

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TURİZM İŞLEVİNİN YOĞUNLUK KAZANDIĞI
KENTLERDE AÇIK ALAN OLUŞUMU, KULLANIMI VE
ALANYA ÖRNEĞİ**

**Y.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Mimar Cemil SOYAK

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

Tülin Görgülü

Prof. Dr. Mehmet Tunali
— 3

Doç. Dr. İzzet Dinçer
İzzet Dinçer

İSTANBUL, 2002

128673

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT.....	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2 Tezin Yöntemi	2
2. TURİZM OLGUSUNUN KENT GELİŞİMİNE ETKİLERİ.....	3
2.1 Turizm Kavramı.....	3
2.2 Turizmin Gelişimini Etkileyen Faktörler.....	4
2.3 Turizmin Ekonomik Etkileri.....	6
2.4 Turizm Sektöründe Arzı Oluşturan Unsurlar	7
2.5 Kentler ve Turizm Olgusunun Etkileşimi.....	8
2.6 Türkiye’deki Önemli Kıyı Yerleşimlerinde Turizmin Etkileri.....	11
3. KENTSEL AÇIK ALANLAR.....	16
3.1 Kentsel Açık Alan Tanımı ve Kavramı	16
3.2 Kentsel Açık Alanların Kent ve Kentli Açısından Önemi.....	17
3.3 Kentsel Açık Alanı Oluşturan Birimler	20
3.3.1 Meydanlar	21
3.3.2 Kentsel Yeşil Alanlar ve Parklar	31
3.3.3 Caddeler.....	49
3.3.4 Kıyı Kullanımı	53
3.3.5 Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı.....	70
3.4 Kentsel Açık Alanların Planlama-Tasarım ve Yönetimi İle İlgili Kriterler	73
3.4.1 Kentsel Açık Alanların Tasarlanması ve Geliştirilmesinde Temel İlkeler	73
3.4.2 Kentsel Açık Alanlardaki Planlama-Uygulama Sorunları.....	74
3.4.3 Kentsel Açık Alanların Tasarımındaki Temel İlkeler	77
3.4.4 Kentsel Açık Alanların Yönetiminde Sorumlu Kurumlar ve Yönetim Biçimleri	78
3.5 Açık Alanların Şehirlere Ekolojik Yönden Etkileri.....	80
3.6 Dış Ülkelerdeki Açık Alan Kullanım Örnekleri	88
4. TÜRKİYEDE TURİZM KENTLERİNİN GELİŞİMİ VE ALANYA ÖRNEĞİ.....	98
4.1 Alanya’nın Fiziki ve Sosyo Ekonomik Yapısı	98
4.1.1 Coğrafi Konum ve Ulaşım.....	98
4.1.2 Topoğrafya.....	99
4.1.3 İklim Koşulları.....	101
4.1.4 Nüfus.....	104
4.2 Alanya’nın Tarihi ve Kentsel Gelişimi.....	107
4.2.1 Alanya’nın Tarihi.....	107

4.2.2	Alanya ve Yakın Çevresinde Yer Alan Doğal, Tarihi Turistik Çekim Noktaları	108
4.2.3	Alanya'nın Kentsel Gelişimi	113
4.3	Alanya'da Turizmin Gelişimi ve Kente Etkileri.....	117
4.3.1	Alanya ve Çevresinde Turizmin Başlama ve Gelişimi.....	117
4.3.2	Alanya'da Turizmin Kente Etkileri	118
4.4	Alanya'nın Kentsel Sorunları	119
4.4.1	Alanya Kentinde Kentsel Açık Alan Kullanımı İle İlgili Sorunlar	121
4.4.1.1	Alanya Kentinde Meydanlar İle İlgili Sorunlar	121
4.4.1.2	Alanya Kentinde Parklar ve Yeşil Alanlar İle İlgili Sorunlar.....	126
4.4.1.3	Alanya Kentinde Caddeler İleİlgili Sorunlar	129
4.4.1.4	Alanya Kentinde Kıyı Kullanımındaki Sorunlar	131
4.4.1.5	Alanya Kentinde Konut Yakın Çevresindeki Açık Alanlar İle İlgili Sorunlar.....	133
5.	ALANYA KENTİNDEKİ AÇIK ALANLAR İLE İLGİLİ ÖNERİLER	136
5.1	Alanya Kentinde Meydanlar İle İlgili Öneriler	136
5.2	Alanya Kentinde Parklar ve Yeşil Alanlar İle İlgili Öneriler	140
5.3	Alanya Kentinde Caddeler İle İlgili Öneriler	143
5.4	Alanya Kentinde Kıyı Kullanımı İle İlgili Öneriler	147
5.5	Alanya Kentinde Konut Yakın Çevresindeki Açık Alanlar İle İlgili Öneriler	148
6.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	150
	KAYNAKLAR	153
	EKLER.....	156
Ek 1	Alanya Kenti Mahallelerinin Konumlanması.....	157
Ek 2	Alanya Kenti Ulaşım Ağı Şeması.....	158
Ek 3	Alanya Kentinde İncelenen Çalışma Alanı.....	159
Ek 4	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 1	160
Ek 5	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 2	161
Ek 6	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 3	162
Ek 7	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 4	163
Ek 8	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 1.....	164
Ek 9	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 2.....	165
Ek 10	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 3.....	166
Ek 11	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçindeki Açık Alanlarla İlgili Öneriler	167
Ek 12	Alanya Kentinde 1 No'lu Meydan İle Birlikte 8,9 ve 10 No'lu Park ve Yeşil Alan İçin Öneri	168
Ek 13a	Alanya Kentinde Cadde Kullanımı İle İlgili Öneri 1.....	169
Ek 13b	Alanya Kentinde Cadde Kullanımı İle İlgili Öneri 2.....	170
Ek 14a	Alanya Kentinde 1 No'lu Kıyı Bandı İçin Öneri.....	171
Ek 14b	Alanya Kentinde 1 No'lu Kıyı Bandı Önerisinden Görünümler	172
Ek 15a	Alanya Kentinde 6 No'lu Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı İçin Öneri...	173
Ek 15b	Alanya Kentinde 6 No'lu Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı İçin Öneriden Görünümler.....	174
Ek 16	Dış Ülkelerde Gerçekleştirilen Kentsel Tasarım Kılavuzlarından Kesitler 1	175
Ek 17	Dış Ülkelerde Gerçekleştirilen Kentsel Tasarım Kılavuzlarından Kesitler 2.....	176
	ÖZGEÇMİŞ	177

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Turizm ve kent etkileşiminde önemli unsurlar.....	10
Şekil 2.2	Kıyı yerleşmelerinde gelişme aşamalarını gösteren model.....	12
Şekil 3.1	Açık alanların sınıflandırılması.....	20
Şekil 3.2	Kapalı meydan.....	23
Şekil 3.3	Hakim meydan.....	24
Şekil 3.4	Bağlantılı meydanlar.....	25
Şekil 3.5	Nükleer meydanlar.....	26
Şekil 3.6	Biçimsiz meydanlar.....	26
Şekil 3.7	Dikdörtgen alan çeşitleri.....	27
Şekil 3.8	Dikey planlı meydanlar.....	27
Şekil 3.9	Çeşitli meydan tipleri.....	27
Şekil 3.10	Üçgen meydanlar.....	28
Şekil 3.11	Açılı ve eklentili meydanlar.....	28
Şekil 3.12	Karmaşık sistemli meydanlar.....	28
Şekil 3.13	Açık alan tipolojileri.....	30
Şekil 3.14	Kıyı kullanımını ve kıyıya ulaşım.....	54
Şekil 3.15	Sahil şeridinde yapıların gruplandırılması.....	57
Şekil 3.16	Sahil şeridinde yaya geçişleri ve açık alan bağlantıları.....	59
Şekil 3.17	Kentsel gelişimde koruyucu duvarın gerekliliği ve sonrasında kumsalın yenilenmesi.....	59
Şekil 3.18	Sahilde alüvyon akışında yapıların etkisi.....	61
Şekil 3.19	Deniz kenarı duvar inşasının etkisi.....	63
Şekil 3.20	Sahildeki yapıların kat yüksekliği ve bitki örtüsü kriteri bağlamında dağınıklığının engellenmesi.....	64
Şekil 3.21	Sahil şeridindeki manzarayı engelleyici gelişimler.....	65
Şekil 3.22	Sahil şeridinde manzara faktörü.....	66
Şekil 3.23	Sahil şeridinde görsel çerçevede uzak manzaralar.....	66
Şekil 3.24	Sahil şeridinde peyzajın etkisiyle yapılar ile bölgenin bütünleşmesi.....	68
Şekil 3.25	Sahil şeridinde peyzajın etkisiyle çekici alanların oluşumu.....	69
Şekil 3.26	Londra'daki ısı gelişim tablosu.....	80
Şekil 3.27	Bitkiler tarafından güneş enerjisinin kullanımı.....	82
Şekil 3.28	Kentsel alanlardaki termik ısı yükünün gösterildiği şema.....	82
Şekil 3.29	Bitkilerin perdeleme etkisinin gösterildiği çizim.....	83
Şekil 3.30	San Fedele Meydanı'nın hava fotoğrafı.....	85
Şekil 3.31	Maria delle Crociate (Piazza Paolo VI) Meydanı'nın hava fotoğrafı.....	85
Şekil 3.32	Leonardo da Vinci Meydanı'nın hava fotoğrafı.....	86
Şekil 3.33	Aspromonte Meydanı'nın hava fotoğrafı.....	86
Şekil 3.34	Maria delle Crociate (Piazza Paolo VI) Meydanı eşsıcaklık eğrilerinin dağılımını gösteren şekil.....	87
Şekil 3.35	Piazza del Popolo fotoğrafları.....	88
Şekil 3.36	Piazza Navona fotoğrafları.....	89
Şekil 3.37	Piazza del Campidoglio fotoğrafları.....	90
Şekil 3.38	Piazza della Signoria fotoğrafları.....	90
Şekil 3.39	Lucca kentinden meydan fotoğrafı.....	91
Şekil 3.40	The Amalienborg planı.....	91
Şekil 3.41	Regent caddesi plan ve fotoğrafları.....	92
Şekil 3.42	Champs Elysees Bulvarı fotoğrafları.....	92
Şekil 3.43	Bleecker Caddesi fotoğrafları.....	92
Şekil 3.44	Boston kamusal parkı fotoğrafları.....	93
Şekil 3.45	Kungstragarden fotoğrafları.....	93
Şekil 3.46	Las Ramblas fotoğrafları.....	94

Şekil 3.47	Luxemburg Gardens fotoğrafları.....	94
Şekil 3.48	Parc Guell fotoğrafları.....	95
Şekil 3.49	Parc Guell fotoğrafları.....	95
Şekil 3.50	Royal Botanic Garden fotoğrafları.....	95
Şekil 3.51	Barselona'daki bir meydan fotoğrafı.....	96
Şekil 3.52	Barselona'daki bir park fotoğrafı.....	97
Şekil 3.53	Barselona'daki bir cadde fotoğrafı.....	97
Şekil 4.1	Alanya kenti konum ve ulaşım ilişkileri haritası.....	98
Şekil 4.2	Alanya kenti jeolojik haritası.....	101
Şekil 4.3	Alanya Kalesi'nin fotoğrafı.....	108
Şekil 4.4	Alanya Kızıl Kule'nin fotoğrafı.....	109
Şekil 4.5	Alanya Selçuklu Tersanesi'nin fotoğrafı.....	109
Şekil 4.6	Learti harabelerinin fotoğrafı.....	110
Şekil 4.7	Syedra öreninin fotoğrafı.....	110
Şekil 4.8	Serapsu Han'ın fotoğrafı.....	110
Şekil 4.9	Alarahan'nın fotoğrafı.....	111
Şekil 4.10	Damlataş mağarası sarkıt görüntüsü.....	112
Şekil 4.11	Alanya kenindeki sit alanları.....	113
Şekil 4.12	Alanya kentinin tarihsel gelişimini gösteren harita.....	117
Şekil 4.13	Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu meydan fotoğrafı.....	122
Şekil 4.14	Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu meydan fotoğrafı.....	123
Şekil 4.15	Alanya kentinde ele alınan 3 no'lu meydan fotoğrafı.....	123
Şekil 4.16	Alanya kentinde ele alınan 4 no'lu meydan fotoğrafı.....	124
Şekil 4.17	Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu meydan fotoğrafı.....	124
Şekil 4.18	Alanya kentinde ele alınan 6 no'lu meydan fotoğrafı.....	125
Şekil 4.19	Alanya kentinde ele alınan 7 no'lu meydan fotoğrafı.....	125
Şekil 4.20	Alanya kentinde ele alınan 8 no'lu meydan fotoğrafı.....	126
Şekil 4.21	Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	126
Şekil 4.22	Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	127
Şekil 4.23	Alanya kentinde ele alınan 3 ve 4 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	127
Şekil 4.24	Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	127
Şekil 4.25	Alanya kentinde ele alınan 6 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	128
Şekil 4.26	Alanya kentinde ele alınan 7 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	128
Şekil 4.27	Alanya kentinde ele alınan 8 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	129
Şekil 4.28	Alanya kentinde ele alınan 9 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı.....	129
Şekil 4.29	Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu cadde mekanı fotoğrafı.....	130
Şekil 4.30	Alanya kenti genel görünümü ve kıyı bandı arkasındaki cadde ile kıyı ilişkisi görünümü.....	131
Şekil 4.31	Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu kıyı alanı fotoğrafı.....	132
Şekil 4.32	Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu kıyı alanı fotoğrafı.....	133
Şekil 4.33	Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı ...	134
Şekil 4.34	Alanya kentinde ele alınan 2 ve 3 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı.....	134
Şekil 4.35	Alanya kentinde ele alınan 4 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı ...	134
Şekil 4.36	Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı ...	135
Şekil 5.1	Küçük kamusal meydanların sınırlarıyla etkileşimi.....	137
Şekil 5.2	Yol mekanının meydanla olan arakesitleri.....	137
Şekil 5.3	Yol mekanı ile meydan mekanı arakesitlerinin biçimsel gruplanması.....	138
Şekil 5.4	Ulaşım ağı odak noktaları ilişkisi.....	146

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1	Dünya turizmindeki gelişmeler	4
Çizelge 2.2	Kentsel çevrede önemli turizm rekreasyon işlevleri	6
Çizelge 3.1	Açık yeşil alan ölçütleri ve konumları	39
Çizelge 3.2	Rekreasyon alanları ve donatım ilkeleri.....	40
Çizelge 3.3	Değişik yaş gruplarına göre yeşil alan gereksinimi ve gerekli donatım	42
Çizelge 3.4	Oyun, eğlence ve dinlenme yerleri için ölçütler	47
Çizelge 3.5	İskan grubuna olabilecek en fazla uzaklıklar	48
Çizelge 4.1	Alanya'nın yıllara göre nüfus sayım sonuçları	105
Çizelge 4.2	Alanya'da nüfusun kentsel ve kırsal kesimlere dağılımı	106



ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince beni yönlendiren danışman hocam sayın Doç. Dr. Tülin Görgülü'ye, Alanya kent planlarının sağlanmasında yardımlarını esirgemeyen Alanya Belediyesi imar müdürlüğünden sayın Kent Plancısı Sibel Buluçatal'a, kent bilgi sistemi bölümünden sayın Abdullah Akbaş ve Tunahan Toksöz'e, Alanya Ticaret Odası'na, Alanya kentinde çalışmamıza olanak sağlayan sayın Prof. Dr. Aydın Kunt'a, Alanya'daki çalışmalarımı destekleyen Prof. Dr. Harun Batırbaygil'e Alanya'daki saha ve analiz çalışmalarında katkıda bulunan Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü 2000-2001 bahar yarıyılı Mimari Proje 5 öğrencilerine, tez konusunda yabancı kaynaklar edinmemde yardımlarını esirgemeyen sayın Araş. Gör. Kunter Manisa'ya, tezin gelişim sürecinde tüm sorunlarıma destek olan sayın Mimar Bora Yerliyurt'a, kent planlaması konusunda fikirlerini esirgemeyen sayın Doç. Dr. İclal Dinçer'e ve Öğr. Gör. Dr. Berna Dikçinar'a, yabancı kaynakların çevirisi konusunda katkıda bulunan sayın Çevirmen Pınar Çıragöz'e, tüm bu çalışmaları gerçekleştirmemde desteklerini esirgemeyen sayın Mimar Gülden Çıragöz'e, sevgili annem, babam ve kardeşime teşekkür ederim.

Y.C. YÜKSEK ÖĞRETİM KURULU
BAKUR MANTASYON

Y.C. YÜKSEK ÖĞRETİM KURULU
BAKUR MANTASYON

ÖZET

Tez konusunda örnek teşkil eden Alanya’da kentleşme olgusu 1970’li yıllarda hız kazanmıştır. Bu olgu 1980’li yıllarda turizmin de kentleşmeyi zorlayıcı etkileriyle ivme kazanmıştır. Ülkemizdeki tarihi ve doğal güzelliklere sahip Alanya gibi birçok bölge turizmin kontrolsüz gelişiminden kaynaklanan etkilerden dolayı çevresel ve kentsel bozulmalara uğramıştır. Tez doğrultusunda kentleşme ve turizm olgusunun sosyal, fiziksel ve ekonomik yönden kentin kalkınmasında önemli rol oynadığından bahsedilmektedir. Turizm işlevinin yoğun olduğu Alanya gibi kentlerde, bu işlevin geçerliliğini yitirmemesi için kent planlamasında kentli ve turist için gerekli açık alanların planlama ilkelerinden bahsedilmektedir. Bu açık alanların Alanya genelinde ele alınacak alt birimleri tespit edilmiş ve bu alt birimlerin kuramsal çalışmaları yapılmıştır. Tezin daha detaylı alt bölümlerinden şu şekilde bahsedilebilir;

Tezin birinci bölümünde; tez çalışmasının amacı,kapsamı ve yöntemi belirtilmiştir.

İkinci bölümde; turizm olgusunun kentsel gelişim üzerindeki etkileri ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde; büyük turizm hedefleri olan kentlerdeki kentsel açık alan kavramına değinilmiştir. Bu bölümde Alanya örneğinde incelenecek açık alan birimlerinden meydanlar, parklar ve yeşil alanlar, caddeler, kıyı kullanımı ve konut yakın çevresi açık alan kullanımı ile ilgili tasarım kriterleri, kavramsal yaklaşımlar ele alınmıştır. Ayrıca yurtdışı örnekleriyle birlikte açık alanların kentlere ekolojik yönden etkileri alt başlıkları incelenmiştir.

Dördüncü bölümde; Alanya kentinin tarihsel gelişim süreci ile fiziki ve sosyo ekonomik yapısı ele alınmıştır. Ayrıca Alanya’da turizmin gelişimi ve kente etkileri ortaya konmuştur. Bu bölümde son olarak turizm ve kentleşmeden kaynaklanan Alanya kentindeki mevcut sorunlar tespit edilmiştir.

Beşinci bölümde; Alanya kentinde açık alanlar ile ilgili tespit edilen sorunlara ilişkin çözüm önerileri belirtilmiştir.

Altıncı bölümde ise araştırmanın sonuç ve değerlendirmesi yer almaktadır.

ABSTRACT

The urbanization of Alanya, which is the case used in this theses, was speeded up in 1970s. The said urbanization situation was accelerated with the obligatory factors arising from the development of the tourism sector in 1980s. Most of the places like Alanya, which have historical and natural enrichment, faced environmental deterioration due to the under controlled tourism development. This thesis is dealing with the important role of urbanization and tourism in the social, physical and economic development of a city. Considering the cities like Alanya, where tourism sector is dominant, open space planning principles, necessary not only for the citizens but also for the tourist, are summarized here for the continuity of the said function. The subdivisions of the above mentioned open spaces in Alanya are determined and their theoretical studies are undertaken. The detailed subtitles of this thesis can be summarized as follows:

In the first chapter; the purpose, the scope and the method of the theses is explained.

In the second chapter; the effect of tourism to the environmental development is compromised.

In the third chapter; the open space concept in the mainly tourism targeted cities is handled. In this part, the open space subdivisions to be reviewed in terms of Alanya case are public squares, parks, green spaces and roads; moreover the design criteria and conceptual approaches in accord with the shore usage and the usage of the open spaces surrounding the buildings are explained. Additionally, the ecological effects of open spaces to the cities are summarized as subtitles with examples from foreign countries.

In the fourth chapter; the historical development of Alanya and its physical and socioeconomic characteristics are studied. Moreover the development of tourism sector and its side effects to the city is explained. Finally, in this chapter, the existing problems in Alanya stemming from tourism and urbanization are determined.

In the fifth chapter; possible solutions related to the above mentioned open space problems in Alanya are listed.

In the sixth chapter the conclusion and the evaluation of the research are given.

1. GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı ve Kapsamı

Alanya kenti 1980'li yıllarda turizmin hızlı gelişimi ile hızlı ve düzensiz bir gelişim sürecine girmiştir. Turizm faktörünün de etkisiyle Alanya'ya göç artmıştır. Bu iki faktör Alanya'yı kentleşmeye yöneltmiştir. Burada belirtilen etkenlerden yola çıkılarak; tez içinde Alanya'nın turizm olgusu ile birlikte kentsel gelişimi incelenip kentsel planlamada önem teşkil eden açık alanların alt birimleri olan meydanlara, parklara ve yeşil alanlara, caddelere, kıyı kullanımına ve konut yakın çevresi açık alan kullanımına değinilmiştir. Bu birimlerin Alanya'daki sorunları tespit edilmiş ve bu birimlerle ilgili yapılan kuramsal araştırmalarla bağlantılı olarak bu alanlar için çözüm önerileri üretilmiştir. Öyleki bu çözüm önerilerinin diğer turistik beldeler ve kentler için bir model olması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda ele alınan konular aşağıdaki gibidir;

- I. Turizm ve kent ilişkisinin incelenmesi, turizm ve kentleşme olgusunda gerekli faktörlerin sıralanması,
- II. Turizm ve kentleşme olgusunda kentsel açık alanların öneminin irdelenmesi,
- III. Açık alanları oluşturan birimlerin belirtilmesi ve Alanya örneğinde ele alınacak olan birimlerin tespit edilip bu birimlerle ilgili verilerin ve örneklerin incelenmesi,
- IV. Alanya kentinde kentleşmenin ve turizmin gelişimiyle ilgili olarak açık alanlardaki sorunların tespit edilip bunlarla ilgili çözüm önerilerinin yapılması.

Yukarıda bahsedilen konular doğrultusunda tez Alanya kentindeki;

- Meydanlar,
- Parklar ve yeşil alanlar,
- Caddeler,
- Kıyı kullanımı,
- Konut yakın çevresi açık alan kullanımı

ile ilgili sorunlar ve bu sorunların çözüm önerilerini içermektedir.

1.2 Tezin Yöntemi

Tezin araştırma yönteminde öncelikli olarak alan çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Yapılan alan çalışmaları sonucunda Alanya kentindeki açık alan kullanımı ile ilgili sorunlar tespit edilmiştir. Açık alan oluşumu ile ilgili gerekli kriterlerin tespitinde dış ülkelerdeki araştırmalar ve kuramsal çalışmalardan faydalanılmıştır. Sorunların tespitinde ve çözüm önerilerinde kent plancıları ve mimarların görüşlerinden yararlanılmıştır. Tüm bu adımlar doğrultusunda birbirleri ile bağlantılı olacak biçimde aşağıdaki başlıklar tezin çatısını oluşturmaktadır;

Bölüm 2’de; Turizm olgusunun kent gelişimine etkileri ele alınmıştır.

Bölüm 3’de; Kentsel açık alanlarla ilgili kuramsal araştırmalar yapılarak bu alanların kentlerde tasarım, planlama ve uygulamadaki gereklilikleri belirtilmiş ve dış ülkelerdeki örnekleri incelenmiştir. Ayrıca açık alanların kente ekolojik yönden etkileri ele alınmıştır.

Bölüm 4’de; Alanya kentinin tarihsel gelişimi ve sosyo ekonomik yapısı ele alınarak, Alanya’da turizmin başlangıcı ve gelişiminin etkilerine değinilmiştir. Bu doğrultuda ortaya çıkan sorunlardan açık alanlar ele alınarak kentteki bu başlık altındaki sorunlar tespit edilmiştir.

Bölüm 5’de; Alanya kentinde açık alanlarla ilgili tespit edilen sorunlara ilişkin çözüm önerileri ortaya konmuştur.

Bölüm 6’da; Tez genelinde sonuç ve değerlendirme yapılmıştır.

2. TURİZM OLGUSUNUN KENT GELİŞİMİNE ETKİLERİ

2.1 Turizm Kavramı

Etimolojik olarak turizm sözcüğü, Latince "bir yerden, bir noktadan hareketle, yola çıkıp tekrar aynı noktaya veya yere dönmeyi" ifade eden "tornus" tan gelmektedir. Ansiklopedik anlamı ile turizm, "bir ülkenin doğal ve tarihi güzelliklerini görmek üzere, zevk için yapılan gezi" dir (Korça, 1989).

Turizm olayının, ekonomik önemi arttıkça bu yöne ağırlık veren tanımlar ortaya çıkmıştır. Turizm, ekonomik olduğu kadar sosyal ve kültürel ögeler taşıyan bir sektördür. Turizmin en önemli ögelerini, turistle turistin seyahat ettiği alandaki insanların ilişkileri, seyahat, turizm alanı, ulaşım ve konaklama oluşturmaktadır. Turizm, ayrıca, turistin turizm olayına katılımı nedeni ve amaçlarına göre de çeşitlenmektedir. Dolayısıyla, bu amaç ve ögelerden birine verilen ağırlık, yapılan tanımlamalarda önemli farklılıklara yol açmıştır (Korça, 1989).

Başka bir tanıma göre turizm; geçici süre kalış ve para taşıyıcısı özelliklerini gözönünde tutarak, sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı hiçbir uğraşıda bulunmamak koşulu ile yabancıların geçici süre konaklamalarından ortaya çıkan olaylar ve ilişkilerin tümüdür. Kapsama alınmamış yolculuk unsurunu da gözönüne alan bir tanıma göre, "Sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı herhangi bir uğraşıda bulunmamak koşulu ile bireyin yolculuk ve/veya konaklamasından doğan olay ve ilişkilerin tümü turizmdir (Korça, 1989)"

Bu tanımlamaların yanısıra, turizm istatistiklerinin ortak ölçütlere göre düzenlenebilmesi için yapılan tanım, 1937 yılında Milletler Cemiyeti, İstatistik Uzmanlar Komisyonu tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre, turizm; "Sadece tüketim yönü olan, para kazancına dayanmayan yolculuk ve konaklamaların bir sonucu" olarak kabul edilmiştir (Korça, 1989).

Turizmle ilgili bir tanım yapılırken,

- Kişilerin sürekli oturdukları yerin dışında olmaları,
- Gezi nedeninin geçici olması,
- Gezi nedeninin, bir yerde çalışmak, iş yapmak amacını gütmemesi,
- Gittikleri yerde kişilerin tüketici durumunda olmaları ve

- Geçici olarak konaklamadan sonra, seyahat edenlerin sürekli konutlarına dönmeleri gibi konular kapsama alınmalıdır (Korça, 1989).

2.2 Turizmin Gelişimini Etkileyen Faktörler

Turizm olgusu, günümüzde çok büyük boyutlara ulaşan kitlesel bir özellik göstermektedir. Bu özelliği, hem dış, hem de iç turizm hareketlerinde görmek olasıdır. 1950 yılında, dünya dış turizm hareketlerine ortalama 25 milyon kişi katılırken, 2000 yılında ortalama 702 milyon kişinin katıldığı bilinmektedir (Korça, 1989).

Çizelge 2.1 Dünya turizmindeki gelişmeler (Özgüç, 1998).

Yıllar	Turist sayısı (milyon)	Turizm geliri (milyar \$)
1950	25.3	2.1
1960	69.3	6.9
1965	112.8	11.6
1970	160.0	17.9
1975	214.4	40.7
1980	288.0	102.4
1985	329.6	115.4
1989	431.3	214.9
1990	458.3	266.2
1991	464.0	273.0
1992	503.0	311.0
1993	518.2	318.0
1994	546.3	346.7
1995	566.4	393.3
1996	591.9	423.0
1997	620.0	500.0
2000	702.0	2.000.0

Turizm hareketlerinin böyle büyük boyutlara ulaşmasında etkili olan birçok faktör vardır. İnsanı turizme iten bu faktörler dört kategoride incelenebilir (Korça, 1989).

A. Aktif boş zaman gereksinmesi;

- İş hayatındaki tatminsizlik,
- Modern çalışma düzeninin kişiler üzerinde etkisi;

a. Fiziksel etkiler,

b. Psikolojik ve sosyal etkiler,

- Modern yaşam biçiminin kişiler üzerine etkisi;

a.Eve kapanıklık,

b.Doğaya dönüş,

- İnsan doğa ilişkisinin sağlanması,
- Doğaya bağlılık.

B.Sosyal-kültürel-toplumsal, ekonomik ve teknolojik düzeydeki gelişmeler;

- Sosyal-kültürel-toplumsal düzeydeki gelişmeler;

a.Nüfus artışı eğilimi,

b.Kentleşme,

c.Eğitim düzeyinin yükselmesi,

d.Büyük tüketim alışkanlığı olan gençlik kitlesinin oluşu,

e.Boş zamanların artışı;

f.Sosyal güvenliğin artması,

g.Kitle turizmine yönelik organizasyonların gelişmesi,

- Ekonomik düzeydeki gelişmeler;

a.Gayri safi milli hasılanın dengeli dağılımı ,

b.Kişi başına düşen gelirin artışı ve buna bağlı olarak yaşam düzeyinin yükselmesi,

c.Turizm sektöründe hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve fiyatların düşmesi,

- Teknolojik düzeydeki gelişmeler;

a.Ulaşım araçlarının gelişmesi;

-Hareket olanaklarının artışı,

-Daha uzak yerlere ulaşma,

- Daha kısa yolculuk süresinin konaklama süresinin uzamasına etkisi,
- Çok sayıda kişinin bir seferde taşınması,
- Toplu taşımanın, taşıma ücretine ucuzlatma etkisi,
- Taşıtların hem yolculuğa hem de konaklamaya olanak vermesi,
- Kişisel ulaşım araçlarının gelişmesi ve yeni motorlu araçların ortaya çıkması,

b.Turizm ve rekreasyon altyapı ve ulaşım ağının gelişmesi,

c.Spor ve boş zaman faaliyetlerine ilişkin malzeme piyasasının gelişmesi,

d.Boş zaman faaliyetleri için reklamcılığın ve malzemelerin sergilenmesinin gelişmesi,

e.Kitle iletişim sistemlerinin gelişimi.

C.İklimsel Faktörler.

D.Rekreasyon ve spor faaliyetlerindeki yeni gelişmeler. (Korça, 1989) Kentlerdeki önemli turizm rekreasyon işlevleri Çizelge 2.2'deki gibidir [1].

Çizelge 2.2 Kentsel çevrede önemli turizm rekreasyon işlevleri [1].

	İşlevler	Kentsel öğeler
1	Rekreasyonel alışveriş	Alışveriş merkezleri,alışveriş bölgeleri,yayalaştırılmış bölgeler
2	Açık hava pazarları	Kentsel temalar,parklar
3	Konaklama	Oteller,moteller,apartmanlar,konferans merkezleri
4	Restoranlar ve kafeler	Restoranlar ve kafeler
5	Gece hayatı	Barlar,gece klüpleri,gazinolar
6	Kültürel etkinlikler	Tiyatrolar,konserler,sinemalar,müzeler,sergiler,festivaller ve olaylar
7	Yeşillik ve su	Parklar,su kıyıları,gölcükler
8	Spor etkinlikleri	
9	Kamusal alan	Açık alan
1	Kültürel miras	Kent morfolojisi,mimari,anıtlar
1	Tema parkları	Hayvanat bahçeleri,eğlence parkları,tarihi tema parkları

2.3 Turizmin Ekonomik Etkileri

Turizmin ekonomik etkileri yöneldiği yörenin aşağıda belirtilen bir takım özelliklerine bağlıdır (Özbey, 1995);

- Turistik çekiciliğe sahip olanakların turistleri çekebilme gücü,

- Ekonomik gelişme düzeyi,
- Ekonomik yapının tarım, sanayi ve hizmetler sektörüne olan bağımlılığı,
- Turistik tüketim harcamaları ile ilgili bilgiler,
- Turistik harcamaların dağılışı ve meydana getirdiği harcama sayısı,
- Turizm mevsiminde, arzın, turizm talebini karşılayabilme olanağı.

Turizmin bulunduğu bölge üzerinde doğuracağı ekonomik etkiler adı geçen özelliklerle yakından ilgilidir. Bu sebeple meydana gelecek ekonomik etkileri şu başlıklar altında sıralamak mümkündür (Özbey, 1995);

- Döviz kazandırma yoluyla ödemeler bilançosu üzerindeki olumlu etkiler,
- Gelir artışı sağlama etkisi,
- İstihdam olanağı sağlayıcı ve mevcut istihdamı artırıcı etkisi
- Genel ekonomik yapıdaki değişme ve gelişme üzerine yaptığı olumlu etkiler,
- Turistik mal ve hizmet üretiminin geliştirilmesi yoluyla bir takım ticari faaliyetlerin uyarılması ve teşvik edilmesi üzerine etkiler,
- Devlet gelirlerinin artması üzerindeki etkiler.

Turizm çok yönlü bir sektördür. Bu çok yönlülük, ekonomiyi oluşturan diğer sektörlerle olan sınırı çizmeyi veya nerede başlayıp nerede bittiğini saptamayı zorlaştırır. Bunun temelindeki neden; turizmin , gelişmişliğin yan ürünü olarak ortaya çıkmasıdır.

2.4 Turizm Sektöründe Arzı Oluşturan Unsurlar

Turizm sektöründe arzı oluşturan unsurları sınıflandırmadaki güçlüğü bağli olarak, turizm arzını 5 temel kategoriye ayırarak ele alabiliriz (Özbey, 1995);

- Doğal Kaynaklar;

Doğal kaynaklar herhangi bir bölgenin ziyaretçilerinin kullanımına hiçbir işleme tabi tutulmadan sunulan, yani doğada hazır olarak bulunan kaynaklardır. Bu kategori içerisinde

yeralan unsurlar arasında iklim, yeryüzü şekilleri, jeolojik yapı, su kaynakları, plajlar, doğal güzellikler, içme suyu kaynakları sayılabilir.

- Altyapı:

Bu kategori insanların günlük hayatları ile ilgili olarak yeraltı ve yerüstündeki tüm tesis ve sistemleri kapsar. Örneğin su dağıtım şebekesi, atık su toplama ve arıtma tesisleri, doğal gaz veya havagazı dağıtım hatları, elektrik ve iletişim sistemleri, karayolları ve otoyollar, park alanları, gece aydınlatma sistemleri, havaalanları, marinalar, limanlar, otobüs ve tren istasyonları ve bunlarla ilgili tesisler gibi.

- Ulaşım ve Ulaşım İlgili Araçlar:

Bu kategori içerisinde gemi, uçak, tren, otobüs filoları, otomobiller, raylı taşıma sistemleri, tramvaylar ve benzeri yolcu taşıma araçları yer alır.

- Üstyapı:

Bu kategoride genellikle yerüstü tesisleri yer almaktadır. Örneğin oteller, moteller, restoranlar, alış-veriş merkezleri, eğlence yerleri, müzeler ve benzeri yerler gibi.

- Beşeri Kaynaklar:

Turizmde başarılı olmayı sağlayan en önemli unsurlardan bir tanesi, turistik bölgeye ait tüm kültürel altyapıdır. Bu konuda verilebilecek örnekler arasında misafirleri karşılama ruhu, halkın ziyaretçilere yaklaşımı, nezaketi, samimiyeti, hizmet etme ve ziyaretçi üzerinde iyi bir izlenim bırakma arzusu gibi hususlar sayılabilir. Ayrıca ziyaretçilerin ilgi alanına giren kültürel kaynaklar ve materyaller arasında güzel sanatlar, mimari, edebiyat, müzik, gösteri sanatları ve alış veriş sayılabilir.

2.5 Kentler ve Turizm Olgusunun Etkileşimi

Turizm çok büyük ekonomik değerlere sahiptir; fakat turizmin pozitif sosyal değerleri, iyi planlanır ve kontrol edilirse, ülkeleri kalkındırmada ekonomik, çevresel ve fiziksel değerler kadar etkili olabilirler. Sosyal değerler önemli kültürel değerlere sahiptir. Örneğin binaların restorasyon çalışmaları, alanları canlandırarak kimlik kavramını artırmak gibi olaylarla turizm geçmişe, mimariye ve sanata olan ilgiyi canlandırmaktadır. Kültür etkeninin turizmdeki rolü, bir ziyaretçinin şehre gelmesinin ana sebeplerinden birisi olmasıdır. Bir kişiye araştırma ve bir

yeri tanımada ve sonrasında belki yatırım yapmasını sağlayacak ilk basamak turizm sektörüdür. Turizm, hayatın estetik kalitelerini artıran bir potansiyele sahiptir, örneğin, heyecanlandırıcı mesire yerlerinin tasarımı, parkların peyzajı ve doğal güzelliğin korunması gibi. Çevredeki arzu edilir yaşam kalitesi, turizm için belirlenmiş detaylı planlamayla ilgili olacak biçimde yaratılabilir. Turizmin gelişeceği hedef alanlardaki sakinlerin yaşam şekillerinin köklü değişikliğe uğraması sosyolojik anlamlar taşımaktadır. Birçok kişi hedef alanlarda turizmin yerli toplum üzerindeki etkilerini bilmeyi istemektedir. Bunun için birtakım soruların cevabı aranmaktadır. Örneğin; yerli halkın değer yargı sistemlerine ve gelişen bölgelerdeki sosyal yapıya turizmin etkileri nasıl olacaktır? Turizm sosyal gerginliğe ya da ekolojik dengesizliğe sebep olmadan bir alanda ne oranda gelişebilir? Turizmi hareketlendirmede en iyi yatırımlar neler olacaktır (Egel, 1995)?

Dünya Turizm Organizasyonu tarafından çalışılan yeni eğilimler ve tahminler göstermektedir ki kentler her türden turist için ihtiyaç duyulan mekan olmaya devam edecektir. Bu mekanlarda turistleri memnun etmede bütün kurum ve kuruluşlar sistematik olarak çalışmak durumundadırlar [2].

Kentlerde turizmin etkin olabilmesi için gerekli unsurlar vardır. Bunlar [2];

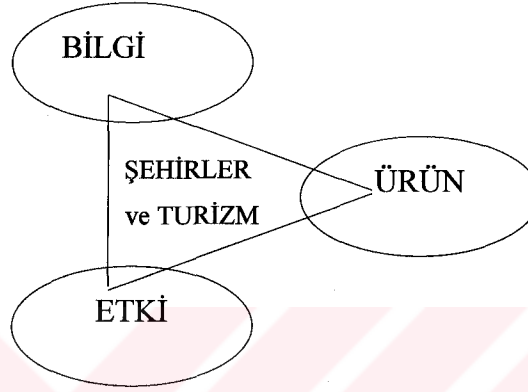
Kentler ilk olarak sırasıyla kültürel, ticaret, eğlence, alışveriş, spor ve diğer cezbedici aktiviteleriyle ilgisini çekeceği turistlerin beklentilerine ve ihtiyaçlarına cevap verebilmelidirler. Ayrıca kentler sürekli olarak yenileşmeleriyle ve değerlerini artırıcı etkinliklerle öncelikle turizm pazarındaki rekabette payını alacak ve sonuç olarakta bu payın önemli oranda faydasını göreceklerdir. İkinci olarak turizm sürekli bir gelişim göstermektedir. Kentler öyle bir yöntemle yönetilmelidir ki yerel nüfusa yararlı olsun ve kentsel çevrenin bozulmasına etkide bulunmasın. Fakat bu birçok yerel yönetim tarafından pek önemsenmemekte turizm sadece ekonomik açıdan bir parasal kaynak olarak görülmektedir.

Kent ve turizm etkileşiminde etkili olan önemli üç unsur vardır (Şekil 2.1), [2];

- **Ürün:** Turist çekmeyi sağlayan önemli değişiklikler önceden tahmin edilmelidir. Temasal parklar, etkinlikler (spor, çeşitli şovlar ve sergi etkinlikleri), müzeler ve oteller. Burada karşılaşılan iki önemli soru “Planlama nasıl olmalı?, Beklenen büyümeye nasıl cevap verilmeli?”
- **Bilgi:** Bir kent kendisini turistlere nasıl daha uygun hale getirebilir? Turistlere uygun bilgi sistemleri nelerdir? Tur operatörleri gelişen turizm talebiyle nasıl ilgilenebilirler? Müşteri

tercihleri ve ihtiyaçları, mevsimsel değişiklikler, yaşı grupları, v.b. gibi bilgiler nasıl toplanmalıdır? Sürdürülebilir gelişmenin devamı nasıl sağlanabilir? gibi soruların irdelenmesi.

- Etki: Ekonominin ve turizmin sürdürülebilir gelişme üzerindeki etkisi gibi gelişim fırsatları, ulaşım, kültürel ve çevresel, sosyal ve ekonomik faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2.1 Kent ve turizm etkileşiminde etkili olan unsurlar, [2].

Kentler, turizmden dolayı gelişme ve büyüme talepleriyle karşılaşmaktadırlar. Kentlerde turizmin gelişimini etkileyecek birtakım faktörler söz konusudur. Bunlar [3];

- Kentlerin gelişiminde ve kentlerdeki yaşam çevresindeki fiziksel mirasın korunması,
- Kentlerdeki uygun olan altyapılara maksimumda ulaşılabilirliğe imkan vermek (bunlar turist bölgeleri, parklar ve diğer yeşil alanlar),
- Yerel toplumun kültürel ve sosyal özelliklerinin desteklenmesi,
- Yerel halkla ziyaretçilerin ilgi alanlarının dengede tutulması,
- Ekonomik yapı,
- Ulaşımdan doğan zararlı ekolojik etkilerin en aza indirilmesi.

Kentsel alanlar büyük turizm hedefleridir ve turizm bu yüzden kentleşmeyi zorlayıcı bir etkidir. Kentsel gelişim dört çeşit güçlü etkiye sahiptir; (a) ekonomik yararlar (yeni iş alanları yaratmak gibi), (b) fiziksel ve çevresel yararlar , (c) sosyal yararlar (kamusal kullanım için daha güvenli alanlar yaratmak gibi), (d) sembolik yararlar (kent görünümüyle alakalı yararlar) [4].

Yukarıda bahsedilen kentsel gelişim faktörlerinden fiziksel ve çevresel yararlara değinmek gerekirse; şehrin fiziksel elemanlarının üç kategoriye ayrıldığından bahsetmek mümkün olacaktır. Bunlar [5];

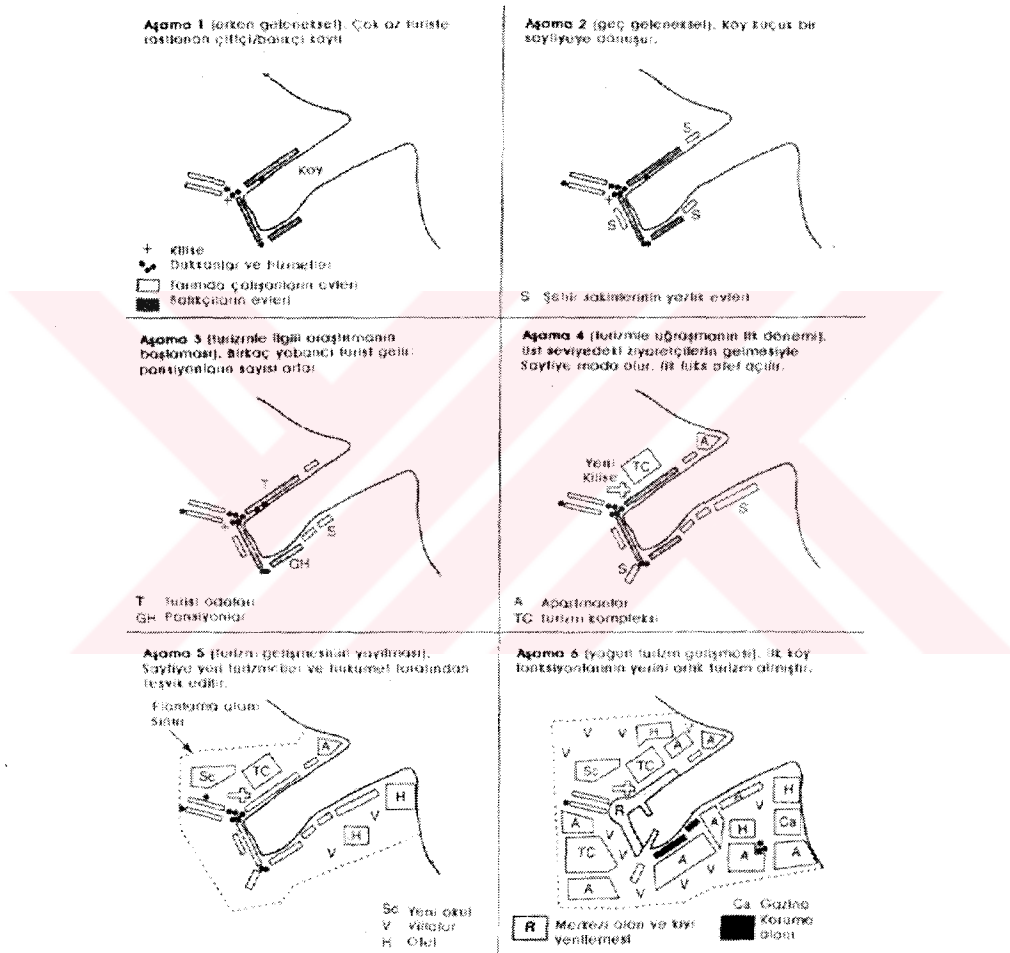
- Şebekeler (Ağlar): Her modern kent insan, eşya, su, enerji ve bilgi akışını taşıyan yol ağı sistemine sahiptir. Bunların içinden ulaşım ağı kentlerde en geniş ve en görünür olan ağıdır.
- Binalar: Binalar kentlerin en görünür elemanlarıdır. Bu belirleyici özellik birçok kente eşsiz bir karakter sağlamaktadır.
- Açık alanlar: Açık alanlara bazen artık bir alan olarak davranılmaktadır. Halbuki açık alanlar kentsel yaşam kalitesine çok katkıda bulunmaktadır. Alışveriş merkezleri, avlular gibi mekanlar her türden kamusal etkinliklerin oluşumunu sağlarlar. Parklar, bahçeler, çimenlikler ve doğal korunan bölgeler gibi mekanlar kentsel koşulların rahatsız edici etkilerinden kurtulmak için gereklidirler ve rekreasyon için mekan sağlamaktadırlar.

2.6 Türkiye'deki Önemli Kıyı Yerleşimlerinde Turizmin Etkileri

Türkiye'de iç ve dış turizmin yöneldiği alan kıyılardır. İlginin yoğun olduğu kıyı yerleşmeleri ülkenin belirli bölgelerinde toplanmıştır. Kıyı yerleşmeleri olan turizm merkezi iki ilimizdeki gecelemler Türkiye'deki kıyı alanlarının turizmdeki önemini vurgulamaktadır. 1996 yılında konaklama tesislerinde Antalya ilinde 2,3 milyon kişi 2,1 milyon, İzmir'de 450 bin kişi 1 milyonun üzerinde geceleme yapmıştır. Kıyıların fiziksel özelliklerindeki farklılıklar kullanımlarını da farklılaştırmaktadır. Örneğin Akdeniz'in batısı ve güney Ege kıyılarında uluslararası turizm büyük bir yoğunlaşma gösterirken, Karadeniz ve Marmara kıyılarında, değişik önem ve yoğunlukta rekreasyon faaliyetleri (ikinci konutlarda tatil gibi) ağır basmaktadır. Türkiye'nin 8,000 km'yi aşan kıyıları boyunca, çok miktarda plaj, koy ve körfez yer almaktadır. Bununla birlikte, uzun bir kumsal halinde uzanan plajların sayısı da oldukça azdır. Kıyıların uzunluğuna rağmen, tüm kıyılar boyunca iklim ve yer şekilleri koşulları her yerde aynı dercede uygunluk göstermediği için, turizmin gelişmesi de farklı ölçeklerde

gerçekleşmiştir. Ege ve Akdeniz bölgelerinde kalan ve 4,000 km'yi geçen kıyı kesimi halen kullanılan ve potansiyel önemi de olan alanlardır (Özgüç, 1998).

Türkiye'deki önemli turizm merkezlerini ele almadan önce, Young'ın kıyı yerleşimlerinde gelişme aşamalarını irdeleyen modelinden bahsetmek mümkündür. Çünkü bu modeldeki aşamalar, turizmin etkisi ile Türkiye'deki birçok kıyı yerleşiminde yaşanmış veya yaşanabilecek gelişmeleri içermektedir. Young'ın modelini oluşturan altı aşama aşağıdaki gibidir (Özgüç, 1998);



Şekil 2.2 Kıyı yerleşimlerinde gelişme aşamalarını gösteren model (Özgüç, 1998).

