkisi zayıftır.

Kent faaliyetinin ve yolların sonlandığı yer ise limandır. Irmak manzarası, limanla sonlanmaktadır. Irmak güzergâhı limana ulaşmaktadır. Fakat ırmak ve liman arasında bağlantı kurulamamıştır. İkisi bir bütün olarak algılanmamaktadır. Limana doğru gidildikçe kent anlamını yitirmektedir. Liman çevresinin silik bir mevki olması, şehrin dışında sıkışmış bir alan olduğundan kaynaklanmaktadır.

3.8.8. Bartın Irmağı

Bartın Irmağı, görsel açıdan gözden kaçırılmayacak bir konuma sahiptir. Bartın kentini özel kılan unsur ırmaktır. Ancak kent, bütün değerleriyle bir bütün teşkil etmektedir. Amasra ilçesi Bartın'dan ayrı düşünülmemelidir. Köyleriyle, ırmakla, Amasra ve İnkumu gibi ilçeleriyle Bartın, bir bütün olarak algılanmalıdır. Amasra denilince insanların gözünde olumlu bir imaj canlanmaktadır. Ancak Bartın deyince hem ırmak hem de ziyaretçileri çekecek mekânları olmadığından imaj kavramından bahsedilmemekte ya da olumsuz bir imajdan söz edilmektedir. Şehir merkezi deniz kenarında değildir ama içinden ırmak geçmektedir. Bartın ile ilgili insanlara kent için sembol olabilecek öge sorulduğunda, verilen cevaplar arasında ırmağın yer almayacağı düşünülmektedir. İnsanların aklına ırmak gelse bile olumsuz anlam yüklü olduğundan tercih edilmeyecektir. Irmak genel olarak "kirli" kavramıyla nitelendirilmektedir. Irmağın mevcut olumsuz durumu insanlara itici gelmekte, yağışlarla birlikte sel felaketi doğurduğundan ürkütücü etkisi de mevcuttur. Oysa kent merkezinde gelişecek olan imaj ögesini görsel olarak dışarda tutmak doğru olmayacaktır. Irmağın çevresindeki yeşillik alan atıl durumdan kurtarılarak, 12 km'lik ırmak kenarının kentlilere hitap etmesi sağlanmalıdır.

Tarihi değerler ile ırmak arasında bir bağlantı kurmak, kentlilerle ırmak arasında güçlü bir çekim alanı yaratacaktır. Bartın kentinin uydu görüntüsüne bakıldığında referans alınacak öge, ırmaktır. Bartın'ın imaj ögesi ırmak olmalıdır. Kent merkezine yaklaştıkça, belirlenen imaj ögesi soluklaşmamalı aksine somutlaşmalıdır. Yapılması gereken ırmağın ıslah edilerek yeniden kente ve insanlara sunulmasıdır. Irmak, kente geniş bir manzara sunmaktadır. Bu bağlamda peyzaj özellikleri, yeşil alan ve temizliğin sürdürülebilmesi önemlidir. Mevcut kirli görüntüden sıyrılarak, rekreasyon sonrasında kentliler, günlük hayatlarında manzara için ırmak kenarındaki yolu tercih edebilmelidir. Böylece alternatif yol kullananlar, ırmak yolunu tercih ederek rotasını uzatmalıdır.

Kentlileri de yaşadıkları kente çeken, bir arada tutan bir unsur olmalıdır. Bazı ahşap evler ve tarihi mekânlar ırmak ile ilişkili olmalıdır. Bartın'da çok fazla su kenarına sahip alan bulunmaktadır ama önemli olan bu alanların ne kadarının etkileyici kent manzarasına sahip olduğudur. Ulaşılabilir ve görülebilir özelliğe sahip bir ırmak ile imajı güçlü bir kent yaratılabilir. Bartın'ın kent siluetinde tanınabilirlik, zihinde kalıcılık açısından marka yüzü olabilecek ırmak, en önemli yapı taşıdır (Ek 57). Irmağın marka yüzü olmasıyla, yapılması planlanan sandal, vapur, kano gezileri kente ayrı bir çekim gücü kazandıracaktır. Sonuçta Bartın'ın kimliğini oluşturan ögeler, kentin tanınmasını sağlarken kent ve kentli ile bütünleşen gerçek imaj ögeleri olmalıdır.

Olumlu kent imajı ile kentin çehresi değişecek, yaşam kalitesi artacaktır. Bartın halkı, yeni mekânlarla tanışacaktır. Kentlilik bilinci gelişeceğinden insanlar Bartın'da yaşamaktan mutluluk duyacaktır (Engez, 2007: 138-139).

3.9. Bartın İçin Önerilen Kent İmajları

Bartın'a uygun olduğu düşünülen üç adet kent imajı bulunmaktadır. Bunlar: Nostaljik Kent, Antik, Tarihi ve Kültürel Kent ile Merkez Kent'tir.

3.9.1. Nostaljik Kent

Modern Bartın imajı altında parklar, çay bahçeleri, kafeler, yiyecek-içecek mekânları hızla yer alan unsurlardandır. Bartın'da "En büyük avm" sloganı kullanılamayacağından bunun yerine "En uzun sandal gezisi" gibi sloganlar kullanılmalıdır.

Küresel kent olmak için yerli ve yabancı yatırımcıların odak noktası haline gelmeyi başarmak gerekmektedir. Odak noktası olabilmek kentin çekiciliğinin artırılmasına bağlıdır. İlçelerden çok kent merkezinin tanınması ve tercih edilmesi gerekmektedir. Bartın'da gökdelenler yer alamayacağından kent yapısına uygun, ırmak kenarına mimarlar tarafından otantik ahşap evler, ofisler vb. mekânlar yapılabilir. Lynch'ın imaj öğelerinden biri olan yollarda raylı sistemler dikkat çekmektedir. Bartın'da raylı sistem geliştirilememiş olsa da bunun yerine ırmağın suyolu kullanılabilir hale getirilmelidir. Böylece "En uzun sandal gezisi" gibi sloganlar kullanılabilir.

3.9.2. Antik, Tarihi ve Kültürel Kent

Küreselleşme ile kentlerin birbiriyle rekabet edebilirliği artmıştır. Kentlerin kendilerine özgü tarih ve kültür yapılarıyla ilerlemeleri rekabet gücünü artırırken kentin orijinal yapısına zarar vermemektedir. Tarih ve kültürün iç içe geçtiği kentlerde, yapılacak olan kentsel projelerle ilerlemeler sağlanmaktadır. Bartın'da Osmanlı ve Bizans döneminin zengin değerleri mevcut eserlerde korunurken; Rum, Ermeni mahallelerinde o dönemin ve kültürün özellikleri ön plana taşınabilir. Nostaljik mekânlar tasarlanırken cadde, meydan, sokak ve evler dönemin ruhunu yansıtacak şekilde restore edilmelidir.

Bartın'ın tarihi evlerinin bulunduğu cadde ve sokaklar tarihi dokuya uygun taşlarla düzenlenmeli, yol kenarlarında çiçek dikme ve ağaçlandırma faaliyetleri yapılmalıdır. Kent merkezine yakın, turizm potansiyeli barındıran alanlar için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

3.9.3. Merkez Kent

Kent, içinde barındırdığı özelliklerin birinde veya birkaçında bölgesel veya ulusal bir merkez olabilir. Bartın açısından doğa turizmi, deniz ve ırmak turizmi, gemi ve yat tasarımı alanlarında çalışmalar yapılmalıdır.

Güven sorunu olmayan kentler turistlik turları çekebilmekte ve bölgenin cazip merkezlerinden biri olabilmektedir. Kentlilere, ziyaretçilere, çalışan esnafa can ve mal güvenliği veren bir kent olmalı ve bu teminatını sürdürmelidir.

3.10. Bartın'ın Olumsuz Kent İmajları

İmaj, kişinin yaşam kalitesi ve mutluluğu ile doğrudan ilişkilidir. Kentler için kişilerde oluşan bireysel imgelerin bir araya gelmesiyle oluşan halk imajı vardır. Eğer kentle ilgili olumsuz imaj varsa kişi, kentle bütünleşememekte ve kenti ziyaret isteği azalmaktadır (Kaplan, 2014: 26). Bir kentin en önemli gücü, insanlarıdır. Kent açısından hiçbir paydaş tek başına imaj geliştiremez veya mevcut imajı değiştiremez (Kaplan, 2014: 33-34).

Bartın'da büyüyen bir kentin sorunlarıyla değil küçülen bir kentin kaçınılmaz sorunlarıyla karşılaşılmaktadır (Engez, 2007: 84). Diğer kentlerde modern kent imajı yer alırken Bartın'da geleneksel kent imajı yer almaktadır.

Kent hakkındaki olumsuz imajın en önemli sebebi tanıtım eksikliğidir. Kent yeterince tanıtılmamakta ya da ziyaretçiler tarafından yanlış tanınmış olmaktadır. Medyada tanıtım açısından olumlu haberler gerektiği kadar yer almamaktadır. Kentin bu olumsuz imajını düzeltmek, kenti diğer kentlerden ayıran özelliklerin duyurulması ile gerçekleştirilmelidir (Engez, 2007: 103).

Bartın'da en fazla dikkat çeken sorunlar neticesinde iki adet olumsuz kent imajı bulunmaktadır. Bunlar: Düşük Bir Çevre Standardına Sahip Kent İmajı ve Tarihi Değerlerine Sahip Çıkmayan Kent İmajı'dır.

3.10.1. Düşük Bir Çevre Standardına Sahip Kent İmajı

Herkes yaşam kalitesi yüksek bir kentte yaşamak ister. Bartın'da kirlilik ve atık sorununun olmadığı, kentliler ve ziyaretçilerin hem kokusundan hem de görüntüsünden rahatsız olmadan yaşayabileceği bir ırmak olmalıdır. Çevre ve su kirliliği sorunlarını düzeltici çalışmalar yapılmalıdır. Kentte çevre bilinci geliştirilmelidir. Kentteki yaşam kalitesinin yükseltilmesi, sorun teşkil eden kaynakların planlı bir şekilde dönüşümü ile gerçekleştirilmelidir (Engez, 2007: 105).

3.10.2. Tarihi Değerlerine Sahip Çıkmayan Kent İmajı

Bartın'ı diğer kentlerden ayrıştıran değerler zamanla kaybolmaktadır. Bu durum Bartın için tarihi ve kültürel değerlerine sahip çıkmayan bir kent imajı olarak yansımaktadır. Bu çerçevede en önemli görev kentlilere düşmektedir. Kentte yaşayanların kendi tarih ve kültürlerinin bilincinde olmaları gerekmektedir. Çünkü kenti kent yapan bu değerlerin varlığıdır. Bu değerler dikkate alınmadığında kent kimliğini kaybetmekte ve olumsuz bir imaja bürünmektedir. Kentin geleceği bu değerlerin korunup, aktarılmasında saklıdır (Engez, 2007: 106-107).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bartın Irmağı, tarih boyunca Bartın ilinin gelişimini sağlamış, kentlilere geçim kaynakları sunmuştur. Bartın'daki iktisadi canlanmanın en önemli noktası geçmişte transit ticaret olmuştur. Irmak ve liman vasıtasıyla tarih boyunca kerestecilik, madencilik, gemi yapımı, yumurta üretimi ve tavuk yetiştiriciliği Bartın'da önemli sektörler olmuştur. Bartın Limanı, yerel ölçekte bir liman olsa da uluslararası ticarete açık bir konuma sahiptir. Osmanlı döneminde de Bartın civarındaki köylerin ırmak yolu ile denize bağlı olması Bartın kazasının ticari ehemmiyetini artırmıştır. Irmak etrafında başlayan hareketliliği, pazaryeri özelliği devam ettirmiştir. Bartın Irmağı ülkemizde seyrüsefere elverişli tek noktadır. Irmağın ulaşım imkânlarından da faydalanılması ile Bartın, bölgeye hâkim önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Bartın Irmağı ürünlerin hem il merkezine hem de diğer illere ulaşmasında bir köprü görevi üstlenmiştir. Ancak sonrasında ırmağın kullanılamaz hale gelmesi Bartın'ın gelişimini tamamen sekteye uğratmıştır. Zaman içerisinde ırmağın taranmaması, atık sorunu ve yıllardır süren ihmalkârlık ırmağa çok zarar vermiştir. Bu zararların yanında ırmağın su seviyesinin yükselmesinden dolayı ilde sel felaketleri de yaşanmıştır. Böylece geçmişte 500 tonluk gemileri taşıyan ırmak, günümüzde bu özelliğini yitirmiştir. Irmağın derinliğinin azalması taşımacılığı ve ticareti engellemiştir. Bunun yanı sıra Ankara-Zonguldak demiryolunun açılmasıyla Bartın'ın ticari alanı daralmıştır. Bartın hem bölgedeki hem kent içindeki göreli üstünlüğünü zaman içerisinde kaybetmiştir. Bölgede adı en başta sayılan iller içindeyken, günümüzde Karadeniz bölgesi tur güzergâhlarının transit geçtiği bir kent konumundadır. Zaman içerisinde nüfusu azalmış, ekonomideki işlevselliğini yitirmiştir. Günümüzde ise Bartın, ticaret, liman ve turizm açısından başarılı bir kent olma özelliğini yakalayamamıştır.

Asırlar boyunca sahip olduğu önemi korumayı başaran Bartın Irmağı, 20. yüzyıl itibariyle sorunlarla karşılaşmaya başlayınca bölge halkı ırmağın ıslahını istemiş, ama ıslah çalışmaları istenilen düzeyde olmadığından Bartın'ı ticari yaşamdaki canlı günlerine döndürmekte yetersiz kalmıştır. Tarih boyunca ırmak çevresinde gelişen bir kent olan Bartın'da ulaşım ve ticaret noktalarında süreklilik sağlanamamıştır. Her ne kadar sonrasında Boğaz'ın ve ırmağın taranmak suretiyle Boğaz'ın liman haline getirilmesi amaçlansa da, sürece bakıldığında ıslah çalışmaları yavaş ilerlemiştir. Ekonomik sıkıntılar, nitelikli görevlinin ve yeterli teçhizatın bulunmaması, ırmağın sıklıkla kumla dolması gibi sebeplerden dolayı ıslah ve düzenleme çalışmalarından beklenen sonuç elde edilememiştir.

Merkezi idareden talepte bulunmadan tüccarların ıslah çalışmalarını üstlenmek istemeleri, halkın bu konuda yazdığı dilekçeler ırmağın ticari önemini ortaya koymaktadır. Hızlı ve etkili çözümlerin bulunamaması sonucu bölge ve halk ticari zarara uğramıştır. Zamanla deniz ve ırmak önemini yitirmiş, günümüzde ise Bartın, Amasra'nın gölgesinde kalan bir kent konumuna gelmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, Bartın ve Bartın Irmağı'nın tarih boyunca sahip olduğu önem, yetersiz kalan ıslah çalışmaları ve yeni liman inşası ile ilgili bilgiler verilmiştir. Çalışmada da vurgulandığı üzere temizleme çalışmalarında süreklilik sağlanamadığından sorun kalıcı olarak çözülememiştir. Kentte yapılan barajlarla taşkın riski en aza indirgenmeye çalışılsa da ıslah edilmeyen ırmak taşkınlara sebep olmaktadır. Yerleşim alanları ve tarımsal araziler, yaşanan taşkınlardan zarar görmekte, arazi kaybı yaşanmaktadır. Bu kapsamda selden korunma ve ıslah çalışmaları yapılmalıdır. Ayrıca Bartın Irmağı ve kolları üzerindeki yerleşimlerden atılan katı ve sıvı atıklar kirliliğe sebep olmaktadır. Evsel, katı, sıvı, endüstriyel ve kanalizasyon atıkları için arıtma tesisi kurulmalıdır. Bartın, içme suyu sıkıntısı çeken bir il iken, kent için avantajları içinde barındıran ırmağın bu kadar kirletilmesi manidardır. Irmak kirliliğinin önüne geçilmesi, kirletici faktörlere karşı yasal tedbirler alınması, su kirliliğinden hızla kurtarılması gerekmektedir. Irmağın temel sorunu kirlilik çözülerek, ırmak ivedilikle ıslah edilmelidir.

İkinci bölümde açıklandığı gibi, kent imajı oluşturulması adına kamu otoriteleri Bartın için plan ve projeler geliştirmiş ve geliştirmeye devam etmektedir. Bu projeler; Bartın Katı Atık Bertaraf Tesisi Projesi, İnkumu Derin Deniz Deşarjı ve İnkumu Kanalizasyon Tatbikat Projesi, Bartın Irmağı ve Yan Kolları Projesi, Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi'dir. Bu projeler arasında en kapsamlı olan ve ırmağın ıslahını içeren sonuncusudur. Diğer projelerle ırmağı kirleten kirleticiler azaltılmıştır. Bu proje ile hem ırmak temizliği hem de ırmak çevresinde rekreasyon alanlarının oluşturulması planlanmaktadır.

Bu çerçevede ikinci bölümde, Adana, Sivas, Eskişehir belediyelerinin konu ile ilgili çalışmaları incelenmiştir. Bartın'a kentsel imaj oluştururken içinden nehir geçen kentler değerlendirildiğinde ırmak temizliği, rekreasyon çalışmaları ve kente yeni alan kazandırılması açısından Eskişehir Porsuk Projesi'nin başarı getirdiği görülmüştür. Bu

kapsamda teze ana konu teşkil eden Bartın için de tek başına ırmak temizliği yeterli olmadığından rekreasyon alanlarının kente kazandırılmasını içeren kapsamlı bir proje ile yeni ve olumlu bir kentsel imaj üretilmesi planlanmalıdır. Deniz trafiğinde iddialı ve elverişli bir suyolu niteliğindeki Bartın Irmağı'nda yapılan deniz taşımacılığı düzenli hale getirilmeli ve geliştirilmelidir. Turizmde çeşitlilik sağlanmalıdır. Bartın Irmağı debisi, akış hızı, çevresindeki yeşil örtüsüyle doğal peyzaj kaynağıdır. Irmak kirliliği kent imajını oldukça olumsuz etkilemektedir. Kentin kimlik ve imaj kazanması ve güçlü bir şekilde ilerlemesi kenti dolaşan ırmağın temizlenmesi ve çevresinin rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi ile mümkündür.

Bartın için hem ırmağın ıslahını amaçlayan hem de ırmak çevresinde gerçekleştirilecek peyzaj projesi ile yeni alanların kente kazandırılması amaçlayan bir proje şarttır. Porsuk Projesi gibi kentin ve ülkenin tamamında hâkim olacak bir etki yaratılmak istenirse ırmak temizliği tek başına yeterli değildir. Rekreasyon alanları ve ilgili çevre düzenlemeleri ırmak temizliğiyle beraber yapılmazsa şehirde güçlü ve olumlu bir kentsel imaj oluşturulamaz. Adana örneğinde olduğu gibi kentsel imaj kavramında ırmak temizliği tek başına etkili olmamaktadır. Salt olarak gerçekleştirilen ırmak temizliği sadece koku ve görüntü kirliliğini ortadan kaldırmaktadır. Kentsel imajın oluşturulması, kentin turizm açısından tanıtılması, diğer iller arasında farkındalık kazandırılması için peyzaj tasarım içerikli bir projeyle desteklenmesi şarttır.

Bartın ili sahip olduğu potansiyeli kullanmak adına daha aktif hale getirilmelidir. Bartın, kente kazandırılmak istenen imaj kavramı için fark yaratan, etkileyici bir kent olabilme gücüne sahiptir. Kentin tarihsel, kültürel ilişkisi ile bağlantısı olmayan, kentten kopuk, sonradan yapılan yapay bir çevreye gerek duyulmaksızın içinde barındırdığı potansiyelin farkına varılması gerekmektedir. Bartın, turizm kenti olmalıdır. Doğa ile tarih ve kültür bileşiminden oluşan, turizm anlayışını karşılayan bir Bartın imajı yaratılmalıdır. Kurucaşile ve Tekkeönü dünyaya yaptığı ahşap yatlarla adından söz ettiren yerler olmalıdır. Bartın, deniz yolunun ulaşımda aktif kullanıldığı bir kent olmalıdır. Kentsel mekânda ziyaretçilerine eski güzelliklerini yaşatan bir kent olmalıdır. Yeniden hayat bulmuş Bartın Irmağı'nda sandallarla gezilmeli, ırmağın kirlilikten temizlendiği görülmeli, çevre dostu tesisler yapılmalıdır. Eski kaynakları okuduğumuzda "sularında yüzdüğümüz ırmak" diye bahsedilmektedir. Günümüzde görüntüsü, kokusu ile insanları rahatsız eden

bir ırmak silueti mevcuttur. Kentin tanıtımı için öncelikle çevre ve ırmak tahribatı önlenmelidir. Sorunların çözümü için planlı bir kentsel gelişme ve kalkınma sağlanmalıdır. Yapılacak projelere önce halk sahip çıkmalı ve halk tarafından benimsemelidir. Irmağın bugünkü yapısı ile turizmde önemli bir odak noktası olması ancak çok yönlü bir işbirliği ve kapsamlı bir proje ile sağlanabilir.

Bartın, coğrafi konumunun etkisiyle değişime ve gelişime açık bir kenttir. Kentlilerde değişen ve gelişen sisteme uyum sağlayabilen, değişiklikleri kendi hayatlarıyla özdeşleşmesine fırsat veren bir yapıya sahiptir. Kent, sürekli değişim içerisindedir. Kendi içinde değişiklik göstermiyor gibi görünse de mutlaka insanların zihninde olumlu ya da olumsuz değişen birşeyler vardır. İmaj, çoğunlukla çevre ve kentin kişide bıraktığı izlenim olarak ifade edilirken; kent imajı, kent hakkındaki düşüncelerin bütünüdür. İmaj ögeleri bir kenti fark edilebilir kılan niteliklerdir. Kent sloganları, kent logosu imaj kavramını destekleyici unsurlardır. Kent imajı, herşeyi içeren ortak bir düşüncedir. Bartın kenti için algıların olumlu yöne çevrilmesinin anahtarı kent imajında gizlidir.

Üçüncü bölümde açıklanan 'Kentsel İmaj Kuramı' incelendiğinde Bartın kenti için en dikkat çekici ögenin kentin tamamını dolaşan Bartın Irmağı olduğu görülmektedir. Bu çerçevede Bartın kenti için kentsel imaj önerilerinde bulunulmuştur. Bartın için uygulanabilir kent imajları şunlardır: Ulaşımda ırmağın ön plana çıktığı, Venedik tarzı sandal gezilerinin yapıldığı bir imaj ile *Nostaljik Kent*, tarih ve kültürün iç içe geçtiği, geçmişin yansımalarının görüldüğü nostaljik mekânlar, eski yollar ve ahşap evlerin tasarlandığı Amasya ve Safranbolu tarzını yansıtan bir imaj ile *Antik, Tarihi, Kültürel Kent*, kent içinde barındırdığı özellikler ile Batı Karadeniz bölgesine hitap eden, turistik turların güzergâhında ilk sırada yer alan, ziyaretçilerine ırmak güzergâhında değişik aktiviteler yaşatmayı deneyimleyen bir imaj ile *Merkez Kent* olabilecek özelliklere sahiptir.

Kent açısından uygulanabilir kent imajları incelendiğinde Bartın, Nostaljik Kent imajına daha yakındır. Irmak temizliğinin ardından peyzaj içerikli bir proje ile desteklenen kentte, ırmağın suyolu aktif olarak kullanılarak "En uzun sandal gezisi" sloganı kentin imajını tamamen değiştirecektir. Irmağı geçmiş günlerindeki canlılığına kavuştururken; hem kentin hem de kentlilerin tekrardan yüzünü ırmağa dönmelerini sağlayacaktır. Kentin farkındalık yaratması, kent merkezinin tercih edilebilirliğini artıracaktır. Kent merkezi

tekrardan bir dönüşüm yaşamalı ve silik konumundan kurtulmalıdır. Irmak çevresindeki mekânlar, kentin özgün yapısını bünyesinde barındırmalıdır. Irmak güzergâhı ve ilgili güzergâh üzerinde yapılması planlanan aktiviteler kentin orijinal yapısına uygun bir şekilde tasarlanmalıdır. Bartın Irmağı, ziyaretçiler açısından zengin tarihiyle birlikte tercih edilebilir bir seçenek olmalıdır. Gondol denilince insanların aklına Venedik geliyorsa kente önerilen yeni imaj kavramı ile ırmak veya sandallar denilince Bartın kenti akla gelmelidir. Venedik tarzı nostaljik kent imajıyla Bartın, diğer kentlere içinde barındırdığı turizm potansiyelini yansıtmalıdır.

Kentsel imaj ve literatür taraması eksene alınarak yapılan bu çalışmada, kentsel imaj kavramının giderek önem kazandığı sonucuna varılmıştır. Bu çalışmada Bartın açısından kentsel imaj algısında Bartın Irmağı'nın önemi görülmüştür. Kentte benzeri olmayan ırmak ögesinin ön plana çıkartılması kenti tanıtma açısından önemlidir. Bartın'da hâlihazırda imaj ögesi olabilecek bir öge mevcuttur. Böylelikle kent, diğer kentlerden ayrışmaktadır. Dünyanın en gözde kentleri ırmak kıyısına kurulmuş ve ırmağın sağladığı imkânlarla gelişip büyümüşlerdir. Bu çerçevede içinden nehir geçen şehirlerden biri olan Bartın'ın da kentin gelişimine büyük katkı sağlayacak ırmağı ile kentsel imaj kavramı ekseninde diğer kentler arasında fark yaratması beklenmektedir.

KAYNAKLAR

Adana Büyükşehir Belediyesi'nden (2018) ırmak temizliği hakkında bilgi alınmıştır.

Alkan S. & Altın S. (2015). *Kurucaşile'de Ahşap Tekne Üretimi Faaliyetlerinin Gelişimi.* 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s.19-28). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Alkan S. (2015). *Bartın Yatçılık Faaliyetleri ve Yerel Ekonomik Kalkınma*. 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s. 227-236) Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Aşçıoğlu, E. (2001). *Bartın*. Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını.

Aşçıoğlu, E. (2006). *Bartın ve Kökleri*. Bartın.

Aşçıoğlu, E. (2011). *Bartın'da Tarih (Kökler 2)* ,Bartın.

Aşçıoğlu, E. (2014). *Kurtuluş Savaşında Bartın* (Genişletilmiş 2.Baskı). Bartın: Bartın Belediyesi Kültür Yayınları.

Ballı, E. (2015). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bir Liman Kenti Bartın*. İstanbul.

Bartın Belediyesi. (2014). *2015-2019 Dönemi Stratejik Planı*. Bartın.

Bartın Belediyesi. *2010-2014 Stratejik Planı*. Bartın.

Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. (2018). *Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu*. Bartın.

Bartın DSİ 23. Bölge Müdürlüğü'nden (2016) *Bartın Irmağı Peyzaj ve Rekreasyon Projesi* hakkında bilgi alınmıştır.

Bartın DSİ 23. Bölge Müdürlüğü'nden *Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Proje Yapımı*, 09.11.2015 tarihli bilgi notu alınmıştır.

Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu. 4 Eylül 2010. Bartın.

Bartın İl Afet Müdürlüğü'nden (2016) *20.05.1998 Sel ve Heyelan Afeti Genel İcmali* hakkında bilgi alınmıştır.

Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü. (2011). *Bartın Kültür Envanteri*. Ankara: Bartın Valiliği.

Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü'nden (2016) *Turizm Sorunları ve Çözüm Önerileri* sunumu alınmıştır.

Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2007). *Mitolojiden Gezginlere Bartın Kültür ve Turizm Envanteri*. Ankara: Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını.

Bartın İl Özel İdaresi. (2009). *Bartın İlinin Afet Haritası***.** Ankara.

Bartın İl Özel İdaresi'nden (2016) *Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu* alınmıştır.

Bartın Valiliği, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü. (2008). *Bartın İli Su Kaynakları Yönetimi Stratejisi*. Bartın.

Bartın Valiliği. (2008). *Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı*, , Bartın.

Bartın Valiliği. (2011). *Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011*.

Bartın Valiliği. (2011). Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü. *Bartın İli Turizm Eylem Planı* (2012-2016).

Bartın Valiliği. (2015). *Bartın Bülten*.

Bartın'da Yaşanan Sel Felaketi ile ilgili Olarak Demokratik Kitle Örgütleri ve Meslek Odalarının Hazırladığı Teknik Rapor ve Basın Bildirisi. 27.05.1998.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı ve Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Sektör Analizi*, Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları, No:9.

Batmaz Ş., & Tok Ö., (2015), Osmanlı Devletinde Nehirler ve Göller 2, Çetin E. & Tilbe Ö. İçinde, *20. Yüzyılın Başlarında Bartın Nehrinin Islahı ve Ulaşıma Açılması İçin Yürütülen Çalışmalar*. (s.643-651). Kayseri: Not Yayınları.

Biçici, Ş. (2010). *Seramik Ürünlerle ve Ürünlerde Kent İmajı*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.

Clavijo, R. (1993). *Anadolu Orta Asya ve Timur*, (Ö. R. Doğrul, Çev.) İstanbul: Ses Yayınları.

Çam, F. (2014). "*Antik Dönemde Bartın*". Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın (29-47). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Çelikoğlu Ş. (2016). *Bartın Şehrinin Kültürel Coğrafyası (Maddi Kültür Varlıklarına Göre)*. Ankara: Pegem Akademi.

Çetin, E. (2014). "*Kastamonu Vilayet Salnamelerinde Bartın*". Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın (49-62). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Çilsüleymanoğlu S. (1996). *Bartın Halk Kültürü*. Cilt: 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Çilsüleymanoğlu S. (1996). *Bartın Halk Kültürü*. Cilt: 2. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Çilsüleymanoğlu S. (1996). *Bartın Halk Kültürü*. Cilt: 3. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Demir, E. (2007). *Metro Duraklarının Mekânsal Özellikleri ve Kent İmajı Üzerindeki Etkileri, Ankara Kızılay-Batıkent Metro Hattı Analizi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

DSİ. (1998). *Bartın Projesi Revize Master Plan Raporu*. Kastamonu.

Ekorota Bartın: Doğal ve Kültürel Koridorların Haritalanması. (2016). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları No:26, Orman Fakültesi Yayınları No:11.

Emir G. (2015). *Bartın ve Çevresi Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerileri*. 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s. 237-240). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Engez, A. (2007). *Küreselleşme Sürecinde Kentlerin İmaj ve Kimlikleri: Karşılaştırmalı İstanbul Örneği*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Eren Günal, F. (2008). *Kent İmajı ve Kentsel Doku Bağlamında Çanakkale Kent Merkezinin İrdelenmesi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nden 15.12.2017 tarihinde *Porsuk Projesi* sunumu alınmıştır.

Evliya Çelebi Seyahatnamesi-I, 1-6. Kitaplar (2011), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Gemalmaz, Ş. (2008). *Kentsel Mekân Algısında Yapay Aydınlatmanın Kullanımı ve Kent İmajı İle İlişkilendirilmesi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Hizmetli, M. (2014). "*Bartın Kadınlar (Garıla) Pazarı*" Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın (s. 63-69). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Kaplan, Ş. (2014). *Marka Kent Olarak İstanbul Metropoliten Alanının Erişilebilirlik Açısından İrdelenmesi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Karakaş A. & Kıngır S. & Zengin B. & Türkay O. (2015). *Bartın İlinin Turizm Potansiyelinin SWOT Analizi İle Belirlenmesi.* 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s.249-260). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Kaya, F. (2007). *Bartın Kent Halkının Rekreasyonel Eğilim ve Taleplerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Kaygın B. & Avcıkurt S. (2015). *Bartın İlinin Kalkınmasında Ahşap Tekne ve Yat İmalat Sektörünün Yeri Ve Önemi (Uygulamalı Anket Çalışması)*. 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s.81-94). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Kevin L. (2010). *Kent İmgesi*. (İ. Başaran, Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Özkan, Ö. (2014). *İstanbul İçin Üretilen Kentsel Projelerin İstanbul Kent İmajına Etkileri*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın'ın fotoğraf arşivinden yararlanılmıştır.

Sivas Belediyesi'nden (2018) ırmak temizliği ve rekreasyon projeleri hakkında bilgi alınmıştır.

Strabon, (1993). *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: XII-XIII-XIV)* (A. Pekman, Çev.,) Ankara: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Tatoğlu M. & Vanlı H. (2015). *İletişim Araçlarının Bartın İli Turizm Sektörüne Katkısı*. 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s.271-276). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

Turoğlu, H. (2005). Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlara Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri. *Türkiye Kuvaterner Sempozyumu-V 2-3 Haziran 2005*. (s. 104-110). İstanbul.

Türkiye Sorunlarına Çözüm Konferansı- V (Türkiye'nin Geleceği). (2003). *Cumhuriyetin 80. Yılında Türkiye Stratejileri ve Hedefleri Bartın İli Raporu*. Bartın.