• Aşama 1:

İlk turistlerin gelmeye başladığı, turist sayısının az olduğu ve turizmin fiziksel değiştirici etkilerinin çok az olduğu bir aşamadır. Ekonomik olarak çok az istihdam yaratılmakta, turistlere gıda, konaklama hizmeti verme zorunluluğu ortaya çıkmakta ve iş hacminde meydana gelen çok az artışın sağladığı kazançtan yerel halk faydalanmaktadır. Yerel halk hem arazileri hem de iş yaşamında kontrolü henüz elinde tutmaktadır. Çoğu yerel yönetim,

gelişmeyi hızlandırmak üzere kolaylıkların sağlanması yönünde tavır alır, merkezi hükümet turizmi önemli bir döviz kaynağı olarak gördüğünden, altyapı yatırımlarını artırır (Özgüç, 1998).

- Aşama 2;

İlk turist akışının sağlandığı bu aşamanın fiziksel etkileri küçük ölçekte ve düşük maliyetli yazlık evlerin inşa edilmesi ve kampinglerin ayrılması şeklindedir. Ekonomik etkiler, arazilerin yavaş yavaş ikinci konut yapımı için satılmaya başlanması ve yerel halka çok az sayıda yeni istihdam olanağı çıkması olurken; toplumsal etkiler ise yerel halkın turizmi kazançlı bir iş olarak algıladığı, fakat gelecekteki maliyetini tahmin edemediği aşamadır (Özgüç, 1998).

- Aşama 3;

Bu aşamada ticari turizmin başlaması ön plandadır. Bu dönemde fiziksel değişimler ilk lüks otellerin açılması, yerel doğanın zarar görmesi ve tarımsal alan kaybının başlamasıdır. Yapılaşma nedeniyle altyapı sorunları ve su sıkıntısı ortaya çıkmaktadır. Ekonomik olarak otellerin karlı işletmeler olduğunun anlaşıldığı, yeni iş olanaklarının yaratıldığı ve yerel iş olanaklarının geliştiği görülür. Toplumsal açıdan ise yerleşim alanının özel yatırımcıların kontrolüne geçtiği ve artık ziyaretçilerle yerel halkın ayrılmaya başladığı ve yerel halkın turizme karşı ilgisinin azaldığı bir döneme girilir (Özgüç, 1998).

- Aşama 4;

Bu aşamada turizmin gelişmesinde hızlanma gözlenmektedir. Mekansal değişimler hızlanmış, arazi kullanışı neredeyse tamamen değişmeye, turizm konaklama kolaylıkları arazi kullanımında geniş yer tutmaya başlamıştır. Yerel altyapıda iyileştirmeye gidildiği için çevre sorunları daha azalmış; yerel halkın yerleşmenin merkezinde yer alan konutları satın alınarak ya turistik kullanıma dönüştürülmüş ya da daha geniş ve büyük yapılar inşa etmek üzere boş bırakılmıştır. Ekonomik yönden, arazi spekülasyonu arazi fiyatlarının çok artmasına neden olmuştur. Yerel halkın sayısı yeterli iş gücünü sağlayamayacak kadar az olduğu için, başka yerlerden yerleşime olan bölge dışı göçler hızlanmıştır. Toplumsal olarak yerel halk değişmeye ve azınlığa düşmeye başlamıştır. Yerel halk evlerini konaklama tesisleri için sattıklarından başka yerlerde yaşamak üzere bölge dışında yaşamaya da başlayabilmektedir. Yerel toplumsal yapı artık kırılmış, bu yüzden de yerel nüfus turistlere göre davranışlarını uyarlamak durumuna gelmiştir (Özgüç, 1998).

- Aşama 5:

Tam gelişmiş kıyı yerleşimini işaret eden aşama 5'te, kıyıdaki turizm gelişmesi artık tamamlanmıştır. Turist sayısı yerleşme için çok yüksektir ve kumsal aşırı derecede kalabalıklaşmış ve kirlenmiştir. Konaklama tesisleri kıyıdan yerleşimin iç kısımlarına doğru da uzanmıştır. Ekonomik bağlamda, ünlü firmalar konaklama ve yiyecek-içecek sektöründe, ticaret sektöründe temsil edilmektedir. Yerel sektörün payı ise azalmıştır. Güç ve kontrol mekanizması büyük firmalardadır. Fakat, turizmin yarattığı çevre bozulmasının artık farkına varan yerel yönetim çevresel nitelikleri iyileştirmek üzere planlama siyasetleri yoluyla müdahaleye başlar. Toplumsal bakımdan da, dışarıdan gelenler artık kendilerini yerleşim alanın yerlisi kabul etmeye ve turistlere karşı tavır almaya başlamışlardır (Özgüç, 1998).

- Aşama 6:

Bu aşamada, kıyı yerleşmesinde altyapının zorlanması çevresel bozulmanın artmasına yol açar ve yeni yatırım ihtiyacı doğar. Oteller daha düşük tatil kolaylıkları yaratmak üzere apartmanlar haline dönüştürülür ya da daha karlı, turistik olmayan kullanışlara geçer. Genel olarak yatırım eksikliği mevcut yapıların bakımının yapılamamasına yol açtığından, turizm endüstrisi darbe yer. İşsizlik başlar; toplumsal sıkıntılar artar; mevcut ekonomik kazançlar sorunlar karşısında silindiği için de yerel yönetim merkezi hükümet nezdinde otorite kaybına uğrar (Özgüç, 1998).

Ülkemizde Young'ın bu modeli doğrultusunda, turizmin etkisiyle yukarıdaki aşamaların bir kısmını yaşamış kıyı yerleşimleri mevcuttur. Bu kıyı yerleşmelerinden bazıları aşağıdaki gibidir;

Ege kıyısında önemli yerleşmelerden birisi Kuşadası'dır. Yakın yıllarda gerek Kuşadası'nda gerekse çevresindeki yerleşmelerde (örneğin Davutlar) hızlanan aşırı yapılaşmanın etkisi, kanalizasyon atıkları yoluyla denizin kirlenmesine yol açarak ve kıyıları betonlaştırarak, olumsuz olmuştur ve şimdi yerel yönetimlerle birlikte turizmciler bir çözüm yolu bulmaya çalışmaktadırlar. Ege kıyısındaki önemli turizm merkezlerinden bir diğeri olan Bodrum bir yükselme döneminden sonra yakın yıllardaki betonlaşmanın etkisi altında kalarak çeşitli sorunlar yaşamaktadır. Bodrum gibi diğer önemli bir turizm merkezi olan Marmaris biraz daha geç başlayan turizmin gelişme süreci nedeniyle, daha değişik bir gelişme çizgisine girmiştir. Ancak burası da turizmin giderek hız kazanmasıyla kalabalıklaşmaya başlamıştır.

Her iki kıyı yerleşimi, Bodrum ve Marmaris, batı ülkelerindeki kıyı yerleşimlerinden bazılarının geçirdikleri deneyimi yaşamışlardır (Özgüç, 1998).

Antalya'yı merkez alan ve Türkiye'nin önemli bölgesel gelişim projelerinden olan Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi'nin uygulanmasıyla birlikte, Akdeniz Bölgesi diğer bölgeleri geçerek konaklama tesisleri bakımından önde gelen bir bölge olmuştur. Antalya'nın dışında Akdeniz kıyısında konumlanan Fethiye, Kaş, Side, Alanya ve Kemer diğer önemli turizm alanlarıdır (Özgüç, 1998).

Bu yerleşmelerden Alanya'da turizmin hızlı ve kontrolsüz gelişimi birtakım sorunlara neden olmuştur. Bu bölgede görülen betonlaşma ve kentin kontrolsüz büyümesi belli başlı sorunlar olarak ortaya çıkmıştır.



3. KENTSEL AÇIK ALANLAR

3.1 Kentsel Açık Alan Tanımı ve Kavramı

Kentsel açık alanlar en genel tanımı ile yapı ve taşıt ulaşım alanları dışında kalan açıklıklar olarak tanımlanabilir. Daha geniş anlamda açık alan, gerek belirli bir arazi kullanım özelliğine sahip (tarım, orman, göl vb.) gerekse belirli işlevlere cevap veren (park, bahçe, meydan vb.) kent içindeki veya dışındaki inşa edilmemiş boş alanlar olarak tanımlanmaktadır. Yine başka bir tanımlamada, açık alan, büyük ölçüde yapılaşmaya gereklilik bulunmayan ve esas bakımdan doğal durumda korunan araziye ilişkin amaçlar için kullanılan alanlar olarak belirlenmektedir (Genli, 1990).

Kentler sadece binalardan ibaret değildir; açık alanlardaki mimari oluşumlar kent ortamının vazgeçilmez bir parçasıdır ve bir kentin tarihi mirasını temsil etmektedir. Her ne kadar geçmişte kentlerde, göz kamaştırıcı meydanlar ve parklar gibi büyük açık alan oluşumlarına fazlasıyla yer verilmiş ve günümüzde buna yönelik farklı yaratıcı fikirler ön plana çıkarılmaya çalışılmış olsa da (bazıları geçmişten, örneğin eski Yunanistan'daki kent meydanları, forumlar, alışveriş merkezleri ve yayalara ait bölgelerden esinlenerek oluşturulmuştur), açık alanların (özellikle küçük çaptaki doğal oluşumların) kentlerdeki yeri, değeri ve önemi genellikle hafife alınmış ve bu alanların topluma kazandırdığı zenginlikler göz ardı edilmiştir * [6].

* (12 Eylül 1986 tarihinde gerçekleştirilen 399. Bakanlar toplantısında Bakanlar Komitesi tarafından kabul edilmiştir) Bakanlar Komitesi, Avrupa Konseyi Anlaşması'nın 15.b maddesi uyarınca; Avrupa Konseyi'nin amacının, ekonomik ve sosyal kalkınmayı artırmak üzere üye ülkeler arasında bir birliktelik sağlamak olduğunu göz önünde bulundurarak; Bu amaca, ancak üye ülkelerin ortak konularla ilgili bilgi ve deneyimlerini birbirleriyle paylaşmaları sayesinde ulaşılabileceğini düşünerek, Avrupa Konseyi'nin, Avrupa çapında yürüttüğü Kent Rönesansı kampanyası ve ardından bu konuyla ilgili politikalara yönelik olarak devreye soktuğu çalışma programı aracılığıyla üye ülkelerin belediye yöneticileri arasında konuyla ilgili somut bir tartışma platformu hazırladığını akılda tutarak; Kent politikalarına yönelik çalışma programında, her şeyden önce kentlerde daha geniş bir insani yaşam alanının oluşturulmasına yönelik stratejilere ve politikalara yer verildiğini belirterek; Kent ortamındaki yaşam kalitesini, kamuya açık alanların ne tür yerler olduğu, kaç kişiye hitap ettiği, hangi amaca hizmet ettiği ve kaç kişi tarafından verimli olarak kullanılabildiği gibi koşulların belirlediğini göz önünde bulundurarak;

Söz konusu öneri paketi ile:

1. Açık alan kavramını tanımlamak, bu alanların kente kazandıracağı değerleri ifade etmek ve bu alanların hatalı değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkabilecek tehdit unsurlarını belirlemek;
2. Açık alanlarla ilgili kaynakların temin edilmesi, bu alanların iyileştirilmesi ve bakıma alınmasına yönelik hazırlanan stratejileri belirtmek;
3. Bu konuda başarıya ulaşmak için özellikle yerel anlamda işbirliği oluşturmanın önemini vurgulamak istemektedir

Aynı zamanda konutların, iş yerlerinin, okulların, alışveriş merkezlerinin yakınında, açık alan olarak adlandırılan mekanlar bulunmaktadır. Bu mekanlar ya son derece küçüktür ya da maksadını aşacak kadar büyüktür ve hiç bir çekiciliği yoktur, tasarımı ya fazla abartılıdır ya da fazla sönüktür, amaca yönelik bir işleve sahip değildir veya amacına hizmet edemeyecek kadar sınırlandırılmıştır. Aslında bu tür alanlar, diğer mimari yapılanmalar söz konusu olduğunda daima ikinci plana atılmaktadır veya planda yer kaldığı müddetçe projelere dahil edilmektedir. Ev, yol, park yeri, topluma hizmet veren tesislerle kıyaslanacak olursa açık alanlara yönelik çalışmalara oldukça az yatırım ve emek sarf edilmektedir. Ne var ki bu alanlar, gerekli şekilde planlandığı ve hayata geçirildiği müddetçe bir kentin temel görüntüsünü oluşturmaktadır [6].

3.2 Kentsel Açık Alanların Kent ve Kentli Açısından Önemi

Açık alanlar, gerek tarihi kentlerde gerekse yeni kurulan yerleşim alanlarında çeşitli kamu veya özel arazileri kapsamaktadır ve zaman şartlarının ve kullanım koşullarının değişimine bağlı olarak çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilebildiği ortamlar sağlamaktadır. Kent meydanları, parklar, yayalara açık veya trafiğe kapalı alanlar, oyun parkları, nehir kıyıları, spor alanları, demiryolunun geçtiği bölgeler, bulvarlar ve sokaklar başta gelmek üzere çeşitli özel ve kamuya ait araziler açık alanlar olarak kabul edilmektedir [6].

Buna ek olarak bilinmeyen veya göz ardı edilen çok miktarda mekan bulunmaktadır; bunlar genellikle arka bahçeler veya sanayi şehirlerinde topluma kazandırılabilen fakat terk edilmiş veya son derece kötü kullanılmış arazilerdir. Zaman içerisinde yavaş yavaş yapılandırılmış ya da bir anda kurulmuş olan kentlerde gerek bilinçli gerekse gelişigüzel oluşturulan açık alanlar veya halkın kullanımına sunulan mekanlar kent içerisinde bütünlük sağlayan önemli unsurlardır. Dolayısıyla her ne kadar projelerde hakkı olan yeri bulamasa da açık alanların değeri tartışılmazdır [6].

Açık alanlar, kentlerin önemli bir parçasını oluşturmaktadır, bir kentin mimari ve estetik yapısının oluşumunda güçlü bir etkiye sahiptir, eğitim konusunda önemli bir rol oynamaktadır, ekolojik anlamda son derece değerlidir, sosyal etkileşime ve toplumsal gelişime katkıda bulunan bir unsurdur, ekonomi hedeflerinin ve faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine imkan tanımaktadır. Açık alanlar sadece kentin önemli bir parçasını oluşturmak ve bir kentin mimari ve estetik yapısının oluşumunda güçlü bir etkiye sahip olmakla kalmayıp aynı zamanda sayısız işlevi yerine getirmekte ve kentlere değer

kazandırmaktadır. Açık alanlar eğitim konusunda önemli bir rol oynamaktadır, açık alanlardan belirli amaçlar doğrultusunda faydalanmak yeni bir kentlilik anlayışını beraberinde getirmiştir; ekolojik anlamda son derece değerlidir, kentleri yeşillik kavramı ile tanıştırmıştır ve aynı zamanda vahşi hayatın ve doğal dengenin korunmasına önemli katkıda bulunmuştur; sosyal etkileşim konusunda son derece değerli bir yere sahiptir, insanların daha huzurlu bir ortamda yaşamasını sağlamış ve bu sayede belli bir toplum anlayışı ve bakış açısı oluşturmuş ve insanlara kendilerini dışa vurabilecekleri ve hoşça vakit geçirebilecekleri ortamlar sağlamıştır; son olarak ekonomik anlamda belli kazançlar sağlamaktadır, açık alanları geliştirmeye yönelik çalışmalar kentlerin maddi anlamda yeniden canlanmasına olanak tanımıştır, yeni istihdam seçenekleri oluşturmanın yanı sıra kentlerin yatırım yapmak için uygun yerler haline gelmesini sağlamıştır. Açık alanlar, özellikle mimari tasarımlarda ve kent planlaması çalışmalarında son derece önemli bir yere sahiptir. Son zamanlarda kamuya açık alanlara olan ilgi tekrar artmıştır. Açık alanlara yönelik iyileştirme çalışmaları yürütülmektedir ve bu çalışmalar sayesinde açık alanların toplum üzerinde ne tür etkilere sahip olduğu daha iyi anlaşılmıştır. İnsanlar kendi çevrelerinin ne derece bakımlı ve kaliteli olduğuna daha çok önem vermeye başlamıştır; ayrıca, insanların boş zamanlarını geçirmek ve spor yapmak üzere açık alanları tercih eder hale gelmesi ve bu doğrultudaki diğer sosyolojik değişimler, açık alanlara yönelik ihtiyacı bir kat daha artırmıştır. Açık alanların kentlere insani bir değer kazandırdığı gün geçtikçe daha çok anlaşılmaktadır. Çeşitli faaliyetler gerçekleştirmek için kullanılabilecek olan alanlar yeniden keşfedilmektedir. Açık alanların, bir kentin kendine has yapısını oluşturduğu artık kabullenilmiş bir gerçektir. Söz konusu açık alanlar insanları bir araya getiren mekanlar haline gelmiştir. Açık alanlar bir kentin kolektif yaşam felsefesini yansıtmaktadır; toplumsal uyuma son derece büyük katkıda bulunmaktadır ve bir kentin, tabiri caiz ise, oturma odasını temsil etmektedir [6].

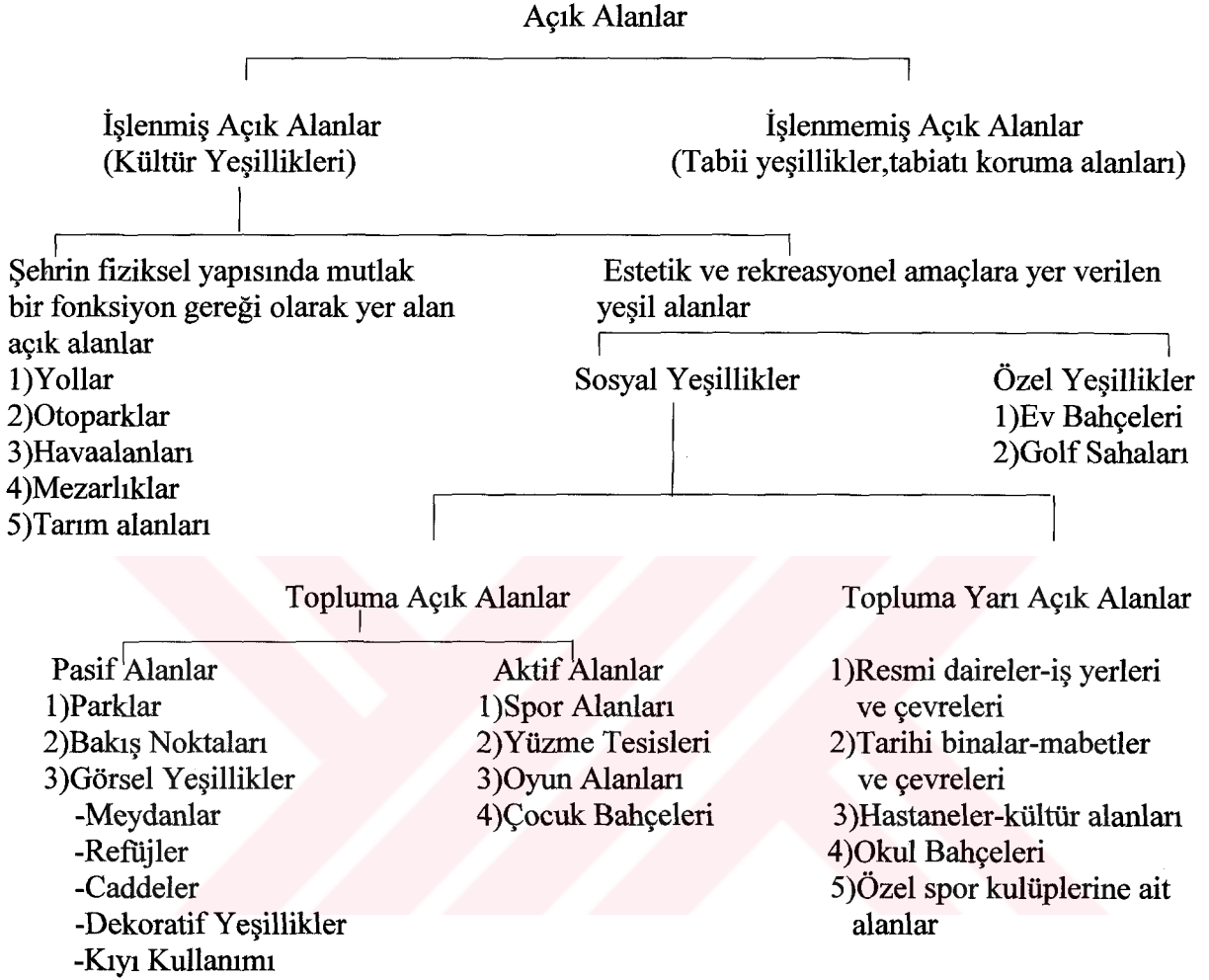
Buna ek olarak, olumsuz ekonomik koşullar, işsizlik ve beraberinde getirdiği yaşam zorlukları nedeniyle kent dışına seyahat etme imkanı bulunmayan insanlar göz önüne alındığında açık alanlara olan ihtiyaç bir kat daha önem kazanmaktadır, dolayısıyla yerel bölgelerde açık alanlara belli yatırımlar yapılmalı ve buna yönelik işgücü sağlanmalıdır. Açık alanlarda vakit geçirmek, kentte yaşayan vatandaşların doğal bir ortam içerisinde daha iyi bir yaşam kalitesine sahip olma isteklerini karşılamaktadır, sosyal uyumu artırmakta ve insanların kendilerini güvende hissetmelerini sağlamaktadır, bu sayede vatandaşların kendi oluşturdukları yaşam alanı içerisinde birbirlerinin haklarını çiğnemediği hayatlarını sürdürmelerine katkıda bulunmaktadır. Tarihi yapıların ve günümüzdeki kent mimarisinin

önemli bir bölümünü oluşturan açık alanlar, yaşama ve çalışma ortamlarına daha fazla bir insani değer kazandırmak açısından son derece önemlidir. Söz konusu alanlar, insanların ve toplumların huzur içerisinde iyi bir şekilde yaşamasında hayati rol oynamaktadır. Kültürel faaliyetler düzenlemek ve insanların hoşça vakit geçirmesini sağlamak için bir çok şeyin yanı sıra aynı zamanda toplulukları belli bir amaç doğrultusunda veya tamamen tesadüfi olarak bir araya getirecek alanlara ihtiyacımız vardır. Bu alanlar amacına doğru bir şekilde hizmet ettiği müddetçe insanlar tarafından benimsenecektir. Tamamen mimari yapılarla çevrili bir ortamda insanların insanca yaşama hakkını göz ardı edenler, insan haklarından da bahsedemezler; açık alanları gerekli şekilde düzenleyerek ve bu alanların kullanılmasını sağlayarak söz konusu hakların korunması mümkündür [6].



3.3 Kentsel Açık Alanı Oluşturan Birimler

Açık alanların sınıflandırılması Şekil 3.1'deki gibidir;



Şekil 3.1 Açık alanların sınıflandırılması, (Kızıltuğ, 1997).

“Turizm İşlevinin Yoğunluk Kazandığı Kentlerde Açık Alan Oluşumu, Kullanımı ve Alanya Örneği” tez konusu başlığı altında tez genelinde, yukarıda belirtilen açık alan sınıflandırmasına dahil olan ve kentsel tasarımda önemli yer tutan meydan mekanı, kentsel yeşil alan ve parklar, cadde mekanı, kıyı kullanımı ve konut yakın çevresi açık alan oluşumları ele alınacaktır.

3.3.1 Meydanlar

- **Meydan Kavramı ve Tarihçesi;**

Meydan kelimesi, latince-Platea-geniş sokak-anlamına gelen kelime ile ilişkilidir. İtalyanca Piazza, Fransızca Place ve İngilizce Place kelimeleri aynı içeriği ifade ederler. İlk örneği, eski Yunan şehirlerinde (Polis) Agora olarak görülmektedir. Agora başlangıçta, tamamen geniş bir yol mekanı biçimindedir ve bireylerin toplandığı alanlardır. M.S. 5. yüzyılda ticaret ve imalat serbestisinden sonra, bu mekanda pazar olma niteliği artmaya başlamıştır. Genellikle dörtgen biçimine ulaşan meydan mekanının bu formu, etrafını çeviren yapı adalarına ve yapılara bağlı olarak oluşmuştur. Bu yapıların başlangıçta, meydan mekanına açık cepheleri yoktur. Daha sonraları Helenistik dönemde açık mekanı çevreleyen yapıların cephesinde, altlarında dolaşılabilen kolanadlı bir dolaşma yeri, çatı yapılmıştır (Stoa). Bu dönemde meydan, belirli bir yapının algılanması ve öneminin kavranabilmesi bakımından içerik kazanmamıştır. Ancak halkın serbest olarak kendi gereksinimine bağlı kullanabileceği bir alan olarak önem taşımaktadır (Giritlioğlu, 1998).

Roma döneminde meydan, "Forum", sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık alan olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayabilecek bir ön alan niteliğini ve işlevini de üstlenmiştir (Giritlioğlu, 1998).

Romalılar döneminde insan, meydan mekanlarında anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan, meydan mekanı ve onu çevreleyen öğelerin mimari ve otorite değerlerinin vurgulanması olmuştur (Giritlioğlu, 1998).

Ortaçağ döneminde kurulan şehirlerde (M.S. 11. ve 12. yüzyılda) bu anlam ve içerik kaybolmuş-daha mütevazı ve düzensiz, kendiliğinden biçimlenen, insanın hakim öğe olabileceği pazar meydanları kilise yakınında oluşmuştur. Böylece meydan hem dünya hem de din işlerinin görüldüğü, gereksinimlerin karşılandığı toplantı alanları özelliğini kazanmıştır (Giritlioğlu, 1998).

Rönesans döneminde meydan mekanında bu işlevler yanı sıra, meydanı çevreleyen yapılar arasında yönetim-otorite ile ilgili yapılar da yer almış, böylece bu mekanlarda, ticaret, dini merasimler ve yönetim ile ilgili işlemlerle ilişkili olarak bireyler bir araya gelmişlerdir. Ortaçağın mütevazı, organik meydan mekanı ve öğelerine karşın, Rönesans meydanlarında geometrik düzen esas olmuş, simetri, belirli bir aksa bağlı geometrik düzen kurguyu

yönlendirmiştir. Meydan mekan ölçülerinde en ve boy arasındaki ideal oran 1/2, 1/1.42, 1/3, 1/1.73 gibi ölçüler aranmıştır. Biçimde görülen bu farklılaşma yanı sıra meydanlar şehrsel yaşam aktivitelerinin meydana geldiği, bireylerin bir araya geldiği, haberleştiği ve sosyal ilişkilerin kurulabilmesinde önemli rol oynayan açık mekanlar olarak yerleşmelerde görev üstlenmişlerdir. Meydan mekanında ölçü ve işlevsel değişim Barok ve Rokoko'da yine sosyal yapı ve yönetim biçiminin vurgulandığı bir boyuta ulaşmıştır. Bireylerin sosyal ilişkiler kurmak amacıyla bir karşılaşma mekanı olma niteliğinde tekrar bir azalma sözkonusudur. 20. yüzyıl içinde şehrsel alanlardaki işlevsel değişimler, meydan mekanlarının da değişik biçim ve işlevlere cevap veren mekanlar olarak düzenlenmesine neden olmuştur. Böylece meydanlar; pazar meydanları, oyun meydanları, dini meydanlar, ticaret meydanları, vb. işlevlerin gerçekleştirildiği açık ortak kullanım alanları olarak çeşitli meydanlar tasarlanmış ve uygulanmıştır (Giritlioğlu, 1998).

- **Meydan Mekanının Çeşitleri;**

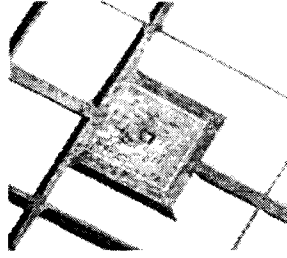
Meydanların çeşitleri hakkında birçok tanımlama yapılmıştır. En etkili iki teori Paul Zucker ve Sitte tarafından belirtilmiştir. Zucker, meydanlar üzerine yaptığı çalışmalarında meydanları; (1) Alanın statik olduğu Place des Vosges gibi “kapalı meydanlar”, (2) Kilise, giriş kapısı ya da çeşme gibi bir nesneye yöneltilmiş (Romadaki Trevi), ya da Venedikteki Piazzetta deniz manzarası gibi alanın dinamik olduğu “egemen (hakim) meydanlar”, (3) Alanların merkezi bir heykel ya da çeşmenin etrafında oluşturulduğu “nükleer (çekirdeksel) meydanlar” , (4) Nancy, Bolognadaki ya da St. Petersburg'daki gibi mekansal birimlerin kombinasyonu olan “bağlantılı meydanlar” ve (5) “Biçimsiz Meydanlar” New York'daki Times Square, Londradaki Trafalgar meydanı ve Paris'deki Place de l'Opera gibi mekansal yanları pozitif olamayacak kadar dağınık yerler, olarak sınıflandırmıştır (Moughtin, 1992).

Sitte için, kapalılık meydan için önceden gerekli olan öge olarak ele alınmış ve biçimsel durumlarda sadece iki tür meydan olduğuna karar verilmiş ve her ikisinin karakteri hakim olan binaların doğası tarafından tespit edilmiştir. Bu meydan tipleri “ Derin Tip ” ve “ Geniş Tip ” olarak sınıflandırılmıştır (Moughtin, 1992).

Kapalı Meydan;

Meydan içerisinde çevrili olmanın anahtarı, meydanın köşelerinin tasarım olarak dikkate alınmasıdır. Meydanın açık köşesi fazla ise daha az kapalılık söz konusudur. Meydanın

gelişmiş ve köşelerinin tamamlanmış olması, çevrili olmanın etkisini arttırmaktadır (Moughtin, 1992).



Şekil 3.2 Kapalı meydan, (Moughtin, 1992).

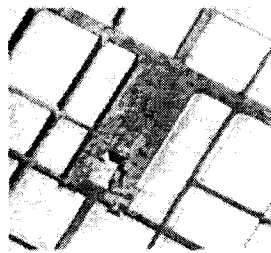
Bir odanın üst yüzeyi genellikle düz bir tavan ile örtülmüştür, bu oda için bir kapaktır. Gök kubbe çarşı için bir tavadır. Zucker kapalı meydan üzerindeki gökyüzü yüksekliğini, meydanadaki en yüksek binanın yüksekliğinin 3 veya 4 katı daha yüksek olarak hayal etmiştir. Bu meydanın kapağı veya kubbesi niteliğindedir. Kapalı meydana kuvvetli bir şekilde tanımlanan saçak hattı, yerin dikey elemanlarına yapılan bir rötuş veya kenar özelliğini taşımaktadır. Bu özellik, oda içerisinde geniş silme veya friz olarak aynı amaca hizmet etmektedir. Essex Milli Komitesi tarafından hazırlanan tasarım kılavuzu; eğer uyumlu bir kentsel mekan tasarlanacak ise, binaların yükseklikleri ile alanın genişliğinin arasındaki ilişkinin önemli olduğunu vurgulamaktadır. Eğer genişlik çok yüksek ise bir baskı hissi, eğer çok alçak ise, bir açıklık ve savunmasız olma hissi verebilir. Tasarım kılavuzu yüksekliğin genişliğe olan uyumluluk oranını 1:4 olarak tavsiye etmektedir. Tipik bir Roma Meydanı mimarisinde oran bina yüksekliğinin 1.3/4 ve 2.1/2 katı arasındadır. Hegemann ve Peets, Spreiregen ile birlikte birbirlerinden bağımsız olarak; insanların hareketli olduğundan ve gözün yatay olarak hareket edebildiğinden ve bir alandaki önemli boyutun yükseklik olmasından dolayı bir binanın detaylarının en iyi şekilde görülebilecek mesafenin binanın en geniş boyutlarına eşit olduğu sonucuna varmışlardır. Bir meydanın asgari genişliği, bu yüzden 45 derecelik bir açı ile, saçaklardan tespit edilmiştir. Ama toplam bir kompozisyon olan bina, neredeyse yüksekliğinin iki katı mesafeden veya 27 derecelik bir açıdan bir bütün olarak en iyi şekilde görülmüştür. Bir binayı daha fazla görmek, yüksekliğinin üç katı fazla bir görüş mesafesi veya 18 derecelik bir açı gerektirir. Obje 18 derecenin altındaki başlangıçta görüş alanı içerisindeki hakimiyetini kaybetmektedir. Sitte 'nin halk meydanları üzerindeki geniş araştırmasında, "binaların yüksekliği, ana hatlarıyla meydanadaki minimum boyutu oluşturmakta; bu yüksekliği iki kat arttırmak tam olarak maximum bir etki yaratmaktadır." demiştir. Essex Tasarım Kılavuzunda tavsiye edilen 1:4 oranına göre; üç katlı binalarla çevrili

meydan bir uçtan diğer uca 36–45 metre civarında ve dört katlı binalarla çevrili meydan 48–54 metre civarında olabilmektedir. Meydanın merkez noktasından meydanın her noktasının değerlendirilmesinde, meydan orantısının eninden boyuna 6:1 oranında olması gerekmektedir. Bu ölçü esasını kullanarak üç katlı binalarla çevrili meydan 73–91 metre ve dört katlı binalarla çevrili meydan 97–109 metre olmaktadır (Moughtin, 1992).

Bir alanın kapalılık özelliği, üzeri örtülü yürüyüş yollarının bulunduğu bireysel binaların zemin katlarına bağlantılı devamlı bir özellik olarak, ya üzeri örtülü sıra sütunlar veya üzeri örtülü sıra kemer, üzeri kapalı çarşı olarak daha ileri desteklenebilir. Bu Vitruvius tarafından ifade edilen mimari bir özelliktir. Yunanlılar meydanlarını çok mesafeli üstü örtülü çift sıra sütunlar tarafından çevrelemişler, onları birbirlerine daha yakın kolonlar, taş ve mermerden yapılmış sütun pervazları ile süslemişler ve üst kat üzerinde yaya yolları inşa etmişlerdi. Salamanca ve diğer İspanyol şehir meydanları, birleştirici bir eleman olarak üzerleri örtülü yaya yolları kullanmaktadırlar. Sıcak iklimlerde olduğu gibi üzeri örtülü sıra sütunlar ve üzeri örtülü sıra kemerler, üzeri kapalı çarşılar kullanmanın iyi bir fonksiyonel nedeni vardır, sıcak iklimlerde güneşten koruması ve yağış alan iklimlerde yağmurdan korumasıdır (Moughtin, 1992).

Hakim Meydan:

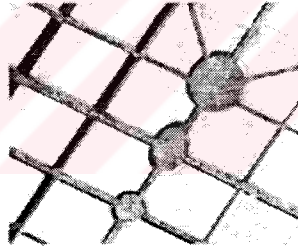
Zucker ‘ e göre Hakim Meydan bireysel bir yapı veya açık alana doğrultulmuş bir grup binalar ve açık alanı çevreleyen diğer bütün yapılar tarafından tanımlanmaktadır. Sitte, hakim meydan kategorisine giren “Derin “ ve “ Geniş “ meydanlar olmak üzere sadece iki tip halk meydanı olduğunu belirtmiştir. Sitte, derin tipin örneği olarak Floransa ‘ daki Santa Croce ‘ nin önündeki meydanı vermektedir. Geniş meydan örneği olarak Modena ‘ daki Piazza Reale ‘ yi göstermektedir (Moughtin, 1992).



Şekil 3.3 Hakim meydan, (Moughtin, 1992).

Bağlantılı Meydanlar:

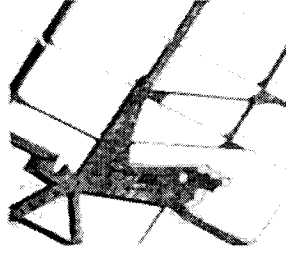
Gözleyen kimse yaya olarak veya bir başka anlamda bir ulaşım aracı, bir araba ile hareket ederken kenti görür ve bilgi sahibi olur. Gözleyen kimsenin bilgi edinmesindeki kalite onun hareket etme şekli ile bağlantılıdır. Bir araba içerisinde daha hızlı hareket ederek seyahat eden sadece binaların genel kütlelerini ve görüş sınırını aşan belli başlı mimari özellikleri gibi daha az detayı görür. Ağır ve düzenli olarak yapılan yaya yürüyüşlerinde, hem etraftaki binaların hem de bir baştan diğer tarafa geçilen alanların daha fazla detayını görmek ve algılamak mümkündür. Yaya yürüyenlere sunulan manzara bir sinema filmindeki gibi devamlı değildir, ama süratli hareket eden filmin bir parçası veya güzergah üzerinde hatırlanabilir enstantane fotoğraf görüntüleri gibidir. Bir halk meydanı biçimlerin bir karmaşası olabilir ki böylece iki veya daha fazla üst üste gelmiş veya tamamen birbiri içerisine girmiş mekanlar içerebilir. Bir seri meydan fiziksel olarak sokaklarla veya binaları birbirlerine bağlayan geçitlerle bağlantılı olabilir. Bir veya iki belli başlı bina, bina duvarlarını tanımlama için kullanılan bir seri meydan ile çevrilmiş olabilir (Moughtin, 1992).



Şekil 3.4 Bağlantılı meydanlar, (Moughtin, 1992).

Nükleer (Çekirdeksel) Meydanlar:

Zucker'e göre çekirdeksel meydan; mekansal biçimi, devamlı bina sırasının çerçevesi olmadan veya bir cephe yapısı hakimiyeti olmadan bir varoluş ile kesin bir düzendir. Bir çekirdek, güçlü dikey bir vurgu, bir anıt, bir çeşme, bir dikilitaş olduğu müddetçe, bir bütünü birlikte muhafaza eden gerilim ile etraftaki alanları doldurmak yeterli derecede güçlüdür, bir meydan izlenimi hissedilir. Bu tanım içerisinde, Zucker Venedik'te bulunan Piazza di Ss Giovanni e Paolo 'yu örnek göstermektedir (Moughtin, 1992).



Şekil 3.5 Nükleer meydanlar, (Moughtin, 1992)

Bıçimsiz Meydanlar:

New York'un Time Meydanı gibi işlek trafik kavşakları sadece isimleri ile anılan meydanlardır ve esas fonksiyonları kent trafiğinin etkili hareketleri akılda tutularak tasarlanmalarıdır. New York'un Washington Meydanı gibi geniş bir meydan her taraftan binalarla çevrelenmiştir, lakin çevreleme için çok geniş, hepsi aynı cinsten olmayan bu yapılar kapalılık özelliğini sağlamada eksik kalırlar. Orantısı öylesine genişlemiştir ki, kent meydanından başka bir şey olmuştur. (Moughtin, 1992)

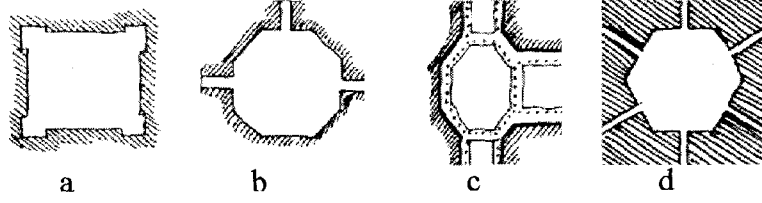


Şekil 3.6 Bıçimsiz meydanlar, (Moughtin, 1992).

• Meydan Mekanının Geometrik Analizi;

Dikdörtgen alan varyasyonları (Kostof, 1999);

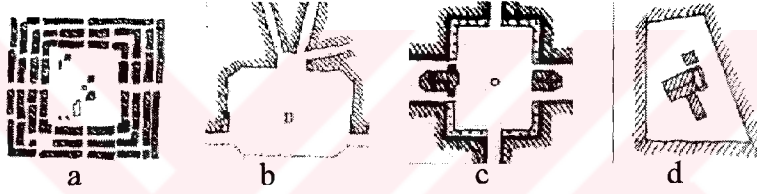
- (a) değiştirilmiş köşelerle hayali bir alan;
- (b) Turin, Piazza di S. Lorenzo Nuovo (F. Navona, 1775) ;
- (c) Stuttgart, Rotebühlplatz (Rob Krier scheme, 1973);
- (d) Palmanova (Giulio Savorgnan, 1593).



Şekil 3.7 Dikdörtgen alan çeşitleri, (Kostof, 1999).

Alanlar için ortogonal (dikey) planlar (Kostof, 1999);

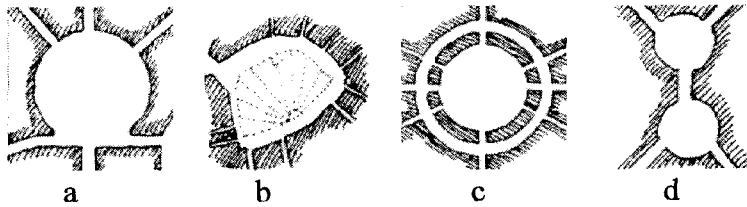
- (a) Freudenstadt (1599);
- (b) Bordeaux, Place Royale de la Bourse (Jacques Gabriel, 1730'da tasarlanmış);
- (c) Le Corbusier's "redents" 1922 ;
- (d) Merkezi binalarla bir varyant: Leptis Magna, Roma dönemi.



Şekil 3.8 Dikey planlı meydanlar, (Kostof, 1999).

Meydanlar ve varyasyonları (Kostof, 1999);

- (a) Paris, Place des Victoires (J. H. Mansart, 1705);
- (b) Siena, Campo;
- (c) Binalarla çevrelenmiş bir varyant: Paris, Place de Louis, XV (Proje: M. Polard, 1750);
- (d) Meydanların kombinasyonu (Hayali plan: Rob Krier).

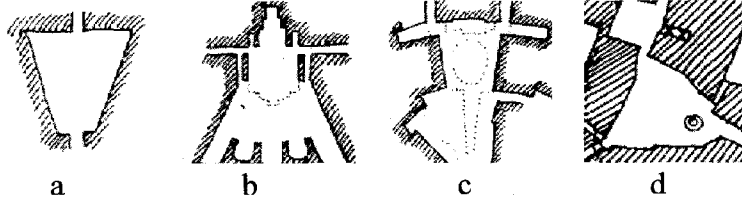


Şekil 3.9 Çeşitli meydan tipleri, (Kostof, 1999).

Üçgen alanlar ve türevleri (Kostof, 1999).

- (a) Paris, Place Dauphine(1608);

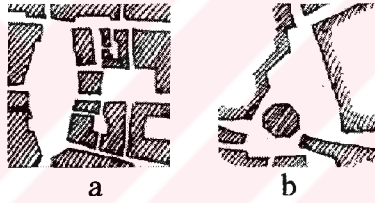
- (b) Versailles, Place d'Armes (J.H. Mansart ve Le Vau, 17. yy. sonları);
- (c) Roma, Camplidoglio (Michelangelo, 1537);
- (e) S.Gimignano, Piazza del Duomo Plaza della Cisterna.



Şekil 3.10 Üçgen meydanlar, (Kostof, 1999).

Açılı, bölünmüş, eklentili alanlar (Kostof, 1999).

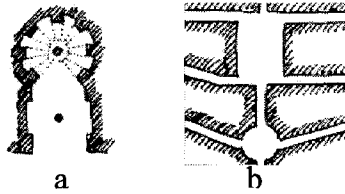
- (a) Verona, Piazza delle Erbe ve Piazza dei Signori;
- (b) Volterra, Piazza del Battistero.



Şekil 3.11 Açılı ve eklentili meydanlar, (Kostof, 1999).

Geometrik olarak karmaşık sistemler (Kostof, 1999);

- (a) Ludwigsburg, on the ramparts (D. Frisoni, 18. yy. başları.);
- (b) Karlsruhe, Maekplatz ve Rondellplatz (Weinbrenner, 1779).



Şekil 3.12 Karmaşık sistemli meydanlar, (Kostof, 1999).

Halka açık alanların tipolojisinden örnekler aşağıdaki gibidir (Kostof, 1999);

- Üçgen,

- (a) Bir kavşakta

(b) Paris, Place Dauphine

(c) Roma, Piazza di Spagna

- Trapezoid,

(d) Pienza (Bernardo Rossellino, 1459)

- Dikdörtgen

(e) Paris, Place Royale des Vosges (1605-12)

(f) Bir avludan görünüm

(g) Dominat anıtlı bir dikdörtgen alan

- L biçimli alan,

(h) İki tarafı alana doğru çıkıntılı ve aynı anda görülebilen bina; bunun da ötesinde, dikkatler sondaki bir cepheye yönlendirilmiş.

- Daire ve elips,

(i) Paris, Place de l'Etoile (ca.1860)

(j) Bath, Circus (John Wood the Elder, 1754)

(k) Dört kavisle çevrili olan bir İngiliz meydanı (Londradaki Oxford meydanının benzeri)

(l) Milan, Foro Bonaparte (Proje: G.A.Antolini, 1801-6)

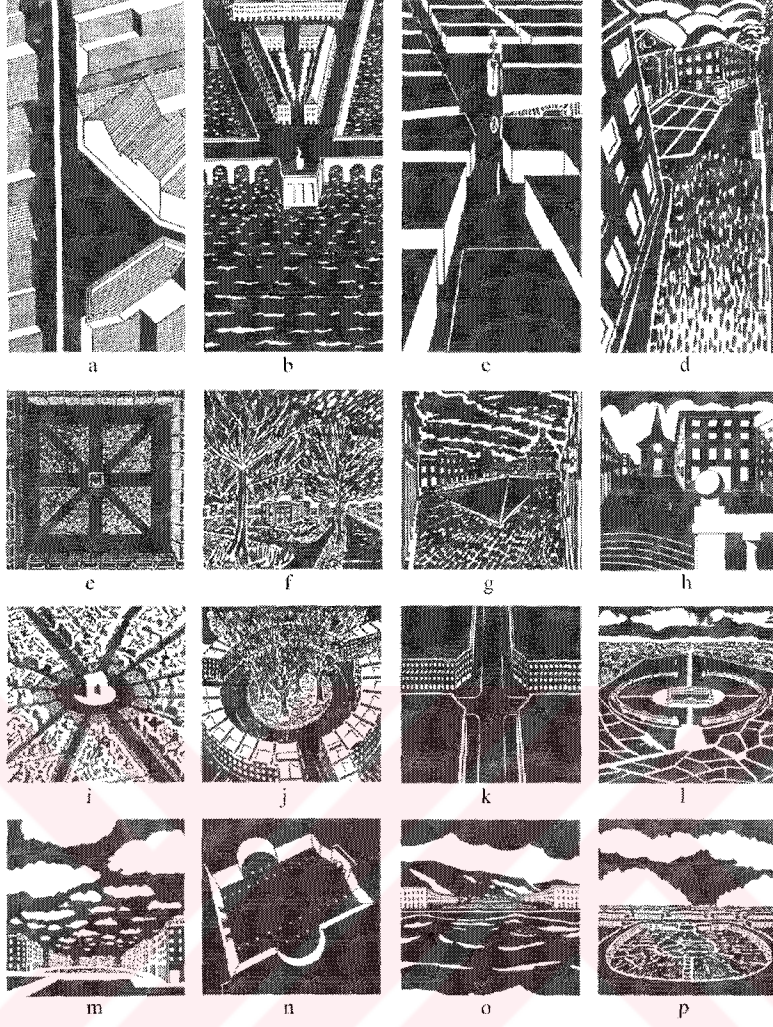
- Yarım daire,

(m) Açık: Paris, Place de l'Odeon (Peyre ve de Wailly, 1779-82)

(n) Kapalı: Roma, içinde imparator forumlarının dizildiği Trajan çarşıları

(o) Brighton, Kemp Town (1823)

(p) Berlin, Hufeisensiedlung, Siedlung Britz (Bruno Taut, 1925-27)



Şekil 3.13 Açık alan tipolojileri, (Kostof, 1999).

3.3.2 Kentsel Yeşil Alanlar ve Parklar

Parklar ve yeşil alanların tasarlanmasındaki stratejik planlamalar; konut alanları, toplum gelişimi ve güvenliği, ekonomik yenilenme stratejileriyle birlikte düşünülmelidir. İyi kalitedeki parklar, oyun sahaları ve yeşil alanlar kentlerin refahı ve geleceği için önem taşımaktadırlar. Yerel topluluklar ile çalışılarak bu alanlara yüksek kalitede tasarım ve devamlılık sağlanabilmektedir; bu alanlar kasaba ve kentlerde yaşayan insanların yaşam kalitelerini artırıcı, özellikle yüksek yoğunluktaki kentsel alanlarda çevresel değişikliği sağlayıcı ve eskiden değeri olmayan alanların düzenlenmesi gibi birtakım özellikler içermektedirler. Kaliteli yeşil alan tasarımında bölgenin geçmişi önem taşımaktadır. Jeoloji, tarih, ekoloji, sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik kavramlar bu kapsam dahilindedir [7].

Kent yaşamındaki kaliteyi arttırmak için [8];

1. Her yaştan insan için rekreasyon, dinlenme ve eğlence için fırsat yaratmak ve bu tür aktiviteleri desteklemek,
2. Kente renk ve hayat veren farklı, ilgi çekici ve teşvik edici yeşil alan ağı oluşturmak önem taşımaktadır.