URL- 1, 2018. http://www.bartinliman.gov.tr/limanhakkinda.pdf

URL- 2, 2018. http://www.bartinliman.gov.tr/?liman=lhakkinda

URL- 3, 2018. http://www.bartinliman.gov.tr/haber_oku.asp?id=404

URL- 4, 2018. http://www.hidropolitikakademi.org/sel-ve-taskin-arasindaki-fark.html

URL- 5, 2019. http://www.bartin.gov.tr/kati-atik-bertaraf-tesisi

URL- 6, 2018. http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/18325_41_56.pdf

URL- 7, 2016. https://www.haberler.com/bartin-a-atiksu-aritma-tesisi-8765370-haberi/

URL- 8, 2015. http://www.radikal.com.tr/bartin-haber/atik-su-aritma-ve-inkumu-derin-deniz-desarji-projesi-1418386/

URL- 9, 2017. http://bartinmanset.com/haberler/bartin-atiksu-aritma-tesisi-ve-inkumu-derin-deniz-desarji-torenle-acildi/1119

URL- 10, 2019. http://sozluk.gov.tr/

URL- 11, 2019. http://www.nufusune.com/bartin-ilceleri

URL- 12, 2019. https://bartin.bel.tr/tarihce/

URL- 13, 2018. http://www.bartinhergungazetesi.com/Hbr-5789-TOKI-Koprusu-ihalesi-yapildi.html

URL- 14, 2016. http://www.hurriyet.com.tr/kirlilik-yuku-artan-bartin-irmaginda-toplu-bal-40186504

URL- 15, 2017. http://www.bartin.info/bartin-atiksu-aritma-tesisi-ve-inkumu-derin-deniz-desarji-tesisi-aciliyor-p5-aid,3894.html#galeri

URL- 16, 2019. http://www.gezer.com.tr/bartin-evsel-atiksu-aritma-tesisi-ve-kanalizasyon-hatti-insaati_-inkumu-on-aritma-ve-derin-deniz-desarji-insaati-projesi.html

URL- 17, 2019. http://www.bartin.gov.tr/kati-atik-bertaraf-tesisi

URL- 18, 2018. http://www.bartin.info/siyaset/toki-koprusu-insaati-basliyor-h32307.html

URL- 19, 2019. http://74medya.com/toki-koprusunun-temeli-torenle-atildi/

URL- 20, 2019. http://www.bartinhergungazetesi.com/Hbr-7796-TOKI-Koprusunun-temeli-yarin-atiliyor.html

URL- 21, 2014. http://www.milliyet.com.tr/azizoglu-bartin-irmagi-turkiye-nin-venedik-bartin-yerelhaber-354670/

URL- 22, 2018. https://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1255443159r4798.Arama_Konferansi.pdf

URL- 23, 2019. https://islamansiklopedisi.org.tr/tersane-i-amire

URL- 24, 2019. https://islamansiklopedisi.org.tr/sadaret

URL- 25, 2014. https://www.nedir-tr.com/nedir-831-anlam%C4%B1-bahriye-nezareti

URL- 26, 2017. https://temesist.com/malzeme-ellecleme-material-handling-nedir/

URL- 27, 2018. http://bartinmanset.com/haberler/bartinda-buyuk-sel-felaketi/2910

URL- 28, 2015. https://www.haberler.com/bartin-irmagi-siyaha-burundu-7898791-haberi/

URL- 29, 2018. http://www.gazetevatan.com/bartin-irmagi-siyah-akiyor-1218988-yasam/

URL- 30, 2015. http://www.bursa.com/bartin-irmaginda-balik-olumleri-korkuttu-yasam-n192887.html

URL- 31, 2016. https://www.trthaber.com/haber/turkiye/bartin-irmaginda-balik-olumleri-271934.html

URL- 32, 2018. https://www.denizhaber.net/bartin-irmaginda-kimyasal-kirlilik-goruldu-haber-36526.htm

URL- 33, 2018. http://karadenizhaber.com.tr/haber-bartin-Irmagi-siyah-akiyor-10173.html

URL- 34, 2018. https://t24.com.tr/haber/kirletilen-irmak-icin-arastirma-baslatildi,747988

URL- 35, 2015. https://antalya.ktb.gov.tr/TR-67605/sit-alanlari-koruma-ve-kullanma-kosullari.html

Ünal, Y. (2015). *Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi*, İstanbul: Yeditepe Yayınları.

Yakupoğlu, C. (2010). *Bartın Vakıfları (1214-1514)*. Bartın: İl Özel İdaresi Yayını.

Yıldız Z. & Çekiç S. (2015). *Sektörel Kalkınmada Yerel Yönetimlerin Rolü: Bartın İli Turizm Sektörü Örneği*. 1.Bartın Sektörel Kalkınma Sempozyumu Bildiriler Kitabı. (s.277-287). Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Berna KURT

Doğum Yeri ve Tarihi : Ankara / 06.01.1992

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi

Anadolu Üniversitesi, Türk Dili ve Edebiyatı

Yüksek Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

Bilimsel Faaliyet / Yayınlar: Berna KURT, (2016). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bartın Irmağı'nın Ticaretteki Yeri*, Çeşm-i Cihan (Tarih ve Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi) E- Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, s.85-94. http://dergipark.gov.tr/cesmicihan/issue/23554/250964

Asım LEBLEBİCİ, Mustafa AŞÇI, Berna KURT (2019). *Evde Sağlık Hizmetlerinin Mobil Uygulamayla Dijitalleşmesi*, Engellilerde ve Yaşlılarda Dijital Dönüşüm Sempozyumu.

Aldığı Ödüller : Bartın Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Onur Ödülü (2011-2012-2013)

İş Deneyimi

Stajlar : Türkiye Büyük Millet Meclisi

Avrupa Birliği Bakanlığı, Katılım Politikası Başkanlığı

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İç Ticaret Genel Müdürlüğü

Bartın Anadolu Lisesi

Çalıştığı Kurumlar : Havelsan A.Ş. (Alt Yüklenici)

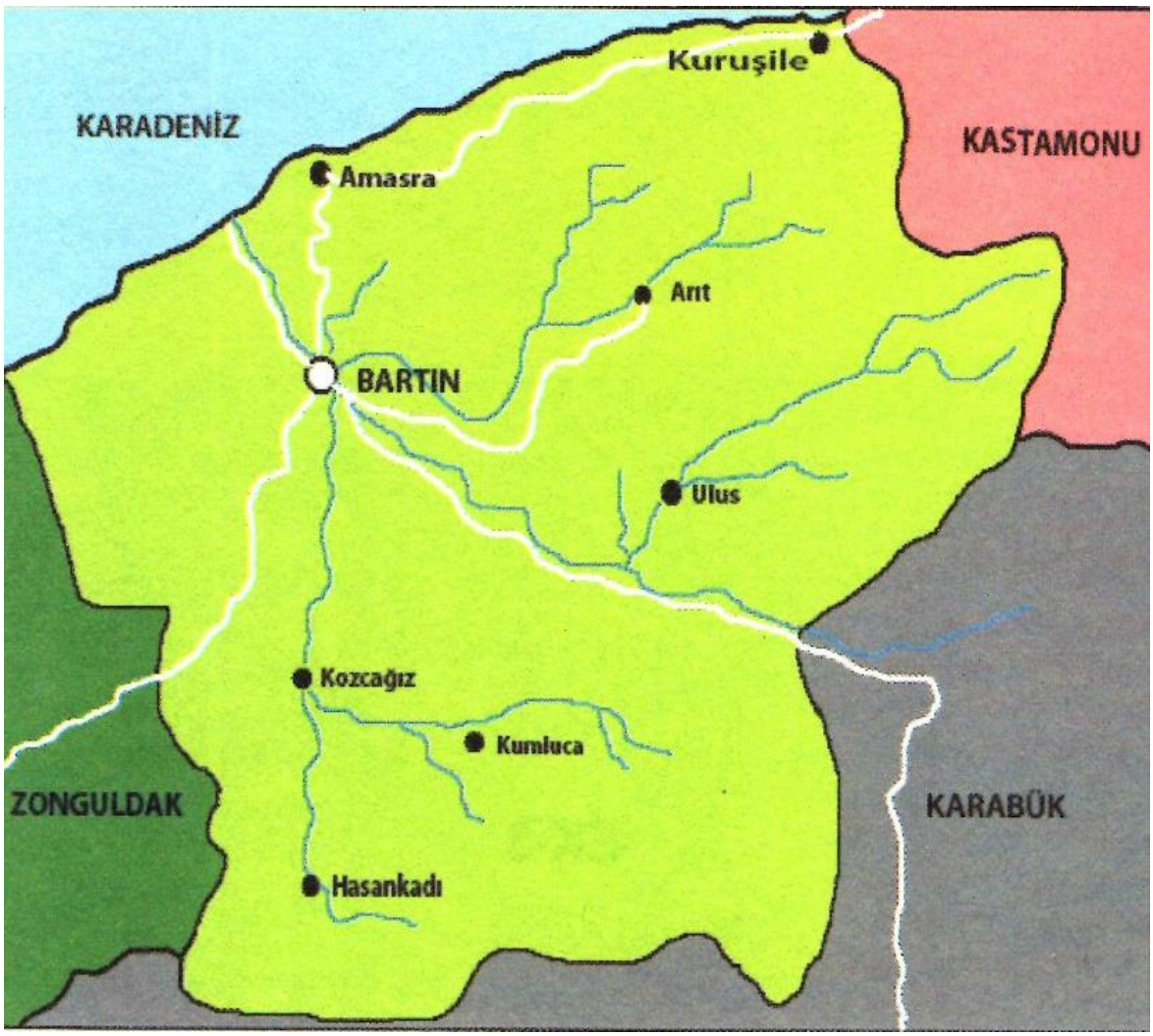
İletişim

E-Posta Adresi : berna-kurt@windowslive.com

Tarih : 29/08/2019 (Tez Sınav Tarihi)

EKLER

Ek 1: Bartın İlinin Bugünkü İdari Durumu (İlçe ve Beldeler)



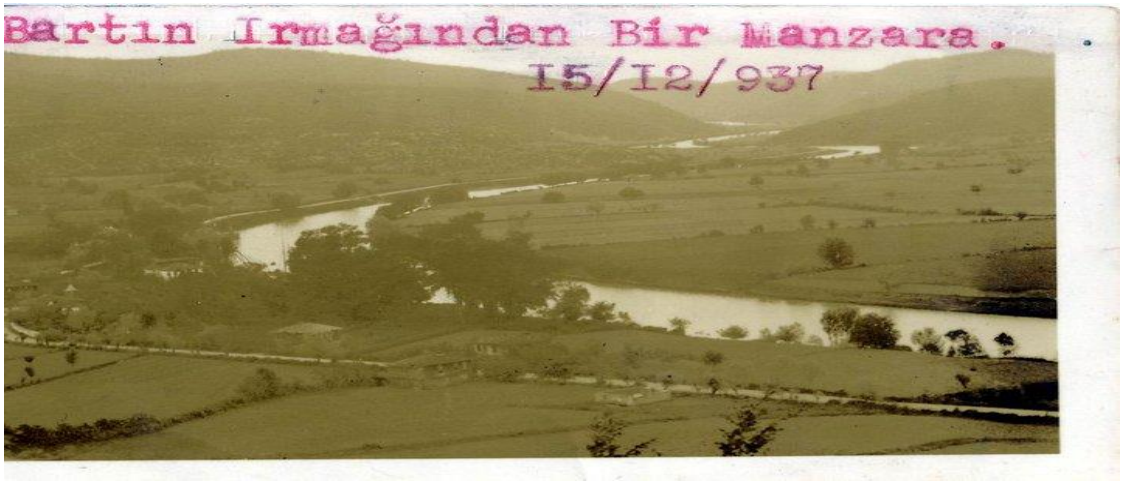
Kaynak: Cevdet Yakupoğlu, Bartın Vakıfları (1214-1514), Bartın: İl Özel İdaresi Yayını, 2010, s. 378.

Ek 2: XV. Yüzyılda Bartın Vakıf Belgelerinde İsimleri Geçen Kaza, Nahiye, Divan, Köy ve Mevkii Adları

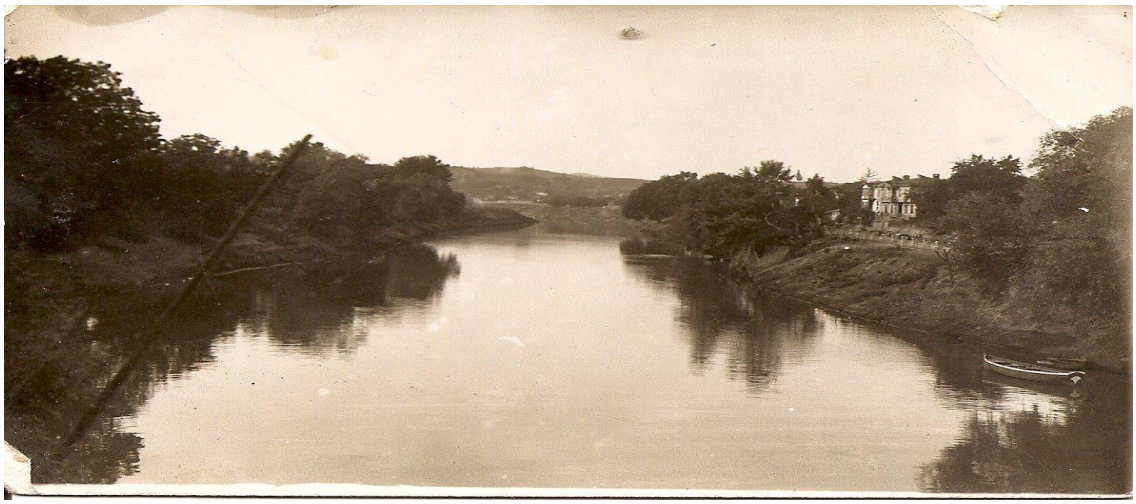


Kaynak: Cevdet Yakupoğlu, Bartın Vakıfları (1214-1514), Bartın: İl Özel İdaresi Yayını, 2010, s. 378.

Ek 3: Bartın Irmağı'nın Eski Hali







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 4: Gazhane Burnu



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 5: Bartın İskelesi







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.



Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.



Kaynak: Bartın İl Özel İdare.



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 6: Tersane Caddesi Üzerinde İnşa Edilen Teknenin Bartın Irmağı'na İndirilişi







Kaynak: URL- 1, 2018.

Ek 7: Bartın Limanı İnşaatı





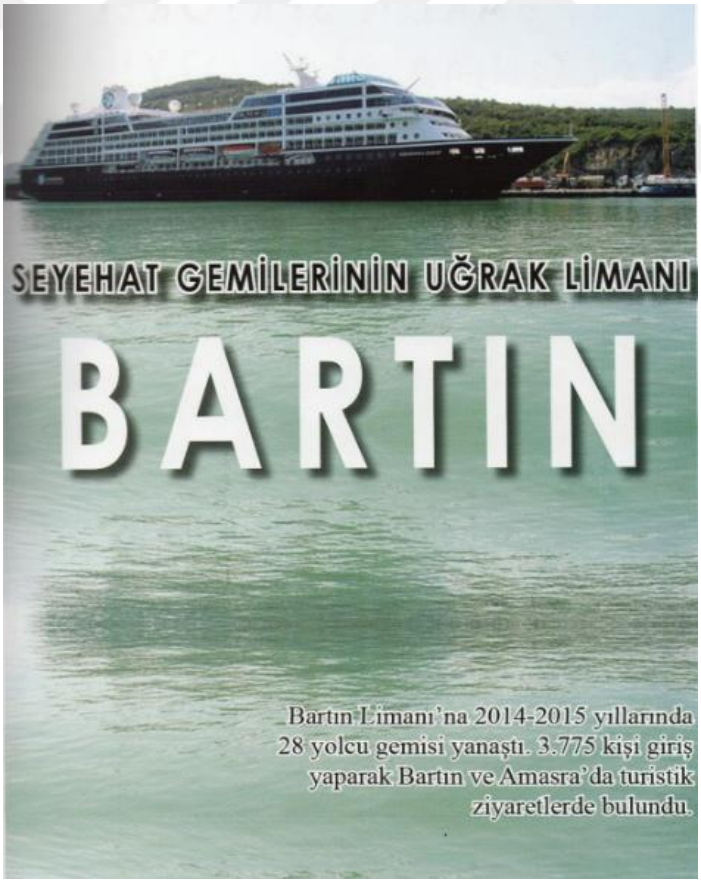


Kaynak: URL- 1, 2018.

Ek 8: Bartın Limanı

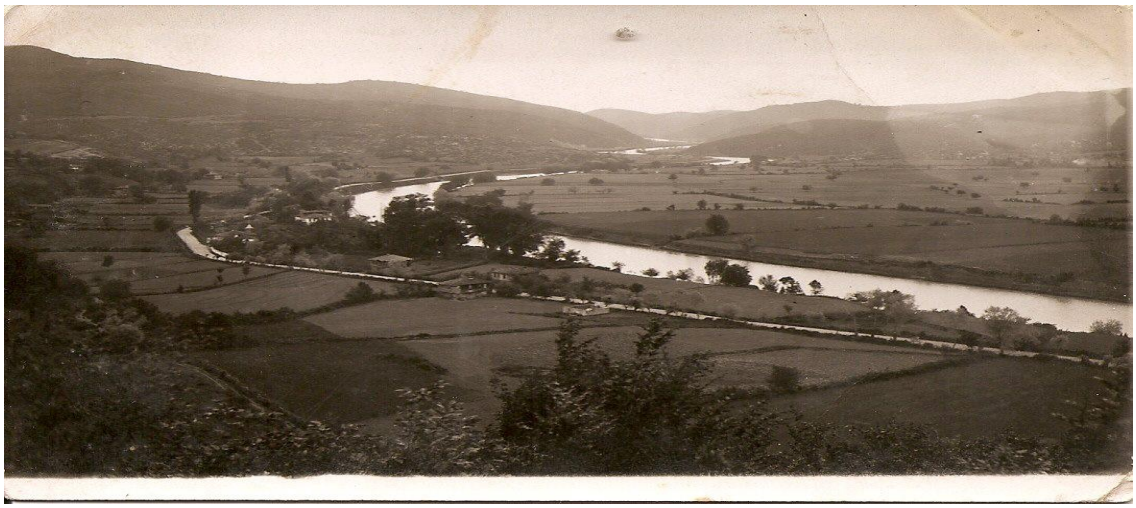


Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü.



Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın Bülten, 2015, s. 11.

Ek 9: Bartın Boğazı'nın Geçmişteki Hali







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 10: Bartın Boğazı'nın Günümüzdeki Hali





Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.





Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 11: Bartın Boğazı'ndaki Açılır-Kapanır Köprü



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 12: 1 Mayıs 1975 Tarihinde Yaşanan Sel Felaketi

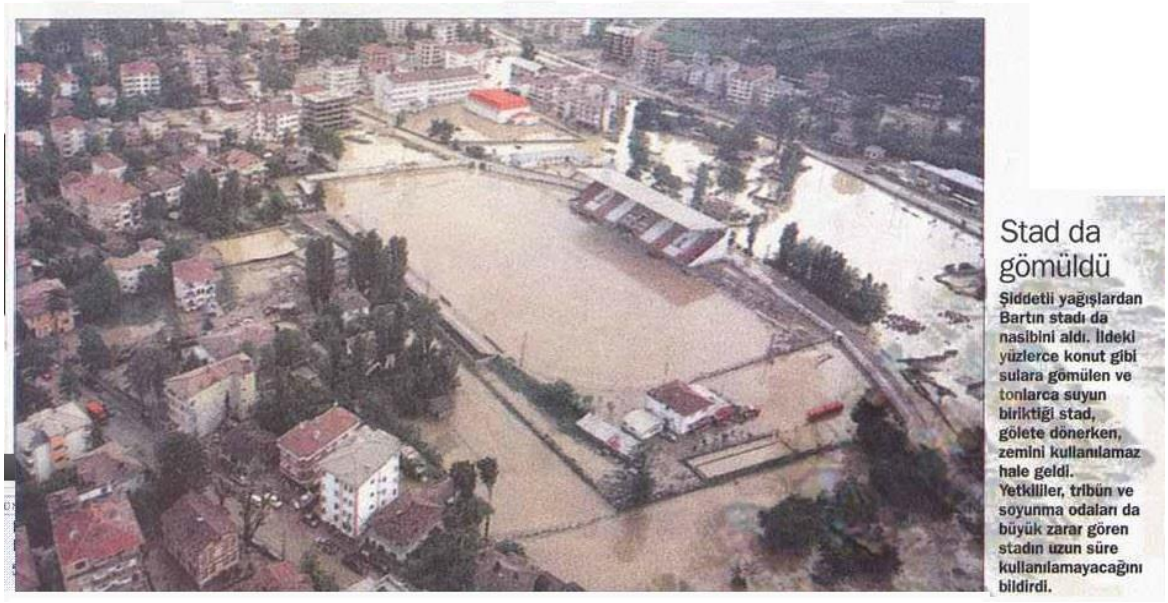


Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 13: 1998 Yılında Yaşanan Sel Felaketi







Stad da gömüldü

Şiddetli yağışlardan Bartın stadı da nasibini aldı. İldeki yüzlerce konut gibi sulara gömülen ve tonlarca suyun biriktiği stad, gölete dönerken, zemini kullanılamaz hale geldi. Yetkililer, tribün ve soyunma odaları da büyük zarar gören stadın uzun süre kullanılamayacağını bildirdi.

Kaynak: Bartın İl Afet Müdürlüğü.



Kaynak: Bartın İl Özel İdaresi, Bartın İlinin Afet Haritası, Ankara, 2009, s. 7-6.



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 14: Bartın Belediyesi Mezbahası



Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 15: Aşırı Yağışlardan Sonra Bartın Irmağı'ndaki Su Seviyesinin Yükselmesi







Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.







Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 16: Yalı Mevkiinin Günümüzdeki Hali



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.





Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 17: Arıt Çayı



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.





Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 18: Bartın Irmağı ve Yan Kolları Islahı Projesi



Kaynak: Bartın Valiliği (2015), Bartın Bülten, s. 32-33.

Ek 19: Kirazlıköprü Barajı







Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 20: Kozcağız Barajı



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

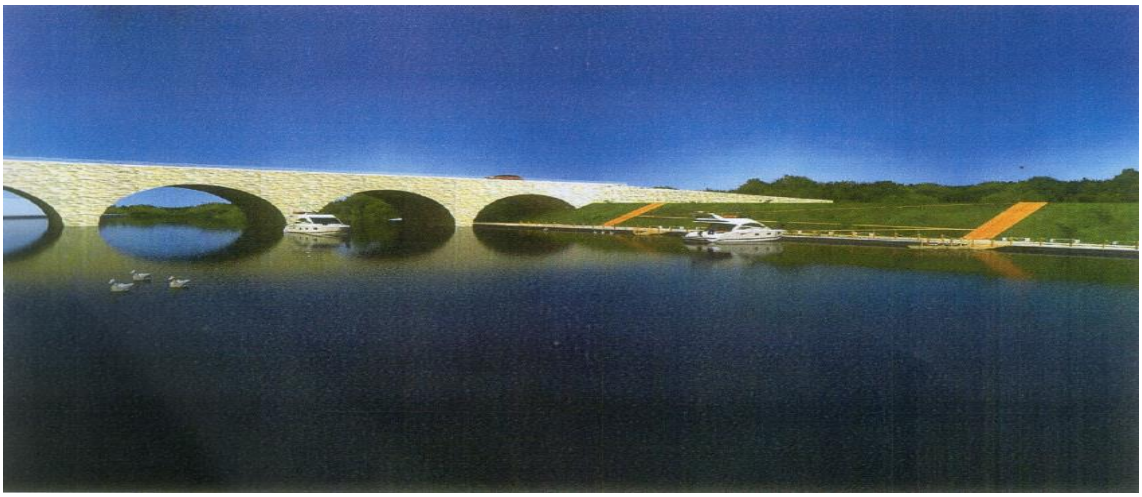
Ek 21: Kozcağız Köprüsü

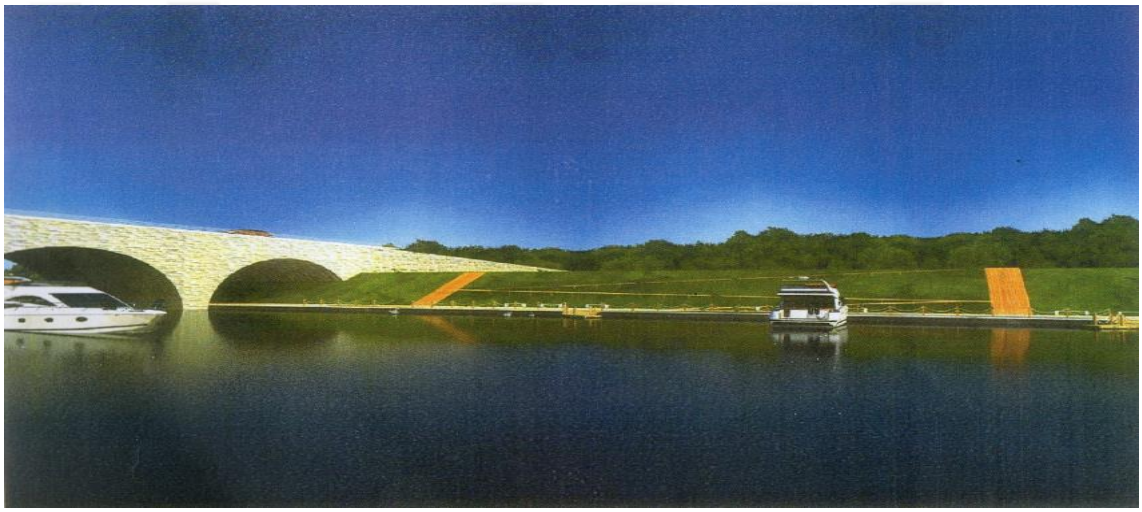


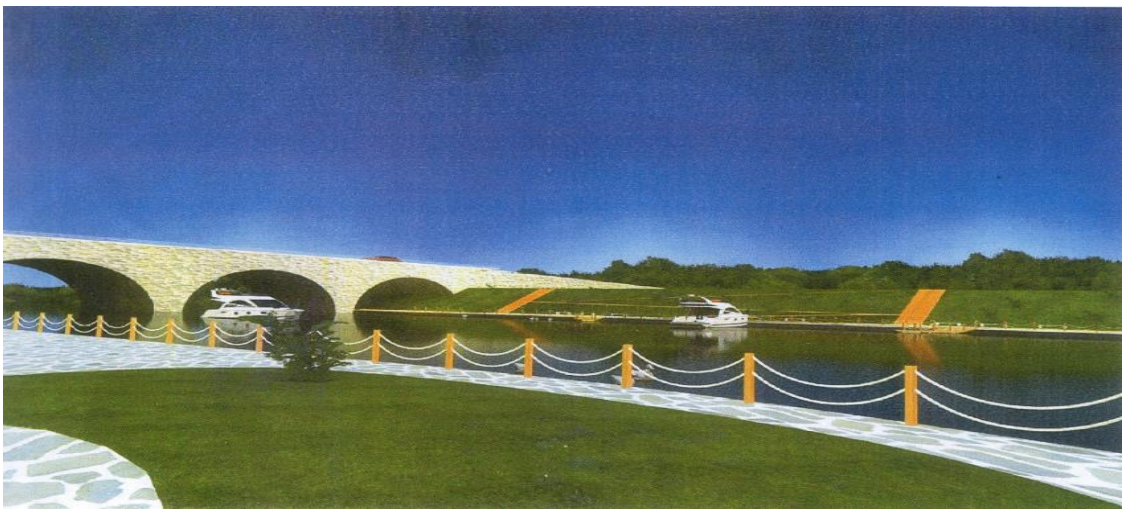


Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

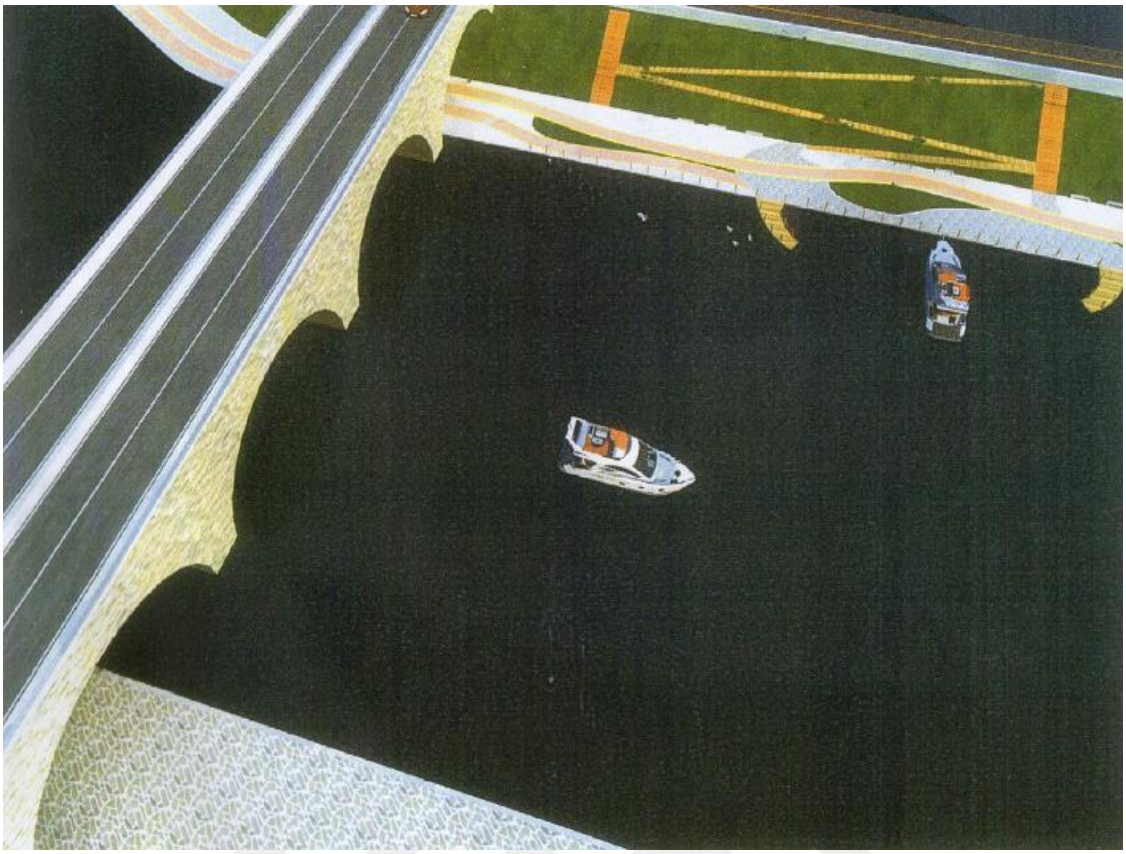
Ek 22: Bartın Irmağı Peyzaj Uygulama Örnekleri

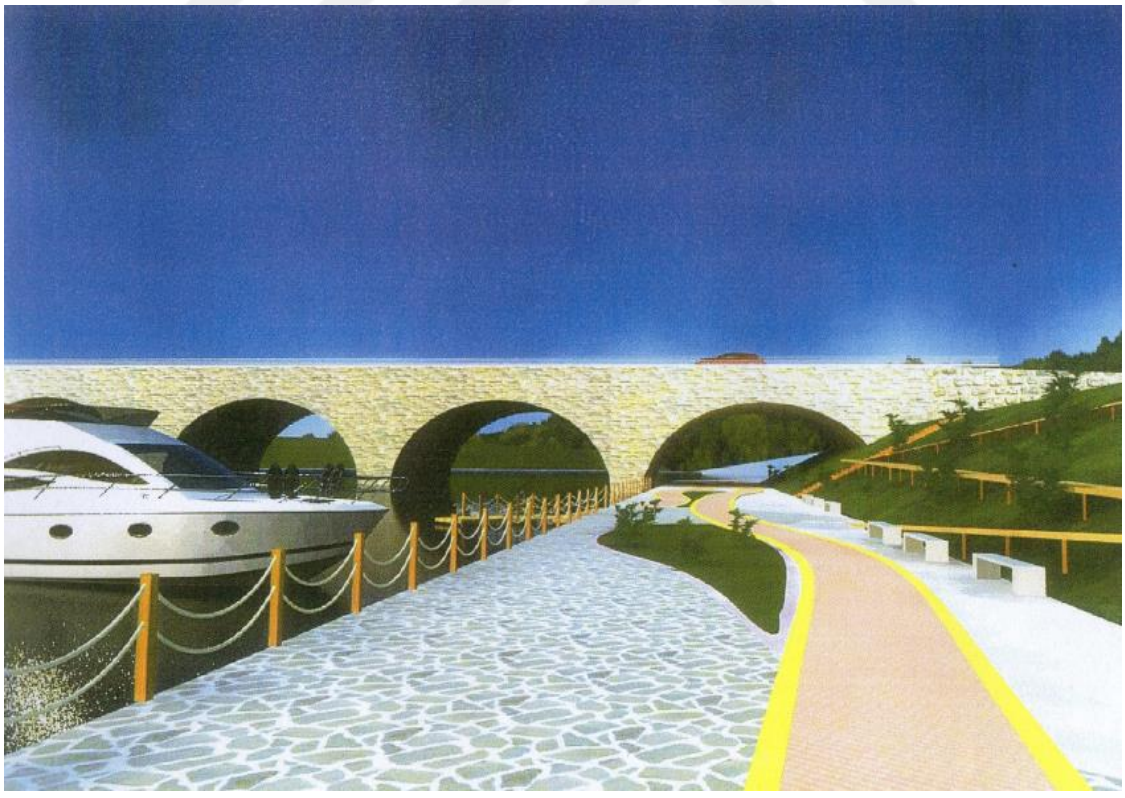






Kaynak: Bartın DSİ 23. Bölge Müdürlüğü.