- **Yeşil Alan Tanımı;**

Yerleşim alanlarının barınma, çalışma, hizmetler ve ulaşım dışında kalan bölümleri yeşil alanlar ya da serbest zamanları değerlendirme alanları olarak tanımlanmaktadır. Yapılar arasında kalan ulaşım güzergahları üzerinde yer alan en küçük eleman olan ağaçtan ormana kadar yeşil örtü ile ilgili her doğa elemanı bu tanım içine girmektedir (Yenen vd., 1992).

- **Yeşil Alanların İşlevleri;**

Yeşil alanların kent mekanına biyolojik, iklimsel, fiziksel, sosyal, psikolojik ve estetik yönden olumlu etkileri aşağıdaki gibidir (Yenen vd., 1992);

1. **Biyolojik etki;**

Günümüzde yoğun biçimde gelişen yerleşme birimleri doğal dengeyi hızlı bir biçimde bozmaktadır. Kent insanının doğa ile olan bereberliğini sürdürebilmesi ancak yeşil alanlar yoluyla olabilecektir.

2. İklimsel etki;

Kent merkezlerinde yollar, otoparklar ve bina yüzeyleri geniş bir yapay yüzey oluşturmakla kentin bu bölümünde iklimini değiştirmekte ve çevrelerine göre hava sıcaklığında 5-10°C gibi oldukça önemli farklara neden olmaktadır. Buna karşılık yeşil alanların mikroklima yaratmakla iklimi düzenleyici ve dengeleyici bir etkileri vardır.

3. Fiziksel etki;

Yeşil alanlar kentin değişik kısımları arasındaki bağlantıyı sağlama, bunları birbirinden ayırma ya da bu kısımlar arasında bir tampon oluşturma gibi görevler de üstlenirler.

4. Psikolojik etki;

Kentlerde nüfus yoğunluğu arttıkça kişiler üzerindeki baskılar da yoğunlaşmaktadır. Kent merkezindeki insan ölçeğinin çok üstündeki mekan ve yapılar kent insanını olumsuz yönde etkilemektedir. Yeşil alanlar insan ile onu kuşatan yapılar arasında bir geçiş ögesi gibi görev yapar, onların olumsuz etkisini azaltırlar. Yine yeşil alanlar uygun biçimde düzenlendikleri zaman gürültüyü azaltma özelliğine de sahiptirler.

5. Sosyal etki;

Rekreasyonla ilgili gereksinimi karşılamada en etkili kent bölümü yeşil alanlardır. Bu tür alanlar diğer işlevlere yanıt verme yanında kentlileri bir araya getirerek sosyal ilişkileri geliştirme açısından da onlara yardımcı olmaktadır.

• Yeşil Alanların Sınıflandırılması;

Yeşil alanlar:

- Kentsel yeşil alanlar
- Kırsal yeşil alanlar

olmak üzere ikiye ayrılırlar (Yenen vd., 1992).

1.Kentsel Yeşil Alanlar (Yenen vd., 1992);

- Konut yeşil alanı,
- Komşuluk yeşil alanı,

- Toplu konut yeşil alanları (bahçeler, çocuk bahçeleri),
- Mahalle ve semt biriminde yeşil alanlar,
- Meydanlar,
- Mahalle, semt parkları,
- Spor alanları,
- Okul bahçeleri,
- Kent biriminde yeşil alanlar,
- Kent parkları,
- Hayvanat bahçeleri,
- Botanik bahçeleri,
- Bahçe sergileri, fuar, kültür parkı vb.,
- Mezarlıklar,
- Korular,
- Meydan, yol, yaya yolu vb.,

2. Kırsal Yeşil Alanlar (Yenen vd., 1992):

- Bölge parkları,
- Milli parklar,
- Manzara yolları,
- Manzara koridorları,
- Rekreatif amaçlı tarım alanları,
- Plajlar,
- Tatil köyleri, vb.,

- **Kentsel Yeşil Alanların Nitelikleri;**

Kentsel açık alan: Özel ve kamusal, resmi ve gayriresmi alanların kentsel sınırlar içerisindeki karışımıdır. Bu alanlar caddeleri, bulvarları, alışveriş merkezlerini, yayalaştırılmış alanları, bisiklet yollarını, meydanları, parkları ve yeşil alanları içermektedir [7].

Kentsel yeşil alanlar: Kentsel yeşil alanlar açık alanlar içinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu alanlar [7],

1. Kamusal parklar ve bahçeler,
2. Oyun sahaları, çocuk oyun alanları ve oyun merkezleri,
3. Doğal yeşil alanlar: Kentsel vahşi yaşam alanları, ekolojik ve ormanlık alanlar,
4. İlgi çekici yeşil alanlar: Konut meydanları ve binalarla çevrili kamusal alanlar,
5. Fonksiyonel yeşil alanlar: Mezarlıklar, sebze bahçeleri, bahçeler, spor sahaları, okul bahçeleri ve çiftlikler,
6. Yeşil koridorlar: Nehir kıyısı, kanallar ve su kıyıları,
7. Boş ve terkedilmiş arazilerin yeşil alan olarak kullanımı,
8. Topluma yarar sağlayan özel yeşil alanlar.

- **Kentsel yeşil alan sınıflandırması;**

Bu sınıflandırma aşağıdaki birimlerden oluşmaktadır (Yenen vd., 1992);

1. **Konut Biriminde Yeşil Alanlar;**

Parsel içindeki yapı dışında kalan açık alanları içerir.

2. **Konut Grubunda Yeşil Alanlar;**

5-10 konutun ve 30-50 kişilik nüfus topluluğunun tek tek ya da ortak olarak kullandıkları yeşil alanlardır. Bu alanlarda özellikle 0-3 yaş grubundaki çocuklar için bir çocuk oyun alanı düzenlenmesi uygun olur. Çocuk oyun alanı 50 m² den az olmamalıdır.

3. Küçük Komşuluk Birimdeki Yeşil Alanlar;

60-120 konutu, yani 10 konut grubunu ve 300-600 kişiyi kapsayan bu kent birimi için genel yeşil alanların dışında en az 300m² lik bir çocuk bahçesi önerilmektedir.

4. Komşuluk Biriminde Yeşil Alanlar;

300-400 konutu, 5 küçük komşuluk ünitesini ve 1,500-2,000 nüfusu barındıracağı öngörülen bu kent biriminde konut ve konut grubu yeşil alanlarının dışında bir dinlenme alanı ve çocuk bahçesi düzenlenmelidir. Ölçü olarak dinlenme alanı için en az 250-300 m², çocuk bahçesi için ise 500 m² alan önerilmektedir.

5. İlkokul Yerleşme Biriminde Yeşil Alanlar;

2-3 komşuluk grubundan oluşmuş bu mahalle birimi 700-1,000 konutu ve 3,500-5,000 nüfusu içermektedir. Bu alanda yaklaşık 4,000 m²'lik bir okul bahçesi, bununla bütünleştirilmiş bir çocuk bahçesi ve en az 1,000 m²'lik bir mahalle parkı öngörülmektedir.

6. Semt Yerleşme Biriminde Yeşil Alanlar;

Bu birim 2-3 ilkokul yerleşme biriminden, 2,000-3,000 konuttan ve 10,000-15,000 nüfustan oluşmaktadır. Burada daha önce söz edilenlere ek olarak spor alanları ve mezarlıklar da hesaba katılmalıdır. Spor alanı olarak 1-2 hk., mezarlık için ise nüfus başına 3 m²'lik bir alan önerilmektedir.

7. Kent Biriminde Yeşil Alanlar;

2-4 semt, 4,000-9,000 konut ve 20,000-50,000 nüfus barındıran bu birim 30-40 hk.'lık bir alana gereksinme gösterir. Burada daha öncekilere ek olarak bir kent parkı, hayvanat bahçesi, botanik bahçesi, bahçe sergisi, lunapark, stadyum, kapalı spor salonu ve antreman salonu bulunmalıdır.

▪ **Yeşil Alan Birimi Parkların Tanımı;**

Park için “kentsel, bölgesel ve ulusal ölçekte norm, biçim, rekreatif potansiyel ve tasarım ilkeleri yönünden çok çeşitlilik gösteren bir yeşil alan birimi” şeklinde bir tanım yapılmaktadır (Yenen vd., 1992).

• **Parkların Kullanım Özellikleri ve Faydaları;**

A.Turizm için katalizör özellik göstermektedir [8];

- Parklar turistlerin ilgisini çekmede önemli rol oynamaktadırlar. Rekreasyon aktiviteleri binlerce ziyaretçinin ilgisini çekmede önemli bir etkidir.
- En geniş seyahat pazarlarından birisi “akrabaların ve arkadaşların” ziyaret edildiği pazardır. Ziyaretçiler ziyaret ettikleri ülkelerde, özellikle parklarda, tarihi mekanlarda ve eğlence mekanlarında zamanlarını geçirmektedirler.
- Rekreasyon ve turizm güçlerini birleştirip birbirini destekleyen ortak bir konuma geçerse ekonomik yönden bir girdi elde edilebilir.
- Parklar, çeşitli aktiviteler ve programlar, turizm endüstrisindeki çeşitli içerikler (merkezler, müzeler, sanat galerileri, tarihi mekanlar, koruma altındaki mekanlar ve su kıyısı gibi) turistlerin ilgisini çekmektedirler.

B.İşyeri yerleşiminde ve yayılımında motivasyonu sağlamaktadırlar [8];

- Ticari mekanların oluşumunda veya değişiminde rekreasyon alanları, parklar ve açık mekanlar, şirketler için yer seçiminde öncelik taşımaktadırlar.
- Rekreasyon ve kültürel etkinlikler ve açık alanlar, yeşil mekanlar, nehirler yaşam kalitesini arttırmada önemli rol oynamaktadırlar.

• **Park Tasarımındaki Önemli Faktörler;**

- Kullanım ve aktiviteler: Park, çeşitli yaşta kullanıcıların, günün ve yılın farklı zamanlarında parkı kullanımını sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Ulaşılabilirlik: Park görünür olmalı ve kullanıcıları parka kolay ulaşabilmelidir. Yayalar, bisikletle ve arabasıyla gezenler parkı kolayca bulabilmeli ve kolayca içeri girebilmelidir.

- Konfor ve görünüm: Park konforlu ve iyi görünümüne sahip olmalıdır. Bunun yanısıra çeşitli çekicilikte oturma alanları, bilgilendirme panoları, yemek birimleri, vb. özellikleri barındırmalıdır. Bu özellikler parkı sadece çekici kılmanın dışında her yaştan insanın ilgisini çekecek bir faktördür.
- Sosyallik: Park, insanların manzara izleyebileceği, arkadaşlarıyla buluşmayı ve yeni arkadaşlıklar kurmayı sağlayacak sosyal bir mekan olma özelliğini sağlamalıdır.
- Altyapı: Parklar ve yeşil alanlar iyi altyapıya ihtiyaç duymaktadırlar. Bunlar, tuvaletler, yürüyüş yolları, ışıklandırma ve oturma grupları olarak ele alınabilir [9].
- **Park Alanlarının Sınıflandırılması;**

1.Mahalle parkları;

Genelde mahalle birimine hizmet eden parklardır. Çocuklar için oyun, ev kadınları ve yaşlı kimseler için ise dinlenme, seyir ve sohbet olanağı sağlayan yeşil alanlardır. Genellikle dış ülkelerde kişi başına 4-5 m² hesap edilirken bizde bu tür parklar için kişi başına 1 m² önerilmektedir (Yenen vd., 1992).

2.Semt parkları;

Yerel ihtiyaçlara cevap veren parklar ve açık alanlardır. Semt parkları, genelde barınma, çalışma, dinlenme, ulaşım olarak özetlenen kentsel işlevler içinde; dinlenme-eğlenme kapsamı içinde, kentsel arazi kullanım kararlarıyla belirlenen bir kentsel işlev alanı; kentsel yerleşme sistemi içinde, semt ölçeğinde planlanarak düzenlenen bir açık alan türüdür. Kentsel yerleşme alanında, semt ölçeğinde hizmet sağlayacak olan park, genelde yer aldığı konut veya çalışma bölgesinde, her yaş kesiminin ve toplumun sosyo-ekonomik gruplarının kullanıcı isteklerini yanıtlamalıdır. Amaç, semt toplumunun açık alan gereksiniminin karşılanmasına yardımcı olmaktır (Yenen vd., 1992).

Semt ölçeğindeki bu parklar her yaş grubuna hizmet verecek rekreasyon alanlarıdır. 1-6 ve 7-14 yaş çocukları için oyun alanları, 15 yaş ve üzeri için spor alanları (basketbol, voleybol, tenis, yüzme, vb.) ergin ve yaşlılar için ise gezinti, dinlenme, seyir, güneşlenme, kitap okuma, masa ve yer satrancı gibi etken ve edilgen rekreasyon olanakları içerirler. Semt parkları için ülkemizde kişi başına 1,5 m² gibi bir alan önerilmektedir (Yenen vd., 1992).

3. Kent parkları;

Kent içinde insanların soluklanmasını, iyi vakit geçirmesini sağlayan yeşil alanlardır. Kent ölçeğindeki bu parklar her yaş grubu için her türlü rekreasyon olanağı sağlayacak biçimde planlanmalıdır. Dış ülkelerde bu tür parklar için kişi başına 10-40 m² gibi bir ölçü önerilirken bizde kişi başına kabul edilen ölçü 3 m² ile sınırlıdır. Kent parkları 30-60 dakikalık yürüyüş mesafelerinde olabildikleri gibi ulaşım araçları ile erişilebilecek mesafelerde planlanabilirler (Yenen vd., 1992).

Kent parkları botanik bahçeleri, hayvanat bahçesi, fuar, sergi gibi sürekli ya da geçici açık alan birimleri ile birlikte düzenlenebilirler. Spor ve oyun alanları yanında edilgen eğlence-dinlendirme olanaklarını (tiyatro, konser, vb.) de içerebilirler (Yenen vd., 1992).

Kentsel yeşil alanlarla ilgili olarak ölçüt, konum, donatım ile ilgili bilgileri içeren aşağıdaki çizelgeler bulunmaktadır (Yenen vd., 1992).

Çizelge 3.1 Açık yeşil alan ölçütleri ve konumları (Yenen vd., 1992),

Rekreasyon Alanları	Nüfus Ölçütü:da/1000 kişi		Alan Büyüklüğü Ölçütü(da)		Rekreasyon Alanları İçindeki Yeri
	En az	En uygun	En az	En uygun	
Çocuk Bahçeleri	2	4	2	6	Tek olarak, oyun alanları, mahalle, semt ve kent parkları, özel bahçeleri içinde
Çocuk Oyun Alanları	2	8	8	20	Mahalle, semt, kent ve yöre parkları ile okul yakın çevresinde
Spor Alanları	2	6	40	50	Tek olarak ya da semt parkları içinde
Mahalle Parkları	6	12	20	40	Tek olarak ya da semt parkları içinde
Semt Parkları	6	14	200	400	Tek olarak veya semt parkları içinde
Kent Parkları	1	2	400	1000	Kent rekreasyon dokusu içinde ana rekreasyon alanı olarak
Yöre Parkları ve Mesire Yerleri	4	8	1000	2000	Kent yakın çevresinde 30 dakikalık araba sürüş mesafesi içinde
Bölge Parkları	4	12	2000	3000	Kent uzak çevresinde 1-2 saatlik araba sürüş mesafesinde
Milli Parklar ve Koruma Alanları	30		Değişik		

Çizelge 3.2 Rekreasyon alanları ve donatım ilkeleri (Yenen vd., 1992),

Alan ve Tesis	Ölçüt:adet/kişi	Ek Bilgiler
Stadyumlar	1/1000	Stadyum büyüklüğü kent gereksinimine göre kararlaştırılmalı ve otopark yerleri düzenlenmelidir
Futbol alanı	1/25,000	Seyircisiz antreman ve mahalle grupları takımları için birkaç alan beraberce geliştirilebilir. Atletizm için de olanak sağlanmalıdır.
Basketbol, voleybol, tenis	1/5,000	Mahalle, semt parkları, çocuk oyun alanları içinde yer alırlar.
Yüzme havuzları (açık)	1/25,000-30,000	Okullara yakın, mahalle ve semt parklarında veya spor alanları içerisinde yer alırlar. Havuzlarda en az 2.5m ² yüzücü alanı sağlanmalıdır. En az 200 kişiye bir havuz düşünülmelidir.
Paten-Buz hokeyi alanı (kapalı)	1/300,000-500,000	Kapalı spor tesisleri içerisinde geliştirilebilirler. 3.000-10.000 kişilik seyirci yeri bulunmalıdır.
Spor alanları (kapalı)	1/25,000	Basketbol, voleybol, yüzme, jimnastik, boks, güreş, eskrim ve atletizm gibi faaliyetlerin yer alacağı 1 veya daha fazla yapıya sahip tesislerdir.
Botanik bahçeleri	1/100,000	

	En az 1 adet kent ölçeğinde, diğerleri semt ölçeğinde.	Üniversite ve araştırma kurumları ile yapılacak eşgüdüm sonucu gerçekleştirilebilirler.
Hayvanat bahçeleri	1/250,000	Kent ölçeğinde iyi geliştirilmiş bir hayvanat bahçesi yeterlidir.
Kütüphaneler	1/50,000	
		Rekreasyon merkezleri içinde yer alabildikleri gibi semt ve kent parkları içinde okullara yakın olarak geliştirilebilirler.
Müzeler	1/100,000	Kent parkları içinde bilim müzesi, sanat müzesi, arkeoloji müzesi gibi değişik konuları işleyen müzeler geliştirilmelidir.

Çizelge 3.3 Değişik yaş gruplarına göre yeşil alan gereksinimi ve gerekli donatım (Yenen vd., 1992),

Yaş	Gereksinimler	Donatım ve Nitelikleri	Gerekli Alan	Konuta Uzaklık
0-2	*Sessizlik *Korunma *Güneşlenme *Kum, taş, toprak, tahta, yapraklar, çiçekler, su gibi doğada bulunan ilkel gereçler arasında ayırım yapma	*Annenin çabukça ulaşabileceği, çocuğun gözetiminde bulundurulabileceği sessiz alanlar	*En çok 10 anne ve 10 çocuk için 30-40 m ²	*30 m. dolaylarında
		*Bitkisel perdeleme	*Konut başına 1 m ² (%50 oyun havuzları, %50 gezi yolları ve oturma yerleri)	
		*Gerektiğinde sınımlanabilecek kapalı bir yer		
		*Kum havuzları, nemli kum, ağaç kütükleri, su havuzları		
		*Oturma sıraları, köpeklerin geçmesine engel olacak alçak parmaklık		
3-6	*Değişik öğelerin birbiri ile karşılaştırılması sonucunda düşünmealışkanlığının uyanması	*Kum havuzları	*Konut başına 2 m ²	*30-70 m arasında
		*Salıncak, kızak, dönme dolap, tahtravalli		

	nın uyanması	*Üzerinden atlanabilen alçak duvarlar		
	*Beden ve fikir çalışmaları	*İçinde yürünebilen su havuzları		
	*Gözetim ve korunma altında bulunma	*Çeşmeler	*Konut başına 2m ²	*30-70 m arasında
		*Değişik büyüklükte bitkisel perdeler,çiçekler		
			Öğrenci başına	
	*Ruhsal ve duygusal gelişime uygun bir ortam	*Alçak kapılar	*3 m ² bahçe	
		*Büyükler için oturma yerleri	*1 m ² açık hava dersliği	
	*Çocuğun geniş düşünce gücü ile gerçek ya da gerçek dışı kullanışlara olanak vermesi açısından ilgi çekme		*1 m ² eğitim bahçesi	
			*4 m ² dikili alan	
			(toplam 9 m ²)	
7-11	*Uğraş alanının genişletilmesi	Okul		
	*Fizik ve düşünme yeteneklerinin genişletilmesi	*Top oyunları için yerler	*Öğrenci başına 2 m ² oyun bahçesi 5 m ² yeşil alan	*200 m
		*Spor alanları		
	*Kişisel yapıcı çalışmalar	*Bitki dikilmiş yerler, küçük ağaçlık ve çimenlikler		

	*Konut ve komşuluk çapında günlük yaşantısının gerektirdiği çalışmalara katılma	*Güneşli ve gölgeli yerler		
		Mahalle bahçeleri	*Konut başına 4 m ² +yeşil çevre	*100-150 m
		*Top oynama yerleri		
		*Paten ve bisiklet düzlükleri		
		*Oyun yerleri		
		*Bu gibi yerler %50 boş bırakılmalı, %50 düzenli oyun alanları olarak (voleybol, futbol, vb.) düzenlenmelidir.		
		*Derinliği az su havuzları		
12-15	Morfo fizyolojik değişmelerin sonucunda çıkan gereksinimler	*Bir önceki yaş kümesinin (7-11) oyunlarına katılmayı kolaylaştırıcı düzen özellikle; başarı kazanma çabası.	*Konut başına 14 m ² (yeşillendirilmemiş alanlarla birarada)	*En çok 350 m
	*Bağımsızlık eğilimi			
	*Davranışlardaki günlük değişmeler (Aşırı canlılık, okulda takım spor			

	çalışmalarına katılma ve hareketlilikten sessizliğe dönme, yalnız geziler, hayal kurma, kitap okuma, müzik dinleme gibi.)	*Macera gereksinmesinin giderildiği alanlardaki oyunlar		
		*Dış görüşü kesen ve oyun alanlarını çevreleyen perdeleyici bitkiler.		
		*Boş oyun düzlükleri		
	*Kişisel ya da takım çalışmalarında üstünlük gösterme eğilimi			
16-20	*Daha geniş bağımsızlık anlayışının gerektirdiği gereksinme	*Konutla okul ya da işyeri arasında göze hoş görünen dinlendirici yeşil yaya yolları	*Kent dışında ya da yakın çevrede	
	*Aile çevresi dışında yetişkinlerle tartışma ve onlar gibi davranabilme olanağının aranması	*Yüzme havuzları, spor merkezleri alveriş yerleri gibi ilgi çekici yerler		

	*Atölyeler, okullar, toplu ulaşım araçları gibi kirli havalı yerlerde geçen zamanın kötü etkilerini gidermek için açık hava			
21-60	*Dinlenme gereksinmesi	*Değişik toplum ve meslek dilimlerindeki aile ve kişilere göre düzenlenecek		*En çok 1 km
	*Rahatlık arama, sessizlik, yalnız geziler, açık hava kahveleri	*Yapı adaları içindeki bahçeler		
	*Kültürel eğlenceler	*Çiçekli odalar, parklar, dinlendirici gezi yolları		
	*Eylem gereksinmesi (çeşitli spor ve oyunlar)			
60 ve daha yukarı	*Başkaları ile konuşma ve ilgi çekici olaylara tanık olma gereksinmesi	*Genellikle çocuk bahçeleri çevrelerinde gezinti, yolların kenarlarında ya da dolaşma yerlerinde yaşlılara ayrılan gölgelik ve güneşli oturma yerleri		
	*Yeşil alanlarda dinlenme	*Yaşlılar için huzur verici alanlar		

Çizelge 3.4 Oyun, eğlence ve dinlenme yerleri için ölçütler (Yenen vd., 1992),

Eylem Türü	Birim Nüfusa Gerekli Alan(ha)	Gerekli İdeal Alan(ha)	Gerekli Tesis ve Kolaylıklar
A.Etkin Eylemler			
1.Çocuk oyun yeri (aletli)	0.2 ha/1,000	0.4	Oyun yeri, komşuluk
2.Büyük çocuk oyun alanı	0.6/1,000	1.2	Oyun yeri, komşuluk parkı, semt parkı
3.Gençler için spor alanı	0.6/1,000	6.0	Oyun alanı, komşuluk ve semt parkları
4.Tenis,basketbol,vb.	0.4/5,000	0.8	Oyun alanı, semt parkı
5.Yüzme	0.8/15,000	0.8	Oyun alanı, semt parkı
6.Kayıkçılık	40/50,000	40	Kent bölge parkları
7.Tırmanma, kamping, doğa araştırması	4/100	200-400	Bölge parkı
B.Edilgen Eylemler			
1.Piknik	1.6/1,000	Değişik	Her çeşit parklar
2.Balık avı, kürek	8/25,000	8	Semt parkı
3.Hayvanat, botanik bahçesi	0.4/1,000	40	Kent bölge parkları
C.Öteki Eylemler			
1.Eğlence, dinlenme alanlarında, otopark	0.4/1,000	Değişik	Oyun alanları
2.Kapalı eğlence, dinlenme	0.4/1,000	0.4-0.8	
3.Açık hava tiyatrosu, dinleti yeri	0.4/1,000	0.4-0.8	Kent parkı

Çizelge 3.5 İskan grubuna olabilecek en fazla uzaklıklar (Yenen vd., 1992),

Anaokulu	400 m
Çocuk bahçesi	400-800 m
İlkokul	400-800 m
Oyun sahaları	400-800 m
Park	400-800 m
Alışveriş merkezi	400-800 m
Sosyal, kültürel, eğlence tesisleri	800 m
Sağlık tesisleri merkezi	800 m

3.3.3 Caddeler

- **Cadde (Yol) Mekanı Kavramı ve Tarihçesi;**

Cadde (yol) sözcüğü, latince “Via Strata” sözcüğüne bağlı olarak avlu ve ulaşım sözcüklerinin içeriğini kapsamaktadır. Le Corbusier, cadde sözcüğünden “bir hareket makinesi” olarak sözeder. “Bir makine veya bir fabrika, öyle bir fabrika ki tüm donatımının tam olması gereken bir fabrika.” Caddeler, kentsel dokuda yapı adaları arasında kentliye ve kente hareketlilik sağlayan öğelerdir. Cadde mekanları, üzerinde duran, hareket eden araç ve ulaşılabilirliği sağlayan alanlar olarak da tarif edilebilir. Cadde mekanının tarihçesinin insan topluluklarının oluşmaya başladığı döneme kadar uzandığını söylemek olasıdır. İnsanların hareketliliği ve birbirleriyle karşılıklı ilişki ve haberleşme gereksinimine bağlı olarak yol mekanının ilk örnekleri patikalar olarak görülmektedir (Giritlioğlu, 1998).

Mısır’da (M.Ö. 3000-4000) Nil boyunca çöl yolları düzenlenmişti. Yol mekanı üzerinde mobilya olarak, çeşmeler yapılmıştı. Döşeme kaplaması vardı, ayrıca dış hava koşullarından koruyan elemanlar yapılmıştı. Yol eğimlerinin max. %20 olduğu bilinmektedir. Çin’de ilk şehir yolları birbirini dik kesen bir ağ oluşturur. Bu ağın büyüklüğü ve sayısı şehrin önemi ile orantılı olarak artmakta idi. Yol kesitleri 4m. den başlamaktaydı. Suriye’de tek izli sadece geçiş imkanı veren genişlemeleri olan yolların inşa edilmiş olduğu bilinmektedir. Yönlendirici yol işaretlerinin taş olduğu, yol kenarlarında, çeşmeler, sarnıçlar olduğu (belirli aralıklarla), M.Ö. 600 yıllarında 0.60 m genişliğinde bir yaya yürüme yolu yapıldığı da bilinmektedir. Yol genişlikleri 4.5-5 m olarak kabul ve inşa edilmiştir (Giritlioğlu, 1998).

M.Ö. 600 yıllarında yol mekanında yaya ve taşıt ayrımı Babil’de yapılmış Yunan yerleşmelerinde ise daha kısa fakat eğimli yaya yolları kullanılmıştır. Yol kaplaması olarak yaya ve taşıt için değişik büyüklüklerde taş kaplamaları kullanılmıştır. Milet’de, taşıt yolunda küçük, yaya yolunda daha büyük taş kaplamaların kullanıldığı bilinmektedir. Yollar binalar arasında yaya 1.65m, taşıt yolları 3.5m genişlikte düzenlenmiştir. Yol kenarlarında yönlendirici taş levhalar, uzaklık gösteren işaretler kullanılmıştır (Giritlioğlu, 1998).

Romalılarda yollar birbirine dik bir ağ oluşturacak düzende yapılmıştır. Ayrıca diyagonal olarak kestirme yollar da vardır. İz genişliği 4.14 m, yaya ve atlar için ise yol genişliği 0.60 m olarak inşaa edilmiştir. Yol kaplaması olarak küçük taş kaplamaları, arnavut kaldırımı, dökme taş, mozaik gibi kaplamalar kullanılmıştır. Yol planlaması mimarlar tarafından yapılmış ve

uygulanmıştır. Taşıt ve yaya yolu ayırımı Roma devrinde Pompei şehrinde M.Ö. 100 yıllarında yapılmıştır (Giritlioğlu, 1998).

Ortaçağ Almanyası'nda kentsel yerleşmelerde yol dokusu, dört yönde (kuzey, güney, doğu, batı) yoğunlaştırılmıştır. Köprü yapımı yoluyla uzaklıklar azaltılmış ulaşım imkanları arttırılmıştır. Sokaklar işlev alanına bağlı olarak biçim, boyut ve kesit kazanmıştır. 3.60 m'den 8.69 m'ye kadar genişliklere rastlanmıştır. Yol kaplaması genellikle topraktır. Sıkışmış moloz ve taş kaplama kullanılmıştır. Ortaçağ Fransı'sı'nda, Romalılardan kalan yol dokusu daha yoğun bir ağ haline gelmiştir. 15. yüzyılda 25.000 km yol uzunluğuna erişilmiştir. Yol kesit genişliği 5.40 m yaya ve atlılar için yol izi 2.50-3.00 m olarak yapılmıştır. Yeniçağda ticaretin gelişmesi yerleşmeler arası mal taşımacılığının başlaması, gümrük sınırlarının serbest bırakılması , ortaçağ kentini kapalı sınırlarının dışına taşan kentleşme hareketleri ve birinci sanayileşme sermaye birikimine bağlı sosyal yapıdaki değişimlere paralel olarak yol dokusu ve yapısı da değişime uğramaya başlamıştır. Rönesans ve Barok dönemlerinde yol mekanlarının belirli kurallara bağlı olarak geometrik bir düzen içinde kurgusu yapılarak uygulamalar yönlendirilmiştir. Böylece yine bu dönemlerde açık ortak kullanım alanları olarak caddeler, kentsel tasarım ölçeğinde en üst düzeyde değer kazanmıştır (Giritlioğlu, 1998).

19. yüzyılda yol kenarlarında yapı inşaat aktiviteleri artmış yaya yolu genişliği 1.00-2.25 m'ye kadar değişmiştir. Yol mekanı, yayaların, gelişen ve değişen ulaşım araç ve tekniğine de bağlı olarak, korunması düşüncesiyle üstü kapalı güneş ve yağmurun zararlarına engel olabilecek galeriler ve arkatlarla zenginleştirilmiştir. 20. yüzyılda, işlevlerde ve işlev alanlarında görülen farklılaşmalara bağlı olarak yol mekanları yeni boyutlara ulaşmıştır. Yaya hareketliliğinin rahat bir ortamda sağlanabilmesine bağlı olarak yeni yaya alanları ve yolları planlanmış ve uygulanmıştır (Giritlioğlu, 1998).

- **Cadde Mekanının Fonksiyonları;**

Jane Jacobs caddelerin tasarlanması ve kullanımı konusundaki kriterlerde önemli bir savunucudur. Jacobs'a göre "Caddeler ve kaldırımlar, kentin ana halk yerleri ve en hayati organlarıdır. Bir kent düşünün, ve akla ilk gelen nedir ? Caddeleri. Eğer bir kentin caddeleri çekici ise, kent de çekici görünür, eğer sıkıcı görünüyorsa, kent de sıkıcı görünür." Cadde, hem cadde içerisindeki hem de kent içerisindeki binalar arasında bir bağlantı sağlamaktadır. Bir bağlantı olarak halkın yaya olarak veya araçlar içerisindeki hareketi ve aynı zamanda daha geniş bir pazara destek olmak için malların hareketini kolaylaştırmaktadır. Caddelerin

fonksiyonu, haberleşmeyi, insanların birbirleriyle ve çevresiyle etkileşimini kolaylaştırmada önemli rol oynamaktadır. Caddeler kentin veya kent toplumunun sosyal düzenini bir araya getirmeye hizmet etmektedir. Kentin etkileyici fonksiyonlarına dinsel törenleri yerine getirmek için kullanılacak bir alan olduğu kadar, aynı zamanda eğlence, konuşma, sohbet ve ziyafet törenleri dahil, çeşitli faaliyetler için kullanılan bir mekandır. Schumacher'e göre, bir caddenin planlanmasında caddenin kullanımı için ortaya çıkan en etkili fiziksel faktörler; kullanıcı yoğunluğu, alan kullanım çeşitliliği, yayalar ve araçların birbirlerine olan etkileridir. Birçok cadde faaliyetinin çok geniş sayıda yayanın, bir çok yolla caddeyi kullanmadığı zaman meydana gelmediği görülür. Caddelerdeki faaliyet, yoğunluk motorlu araçların kullanımına mani olmak ve belirli bir mesafe ve coğrafi bir bölgenin tahammül edilebilir yürüme mesafesi içerisinde bulunan dükkanlar ve okullar gibi binalara destek vermek için yeterli derecede olduğu zaman artmaktadır. Yaya trafiğine ayrılmış bölgelerin başarısı, sundukları etkinliklerin çeşitlerine bağlıdır. Öyle ki, çok geniş sayıda yayanın değişmeyip olduğu gibi kalması için bir nedendir. Aynı zamanda hem özel, hem de halk ulaşımı için iyi bir giriş şartına bağlıdır. Yaya bölgesinin tasarlanmasında dikkat edilmesi gereken diğer bir unsur araç park yerlerinin seçimidir. Hızla akan trafik hareketini, yaya trafiğinden ayırmak gerekmektedir; bu en medeni bir şekilde Paris bulvarında görülmektedir. Yaya trafiği için ana yoldan ağaçlarla ayrılan, çok geniş yaya kaldırımlarına ve bazı durumlar içerisinde park eden veya yavaş hareket eden araçlar için çizgi ile ayrılmış yollara sahiptir (Moughtin, 1992).

- **Cadde Mekanının Fiziksel Özellikleri;**

Cadde mekanının şekli;

Caddenin şekli düz veya girintili çıkıntılı, uzun veya kısa, geniş veya dar, kapalı veya açık gibi kutupsal kalitelerdedir. Cadde şeklinin diğer caddelere göre aynı zamanda ölçek, oran, tezat, ritim veya bağlantı şartları içerisinde analizi yapılabilir. Hangi analiz takip edilirse edilsin, caddenin doğrudan doğruya şekle ait iki ana karakteristik özelliği vardır, o da aynı zamanda hem yolda, hem de alandadır. Cadde, bir çok nesil için kent toplumlarının hemen evlerinin dışında, halka açık yerler sağlamıştır. Jonathan Barnett;"Halka açık her hangi bir alan planına esas teşkil eden ikinci bir elemanı, caddelerin önemini halka açık alanların bir iskeleti olarak kabul etmektir", demektedir. Cadde binaların cephesi değildir, ama bir seri cadde resmini şekillendirmek için meskenlerin gruplaştığı bir yer veya alternatif olarak cadde, bağlantı veya meydan gibi daha geniş bir alana genişletilebilir bir alandır. Bir caddenin bir alan veya şehir içerisinde harici bir oda olarak görev yapması için, bir halk meydanı olarak

çevrili olma özelliği ile aynı kalitelere sahip olması gereklidir. Kişi dik bakışın sınırsızlığı içerisinde kaybolmayan bir yerde huzur hisseder. Bir caddenin boyutları bu yüzden uygun oranlar içerisinde tasarlanmalıdır. Aşırı derecede uzun olan caddelerin tasarımına son vermek için bir çok tavsiyeler olmuştur. Bunlardan birisi, eski kentlerde, cadde üzerine bir kemer konulmuş ve böylece aşırı derecede uzun perspektif etkileri kesilmiştir (Moughtin, 1992).

Cadde mekanının boyu;

Caddenin aralıksız boyu 1500 metre içerisindeydir. Bu mesafe ötesinde insan ölçeği kaybolmuştur. Uzun manzara büyük anıtsal güzergahlar, devlet işlerinin yoğunluk kazandığı bölgelerde kullanılan halk yaya yolları özel caddeler için ayrılmıştır. Böyle büyük caddeler bir baş kenti süslemek için kullanılabilir; Paris ‘ teki Hausmann, Roma ‘ daki Sixtus V veya Washington ‘ daki l’Enfant caddeleri örnek olarak gösterilebilir. Lynch ‘ in terimleri içerisinde cadde, diğer yolların onunla buluştuğu yol ve hareket fonksiyonu ile veya faaliyetlerin öyle bir noktada şiddetini arttırdığı ve hakimiyet için birlikte dinlendiği bir seri düğüm tarafından canlandırılan bir yoldur. Böyle yerler veya düğümler 200 metreden 300 metreye kadar aralıklarla olmalıdır (Moughtin, 1992).

Cadde mekanının orantısı;

Cadde eninin yüksekliğine mevcut binaların orantısı iyi bir cadde için önemli bir yer tutar. Örneğin; bir cadde, uzun ve geniş iki katlı evler ile yaygın bir cephe boyunca yayıldığı zaman, alan içinde olma hissi kaybolmaktadır. Caddeler 6–9 metre kadar dar ve yan taraftaki binalar üç veya dört katlı olduğu zaman, bir bütünlük hissi ve caddeler içerisinde bir varolma hissi verebilmektedir. Ölçek ve orantı gibi estetik faktörler, cadde tasarımında hiçbir anlamda tek düşünce değildir, diğer tasarım faktörlerin gerekliliği daha büyük anlam taşımaktadır. Caddeleri şekillendiren önemli faktörlerden birisi iklimdir. Palladio “ılıman iklimlerde,caddeler geniş olmalıdır. Böylelikle kentin caddeleri daha kullanışlı ve daha güzel olacaktır. Büyük binaların yüksek olduğu soğuk ve sert havalı iklimlerde caddeler geniş olmalıdır ki her bir bina güneş alabilmelidir. Fakat kent sıcak iklimde ise caddeler dar ve binalar yüksek olmalıdır, böylece evlerin gölgeleri ve caddelerinin dar olması ile kentin ısısı normal düzeylerde olabilir. Cezayir ‘ de bulunan Ghadaia çöl şehri buna en iyi örnek olarak gösterilebilir (Moughtin, 1992).

3.3.4 Kıyı Kullanımı

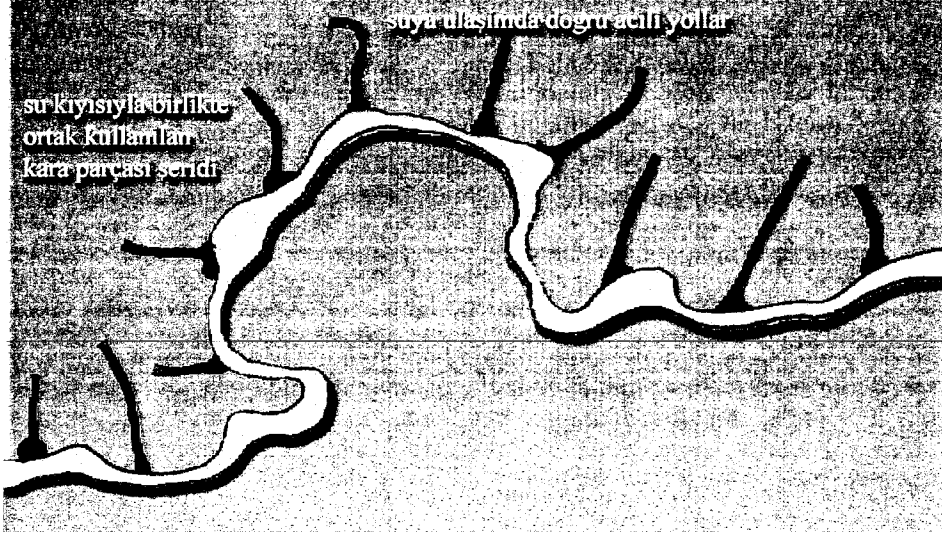
- **Kıyı alanlarının gelişimi;**

Su kıyılarının gelişimi kamusal rekreasyonu, tarihsel korumayı, endüstriyi ve çeşitli su aktivitelerini birleştirici bir potansiyele sahiptir. Kıyı alanlarına en uygun kullanım özelliklerini belirlemek ve bu alanların gelişimini desteklemek gerekmektedir. Böylece bu alanlar, toplumu etkileyici konuma gelmekte kıyı kullanımıyla toplum arasında fiziksel ve sosyal bir etkileşim meydana gelmektedir [10].

Su kıyıları, kara ve suyun karşı karşıya geldiği eşsiz alanlar olmakla birlikte toplumların tarihlerini ve toplum karakteristliğini belirlemede önemli rol oynamaktadırlar. Su kıyıları boyunca pasif parklardan canlı ticari aktivitelere sahip mekanlara geçişler mümkün olmalıdır. Bu alanlardaki gece hayatı aktiviteleri gündüz hayatındaki aktiviteler gibi desteklenmelidir. Su kıyıları büyüklerin yanı sıra çocuklar içinde gerekli mekanları içermelidir. Su kıyılarının devamlılığının sağlanabilmesi için hem karada hem sudaki biyolojik yaşam faktörlerinin dikkate alınması, çevreye uyumlu teknolojik kullanımların önem kazanması, bu alanlardaki kamusal yaşamın artışı ve optimumda varolan altyapı sistemlerinin kullanılması gerekmektedir [11].

Su kıyılarının planlanmasında dikkat edilmesi gereken unsurlardan bir tanesi görsel, fiziksel ve rekreasyonel fırsatlar yaratılarak kamusal yaşamın su kıyılarına bağlantılarının gerçekleştirilmesidir [12].

İnsanlar su kıyılarını kullanacak ve çeşitli alanlar inşa edeceklerdir, bu durum çok normaldir ve tamamen doğal karşılanmalıdır. Bu bağlamda bu alanlar ortak kullanıma ayrılmalıdır, çünkü su kıyıları tüm kentli ve ülkenin ortak malıdır ve özel kişilerin bireysel kullanımına tabi olmamalıdır. Su kıyıları caddeler, otobanlar ya da endüstri bölgelerinden dolayı kirlenmekte, bozulmakta ve yok olmaktadır. İnsanlar su kıyılarına ulaşabilmek için yollara ihtiyaç duyarlar, ancak yolların su kıyılarına yaklaştırılması korunabilmeleri açısından çok doğru bir hareket değildir. Ancak doğru açılar ile yaklaştıklarında yolların su kıyılarına ulaşmalarına izin verilebilir. Su kıyısında insanların kullanımına açılması düşünülen alanın niteliği ve kıyı bandının derinliği suyun cinsine, çevresindeki gelişmenin hacmine ve ekolojik duruma bağlıdır. Bu kıyı bandı su çevresine bağlı olarak sadece bir yürüyüş yolu da olabilir, çok büyük bir park alanı da olabilir (Alexander vd., 1977).



Şekil 3.14 Kıyı kullanımı ve kıyıya ulaşım, (Alexander vd., 1977).

- **Kıyı Alanlarının Çeşitleri ve Sınıflandırılması;**

Arvill, doğal ve yapay değerlere göre kıyıları üç kategoriye ayırmıştır (Korça, 1989):

- Yüksek yoğunlukta kullanılan alanlar: Rekreasyon ve turizm faaliyetlerinin ağır bastığı alanlardır.
- Genel rekreasyon alanları: Kullanma ve koruma arasında dengeli bir ilişkinin sağlandığı alanlardır.
- Yüksek değer taşıyan alanlar: Manzara ve bilimsellik öneminin yüksek olduğu ve her türlü faaliyetin kısıtlı olduğu alanlardır.

Belli başlı su kıyısı kullanımına olanak sağlayan belli başlı mekanları sıralamak mümkündür, bunlar; su kanalları, göller, nehirler ve deniz kıyılarıdır. Tez konusu olarak seçilen pilot bölge olan Alanya'daki kıyı kullanımında deniz kıyısı önem taşımaktadır. Bölüm 4 ve 5'te Alanya kentindeki kıyı kullanımı ile ilgili sorunlar ve öneriler başlıları altında, Alanya gibi bir turizm kentinde kıyı kullanımında dikkat edilmesi gereken faktörler ve kıyı alanlarına turizm faktörünün etkisi ele alınacaktır.

- **Kıyı Yerleşimleri;**

Bir kıyı yerleşiminin görsel anlamda keskin çizgilere sahip olması gerekmektedir, bunun amacı söz konusu yerleşim alanına bir başlangıç ve bitiş görüntüsü kazandırmaktır. Kent tasarımı ve bölge planlaması disiplinleri, sahildeki yerleşim alanlarına söz konusu başlangıç

ve bitiş görüntüsünü kazandırmak adına son derece önemli bir role sahiptir. Kıyı yerleşimlerinde, patika ve yürüyüş alanları gibi fiziksel bağlantıların yanı sıra deniz, kumsal ve kumsalın arkasında yer alan bölgeyi birbiri ile iç içe geçirebilecek sahil manzaraları ve peyzaj tasarımları gibi görsel bağlantıların da kullanılması gerekmektedir [13].

• **Kıyı Yerleşmelerinde Dikkat Edilmesi Gereken Faktörler;**

• **Kıyı Şeridinde Uygun Yapılaşma;**

Sahil kıyıları son derece değerli ve sınırlı doğal ortamlardır, dolayısıyla kısıtlı sahil alanlarını ihtiyaçlar doğrultusunda bölümlere ayırarak akıllıca kullanmak şarttır. Sahiller halk tarafından yoğun olarak rağbet gören ortamlardır ve özellikle kamuya yönelik başlıca dinlence alanlarından biri olma özelliğini taşımaktadır; bu sebepten dolayı sahil şeridinin ve denizin, bu ortamlarda yapılabilecek faaliyetler doğrultusunda yapılandırılması gerekmektedir. Bunlar özellikle sahilde gerçekleştirilebilecek eğlence aktiviteleri, balıkçılık ve denizcilik sektörlerine yönelik faaliyetlerin yanı sıra doğal ortamın korunması ile ilgili girişimler olarak sıralanabilir. Bu bağlamda, sadece yukarıda adı geçen faaliyetlerle veya erozyona karşı mücadele ve denizcilik işleri ile doğrudan bağlantılı yapıların ya da kamuya açık dinlence tesislerinin sahilde konumlandırılması gerekmektedir [13].

Bir sahil şeridinde kurulabilecek yapılar aşağıdaki gibidir [13];

- Tekne kiralama tesisleri ve ilgili gezinti alanları.
- Tekne ve yat limanları, iskeleler.
- Su oyunları ile ilgili tesisler.
- Denizdeki eğlence faaliyetlerine yönelik tuvaletler ve kabinler.
- Gerekli yerlerde cankurtaran tesisleri.
- Belli başlı kentsel alanlarda restoranlar, kafeler.

Günümüzde yaygın olarak bulunan fakat bir sahil şeridinde yer alması gerekmeyen yapılar aşağıdaki gibidir [13];

- Deniz ile ilgisi olmayan spor etkinliklerine yönelik alanlar (çim bowling veya futbol sahaları, vb. gibi).
- Kırsal sahil şeritlerinde inşa edilen iskan alanları.

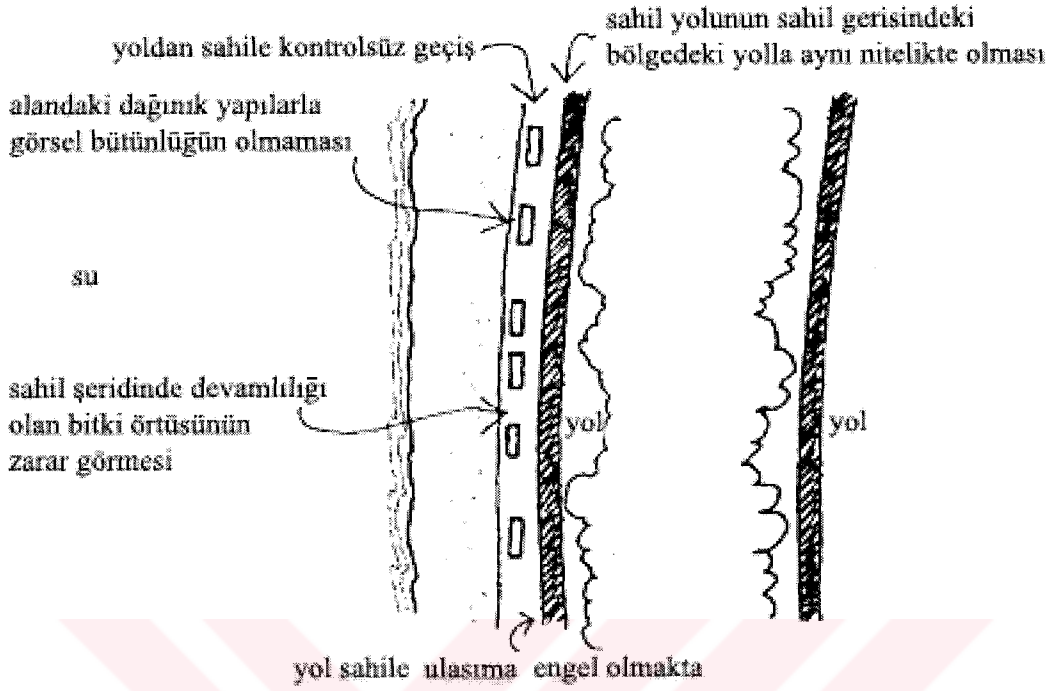
- Kamp tesisleri.
- Resmi binalar.
- Denizcilik sektörü ile ilgisi olmayan fabrikalar ve ardiye alanları.
- Havaalanları.