Kaynak: Bartın DSİ 23. Bölge Müdürlüğü.

Ek 23: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Alan Gezisi Fotoğrafları (3 Eylül 2010)






Kaynak: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s.27.

Ek 24: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Atölye Çalışmaları ve Çalıştay Fotoğrafları (4 Eylül 2010)





Kaynak: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s.28.

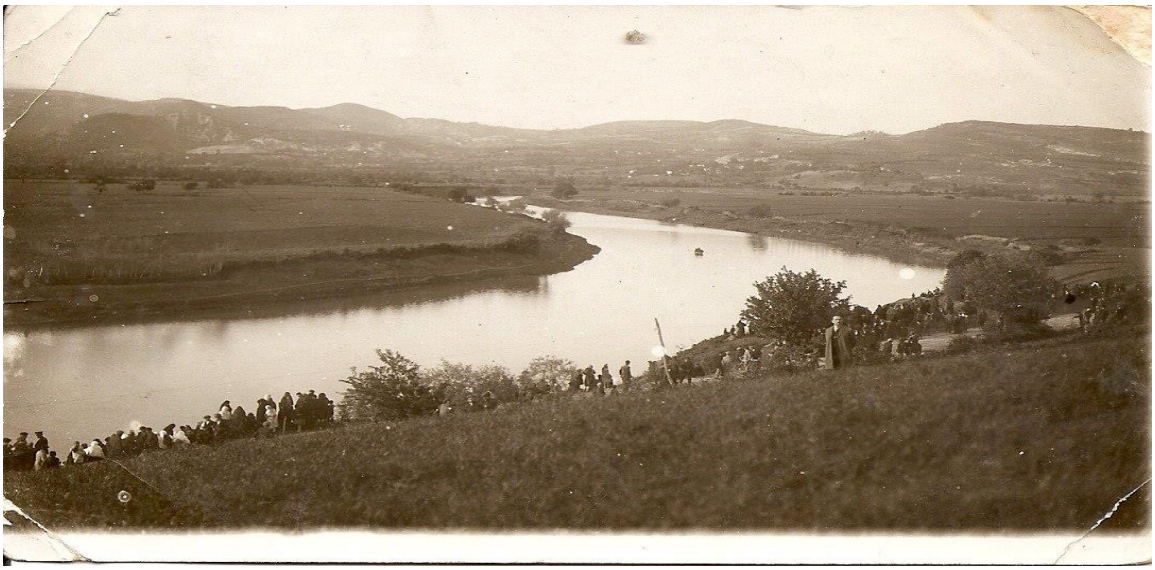
Ek 25: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Ankara Toplantısı Fotoğrafları (8 Ocak 2011)



Kaynak: Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Planlama Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi Sonuç Raporu, Bartın, 2010, s.29.

Ek 26: Bartın Irmağı'nda Hıdrellez Kutlamaları







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 27: Çağlayan Mevkii



Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.





Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

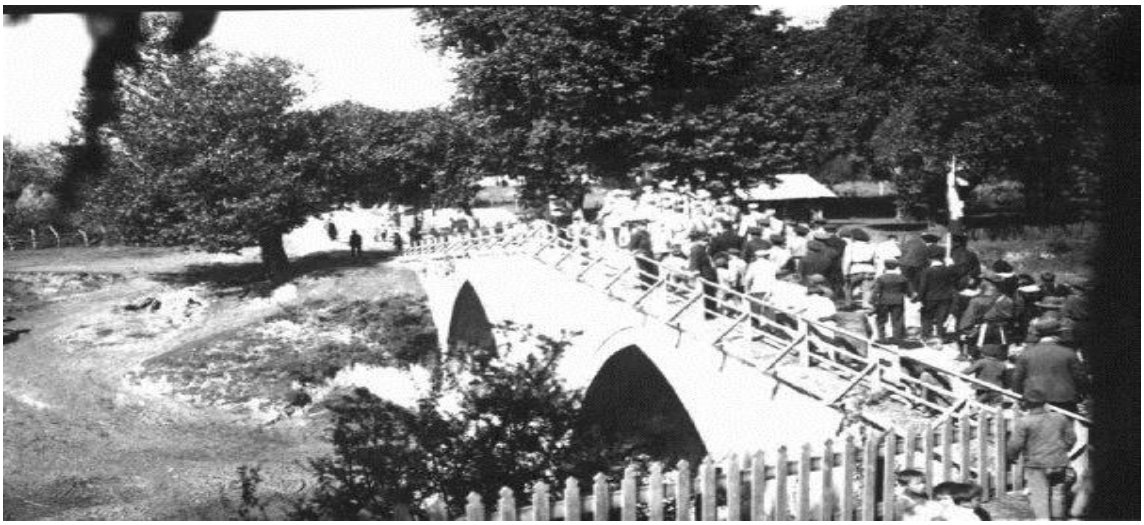
Ek 28: Bartın Irmağı'nın Günümüzdeki Hali





Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü.

Ek 29: Kemerköprü

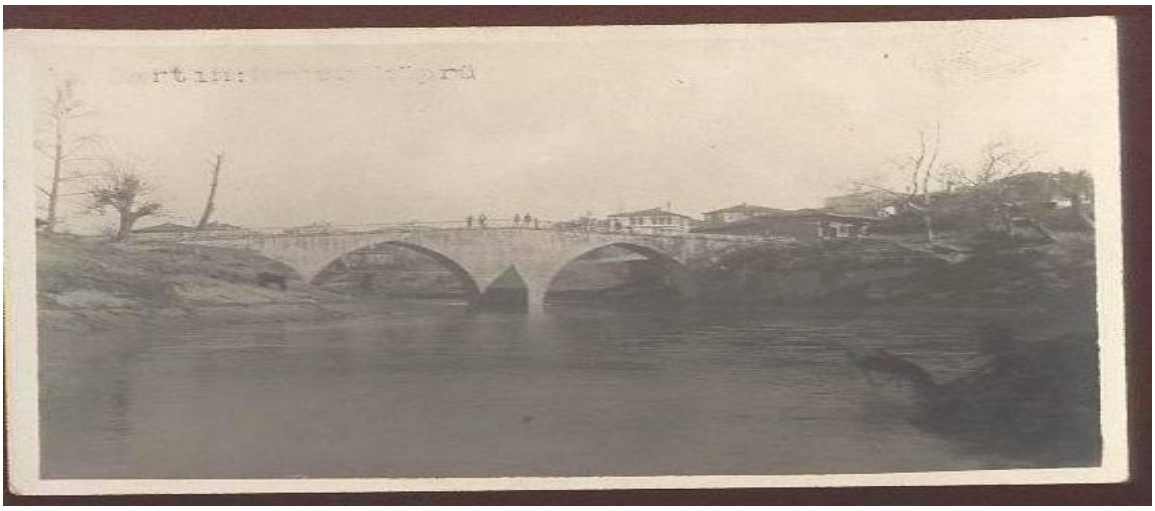






Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.







ESKİ ALBÜMLERDEN

YUMURTA AKLARI KULLANILARAK YAPILAN KEMERKÖPRÜ 131 YAŞINDA

Bartın Irmağı üzerinde isminden mahalleninde adını aldığı KEMERKÖPRÜ, şehrimizin girişinde 131 yıldır görev yapıyor.

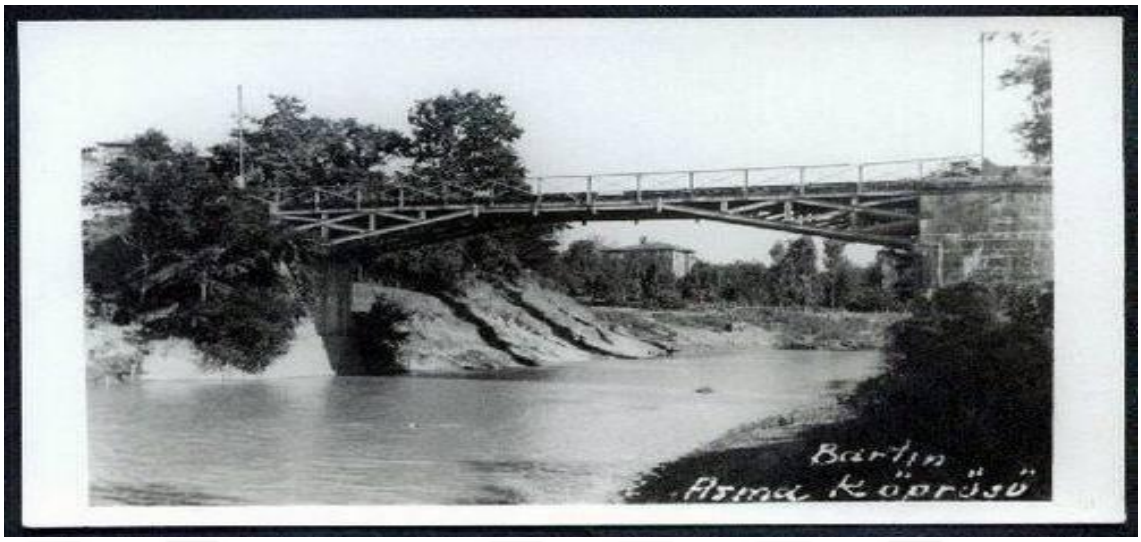
2 bölümlü olan köprünün toprakla dolan Millet Bahçesi bölümü, Belediye tarafından yıllar sonra açılıyor. Akış rahatlatılıyor.

Tarihi köprümüzün 80 yıl önce,1930 lardaki açık bölümlü durumu görülüyor.

Kemerköprü 1879 yılında Çalıkzade İbrahim Ağa tarafından yaptırıldığı, köprü ortasına tekrar bulunup konulan kitabesinde de belirtiliyor.

Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 30: Asma Köprü







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.

Ek 31: Orduyeri Köprüsü







Kaynak: Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Fotoğraf Arşivi.



Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü



Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.

Ek 32: Bartın İli Turizm Fuarı



Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü.

Ek 33: Bartın Yöresel Ev Yemekleri Yarışması





Kaynak: Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü.

Ek 34: Porsuk Çayı Eski Hali







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 35: Porsuk Çayı Temizleme ve Rekreasyon Çalışmaları







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.



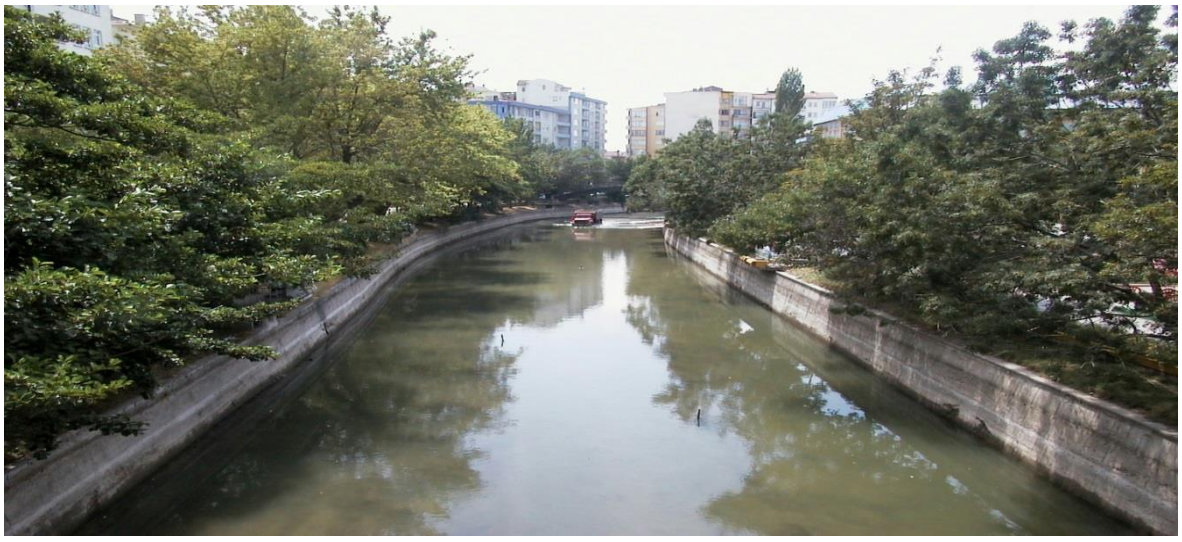




Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

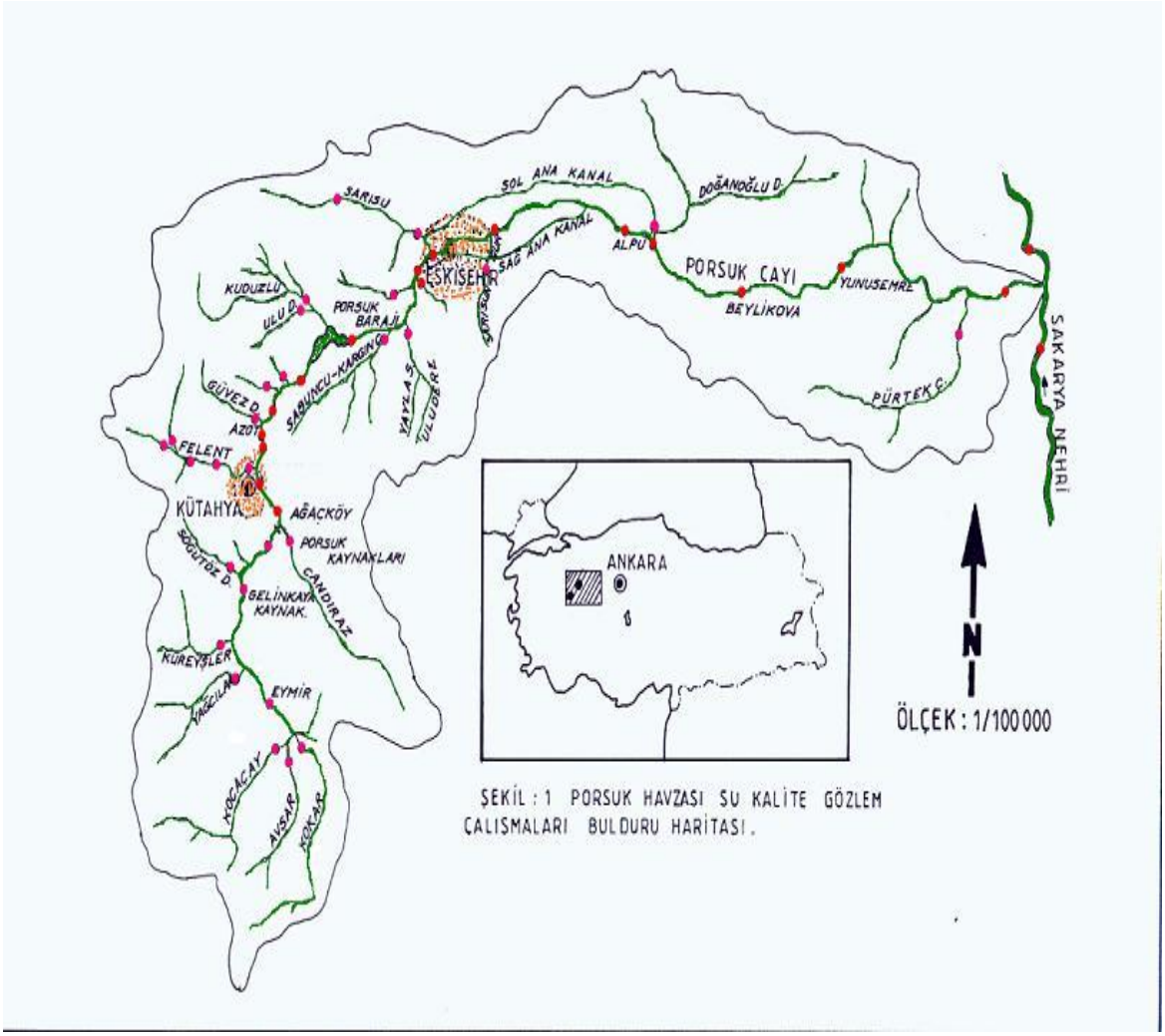






Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 36: Porsuk Barajı



Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 37: Porsuk Çayı'nın Günümüzdeki Hali



Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.





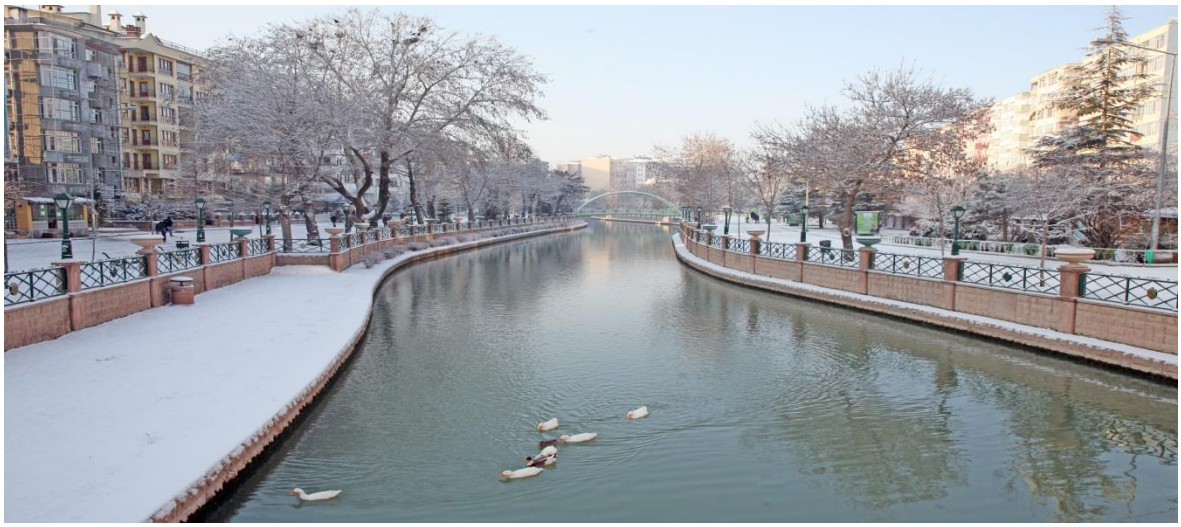
Kaynak: Bartın. Yazarın Kendi Çektiği Fotoğraf. 2019.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.



Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 38: Porsuk Çayı Sulama Kanallarının 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali




SSK Sulama Kanalı




Akarbaşı Sulama Kanalı




71 Evler Sulama Kanalı

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 39: Porsuk Çayı Su Seviye Kontrol Yapısı







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 40: Porsuk Çayı Üzerine İnşa Edilen Araç Köprülerinin 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali




Ali Fuat Güven Araç Köprüsü




Tabakhane Araç Köprüsü

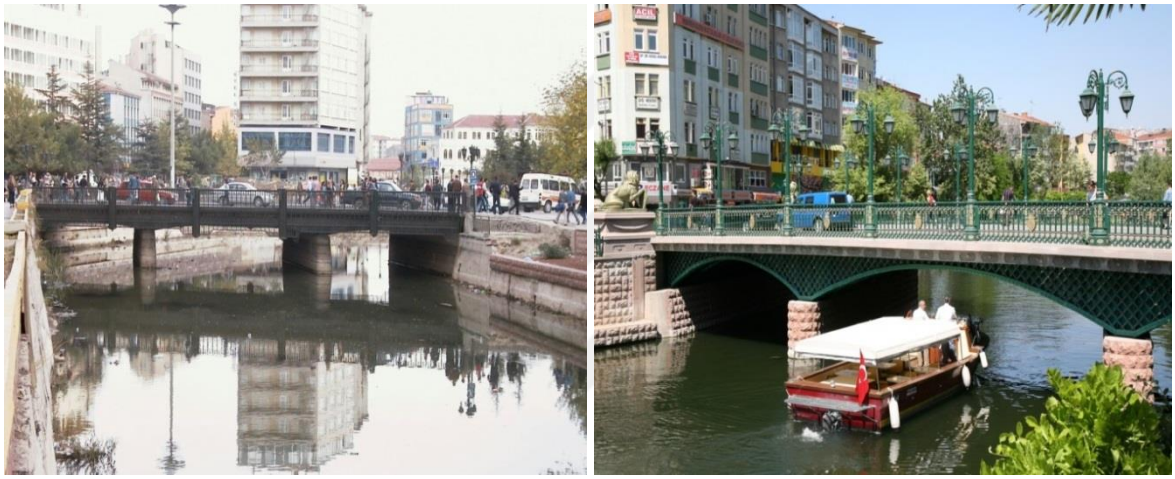



Atatürk Araç Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.



İki Eylül Köprüsü



Göksu Köprüsü



Salhane Araç Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Sümer 2 Araç Köprüsü





Yeşiltepe 1 Araç Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 41: Porsuk Çayı Üzerine İnşa Edilen Yaya Köprülerinin 1999 ve 2010 Yıllarındaki Hali





Adalar 1 Yaya Köprüsü





Adalar 2 Yaya Köprüsü





Osmangazi Yaya Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.




Tülomsaş Yaya Köprüsü




Adalar 3 Yaya Köprüsü




Adalar 4 Yaya Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kurtuluş Yaya Köprüsü





Gökmeydan Yaya Köprüsü

Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 42: Porsuk Çayı'nda Su Sporları







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 43: Kentpark





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 44: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları







Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

Ek 45: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Dalgıçlar Aracılığıyla Yapılan Irmak Dip Temizliği






Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

Ek 46: Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Kıyı Temizliği







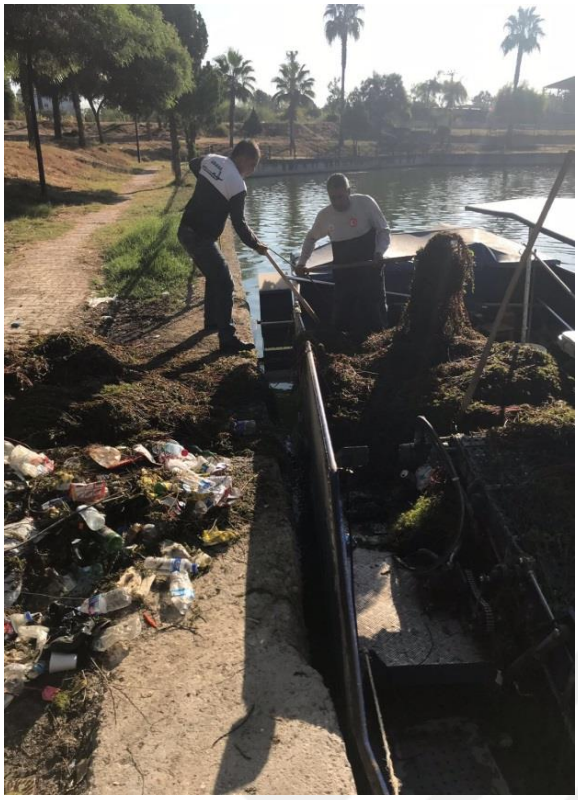
Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

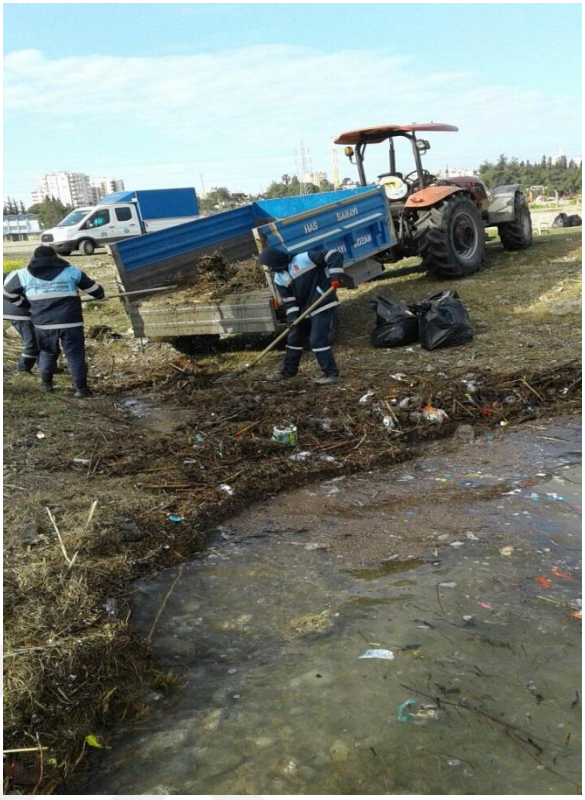






Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

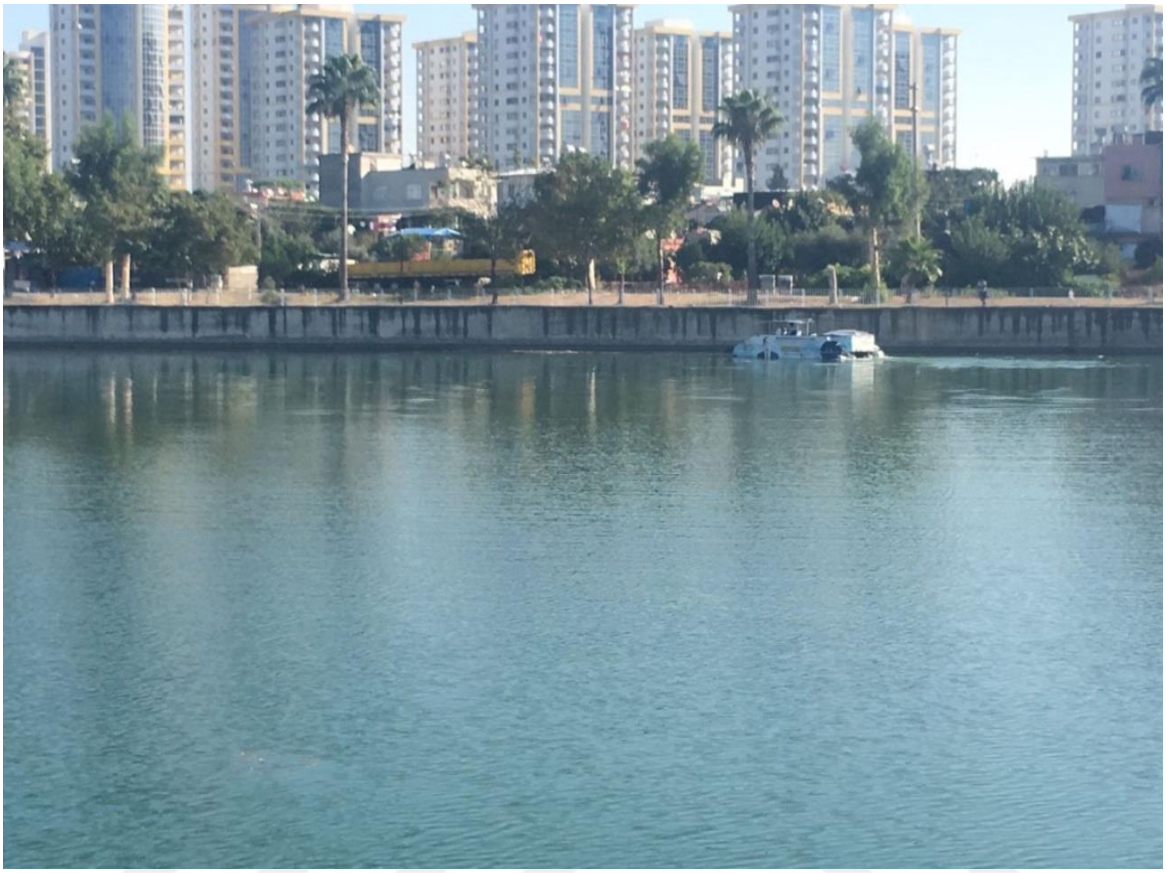






Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

Ek 47:Adana Büyükşehir Belediyesi Tarafından Tarak Gemisi İle Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları



Kaynak: Adana Büyükşehir Belediyesi.

Ek 48: Sivas Belediyesi Tarafından Yapılan Irmak Temizleme Çalışmaları







Kaynak: Sivas Belediyesi.





Kaynak: Sivas Belediyesi.

Ek 49: Pünzürük Deresi Temizleme ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası Saklıbahçe Parkı







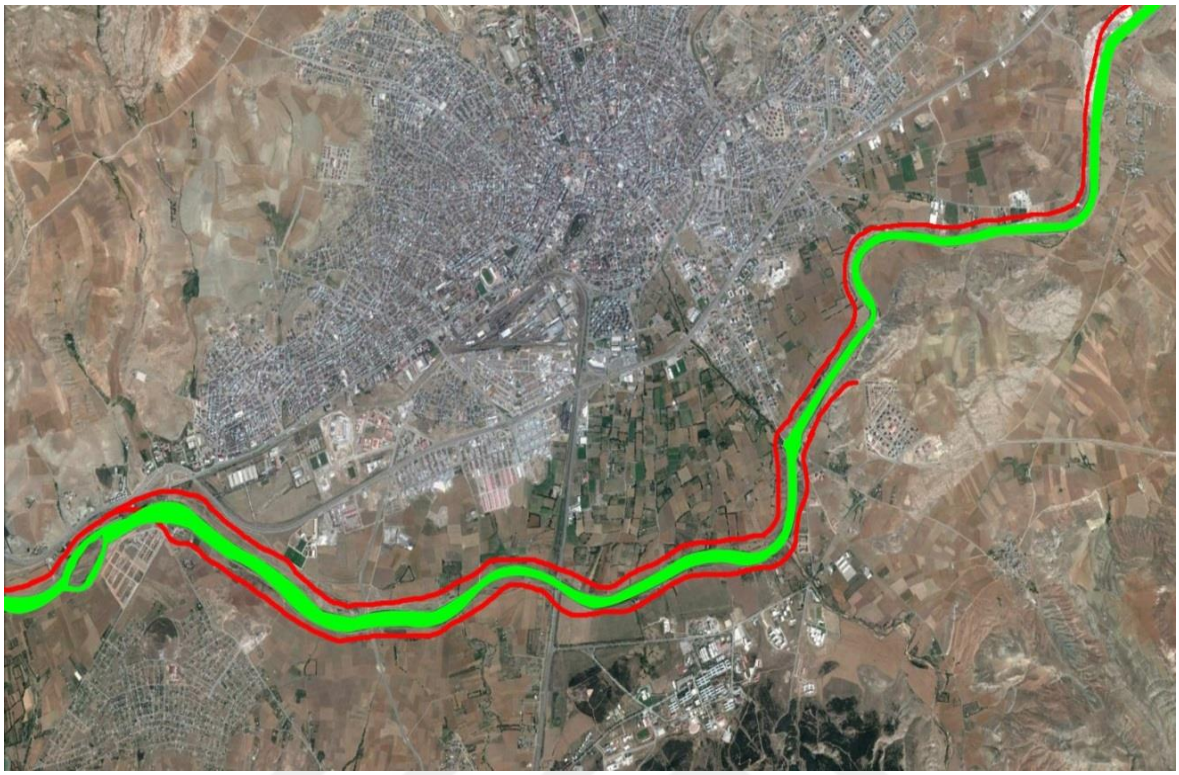
Kaynak: Sivas Belediyesi.