Bir sahil şeridinde çeşitli yan faaliyetlerin de gerçekleştirilebilmesini mümkün kılan yapılar bulunmaktadır. Bu yapılar genellikle yukarıda adı geçen başlıca dinlence ve eğlence faaliyetlerine uygun ortamlar yaratmak için yer almaktadır [13];

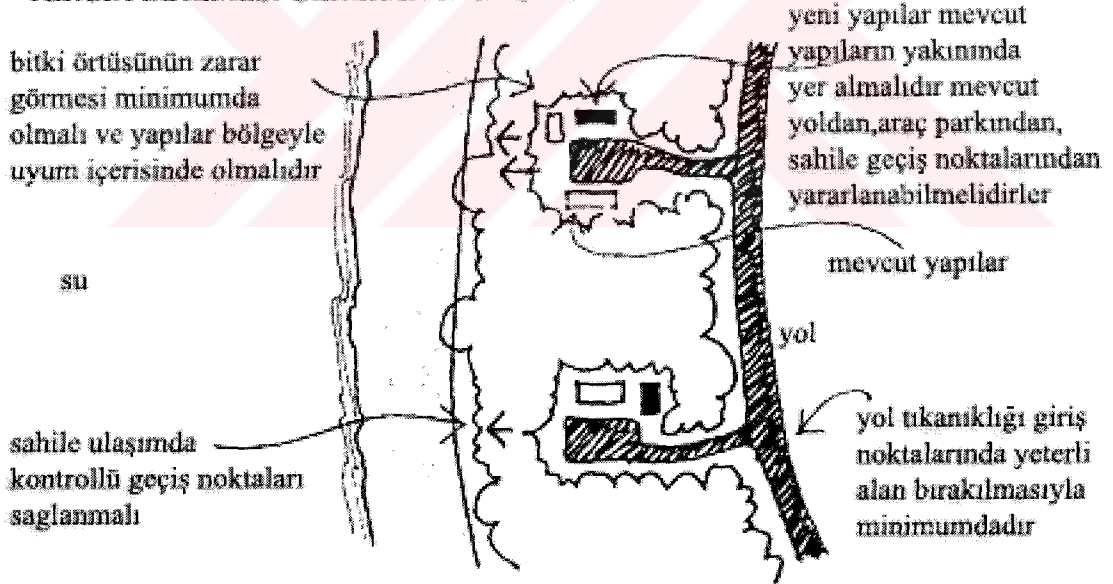
- Çeşitli konumlarda kafeler ve restoranlar.
- Tuvaletler ve kabinler.
- Park alanları.
- Altyapı ve geçiş alanları.
- Çocuk parkları.
- Barbekü ve piknik alanları.
- Bazı perakende satış tesisleri (her tür ihtiyaca hitap eden büyük mağazalar); deniz taşımacılığına yönelik yakıt tesisleri, denizcilik sektörü ile ilgili özel mağazalar.

Uygun ortamlarda, kısa vadeli etkinliklere yönelik geçici tesislerin kullanılmasına imkan tanınmalıdır. Söz konusu geçici tesisler kullanılmadığı zamanlarda sahilden kaldırılabilir, bu sayede sezon dışında diğer faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi ve bakımsız görünümlü yapıların ortadan kaldırılması mümkün hale gelebilir. Bu tesisler yaz sezonunun en yoğun zamanlarındaki talepleri karşılayabilmek üzere kurulan tekne sığınakları, karavan parkları ve geçici araba parkları olarak sıralanabilir. Ne var ki söz konusu geçici tesislerin doğal ortamın zarar görmesi, toprağın sıkışması veya erozyona uğraması ya da denizin kirlenmesi, vb gibi kalıcı etkilere yol açmamasına özen gösterilmelidir [13].

SAKINILMASI GEREKEN FAKTÖRLER



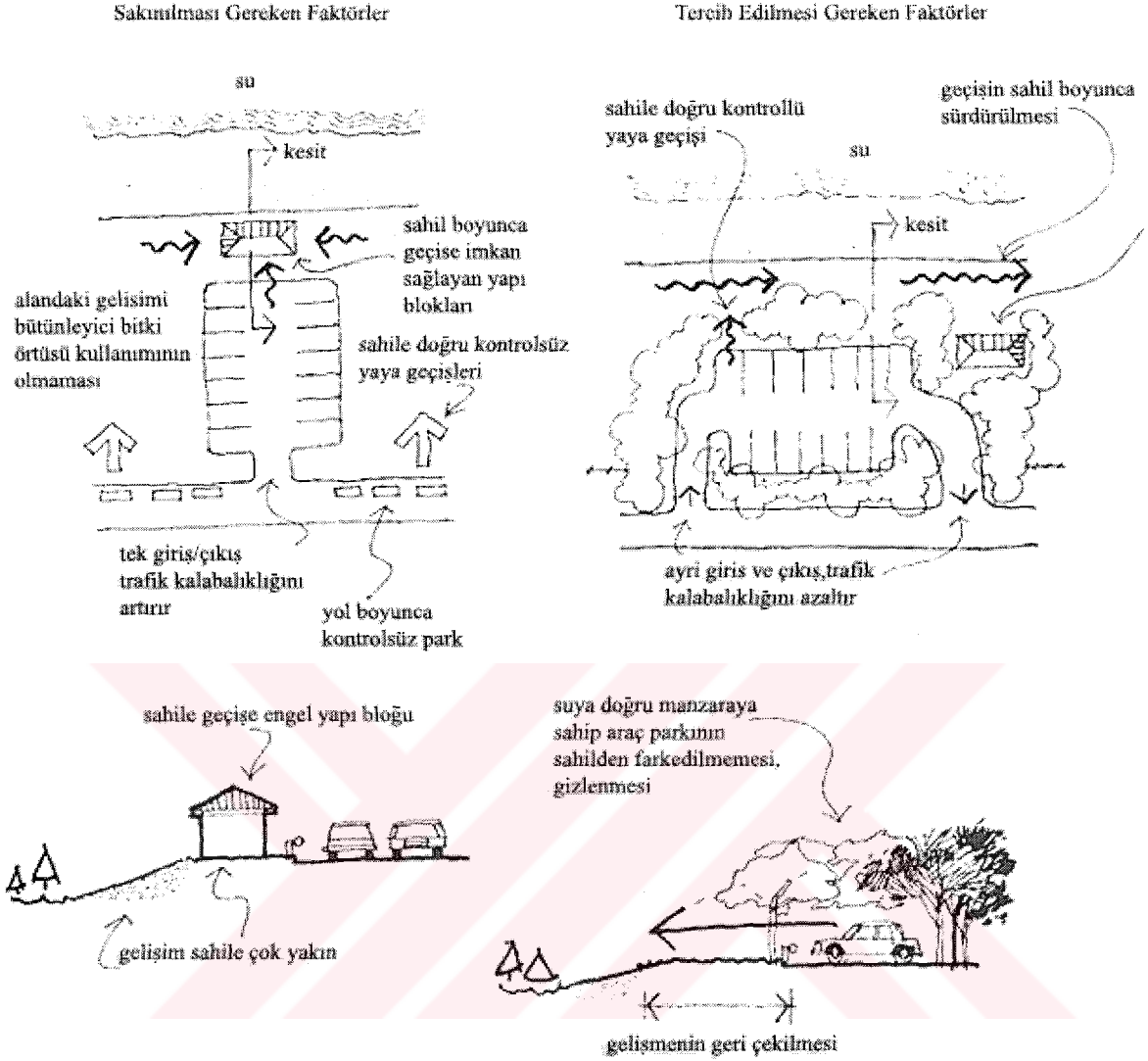
TERCİH EDİLMESİ GEREKEN FAKTÖRLER



Şekil 3.15 Sahil şeridinde yapıların gruplandırılması [13].

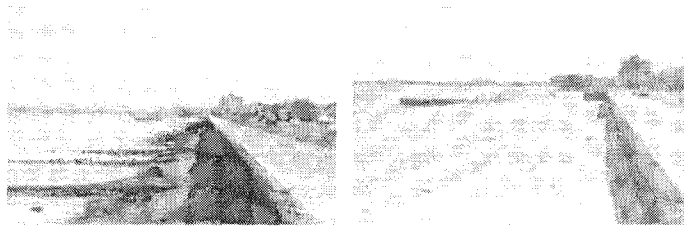
- **Kıyı Seridinde Yaya Geçişleri ve Açık Alan Bağlantıları;**

- A. Yapılar sahile doğru kamusal geçişe ve sahil boyunca geçiş özelliğinin birincil fonksiyon olduğu durumlarda geçişe engel olmamalıdır [13].
 - B. Sahil boyunca uygun yerleşimlerdeki gelişmeler sahile doğru planlı ve kontrollü yaya geçişini sağlamalıdır [13].
 - C. Yaya akışıyla uyumsuzluk içine düşmeyecek şekilde bisiklet ve paten gibi alternatif ulaşım araçlarına sahil önünde geçişler sağlanmalıdır [13].
- Sahil boyunca yapılara ve araç parklarına hizmet eden tekil geçiş noktaları bulunmalıdır.
 - Sahile geçiş noktalarının sayısı ve geçiş tipleri alanın topografya ve arazi tipi gibi yoğun kullanımıyla birlikte değişim göstermektedir. Örneğin; kum tepesi ve yamaç alanlarda erozyonu minimuma indirgeyen duvarlar ve yolların kaplanması gibi uygun önlemlerin alındığı özel yerleşimlerde geçişler sınırlıdır.
 - Sakat insanlar için sahile doğru uygun geçişler sağlanmalıdır.
 - Sahilin gerisindeki yerleşim bölgelerindeki açık alanlarla sahil parkları arasında maksimum bağlantı sağlamak gerekmektedir.



Şekil 3.16 Sahil şeridinde yaya geçişleri ve açık alan bağlantıları [13].

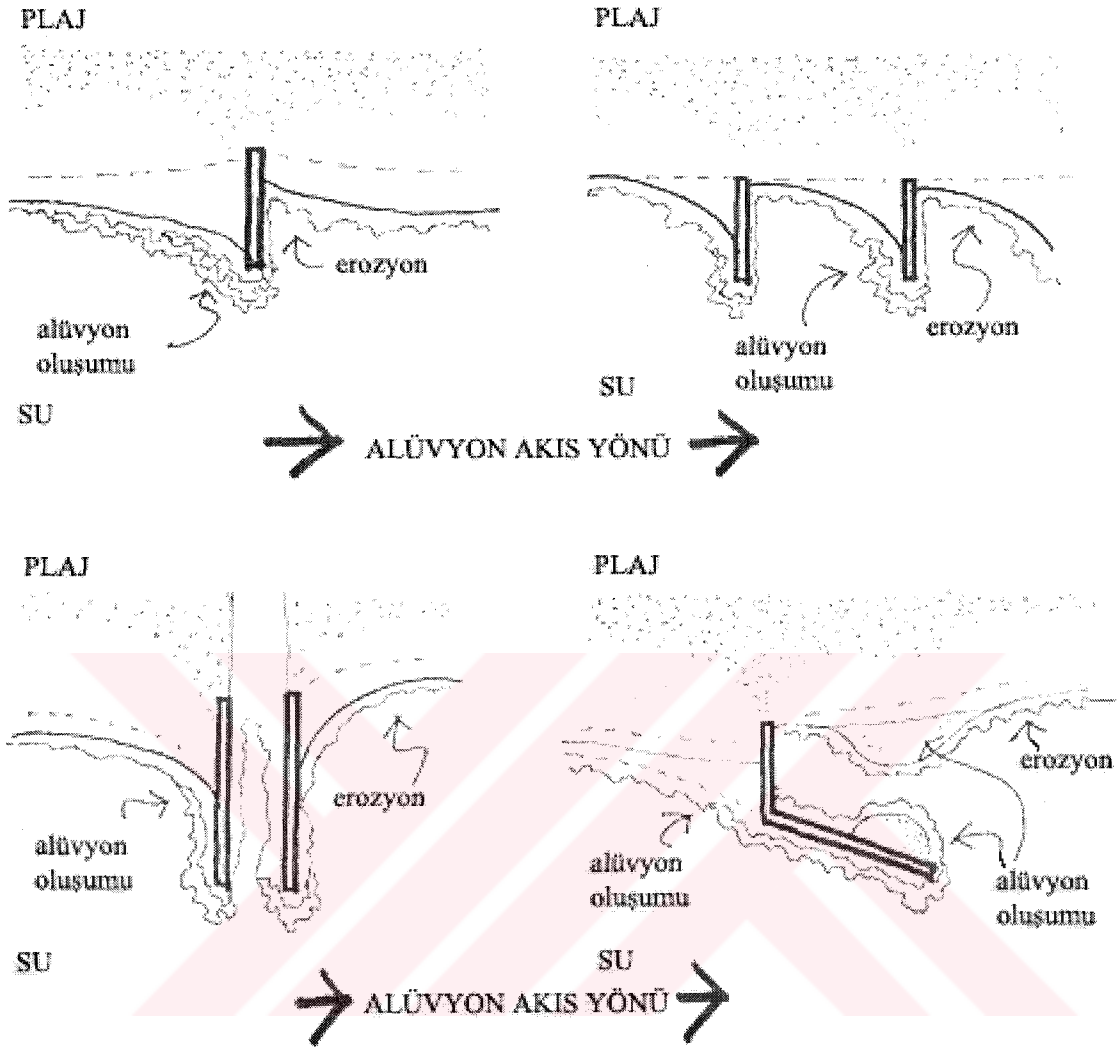
- **Kıyı Şeridinde Ekolojinin Önemi;**



Şekil 3.17 Kentsel gelişimde koruyucu duvarın gerekliliği ve sonrasında kumsalın yenilenmesi [13].

Doğal sistemin sürekliliğinin hassas olduğu bozulan doğal sistemin yenilenmesinin zor olduğu sahil alanlarında özellikle ekolojik etkilerin değerlendirilmesi önemlidir. Sahil alanlarındaki gelişmelerin önemli etkileri [13];

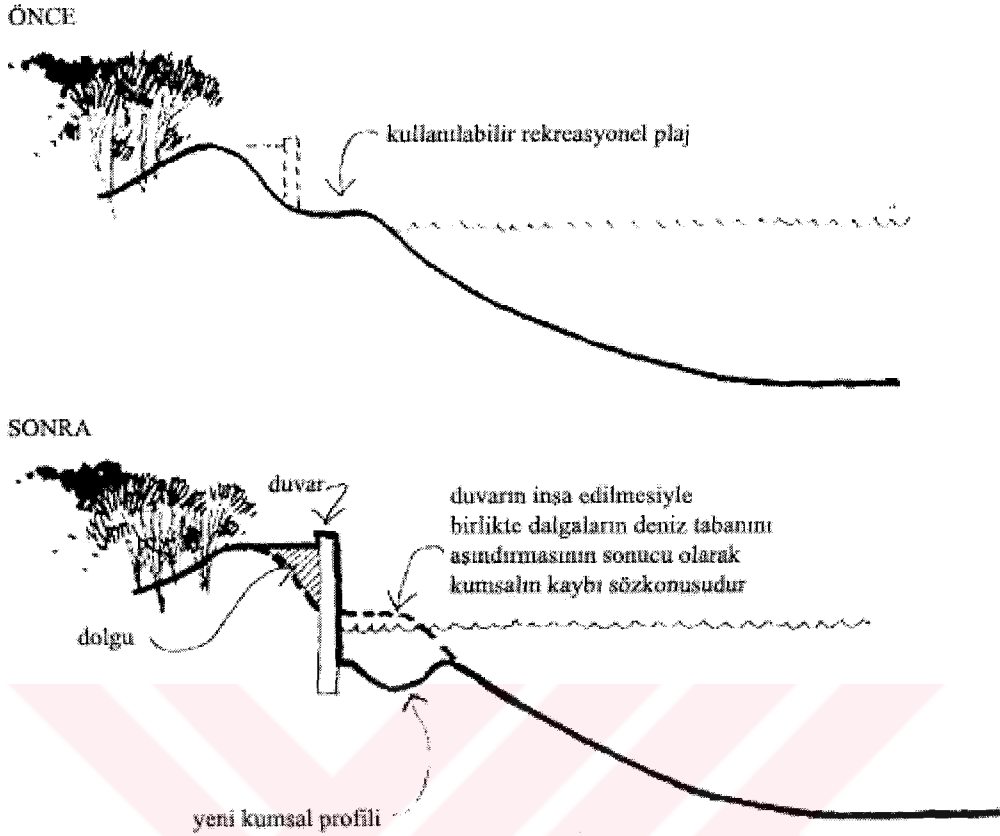
- Bitkilerin yok edilmesi ve altyapı sistemindeki değişikliklerin sonucunda toprak erozyonu meydana gelmektedir. Rüzgarla birlikte kum tepelerinin erozyonu, sonrasında bitkilerin yok olması önemli bir problemdir.
- Yeşil alanların ortadan kaldırılması, tarımcılık, kentsel çalışmalar, ıslak zeminlerin ve nehir ağızlarının kazılması ve doldurulması ve su kirliliği gibi nedenlerden dolayı hayvanların doğal yaşam ortamlarının kaybolması.
- Deniz alüvyon kaynaklarının ve deniz alüvyonlarının duvarlar, kasıklar ve dalgakıranlar aracılığıyla denize ulaşmasının engellenmesi ve doğal direnç kaynaklarında değişimlerin oluşması nedeniyle sahildeki kumların ve alüvyon birikintilerinin azalması.
- Lağım sularının ve zehirli kimyasal maddelerin denize boşaltılması ve dolayısıyla suyun kendi kendini devir daim etme becerisinde bir takım değişikliklerin meydana gelmesi sebebiyle su kalitesinin kötüleşmesi.
- Herhangi bir bina oluşumuna yönelik alan çalışmasının, tasarım ve yapılandırma işleminin, deniz alüvyonlarının doğal güzergahında veya kaynaklarında oluşabilecek değişiklikleri minimum düzeyde tutması gerekmektedir. Sahil şeridi boyunca çeşitli konumlarda bulunan kumsallardaki kum oranı, sahillerin gerilemesi ve kurulan duvarlar, dalgakıranlar ve kasıklar nedeniyle kumun sahile doğru akışının engellenmesi gibi çeşitli sebeplere bağlı olarak azalmıştır.



Şekil 3.18 Sahilde alüvyon akışında yapıların etkisi [13].

- Duvar gibi deniz kenarında bulunan yapılar sahil şeridi üzerindeki bazı konumlarda erozyonun şiddetini artırmış, dolayısıyla daha çok toprak kaybına ve kum oranının azalmasına sebep olmuştur.
- Uygun ortamlarda duvar, dalgakıran ve benzeri yapılarla duruma müdahale ederek sahil şeridindeki doğal erozyon sürecinin önüne geçilmemelidir. Bu tip erozyonlar, alüvyonların sahile doğru sürüklenmesini sağlayarak kumsalların ve kıyının gerisindeki alanların oluşumuna katkıda bulunmaktadır. Alüvyonlar aynı zamanda sahile vuran dalgalarla ve sahildeki akıntılarla da gelebilmektedir ve alüvyon akışı dalgaların önüne veya havzalara kurulan çeşitli yapılarla engellenmemelidir.

- Suyun içerisinde kurulan yapılar deniz alüvyonlarının sahile vurmasını engelleyebilir ve dolayısıyla sahildeki kum birikimini azaltabilir. Bu yapılar sahile doğru olan alüvyon hareketini minimum düzeyde etkileyecek şekilde tasarlanmalıdır; doğal erozyon ve birikim sürecinin kaçınılmaz bir şekilde engellendiği ortamlarda bu sorunun üstesinden gelebilmek için kum pompalama gibi bir takım stratejiler uygulanabilir.
- Sahil şeridinde yer alan bina veya yol gibi bir takım yapıların tehdit altında olduğu durumlarda erozyonu kontrol altına almak gerekmektedir. Böylesi bir ortamda duvar gibi bazı koruyucu yapıların inşa edilmesi zorunlu hale gelebilir. Çoğu zaman korunaklı yat limanlarının, iskelelerin ve denizcilik ile ilgili benzeri yapıların önüne dalgakıranların kurulması, her ne kadar bu yapılar doğal erozyon ve birikim sürecinin engellenmesine neden olsa da, kaçınılmazdır.
- Erozyonun kontrol altına alınmasının kaçınılmaz hale geldiği ortamlarda, kumsalların kum ile sürekli olarak beslenmesi gibi alternatif yöntemlere başvurulabilir. Uygun ortamlarda deniz erozyonu tehdidi ile karşı karşıya olan alanlardaki binalar veya diğer oluşumlar, koruma çalışmalarına gerek kalmaması amacıyla başka bir alana aktarılabilir [13].

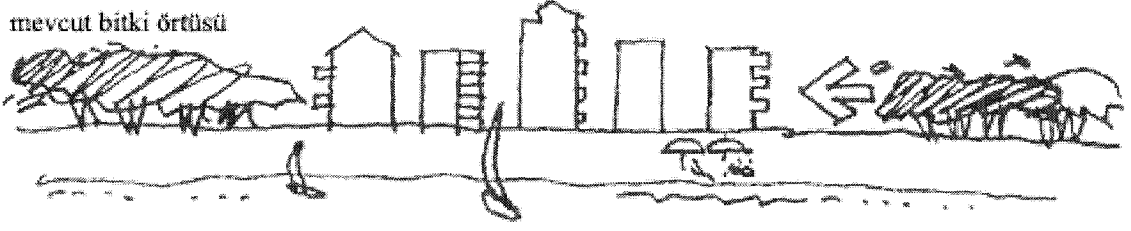


Şekil 3.19 Deniz kenarı duvar inşasının etkisi [13].

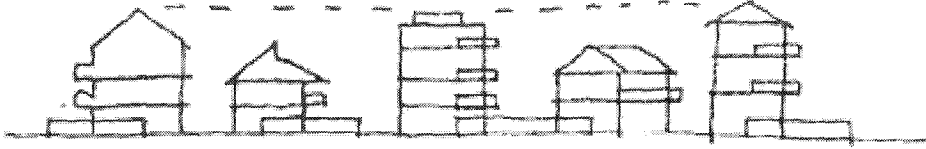
- **Kıyı Şeridindeki Kentsel Boşluklar;**

Mevcut yerleşim alanlarındaki yeni oluşumlar, söz konusu alanın kendine has yapısına uygun olmalı ve gerekli ölçüde ve biçimde inşa edilmelidir. Söz konusu yeni oluşumlar, halkın sahil şeridinden ve kumsaldan faydalanmasına engel olmayacak şekilde deniz kıyısına ve kimi zaman denizin üzerine konumlandırılabilir. Bu oluşumlar, doğal sahil ortamında zararlı etkilere yol açmamalıdır. Aksi belirtilmediği müddetçe yeni oluşumlarda, özellikle söz konusu yerleşim alanında geleneksel ve yerel olarak tercih edilen inşa malzemeleri kullanılmalıdır. Sahil şeridinde yoğun yapılaşmadan kaçınılmalıdır [13].

Yerleşim alanında dağınık bir görünümün oluşmasına izin verilmemelidir



mevcut binaların yüksekliği örnek alınarak oluşturulan yerel kat sınırlaması doğrultusunda yapılaşma



Bazı durumlarda mevcut binaların sadık kaldığı kat sınırlamasından farklı olarak, yeni oluşumların yüksekliği veya odaklanma noktası özellikleri belli başlı yapılaşma kuramlarına göre belirlenebilir. Yüksekliğin veya odaklanma noktası özelliklerinin neye göre belirleneceğini saptamak için ise alana özel ayrıntılı çalışmaların yapılması gerekmektedir

Şekil 3.20 Sahildeki yapıların kat yüksekliği ve bitki örtüsü kriteri bağlamında dağınıklığının engellenmesi [13].

- **Kıyı Şeridinde Doğal Manzaralar, Yol Manzaraları ve Açık Alan Manzaraları;**

- A. Binalar mevcut deniz ve sahil manzaralarını bozacak şekilde inşa edilmemeli aksine sahil manzarasını ve sahilden yerleşim alanına bakıldığı zaman ortaya çıkan manzarayı güzelleştirecek şekilde konumlandırılmalıdır. Tepelerden ve diğer yüksek konumlardan seyredilebilen panoramik görünümün korunmasına ve söz konusu önemli konumlarda yer alan binaların genel görünümü ne şekilde etkilediğine dikkat edilmelidir. Yollardan ve kamuya açık alanlardan bakıldığı zaman ortaya çıkan manzaraya da ayrıca özen gösterilmelidir [13].
 - B. Önemli manzara alanları, söz konusu alanların kalitesini düşürecek sağlıksız yapılaşmaya karşı koruma altına alınmalı ve bu doğrultuda denetlenmelidir [13].
- Önemli manzara alanlarının ve bu alanlara yönelik denetleme çalışmalarının belirlenmesi gerekmektedir.
 - Bir manzara alanı içerisinde gerçekleştirilmesi uygun olmayan faaliyetlerin belirlenmesi gerekmektedir. Örneğin halkın gözü önünde bulunan ve hemen hemen doğallığını koruyan

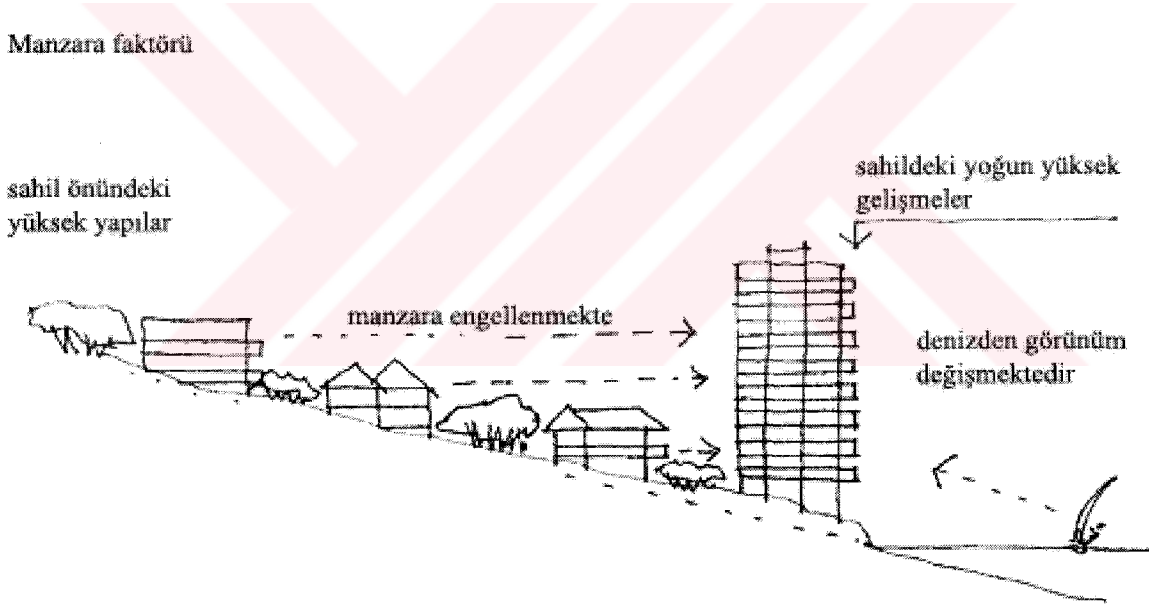
bir manzara alanında, söz konusu alanın mevcut özelliğine aykırı yapılaşmadan veya değişikliklerden kaçınılması gerekmektedir.

C. Yollardan Görünen Doğal Özellikler [13];

Büyük yeni oluşumlarda, caddelerin hemen yanında yer alan hoş görünüme sahip doğal özelliklerin korunması (kumullar, dalgalar, burunlar, falezler ve nehir ağızları gibi) ve halka yönelik manzara seyretme alanlarının oluşturulması gerekmektedir.

D. Sahil Manzaralarının Korunması [13];

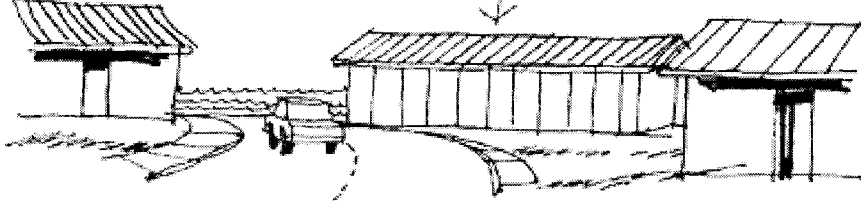
Yeni oluşumların (binalar, çitler, asfalt alanlar, tabelalar, peyzaj çalışmaları gibi) sahil kıyısındaki yollar, ana yolların kenarında bulunan park alanları, dinlenme ve eğlence alanları ve plajlar gibi halka açık alanlardan görünen sahil şeridi manzarasını önemli ölçüde kapatmasına izin verilmemelidir.



Şekil 3.21 Sahil şeridindeki manzarayı engelleyici gelişimler [13].

SAKINILMALI

binalar suya olan manzarayı engellemekte



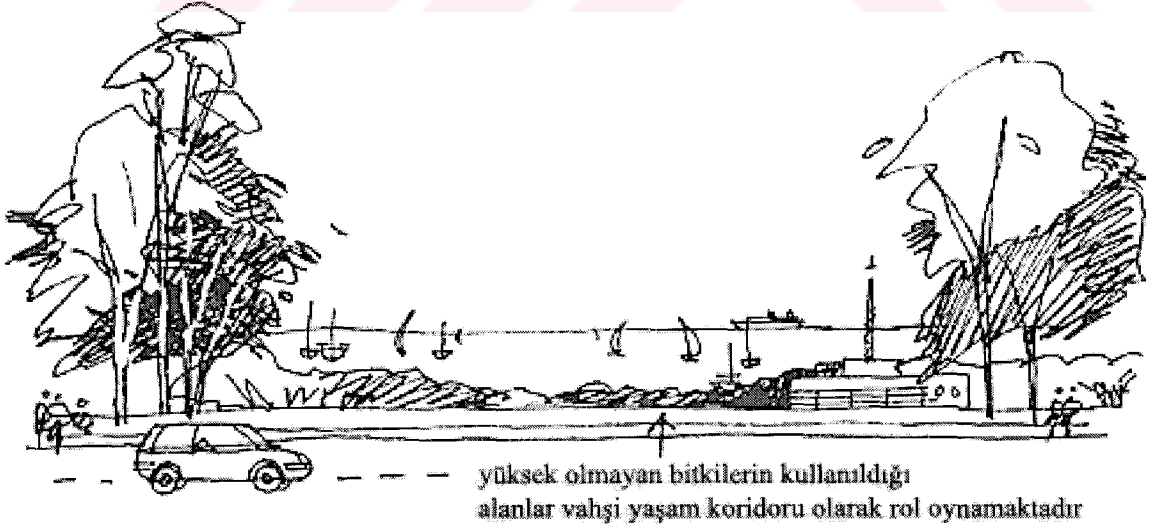
TERCİH EDİLMELİ

manzara bitki örtüsüyle çerçevelenmektedir



yol üzerinde suya doğru manzaraya hakimiyet

Şekil 3.22 Sahil şeridinde manzara faktörü [13].



Şekil 3.23 Sahil şeridinde görsel çerçevede uzak manzaralar [13].

- **Kıyı Şeridinde Doğal Bitki Örtüsünün Korunması ve Yaygınlaştırılması;**

A. Peyzaj tasarımı ile mevcut toprak yapısına, bitki örtüsüne ve doğal materyallere sadık kalınarak sahildeki bitki örtüsü özellikleri korunmalı ve daha da yaygınlaştırılmalıdır [13].

- Peyzaj tasarımı, bina oluşumları ile ilgili derecelendirme, toprağı biçimlendirme, yüzeyi uygun hale getirme, duvarları konumlandırma, yerleşim alanında kullanılacak ağaç, çalı, çim ve sarmaşık türü seçme ve yerleştirme gibi tüm alan çalışmalarını kapsamalıdır.

- Ağırlıklı olarak değişik kültürel özelliklere sahip alanlarda:

- ağaçlandırılmış yollar ve farklı biçimsel düzene sahip kamuya açık parklar ile kendini açığa vuran tarihi bir atmosfer varsa, yeni oluşumların da bu özelliklere uygun olması ve bu havayı yansıtmaları gerekmektedir;

- her ne kadar genellikle yerel bitki türleri tercih edilse de, bir kültürün temsili olarak binalara yansıtıldığı alanlarda sokaklar için egzotik ağaçlar ve sahil şeridi için ise farklı türlerde bitkiler seçilebilir;

- çevre alanlarda kullanılan peyzaj tasarımı ve malzemeler, sahil bitki örtüsü yapısı ile uyumlu bir bütün halindeyse yeni oluşumlarda da aynı renk ve yapıda malzemeler kullanılmalıdır;

- yapılaşmanın çevre üzerindeki genel etkisine olumlu yönde katkıda bulunabilecek ortamlarda sahil bitki örtüsü yapısı önemsenmelidir.

- Doğal yapısını ağırlıklı olarak koruyan bir alanda:

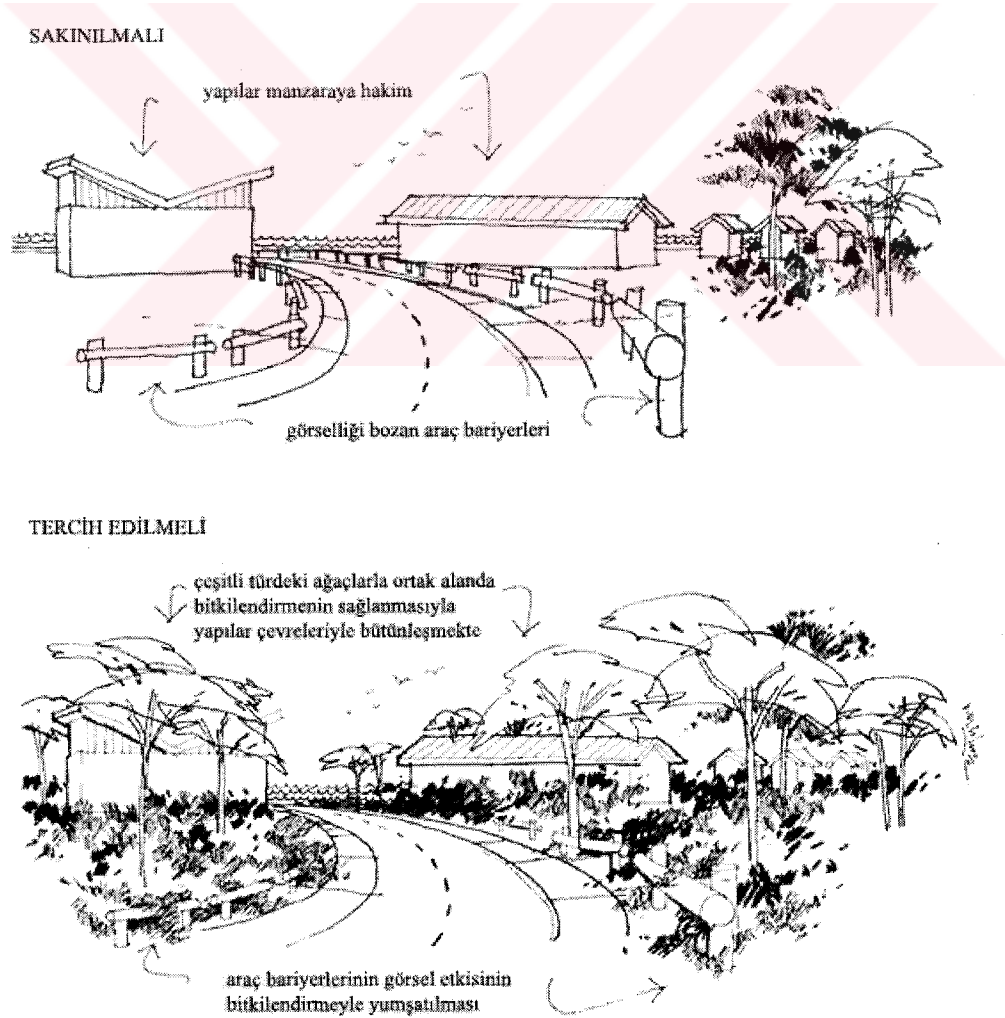
- mümkün olduğunca doğal ortama sadık kalınarak gerçekleştirilen yeniden oluşum yöntemi desteklenmelidir;

- yerel bitki türleri kullanılmalıdır;

- alanda yapılan düzenleme ve derecelendirme çalışmaları çevredeki yer şekillerine uygun bir şekilde yürütülmelidir;

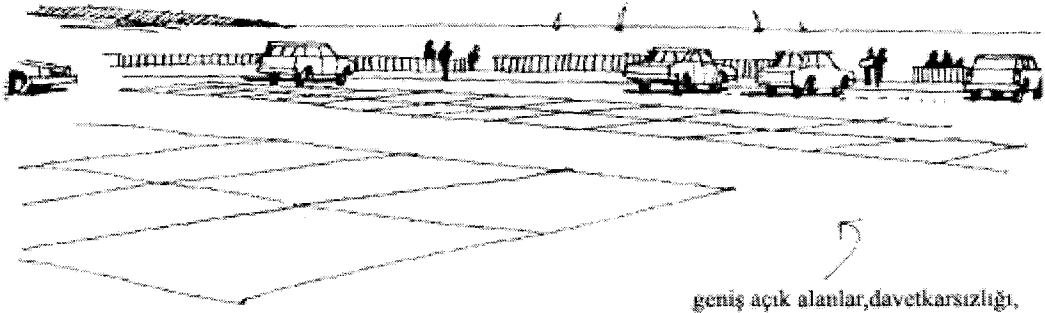
- kullanılan malzemelerin renk ve yapısının çevredeki bitki örtüsü yapısına uygun olması gerekmektedir.

- Peyzaj tasarımı çalışmalarında ilgili belediye ve devlet kuruluğu yönergelerine başvurulmalı ve çalışmalar bu doğrultuda yönlendirilmelidir.
- B. Peyzaj ve alan geliştirme çalışmaları (ağırlıklı olarak çevrenin yeşillendirilmesi ve derecelendirilmesi aracılığı ile yürütölür), yapıları ve yerleşim alanını görsel bir bütünlüğe kavuşturmak amacıyla gerçekleştirilmelidir. Ağaçlardan dolayı yüksek oranda yangın tehlikesi ile karşı karşıya olan yerleşim alanlarında ağaçların binalardan uygun bir şekilde uzaklaştırılması gerekmektedir [13].
- C. Peyzaj ve alan geliştirme çalışmaları, mevcut ve uygunsuz yapıların tespit edilmesine katkıda bulunmak amacıyla kullanılmalıdır [13].
- D. Peyzaj ve alan geliştirme çalışmaları, yerleşim alanı ile ilgili görüşlerin bildirilmesi ve yerleşim alanındaki tesislerin iyileştirilmesi amacıyla gerçekleştirilmelidir [13].



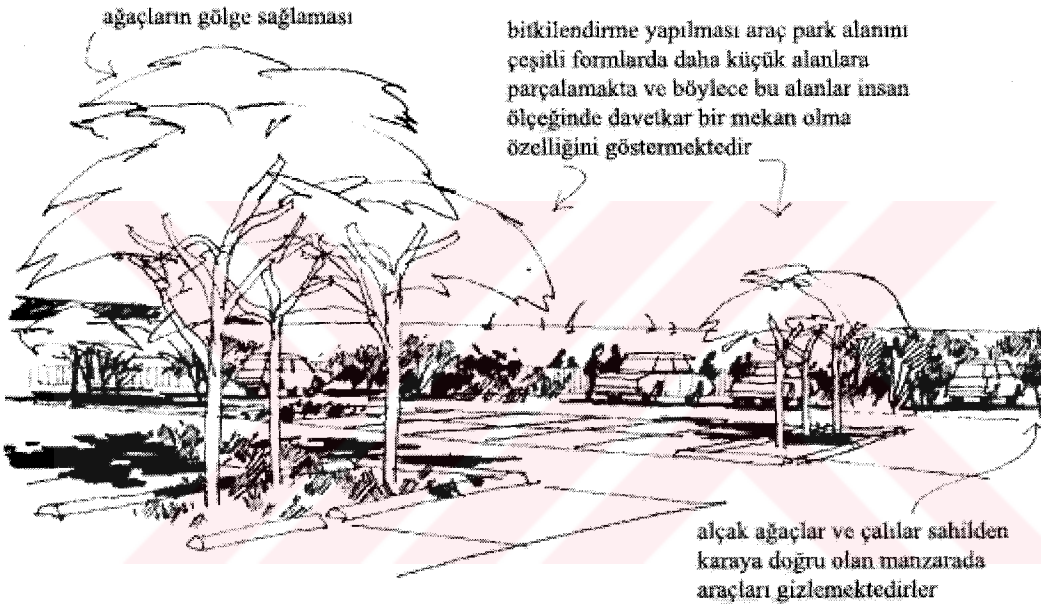
Şekil 3.24 Sahil şeridinde peyzajın etkisiyle yapılar ile bölgenin bütünlüşmesi [13].

SAKINILMALI



geniş açık alanlar, davetkarsızlığı, araçların ve kaldırımların baskın olduğu sert alanları yaratmaktadır

TERCİH EDİLMELİ



ağaçların gölge sağlaması

bitkilendirme yapılması araç park alanını çeşitli formlarda daha küçük alanlara parçalamakta ve böylece bu alanlar insan ölçeğinde davetkar bir mekan olma özelliğini göstermektedir

alçak ağaçlar ve çalılar sahilden karaya doğru olan manzarada araçları gizlemektedirler

Şekil 3.25 Sahil şeridinde peyzajın etkisiyle çekici alanların oluşumu [13].

- **Kıyı Alanlarında Turizm Faktörü;**

Dinlenme ve tatil amaçlı turizm hareketlerinin büyük oranda kıyı alanlarında yoğunlaşmaları, bu alanlarda var olan doğal dengenin bozulmasına ve turizm ile diğer faaliyetler arasındaki çelişkilerin artmasına neden olmaktadır. (Korça, 1989)

Diğer taraftan, kıyı alanının aynı zamanda kabul edebileceği kullanıcı sayısının da sınırlı olduğu bilinmektedir. Kıyı alanlarında turizm faaliyetleri için uygulanacak farklı bir mekansal organizasyon yaklaşım ile bu çelişkileri azaltmak, aynı zamanda kıyından yararlanacakların sayısında belirgin derecede artış sağlamak olasıdır. (Korça, 1989)

Kıyı alanlarında gelişen turizm faaliyetlerinin esas çekim gücünü, deniz ile plaj alanları ve bunlara bağlı olarak geliştirilen turizm kompleksleri ve turizm merkezleri oluşturmaktadır.

Turizm kompleksleri ve merkezlerinin deniz kıyısındaki konumlarının geriye doğru kaydırılmaları ile kıyıda meydana gelecek kullanıcı yoğunluğunun büyük ölçüde azalması sağlanabilir (Korça, 1989).

Turizm tesislerinin, kara yönündeki iç kısımlarda yer almalarını sağlamak için, deniz kıyısı dar bir bant olarak değil, kıyı arkasında yer alan alan ile birlikte, daha geniş bir mekansal yaklaşım çerçevesinde değerlendirilmelidir. Bu amaç için Yugoslavya'nın Adriatik kıyısı için yapılan planlama çalışmalarında, kıyı alanı 100-150 km arasında değişen bir genişlikte ele alınmıştır (Korça, 1989).

Kıyı ile kıyı arkasındaki alanların bir bütün olarak turizme hizmet vermeleri ilk olarak ulaşım bağlantılarını gerektirmektedir. Yani, kıyıdan uzak olan alanları turizm açısından aktif bir duruma getirmek, kıyıdan bu alanlara doğru, belirli aralıklarda sağlanacak girişlere bağlıdır. Yugoslavya'da Split altbölgesi için, 1982 yılında tamamlanan planlama çalışmalarında önerilen mekansal organizasyon modeli, bu tür bir yaklaşım için örnek oluşturabilecek bir nitelik taşımaktadır (Korça, 1989).

3.3.5 Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı

- **Konut Dışı Açık Alan Kavramı;**

Konut dışı açık alanlar, büyük insan kitlelerini gruplayan, belli hizmetleri kolay ulaşılabilir mesafelere getiren, değişik küçük yerleşmelere kişilik kazandıran, aileler arasında komşuluk kurmak zorunda kalmadan da bu ünitelerde yaşayacak insanların ortak yaşamdan yararlanabilmesini sağlayan alanlardır. Konut dışı açık alanları kişilerin yaşam kalitesini yükseltici ya da belirleyici mekanlar olarak da tanımlamak mümkündür. Konuta ait açık alanların düzenleme amaçları şöyle özetlenebilir (Şahin, 2000);

1. Konutun kullanım değerini artıran sağlıklı çevrenin oluşturulması,
2. Yaratılan bu çevrede belirli bir kalitenin oluşturulması,
3. Kullanımlara göre farklılaşmış alanların düzenlenmesi,
4. Düzenlenen çevrede kent içinde bütünlüğün sağlanması.

• **Konut Dışı Açık Alanların Sınıflandırılması ;**

Chiara, Panero ve Zelnik, konut dışı açık alan tiplerini şu şekilde sınıflandırmaktadır (Şahin, 2000);

1. Özel dış mekanın zeminde ve konuta bitişik olduğu; kamusal dış mekanın ise sadece giriş alanları ile sınırlı olduğu durumlar.
2. Özel dış mekanın bina içinde ve konuta bitişik olduğu; kamusal dış mekanın ise giriş mekanları ile sınırlı olduğu durumlar.
3. Özel dış mekanın zeminde ya da bina içinde ve konuta bitişik olduğu; kamusal dış mekanın ise konut grupları tarafından paylaşıldığı durumlar.
4. Özel dış mekanın zeminde ya da bina içinde ve konuta bitişik olduğu; kamusal dış mekanın ise taşıt park yerleri ile birlikte konut grupları tarafından paylaşıldığı durumlar.
5. Kamusal dış mekanın konut grupları tarafından paylaşıldığı özel dış mekanın ise olmadığı durumlar.
6. Kamusal dış mekanın taşıt park yerleriyle birlikte konut grupları tarafından paylaşıldığı durumlar.
7. Kamusal dış mekanın çevrede bulunan tüm konutlar tarafından paylaşıldığı durumlar.

▪ **Konut Dışı Açık Alanların Fonksiyonel Özellikleri;**

Açık alanlar dört ana fonksiyonel özelliğe dayanmaktadır. Bunlar (Şahin, 2000);

1. **Mülkiyet;**

Özel alan: Özel kişilerin mülkiyetinde olup bireysel kullanıma sahiptir. Konutla ilgili özel mekanlar ise aynı şekilde konut sahibinin mülkiyetinde ve bakımı konutta oturan ailenin sorumluluğundadır. Bu alanlar genellikle çit ya da duvar gibi sınırlayıcı elemanlarla çevrelenirler.

Ortak özel alan: Bir konut grubunun ortak mülkiyetinde olan ve sadece bu konut grubundan kişiler tarafından kullanılan ortak açık alanlardır. Bakımı genellikle konut sahiplerince ortak olarak yapılır.

Yarı kamusal alan: Özel ve kamusal alanların kullanım ve işlev açısından birbirleriyle geçişleri dikkate alındığında, bir tampon bölge söz konusu olur ki, bu alanlar da “yarı kamusal alanlar” olarak değerlendirilmektedir. Bunlar kısmen çevrelenmiş ya da dışarıdan tamamen görülebilen konuta bitişik alanlardır.

Kamusal alan: Toplumun kullanımına açık, kent insanının ortak kullandığı mekanlar bütünü olarak ifade edilmektedir. Konut yakın çevresindeki kamusal mekanlar konut sahipleri ve tüm halka açıktır. Bu tip mekanların bakım ve yönetimi, yerel yönetim tarafından ya da bazı durumlarda konut sahiplerince yapılır.

2. Sirkülasyon:

Yol alanları, taşıt, yaya veya hem taşıt hem de yaya kullanımı için ayrılmış alanlardır. Konut bölgelerinde yerleşim birimlerini ana yollara bağladıkları gibi parsellerin, arsaların, dolayısıyla binaların trafikle ilişkisini sağlarlar.

3. Konut-dış mekan ilişkisi:

Konutu çevreleyen alanların birbirleriyle ve konutla olan ilişkileri önemlidir. Bu ilişkiler konut tipine ve konut çevresindeki dış mekan düzenlemesine göre farklılık göstermektedir.

Kamusal alana açık: Kamusal alanla arasında herhangi bir engel olmayan, kamusal alanla doğrudan ilişkili olan konutlar bu gruba girmektedir. Geleneksel konut tipinde sıkça rastlanır, kapı doğrudan sokağa açılır.

Kamusal alana kontrollü: Kamusal alanla konutun arasına yumuşak peyzaj girdiği zaman, bu çok dar bir alan olsada, dışarıda konuta bitişik kontrollü bir kamusal alan oluşur. Bununla birlikte arkadlar, verandalar, balkonlar, saçaklar, dış merdivenler ve her çeşit girintiler, iç-dış mekan ayırımındaki kesinliği azaltarak bir geçiş alanı yaratırlar. Konut girişinin içeri çekilmesi, saçakla ya da bitkilerle iç-dış mekan arasında geçiş oluşturulması örnek olarak gösterilebilir.

Mahremiyet şeridine açık: Bu grup kamusal alanla arasında mahremiyet şeridi olan konutları kapsar. Buna örnek olarak, dışarıdaki insanları biraz olsun iç mekandan uzak tutabilmek için tasarlanmış bir yeşil alan ya da açık bir ön bahçe verilebilir.

Özel alana açık: Kamusal alanla arada özel, konut sahibine ait bir dış mekan olması durumudur. Örnek olarak çit veya duvarla çevrili bahçe verilebilir.

Kamusal alana kapalı: Dışardan göz hizasının üzerinde bir elemanla çevrelenmiş konutlar ya da sağır cepheler bu gruba girmektedir. Konutun kamusal mekanla arasında fiziksel ya da görsel herhangi bir ilişki yoktur. Örnek olarak yüksek duvarlı bahçesi olan ya da avlulu konutlar verilebilir.

3.4 Kentsel Açık Alanların Planlama-Tasarım ve Yönetimi İle İlgili Kriterler

3.4.1 Kentsel Açık Alanların Tasarlanması ve Geliştirilmesinde Temel İlkeler

- İnsanların gerçek gereksinimlerinin ne olduğunu göz önünde bulundurmak;

Yeni projeler söz konusu olduğunda, hizmete sunulacak açık alanların, insanların gereksinimlerini karşıladığından ve günlük yaşam koşullarına ve rutin alışkanlıklara cevap verdiğinden emin olunması son derece önemlidir. Dolayısıyla insanların mevcut açık alanlarda ne tür faaliyetler gerçekleştirdiğini sistematik olarak takip etmek gerekmektedir. Bu ise, insanların yaşam felsefesini, alışkanlıklarını ve sorumluluk anlayışlarını son derece iyi bir şekilde özümsemek anlamına gelmektedir ki ancak bu tür gözlemlerle açık alanların geliştirilmesine veya tasarlanmasına yönelik profesyonel çalışmalar ortaya çıkarılabilir ve gereksinim dışındaki yapılanmanın önüne geçilmiş olur [6].

- Mevcut kent yapısını göz önünde bulundurmak;

Mevcut kent yapısının ve yaşam geleneğinin korunması son derece önemlidir. Bu sayede bir bölgenin mimari ve sosyal yapısının yanı sıra kentler ve kasabalar belli bir bütünlük içerisinde algılanabilir. Dolayısıyla yeni açık alanların tasarlanmasında, oluşturulmasında ve geliştirilmesinde söz konusu etkenleri göz önünde bulundurarak, her bir muhitin kendine has mimari yapısı ve değeri korunmuş olacaktır [6].

- Eski endüstri bölgelerindeki mevcut tüm kaynakların kullanılması;

Kentlerde daha fazla açık alan bölgeleri oluşturmak için, mevcut kaynaklar olarak adlandırılan gerek büyük gerekse küçük her türlü potansiyel alanının nitelik ve nicelik açısından uygun bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda, kullanılmış veya terkedilmiş bölgelerin topluma ne şekilde tekrar kazandırılabilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Özellikle eski endüstri bölgelerinde, söz konusu arazilerin kullanım haklarına yönelik resmi kayıtları veya muhtemel projeleri takip ederek, geleceğe yönelik girişimlere nasıl destek olunabileceği saptanabilir [6].

- Sosyal uyuma katkıda bulunulması;

Kentlerdeki açık alanlara kaynak atanması ve bu alanların gerekli şekillerde kullanılması, sosyal uyum açısından son derece büyük öneme sahiptir. Açık alanlar, çatısız mekanlar diye tabir edilen yaşam alanlarıdır ve söz konusu alanlar çeşitli yaştan insan toplulukları tarafından kullanılmaktadır; ancak bu alanların ne şekilde değerlendirilmesi gerektiği ve yine bu alanların esas olarak hangi kesimlere hitap edeceği arasında seçim yapmak gibi bir sorun yaşanmamaktadır. Belli bir yaşam kalitesi oluşturmak için açık alanları toplumdaki her kesimin paylaşımına açmak gerekmektedir ve böylesine bir girişim toplumsal ilişkileri kuvvetlendirmek açısından da son derece faydalı olacaktır. Açık alanlar belli bir sorumluluk anlayışı içerisinde kullanılmalıdır ve söz konusu açık alanlar yine bir toplumun onurunu temsil etmektedir [6].

3.4.2 Kentsel Açık Alanlardaki Planlama-Uygulama Sorunları

Açık alanların değerlendirilmesine yönelik fikir ayrılıklarını belirleyip çözüme kavuşturarak, açık alanlar vatandaşlara hitap eden cazip mekanlar haline getirilmelidir. Açık alanlar ile ilgili idari çalışmalar; açık alan kaynaklarının yerini tespit etme, tasarlama, organize hale getirme, denetleme, bakım altına alma ve iyileştirme gibi farklı aşamalardan oluşmaktadır. Her ne kadar birbirine benzemese de söz konusu aşamalar belli bir bütünlük içerisinde hayata geçirilmektedir ve çeşitli beceri ve uzmanlık bilgileri gerektirmektedir. Söz konusu çalışmalar sayesinde kentlerdeki açık alanlar çok daha verimli bir şekilde toplumun hizmetine sunulabilmektedir. Ancak bunun tam aksine idari anlamda başarısız çalışmalar yürütüldüğü takdirde (yanlış alanların kullanılması, hatalı projelerin hazırlanması, yetersiz bakım yapılması) kentlerdeki açık alanlar kullanılmayan veya kötü amaçlara mesken olan tehlikeli bölgeler haline dönüşmeye mahkum edilmiş olacaktır [6].

Kentlerdeki açık alanlara yönelik idari çalışmalar, özellikle bu alanların kullanımı ile ilgili tezatları ortadan kaldırmak amacıyla yapılmaktadır. Söz konusu tezatlar, henüz proje aşamasında, tasarımın ve organizasyonun şekillenmeye başladığı süreç içerisinde çözüme kavuşturulabilmektedir; bu aşamada, aynı alan içerisinde birbiriyle çelişen faaliyetlerin yapılması durumunda ortaya çıkabilecek sorunların önüne geçilmektedir. Tasarımlar başarılı olduğu takdirde, aynı anda, aynı alan içerisinde, birbirini engellemeyecek şekilde çeşitli faaliyetler gerçekleştirilebilir ve bu faaliyetlere yenileri eklenebilir. Açık alanların projelendirilmesi aşamasında, toplumdaki farklı grupların geleceğe yönelik gereksinimleri göz

önünde bulundurulmalıdır ve açık alanlar insanların rahatlıkla paylaşım sağlayabileceği ortamlar olarak tasarlanmalıdır. Açık alanlar günümüzdeki popüler, hatta geçici gereksinimleri karşılamaktan ziyade, zaman içerisinde değişebilecek kullanım anlayışına da hitap edecek şekilde hazırlanmalıdır [6].

- Taşıt ve yaya sorunu;

Kentlerdeki açık alanların kullanımına yönelik başlıca tezatlardan biri de sokakların yayalar ve motorlu taşıtlar arasında paylaşılacak zorunda kalınmasından kaynaklanmaktadır. Çoğu kentte sokaklar öncelikli olarak arabalara aittir; ancak, her ne kadar bazı kentlerde trafiğe kapalı yaya alanları bulunsun da gerek motorlu taşıtların gerekse yayaların bir arada olabileceği daha düzenli ortamlar yaratılmalıdır. Sokaklarda yayalara daha fazla var olma önceliği sağlayarak kentlerdeki insani yaşam ortamı genişletilebilir [6].

- Tarihi değer taşıyan açık alanların kullanımı;

Bir kentte halkın hizmetine sunulabilecek açık alanların sayısı az ise veya bu alanlar son derece sıkı denetim altındaysa tarihi binaların bulunduğu değerli açık alanların kullanımına ve yönetimine yönelik bir takım sorunlar ortaya çıkabilir. Kentlerdeki açık alanların başarılı bir şekilde yönetilebilmesi için bu alanların devlet kontrolünde olması gerekmektedir; örneğin belli bir alanın işlevini veya dış görünüşünü koruyabilmek için bir takım önlemlerin alınması gerekebilir. Ancak alınan önlemlerin boyutu ne olursa olsun, o alanda yaşayan veya çalışan insanların ihtiyaçları karşılanmak zorundadır [6].

- Görsel sorunlar;

Bir kentin ve içerisindeki semtlerin kendine has yapısı açık alanlara da yansıtılmalıdır. Bir kentin kendine has yapısını oluşturan özelliklerin, semtlerdeki özgün yapıların ve kentin kendine ait kültürünün göz ardı edilmesi, görsel sorunları da beraberinde getirecektir. Yukarıda belirtilen hatalara düşülerek oluşturulan açık alanlar hem maliyetli hem de kullanışsız mekanlar olmaya mahkumdur. Oysa ki açık alanlar kentin bütünü göz önünde bulundurularak birbirinden farklı mekanlara yapılmalı ve çok çeşitli gereksinimlere cevap verebilmelidir. Sıkışık ve işlev açısından birbiriyle uyumsuz bir şekilde oluşturulan açık alanlar, kentin görünümünü olumsuz yönde etkilemekle kalmayıp aynı zamanda kullanışsızlığı nedeniyle halkın ilgisinden uzak ve güvensiz mekanlar haline gelebilmektedir [6].

- Açık alanların sınırını belirleme;

Açık alanların nerede, ne şekilde ve hangi amaçlara yönelik oluşturulacağına karar verirken göz önünde bulundurulması gereken bir husus da söz konusu alanların ne kadar bir büyüklüğe sahip olacağıdır. Planlama aşamasında bu kararı verirken insanların istedikleri faaliyetleri rahatlıkla gerçekleştirebileceği yeteri kadar alanın sağlandığından emin olunmalıdır. Yeni bir açık alan oluştururken insanların kendilerini güvende hissettiği ve rahatlıkla kullanabildiği bir mekan yaratmak son derece önemlidir [6].

Açık alanlara bu kadar önem verilmesine rağmen söz konusu alanların hatalı değerlendirilmesi, planlama aşamasında bir takım yanlışların yapılması ve yetkili merciler arasındaki eşgüdüm sorunları açık alanların varlığını tehlikeye sokmaktadır [6].

Her ne kadar açık alanların önemi son derece iyi anlaşılmış olsa da hala çeşitli tehditler ve riskler söz konusudur ve bu alanlar yanlış amaçlar için kullanılabilir; örneğin, kamuya açık alanlar denetimsiz yol ve bina yapımları ve bu yapılanmanın beraberinde getirdiği belli risklerle karşı karşıyadır ve ne kadar ilginçtir ki söz konusu çalışmalar kamuya açık alanların ve sokakların arabalar tarafından istila edilmesini engellemek üzere gerçekleştirilmektedir. Ne yazık ki açık alanlar genellikle yanlış amaçlar için kullanılmakta ve özelliklerini yitirmektedir. Tarihi zenginliğe sahip bazı kentlerde turizm hacminin artması nedeniyle açık alanlar gasp edilmektedir [6].

Açık alanların değerlendirilmesi söz konusu olduğunda genellikle somut gereksinimler ve toplumsal gereksinimler arasında belli tezatlar ortaya çıkmaktadır. Özel arazilerin kamuya açık alanlar haline getirilmesi kamulaştırma ve 18. madde uygulamasını içeren yasal prosedürler ile gerçekleştirilmektedir. Kamulaştırma, belediyelerin imar planları doğrultusunda kamu hizmetine öngörülen alanların ödenek ayrılarak yol, yeşil alan, meydan, park, fuar alanı, gezinti yerleri, çocuk bahçesi, otopark, açık pazar yerleri ile tarihi ve turistik eserlerin ve anıt çevrelerinin kamuya açılmasıdır. 18. madde uygulaması ise belediyelerin imar sınırları içerisinde bedelsiz olarak düzenlenen alanların ihtiyacı olan yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, spor alanı, cami ve karakol gibi kamusal hizmetleri ve bu hizmetlerle ilgili tesisleri sağlamasıdır [14]. Bu iki yasal süreç ile yapılaşmanın yoğun olduğu bölgelerde açık alan elde edilmesi sağlanabilmektedir.

Açık alanların ne şekilde kullanılacağına yönelik hazırlanan planlarla gerçek hayattaki koşullar arasında farklılıklar söz konusu olabilmektedir; bunun en önemli sebebi ise açık

alanların kullanımına yönelik projelerin, halkın tercihleri ile ilgili somut gözlemlerden ziyade varsayımlara dayanmasıdır [6].

3.4.3 Kentsel Açık Alanların Tasarımındaki Temel İlkeler

Bilinçli Bakım Çalışmaları;

Kentlerdeki açık alanların yönetiminde, bilinçli bakım çalışmalarının yeri tartışılmazdır. Uygulanan bakım yöntemleri, söz konusu alanın kullanım amaçlarına uygun bir şekilde belirlenmelidir. Açık alanlara uygulanan bakım çalışmaları söz konusu alanları belli amaçlar doğrultusunda kullanan kişilere bir takım yasaklar veya sınırlamalar getirmemelidir. Aynı zamanda yapılan bakım çalışmaları alan içerisindeki faaliyetleri hiç bir şekilde kesintiye uğratmamalıdır [6].

Çekici ve Kaliteli Ortamlar Oluşturmak;

Açık alanlara yönelik tasarım çalışmalarında kent içerisindeki her türlü mekanın cazip ve çekici hale getirilmesi amaçlanmalıdır. Oluşturulacak açık alanların sayısı kadar kalitesi de son derece önemlidir. Açık alanları daha cazip mekanlar haline getirmek için peyzaj ve kente doğal bir görüntü kazandıracak ışık, gölge ve renklendirme tekniklerinden faydalanılabilir [6].

Çok Amaçlı Kullanım;

Sokaklarda halkın hizmetine sunulan kent mobilyaları, park araçları veya ağaç ve çimenlikler kullanılamayacak hale geldiğinde hemen yenilenmeli veya iyileştirilmelidir. Söz konusu çalışmalarda yukarıda adı geçen öğelerin işlevleri ve çok amaçlı kullanımları göz ardı edilmemelidir. Açık alanları bakıma alırken veya iyileştirirken bu mekanlarda yer alan öğelerin rahat kullanılabilir hale getirilmesi veya farklı gereksinimleri karşılayabilmesi amaçlanmalıdır. Duvarlar, kaldırımlar, oturma elemanları, aydınlatma elemanları, telefon kabinleri, çiçeklikler, heykel ve benzeri plastik öğeler, çöp kutuları, otobüs durakları, işaret levhaları insanların gereksinimini karşılayacak şekilde konumlandırılmalıdır [6].

3.4.4 Kentsel Açık Alanların Yönetiminde Sorumlu Kurumlar ve Yönetim Biçimleri

Açık alanlar, ilgili tüm merciler tarafından eşit bir platformda uzlaşmacı bir yaklaşım ve iletişim içerisinde yönetilmelidir. Bu, gerek ulusal mercilerin gerekse yerel yetkililerin yakın bir işbirliği içerisinde çalışmaları ve kentlerdeki açık alanların oluşturulmasına veya

güzelleştirilmesine karşılıklı olarak katkıda bulunmaları anlamına gelmektedir. Buna ek olarak kentlerdeki açık alanlarla ilgili tasarım, bakım ve iyileştirme çalışmalarının ne derece başarılı olacağı yerel sakinler, sivil toplum örgütleri ve yetkililer arasındaki sağlıklı iletişime bağlıdır [6].

Kamuya yönelik harcamaların azaltıldığı günümüzde özel sektör bağış yapma konusunda teşvik edilebilir; söz konusu bağışlar yerel yetkililer tarafından hassas ve esnek bir tutum içerisinde denetlenmelidir. Bu sayede yerel yetkililer ve özel sektör arasındaki güven ve işbirliği ruhu artırılabilir. Öğrencilerde açık alanlara yönelik belli bir bilinç oluşturmak üzere uzun vadeli bir eğitim programı hazırlanması son derece önemlidir. Söz konusu eğitim aynı zamanda gerek basılı yayınlar gerekse radyo ve televizyon aracılığıyla tüm halka verilebilir. Böylesine bir kamu bilinci oluşturmak üzere yerel yetkililer de harekete geçebilir [6].

- Yerel kurumlar;

Yerel yetkililer, kentlerde kamuya açık alanlar oluşturma konusunda diğer kesimleri teşvik etmeli ve bunu başlıca görevi olarak kabul etmelidir. Yerel yetkililer aynı zamanda halkın açık alanları isteği doğrultuda kullanmasına olanak tanımalı ve bunun denetimini elinde bulundurmalıdır. Yetkililer tarafından konulan kuralların aşırıya kaçmamasına, halkın açık alan kullanımını engellememesine ve sınırlamamasına özen gösterilmelidir. Yerel yetkililerin, terkedilmiş veya kötü kullanılmış alanları halka kazandırmak gibi bir sorumluluğu da bulunmaktadır; yerel yetkililer söz konusu açık alanların iyileştirilmesine yönelik olarak politikacıları, mühendisleri, mimarları, kent planlamacılarını, arazi yapısı uzmanlarını ve her şeyden önemlisi vatandaşları belli başlı önlemler almak ve işbirliği içerisinde olmak üzere teşvik etmelidir [6].

- Sivil toplum örgütleri ve semt sakinleri;

Açık alanların oluşturulması ve kullanımına yönelik olarak semt sakinlerinin de söz hakkı bulunmalıdır. Semt sakinlerinin yaşadıkları muhite sahip çıkması ve belli bir çevre bilinci taşıması son derece önemlidir; dolayısıyla yerel yetkililer ve sivil toplum örgütleri arasında kurulacak işbirliği, açık alanların oluşturulmasına ve korunmasına katkıda bulunacaktır. Semt sakinlerinin kendi muhitlerindeki açık alanlarla ilgili doğrudan müdahale hakkına sahip olması gerek bireysel gerekse kolektif bir sorumluluk ruhu oluşturacaktır. Bu sayede açık alanların hor kullanılmasına karşı toplu mücadele başlatılabilecektir [6].

- Özel sektör ve ilgili kuruluşlar;

Kamu harcamalarının azaltılmasından dolayı halka açık tesisler ve hizmetler sunma konusunda kamu sektörünün, özellikle de yerel yetkililerin üstlendiği sorumluluğu son yıllarda yerel topluluklar ve özel kuruluşlar devralmıştır. Açık alanlara kaynak sağlamak, kentteki çevre düzenlemelerine ve yeni oluşumlara katkıda bulunmak üzere özel kuruluşlar kamu sektörü ile işbirliği içerisinde. Yerel yetkililer özel sektörden ve ilgili kuruluşlardan gelecek her türlü desteğe açık olmalı ve özel sektör girişimlerine rehberlik etmelidir [6].

- Eğitim kurumları ve sorumlulukları;

Yerel yetkilileri, mimarları, kent planlamacılarını ve kentin genel görünümünü etkileyecek kararları verme yetkisine sahip herkesi açık alanların değeri konusunda bilgilendirmek son derece önemlidir. Halk arasında ve özellikle de öğrencilerde belli bir çevre bilinci oluşturmak üzere eğitim programları gerçekleştirilmelidir. Kent turları yaparak, danışmanlık merkezleri oluşturarak, güncel görsel ve işitsel araçlardan faydalanarak, ilgi çekici yayınlar hazırlayarak ve yerel toplantılar düzenleyerek bu programlar amacına ulaştırılabilir. Yerel yetkililer gençleri ofislerine davet edebilir. Davet edilen gençler çevre mühendisliği veya ilgili branşlarda eğitimini sürdüren öğrencilerden seçilebilir. Yerel ofislerde veya ilgili kuruluşlarda günlük çalışma veya stajyerlik imkanları sunularak genç beyinlerden faydalanılabilir ve öğrencilerin eğitime katkıda bulunulabilir. Yerel yetkililer öğrencileri veya diğer toplulukları açık alanlarda tiyatro, müzik ve dans etkinlikleri gerçekleştirmek üzere teşvik edebilir. Bu sayede yerel yetkililer açık alanların kullanımına yönelik olarak daha duyarlı bir yaklaşım sergileyebilir ve halka daha etkili bir mesaj verilebilir. Yerel yetkililerin ve diğer kuruluşların desteğiyle gerçekleştirilen eğitim programları ve etkinlikler sayesinde açık alanların hor kullanılmasından dolayı ne tür tehlikeleri beraberinde getireceği ve kentin ne tür görsel sorunlarla karşı karşıya olduğu halka anlatılabilir. Vatandaşların açık alanların önemi konusunda belli bir bilince sahip olması ve sorumluluk duygusu taşıması bu sorunun üstesinden gelmesine yardımcı olacaktır [6].

3.5 Açık Alanların Şehirlere Ekolojik Yönden Etkileri

- Bitkilerin Kentsel Isı Adaları ve Mikroklimatik Çeşitlilik Üzerindeki Etkileri;

Kent ısı adaları ve mikroklimatik çeşitlilik bitkiler tarafından yaratılmaktadır. Kent etkinliklerinden kaynaklanan ısı, toz ve kirlilik unsurları ve kent ulaşım ağı ile beraber, kent

çevrelerindeki iklimsel sorunlar havanın fazla ısıtılmasından kaynaklanır. Yapı yoğunluğu, asfalt kaldırımlar ve kuvvetlendirilmiş beton gibi ısı iletkenliği yüksek olan malzemeler ile kent merkezi yeşil alanlardan %10 daha fazla güneş enerjisi soğurmaktadır. Daha ötesinde beton alanlar, kırsal alanların tam tersine, hızlı ısınma ve yavaş soğuma eğilimindedirler. Aslında kentsel ve kırsal alan arasındaki sıcaklık farkı gün batımından birkaç saat sonra en yüksek seviyeye ulaşır, öğleden sonra ise bu sıcaklık farkı en düşük seviyededir [15].



Şekil 3.26 Londra'daki ısı gelişim tablosu: Londra'daki ısı gelişimi: ısı değerleri yapı hacim yoğunluğuna bağlı olarak artmaktadır [15].

Dar sokakların bölümlerinde çok sayıda yansıma ve radyasyon bina duvarlarını etkilemektedir. Dolayısıyla havanın fazla ısınmasıyla bina duvarları yakın ilişki içindedir. Gün boyunca akümüle edilerek radyasyon yayan ısı hacim içinde yayılmak yerine binalar tarafından kesilerek durdurulur. Soğuk hava cihazları ve trafik yapay ısılar yaratmaktadır [15].

Yaz boyunca ortalama değerlerde ölçülmüştür ki güneş enerjisinin %5-10'u alan yapay ısı ile beraber ortalama ısı bir derece artmaktadır. Aynı nemlilik ve sıcaklıklarda, yaz mevsiminde yoğun yerleşim alanlarının rüzgarın şiddetini %20-30 azaltmasından dolayı bu alanlardaki ısı konforu kırsal yerleşim alanlarındakinden daha kötüdür. Örneğin Milano'nun kent merkezi ile çevresi arasındaki sıcaklık farkı 2-3°C'dir. Farklı çalışmalar; bitkilerin varlığının, mikroiklimi nasıl geliştirdiğini ve ısyı nasıl düşürdüğünü etkin bir şekilde göstermiştir. Bitkilerin neden olduğu havadaki sıcaklık değişimi ve nisbi nem genellikle aşağıdaki gibidir [15];

A. Bitkiler tarafından gölgelenen büyük yapılar üzerine güneş ışınlarının etkisinin azalması nedeniyle;

Bitki kütesine çarpan güneş ışınları kısmen yansıtılır, emilir ve iletilir; atmosfer içerisinde kısmen potansiyel hissedilebilir ısı olarak dağılır ve bitkilerin metabolik işlemlerinde

kullanılır. Fotosentez sırasında bitkiler güneş enerjisini biyokimyasal enerjiye dönüştürürler. Özellikle görünür ışınımı soğurarak belirli bir alanın mikroikliminde etkili olurlar. Bitkiler güneş ışınlarının %60-90'ını soğurduğu tespit edilmiştir. Güneş ışınımının gölgelenmesini ve soğurulmasını belirleyen bir dizi değişken vardır. Bunlar [15];

- Bitki yoğunluğu,
- Gelişme döngüsü (yapraklarını döken ve dökmeyen bitki türleri),
- Bitkilerin şekilleri (maksimum yükseklikleri ve hacimleri),

Bununla beraber yeşil bir alan için en iyisinin yapılabilmesi tekil türlerin fenoloji**'si hakkında bilgi sahibi olmayı gerektirmektedir. Bitkilerin yeşilliklerine bağlı olarak güneş şiddetinin azalmasını belirlememizi sağlayan aletler ve analitik metodlar mevcuttur. Yapraklarını döken ve dökmeyen bitkilerin seçimi önemlidir. Yazın serinlemek kışın ısınmak için, yazın sık yeşil oluşturup gölge yapacak kışın az gölge yapacak bitkiler seçilmelidir. Bazı bitkiler için yaz ve kış gölgeleme katsayıları hesaplanmıştır. Bu bilgiye bitkilerin yapıları yakınlıklarının belirlenmesinde özellikle ihtiyaç duyulmaktadır. Yoğun veya az yoğun bitki örtüsü seçimi yakında bulunan binaların enerji akış değişimlerini etkilemektedir. Böylece bina içi sıcaklığı değişir [15].

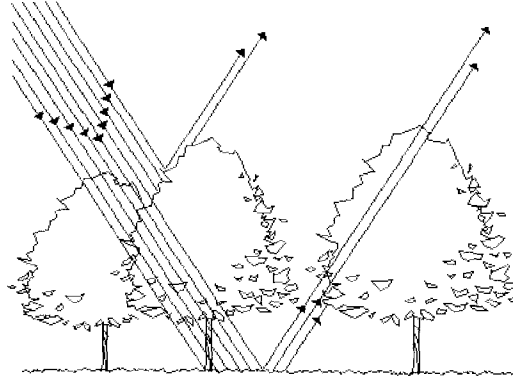
B. Yüzeyler ve dış çevreyle güneş ışınımının ve uzun dalgaların arasındaki değişimi modifiye etmek;

Yeşil dokular toprak ve yapay yüzeylere nazaran kızılötesi ışınımı daha az yayarlar; böylece çevrenin ısı yayan ortalama ısısını düşürürler. Yeşil yüzeylerle karşı karşıya olan binalar sokaklara ve bitişik binalara göre , ısı yayan yüksek sıcaklıkları azdan çok doğru dengelerler [15].

C. Buharlaşma süreci;

Buharlaşma bitkilerin fotosenteze bağlı doğal bir olaydır. Bitkiler atmosferden CO₂ alabilmek için stomalarını açık tutmak zorundadırlar ve bu yolla su kaybederler. Toprakta atmosfere buhar şeklinde büyük miktarlarda su pompalanır. Yapraklardaki sıvıdan buhara

dönüşüm ve termik enerjinin emilimi her gram buhar için 633 kal oluşturur. Yeşil yüzeylerin ortaya çıkmasıyla birlikte ısı miktarı dikkate alındığında kent yerleşmelerindeki yeşil alanlar yazları aşırı sıcakları düşürmede önemli bir faktör olarak kullanılabilir [15].



Şekil 3.27 Bitkiler tarafından güneş enerjisinin kullanımı: Belli bir yeşil alana çarpan güneş enerjisi bitkiler tarafından terleme ve fotosentez işlemlerinde büyük miktarlarda sıcaklığı hissedilebilir biçimde azaltacak biçimde kullanılır [15].



Şekil 3.28 Kentsel alanlardaki termik ısı yükünün gösterildiği şema: Yoğun yerleşimli kentsel alanlarda, güneş enerjisi binaların düşey yüzeyleri tarafından yansıtılır ve soğurulur, termik ısı yükünü artırır [15].

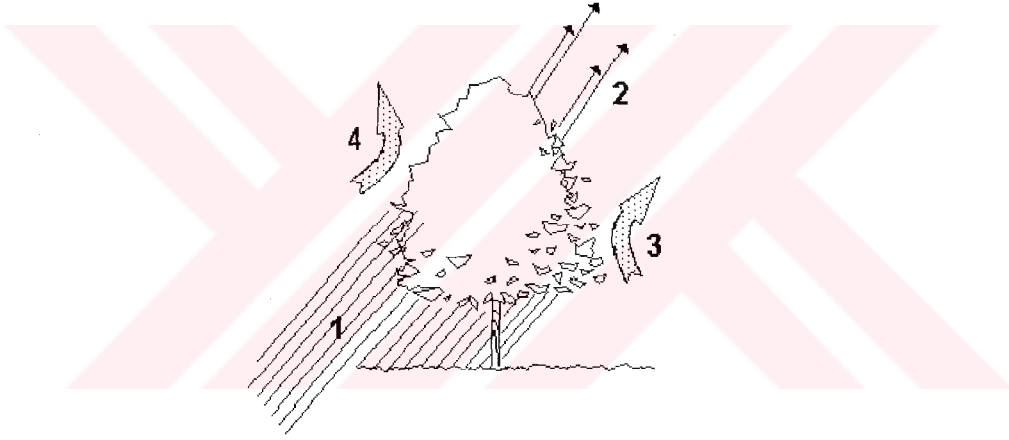
100x100 m üç katlı hattan oluşan bir meydana yerleştirilen bir ağaç günde 50,000 litre terleme seviyesine ulaşabilir. Böylelikle su durumunun değişmesiyle 31,650,000 kal kullanılmış ve dış çevreden alınmış olur. Bu enerji aksi halde binalar tarafında emilerek ısı şeklinde yansıtılacaktır [15].

Büyük hacimlerdeki bitkilerin terlemesinin günde 20 saat çalışan 5 küçük soğuk hava cihazının soğutma kapasitesine eşit olduğu doğrulanmıştır. Almanyada gerçekleştirilen

* Özellikle iklime bağlı olarak bitkilerde gözlemlenen biyolojik ve periyodik değişimleri inceleyen bilim dalı.

deneyler, parklarla ve kenti çevreleyen kentsel alanlar arasındaki sıcaklık farklarının 7°C 'yi bulduğunu göstermiştir [15].

Yeşil alanlardaki sıcaklık düşüşü sadece yerel ölçeklerde ve göreceli mesafelerde incelenebilir, hava değişimi büyük ölçeklerde etkiyi düşürmektedir. Aynı zamanda bir kentteki yeşil alanların artışı iyi karşılanmaktadır. Buharlaşma transferi işlemi global yaz sıcaklıklarının düzelmesine ve soğuk hava cihazları ve elektrik tüketiminin azalmasına yardımcı olmaktadır. Sonuçta yeşil alanlar binalarla entegre bir şekilde yaz mevsiminin mikro ikliminin gelişmesine ve hava kalitesine olanak sağlamaktadır. Mümkün olan müdahale stratejisi, konstrüksiyonlar ile yeşilleri entegre etmek ve böylece gölgeleme esnasında oluşan termik akış girdisini düşürmek, güneş ışınlamalarını yansıtmak, fotosentez ve terleme için kullanılan güneş enerjisi emilimini ve iletken değişimleri düşürmektir [15].



Şekil 3.29 Bitkilerin perdeleme etkileri [15].

1.Gölgeleme, 2.Yansıyan güneş enerjisi, 3.İletken değişimler, 4.Fotosentez ve terleme

• **Bitki Örtüsünün Kentsel Meydanlardaki İklimsel Etkileri;**

Bitki örtüsünün açık hava sıcaklığının değişimine etkileri üzerine yapılan çoğu çalışmalar geniş yeşil alanlar üzerinde odaklanmıştır. Bitki örtüsünün, kentsel meydanlar ve caddeler gibi küçük alanlar üzerindeki etkisi daha az bilinmekle birlikte kent yaşamındaki iklimsel değişiklikleri etkilediğinden bitki örtüsü önemli bir faktördür. Günümüzde yapılan çalışmalardan alınan ilk sonuçlar Milan'daki dört kentsel meydanda ölçüm yapılarak elde edilen bilgilerdir [16].

Serinletici etkisi olan geniş parklar ve yeşil bölgeler kentsel ısı adalarını değiştirmektedir ve bu birçok araştırmacı tarafından ölçülmüş ve değerlendirilmiştir. Geniş yeşil alanların (50

hektardan büyük alanlar) iç bölgesi ile bu alanı doğrudan doğruya çevreleyen yapı adaları arasında 2-3°C'ye varan hava sıcaklığı farkı vardır. Küçük yeşil alanların (3 hektardan büyük parklar ve meydanların boyutu) serinletici etkisi üzerinde çok fazla bir çalışma yapılmamıştır. Bununla birlikte kendisini çevreleyen yapı adaları üzerindeki etkilerinden söz etmek mümkündür [16].

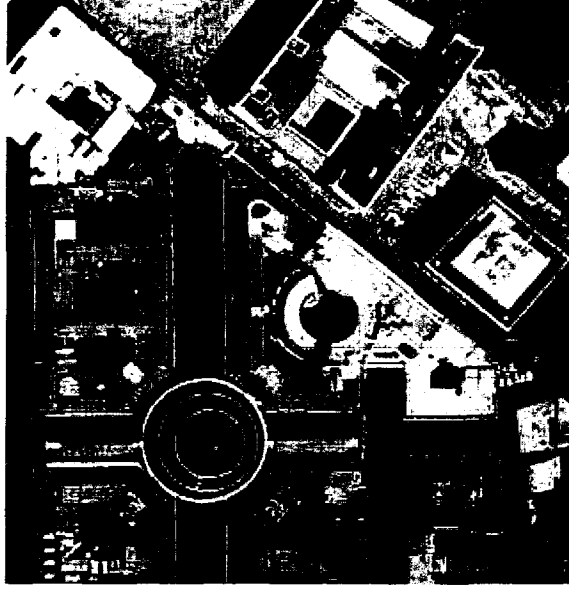
Milan'da bitki örtüsünün kamusal alanlardaki iklimsel durum üzerine etkisinin çalışıldığı ampirik çalışma önemli araştırmalardanır. Programın amacı kirliliğe maruz kalan caddelerin ve meydanların analiz edilmesidir. İlk olarak ele alınan öge meydanlardır. Merkez alanda iki küçük meydan seçimi ve 19.yy'a ait iki daha büyük meydan seçimi örnek seçimindeki kriteri oluşturmaktadır. Milan ikliminde bitki örtüsünün esas etkisi çevresel ısı değişiminde etkili olan solar kontrol (emme, yansıma, soğurma) için gereklidir [16].

Bitki örtüsünün meydan üzerindeki serinletici etkisi, ağaç gölge yapacak şekilde ağaç örtü tabakası sürekli ise ve meydan alanı kapalı olacak şekilde binalarla çevrili ise daha tutarlıdır. Örnek olarak İngilteredeki yeşil meydanlar gösterilebilir [16].

Meydanların tanıtımı;

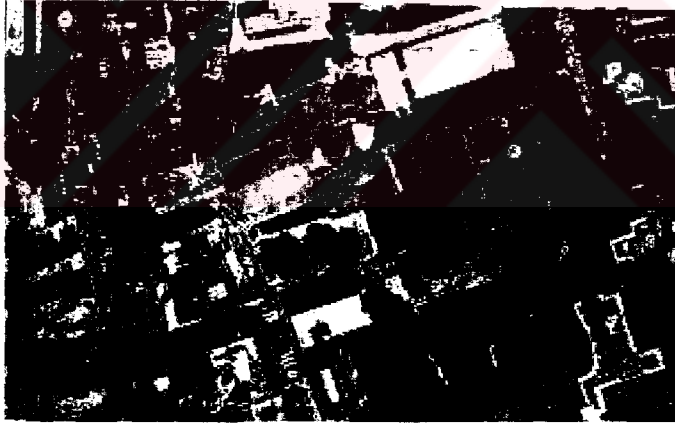
Milan'daki ampirik çalışmada ele alınan kentsel meydanlar ölçüleri ve konumları açısından karşılaştırılabilecek ve kentsel sisteme uygun meydan çiftleri olarak ele alınmıştır. Seçilen küçük çift meydanların büyüklükleri 2000 m², büyük çift meydanların boyutları ise 22.000 ve 36.000 m²'dir [16].

Küçük çift meydanlar S. Fedele ve S. Maria delle Crociate olarak belirlenmiştir. Bunlardan ilki olan S. Fedele, Piazza Duomo ve Piazza della Scala arasında konumlanmış olup Milan'ın merkezi meydan sisteminin bir parçasıdır. "Açık hava kent odası" tanımıyla tipik bir kent meydanı olup az sayıda bitkilendirmeye sahiptir. Ayrıca nispeten orta ölçekli binalarla çevrilidir ve kuzeydoğu-güneybatı aksı doğrultusunda ileriye doğru uzanan bir prensip içerisindedir [16].



Şekil 3.30 San Fedele Meydanı [16].

Küçük meydan çiftinin ikincisi olan S. Maria delle Crociate, benzer büyüklüğe, formsal biçimlenişe ve yönlendirmeye sahiptir fakat daha açıktır ve merkezinde her yıl yapraklarını döken bitkilere sahiptir [16].



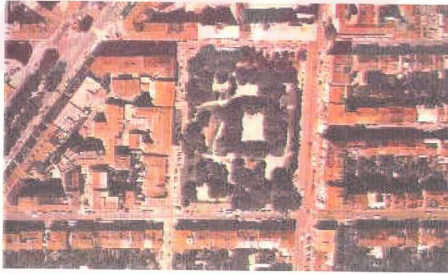
Şekil 3.31 Maria delle Crociate (Piazza Paolo VI) Meydanı [16].

Büyük meydan çiftleri Leonardo da Vinci ve Aspromonte meydanlarıdır. Bunlardan ilki olan, Leonardo da Vinci, dikdörtgen formuna sahip olup kuzey-güney aksı prensipine göre yönlendirilmiştir ve karışık bitki bileşenlerine sahiptir. Büyüklüğü 36.000 m²'dir [16].



Şekil 3.32 Leonardo da Vinci Meydanı [16].

İkinci meydan olan Aspromonte Meydanı 22.000 m² büyüklüğünde olup kare formundadır. Genellikle her yıl yapraklarını döken çeşitli bitkiler hemen hemen devamlı bir hat ve gölge yapan şemsiye niteliğindedir [16].

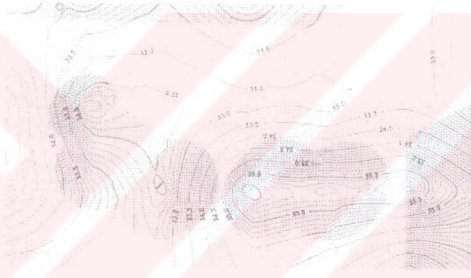


Şekil 3.33 Aspromonte Meydanı [16].

Termik hareketlere göre meydanların analizi:

Milan iklimi Avrupa'ya özgü karakteristikte olup soğuk, nemli ve oldukça sisli kışa; sıcak, nemli ve havalandırması zayıf yazlara sahiptir. Yaz aylarındaki ısı adaları sıcaklık derecesini gün boyunca 1,5 °C ve gece boyunca 4°C yükseltmektedir [16].

İncelenen dört meydana hava sıcaklıklarıyla ilgili datalar detaylı bir ölçüm sonucu elde edilmiştir. Bu ölçümler küçük meydanlarda 10x10 m ve büyük meydanlarda 25x25 m yerden 1,3 m yükseklikte ızgara bir sistem üzerinde ardışık günlerde gerçekleştirilmiştir. Bu ölçümlerde hava sıcaklığı, yeryüzü ışınlamaları, nem oranı, rüzgar hızı gibi değerler incelenmiştir. Detaylı sonuçlar topografik bir program aracılığıyla eşsıcaklık eğrilerinin daha iyi okunabilmesi için haritaya dökülmüştür. Böylece değişik türlerdeki bitkilerin farklı meydanlar üzerindeki etkileri gözlemlenmiştir. S. Maria delle Crociate Meydanındaki eşsıcaklık eğrilerinin yayılımı (Şekil 3.23) açıkça göstermektedir ki devam eden gölgeleme yapan ağaç hattı, gölge olan ve gölge olmayan alanlar arasında ortalama sıcaklık derecesinde 2,5°C ve maksimumda 4°C değişime sebep olmuştur [16].



Şekil 3.34. Maria delle Crociate (Piazza Paolo VI) Meydanındaki eşsıcaklık eğrilerinin dağılımı (Temmuz,13.30), [16].

Aspromonte Meydanı'ndaki eşsıcaklık eğrileri yayılımı göstermektedir ki devamlılık gösteren bitki hattı,gölge olan ve gölge olmayan alanlar arasında ortalama 2°C ve maksimumda 3,5°C değişim gözlenmektedir. Meydanlardaki ortalama hava sıcaklık derecesindeki değişimin 2°C olması yeterlidir. Bu etki kapalı kentsel alanlarda bitkilerin serinletici özelliklerini göstermektedir. Son olarak Leonardo da Vinci Meydanındaki eşsıcaklık eğrilerinin yayılımı göstermektedir ki gölge olan ve gölge olmayan alanlar arasında ortalama 2°C ve maksimumda 3°C değişim gözlenmektedir [16].

• **Kentsel Planlamada İklim Faktörü;**

Sıcak kuru iklimlerde; güneşten korunma gereklidir. Gölgeye ve güneş ışınlamalarını yansıtmak için cansız yüzeylere ihtiyaç duyulmaktadır. Yüzeylerden parlayan ve yansıtılan ısı saçaklar, balkonlar ve bitkilerin gölgelendirmesiyle azalmaktadır. Ağaçlar kuru iklimlerde

buharlaşmaya olanak sağlayan doğal soğutuculardır. Ağaçlar ayrıca havada uçuşan tozları süzme görevini de üstlenmektedirler.

Ilman nemli iklimlerde; konforlu ortamların sağlanabilmesi için hava devinimine gereksinim duyulmaktadır. Caddeler ve binalar esintileri yakalayabilecek biçimde yönlendirilmelidir. Bitkilendirme hava sirkülasyonuna engel olmamalıdır; ağaç ve ağaç dalları yerden belirli bir yükseklikte olmalıdır, örnek olarak palmyeler gösterilebilir.

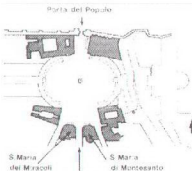
Yazların çok sıcak ve kışların çok soğuk olduğu iklimlerde; iklimsel sıcaklık ve rüzgar yönü genellikle değişiklik göstermektedir. Bu tür iklimlerde cadde planlaması yapılarak kentte kış rüzgarlarının engellenmesi, yazları ise esintinin kent içine alınması sağlanmalıdır.

Daha soğuk iklimlerde, maksimumda rüzgardan korunma gerekmektedir. Bu tür bölgelerde ağaçlık tampon bölgeler, belirli yükseklikteki binalar, ana caddelerin rüzgara dik yönlendirilmesi gibi faktörler önem kazanmaktadır [17].

3.6 Dış Ülkelerdeki Açık Alan Kullanım Örnekleri

- **Piazza Del Popolo,**

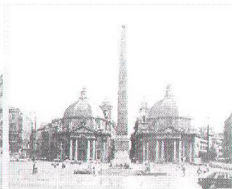
Piazza del Popolo özellikle kent giriş kapısının en iyi örneklerinden biridir. Piazza del Popolo, yüz yıllar boyunca kuzeyden gelen bütün ziyaretçilerin Roma'ya girişi için başlıca bir giriş kapısı, aynı zamanda da kuzeye doğru seyahat edenlerin bir hareket noktası idi. Bu geçit, taksiler haricinde bütün trafiğe ve aynı zamanda da kısmen yaya trafiğine kapatıldığından beri, şimdilerde Roma'nın kent yapısı içerisinde diğer bir meydan şekli meydana getirmektedir. Bugün Piazza del Popolo, Pincio Gardens'a ve Üç Sokaklar Sonu'na çok hoş bir giriş kapısıdır. Mevcut trafik yasakları meydanın şeklini ve onun yerel çevre değerini korurken, bir zamanların onurlu anlamda bir kent giriş kapısı olduğunu açığa vurmaktadır (Moughtin, 1992).



Piazza del Popolo, Roma



İkiz kiliseler, Piazza del Popolo



Piazza del Popolo,

Şekil 3.35 Piazza del Popolo, (Moughtin, 1992).

- **Piazza Navona,**

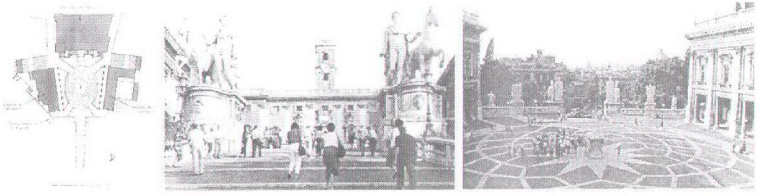
Piazza Navona, Roma'da bütün hükmedici etkileri tanımlayan ve kenarları yaklaşık olarak 1:5 oranında olan bir meydandır. Piazza Navona'nın şekli bir stadyumu anımsatmaktadır. Aslında daha önceden burada bulunan Roma stadyumunun temelleri üzerine inşaa edilmiştir. Bugünkü meydan duvarları orijinal strüktürle hemen hemen örtüşmektedir. Bugünkü görkemli haline 17. yüzyıl zamanlarında kavuşmuştur. Bir halk meydanı bir bina veya büyük bir heykelden ziyade, bir manzara veya boş bir alan ile hakim yapılabilir. Güney İtalya veya Sicilya'nın tepelerinde yer alan bir çok güzel kentte çevreleyen binaların alanın üç tarafında olduğu halk meydanlarının örnekleri vardır. Meydanın dördüncü tarafı ülkenin ihtişamlı manzaralarını sergileyen doğal taraçalar ve tepe köşkleridir. Calabria şehrindeki San Giorgio Morgeto'nun ana pazar yeri meydanı böyle bir tarafı manzaraya açık olan bir meydandır. İki ve üç katlı binalarla çevrelenmiş genişleyen bir alana açılan dar sokaklarla yaklaşılmaktadır. Ana Pazar yeri haftada bir defa burada bulunan süslü çeşme etrafında kurulur. Lizbon şehrinde bulunan Tagus Nehri üzerindeki Praco Do Commercio açık geniş bir manzara ve düz yüzeyli suyu ile belki de İberik yarımadasının duyguları etkileyen en güzel meydanıdır ve Paris'te bulunan Palace Royale'nin tüm ihtişamına sahiptir (Moughtin, 1992).



Şekil 3.36 Piazza Navona, Roma, (Moughtin, 1992).

- **Piazza del Campidoglio,**

Roma'da, başkentte Michelangelo tarafından en dolu ifade verilen, bir varış ve hareket noktası olarak tasarım yapılan bir meydandır. Michelangelo bu meydana Palazzo del Senatore ana hükümet binası doğrultusunda bir istikamete hakim olan ve karşı yakasında Roma'nın muhteşem manzaraları ile eşsiz bir kompozisyon yaratmıştır (Moughtin, 1992).



Şekil 3.37 Piazza del Campidoglio, Roma, (Moughtin, 1992).

• Piazza Della Signoria,

Eski bir Alman hanedanı olan Gelfler ve Glebinler arasında on üçüncü yüzyılda yapılan sivil savaştan sonra mağlup olan Glebinlerin Floransa'daki Piazza Della Signoria mevkiinde bulunan evleri ve kuleleri yıkılıp yerle bir edilmiş ve bölge açık alan olarak belirtilmiştir. Komşu olan diğer mevkiler de yeri tamamlamak ve yeni boş alanlar temin edilmek üzere yıkılmıştı. Arnolfo de Cambio tarafından tasarımı yapılan orta çağ hükümet binası ekseriyetle 1288–1314 yılları arasında inşa edilmişti. Piazza Della Signoria Floransa'nın hükümet binası olarak altı yüz yılın üzerinde ayakta kalmıştı. Meydan esas itibarıyla değişik açılardan teklifsizce giriş yapan caddeleri ile şekil olarak orta çağ mimarisindedir. Ama her nasılsa meydan boyunca doğrudan doğruya hiçbir manzara yoktur (Moughtin, 1992).



Piazza Della Signoria Palazza Vecchio Piazza Degli Uffizi Köşe sonlanışı, Floransa

Şekil 3.38 Piazza della Signoria, (Moughtin, 1992).

• Lucca,

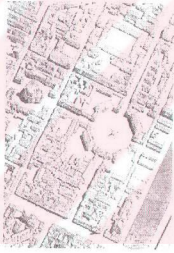
Lucca'da bireysel bir binanın cephesinde bir noktaya kadar komşu meydanların boyut ve şekilleri kararlaştırılmış görülmektedir. Binalar çoğu kez komşu alanları ve alanların birbirlerinin içerisine girmesi veya dar bağlantılı geçitleri şekillendirmektedir (Moughtin, 1992).



Şekil 3.39 Lucca kentinden meydan ve market, (Moughtin, 1992).

- **The Amalienborg,**

Kopenhag kentinde bulunan Amalienborg ve Frederikskirke Amalienborg Danimarka Kralı Frederick V için Nicholas Eigtved tarafından planlanmıştır. Ana meydan dört saray binasını ihtiva eden bir sekizgendir. Her bir saray esasında tek katlı kanatlar ile pavyonlara bağlı olup alandan çıkışı noktlayan geniş, hakim bir blok ihtiva eder (Moughtin, 1992).