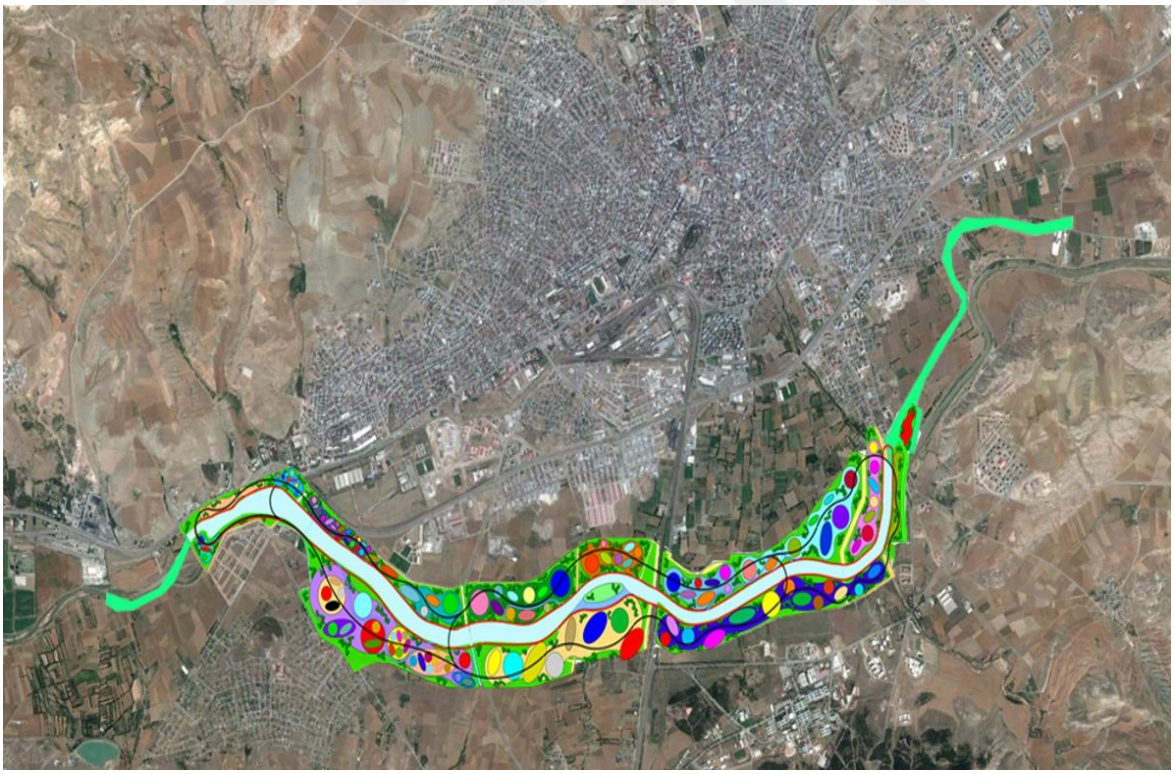
Ek 50: Mısmılırmak Deresi Islah ve Rekreasyon Çalışmaları Sonrası Aksu Projesi



Kaynak: Sivas Belediyesi.

Ek 51: Kızılırmak Projesi





Kaynak: Sivas Belediyesi.







Kaynak: Sivas Belediyesi.

Ek 52: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı



Milliyet Gazetesi / 20 Mart 1997

Milliyet

20 MART 1997 PERŞEMBE

RUMİ: 7 MART 1412

Vakit:	İmsak	Güneş	Öğle	İkindi	Akşam	Yatsı
Vasati:	4.35	6.01	12.19	15.41	18.22	19.43

Bartın Limanı'nın yolcu trafiği için hazır olduğunu söyleyen Belediye Başkanı Oğuz Pir isaptal "Şimdi iki - üç ve feribot seferleri için girişimlerde bulunuz seyahat acentelerıyle bağlantı kuracağız. Bu işlem bana belediyemiz, beni halkımız kazançlı çıkacak" diye konuştu.

Liman bereketi

1. sınıf gümrük kapısına dönüştürülen Bartın Limanı, yolcu giriş - çıkışına hazır hale getirildi

Yeni düzenleme

●1996 yılından beri Bartın Belediyesi tarafından işletilen limanda, Gümrük Müşteşarlığı'nın yolcu trafiği için istediği koşullar aylar süren çalışmalar sonucu yerine getirildi. Bugüne kadar sadece yük gemilerinin yararlandığı limana, belediye tarafından 100 ton kapasiteli elektronik kantar, yolcu salonu, polis - pasaport bürosu, gümrük bürosu, sahil sıhhiye birimi, başçı odası, antrepo kuruldu ve çevre düzenlemesi yapıldı.

Yeni bir kapı

●Yabancı bandıralı gemilere açıldıktan sonra oldukça hareketlenen ve her türlü ihracat ve ithalat izni bulunan Bartın Limanı'nın sanayiciler için de çok büyük avantaj olduğunu söyleyen Bartın Valisi Yavuz Erkmen, Karadeniz'den dünyaya yeni bir pencere açıldığını ifade etti. Belediye Başkanı Oğuz Pir de, "Uzun süreden beri yaptığımız çalışmalar sonunda istenen koşulları yerine getirdik" diye konuştu. Arif ÜÇLER - BARTIN

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 25.

Ek 53: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı ve Bartın Irmağı'nı Tarama Faaliyetleri



Bartın'da Belediye Gazetesi / 31 Aralık 2007

Bartın'da

belediye

Yıl:3 Sayı:14 www.bartin.bel.tr 31 Aralık 2007 Pazartesi

2008 yılı gelir tarifesi belirlendi

Haberi 4-5-6. Sayfalarda

Bartın Limanı ve ırmak taranıyor

Bartın Belediyesi'nin talebi üzerine Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü'nce gönderilen Kazar IV Yüzer Ekskavatör, Dökü V1 Hizmet Dubası ve Antalya-I Römorkörü Bartın Limanı'nda tarama çalışmalarına başladı. Haberi 2. Sayfada

Limanın ardından kent merkezine kadar ırmak yatağı da taranacak.

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 84.

Ek 54: Gazete Haberlerinde Bartın Limanı'nın Yükleme-Boşaltma Hacmi



Bartın Halk Gazetesi / 10 Nisan 2010

BARTIN HALK

BARTIN LİMANI HEDEF BÜYÜTTÜ

Yüzde 50 kapasiteyle çalışan Bartın Limanı'nda 2010 yılı hedefi 2 milyon ton yükleme boşaltma.

Yılda 2 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesi bulunan Bartın Limanı'nın yüzde 50 kapasiteyle çalışan limanda 2010 yılında hedef büyütüldü.

Yılda 2 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesi bulunan Bartın Limanı'nın yüzde 50 kapasiteyle çalışıyor.

Valilik ve Belediye tarafından Bartın Limanı'nda ihracat ve ithalatın kolaylaştırılması ve diğer limanlardan daha cazip hale getirilmesi için limanda yapılacaklar konular değerlendiriliyor...

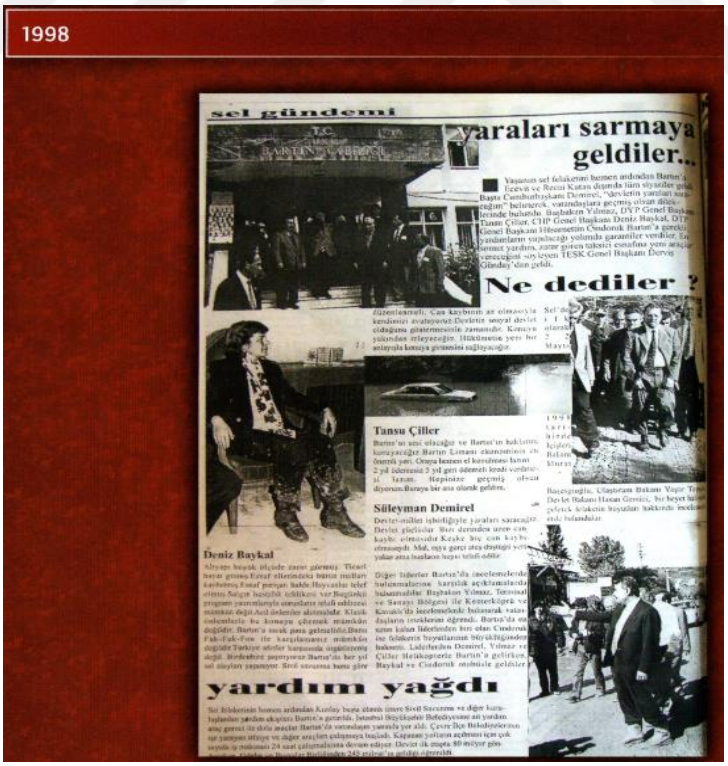
Bartın Limanı'nın ithalat ve ihracat kapasitesinin daha iyi kullanılması için karşılaşılan sorunların tespit edilmesi, bugünkü kapasitenin daha iyi kullanılması için alınması gereken tedbirlerin uygulamaya geçirilmesini hep birlikte değerlendirmek için toplantı düzenledikleri belirtti. Küçük, limandaki otoritenin iş ve işleyişinin koordine içerisinde devam ettirilmesi planlanıyor. Bartın Limanı'nın boşaltma ve yükleme kapasitesi olarak yılda yaklaşık 2 milyon tona cevap verecekken, şu an bu kapasitenin 2009 yılında yaklaşık 1 milyon ton olduğu açıklandı. Vali Küçük, "Bu da göstermektedir ki, mevcut kapasitenin ancak yüzde 50'sini değerlendirmekteyiz. İlimiz ve ülkemiz ekonomisi açısından Bartın Limanı çok önemlidir. Bu atıl kapasiteyi kullanmak istiyoruz. Valilik olarak bizler ve diğer tüm yetkililerimiz aynı hedefe kilitlenmeliyiz, özel sektör temsilcilerimizin eksikliklerini gidermelerine yardımcı olmalıyız. Valilik olarak bu doğrultuda bir çalışma yaptık. Limanımızda ithalat ve ihracat yapan özel sektörün görüşlerini aldık. Kamu olarak bizden beklentilerini, neler yapılması konusundaki düşüncelerini dinledik." diye konuştu. Başkan Akın, "Ben farklı bir belediye başkanı olacağımı söylemiştim. Belediye hizmetlerinin yanı sıra iş ve aş anlamında çalışmalar yapacağım. Bartın'a ne kadar çok ciddi iş adamı gelirse bize güç ve onur verir. Bartın Limanı'nın gelişmesini, büyümesini, mevcut kapasitesinin en az üç kat üzerinde hacim kazanmasını istiyoruz. Bartın Limanı'nın gelişmesi demek bizim çıkış noktamızın rantabl hale gelmesi demektir. Ben Bartın'ın önünü tıkamak niyetinde olan bir kişi değilim. Bartın'a yatırım yapmak isteyenlerin sonuna kadar destekçisiyim. Bartın Limanı ile ilgili de kısa, orta ve uzun vadeli bir master plan hazırlatacağız." dedi.

Vali İsa Küçük, özel sektör temsilcilerinin kendilerinden liman hizmetlerinin 7 gün 24 saat esasına dayanması, gümrük muayene işlemlerinin hızlandırılması, narenciye gemilerine bu mevsimde öncelik verilmesi, depolama, yükleme ve boşaltmanın daha hızlı yapılması, gıda malları ithalatı konularındaki istekleri olduğunu dile getirdi. Toplantıda daha sonra katılımcılar Bartın Limanı'nın aktivitesinin artırılması yönündeki görüş ve önerilerini paylaştı.

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 131.

Ek 55: Gazete Haberlerinde 1998 Yılında Yaşanan Sel Felaketi





Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 29-30.

Ek 56: Gazete Haberlerinde Bartın Irmağı'ndaki Kirlilik



BARTIN PUSULA

Bartın Pusula Gazetesi / 3 Ağustos 2011

Bartın ırmağı isyanda

Bartın ırmağının Kozcağız yolu üzerinde yeni terminal köprüsü civarındaki bölümlerinde fotoğraf karelerine çöplük manzaraları takıldı. Hafta sonu siyah renge bürünen ırmağın can çekiştiğini gösteren fotoğraflar kirliliğin boyutlarını gözler önüne serdi ve büyük üzüntü yarattı.

Kozcağız yolu üzerinde bulunan Özel Organize Sanayi Bölgesi olarak adlandırılan Kutlubeydemirci, Budakdüzü, Terkehatipler ve Sütlüce mevkiindeki fabrikaların bulunduğu ırmak boyunda çöp yığınları dikkat çekiyor. Bölgede bulunan köylülerle konuştuğumuzda "Buralara sürekli birileri gelip çöpünü döküyor. Bu gördükleriniz yemek atıkları. Irmak kenarına giren kamyonetler yüklerini boşaltıp ellerini kollarını sallayarak gidiyorlar. Bizim yaşam alanımız kirlenmiş durumda. Yetkililer bu duruma duyarsız kalıyor" diyerek tepkilerini dile getirdiler.

Denetimler yetersiz

Irmağı merçek altına alan Bartın Gazeteciler Derneği Başkanı Güngör Yavuzaslan "Bartın ırmağının akış güzergâhında bulunan tesislerde yeterli denetleme yapılmıyor. Kurtköy mevkiinde Organize Sanayi Bölgesinde bile arıtma tesisine başlanamamasının yanında birçok fabrikada arıtma yok. Mevcut arıtması olan tesisler sistemi düzenli çalıştırmıyorlar. Irmak güzergâhındaki işletmeler çöplerini depolama yerine kolayına kaçıp ırmak kenarlarına döküyorlar. Başta doğal yaşamın yanı sıra, yaz aylarında çocuklar bu çöp yığınları içinde serinlemek için ırmağa giriyorlar" dedi.

Çevreciler sessiz kalıyor

Yavuzaslan şöyle devam etti: Çevre Müdürlüğü ekipleri tespit ettikleri tesislere tutanak tutup ceza uygulıyorlar. Ama kirlilik devam ediyor. Bazı tesisler arıtma kurma ve depolama yerine ırmağa atık vermeye devam ediyor. Bartın'da çevreye duyarlı kesimler de bu duruma sessiz kalıyor.

Kriz masası oluşturulmalı

Bartın ırmağının yaşam kaynağı ve adını veren Bartın ırmağı için Bartın Valisi başkanlığında acil kriz masası oluşturulmalı. İlk olarak ırmağa yakın olarak faaliyet gösteren tesislerle toplantı yapılmalı. Resmi kurumlar kontrollerini düzenli ve sık gerçekleştirmeli. Irmak boyunda yaşayan köy ve belde sakinleri ile bilgilendirici toplantılar yapılmalı. Irmağa yakın yerleşim alanlarında ırmak gönüllüleri grupları oluşturulmalı. Gönüllü gruplar ırmağın temiz kalması için çalışmalar yapmalı.

Yerel basın yazıyor

Bartın yerel medya dünyası çevre duyarlılığını her zaman göstererek ırmaktaki kirliliği sık sık yazıyor. Ülke genelinde görev yapan ajans, muhabirlerimizde bültenlerinde her zaman ırmak haberlerine yer veriyorlar. Kamuoyu oluşturma noktasından yerel basın görevini yerine getiriyor.

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 159.

Ek 57: Gazete Haberlerinde Bartın Irmağı'nın Önemi


BARTIN
PUSULA
www.pusulagazetesi.com.tr
Bartın Pusula Gazetesi / 4 Eylül 2010

'Bartın ırmağı bir hazinedir'

'Bartın ırmağı bir hazinedir

Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj planlama odaklı turizme kazandırılması projesi kapsamında düzenlenen çalıştay toplantısında konuşan Vali İsa Küçük, "Bu bir define arama toplantısıdır. Çamuruyla, ağacıyla, suyuyla kısacası bütünü bulup tarif edebildiğimiz zaman Bartın ve Türkiye turizmi, ilimizin doğal çevresi büyük bir hazineye kavuşmuş olacaktır" dedi.

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 139.

Ek 58: Gazete Haberlerinde Venedik Projesi



Bartın Ekspres Gazetesi / 21 Şubat 2009

BARTIN ekspres

KURULUŞ: 08.08.1990

ekspres okumak ayrıcalıktır

Günlük Siyasi Gazete Yıl:49 Sayı:15232 21 ŞUBAT 2009 CUMARTESİ FİYATI: 50 Kr

VALİ IŞIK GAZETEMİZİ ZİYARETİNDE ÖNEMLİ MESAJLAR VERDİ

Bartın'ı Venedik yapabiliriz

Irmağın değerlendirilmesi halinde Bartın'ın İtalyanların gondollarıyla ünlü Venedik şehri gibi olabileceğini belirten Vali Işık, turizme ağırlık vereceklerini söyledi. Vali Işık, gazetemizde yaptığı açıklamada, kavşak suyu gibi Bartın'ın hassas olduğu birçok konuda olumlu gelişmeler olduğunu da söyledi.