Şekil 3.40 The Amalienborg, Kopenhag, (Moughtin, 1992).

- **Regent Caddesi,**

John Nash'e bir geliştirme firması Leverton ve Chawner ile birlikte, Marylebone Park ve aynı zamanda kuzey ve güney Londra'da, kentin bu bölgesinin tasarımı için planlar yapması talimatı verilmişti. Nash problemi dikkatlice inceledikten sonra kendisi için kaçınılmaz olan yeni cadde sınırını tanımlamıştır. Belirli zamanlarda kentin morfolojisini ve karakterini gözlemlemiştir. Nash, Oxford Circus'tan Pall Mall'a kadar olan caddeyi her iki tarafı üzeri kapalı kolonadlı olarak planlamıştır. Caddenin uzunluğu, önemli kavşaklarda ya da yön değişiminin önem kazandığı noktalarda eklemli hale getirilmiştir (Moughtin, 1992).



Crescent Park

Regent Caddesi

Regent Caddesi, Londra

Şekil 3.41 Regent caddesi plan ve fotoğrafları, (Moughtin, 1992).

- **Champs Elysees Bulvarı,**

Champs Elysees Paris'in görkemli ana caddesidir. Bu caddede büyük miktarda trafik, kamusal taşıma, mağazalar, turizm, yürüyüş gibi birtakım aktiviteler birbiriyle etkileşim içindedir. Champs Elysees bulvarı geniş, ağır trafiğe sahip bir bulvardır. Kafeler, tiyatrolar ve butikler bulvar boyunca sıralanmaktadır. 4 km uzunluğunda yayalaştırılmış alana sahiptir [10].



Şekil 3.42 Champs Elysees Bulvarı fotoğrafları [10],

- **Bleecker Caddesi,**

Küçük ölçekli konut alanları içermekle birlikte, buradaki birçok mal sahibi mağaza, restoran ve gece kulübü işletmektedir. Bleecker Caddesi'nin cazibesi ve farklılığı bölgede hissedilmektedir, bu etkileyici farklılıkları küçük ölçekli evler, tarihi binalar ve yaratıcı mağaza cepheleri oluşturmaktadır [10].



Şekil 3.43 Bleecker Caddesi fotoğrafları [10],

- **Boston Kamusal Parkı,**

1634 yılında kurulmuştur. Boston'ın kalbi sayılan iş bölgesinin merkezinde 75 dönüm yeşil alandan meydana gelmektedir. Park çeşitli konserlere, oyunlara, insanları biraraya getiren ilgi çekici kullanımlar ve aktivitelere ev sahipliği yapmaktadır. Park kuğu şeklindeki tekneleriyle ünlüdür. Kırsal rekreasyon aktivitelerine, yürüyüş yollarına, gölete, oyun alanlarına, savaş anıtına sahiptir [10].



Şekil 3.44 Boston kamusal parkı fotoğrafları [10],

- **Kungstragarden,**

918 dönüm büyüklüğündeki, “kralın bahçesi” olarak da adlandırılan alan park, meydan, eğlence parkı ve botanik bahçesinden meydana gelmektedir. Kungstragarden'daki önemli öğelerden bir tanesi bir mekanın üzerinin geniş bir çadır örtü sistemiyle kapalı olmasıdır. Bu mekan çeşitli konser ve oyunların sergilendiği bir mekandır. Her yıl 150 aktivite gerçekleşmekte, bunun yanında 100-150 gün çeşitli sergiler gerçekleştirilmektedir, aralık ayı hafta sonlarında yılbaşı marketi olarak kullanılmaktadır ve bunun gibi birçok aktiviteye ev sahipliği yapmaktadır. Dairesel bir meydan kış mevsiminde buz pateni sahası olarak değerlendirilmektedir [10].



Şekil 3.45 Kungstragarden fotoğrafları [10],

- **Las Ramblas,**

Barselona için çok önemli olan yayalaştırılmış bir bulvardır. Olağanüstü çeşitlilikte restoranlar, mağazalar, marketler ve kültürel tesislere sahip bulvar 1.5 km uzunluğundadır.

Caddeyi sınırlayan 5-7 katlı binalar cadde kotunda birçok pencere ve girişe sahiptir. Birtakım ağa sırası yürüme alanı ile trafiği birbirinden ayırmaktadır. Yaya trafiği her zaman yoğunluk göstermektedir. Bu yoğunluğu sağlayan faktör mekanın 24 saat boyunca çeşitli aktiviteleri barındırmasından dolayı çekiciliğini devam ettirmesidir [10].



Şelil 3.46 Las Ramblas fotoğrafları [10].

- **Luxemburg Bahçeleri (Paris),**

60 dönümden oluşan park çeşitli özellikleri barındırmaktadır; çeşmeler, heykeller, gölet, çiçek bahçeleri, tenis kortları, midilliyle gezinti, oyun sahaları, kukla tiyatrosu, yemek kulüpleri ve açık hava kafeleri, model tekne kiralama gibi. Dünyada en başarılı tasarlanmış parklardan bir tanesidir. Bunun sebebi kent yapısıyla iyi bütünleşmesi ve ulaşılabilirliği kolay olmasındandır. İnsanlar buraya dolaşmaya, satranç oynamaya, oturmaya ve kitap okumaya, diğer insanları izlemeye, kafelerden birinde oturmaya gelmektedirler. Ziyaretçiler ayrıca halka açık olan Fransız senatosunun olduğu binayı da gezebilmektedirler [10].



Şekil 3.47 Luxemburg Gardens fotoğrafları [10].

- **Parc Guell,**

Barselona'ya hakim olan tepeler üzerine yayılarak oturan, kulelerden, galerilerden, süs amaçlı peyzajdan oluşan bir komplekstir. Antoni Gaudi'nin başyapıtıdır. Malzemelerin kullanımındaki ustalık, göze hoş gelen yeşillik Parc Guell'i dünyanın en iyi parklarından biri yapmaktadır. Ayrıca dolaşma, kafelerde yemek yeme, insanların birbirleriyle tanışması ve birbirlerini gözlemlemesi gibi aktivitelere sahiptir [10].



Şekil 3.48 Parc Guell fotoğrafları [10],



Şekil 3.49 Parc Guell fotoğrafları [10],

- **Royal Botanic Garden,**

Aslında bilimsel araştırma enstitüsü olup, 72 dönüme sahip tesis Edinburgh kalesinden sonra İskoçya'daki ilgi çekici ikinci yerdir. Botanik bahçesi insanlara sadece bitki bilimini öğretmenin yanı sıra uygulamalı eğitim sağlayan bir yerdir. 34,000'den fazla canlı bitki koleksiyonuna sahip olan bahçede arboretum, kütüphane, laboratuvarlar, on adet sera, teras kafe bulunmaktadır [10].



Şekil 3.50 Royal Botanic Garden fotoğrafları [10],

- **Barselona'daki Açık Alanlar,**

Barselona nüfus yoğunluğu fazla olan bir kenttir. Bu özelliğinden dolayı açık alanlar kentsel strüktürün oluşumunda büyük kentleri temsil eden ana parçaları oluşturmaktadır. Kentlerdeki tüm açık alanlar aynı özellikte değildirler. Her kentteki kentsel açık alan yapısı ve biçimi farklı özellikler göstermektedir. Dar ve dolambaçlı sokaklara sahip Arap kentlerindeki, ünlü parklara sahip merkezi Avrupa kentlerindeki ve küçük meydanlara sahip İtalyan kentlerindeki gibi. Barselona'da açık alan, kentin bütününe içeren, ilk planlamadan sonuç tasarıma kadar,

çevresiyle bağlantılı ve doğaya uygun tasarımları kapsayan küçük yapısal gelişmelerle birlikte kent gelişiminde etkili bir ögedir. Özel alanlar için tasarlanan açık alanlar çevre şartlarına uygun olmalıdır. Barselona'daki yüksek kalitedeki tasarımlar için dikkat edilen prensip budur. Barselona'daki açık alanları farklılık gösteren üç ana tipe ayırmak mümkündür. Bunlar: meydan, park, caddelerdir [18];

- Meydan:

Klasik Akdeniz geleneğine sahip kentlerdeki, toplantı ya da pazar alanı olarak kullanılan, geleneksel kent aktivitelerine sahip alanlardır. Meydanlar eski yerleşimlerde ya da geleneksel varoşlarda yer alan ve önemli sosyal aktiviteye sahip bir mekandır. Arasına kurulan pazar yeri, tiyatro, toplantı alanı ya da gezinti alanı gibi birçok kullanıma sahip bir mekandır. Bu tarz mekanların bir diğer özelliği de geometrik şekilleridir. Etrafını çevreleyen bina cepheleri ve bina düzenleri mekanın biçimlenmesinde önem taşımaktadır [18].



Şekil 3.51 Barselona'daki bir meydan fotoğrafı [18].

- Park:

Barselona'da 1970'lerin sonuna kadar varolan, kapanıp terkedilmiş fabrikalar bulunmaktadır. Mimari değeri olan bu çok eski binalar eski yerleşim sınırına yakın bölgelerde bulunmaktadır. Bu terkedilmiş mekanlar özel niteliğe sahip açık alan (park) olarak kullanılmaktadır. Bu tür mekanlar çok amaçlı fonksiyon kullanımına sahiptirler. Bu tarz parklarda bir bahçe, gezi yolu,

güneşlenme mekanı, çocuk oyun alanları ve peyzajın ağırlıkta olduğu, çeşitli sosyal aktivitelerin gerçekleştiği mekan kullanımları ön plana çıkmaktadır [18].



Şekil 3.52 Barselona'daki bir park fotoğrafı [18].

- Caddeler;

Barselona'da açık alan mükemmelliğini sağlayan özellik caddelerdir. Kentin yoğunluğu ve tarihi içinde kent yaşamının ana ögesidir. Caddelerin devamlılığı, genişliği, ağaçlarla sınırlandırılması ve uzunluğu modern Barselona'yı oluşturmaktadır. Eski yerleşim mekanlarında özel tipteki cadde kontrollü trafiğin olduğu, sosyal ve ticari aktivitelerin işlek olduğu bir mekandır [18].



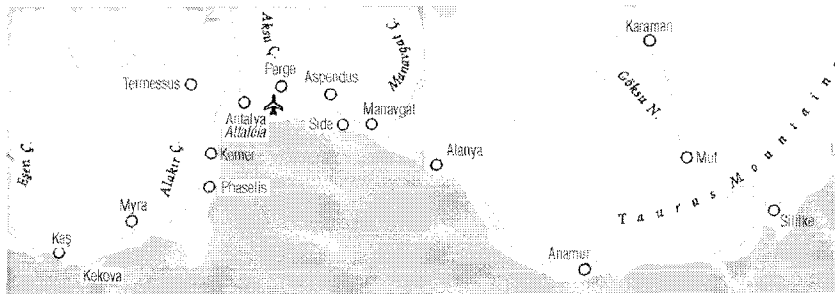
Şekil 3.53 Barselona'daki bir cadde fotoğrafı [18].

4. TÜRKİYEDE TURİZM KENTLERİNİN GELİŞİMİ VE ALANYA ÖRNEĞİ

4.1 Alanya'nın Fiziki ve Sosyo Ekonomik Yapısı

4.1.1 Coğrafi Konum ve Ulaşım

Alanya; 36°33' kuzey enlemi 32°01' doğu boylamı üzerinde yer alır. Türkiye'nin coğrafi bölge ayrımında Akdeniz Bölgesi içinde ve bu bölgeninde batı bölümünde bulunmaktadır. Antalya ili sınırları içinde aynı adı taşıyan körfezin de doğu kısmında kalmaktadır. Güneyinde Akdeniz, doğusunda Gazipaşa, batısında Manavgat ve kuzeyinde ise Toroslar uzantısı olan yüksek dağlık ve platoluk sahalar yer almaktadır. Alanya; düz sahil çizgisinin bozulduğu Dilvarde Burnu diye adlandırılan, kıyıdan çok dik bir profile yükselen küçük yarım adanın doğusunda doğal bir limana sahiptir. Bu doğal liman özelliğinden dolayı da tarih boyunca çok iyi korunan bir yer olduğu için, ilk zamanlarda korsanların sığınağı, daha sonraları yerleşen halka güven veren yerleşim yeri olmuştur. Alanya'nın güzel doğal bir liman olması özelliğini Aleaddin Keykubat çok iyi değerlendirmiştir. Limana bir tersane yaptırmış ve bu tersaneyi, limanı korumak içinde Kızıl Kule adı ile bilinen kaleyi inşaa ettirmiştir. Alanya'nın yüzölçümü 1545 m² olup; 1997 yılı sayım sonuçlarına göre toplam nüfusu 222.028.000 kişidir. Alanya' nın sahil uzunluğu yaklaşık 75 km olup bunun büyük kesimi kumsal ve doğal plajlara sahiptir. Bu özellik Alanya' nın turizmin içindeki yerinin belirlenmesindeki en büyük etkenlerden bir tanesidir. Alanya; denizden 212 m. yüksekliğe çıkan üzerinde Alanya kalesinin bulunduğu Dilvarde Burnu yarım adasından başka; deniz seviyesinden dağlara doğru 1,5-2 km. mesafeden sonra artarak yükselir. Alanya' nın sahilde komşu olduğu ilçelerle Antalya' ya olan uzaklığı ise Alanya – Antalya 135 km, Alanya – Manavgat 60 km, Alanya – Gazipaşa 42 km'dir (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.1 Alanya kenti konum ve ulaşım ilişkileri haritası [19],

4.1.2 Topoğrafya

Alanya' da kentleşme ve turizmi etkileyen en önemli fiziki faktörlerden birisi de topoğrafik özelliklerdir. İslamiyetten önceki dönemlerden bu yana yerleşme alanı olarak tercih edilen Alanya' da insan faaliyetleri topoğrafik koşullarla sıkı sıkıya bağlı kalmıştır. Ancak arazinin yanlış kullanılması günümüzde bu turizm beldemizin önemli kentsel sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Fiziki öğelerle insan faaliyetleri arasındaki ilişkiyi kurma açısından kentin topoğrafik öğelerini incelerken konuyu üç başlık altında incelemek mümkündür (Kocakuşak, 1993);

1. Kıyı ovasının topoğrafya özellikleri;

Alanya' da en çok kullanılan ve tahrip edilen araziyi kıyı ovası oluşturmaktadır. % 1-2 gibi çok az bir eğime sahip olan kıyı ovası günümüzde yoğun bir iskana uğramıştır. Nitekim kentin mahallelerinden Çarşı, Güllerpınarı, Hacet, Şekerhane, Kadıpaşa, Sugözü ve Saray mahalleleri kıyı ovası üzerinde kurulmuştur. (Ek 1) Düzgün uzanan bir kıyı şeridinde gelişmiş olan kıyı ovası üzerinde, topoğrafik olarak başka bir ünite yer almamaktadır. Ovanın, Oba ve Dim Çayları vadilerine doğru girinti yapan kesimlerinde eğim % 2-3' e kadar çıkmaktadır. Topoğrafik koşulların, kıyı ovasında beşeri faaliyetlerin hemen her türüne imkan vermesine rağmen burası günümüzde yoğun bir iskana uğramıştır. Ancak kentin gelişimine dikkat edecek olursak ovada Cumhuriyet öncesinde yerleşmeler değil, tarım alanları daha yaygındır. O dönemde yerleşmeler daha fazla eğime sahip olan Dilvarde Yarımadası üzerinde kurulmuştur. Günümüzde ise kıyı ovası eğimin az olması nedeniyle, üzerinde kolay yapılaşmaya ve turizm faaliyetlerine yer vermiştir. Ancak plansız gerçekleştirilen bu uygulama beraberinde bir takım sorunları da getirmiştir (Kocakuşak, 1993).

2. Dilvarde Yarımadasının topoğrafya özellikleri;

Düzgün uzanan kıyı şeridini kesintiye uğratarak dikkatleri üzerinde toplayan Dilvarde Yarımadası 212 m. yüksekliğindedir. Yarımada' da eğim koşullarının her yönde fazla olması onu adeta doğal bir kale haline getirmiştir. Buranın ilk sakinleri korsanlardır. Korsanlar ilk önce yarımada'daki mağaraları, sonra da yarımada'yı üzerinde kale olmadan kullanmışlardır. İlerleyen dönemlerde kale savunmasının gerekliliği doğmuş ve yine topoğrafik koşulların elverişliliği nedeniyle kale buraya yapılmıştır. Yarımada'nın doğusu % 30-35 bir eğime sahiptir. Bu eğimin bile yerleşme açısından fazla olmasına rağmen arazi teraslanmak suretiyle kullanılmıştır. Nitekim yarımada üzerindeki Hisar İçi, Tophane Mahalleleri ve Çarşı

Mahallesinin güney kısmı burada kurulmuştur (Ek 1). Yarımada'nın güneyi ve batısı daha fazla eğime sahiptir ve bu yönlerde anakaya yüzeye çıkmıştır. Yarımada'nın güneyindeki ve batısındaki eğim % 60 'ın üzerindedir. Bu nedenlerle Dilvarde Burnu 'nun güney ve batısında yerleşmeler yoktur. Görüldüğü gibi yarımada'nın topoğrafik özellikleri kalenin savunmasını kolaylaştırmıştır. Bu yüzden Alanya Kalesi tüm Akdeniz' in en iyi korunan kalesi olarak günümüze kadar kalmıştır (Kocakuşak, 1993).

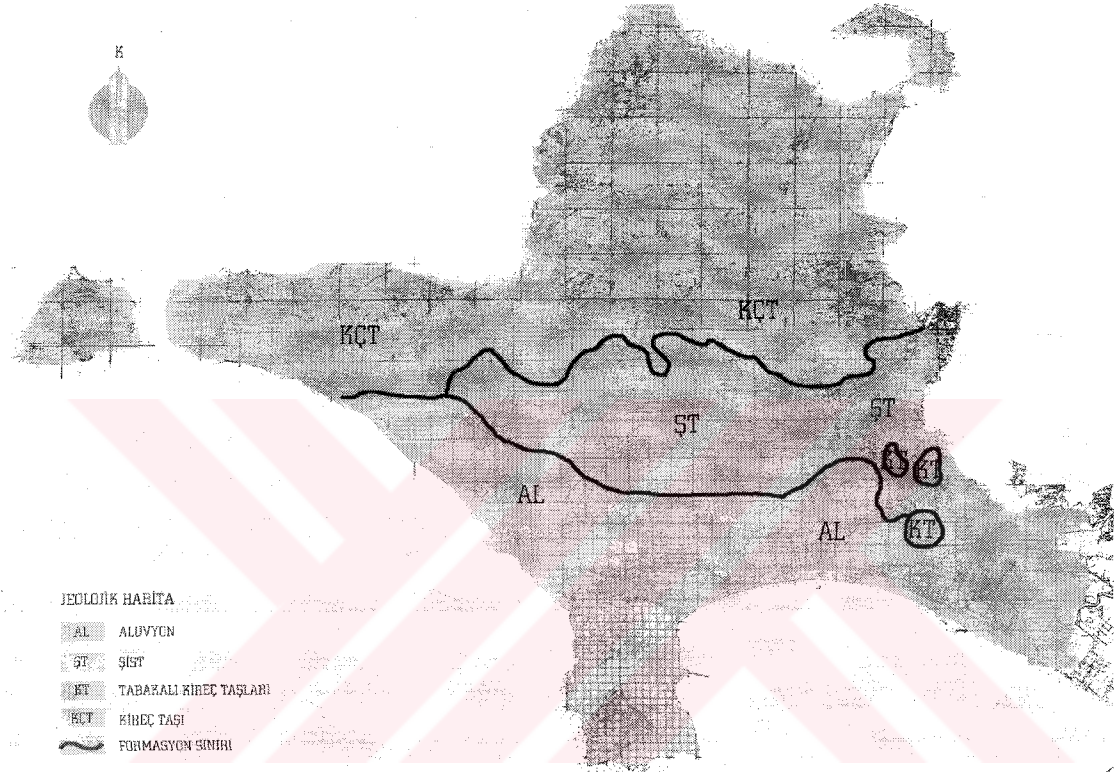
3. Yamaçların topoğrafya özellikleri;

Kıyı ovasını çevreleyen yamaçlar halen üzerinde tarım ve konut alanlarına yer vermektedir. Oba ve Dim Çayları, yamaçları kateden vadileriyle dikkati çekerler. Kıyı ovasından itibaren belirgin bir eğim kırıklığıyla başlayan yamaçlar üzerinde yer yer farklı aşınımına bağlı olarak tepeler görülür. Örneğin Alanya' nın en kuzeydeki Tepe Mahallesi, Yassı Tepenin (688 m.) yamaçlarında kurulmuştur. Topoğrafik açıdan dikkat çekecek bir husus da, Alanya'nın en güneyindeki (deniz kıyısındaki) mahallelerinden Saray ve Güllerpınarı Mahallelerinin yükseklikleri yaklaşık 0-10 m. iken en kuzeyindeki Bektaş Mahallesi'nin Yüksekliği 200-250 m., daha kuzeydeki Tepe Mahallesi'nin yüksekliği ise 500-550m.'ye kadar çıkmaktadır (Ek 2). Yamaçların eğim koşulları oldukça fazladır ve ortalama değerle % 20-25' i bulmaktadır. Böylelikle kıyı ovasıyla yamaç birimleri arasındaki eğim farkı yaklaşık olarak %20' nin üzerindedir. Bu itibarla özellikle 1970 yılından sonra hızlı bir yapılaşma görülen Alanya' da ilk önce kıyı ovası kullanılmış, sonra kıyı ovasında yer kalmayınca kent yamaç kesimlerine doğru geliştirilmeye başlanmıştır. Alanya' nın gerek kentsel alan olarak, gerekse turizm alanı olarak geliştirilmesinde belirli ve kararlı bir plan izlenmemektedir. Günümüz Alanyası hem sonradan altyapıya kavuşturulmakta, hem de altyapı çalışmalarında topoğrafik özellikler yeterince dikkate alınmamaktadır (Kocakuşak, 1993).

• Jeolojik Veriler;

Alanya' nın jeolojik yapısını kentleşme açısından değerlendirilmesinde; yerleşmeye özellikle permo-karbon kalkerlerin elverişli olduğu görülür. Ancak kalkerler genellikle eğimi fazla olan yerlerde bulunduğundan şimdiye kadar yerleşim açısından fazla tercih edilmemektedir. Kent düzlük kesimde yani şistler ve alüvyonlar üzerinde gelişmiştir. Şistler tektonik hareketlerden çok etkilendiğinden tabaka eğim ve doğrultulan kısa mesafelerde büyük değişiklik göstermektedir. Tabaka eğimlerinin topoğrafyaya paralel olduğu yerlerde kentsel yapılaşma beraberinde bir takım sorunlarda getirecektir. Çünkü bu kısımlar oturma ve kaymalara çok elverişlidir. şistler üzerindeki yapıların ilerde tehlike yaratmaması için kentin imarında

teraslama yapılması, topografya açısından paralel istinat duvarlarına yer verilmesi gerekmektedir. Alüvyonlar ise bünyelerinde çok fazla kil bulundurdıklarından suyu rahatça tutabilir. Taban suyunun yer yer yüksek olması, formasyonun suyu doygunluğu nedeniyle inşaat hafriyatlarında sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu nedenlerle kentin kuzey kesimlerindeki kalker yamaçlar üzerine planlı bir şekilde kaldırılması gerekmektedir (Turgut vd, 1996).



Şekil 4.2 Alanya kenti jeolojik haritası, (Turgut vd, 1996).

4.1.3 İklim Koşulları

Alanya; Türkiye' nin güney kesiminde Akdeniz Bölgesi içerisinde yer aldığından tipik Akdeniz iklimi hakimdir. Alanya ikliminin genel karakteri de bu konuma bağlı olarak; kışları, nemli ve yağışlı, yazları sıcak, kurak ve zaman zaman rüzgarlı ılık geçmesi şeklinde kendini gösterir. İlkbaharı ılık bir mevsim, sonbaharı ise birinci yarısı yaz ile ikinci yarısı ise genelde kış mevsimi ile karışmış şekildedir. Genel bir ayırımda; kurak devre Haziran-Eylül arası, nemli devre Ekim-Mayıs arası olarak ayrılır. Turizm sektörü; iklimden, hava şartlarından en fazla etkilenen sektördür. Turizme hayat veren etkenler doğal güzellikler ve iklimdir. Alanya gibi turizm konusunun gözde olduğu bir yörede iklim özelliklerinin iyi bilinmesi gerekir. Alanya'nın iklimini incelerken yüzeysel olarak değil ayrıntılı olarak incelemek gerekir. Bunun

için güneşlenme süresinin, deniz suyu ve hava sıcaklığının aylara dağılımının bilinmesi gereklidir (Bamyacı, 1988).

- Sıcaklık;

Alanya Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü'nün 1994 yılı verilene göre bölgede yıllık ortalama sıcaklık 20°C gibi yüksek bir değerdir. Bölgede ortalama sıcaklık yılın hiç bir ayında 12 derecenin altına düşmemektedir. Ortalama sıcaklığın en yüksek olduğu aylar 29°C ile Ağustos ayı ve 27.7°C ile Temmuz ve Eylül aylarıdır. Alanya' da uzun yıllar içinde kaydedilen en yüksek sıcaklık 41.9°C olarak Eylül 1956 yılında tespit edilmiştir. 1994 yılında ise kaydedilen en yüksek sıcaklık 39.6°C ile Ağustos ayında kaydedilmiştir. Yerleşmede en düşük sıcaklık 3.1°C ile Ocak 1961 yılında kaydedilmiştir. 1994 yılında ise kaydedilen en düşük sıcaklık 4.6°C ile Aralık ayında tespit edilmiştir. Minimum sıcaklık 0°C altına düşmediği için Alanya yerleşmesinde don olayına rastlanmamaktadır (Manisa, 2001).

- Deniz suyu sıcaklığı;

Hava sıcaklığı ile deniz suyu sıcaklığı arasında bir ilişki olduğundan Alanya' da deniz suyu sıcaklıkları da turizm faaliyetleri için oldukça elverişlidir. Ayrıca Ege denizinde pek çok örneği olduğu gibi (Akçay, Ören, Ayvalık) Alanya ve çevresinde denizden tatlı ve soğuk su kaynakları çıkmayışı burada denizin her kesiminin sıcak olmasını sağlamıştır. Alanya' da rüzgarlarında elverişliliği nedeniyle ülkemizde özellikle son yıllarda pek çok türü gelişen deniz sporları da burada yapılabilmektedir. Kış aylarında bile Alanya' da deniz suyu sıcaklığı 15°C' nin altına düşmemektedir. Deniz suyu sıcaklıkları kışın en alçak değerine Şubat ayında ulaşabilmektedir. Alanya' da ilkbahardan itibaren, sonbahar sonlarına kadar uzunca bir deniz sezonu vardır. Burada turizmin canlı olmasını ve turizme bağlı bir kentleşmeyi sağlayan önemli faktörler arasında deniz turizmi sezonunun uzun olması gelmektedir (Kocakuşak, 1993).

- Rüzgar;

Alanya' nın rüzgar koşullarını incelerken genel hava sirkülasyonunun yanı sıra kentin ve çevresinin topografik koşullarının da incelenmesi gerekmektedir. Çünkü hakim rüzgar yönünün ve frekansının hem kentleşme, hem turizm, hem de çevre sorunları ile çok yakın bir ilişkisi vardır. Kent kıyı ovası üzerinde kurulmuştur ve hemen gerisinde Toros sisteminin devamı olan bir dağlık-tepelik alan yükselmektedir. Deliklidağ (2198m.), Akdağ (2451m.), Küçükakdağ (1843m.) ve Cebireğis Dağı (1649m.) gibi yüksekliklerin yer aldığı bu dağlık-

tepelik alan çok önemli vadi sistemleriyle yarılmışlardır. Bu üniteyi kateden vadiler Oba Çayı ve Dim Çaylarıdır. Özellikle kışın İç Anadolu' dan gelen antisiklonların soğuk hava akımlarına güneyde Toroslar adeta bir duvar gibi set oluşturmaktadır. Ancak bu dağlık üniteyi yaran vadilerden özellikle kuzey sektörlü rüzgarlar Alanya' ya hava akımlarını ulaştırabilmektedir. Vadilerin doğrultuları kabaca kuzeydoğu-güneybatı'dır. Kentin çevresindeki topografik koşullar nedeniyle, özellikle vadi sistemlerinin kanalize olmuş rüzgarları saptırması nedeniyle güneydoğu Alanya'da belirgin bir yön olarak görülür. Dağlık-tepelik alanın derin vadilerle yarılmayan kesimleri, kuzeyden ve kuzeybatıdan kente gelen rüzgarları adeta bir duvar gibi engeller. A.Sür “Bu nedenle batı rüzgarlarının doğrultu değiştirerek güneybatı rüzgarları şeklinde kıyıya geldiğini bunlarında kışın yağışlara ve kararsızlıklara yol açtığını belirtmektedir” (Kocakuşak, 1993).

- Kentte hava sirkülasyonunun sağlanamamasının getirdiği sorunlar;

Torosları katederek kente ulaşan önemli bir takım vadiler bulunmaktadır. Bunlardan en büyükleri Oba ve Dim Çayı vadileridir. Bu vadiler Toroslardaki serin havayı kente taşıyabilecek niteliktedir. Ancak dağlık kesimin yamaçlarının ve vadilerin etrafına çok katlı binaların yapılması, ayrıca kentin anayollarının yapılırken hakim rüzgar yönü istikametinde yolların yapılmayışı kent içindeki hava dolaşımını olumsuz yönde etkilemektedir. Halbuki kentsel planlamalar yapılırken rüzgar ve vadi sistemleri dikkate alınsa, kent adeta doğal bir klimaya sahip olacaktır. Böylece yaz aylarının bunaltıcı sıcaklığına da bir serinleme getirilecektir. Alanya'nın hakim rüzgar yönlerinin doğu ve güney sektörlü olduklarını, en fazla esişin de doğu kuzeydoğu ve güneydoğu yönlerinden olduklarını bilmekteyiz. Halbuki kentin planlarına ve yapılaşma tarzlarına baktığımızda bu yönlerde uygun hiç bir anayolun açılmadığı gibi, hakim rüzgar yönünün önüne adeta yüksek binalarla bir set çekildiği görülür. Böylelikle Alanya'da; vadi ve rüzgar sistemlerinden kenti serinletme, kentsel hava kirliliğinin temizlenmesi gibi konularda ne yazık ki yararlanılamamaktadır (Kocakuşak, 1993), (Ek 2).

- Yağış;

İnsan faaliyetlerini en çok etkileyen iklim özelliklerinden biri olan yağış, bilindiği gibi genel cephelere ve yerel coğrafi faktörlere bağlı olarak bir yeri etkilemektedir. Kışın Akdeniz üzerinde karşılaşan polar ve tropikal hava kütlelerinin getirdiği yağışlar Alanyada da görülür. Kentin denize açık oluşu nemli havanın kolayca içeri girmesini sağlar ve ovanın hemen gerisinde yükselen dağlık alanın yamaçlarında adyabatik soğumaya uğrayan nemli hava etkili yağışlara neden olur. İlkbahar aylarında yağış miktarı azalmaya başlar. Bu mevsimde Akdeniz

üzerindeki depresyonların zaman zaman etkisi görülür. Nadiren orajlı yağışların görüldüğü Alanya'da Yaz kurak bir dönemdir. Sonbaharda sıcaklığın düşmeye başlaması ve genel hava sirkülasyonundaki değişiklik nedeniyle yağışlar etkisini göstermeye başlar (Kocakuşak, 1993).

- Bitki örtüsü:

Alanya' nın toplam yüzölçümü 158.225ha' dır. Bunun %19.25' i olan 30.424 hektarı tarım, %6.00' sı olan 10.210 hektarı çayır ve mera, %65.30' u olan 103.839 hektarı fundalık ve orman, %0.93 olan 148 hektarı su yüzeyi, %8.52' sini oluşturan 13.604 hektarı da tarım dışı alanlar ve meskun sahalar oluşturmaktadır (Manisa, 2001).

Alanya; iklimi ve konumu yönüyle Akdeniz Bölgesinin en verimli topraklara sahip bir yöresidir. Bunun için yetişen bitki türleri çok çeşitlilik göstermektedir. Alanya orman yönüyle de zengin bir yöredir. Dağların bazı kısımları tipik Akdeniz orman bitkisi makillerle kaplıdır. Dağların yüksek kesimlerinde kara çam ve sedir ormanları vardır. Sahil kesimlerde ise kızılçam ormanları mevcut olup bazı kesimlerde ormanla deniz iç içedir. Bunlardan en ilginç İncekum orman alanıdır. Bunun yanında çoğunluk teşkil etmeye, çok çeşitli orman ağaç türleride yetişmektedir (Kavak, Meşe, Çınar, İhlamur, Kestane, Fındık). Ayrıca Alanya' da tabii bitki örtüsünden başka zirai çalışmalarla oluşmuş bitki örtüsünde mevcuttur. Bunlardan narenciye bahçeleri ve muz plantasyonları yöreye canlı bir yeşillik kazandırmaktadır. Bunun yanında gelişen ziraatla ağaç türleri artmaktadır. Yöre için iyi bir tarım ürünü olan "Avagado ağacı" buna iyi bir örnektir. Yıllar önce bataklık olan arazileri tarla olarak ıslah etme çalışmaları çerçevesinde getirilen "Okalıptus ağacı" görevini tam olarak yaptıktan sonra başka bir süs bitkisi olarak yol kenarlarında süslemiştir (Bamyacı, 1988).

4.1.4 Nüfus

1990 yılı nüfus sayımına göre Alanya' nın 129.936 kişi olan nüfusu, 1997 yılı nüfus sayımına göre % 71' lik bir artışla 222.108 kişiye yükselmiştir. Alanya kent merkezinde 110.181 kişi (%49.6), 15 belde ve 60 köyde ise 111.927 kişi (% 50.4) yaşamaktadır. 1997 nüfus sayımından sonra Alanya' da köylerde yaşayan nüfus sayısında 1990 yılına göre %45.5' luk bir artış yaşanmıştır. Nüfus sayısı 1000' in altında olan köylerde nüfus sayısında bir azalma yaşanmamakta ve özellikle küçük köylerden büyük köy ve beldelerle, şehir merkezine doğru bir göç yaşanmaktadır. Alanya' da yeni kurulan beldelerle beraber 15 mahalle, 15 belde ve 60 köy mevcuttur. Çizelge 4.1' den anlaşılabileceği gibi son beş yılda merkez nüfusundaki artış oranı bize Alanya kent merkezine kent dışından önemli bir nüfus göçü yaşandığını göstermektedir.

Yaz aylarında beş misli artan bu nüfus artışı ile kışları bir ilçe yazları ise büyük bir kent olan Alanya; Türkiye' deki bir çok il merkezinden daha kalabalık hale gelmektedir (Kocakuşak, 1993).

Çizelge 4.1 Alanya'nın yıllara göre nüfus sayım sonuçları, (ALTSO, 1999),

YIL .NÜFUS	ŞEHİR MERKEZİ	ŞEHİR MERKEZİ %	BUCAK ve KÖYLER	BUCAK ve KÖYLER %	TOPLAM
1985	28.733	%33	58.347	%67	87.080
1990	52.460	%40	76.936	%60	129.936
1997	110.181	%50	111.927	%50	222.028

Alanya' da kentleşmenin hız kazandığı dönemi ikiye ayırmak mümkündür. Bu tarihler önce 1970 ve sonra 1980 yıllarıdır. Gerçekten de kentin imarına dikkat edildiğinde, kentsel altyapıların, konutların ve turizm tesislerinin yapımı 1970'li yılların başlarından itibaren hız kazanmış, 1980 yılından sonra ise bu hız daha da artmıştır. 1980 yılından itibaren Alanya çok hızlı bir kentleşme eğilimine girmiştir. Bu kentleşme eğilimi Alanyadaki kentsel nüfus ve kırsal nüfus oranında değişikliklere neden olmuştur. Bu değişiklikleri ve kırsal nüfus ile kentsel nüfus arasındaki etkileşimleri aşağıdaki başlıklarda inceleyebiliriz (Kocakuşak, 1993; ALTSO, 1999).

- Kırsal nüfus;

Alanya' da 1997 yılına kadar nüfus sayımında nüfus çoğunluğunu kırsal alanda yaşayanlar oluşturmuştur. Bunun başlıca iki nedeni vardır. Birincisi, Alanya' da sahil şeridi boyunca uzanan kıyı ovaları üzerindeki ve alçak platolar üzerindeki köylerin verimli tarım alanlarına sahip olmalarıdır. Bu bölgelerde seracılığın gelişmesi ile iklimin de uygun olmasından dolayı bu bölgelerden yılda iki ürün almak mümkün olmaktadır. Bu sebepten dolayı çalışan nüfusun ekonomik durumu iyi olduğu için Alanya köylerinin büyük bir kısmında Anadolu' nun pek çok yerinde olduğu gibi göç olgusu hızlı değildir. Hatta bazı köylerde nüfus artışı bile görülmektedir. Kırsal nüfusun kentsel nüfusa oranının fazla olmasının ikinci nedeni turizm faaliyetleridir. Alanya' da turizm sadece kent merkezinde değil kırsal kesimde de görülür. Kıyı boyunca arazisi olan köylerde kurulan turizm alanları buradaki nüfusun çalışabileceği bir sektör konumundadır. Bu durum köylerdeki arsa fiyatlarını arttırmıştır. Arazisini satan köylü kendisine yeni iş olanakları kurmaktadır. Böylelikle de kırsal kesimden kentsel kesime göç olmayıp köylerin nüfusları artmaktadır (Kocakuşak, 1993).

1970' li yıllardan sonra kentsel kesim turizm için ikinci konutlara yönelmeye başlamıştır. Bunun etkisi Alanya çevresinde de görülmekle birlikte; kent merkezine yakın, ulaşım kolaylığı olan köyler tercih edilmiştir. Böylelikle bu özelliği gösteren bazı kırsal kesim köylerinin nüfuslarında artma görülmektedir. (Kocakuşak, 1993)

1935 yılında Alanya' nın tüm köylerinin toplam nüfusu, 16.783' dür. 1950 yılında bu nüfus 22.665 olarak tespit edilmiştir. 1970 yılında ise kırsal nüfus 38.541 kişidir. 1997 yılı sayımlarında ise bu rakam 111.927 kişiye ulaşmıştır (Kocakuşak, 1993).

Çizelge 4.2 Alanya'da nüfusun kentsel ve kırsal kesimlere dağılımı, (ALTSO, 1999)

	Şehir merkezi %	Kırsal nüfus %	Toplam
1935	5112 %23	16.783 %77	21.895
1940	5162 %22	18.754 %78	23.916
1945	5884 %23	19.514 %77	25.398
1950	6623 %23	22.665 %77	29.288
1955	8049 %24	25.086 %76	33.135
1960	10.129 %27	27.612 %73	37.741
1965	12.436 %29	31.023 %71	43.459
1970	15.011 %28	38.541 %72	53.552
1975	18.520 %29	44.714 %71	63.234
1980	22.190 %30	51.953 %70	74.143
1985	28.733 %33	58.347 %67	87.080
1990	52.460 %40	76.936 %60	129.396
1997	110.181 %50	111.927 %50	222.108

- Kentsel nüfus;

Alanya'nın Cumhuriyet öncesindeki nüfusu ve kentleşmesine ait en sağlıklı bilgileri Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki kayıtlardan elde etmek mümkündür. 1530 tarihli Kanuni dönemine ait ilyazıcı defterlerindeki kayıtlara göre Alaiye'de bu dönemde 3 mahalle bulunmaktaydı. Bunlardan Kale Mahallesinde 74 hane, Dilvarde Yarımadası'nın doğu kısmındaki yerleşmede 179 Müslüman, 40 Hristiyan hanesi, üçüncü mahalle olan Taşpazarı mahallesinde ise (şimdiki Çarşı mahallesi) 57 hane bulunmaktaydı. Yani o dönemin Alaiye' sinde toplam 350 hane vardır (Kocakuşak, 1993).

1873 tarihli Konya vilayeti Salnamesi' ne göre ise Alaiye' de toplam 615 hane vardır. Salname' de ayrıca kentin nüfusunun 2583 kişi olduğu belirtilmektedir. Alanya' da 1970' li yıllara kadar kentsel nüfus oranında önemli bir artış gerçekleşmemiştir. 1980-1990 arası yılları kapsayan dönemde kentsel nüfus ikiye katlanmıştır. Çizelge 4.2'den anlaşılabacağı gibi

kentsel nüfus sürekli artış göstermektedir. Ancak 1927-1950 yılları arasında kent nüfusu fazla artış göstermemiştir. 1927 yılı nüfusu 4727, 1950 yılı nüfusu ise 6623 kişidir. Arada geçen 23 yıl içinde nüfus ancak 1896 kişi artmıştır. Bu düşük artışın nedeni Alanya' nın hinterlandının kısıtlı olması ve kentsel gelişimin yavaşlamasındandır. 1950' li yıllardan itibaren ülke genelinde karayolu yapımının hız kazanmasının etkisi yavaş yavaş Alanya' da da görülmüştür, özellikle 1955-1970 yılları arasında Alanya bir yandan ekonomik olarak dışa açılırken diğer yandan da nüfus artışı giderek hız kazanmaya başlamıştır. Nüfus 1955 yılında 8049 kişiyken 1970 yılında 15.011 kişiye ulaşmıştır. 1970 yılından sonra giderek kentleşmenin ve turizmin hız kazandığı Alanya' da nüfus artışı da bu tarihten itibaren önemli ölçüde hız kazanmıştır. 1990 yılı nüfus sayımına göre Alanya' nın 129.936 kişi olan nüfusu, 1997 yılı nüfus sayımına göre % 71' lik bir artışla 222.028 kişiye yükselmiştir (Kocakuşak, 1993).

4.2 Alanya'nın Tarihi ve Kentsel Gelişimi

4.2.1 Alanya'nın Tarihi

Tarih içerisinde "Korekesion-Kalonoros-Alaiye-Alanya" isimlerini alarak günümüze gelen tarihsel zenginlik ve doğal güzelliklerle bezeli tam bir turizm cenneti olan bu beldenin ne zaman kurulduğu kesin olarak bilinmemekle beraber bazen Klikeya bazende Pamfilya bölgesine dahil edilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Fakat kuruluşunun; Klikeyalılar zamanında M.Ö. 2.yy.' da Romalı Korsan Diatotos Tyrphon tarafından Kora-kesion adının verilerek olduğu sanılmaktadır. Kent önce Lidyalıların daha sonra M.Ö. 4.yy' da Büyük İskender' in hakimiyetine girer. Daha sonra Alanya'nın tarih sahnesinde Selçuklu Türklerini görmekteyiz. Anadolu Selçuklu Sultanı I. Aleaddin Keykubat M. S. 1220 yılında Alanya'yı ele geçirir. O zamana kadar Kalonoros'a değişen kentin adını kendi adına uygun olarak "Alaiye'ye" değiştirir. Sultan I. Aleaddin Keykubat Alaiye olan bu kenti bugün dahi sapsağlam ayakta duran ve her biri tarihi birer kıymet olan çok güzel eserlerle süslemiştir. Anadolu Selçuklu Devleti gücünü yavaş yavaş kaybetmesinden sonra ilk önce Karamanoğullarının hakimiyetine girer. Daha sonra II. Beyazıt zamanında Osmanlıların hakimiyetine girmiştir (1472). Kentte Osmanlılar zamanından kalma tarihi eserleride görmek mümkündür. Cumhuriyet devrinde Atatürk'ün Alaiye'yi ziyareti esnasında isteği üzerine kentin adı bugünkü adı olan "ALANYA" ya değiştirilmiştir (Bamyacı, 1988).

4.2.2 Alanya ve Yakın Çevresinde Yer Alan Doğal, Tarihi Turistik Çekim Noktaları

- Alanya Kalesi;

Alanya limanının hemen arkasında üç tarafı denizle çevrili olan yarım ada üzerine kurulmuş olan kaledir. Roma korsanlarının yapmış olduğu eski bir kalenin yerine; 1221-1231 yılları arasında Anadolu Selçuklu sultanı I. Aleaddin Keykubat tarafından yaptırılmıştır. Bu kale iç kalede bulunan kilisenin dışında tamamıyla Selçuklu eseridir. Ayrıca Osmanlılar devrinde tamirat göyerek içerisine bazı ilaveler yapılmıştır. Osmanlıların eline geçiş tarihi ise 1472 yılıdır. Bu eser aynı zamanda zamanımıza kadar korunabilmiş tek Selçuklu kalesidir. 1955 yılında bir restorasyon görmüştür. Kalenin yapısı iç içe üç sıra surdan meydana gelmiş olup, 83 kulesi, 140 Burcu vardır. Duvar uzunluğu ise yaklaşık 8 km.' dir. Kalenin içinde Selçuklulardan kalma büyük bir sarnıç, bir bedesten, cami, mescit, türbe, deniz feneri ile Bizanslılardan kalma bir kilise ve adam atacağı denilen yüksek bir nokta ve zindan vardır (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.3 Alanya Kalesi [20],

- Kızıl Kule;

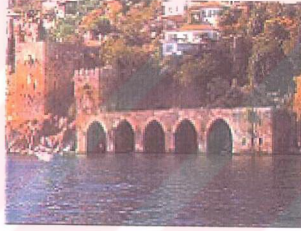
Tersaneyi korumak amacıyla yapılmış olan burçlardan olup; en büyüğüdür. Yapımında taş ve tuğla kullanılmıştır. 2 Açık, 3 kapalı beş katlı 36 metre yüksekliğinde sekizgen şekilli görkemli bir yapıdır. 1226 yılında Selçuklu sultanı Aleaddin Keykubat zamanında yapılmıştır. 1951-1953 yılları arasında köklü bir restorasyon yapılarak ziyarete açılmıştır. 1979 yılında' da birinci katı mahalli etnoğrafik eserlerin teşhir edildiği etnografya müzesi haline getirilmiştir. Kulede ayrıca 3 adet de kitabe vardır. Bir tanesinde yapının adı diğer ikisinde Aleaddin Keykubat hakkında bilgi ve methiyeler vardır (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.4 Alanya Kızıl Kule [20],

- Selçuklu Tersanesi:

Kızıl kulenin güneyinde deniz kıyısında beş gözlü olarak inşa edilmiş bir yapıdır. 1226 yılında Aleaddin Keykubat tarafından yaptırılmıştır. Tersane 55 metre uzunluğunda, 40 metre derinliğinde olup; içerisinde memur ve mahafızların kaldığı sağda bir oda ile solda bir mescid vardır. Beş gözlü bu tersanenin her gözü 6 metre genişliğinde 35 metre boyundadır (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.5 Alanya Selçuklu Tersanesi [20],

- Leartes-Learti (Mahmutlar Öreni):

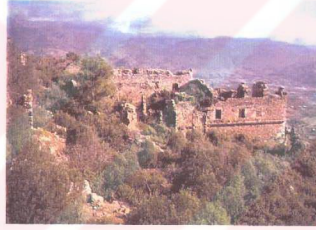
Alanya' nın 13 km. doğusunda Alanya-Mersin karayolu üzerinden 1 km. içeridedir. Şimdiki Mahmutlar eski harabeler üzerine kurulmuştur. Bu harabeler büyük çapta hasar görmüş olmasına rağmen kiliseler, hamamlar, sarnıçlar ve evler kalıntılardan tespit edilebilmektedir. Kuzeyde tepe üzerinde yer alan kilisede merkezi ve yan nefleri ile içeride zor fark edilebilen fresk izleri mevcuttur. Temeli üç renkli taşlar ile işlenmiş, tabanında mozaik döşelidir (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.6 Learti harabeleri [20],

- Syedra (Sedre) öreni:

Alanya'nın 20 km doğusunda denize hakim yüksek bir tepenin güney eteğinde kurulmuştur. Antik şehir iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlar Akropolis ve denize yakın aşağı şehirdir. Helenistik ve Roma çağlarında yerleşilmiş bu şehirde Roma imparatorlarının burada bastırdığı paralar ve eserler bulunmuştur (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.7 Syedra öreni [20],

- Serapsu Hanı:

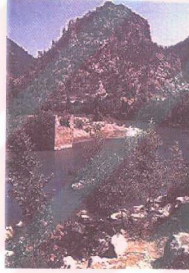
Antalya-Alanya karayolu üzerinde, Alanya' ya 15 km. mesafede serapsu köyünde küçük bir tepeye kurulmuş bir Selçuklu eseridir. İnşaat tarzı ile diğer hanlardan ayrılmaktadır. Kesme taşlardan çok muhafazalı bir şekilde yapılmış, cephe duvarları bir çok ek duvarlarla takviye edilmiştir, üzerinde kale burçlarında bulunan türden mazgallar vardır. Bu plan şekliyle han; gerektiğinde kale gibi müdafa edilmek amacıyla yapıldığını göstermektedir (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.8 Serapsu Han [20],

- Alarahan ve Kalesi:

Alanya' nın 35 km. batısında Alanya-Manavgat sınırını teşkil eden Alara çayının yoldan 7 km kuzey istikametinde Alara köyü sırtlarında Selçuklularca yaptırılmıştır. Türk yapı sanatının güzel bir örneği olan bu hanın en büyük özelliği; diğer hanlarda avlu ortada olduğu halde bu handa avlu dış duvarların kenarlarındadır. Esas handa bu avlunun ortasındadır. Kapıdan içeri girince nöbetçi kulübesi, hamam ile uzun bir koridorun sağ ve sol yanlarına konaklama odaları görülmektedir. Alara kalesi ise Alaraha' nın tam kuzeyinde 200 metre mesafede tepe üzerine kurulmuştur. Kalenin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Yüksekliği 200-500 metredir. Kayalar oyularak tünellerden yollar yapılmış fakat birçok yeri harap durumdadır. Yine de uzun yıllara rağmen değişik ince yapı şekli ile kervansaray ve kale güzelliğini koruyan Selçuklu eserlerindendir (Bamyacı, 1988).



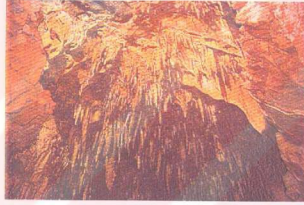
Şekil 4.9 Alarahan [20],

- Deniz Mağaraları:

Alanya' da bulunan deniz mağaraları kale yarım adasının güney ve batı kısımlarında yer almaktadır. Alanya limanından kalkarak yarımada etrafında dolanarak gidilince ilk gelen mağara "Korsanlar" mağarasıdır. 10 metre genişliğinde 5-6 metre yüksekliğinde bir girişe sahiptir. Mağara içeride kuzeye doğru genişlemekte olup, eskiden buradan kaleye kadar giden gizli bir yolun olduğuda söylenmektedir. Yarımada etrafında gitmeye devam edilince ikinci mağara "Aşıklar" mağarasıdır. 72 metre uzunluğunda olduğu tahmin edilen bu mağaranın birde çıkışı vardır. O kısımda denize çıkmaktadır. Yine gitmeye devam edilince damlataş plajı tarafına bakan kısımda yer alan üçüncü mağara "Fosforlu" mağaradır. Denizden ancak küçük bir kayıkla girilebilen bu mağara adını; yapısını oluşturan kayaların fosforlu bir yapıda olmasından almıştır (Bamyacı, 1988).

Damlataş Mağarası:

Damlataş mağarası; aynı adla anılan doğal plajın kumsalı ile Alanya kalesinin eteklerinin birleştiği noktada yer almaktadır. Bu mağara 1948 yılında Alanya iskelesinin yapımı için taş kırılırken tesadüfen bulunmuştur, içerisindeki sarkıt ve diktirler güzel bir görüntü vermekte olup, sarkıtlardan damlayan su damlalarından dolayı damlataş adını almıştır. Jeologlarca 15.000 yılda oluştuğu ve oluşumunun hala devam ettiği belirtilen bu mağaranın incelenmesinde; %95 rutubet, 22°- 23°C değişmeyen ısı, 760 mm. sabit basınç, %20,5 O₂ bulunduğu tespit edilmiştir .Bu incelemeler mağaranın üç özelliğini ortaya çıkarmıştır. Bunlar; birincisi jeolojik, ikincisi tabii bir güzellik olarak turistik, üçüncüsü havasının yapısından dolayı astım hastalığına iyi geldiğinin saptanmasıyla şifa verici özelliğidir. Mağara aşağı ve yukarı olmak üzere iki kısım olup takriben 200 m² genişliği vardır. Zeminden tavana yüksekliği 15 metre, dış yüzeye yüksekliğide 26 metre civarındadır cephe kalınlığının 10 metre olmasıyla da çökme tehlikesi yoktur (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.10 Damlataş mağarası sarkıt görüntüsü, (Manisa, 2001)

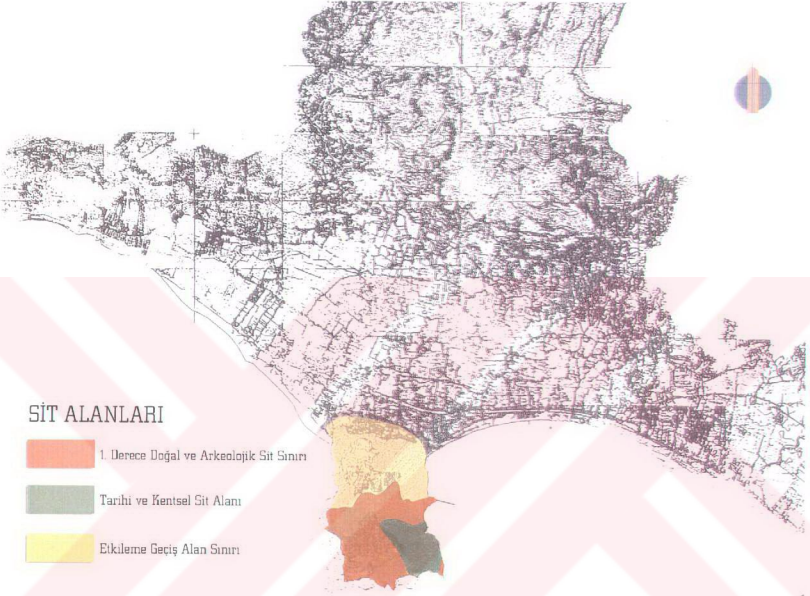
- Oba Selçuklu Medresesi:

Alanya'nın 5 km. doğusundaki oba köyünde yayvan bir tepe üzerinde yer almaktadır. Sultan II. Aleaddin Keykubat tarafından 1232 yılında inşa ettirilmiştir. Batı cephesindeki girişi Selçuklu motifleriyle süslenmiştir. Yapı planı kareye yakın dikdörtgen olup; bir avlu, avlunun iki yanında üçer oda ve doğudaki bir eyvandan ibarettir. Medresenin iç kapısındaki ağaç oymalar Selçuklu el sanatlarının güzel bir örneğidir (Bamyacı, 1988).

- Itope (Aytap) Harabeleri:

İlçenin 30 km. doğusunda kurulmuş olan Antik Itope şehri; burada basılan paralardan anlaşıldığına göre adını Roma imparatoru IV. Antiochus' un karısı Itope'den almıştır. Burası bir Roma şehri olup kalıntılarda o döneme aittir. Şehir hemen aşağısındaki küçük doğal

limana hakim bir tepe üzerine kurulmuştur. Harabe durumunda olmasına rağmen kilise, agora, hamam kalıntılardan yerleri tespit edilebilmiştir (Bamyacı, 1988).



Şekil 4.11 Alanya kenindeki sit alanları, (Turgut vd, 1996).

4.2.3 Alanya'nın Kentsel Gelişimi

Tarihin çeşitli dönemlerinden beri fonksiyonel olarak önemli bir iskan alanı olan Alanya, kentsel yerleşim birimi olarak niteliğini de oldukça önce kazanmıştır. Alanya'da fiziki coğrafya koşullarının tarihin her dönemi için çok elverişli olması buranın kentleşmesinin de erken olmasını sağlamıştır. Örneğin milattan önceki yüzyıllardan Cumhuriyet Dönemine ve günümüze kadar burada yoğun bir iskan cazip kılan unsur yörenin fiziki coğrafya özellikleridir (Kocakuşak, 1993).

- M.Ö. 1300-M.S. 1200 yılları arasındaki Helenistik, Roma ve Bizans dönemi yerleşmeleri;

Uzun yıllardan beri iskan yeri olarak tercih edilen Alanya'da ilk yerleşim Helenistik devirlere kadar inmektedir. Buraya ilk yerleşen sakinler korsanlardır. M.Ö. 1. ve 2. yy. da korsanların

önemli bir merkezi olan Korakesion, M.Ö. 65 yılında Romalıların eline geçmiştir. Ancak kentin, ilk dönemlerine yani Roma ve Bizans Dönemlerindeki fonksiyonel durumlarına ait fazla bir bilgi yoktur. Bununla beraber kentin günümüzdeki Hisariçi Mahallesinin sınırları içinde kaldığı bilinmektedir. Bu yıllarda Alanya'ya Kalonoros adı verilmektedir. Bu kelimenin Latince anlamı "güzeldag" dır. Roma ve Bizans Dönemindeki tek doğal bağlantı Antalya (Adalia, Satalia) kentiyledir. Bu kentle ticari ilişkilerin zayıf olduğu dönemlerde Kalonoros'da fazla bir gelişme görülmemiştir. Böylelikle Roma ve Bizans Dönemlerinde Kalonoros korsanlar dönemindeki ihtişamını bile kaybetmiştir. Kentin bu geri kalmış durumu Türkler' in 1207 yılında yani Alaaddin Keykubat'ın burayı almasına kadar devam etmiştir (Kocakuşak, 1993).

- Selçuklu dönem yerleşmesi (1207-1308);

1207 yılında Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubat'ın Kalonoros'u alması üzerine kentin hem adı hem de görünüşü hızla değişmiştir. Yeni bir kale ve tersane yapılarak, Alaiye Selçuklu Sultanlarının bir donanma üstü ve aynı zamanda kışlarını geçirdikleri önemli bir merkez haline getirilmiştir. Alaaddin harap bir şekilde aldığı kaleden yerleşmelere, yerleşmelerden sosyal kurumlara kadar kenti yeniden imar etmiştir. Selçuklu dönemi başlarında günümüzdeki Hisariçi Mahallesinin tamamında ve Tophane Mahallesinin küçük bir kısmında yerleşme varken, Selçuklu Dönemi sonlarında yarımada'nın kuzeyine doğru hızlı bir gelişme olmuş, yani kent büyümüştür. Ancak Selçuklu dönemindeki gelişmeyi sadece Alaiye'nin fiziksel olarak büyümesi şeklinde algılamamak gerekir. Çünkü Selçuklular, özellikle de Keykubad döneminde kentte pek çok cami, medrese, han, çarşı, imarethane ve çeşme yapılmış, kentin Roma-Bizans döneminden kalma çehresi tamamen değiştirilmiştir. Ayrıca kent dokusunda da değişiklikler olmuş, özellikle Hisariçi ve Tophane Mahalleleri sık dokulu yerleşmeler haline gelmişlerdir (Kocakuşak, 1993).

- Osmanlı dönemi yerleşmesi (1308-1923);

Osmanlı Dönemi başlarında kent (Alaiye) ticaret kenti ve bir sayfiye yeri konumundayken, bu fonksiyonlarda zamanla azalma olmuş ve Alaiye'ye askeri fonksiyonlar kazandırılmıştır. Bu da kentsel gelişmeyi azaltmıştır. Kent, Osmanlı Döneminde askeri fonksiyonlar kazanmaya başlamıştır. Bunun içindir ki kent, Osmanlı Döneminde mekansal olarak fazla yayılmamıştır. Osmanlı Döneminde, Hisariçi Mahallesi aynı mekan özelliğini devam ettirmiş. Tophane Mahallesi ise askeri fonksiyonların ve tersanenin bu mahallede olmasından dolayı gelişme göstermiştir. Osmanlı Dönemi Alaiye'sinin bir özelliği de kent bu dönemde yavaş yavaş kıyı

ovasına doğru inmeye başlamıştır. Osmanlı Dönemi Alaiye'si Akdeniz'in en büyük tersanesine sahiptir. Bunun için gemicilikle ilgili faaliyetler başta gelmektedir (Kocakuşak, 1993).

▪ Cumhuriyet dönemi yerleşmesi:

Alanya halkı eskiden ikinci derecede önemli olan tarımsal faaliyetlere Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde yeniden yönelmiş, tarımsal faaliyetlere yönelik yaşam tarzı ve kentsel gelişme önem kazanmıştır. Cumhuriyet döneminin ilerleyen yıllarında ulaşım kolaylıklarının artması üzerine yurtiçi ve yurtdışına ihracat yapabilen Alanya'da tarım faaliyetleri daha da önem kazanmıştır. Ancak ülkemizin ve özellikle Akdenizin iç ve dış turizme hızla açılmasıyla Alanya'da bir yandan turizm aktivitelerine dönmüş yeni faaliyetler oluşurken diğer yandan da kent hızla gelişmiş ve Alanya günümüzde turizm sonucu gelişmiş bir kent olarak karşımıza çıkmıştır (Kocakuşak, 1993).

• 1923-1950 yılları arasındaki dönem:

Bu dönemde Alanya'da turizm olgusunun etkisi henüz görülmemektedir. Malların Anadolu içlerine ulaştırılması olanağı bulunmadığından, ya da çok zor olduğundan kentte ticaret fazla gelişmemiş, aynı nedenlerle tarım potansiyeli de yeterince kullanılamamıştır. Kentte tarımsal bir yaşam söz konusu olduğundan kıyı ovasının zengin tarım potansiyelinden faydalanılmıştır. Bu kıyı ovası üzerindeki dönemin Alanyası gevşek dokulu bir bünye göstermektedir. 1927-1950 yılları arasında Alanya'nın kent nüfusuna dikkat edecek olursak nüfusta da fazla bir gelişme olmamıştır, (1927 yılı nüfusu 4727, 1950 yılı nüfusu 6623 'dür.), (Kocakuşak, 1993).

• 1950-1980 yılları arasındaki dönem:

1950'li yılların başından itibaren ülke genelinde karayolu yapımına hız kazandırma politikasının etkisi Alanya'da da görülmüş ve kent bu tarihten itibaren hızla dışarıya açılmıştır. Bir taraftan batıda Antalya ile olan karayolu bağlantısı daha muntazam hale getirilirken, diğer taraftan Gazipaşa, Anamur-Mersin ve dolayısıyla diğer merkezlerle elverişli bir ulaşım ağına sahip olunmuştur. Bu Dönemin başlarında kentte yine tarımsal bir hayat söz konusudur. 1950-1970 yılları arasında tarımsal etkinlikte, özellikle de narenciye ve muz yetiştiriciliğinde Türkiye' nin en önemli merkezlerinden sayılan Alanya bu ürünleri karayolu ağındaki açılımla satma imkanını bulmuştur. Kent böylece 1950-1970 yılları arasında canlı bir tarımsal yapı göstermiştir. 1950-1980 yılları arasındaki dönemde kentin sınırları; batıda Saray Mahallesi'nin bir kısmı, doğuda Güllerpınarı Mahallesi'nin denize yakın olan kesimleri

(güneyi) ile kuzeyde Şekerhane ve Kadıpaşa Mahalleleri'nin güney yarılarını kapsamaktaydı. 1950-1970 yılları arasında bu sınırlar içinde halen kıyı ovası üzerindeki Alanya gevşek dokulu bir yapı gösterirken, 1970 yılından günümüze doğru geldikçe bu gevşek dokulu yapıların arası dolmuş ve sık dokulu bir yapılaşma halini almıştır. Akdeniz kıyılarımızın turizme açılmasıyla 1950-1980 döneminde zamanla tarımsal gelişme ve turizm gelişmesi iç içe olmuştur. Başlangıçta tarımsal aktivite ön plandayken, zamanla tarım ve turizm aktivitesi birbiri ile dengeli hale gelmiştir. 1980 sonrası dönemde turizm faaliyetleri tarımsal faaliyetlere göre ön plana çıkmıştır (Kocakuşak, 1993).

- 1980 sonrası dönem:

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



Şekil 4.12 Alanya kentinin tarihsel gelişimini gösteren, (Turgut vd, 1996).

4.3 Alanya’da Turizmin Gelişimi ve Kente Etkileri

4.3.1 Alanya ve Çevresinde Turizmin Başlama ve Gelişimi

Alanya turizmde ilk olarak ilgiyi kıyı turizmi açısından sahip olduğu uygun iklim koşulları ve kumsallarıyla çekmiştir. Ev pansiyonculuğuyla başlayan kıyı turizminin gelişimi 1980’li yıllara kadar Türkiye’de kıyı turizminin gelişmesiyle birlikte yavaş olmuştur. 1970-1980’li yıllar arasında yerli halkın evlerini pansiyon olarak turizme açmasıyla turizmde yavaş yavaş tanınmaya başlamıştır. Çevrenin antik kalıntıları bakımından zengin olması açısından dış turizmde de ilgi çekmesine neden olmuştur (Demirel, 1997).

Turizmde en önemli gelişme 1982 tarihli Turizm Teşvik Kanunu’nun sağladığı olanaklardır. Turizm Teşvik Kanunu’nun turizm merkezlerinin tespit edilmesi ve bu yerlerin yerli ve yabancı girişimcilere 49 yıllığına kiralanmasının öngörülmesiyle ilan edilen turizm merkezleri arasında 1987 yılında Alara Çayı güneyi ve Çenger Turizm merkezleri bulunmaktadır. 1989 yılında Alanya doğusu ve batısı turizm merkezi ilan edilmiştir. Turizm bankasının turizm merkezlerini kredilendirilecek öncelikli yöre olarak kabul etmesi nedeniyle yerli ve yabancı girişimcilerin Alanya’ya ilgisi artmıştır. Alanya kıyılarında 5 yıldızlı tesislerin yapımı bu olanaklarla mümkün olmuştur. Büyük yatak kapasiteli otellerin açılması Alanya’yı kitle

turizmine açmıştır. İç ve dış turizmde Antalya havaalanına yakınlığı nedeniyle organize turlarla çok sayıda turist gelmektedir (Demirel, 1997).

1970'li yıllarda adını duyurmaya başlayan Alanya'da 1980'den sonra gelen turist sayısı ve yatak kapasitesi artmıştır. 1980'lerle birlikte pansiyonculuk hızla gelişmiş, bazı vatandaşlar evlerinin uygun olan bazı bölümlerini ya da kendileri yaz aylarında yaylalara göçerek evlerini pansiyon olarak kullanmaya başlamışlardır. 1987 yılında bütün tesislerde doluluk oranları korunmuştur. 1988 yılında turistik belgeli 41 tesiste 6,129 yatak kapasitesine sahip olan Alanya'da belediye belgeli 94 pansiyonda mevcut bulunan 2,579 yatak kapasitesi ve belgeli iki kampingde 337 çadır kapasitesi ile toplam 8,708 yatak kapasitesi bulunmaktadır (Demirel, 1997).

Başlangıçta kent merkezinde başlayan turistik faaliyetler ve yapılaşma 1990'lı yılların başlarında önce kentin batısında Avsallar Beldesi çevresi ile Alanya arasında, daha sonradan kentin doğusuna doğru Oba, Kestel, Mahmutlar yönüne doğru sahil boyunca gelişmiştir. Bu gelişmelere kısa orta uzun vadede planlama yapılarak yön verilememiştir. Bunun sonucunda kentin bazı (Yeşilköy, Avsallar, Serapsu) sahillerinde muz bahçeleri ve seralar hızla yok edilmiş yerini çeşitli turistik tesisler almıştır. Kentin doğusunda (Oba, Kestel, Mahmutlar, Demirtaş) beldelerinde ise portakal muz bahçeleri plansız bir biçimde tahrip edilmiştir. Kentin içinde turistik tesisler öncelikle kumsal boyunca uzanan E-24 karayolu boyunca yoğunlaşmış daha sonra önce kentin batısına daha sonrada doğusuna doğru yayılıp genişlemiştir (Demirel, 1997).

Alanya'nın nüfus sayımı sonuçları incelendiğinde özellikle kent nüfusunun 1985'lerden sonra çok büyük bir artış gösterdiği gözlenmektedir. 1997 yılı itibari ile kentin nüfusu 222,028 kişidir. 1980 sonrasında turizmin ülke genelinde gelişmeye başlamasıyla birlikte Alanya'da da yoğun bir yapılaşma başlamıştır. Nüfus sayımı sonuçlarında kentte turizmin gelişmesinden sonra kentin merkezinin nüfusu kırsal alanın nüfusuna oranla daha fazla artmıştır (Demirel, 1997).

4.3.2 Alanya'da Turizmin Kente Etkileri

Özellikle 1980 yılından itibaren kentte büyük turizm yatırımlarının olması, her yatırımın kendisinden sonra gelecek diğer bir yatırım için çekirdek ya da cazibe merkezi olması Alanya'nın kısa zamanda fiziksel olarak büyümesine neden olmuştur. Fiziksel olarak büyüme diyoruz; çünkü ortada plansız , yoğun bir yapılaşma vardır. Böylelikle kıyı ovası adeta bir

beton yığınıyla örtülmüştür. Turizm sektörü konusunda çok daha ileri ve tecrübeli ülkeler olan İspanya, Fransa, İtalya da yıllar önce aynı sorunları yaşamışlardır. Bu ülkeler doğal güzelliklerinin bozulmaya başlamasıyla bu defa ya kişileri aktif turizm konusuna yönlendirmişler, ya da yeni kurulacak turizm alanları için doğayı bozmayacak bazı formlar geliştirmişlerdir, ülkemizde ve tabii ki Alanya’da turizm yatırımları yapılırken doğa olabildiğince zorlanmaktadır (Kocakuşak, 1993).

Böylelikle Alanya’da ortaya çıkan yoğun yapılaşma bu şekilde sürerse kent turizm için bir çekim merkezi değil turizmi iten bir merkez olacaktır. Bunun önüne geçebilmek için Alanya’da turizm yatırım alanlarının devlet tarafından konusunda uzman kişilere yaptırılacak planlama çalışmalarıyla belirlenmesi gerekmektedir. Planlı çalışmalarda turizm yatırımlarının mahallelere dengeli dağıtılması gerekmektedir. Sonuçta kentin sadece bir kesimi değil her tarafı turizme açılarak gelişme imkanı bulacaktır (Kocakuşak, 1993).

Bir başka konu ise turizm gelişiminin hız kazandığı dönemlerde kentte arsa fiyatlarının yüksek olması nedeniyle oteller ve diğer yapılar birbirlerine çok yakın mesafede yapılmıştır. Bu da gelen turistin konakladığı tesisi bir dinlenme yeri değil, sadece gece geç saatlerde uğrayıp yatacağı bir yer olarak görmesine neden olmaktadır. Bu düşünce ile; bir otel kurulurken bunun sadece yatak sayısına bakmamak gerekir. Yatırımcıdan tesisi kurarken, etrafında bırakacağı boş bir alana da; tesise ait eğlence, dinlenme ve spor merkezlerini de kurmasını istemek gerekir. Bu tarzda yapılan işletmeler hem turizme yeni bir boyut kazandıracak, hemde monoton bir beton yığını yerine daha gevsek dokulu bir yapılaşma sağlanacaktır (Kocakuşak, 1993).

4.4 Alanya’nın Kentsel Sorunları

Kentleşme ve turizm olgusu kent ve kentli açısından birbirlerinden ayrılamayacak bir bütünlük içerisindedir. Bu yüzden ki kentleşmeye özgü sorunlar doğal olarak turizme özgü sorunlar olarak da ortaya çıkmaktadır.

Kent-turizm ilişkisinde turizm, kentlerin gelişme ve büyümesine etkide bulunmaktadır. İyi bir turizm ve kentsel gelişim süreci ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel etmenleri gözardı etmemelidir. Kentsel gelişimdeki fiziksel ve çevresel etmenler şebekeler, binalar, açık alanlar ele alınmakta ve kentsel tasarımda önemli doneler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu önemli doneler dolayısıyla turizmin gelişmesinde de önemli rol oynamaktadırlar. Bunun yanında bir kentte turizmin gelişmesi için kentlerdeki fiziksel çevrenin korunması, kültürel, ticaret,

eğlence, alışveriş, spor alanları, parklar, yeşil alanlar ve diğer ilgi çekici etkinliklerle turistlerin vakit geçirebilecekleri ortamların sağlanması, ulaşım faktörünün planlanması, çevre kirliliğinin önüne geçilmesi kentsel planlama ile sağlanabilmektedir.

Turizm kentsel çevre özelliklerine bağımlılık gösteren bir etkinliktir. Turizm bir bölgede gelişme gösterirken çevresel değerlere bazı olumsuz etkileri olabilmektedir. Bir bölgede gözlenen turizm gelişimi kontrol altına alınamazsa o bölgedeki kent yaşamında ve doğal hayatta bir takım olumsuzluklara ve çevrenin fiziksel açıdan zarar görmesine neden olmaktadır. Bu tür olumsuz etkiler turistlerin ilgisini çeken bölgeye özgü özelliklerin yok olmasına sebep olacak boyutlara ulaştığında bu alanlar turistlerin ilgisinin ve turizm hareketlerinin azaldığı bölge konumuna gelmektedir. Kısa dönemde kent ve kentli açısından turizmin olumlu görülen ekonomik kazancı, uzun dönemde olumsuz etkilerle dönüşebilmektedir. Ekonomik yönden parasal kaynak olarak görülen turizmden elde edilen gelirleri arttırmak için çoğu kez turistlerin konaklayacağı merkezlerde yatak kapasitelerinin artırılması yönünde bir eğilim vardır. Bunun gibi bir yaklaşım ekonomik yönden kısa dönemde karlılığı getirirse dahi uzun bir zaman dilimi gözönünde bulundurulduğunda çevresel özelliklere vereceği zarardan ötürü bu bölgelerde turizmi engelleyerek ekonomik yönden gelir getirici özelliğini ortadan kaldıracaktır.

Alanya’da turizmin hızlı gelişiminden, bu gelişimin sadece ekonomik bir kaynak olarak görülmesinden ve kontrol altına alınamamasından dolayı Alanya kentleşme yönünde birtakım sorunlarla karşı karşıyadır. Alanya’da turizmin hızlı gelişimiyle yatak kapasitelerinin artışı söz konusu olmuş ve bu kente yeni tesislerin inşası ile sonuçlanmıştır. Turizm faktöründen dolayı Alanya’ya göçün artması da yeni konut alanlarına ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Turistik tesisler ve konut alanları belirli bir planlamaya uyulmadan; bina, ulaşım ağı ve açık alanların birbirleri ile ilişkileri önemsenmeden büyüyen kent bugünkü sağlıklı kentleşme sorunuyla karşı karşıyadır. Alanya’daki kentsel sorunlar turizmin gelişimini de olumsuz yönde etkilemiştir. Alanya kentinde tespit edilen sorunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkün olmaktadır;

- Ulaşım ağındaki sorunlar,
- Kent gelişiminde turizmin de etkisiyle sağlıklı kentleşme sorunu,
- Kent kimliği ve odak noktalarının eksikliği ile ilgili sorunlar,
- Kentsel açık alan kullanımı ile ilgili sorunlar

Alanya’da çalışma alanı içerisinde (Ek 3) yukarıda bahsedilen kentsel sorunlardan Bölüm 4.4.1’de kentsel açık alan kullanımı başlığı altında meydanlar, parklar ve yeşil alanlar, caddeler, kıyı kullanımı ve konut yakın çevresi açık alanlar incelenerek tespit edilen sorunlar ortaya konmuştur. Alanya kentinde bu konu başlıkları altında tespit edilen sorunlar ile ilgili çözüm önerileri ise Bölüm 5’te ele alınmıştır.

4.4.1 Alanya Kentinde Kentsel Açık Alan Kullanımı İle İlgili Sorunlar

Modern kentlerin planlanmasında önemli bir etken olan mekansal ortamların kalitesini belirlemede fiziki faktörler önemli rol oynamaktadır. Kentlerdeki fiziki çevredeki gerçekleşmesi istenilen kaliteli hayat standartları bu fiziki çevre için yapılacak olan ayrıntılı planlamalarla gerçekleştirilebilir. Kentsel tasarımda kent bütünlüğünün sağlanması ve kent halkının yaşamı içinde önemli rol oynayan açık alanların tasarlanması ve doğal güzelliklerin korunması dikkat edilmesi gereken unsurlardır.

Kentli açısından açık alanlarda zaman geçirmek, kent yaşantısının yoğun temposunun yarattığı stresten uzaklaşmalarına, birbirleri ile sosyal etkileşimde bulunmalarına, daha iyi yaşam kalitesine sahip olmalarına imkan tanımaktadır. Böylece insanlar kendi oluşturdukları yaşam çerçevesinde birbirlerinin haklarını çiğnmeden hayatlarını devam ettirmektedirler. Tüm bunlar kente gelen turist açısından da önem kazanmaktadır. Kentte kaliteli açık alanların olması kent kimliği açısından turisti etkileyici bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kent bütününde açık alanlar belirli mesafeler göz önünde bulundurularak çeşitli mekanalarda ve çeşitli ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde konumlandırılmalıdır. Bu yüzden kent içindeki açık alan kullanımına uygun her mekanın cazip ve çekici hale getirilmesi bir hedef olarak belirlenmelidir.

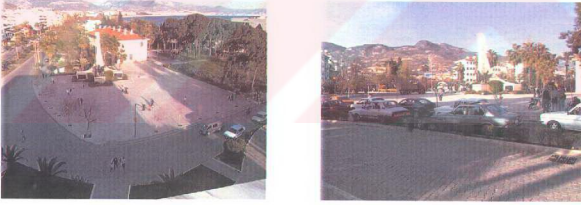
Yukarıda bahsedilen unsurlar doğrultusunda Alanya’daki açık alan kullanımının istenilen kalitede ve sayıda olmadığından bahsetmek mümkündür. Alanya’daki açık alanların kullanımıyla ilgili sorunların tespitinde alt birimler olarak meydanlar, parklar ve yeşil alanlar, caddeler, kıyı kullanımı ve konut yakın çevresi açık alan kullanımı ele alınacaktır.

4.4.1.1 Alanya Kentinde Meydanlar İle İlgili Sorunlar

Alanya’da Bölüm 3.3.1’deki meydanlar başlığı altındaki meydan planlamasında gerekli kriterleri sağlayan nitelikli meydanlardan söz etmek mümkün değildir. Ancak gerekli

tedbirlerin alınması ve uygulanmasıyla meydan karakterine dönüşebilecek alanların mevcut sorunlarından bahsetmek söz konusudur.

Bu alanlardan ilki Güllerpınarı Mahallesi'nin sınırları içerisinde bulunan Alanya Hükümet Konağı önündeki sert zemine sahip 1 no'lu meydan mekanıdır (Ek 4, Ek 8). Rıhtım Caddesi'yle çarşı içinden gelen İzzet Azakoğlu Caddesi'nin birleşip Atatürk Caddesi ile bağlantıyı sağlayan güzergahın son noktası olarak konumlanmaktadır. Alan iki yönde trafik akışının yoğunlukta olduğu Atatürk Caddesi ve ara yol ile, diğer yönde hükümet konağı ve yeşil alan ile çevrilidir. Ara bağlantı yolu Atatürk Caddesiyle bir kavşak oluşturmaktadır, bu, cadde boyunca çarşı bölgesinden gelen yaya akışının alana aktarılmasını engellemektedir. Ayrıca alanın kullanım açısından çevresiyle bağlantılarının kopuk olmasına neden olmaktadır. Alanya iklimi göz önünde bulundurulduğunda sıcak havanın hakim olduğu dönemlerde, alan geniş sert zeminin güneş ışınlarıyla daha da sıcak bir ortam sağlamasından dolayı kullanıcıları rahatsız edici bir takım iklimsel etkilere sahiptir (Bölüm 3.5). İklimsel etkileri minimuma indireyecek ağaç ve bitkilere sahip olmaması alan için dezavantajdır. Hem Atatürk Caddesi boyunca, hem de çarşı bölgesi boyunca odak noktası olabilecek bir konumda bulunmasına rağmen planlama ilkelerindeki yetersizlikten dolayı odak noktası karakterine kavuşamamıştır.



Şekil 4.13 Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu meydan fotoğrafı

Sorunları tespit edilen ikinci alan ise liman ve Kızıl Kule arasında konumlanan 2 no'lu meydandır (Ek 4, Ek 8). Mekan doğu kıyı bandına, kentin tarihi mekanı olan Tophane Mahallesi'ndeki tarihi evlere, tersaneye, kaleye, Kızıl Kule'ye hakim bir manzarada konumlanmıştır. Alan üç yönden denizle, diğer yönden Kızıl Kule ve Dilvarde Burnu'nun doğu yamaçlarının çarşı bölgesine kıydan bağlanmasını sağlayan İskele Caddesi ile sınırlandırılmıştır. Liman kullanımından dolayı taşıtların bu alana akışı, ayrıca İskele Caddesi'nin burada genişlemesi ile alan taşıt baskısı altındadır. Meydanda Kızıl Kule ve Tersane'yle yeterince fiziksel bir bağlantı kurulamaması turistik bir kent için dezavantajdır.

Bu alan için de Bölüm 3.3.1 meydanlar başlığı altındaki kriterlerin sağlanamamasından söz etmek mümkündür.



Şekil 4.14 Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu meydan fotoğrafı

Kent merkezinde meydan niteliğindeki diğer bir alan ise Kuyular Önü Cami, Alanya dispanseri ve çarşı girişinin çevrelediği 3 no'lu meydandır (Ek 4, Ek 8). Damlataş Caddesi, kaleye doğudan bir bağlantı sağlayan kale yolu, Atatürk Caddesi'nden bağlantı sağlayan Bostancı Pınarı Caddesi ile tam bir kavşak niteliğinde, taşıt baskısında kalan bir alandır. Konumunun en önemli özelliği Alanya kentinin en hareketli ve ilgi çekici bölgesi olan çarşıya girişin bu alandan mümkün olmasıdır. Ancak çevresinde konumlanan yapıların kullanım işlevlerinden dolayı ve çeşitli caddelerin buraya açılmasıyla alan taşıt baskısı altındadır ve otopark kullanımıyla da bir sorun teşkil etmektedir. Alandaki yaya akışı ise tüm bu taşıt baskısının getirdiği kullanım bozukluğundan dolayı sekteye uğramaktadır.



Şekil 4.15 Alanya kentinde ele alınan 3 no'lu meydan fotoğrafı

Çarşı bölgesi içinde yer alan Kuyular Önü Cami arkasındaki 4 no'lu alan gerekli uygulamalar göz önüne alındığı takdirde meydan niteliğine kavuşacak bir alandır (Ek 4, Ek 8). Bu alan Güllerpınarı Caddesi ile çarşı içindeki Müftüler Caddesini bağlayan Kalgıdım Sokak üzerinde konumlanmıştır. Şu an otopark olarak kullanılmaktadır. Çarşı bölgesinde Kuyular Önü Cami'nin önündeki alanla birlikte bağlantılı bir odak noktası olup çeşitli aktiviteleri sağlayacak bir alan olacakken taşıt baskısı altında bir mekan olma eğilimindedir.



Şekil 4.16 Alanya kentinde ele alınan 4 no'lu meydan fotoğrafı

Alanya'nın doğusuna ve batısına yolcu taşıyan minibüs ve otobüs durakları kent merkezinde önemli noktalarda bulunmaktadır. Minibüs duraklarının bulunduğu 5 no'lu meydan Kural Sokak ve Karanfil Sokak kesişiminde konumlanmış olup ticari yapılar ve konutlarla çevrilidir (Ek 5, Ek 8). Hemen yakınındaki alışveriş sokağı ve haftanın belirli günlerinde kurulan pazar yeri yoğun bir yaya akışına sebep olmaktadır. Alanın çevresindeki yaşamın canlılığı turistlerin ilgisini de bu noktaya çekmektedir. Ancak ana arterlere bağlanan minibüsler bu noktalarda trafiği yoğunlaştırmaktadır. Mekanın çevresindeki pazar yeri, alışveriş sokağının varlığı ve Atatürk Caddesi'ne yakınlığıyla insanların vakit geçirmek isteyecekleri bir mekan olma niteliğine ihtiyaç duymaktadır. Minibüslerin yarattığı gürültü, çevre ve görüntü kirliliği bu alandaki insanlara itici unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır. Bölüm 3.3.1'deki meydanlarla ilgili bahsedilen oransal kriterlere uymakla birlikte fonksiyonel kullanım ile ilgili kriterlere ters düşmektedir.



Şekil 4.17 Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu meydan fotoğrafı

Besim Ağa Sokak ile Tokuşlar Caddesi arasında kalan otobüs duraklarının bulunduğu 6 no'lu alan meydanlarla ilgili oransal kriterlere sahip olmasına karşın fonksiyonel ve fiziksel kullanım kriterlerinden yoksundur (Ek 5, Ek 8). Bu alan da yoğun taşıt trafiğine maruz kalmakta ve çevresiyle sadece yolcu bünyesinde bir ilişki kurabilmektedir. Atatürk Caddesi

gibi ana arterlerden biri olan Şevket Tokuş Caddesi'ne yakınlığından dolayı yaya sirkülasyonunu çekebilecek bir konumdadır.



Şekil 4.18 Alanya kentinde ele alınan 6 no'lu meydan fotoğrafı

Alanya'da haftanın belirli günlerinde tarım ürünlerinin satıldığı pazar alanı, 7 no'lu meydan, Atatürk Caddesi'nin kuzeyinde, Fakıoğlu Caddesi ile Sinanoğlu Sokağın kesişiminde konumlanmaktadır (Ek 5, Ek 8). Haftanın belirli günlerinde gerçekleşen pazar etkinliği turistlerin de ilgisini çekmektedir. Alanın fiziksel açıdan kullanımındaki yetersizlikten dolayı pazar alanı ara sokaklara, Fakıoğlu Caddesi üzerine doğru taşmaktadır. Pazar günleri dışında ise otopark olarak kullanılmaktadır. Bu kullanım yaya sirkülasyonunu olumsuz yönde etkilemektedir.



Şekil 4.19 Alanya kentinde ele alınan 7 no'lu meydan fotoğrafı

Kentin konaklama tesislerinin yoğun olduğu bölgesinde Hacı Hamdioğlu Caddesi ile İsmet Hilmi Caddesi arasında konumlanan 8 no'lu alan Alanya Müzesi'ne, konaklama tesislerine, Damlataş Plajı'na ve yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu Atatürk Caddesi'ne yakınlığından dolayı bir odak noktası olma özelliği taşımaktadır (Ek 6, Ek 8). Ancak alanı çevreleyen mağaza, restoran ve kafelerin nitelsiz yapı karakteri, alan ortasında işlevsiz bir biçimde konumlandırılan yeşil alan insanların bu alana gerekli ilgiyi göstermesini engellemektedir.

Ayrıca alan gerisindeki benzinlik Atatürk Caddesi ile alan arasında hem fiziksel hem görsel ilişkiyi koparmaktadır.



Şekil 4.20 Alanya kentinde ele alınan 8 no'lu meydan fotoğrafı

4.4.1.2 Alanya Kentinde Parklar ve Yeşil Alanlar İle İlgili Sorunlar

Alanya kentindeki turizmin hızlı ve kontrolsüz gelişimiyle birlikte, ek sorun olarak görülen kente göç hareketleri beraberinde yoğun ve düzensiz yapılaşmayı getirmiştir. Bu gelişmeler bünyesinde Alanya'da kullanım özelliği ve boyutsal açıdan büyük bir yeşil alandan söz etmek mümkün değildir. Çalışma alanı içinde yer alan park ve yeşil alanların tespit edilmesi sonucunda bakımsızlık ve bunların kent bütününde düzensiz dağılımı ön plana çıkmaktadır. Çalışma alanı Saray, Kadıpaşa, Şekerhane, Güllerpınarı, Çarşı Mahallelerinin dahil olduğu bir bölgedir (Ek 3). Bu bölgede sadece Saray ve Güllerpınarı Mahalleleri'nde park ve yeşil alan niteliğine sahip alanlar tespit edilmiştir. Alanya'nın merkez karakterini oluşturan çalışma alanı bütününde park ve yeşil alan dağılımının iyi olmaması Alanya bütününde de böyle bir dağılımın olmamasını işaret etmektedir. Tespit edilen park ve yeşil alanlarla ilgili sorunlar;

Bu parklardan ilki Saray Mahallesi'nin kuzeybatısında Ulusoy Caddesi ile Midye Sokak kesişiminde konumlanan 1 no'lu park alanıdır (Ek 7, Ek 9). Tasarım kalitesi eksikliği ve bakımsızlığı en büyük sorun olarak ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.21 Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Bir diğer park alanı ise yine Saray Mahallesi sınırları içerisinde Hoca Ahmet Yesevi Caddesi üzerinde konumlanan 2 no'lu park alanıdır (Ek 7, Ek 9). Park alanının bakımsızlığı, kent mobilyalarının kötü durumda olması belli başlı sorunlardır.



Şekil 4.22 Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Saray Mahallesi sınırları içerisinde tespit edilen park alanlarından Yunus Emre Caddesi üzerindeki 3 no'lu ve 903. sokak üzerinde bulunan 4 no'lu parkların bakımı, kent mobilyaları ve tasarım kriterleri açısından herhangi bir sorun bulunmamaktadır (Ek 7, Ek 9).



Şekil 4.23 Alanya kentinde ele alınan 3 ve 4 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Diğer bir park alanı ise yine Saray Mahallesi sınırları içerisindeki Hacı Hamdioğlu Caddesi ile Atatürk Caddesi'nin kesiştiği köşede konumlanan 5 no'lu park alanıdır (Ek 6, Ek 10). Hemen gerisindeki meydan ile görsel ve fiziksel bağlantısının olmaması, yanibaşında bir benzinliğin olması önemli sorunlarıdır.

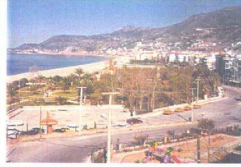


Şekil 4.24 Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Şimdiye kadar sorunlarına değinilen parkların hepsinin ortak sorunu bütün bu alanların bir köşesinde trafo yapılarının alana cephe vermesidir. Tasarım açısından bu sakıncalı yaklaşımın ortadan kalkmasının bu cepheleri renklendirmeye mümkün olmayacağını anlaşılmaktadır.

Şu ana kadar ele alınan parklardan boyut anlamında biraz daha büyük park ve yeşil alanlardan ikisi Saray Mahallesi, üçü ise Güllerpınarı Mahallesi sınırları içerisindedir. Saray Mahallesi

sınırları içerisindeki alanlardan ilki Damlataş Mağarası yakınında yer alan 6 no'lu park ve yeşil alanıdır (Ek 6, Ek 9). Bu alan konaklama tesislerine, turistik odak noktalarından olan Damlataş Mağarası ve Alanya Müzesi'ne yakınlığıyla, Damlataş Plajı ile fiziksel ilişkisi açısından bir merkez alan olma özelliği göstermektedir. Ancak kent bütününde kıyıya doğru ulaşımı sağlayacak ulaşım ağının yetersizliğinden dolayı Alanya halkı tarafından yoğun olarak kullanılan bir alan değildir.



Şekil 4.25 Alanya kentinde ele alınan 6 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Saray Mahallesi sınırları içerisindeki 7 no'lu alan ise Güzelyalı Caddesi üzerinde spor alanları ile mezarlık arasında tampon bölge olarak tasarlanmış park alanıdır (Ek 6, Ek10). Tampon bölge olmaktan başka hiçbir işlevi olmayan, kent mobilyalarının dahi eksik olduğu bir alandır. Yanıbaşındaki mezarlık ise cadde ile kıyı bağlantısını hem görsel hem de fiziksel açıdan engellemektedir.



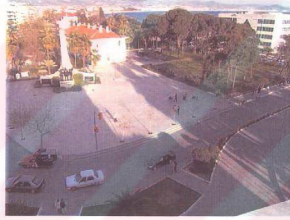
Şekil 4.26 Alanya kentinde ele alınan 7 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Güllerpınarı Mahallesi sınırları içerisindeki üç alan ise Alanya Hükümet Konağı ile çarşı bölgesi arasında konumlanmıştır. Bunlardan Hükümet Caddesi ile İzzet Azakoğlu Caddesi arasında kalan 8 no'lu park ve yeşil alan insanların yoğun yaşam koşullarından sıyrılıp soluklanacakları mekan olarak göze çarpmaktadır (Ek 4, Ek 9). Ancak çevresindeki trafik akışının getirdiği çevre kirliliği ve gürültü, tasarım yönünden eksikliği bu alan için olumsuz bir etkidir. Ayrıca yaya akışının hakim olduğu bu alanın Atatürk Caddesi ile bağlantısında taşıt trafiğinden dolayı olumsuzluklar bulunmaktadır. Bunun yanısıra bu alanda yayaaların kıyı ile fiziksel ilişkisi trafikten dolayı sekteye uğramaktadır.



Şekil 4.27 Alanya kentinde ele alınan 8 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Diğer bir yeşil alan görünümündeki mekan ise Alanya Hükümet Konağı önünde konumlanan 9 no'lu yeşil alandır (Ek 4, Ek 8). Yeşil bir dokuya sahip olmasına karşın insanları buraya yönlendirebilecek herhangi bir etkinlik kaynağı yoktur. Sadece Atatürk Caddesi'nden belediye binasına geçiş yolu durumundadır.



Şekil 4.28 Alanya kentinde ele alınan 9 no'lu park ve yeşil alan fotoğrafı

Bu bölgedeki üçüncü alan ise Rıhtım Caddesi'nin İzzet Azakoğlu Caddesi'ne bağlandığı noktada konumlanan 10 no'lu park alanıdır (Ek 4). Bu alan insanların çocuklarını getirdiği, tasarım kriterleri açısından bir sorun teşkil etmeyen park olarak hizmet vermektedir. Tek sorun çevresiyle fiziksel ilişkisinin taşıt trafiği ile kesintiye uğramasıdır.

4.4.1.3 Alanya Kentinde Caddeler İle İlgili Sorunlar

Caddeler kent bütünündeki binalar arasında bağlantıyı sağlamaktadır. Kent içinde mal, eşya, yaya ve taşıt hareketini sağlayıcı öneme sahiptirler. Cadde planlamasında caddelerin kullanımı ile ilgili olarak ortaya çıkan en etkili fiziksel faktörlerin başında kullanıcı yoğunluğu, alan kullanım çeşitliliği, yayalar ve araçların birbirleriyle etkileşimleri olarak ortaya çıkmaktadır.

Alanya’da yoğun yapılaşmadan dolayı ulaşım ağında birtakım sorunlar ortaya çıkmıştır. Kent bütünündeki karmaşıklığın sebebi ulaşım ağı ile binaların fizksel ilişkisinin iyi kurulamamasıdır. Öyleki her bina yanbaşındaki alan trafik ulaşımına açılmış ve böylece kentte karmaşık bir ulaşım ağı sistemi ortaya çıkmıştır. Alanya genelinde yaya trafiği ile taşıt trafiği arasındaki kullanım kademelenmesinde taşıtlar yayalara sürekli baskın çıkmaktadır.

Alanya’da Atatürk Caddesi boyunca ve çarşı bölgesinde yoğun bir iş akışı söz konusudur. Bu alanlarda zaman geçiren insanlar araçlarını park edecekleri mekanların yetersizliğinden ya çarşı bölgesi çevresindeki ya da Atatürk Caddesi’nin kuzeyindeki alanları otopark olarak kullanmaktadırlar. Buna verilebilecek en iyi örnek Şekerhane Mahallesi sınırları içerisindeki Şevki Bey Sokak boyunca konumlanan açık alanın otopark olarak kullanıldığı 1 no’lu cadde mekanıdır (Ek 5, Ek 9). Bu mekan yarattığı trafik yoğunluğu, çevre kirliliği ve görsel kirlilik açısından olumsuzluklara sahiptir. Bu alanda yaya sirkülasyonunu sağlayıcı hiçbir olumlu etkenden söz etmek mümkün değildir. Konumundan dolayı farklı etkinliklere sahip olabilecek bu alanın ekonomik gelir uğruna otopark kullanımına sahip olması Alanya kenti genelinde rastlanan bir olaydır. Ayrıca, çarşı bölgesindeki açık alanların çevresindeki taşıt yolları ile yaya yollarının kademelenmesi iyi organize edilememiştir. Bu alanda yaya yolları taşıtlar tarafından sürekli bir kesintiye uğramakta, yayaların kıyıya ulaşımı engellenmektedir.



Şekil 4.29 Alanya kentinde ele alınan 1 no’lu cadde mekanı fotoğrafı

Alanya genelinde hiçbir sistemli planlama düşünülmeden konut çevrelerinde açılmış yollar mevcuttur. Bunlar şekil, boyut ve yaya kullanımı açısından Bölüm 3.3.3’de belirtilen kriterlere uymamaktadır. Alanya Müzesi ve kültür sarayı çevresindeki yolları içeren 2 no’lu cadde mekanı orantı ve şekil açısından gerekli standartlara sahip değildir (Ek 6). Öyleki bu yolların bir çoğunda yaya ve araçların birbirinden kullanım alanı olarak ayrılmasını sağlayan kaldırımlar bulunmamaktadır.

Yukarıda çalışma alanı sınırları içerisinde tespit edilen sorunlardan başka kent genelinde de birtakım sorunlardan bahsetmek mümkündür. Bunlardan ilki kentte doğu-batı doğrultusunda

uzanan kumsal ve gerisindeki araç yolu ilişkisidir. Bu araç yolunun gerek boyut olarak gerek kullanım olarak (Bölüm 3.3.4) kıyı bandındaki kriterlere uymadığı bir gerçektir. Bu yol kent bütününde yayaların kıyıya ulaşımını olumsuz yönde etkilemektedir. Diğer bir sorun kentteki konaklama tesislerinin düzensizliğinden dolayı bu alanlara gerek turist gerekse servis ulaşımında bir karmaşanın yaşanmasıdır. Ayrıca kentteki ana arter ve bağlantı yollarının kademelenmesi iyi planlanamamıştır. Öyleki denizden gelen rüzgarın kentin iç kısımlarını havalandıramaması (Ek 2), kent kimliği açısından önemli olan kent peyzajının caddelerde planlı bir biçimde uygulanmaması, her caddenin ve sokağın birbirinden ayırt edilememesi önemli sorunlardır. Turistik öneme sahip Alanya kentinde tüm bu olumsuzluklardan dolayı yerli halk ve turist açısından dolaşım özgürlüğü yeterince sağlanamamaktadır.