TURİZME ÖNEM VERİLECEK

Bartın Valisi Halil Işık, Bartın'ın turizm konusunda çok önemli bir potansiyele sahip olduğunu belirterek, bu potansiyel içinde ırmağı *çok özel bir yeri bulunduğunu söyledi.* Vali Yardımcısı Türker Öksüz ile dün gazetemizi ziyaret eden Vali Işık, "Irmağı değerlendirerek Bartın'ı Venedik gibi yapabiliriz" dedi. Irmağın yanı sıra Bartın'ın Amasra gibi bir potansiyeli bulunduğunu da kaydeden Vali Işık, Amasra için de mitolojik hikayelerden filmler yapılabileceğini söyledi. Vali Işık, "Amastris'tin hikâyeleri önemli. Değişik filmler yapmak suretiyle bu hikâyeleri işlemek ve yörenin tanıtımına daha çok katkıda bulunmak istiyoruz. Ayrıca buradaki kültürel mirası ayağa kaldırmalıyız" dedi. Gazetemizi ziyaretinde, göreve başladığı 2 Ocak gününden bu yana geçen süre içinde yaptığı çalışmaları da anlatan Vali Işık, tespit ettiği sorunların birçoğunu çözüme kavuşturduğunu söyledi. Bartın'ın turizmin yanı sıra tarıma ve sanayiye de müsait olduğunu ifade eden Vali Işık, ili geliştirip kalkındırmak için birlik beraberlik içinde hareket edilmesi gerektiğini de söyledi. 2'de

Kavşak suyu sorununa da değinen Vali Işık, "Kavşak suyu ile ilgili Devlet Su İşlerinden koruma kararı çıkartık. Bu filesini Gazetede ilan için gitti ve ilan edilecek ve kavşak suyu korunma altına alınacak" dedi. Vali Işık, bir saat süren ziyaret süresince Bartın'da bilinçli, iline sahip çıkabilen ve hizmete açık bir toplum olduğunu da söyledi.

SOHBETİMİZ RÖPORTAJ GİBİ OLDU

Vali Işık gazetemizi ziyareti sırasında başyazarımız Arif Üçler ve Yazı İşleri Müdürümüz Aykan Sağ'a çalışmalarını anlattı. Kavşak suyu konusunda Bartın halkı kadar hassas olduklarını kaydeden Vali Işık, "Konuyu hassasiyetle takip ediyoruz. Üzerimize düşeni yapıyoruz. Sadece bu konuda değil, daha açıklamadığım pek çok konuda da çok güzel gelişmeler sağladık. Her gün dile

getirilen, olmaması istenen, kamuoyunun hassasiyetle takip ettiği bir konuda da yine hassasiyete uygun sonuçlar aldık. Bunları önümüzdeki günlerde açıklayacağız" diye konuştu. Gazetemize bir saat zaman ayıran Vali Işık'ın başyazarımız Arif Üçler ve Yazı İşleri Müdürümüz Aykan Sağ ile yaptığı sohbet röportaj niteliğinde oldu.

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 109.

Ek 59: Gazete Haberlerinde "Bartın Irmağı ve Yakın Çevresinin Peyzaj Odaklı Turizme Kazandırılması Projesi"



Bartın Halk Gazetesi / 8 Mart 2011

BARTIN HALK

08 Mart 2011 Salı | Sayı:1435 | www.bartinhalkgazetesi.com | 25 Kr

"BARTIN IRMAĞI VE YAKIN ÇEVRESİNİN PEYZAJ ODAKLI TURİZME KAZANDIRILMASI PROJESİ" AKADEMİK ÖNERİLER BÖLÜMÜ TAMAMLANDI

BARTIN IRMAĞI'NIN TURİZM ALT YAPISI BELİRLENİYOR

Bartın ırmağının ekolojik potansiyelinin değerlendirilmesi, kayıpların onarımı ve rehabilitasyonu ile kentle bütünleştirilmesi ve kentin önemli turizm merkezi olması için Prof. Dr. Oğuz Yılmaz, Yrd. Doç. Dr. Gül Güneş, Prof. Dr. Mehmet Sabaz, Yrd. Doç. Dr. Mustafa Artar, Ar. Gör. Sevgi Görmüş, Dr. Gaye Çulcuoğlu, Dr. Deniz Altay, Yrd. Doç. Dr. Osman Uzun, Prof. Dr. Tanay Birişçi Yıldırım, Doç. Dr. Hayriye Eşbah, Dr. Ömer Lütfi Gülkal, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Genel Sekreteri Redife Kolçak, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Ozan Yılmaz'dan oluşan heyetin çalışmalarını tamamladığını Vali İsa Küçük kamuoyuyla paylaştı.

Devamı 4'de

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın "İlçe' den Vilayete" 1991-2011, 2011, s. 148.

Ek 60: Bartın Irmağı'nda Yaşanan Kirlilik ve Balık Ölümleri



Kaynak: URL- 28, 2015.



Kaynak: URL- 29, 2018.



Kaynak: URL- 30, 2015.



Kaynak: URL- 31, 2016.

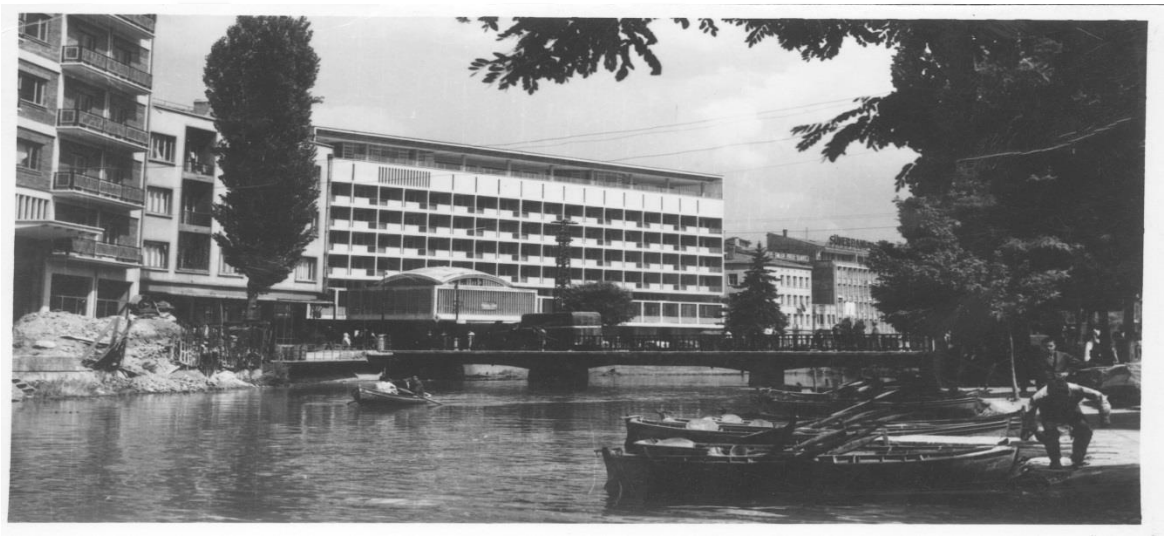




Kaynak: URL- 33, 2018.

Ek 61: Porsuk Çayı Eski Hali



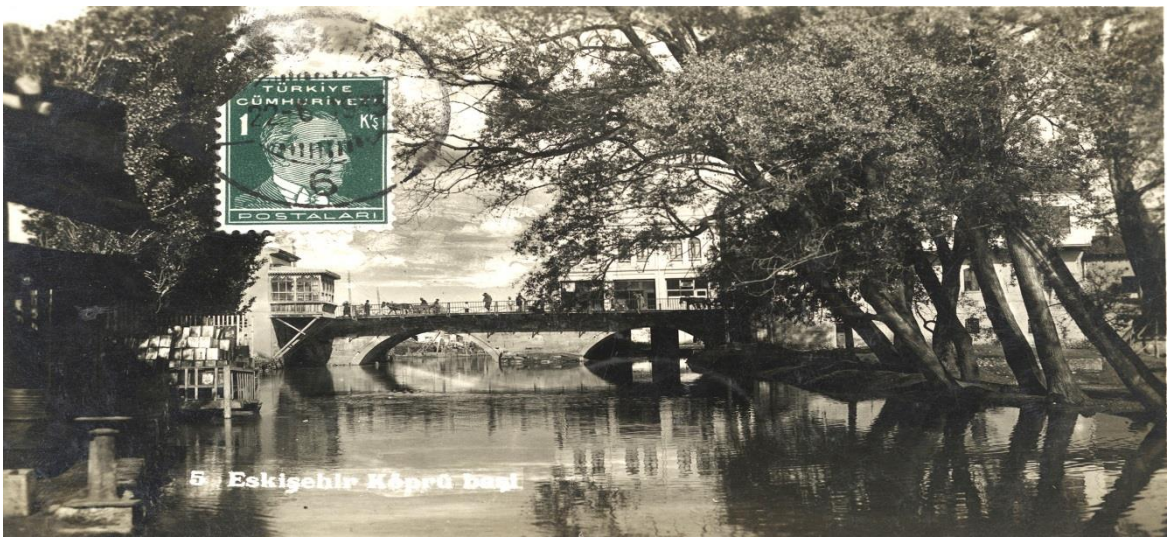




Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

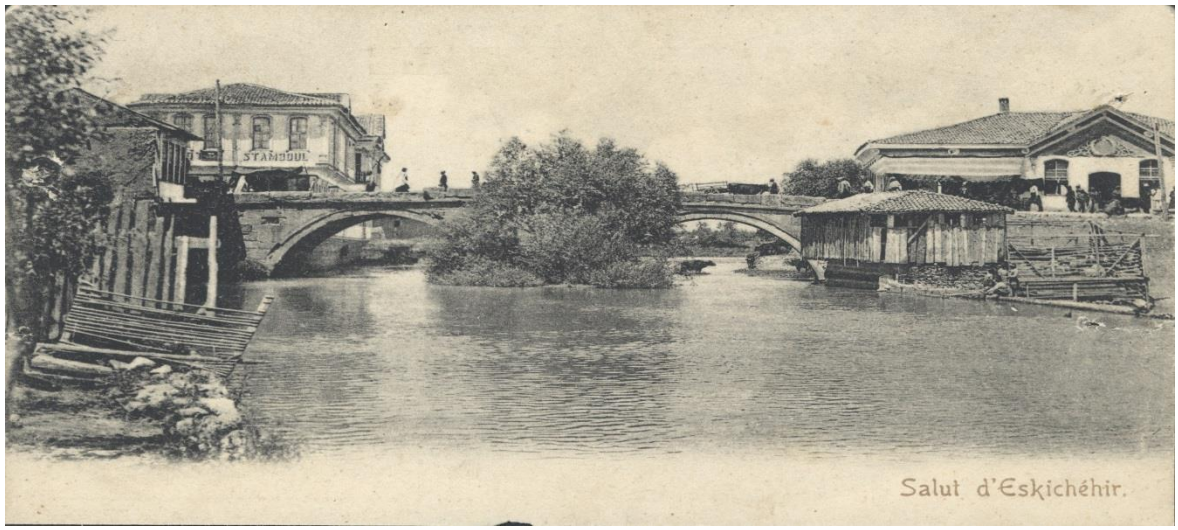






Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.







Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.





Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi.

Ek 62: 2006 yılında Bartın Çayı ve Kollarından Alının Numunelerin Analiz Sonuçları

Numune Yeni Parametreler	Şelale İçi	Şelale	Eldeş-Gökırmak	Karabük Girişi	Gökırmak + Ovaçayı	OSB	Arıt	Bartın Çayı	Kozcağız	Bartın San.	Liman Öncesi
Sıcaklık	8.0	6.4	6.9	8.1	8.4	6.5	4.9	5.4	6.4	5.2	5.2
pH	7.29	8.32	8.28	8.12	8.39	8.39	8.19	8.20	8.48	8.23	8.23
EC (us/cm)	375	390	414	433	432	445	542	476	435	482	102
TDS (mg/l)	225	234	240	251	259	267	325	285	261	289	61
Tuzluluk %	0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
DO_2 (mg/l)	9.85	11.04	11.46	10.78	11.08	16.50	18.10	13.34	13.25	14.09	13.43
DO_2 (%)	89.7	92.2	94.4	91.1	94	132.2	100.5	104.4	105.9	104	102.6
AKM (ml/l)	2	6	6	11	20	8	18	14	12	18	8
KOI (mg/l)	9.8	8.9	12.3	13.7	15.4	13	14.3	11.8	10.7	13.4	10
Fenol (mg/l)	-	<0.10	<0.10	0.16	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	0.20	<0.10
YAM (mg/l)	0.24	0.75	-	0.52	0.35	0.73	0.12	0.35	0.50	1.16	1.13
NO3-N (mg/l)	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
NO2-N (mg/l)	0.01	0.05	0.01	0.01	0.02	0.02	0.03	0.01	0.02	0.02	0.02
NH4-N (mg/l)	0.180	0.0481	0.09	0.047	0.074	0.054	0.246	0.088	0.229	0.253	0.147

Ek 62: (devam ediyor)

∑ *N* (mg/l)	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	0.6	<0.5	0.5	0.5	0.5	<0.5	0.7
PO4-P (mg/l)	0.06	0.04	0.10	0.06	0.07	0.07	0.48	0.06	0.17	1.04	1.88
∑ *P* (mg/l)	0.09	0.09	0.16	0.08	0.08	0.09	0.6	0.08	0.22	1.36	2.10
Cr(mg/l)	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10
CI_2 (mg/l)	0.08	0.08	0.06	0.10	0.12	0.08	0.13	0.11	0.08	0.13	0.15
Yağ ve Gres (mg/l)	1	2	0	1	1	1	2	2	2	5	3
Ag (mg/l)	0	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
AI (mh/1)	0.031	0.036	0.041	0.115	0.300	0.071	0.204	0.126	0.070	0.126	0.087
As (mg/l)	0.001	0.001	0.000	0.002	0.002	0.000	0.002	0.000	0.000	0.000	0.001
B (mg/l)	0.084	0.029	0.077	0.074	0.066	0.063	0.060	0.056	0.058	0.054	0.048
Ba (mg/l)	0.007	0.021	0.038	0.041	0.047	0.054	0.095	0.071	0.080	0.078	0.075
Be (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Ca (mg/l)	82.50	88.06	86.22	85.65	88.23	88.57	100.7	93.50	88.52	94.34	92.92
Cd (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Co (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.001	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Cr (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Ek 62: (devam ediyor)

Cu (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Fe (mg/l)	0.038	0.067	0.082	0.234	0.745	0.150	0.353	0.266	0.159	0.291	0.241
Hg (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Mg (mg/l)	7.140	6.232	8.829	10.91	11.10	10.82	16.30	12.00	7.688	10.51	10.65
Mn (mg/l)	0.001	0.003	0.003	0.007	0.023	0.008	0.057	0.031	0.007	0.035	0.041
Mo (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Na (mg/l)	0.711	1.398	2.898	3.718	3.846	4.536	6.7	5.342	5.497	6.169	5.953
Ni (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.002	0.000	0.000	0.004	0.000	0.000
Pb (mg/l)	0.010	0.000	0.000	0.002	0.005	0.000	0.008	0.005	0.000	0.000	0.000
Sb (mg/l)	0.001	0.000	0.002	0.001	0.003	0.003	0.000	0.001	0.000	0.001	0.000
Se (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000						0.004	
Zn (mg/l)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Kaynak: Bartın Valiliği, Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İl Geliştirme Planı, Bartın, 2008, s. 278.

Ek 63: Bartın İlinde 2017 Yılı İçin İl/İlçe Belediyelerince Toplanan ve Yerel Yönetimlerce (Büyükşehir Belediyesi/ Belediye/ Birliklerce) Yönetilen Belediye Atığı Miktarı ve Toplanma, Taşınma ve Bertaraf Yöntemleri

Büyükşehir/ İl/ İlçe Belediye veya Birliğin Adı	**Büyükşehir Belediyesi/ Birlik ise Birliğe Üye Olan Belediyeler**	**Nüfus**		**Toplanan Ortalama Katı Atık Miktarı** (ton/gün)		**Kişi Başına Üretilen Ortalama Katı Atık Miktarı** (kg/gün)		**Transfer İstasyonu Varsa Sayısı**	**Atık Yönetimi Hizmetlerini Yürüten Kurum**	**Mevcut Belediye Atığı Yönetim Tesisi**			
		Yaz	**Kış**	**Yaz**	**Kış**	**Yaz**	**Kış**			**Düzenli Depolama**	**Ön İşlem (Mekanik Ayırma/ Biyokurutma/ Kompost/ Biyometanizasyon)**	**Yakma**	**Düzensiz Depolama**
Bartın Belediyesi		90.000	75.000	140	120	1,55	1,6	-	Belediye	-	-	-	X
Amasra Belediyesi		45.000	6.700	30	10	6	1,25	-	Belediye	-	-	-	X
Kurucaşile Belediyesi		4.000	1.800	5	5	1,25	2,8	-	Belediye	-	-	-	X
Ulus Belediyesi													
Kozcağız Belediyesi		7.096	7.096	8,142	8,142	1,14	1,14	-	Belediye	-	-	-	X
Kumluca Belediyesi		7.500	2.500	4,5	3,5	0,6	1,4	-	Belediye	-	-	-	X
Hasankadı Belediyesi													
Abdipaşa Belediyesi													
İl Geneli													

Kaynak: Bartın Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, Bartın İli 2017 Çevre Durum Raporu, Bartın, 2018, s.41.