Şekil 4.30 Alanya kenti genel görünümü ve kıyı bandı arkasındaki cadde ile kıyı ilişkisi görünümü

4.4.1.4 Alanya Kentinde Kıyı Kullanımındaki Sorunlar

Su kıyılarının gelişimi kamusal rekreasyonu, tarihsel korumayı, endüstriyi ve çeşitli su faaliyetlerini birleştirici bir potansiyele sahiptir. Kıyı alanlarına en uygun kullanım özelliklerinin belirlenmesi ve bu alanların gelişiminin desteklenmesi ile bu alanlar toplumu etkileyici konuma gelecektir. Böylece kıyı kullanımıyla toplum arasında fiziksel ve sosyal bir etkileşim oluşmaktadır. Kıyı alanlarının planlanmasında dikkat edilmesi gereken en önemli faktörlerden bir tanesi görsel ve fiziksel açıdan kamusal yaşamın su kıyılarıyla bağlantılarının oluşturulmasıdır (Bölüm 3.3.4). Alanya’da yukarıda belirtilen faktörler önemsenmediği gibi denizden gelen rüzgarın kentin iç kısımlarını havalandırmada yol ağının bulunmaması diğer bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun sebebi ise doğu-batı doğrultusunda uzanan kentin ana arterlerinin kıyıya paralel biçimde tasarlanması ve bu ana arterleri bağlayan ulaşım ağındaki caddelerin kesitlerinin kimi yerde çok daralması ve devamlı bir aks doğrultusunda bağlantıyı kuramamasıdır. Bu sebepten dolayı denizden gelen rüzgar ya doğrultusu değişen caddelerle ya da binalarla kesintiye uğramaktadır (Ek 2). Ayrıca kıyı bandındaki yapıların kat

yüksekliklerinin kimi noktalarda arka plandaki binalardan daha fazla olması denizden gelen rüzgarın iç kısımları havalandırmasına engel bir başka sorundur.

Kentin doğu-batı doğrultusunda uzanan kumsal gerisindeki yolun taşıt ağırlıklı olması, kimi yerlerde konaklama tesislerinin bu yolla kumsal arasında yer alması hem fiziksel hem de görsel açıdan kıyı kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir. Taşıt trafiğinin yoğun olduğu bu cadde yayaların kıyıya ulaşımını güçleştirmektedir. Alanya kentinde kimi bölgelerde konaklama tesisleri kıyı kanunu doğrultusundaki yasal sınırlamaya uymadıklarından denize çok yakın konumlandırılmışlardır. Bu kamusal bir alan olan kumsalların kentli açısından fiziksel ve görsel kullanımına ters düşmektedir.

Tez doğrultusunda ele alınan çalışma alanı içerisinde kıyı kullanımına ters düşecek bir takım sorunlar tespit edilmiştir. Bunlardan ilki Saray Mahallesi sınırları içerisinde konaklama tesislerinin yoğunluk kazandığı bir bölge olan Güzelyalı Caddesi ve çevresindeki alanın kıyıyla ilişkisindeki olumsuzlukların ele alındığı 1 no'lu kıyı alanıdır (Ek 6, Ek 10). Güzelyalı Caddesi üzerindeki konaklama tesisleri birbirine çok yakın mesafede yer almaktadırlar. Bu Alanya'da turizmin gelişme gösterdiği dönemlerde kontrol altına alınamamasından kaynaklanmaktadır. Bu dönemde konaklama tesislerinin yatak kapasiteleri önemsenmiş; tesislere ait eğlence, dinlenme ve spor merkezleri için gerekli alanlar düşünülmemiştir. Ayrıca Alanya genelinde yerel halk için de uygun bir spor alanına ihtiyaç duyulmuştur. Bu iki önemli sebepten dolayı Güzelyalı Caddesi ile kıyı arasındaki alan spor merkezi olarak değerlendirilmiştir. Ancak bu spor sahaları olarak kullanılan alan görsel bir sorun oluşturmamasına karşın fiziksel anlamda insanların kıyıya ulaşımını engellemektedir. Bu alan belirli kullanıcıya sahiptir, farklı etkinliklere açılarak çekici mekana dönüştürülmesiyle tüm kentli tarafından kullanıma sahip bir alana dönüşecektir.



Şekil 4.31 Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu kıyı alanı fotoğrafı

Çalışma alanı içerisinde tespit edilen ikinci sorunlu bölge Güllerpınarı Mahallesi sınırları içinde bulunan Alanya belediye binasının doğusunda kalan kıyı şeridini içeren 2 no'lu kıyı alanıdır (Ek 4, Ek 10). Rıhtım Caddesi boyunca devam eden yaya alanı belediye binasının arkasındaki alanla bağlantı kuramamaktadır. Kentin doğusundaki plaj ile yaya olarak bağlantıyı sağlayacak bir güzergah olmasına rağmen gerekli düzenlemeler yapılmamıştır.

Kentin doğusundaki plajda da binaların kıyıya aşırı yaklaşımı diğer bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.



Şekil 4.32 Alanya kentinde ele alınan 2 no'lu kıyı alanı fotoğrafı

4.4.1.5 Alanya Kentinde Konut Yakın Çevresindeki Açık Alanlar İle İlgili Sorunlar

Alanya'daki yoğun yapılaşma beraberinde sağlıksız kentleşmeyi getirmiştir. Sağlıksız kentleşme sonucu Alanya kenti birbirine bağlı durumdaki ulaşım ağı, binalar ve açık alanların birbirleri ile ilişkilerinde olumsuzluklara sahiptir. Bu olumsuzluklardan bir tanesi konut yakın çevresi açık alan kullanımı olarak ortaya çıkmaktadır. Atatürk Caddesi'nin güneyi kuzeyine göre yoğun bina dokusuna sahiptir. Bu bölgede konut yakın çevresindeki açık alan kullanımı olarak konut-cadde ilişkisi ön plana çıkmaktadır. Bu Bölüm 4.4.1.3 caddelerle ilgili sorunlar başlığı altında cadde kullanımını olumsuz yönde etkileyen bir sorun olarak da ortaya çıkmaktadır. Yoğun dokuda binalar sadece belirli adacıklar içerisinde inşaa edilmiş ve çevresi tamamen düzensiz biçimde tasarlanmış taşıt yollarıyla sınırlandırılmıştır. Konut yakın çevresinde peyzaj ve yaya sirkülasyonu için gerekli planlamanın eksik olduğu tespit edilmiştir. Atatürk Caddesi kuzeyinde Saray Mahallesi sınırları içerisinde kalan alan güneydeki yerleşim alanlarına göre daha gevşek bina dokusuna sahiptir. Güneydeki konut yakın çevresinde yeterli açık alan bulunmazken kuzeydeki konut yerleşimleri çevresinde gereğinden fazla büyük, niteliksiz ve işlevsiz özel mülkiyete ait alanlar bulunmaktadır. Sağlıksız kentleşmenin görüldüğü Alanya'da bu alanlara yapı inşaaasının önüne geçilmelidir ya da 18. Madde ve kamulaştırma gereğince açık alan kullanımına ait mekanlar sağlanmalıdır.

Yukarıda bahsedilen alanlardan bir tanesi Hoca Ahmet Yesevi Caddesi ile Şirinevler Sokağı kesişiminde konumlanan konut yakın çevresi 1 no'lu açık alandır (Ek 7, Ek 10). Kent planlamasında önem teşkil edecek açık alan olma kriterlerine sahip olmaması, işlevsizliği ve bakımsızlığı alanla ilgili en büyük sorundur.



Şekil 4.33 Alanya kentinde ele alınan 1 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı

Atatürk Caddesi'nin kuzeyinde Midye Sokak ile 903. Sokak kesişimindeki 2 no'lu alan ve Hoca Ahmet Yesevi Caddesi, Latif Ergün ve Oral Sokak arasında kalan 3 no'lu alan işlevsizliklerinden dolayı kentte sorun teşkil edecek mekanlardır (Ek 7, Ek 10).



Şekil 4.34 Alanya kentinde ele alınan 2 ve 3 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı

Şekerhane Mahallesi sınırları içerisinde Can Sokak, Hacet Caddesi, Yaylayolu Caddesi ve Atatürk Caddesi arasındaki 4 no'lu açık alanın işlevsiz büyüklüğü, alan üzerindeki kimi konutların gecekondü niteliğinde olması kent için önemli bir sorundur (Ek 5, Ek 10). Konumundan dolayı odak noktası sayılabilecek böyle bir alana bir işlev kazandırılıp bu alanın düzenlenmesi kaçınılmazdır.



Şekil 4.35 Alanya kentinde ele alınan 4 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı

Turizmin gelişimi içerisinde tarımsal faaliyetlerin ağırlıkta olduğu Alanya'da turizmle birlikte kentleşmenin hız kazanması tarım alanlarının yok olmasına neden olmuştur. Kıyı ovası üzerindeki tarım alanları yerlerini yapılarla bırakarak kentin daha iç kısımlarında yamaçlara doğru kaymışlardır. Alanya kentinin güneyinde Güzelyalı Caddesi ile Atatürk Caddesi arasındaki 5 no'lu açık alan, konaklama tesisleri ve konutlarla çevrili muz ve narenciye

bahçeleri içermektedir (Ek 6, Ek 10). Bu alan binalar arasında sıkışmıştır ve çevreleyen binalarla kullanım açısından tezat bir ilişki içerisinde. Bu alanın çevresinin bakımsızlığı görsel ve çevresel kirliliğe sebep olmaktadır.



Şekil 4.36 Alanya kentinde ele alınan 5 no'lu konut yakın çevresi açık alan fotoğrafı

Alanya kentindeki 6 no'lu konut yakın çevresi açık alan olarak ele alınan mevcut yapı adaları içindeki konut arka bahçelerinin düzensizliği, bakımsızlığı ve işlevsizliği diğer önemli bir sorundur. Bu alanların düzenlenmesi ve bu alanlara işlev kazandırılması kent kimliği ve kent için açık alan gereksinimi açısından önemlidir. Bu bölgedeki konut çevresinde cadde konut ilişkisinin düzensizliği, yapı adaları çevresinin tamamıyla taşıt trafiğine açılıp yaya ve peyzajın önemsenmediği tespit edilmiştir (Ek 6).

5. ALANYA KENTİNDEKİ AÇIK ALANLAR İLE İLGİLİ ÖNERİLER

Çok modellenli ulaşım sistemi, açık alan ve altyapı gelişimleri, kent bütünündeki yapıların nitelikleri ve kent yapılanması gibi faktörlerin planlama ilkelerinde ele alınmasıyla Alanya kentsel gelişimi ve buna bağlı olarak turizm olgusu bütünlük kazanacaktır.

İnsanların yaşamaları, çalışmaları, alışveriş yapmaları ve eğlenmeleri için ilgi çekici ve güvenli ortamlar sağlamak önemli bir unsurdur ve böyle ortamların oluşturulması için de fiziksel, ekonomik ve sosyal negatif gerçeklerin pozitive dönüştürülmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

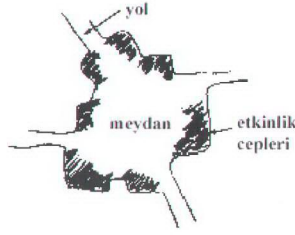
Bir bölgedeki farklı gelir gruplarının, konut ve iş alanlarının gelişmesi çok yönlü kent planlaması ile birlikte mümkün olmaktadır. Çok yönlü kent planlaması güçlendirilmeli ve zamanla yoğunlaştırılmalıdır.

Alanya'daki yaşam kalitesini arttırmada ve devam ettirmede, kentin doğal mirasının korunmasında ve uzun dönem ekonomik canlılığı kesinleştirmede Alanya için yapılacak olan planlama etkin rol oynayacaktır. Kentliler için ekonomik, sosyal ve estetik ihtiyaçları karşılayan arazi biçim ve özellikleriyle birlikte kentsel çevrenin gelişiminde etkili olacak planlamaların gelişimi desteklenmelidir.

5.1 Alanya Kentinde Meydanlar İle İlgili Öneriler

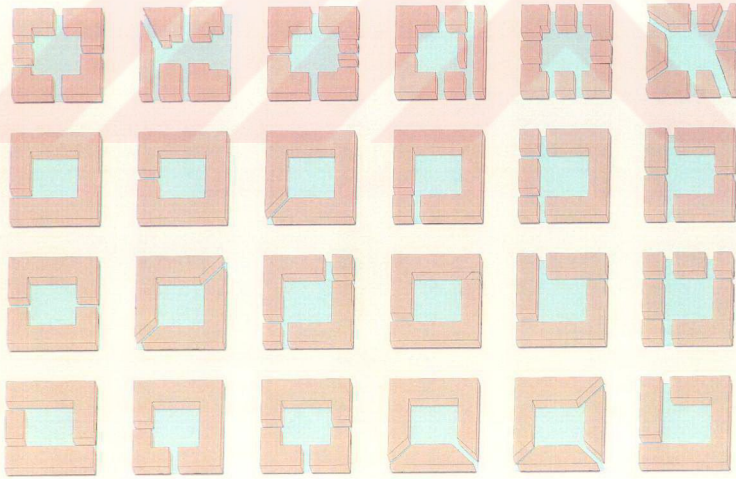
Bir meydanın faal oluşu meydanın canlılığı ve görsel cazibesi için önemlidir. Vitruvius "belirli bir sayıda ikamet eden insanlara orantılı olması gereken meydan tasarımı hakkında, kullanılabilir durumdaki mekan ne çok küçük bir yer olmalı, ne de ikamet eden nüfusun gereksinimleri için bir çöl artığı gibi görünmemelidir." demiştir (Moughtin, 1992).

Kamusal meydanlardaki yaşam doğal olarak meydanın sınırlarında gerçekleşmektedir. Eğer meydanı çevreleyen sınırlar yetersiz durumda ise ozaman mekan asla canlı hale gelemez. Kamusal meydanların çevresini küçük etkinliklere sahip ceplerle çevirmek gerekmektedir. Bu cepler insanlar için doğal duraklama noktalarına imkan sağlayan etkinlikleri içermektedir (Alexander vd., 1977).



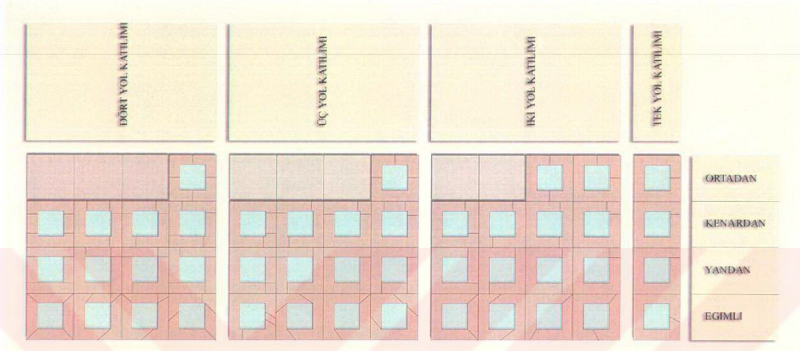
Şekil 5.1 Küçük kamusal meydanların sınırlarıyla etkileşimi, (Alexander vd., 1977).

Kentlerde meydanlarla ilgili diğer önemli bir nokta meydanlarla ulaşım ağı arasındaki etkileşimin gerçekleşmesi yönündeki unsurlardır. Yol mekanının meydanla olan arakesitlerinin, meydan kenarlarına dik bir simetri aksı doğrultusunda olması ile ilgili olarak aşağıdaki şekilde görülen seçenekler vb. söz konusudur. Herbir seçenekte meydan-mekan etkisi ve mekanı oluşturan duvarlardan bazılarının etkileme gücü daha üstün bir konum kazanmakta ve ayrıca yine bu ilişkilere bağlı olarak meydan mekanının kapalı veya açık mekan olma niteliği değişiklik göstermektedir (Giritlioğlu, 1988).



Şekil 5.2 Yol mekanının meydanla olan arakesitleri, (Giritlioğlu, 1988).

Yol mekanı ile meydan mekanı arakesitlerinin biçimsel gruplaması olasıdır. Herbir birleşme biçiminin mekansal etkinliği doğal olarak birbirinden farklıdır, zira algılanan öğeler ve öğeler arasındaki ilişkilerde farklı konumlar söz konusudur. Yol kesiti, meydana açıklık, en kesit ve açısı ile meydan mekanının bütünleşmesinde veya ayrılmasında etkindir (Giritlioğlu, 1988).



Şekil 5.3 Yol mekanı ile meydan mekanı arakesitlerinin biçimsel gruplanması, (Giritlioğlu, 1988).

Alanya kentinde çalışma alanı sınırları içerisinde Bölüm 4'te sorunları belirtilen meydan niteliğindeki alanlarla ilgili öneriler aşağıdaki gibidir,

Alanya Hükümet Konağı önündeki 1 no'lu meydanın çarşı bölgesinden ve kıyıdan gelen taşıt yollarının Atatürk Caddesi'ne aktarılmasından dolayı yaya akışı ve kullanımı yönünden bölünmesinden bahsedilmiştir (Bölüm 4.4.1.1). Bu bölge için ara bağlantı yolunun kaldırılarak Hükümet Konağı önündeki meydan ve yeşil alan ile çarşı bölgesindeki yeşil alanın planlama kriterleri gözönüne alınarak bir bütünü temsil edecek şekilde tasarlanması gerekmektedir. Bağlantı yolunun kaldırılmasıyla Atatürk Caddesi'ne bağlantı belediye binası önünde çarşı bölgesinden gelen İzzet Azakoğlu Caddesi ile sağlanmalıdır. Ayrıca meydanın Atatürk Caddesi tarafından içeri alınıp iki yeşil alan arasında konumlandırılması durumunda taşıt gürültüsünden uzaklaşmış olması sağlanacaktır. Eksik olan oturma grupları, gölgelikler, çöp kutusu vb. kent mobilyalarının meydandaki eksikliği giderilmelidir. Meydanın sahip olduğu geniş, sert ve tanımsız yüzeyin sıcak dönemlerde güneş ışınlarının ısıttığı bir mekan olmasının önüne geçilmelidir. Zemin kaplamasının bu doğrultuda değişmesi ve gölge alanların sağlanması bir zorunluluktur (Ek 11, Ek 12).

Kızıl Kule önünde bulunan 2 no'lu meydandaki araç trafiğinin önüne geçilmeli, İskele Caddesi'nin bu mekana açılması engellenmelidir. Kentin batı kıyısındaki yeni liman ve marina inşaatının bitmesi durumunda buradaki limanın fiziksel işlevi yeni limana aktarılmalıdır. Bu meydan tarihi yarımada ile ve kentin doğu kıyısıyla yayalar yönünden fiziksel ve görsel bağlantının sağlanabileceği seyir terası ve duraklama alanına dönüştürülmelidir. Kızıl Kule ve tersaneye bağlantıyı sağlayan güzergahın bu alanla fiziksel bağlantısı kuvvetlendirilmelidir.

Kuyularönü Cami ile Alanya Dispanseri arasında kalan 3 no'lu meydan ile Kuyularönü Cami arkasında otopark olarak kullanılan 4 no'lu meydan birlikte ele alınmalıdır. Kuyularönü Cami önündeki alan için taşıt ve yayaların birbirine ters düşmeden akışının sağlanması gerekmektedir. Günün belirli saatlerinde taşıt ulaşımına açılacak, yaya kullanımının ağırlık kazandığı kontrollü taşıt akışı sağlanmalıdır. Böylece meydanın otopark olarak kullanımının da önüne geçmek mümkün olacaktır. Bu alanın ağırlıklı olarak yaya kullanımına açılması çarşı bölgesinin girişinin algılanması yönündeki etkiyi de arttıracaktır. Meydana bir ara yolla bağlantıya sahip Kuyularönü Cami arkasındaki alanın otopark kullanımının önüne geçilmelidir. Bu mekan, çevresindeki yapılara kafe ve restoran gibi çeşitli işlevler yüklenerek etkinlik noktası karakterinde tasarlanabilir. Böylece iki meydan arasında güçlü bir yaya bağlantısı sağlanabilir.

Alanya'nın konum olarak önemli kentsel noktalarında bulunan minibüs ve otobüs duraklarının bulunduğu meydanlar ile pazar yerinin bulunduğu meydana da birtakım düzenlemelere gereksinim duyulmaktadır. Ulaşım sistemindeki gerekli düzenlemelerin yapılarak durak noktalarının doğu-batı doğrultusunda kent çeperlerinde uygun bir alana taşınması ile bu meydanları farklı fonksiyonlara hizmet edecek biçimde planlamak gerekmektedir. Mevcut pazar yerinin yetersizliği ve caddeler arasında sıkışmasından Bölüm 4.4.1.1 'de detaylı biçimde bahsedilmişti. Pazar alanının, 7 no'lu meydanın, minibüs duraklarının bulunduğu 5 no'lu meydan ile fiziksel bağlantısı kurularak her iki alanın yayalaştırılması sağlanmalıdır. Minibüs duraklarının bulunduğu alan yöresel ürünlerin sergilendiği bir mekan olarak kullanılabilir. Ayrıca haftanın belirli günlerinde kurulan pazar için de pazar meydanı ile bağlantılı ek bir alan sağlanabilir. Pazarın caddelere taşınması engellendiği takdirde, iyi tasarlanmış satış üniteleri ile belirli bir düzende nitelikli alana kavuşulabilir. Diğer sorunlu alan olan otobüs duraklarının bulunduğu 6 no'lu meydanın

yayalaştırılması ve farklı fonksiyonların çevresindeki yapılara yüklenmesiyle kentin yoğun yapı dokusu arasında kentlilerin soluk alabileceği bir meydan tasarımı uygulanmalıdır.

Kentin konaklama tesislerinin yoğun olarak bulunan bölgesinde Hacı Hamdioğlu Caddesi ile İsmet Hilmi Caddesi arasında konumlanan 8 no'lu meydan hakkında sorunların tespiti Bölüm 4.4.1.1'de incelenmişti. Bu alanda meydan ile meydanı çevreleyen yapıların yüksekliği açısından orantının iyi kurulması gerekmektedir (Bölüm 3.3.1). Niteliksiz durumdaki yapıların tekrar tasarlanması en iyi çözüm yolu olacaktır. Bu yapıların yeni tasarımlarında meydan çevresindeki cadde ve sokaklarla fiziksel ve görsel açıdan ilişkiyi kuracak mağaza, restoran ve kafelerin vitrin tasarımlarına önem verilmelidir. Kafe, restoran ve mağazalar dışında turistleri çekecek ilgi çekici fonksiyonlara yer verilmelidir. Burada tasarlanacak yapıların birisinde Alanya kenti hakkında sinevizyon gösterileri, sergiler ve seminerlerin yapıldığı mekanın tasarlanması turistler ve kentliler açısından ilgi çekici olacaktır. Ayrıca meydan ortasındaki işlevsiz alanı açık hava konserleri, tiyatro gösterileri gibi etkinliklere açmak meydanı hem kentlilerin hem de turistlerin kullanacağı odak noktası haline sokacaktır.

5.2 Alanya Kentinde Parklar ve Yeşil Alanlar İle İlgili Öneriler

Kentlerdeki tüm bölgelerde yoğun bir yeşillendirme olgusu önemsenmelidir. Açık alanlar ve toplum için yapılan park ve yeşil alanlar ağı bu bölgelerde yaşayanların, çalışanların ve komşu mahalleleri ziyaret eden kişilerin yaşam kalitesine önemli derecede katkıda bulunacaktır. Küçük parklar, halka ait meydanlar, bahçeler ve yeşil alanlar kentte sürekli devamlılığı sağlayıcı ve yaşanabilir kent çevresi oluşturmada katkıda bulunmaktadır.

Parklar ve yeşil alanların ya cadde üzerinde ya da binaların aralarına gelecek şekilde bina dokusu boyunca yerleştirilmesiyle kentte yeşil alan ağı oluşturulması kent kimliği açısından önemlidir. Oyun alanları, bahçeler, farklı özellikteki yürüyüş yolları ve dinlenme yerleri gibi faaliyetleri içeren mekanlar planlanmalıdır (Bölüm 3.6). Bölgesel bitki örtüsü ile kent bütününde bu tip alanların peyzajı önemsenmelidir.

Kent gelişiminde parklar ve yeşil alanların diğer açık alanlarla bağlantı güzergahlarının belirlenmesi ve geliştirilmesi önem taşımaktadır. Bu güzergahlar sakin trafiğe sahip yaya akışının yoğun olduğu yerlere ve bisiklet gibi alternatif ulaşım araçlarının bulunduğu mekanlara odaklanmalıdır.

Kent dokusu içinde alışveriş ve eğlence merkezi gibi özel bölgelerin gelişimine destek verilirken halka ait kamusal alanları arttırmak amacı ile kent içinde uygun mesafelerde halka ait parklar ve yeşil alanlar düzenlenmelidir.

Alanya kentinde park ve yeşil alanların yetersizliği ve planlama ilkelerine dikkat edilmemesi konusunda sorunlar Bölüm 4.4.1.2’de belirtilmişti. Yaz aylarında nüfusun kış aylarına göre 3-4 kat daha fazla olduğu dönemlerde kentte nüfusun ihtiyaçlarına cevap verecek park ve yeşil alanların yetersiz olması önemli sorundur. Kentte yaz ve kış nüfusu gözetilerek park ve yeşil alanlar tasarlanmalıdır.

Kente kazandırılan her yeşil alan kentin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Özellikle kamulaştırılarak ya da 18. madde uygulamasıyla yeşil alana dönüştürülen bir alana bina yapmak mümkün olmayacaktır. Bu kentteki gelişimi ve büyümeyi etkileyici bir faktördür. Alanya kenti doğu-batı doğrultusunda devamlılık gösteren gelişim süreci içerisinde. Ancak kentsel planlama açısından kentteki en uygun yerleşim alanları kuzey yamaçlarıdır. Kentin bu yöne gelişimini sağlamak için kentin doğu-batı doğrultusundaki büyük arazilerin kamulaştırılması ya da 18. madde uygulaması ile yeşil alanlara ya da kamusal mekanlara dönüştürülmesi sayesinde sağlanabilecektir. Böylece bu yeşil alanlar veya kamusal tüm mekanlar tampon bölgeler olarak aktif rol oynayacak ve kent kuzey yamaçlara doğru gelişecektir.

Alanya genelinde Bölüm 3.3.2.4 bahsedilen konut biriminde, ilkökul biriminde, semt yerleşiminde yeşil alanlar ile mahalle, semt ve kent parklarıyla ilgili kriterlerin dikkate alındığı park ve yeşil alanlardan söz etmenin mümkün olmadığı Bölüm 4.4.1.2 ‘de detaylı olarak belirtilmiştir. Bir ilkökul yerleşim birimini, 700-1000 konutu ve 3500-5000 nüfusu içeren alanda en az 1000 m²’lik bir mahalle parkı olmalıdır (Bölüm 3.3.2). 2-3 ilkökul yerleşim birimini, 2000-3000 konutu ve 10,000-15,000 nüfustan oluşan alanlarda ilkökul yerleşim birimindeki yeşil alanlarla ilgili bilgilere ek olarak spor alanları ve mezarlıklar da hesaba katılmalıdır. 2-4 semt yerleşim birimi, 4000-9000 konut ve 20,000-50,000 nüfusa sahip kent birimindeki yeşil alan 30-40 ha’lık bir alana gereksinme duymaktadır. Bir kent parkı hayvanat bahçesi, botanik bahçesi, bahçe sergisi, lunapark, tiyatro, konser gibi etkinlikleri barındırmalıdır (Bölüm 3.3.2). Alanya’da bahsedilen özelliklerde alanlardan söz etmek mümkün değildir. Bölüm 3.6 ‘da yurtdışı örneklerinin belirtildiği kent parkları Alanya’ya örnek olacak niteliktedirler.

Alanya'daki çalışma alanı içerisinde tespit edilen park ve yeşil alanların sadece iki mahallede konumlandığından bahsedilmişti (Bölüm 4.4.1.2). Bu sorunun önüne geçilerek kent genelinde park ve yeşil alanlar mahalleler arasında paylaşım sağlayacak biçimde konumlandırılmalıdır. Böylece insanlar oturmak, dinlenmek, çocuklarını oyuna götürmek için bir mahalleden diğerine gereksiz mesafeleri yürümek zorunda kalmayacaklardır. Saray Mahallesi'ndeki mahalle parklarının ortak özelliği bakımsızlığı, kent mobilyası eksikliği ve trafo yapılarıyla birlikte konumlandırılmasıdır. Bu alanların yeniden ele alınarak zemin kaplaması, peyzajı, oturma grupları, aydınlatma elemanları, çocuk oyun elemanları, çöp kutuları elden geçirilmeli ve düzenli bir bakım sağlanmalıdır. Ayrıca parkla birlikte konumlanan trafo binalarının yeri değiştirilmelidir.

Bölüm 4.4.1.2 'de çalışma alanı içerisinde tespit edilen 1,2 ve 5 no'lu alanlardaki tasarım ve uygulama kriterlerinin eksikliğinden bahsedilmişti. Bu alanlarda peyzajın ele alınması, kent mobilyalarının değiştirilmesi ve bu alanlara bitişik konumlanan trafo yapılarının yerlerinin değiştirilmesi sorunları ortadan kaldıracaktır. 3 ve 4 no'lu alanlardaki tek sorun trafo yapılarının park alanına bitişik konumlanmasıdır. Bunun önüne geçilmesiyle bu alanlarla ilgili herhangi bir sorun kalmayacaktır.

Güzelyalı Caddesi üzerindeki spor alanları ile mezarlık alanları arasında kalan 7 no'lu park ve Damlataş Mağarası önündeki 6 no'lu park alanı hakkındaki önerilere Bölüm 5.4'de değinilecektir.

Güllerpınarı Mahallesi sınırları içerisinde İzzet Azakoğlu ile Hükümet Caddesi arasında kalan 8 no'lu yeşil alanın çarşıdan, kıyıdan ve Atatürk Caddesi'nden gelen taşıtların baskısının giderilmesi gerekmektedir (Bölüm 4.4.1.2). İzzet Azakoğlu Caddesi ile Hükümet Caddesi çarşı boyunca devam etmekte, yeşil alanın çarşıya doğru sonlandığı noktaya kadar bu iki cadde taşıt, çarşı içinde yaya akışını sağlamaktadır. Bu iki caddenin yeşil alan boyunca da yayalaştırılması, çarşı için kontrollü servisin sağlanabileceği mekan olarak kullanılması buradaki yeşil alan için kullanım yoğunluğunu arttıracaktır. Ayrıca kıyı bandı ile ilişkinin düzenlenmesine de etken olacaktır. Meydanlar için öneriler bölümünde bahsedildiği gibi bu yeşil alanın hükümet konağı önündeki 9 no'lu meydan ve yeşil alanla birleştirilip, Atatürk Caddesine bağlantının İzzet Azakoğlu Caddesi'nin devamında sağlanabilmesi mümkündür. Çeşitli etkinliklerin sağlanmasıyla da burası kentlinin ve turistlerin ilgisini çekici bir odak olacaktır (Ek 11, Ek 12).

5.3 Alanya Kentinde Caddeler İle İlgili Öneriler

Caddeler kentlerdeki hareketliliğin canlı bir parçasıdır. Caddeler çalışma alanı, alışveriş alanı, rekreasyon gibi birçok etkinliğe ve kullanıma ulaşmaya olanak sağlayan bir sistemdir. Cadde tasarımı otomobil, otobüs, yaya, bisiklet ve hafif raylı sistem ulaşım şekilleriyle eşya, mal ve insan hareketini sağlamalıdır. Caddeler kentlerde sosyal etkileşimi, yayalar ile binaların ve açık alanların etkileşimini sağlayacak biçimde tasarlanmalıdır. Kentlerdeki caddelerin ana tasarım faktörleri;

- 1.Kentlerdeki iklim koşullarına uygunluğun sağlanması,
- 2.Yaya ve taşıt ilişkisinin güvenli biçimde sağlanması,
- 3.Binaların zemin kat kullanımlarının caddelere doğru yönlendirilmesi ile caddelerin daha tanımlı hale gelmesini sağlayan tasarımlara öncelik tanınması,
- 4.Yaya ve bisiklet akışının yoğun hale getirilmesi sağlanmalıdır.

Kentlerde otomobil ve diğer ulaşım araçlarının kullanımını dengeleyen alanlar oluşturulmalıdır. Kentlerde bisiklet gibi alternatif ulaşım araçlarının kullanımı için gerekli yolların tasarlanması yeni kent gelişimi örnekleri için bir potansiyeldir.

Kentlerde otopark ihtiyacı, özellikle de yoğun iş ve alışveriş bölgelerinde gelişigüzel her alanın otopark olarak kullanılması ortaya çıkan bir sorundur. Otopark alanı için uygun yerler tespit edilmeli ve aşağıdaki kriterlere dikkat edilmelidir(Ek 16, Ek 17);

- 1.Uygun olan alanlarda otoparklar binaların arkasına yerleştirilmelidir. Bu alanlarda peyzaj, aydınlatma elemanları ve alanı çevreleyici dekoratif parmaklıkların tasarım olarak uygulanması gerekmektedir.
- 2.Paralel ya da açılı otoparklar cadde üzerinde uygun noktalarda bisiklet ve yaya akışını engellemeyecek şekilde yerleştirilebilir.
- 3.Yol köşelerinde ve kavşaklarda otopark alanına izin verilmemelidir. Sadece minimal düzeyde cadde üzerinde park mümkün kılınmalıdır.
- 4.Binaların önünde geniş asfalt yüzeye sahip otopark alanlarının yaya hareketini engelleyeceği asfalt yüzeyin olumsuz etkilerine dikkat edilerek böyle alanlardan kaçınılmalıdır.

5.Çevre peyzajı, yaya ve bisiklet güzergahları boyunca otopark alanındaki taşıtları görsel anlamda gizlemede etken bir faktördür. Dekoratif çitler, parmaklıklar ve duvarlar yaya güzergahlarına bitişik otopark alanlarının gizlenmesinde önemli rol oynamaktadırlar.

Caddelerde yaya sirkülasyonu kentlerdeki canlılığı oluşturan önemli bir etkidir. Yürüyüş, dolaşma ve alışveriş için güvenli ve ilgi çekici yayalaştırılmış alanlar sağlanmalıdır. Bu konuda dikkat edilmesi gereken unsurlar şunlardır (Ek 16, Ek 17);

- 1.Yaya kullanımındaki caddelerde kaldırımlarda hareketliliği arttırmak için vitrinler, kaldırıma yönlendirilen kapılar, kaldırımlardaki sergiler ve alışveriş ortamlarının sağlanması, cadde kafeleri ve açık hava restoranlarında oturmak gibi etkenler tasarımda önemli rol oynamalıdır.
- 2.Kaldırım boyunca konumlandırılan çeşmeler ve banklar gibi kent mobilyaları duraklamayı teşvik edici rol oynamakta, yürüyüşe renk katmaktadırlar. Bu tür kullanımlar yaya güzergahlarında önemsenmelidir.
- 3.Kaldırım boyunca yatayda ve düşeyde orantıyı sağlamada binalar ya da ağaçlar ya da her ikisi birden tanımlayıcı rol oynamaktadırlar.
- 4.Yayaların konforu ve güvenliği uygun genişlikte kaldırımlarla sağlanır. Kaldırım kenarındaki devamlı ağaç sıraları taşıtlarla yayalar arasında tampon bölge oluşturmaktadır.
- 5.Yaya sirkülasyonu kentin açık alanlarıyla ve kamusal açık hava etkinlikleriyle sosyal ilişkileri destekleyici olanakları sağlamalıdır.
- 6.Kaldırım döşemelerinin cadde taşıt yollarındaki döşemelerden farklı olması yaya bölgesinin özellikle kavşaklarda taşıt bölgesinden ayırımını sağlamaktadır.
- 7.Cadde köşelerinde kaldırımların genişlemesi kavşaklarda yayalar için güvenli bir bölge oluşturmaktadır. Ayrıca kent mobilyaları, bitkilendirme, oturma grupları ve yaya yönlendirici işaretler için alan sağlamaktadır.
- 8.Yaya kaldırımları ve bisiklet yolları hareket kolaylığı ve güvenlik açısından birbirlerinden ve taşıt yollarından ayrılmalıdır.

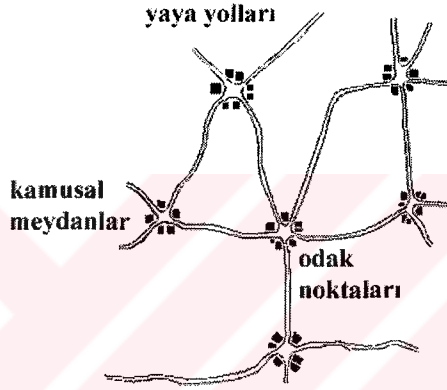
Kent karakteri, yaya güzergahlarının değeri ve niceliği bitkisel düzenlemeyle yükseltilebilir. Ağaçlandırma, göze hoş görünmesinin yanı sıra hava kalitesini artırmaktadır ve gölge sağlamaktadır (Bölüm 3.5). Ağaçların cadde boyunca belirli aralıklarla yerleşimine imkan sağlayacak yeterli alan bırakılmalıdır. Ağaçların yanısıra çalılar, yer örtücüler, su vb. peyzaj elemanları yaya bölgelerini renklendirmektedir.

Alanya'da yukarıda ve Bölüm 3.3.3'de bahsedilen kriterlere uygun bir cadde sisteminin olmadığından Bölüm 4.4.1.3'de bahsedilmişti. Çalışma alanı içerisinde tespit edilen belli başlı sorunlarla ilgili çözüm önerileri aşağıdaki gibidir;

Şekerhane Mahallesi sınırları içerisinde Şevki Bey Sokak üzerinde bulunan 1 no'lu cadde mekanındaki otopark alanının cadde ile olan sınırlarının düzenlenmesi gerekmektedir. Çarşı bölgesi ve Atatürk Caddesi boyunca yoğun bir ticaret ve alışveriş alanının varlığından dolayı bu bölgelerde otopark alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Fakat bu ihtiyaç Şekerhane Mahallesi'ndeki otopark kullanımı şeklinde giderilmemelidir. Yer kaplaması, çit ve parmaklık gibi çevirici elemanlarla, peyzajı ile birlikte yaya geçişlerine de olanak sağlayan bir tasarımın uygulanması buradaki görsel kirliliği ortadan kaldıracaktır. Bu geniş alanın tümünün otopark olarak kullanımının dışında park ve yeşil alan içinde mekan sağlanmasıyla çevresindeki binalarda yaşayan insanlar için soluk alacakları bir alana dönüştürülebilir.

Alanya'da Atatürk Caddesi ve bu caddeye paralel konumlanan Şevket Tokuş Caddesi ile Yunus Emre Caddesi kentin ana arterlerini oluşturmakta ve kent trafiğinin yükünü çekmektedirler. Atatürk Caddesi ile bu caddelerin bağlantılarını sağlayan caddeler ve sokakların düzensizliği dikkat çekmektedir. Aynı şekilde Atatürk Caddesi ile kıyı ulaşımına olanak sağlayan bağlantı yollarının da düzensizliğinin önüne geçilmesi gerekmektedir. Tüm bu yolların düzenlenmesi, bina çevrelerinde gerekli otopark alanlarının gerek peyzajı gerek kent mobilyaları ile birlikte yayalar için uygun kaldırım alanlarının bırakılmasıyla birlikte kentte hem yaya hem de taşıt akışı düzene girecektir. Bu düzenin sağlanması belirli bir pilot alan için örnek planlamanın yapılması ve bunun kent bütününe uygulanmasıyla mümkün olacaktır. Alanya Müzesi çevresinde 2 no'lu cadde mekanı ve 6 no'lu konut yakın çevresi açık alan olarak ele alınan alanda, binaların etrafındaki yolların kimisinin trafiğe kapatılıp binalar için yukarıda belirtilen otopark alanı olarak tasarlanması, yol genişliklerinin uygun mesafelerde planlanması ve yaya kaldırımlarının düzenlenmesi ile birlikte kentin bu bölgesinde yayalara gerekli mekanlar sağlanabilecektir.

Bir caddenin boyu 1500 m'den fazla olduğunda insan ölçeği kaybolmaktadır (Bölüm 3.3.3). Bu tür caddelerin konumlandığı yerleşim alanı boyunca odak noktaları tasarlamak ve bunları 300 m'de bir bağımsız olarak yaymak cadde yaşamına hareketlilik kazandıracaktır. İlk olarak hareketliliği bir noktada toplayan mevcut yerleşim alanı lekelerini belirlemek gerekmektedir. Sonrasında bu lekelerle ulaşan yolların yerleşim alanındaki sınırları saptanmalıdır. Bu herbir leke ulaşım ağında bir odak noktası haline dönüşmektedir. Sonrasında herbir noktanın merkezinde küçük kamusal meydanlar tasarlanmalı ve bu alanlardaki kamusal toplumsal faaliyetler desteklenmelidir (Alexander vd., 1977).



Şekil 5.4 Ulaşım ağı odak noktaları ilişkisi, (Alexander vd., 1977).

Alanya'da ana yoğunluğa hakim Atatürk, Yunus Emre ve Şevket Tokuş Caddeleri çevresindeki odak noktalarıyla bağlantı kurmada zayıf kalmaktadırlar. Bunların iyi tasarlanacak meydanlarla, parklarla, yeşil alanlarla ve kıyıyla bağlantılarının düzenli olması kent karakterinin değerini arttırıcı rol oynayacaktır.

Alanya'da yeşil örtüye sahip tek cadde Atatürk Caddesi'dir. Kentin genelindeki caddelerde bitkilendirme yetersiz kalmaktadır. Yeni çevre yolunun tamamlanması ile Atatürk Caddesi'nin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Kaldırımların aynı kotta düzenlenmesi, kent mobilyalarının kalitesinin ve kullanımının artması, alternatif ulaşım araçları için gerekli alanların ayrılması, kaldırımların genişletilerek açık hava kafelerinin tasarlanması kente ayrı bir kimlik kazandıracaktır (Ek 11, Ek13a). Yeni çevre yolunun tamamlanmasıyla birlikte kentin doğu-batı doğrultusundaki kumsal gerisindeki yolların şehirlerarası ağırlıklarının azalması bu bölgeler için de gerekli planlamaları beraberinde getirecektir.

Alanya'da caddelerin bitkilendirilmesi konsepti kentteki açık alanları birbirine bağlayacak sistem olarak düşünülmelidir (Ek 11, Ek 13b). Yaya ve bisiklet akışının arttırılması en önemli

unsur olmalıdır. Alanya’da planlamalar doğrultusunda üç tip cadde tasarımına önem verilmelidir. Bu caddeler;

- 1.Yaya akışının ağırlıklı olduğu caddeler ve sokakların tasarlanması: Bu tip alanlar yaya akışının hakim olduğu, peyzajın ön planda tutulduğu caddeler olarak tasarlanmalıdır. Yayalar için gezmeye olanak sağlayacak genişlikte olmalı, yürüyüşe imkan sağladığı gibi cadde kotunda alışveriş yapılabilen mağazalara, restoranlara ve kafelere sahip olmalıdır. Bu tip caddelerde trafik kontrollü olarak sağlanmalıdır.
- 2.Yaya ve taşıt akışının birlikte sağlandığı caddelerin tasarımı: Bu tip alanlar ana bulvarlar ve caddeler olup hem yaya hem de taşıt akışını düzenli bir biçimde sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu tip caddelere ana yaya güzergahlarına bağlantıyla çevredeki açık alanlara ulaşımı sağlamalıdır.
- 3.Kıyı ulaşımına olanak sağlayan caddelerin tasarımı: Bu tipteki caddeler hem yaya hem de taşıt trafiğine hakim olmalıdır. Yukarıdaki tasarımdan farklı olarak mutlaka denize dik yönde konumlandırılmalıdır. Böylece kentin iç kısımlarının havalandırılmasına olanak sağlayacak tasarım kriterlerine hakim olacaklardır. Sonlandıkları noktalarda insanların zaman geçirebilecekleri odak noktaları tasarlanmalıdır.

5.4 Alanya Kentinde Kıyı Kullanımı İle İlgili Öneriler

Alanya kentindeki kıyı kullanımı ile ilgili önerilerden aşağıdaki şekilde bahsedilebilir;

Kent merkezinden denize girilen uzun kumsallara sahip Alanya önemli turizm merkezlerindendir. Alanya’da turizmden dolayı kentleşmedeki sorunlardan kıyı kullanımı da etkilenmiştir (Bölüm 4.4.1.4). Çok geç olmadan kıyı kullanımındaki sorunların çözümlendirilmesi gerekmektedir.

Alanya kentinde konaklama tesislerinin yoğunluk kazandığı Güzelyalı Caddesi üzerinde 1 no’lu kıyı alanındaki spor alanlarının kentin uygun noktalarına konumlandırılmaları ile bu bölgenin Damlatış Mağarası önündeki park ile bir bütün olarak ele alınması kıyı kullanımını olumlu yönde etkileyecektir. Bu alanın bütün olarak kıyı ile etkileşim içinde olacak tursitleri ve yerli halkı çekecek çeşitli etkinliklerin bulunduğu bir yeşil alan olarak da tasarlanması mümkündür. Buradaki spor alanlarının kaldırılmasıyla konaklama tesisleri için gerekli spor alanları bu tesislere yakın boş alanların değerlendirilmesiyle sağlanabilir (Ek 13.1, Ek 13.2).

Ayrıca birtakım radikal kararlar alınarak kentin batısındaki kumsal bölgesi kıyı kullanımını olumsuz yönde etkileyen konaklama tesisleri ve Güzelyalı Caddesi üzerindeki mezarlıktan arındırılmalıdır. Bu alanlar kamu yararı gözetilerek halka açık alanlar olarak tasarlanmalıdır (Ek 11, Ek 14a, Ek 14b). Bu kriterler kentin doğu kıyısı içinde gözönünde tutulmalıdır.

Alanya Belediye Binası'nın doğusunda kalan kıyı şeridini içeren 2 no'lu kıyı alanının Rıhtım Caddesi boyunca devam eden yaya alanı ile gerekli düzenlemeler gözönünde bulundurularak bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bu bağlantı Kızıl Kule'den bu noktaya kadar olan yaya aksının doğu plajıyla fiziksel ilişkisini kuvvetlendirecektir.

5.5 Alanya Kentinde Konut Yakın Çevresindeki Açık Alanlar İle İlgili Öneriler

Atatürk Caddesi'nin kuzeyinde Saray Mahallesi sınırları içerisinde kalan niteliksiz boş alanlara fonksiyonel özellikler kazandırılarak bu alanların yakınlarında bulunan konutlardaki kullanıcılar ve kentli tarafından kullanımı sağlanmalıdır. Buradaki 1,2 ve 3 no'lu açık alanlarda (Bölüm 4.4.1.5) iyi peyzaja sahip, spor alanlarını da içeren mahalle parklarına imkan verecek düzenlemeler yapılmalıdır. Bu alanlardan Atatürk Caddesi ile Midye Sokak arasında kalan alanın kamulaştırılarak ya da 18.madde uygulamasıyla kentli ve turistlerin kullanımını sağlayacak spor alanı olarak değerlendirilmelidir.

Şekerhane Mahallesi sınırları içinde Yaylayolu Caddesi ile Hacet Caddesi arasında kalan, Atatürk Caddesi ile kavşak oluşturan 4 no'lu açık alandaki niteliksiz yapılaşmaların ve alanın otopark olarak kullanımının önüne geçilmelidir. Buradaki açık alanlara halkın ilgisini çekebilecek fonksiyonlar kazandırılmalıdır. Kent genelinde mahallelerde eksikliği hissedilen açık alanların oluşumunda konut yakın çevresindeki boş alanlardan yararlanılmalıdır.

Güzelyalı Caddesi üzerinde konaklama tesislerinin arkasında yer alan bu tesisler ile konutlar arasında sıkışan 5 no'lu açık alandaki muz ve narenciye bahçelerinin yerine bina yapılmasının önüne geçilerek, bu alanın çevresinin bakımsızlığı giderilmeli ve konaklama tesislerinin arka çöplüğü olarak kullanımının önüne geçilmelidir, muz ve narenciye bahçeleri olarak kullanımının devamlılığı sağlanmalıdır. Bu kullanım kent kimliği açısından önemli bir değer olarak ön plana çıkarılmalıdır. Konaklama tesisleri ile çevrili bu alanın bu şekilde değerlendirilmesi konaklayan turistler için olumlu bir etki yaratacaktır.

Alanya kentinde 6 no'lu alanda, yapı adalarındaki konut arka bahçeleri imar kanunun 18. maddesindeki yönetmeliğe göre düzenlenerek kullanıma açılabilir. Bu madde doğrultusunda

her yapı adasındaki boşluk oranı ele alınarak arka bahçeler birleştirilerek ortak açık alan kullanımı oluşturulabilir. Bu tip bir önerinin gerçekleşmesi için Alanya kentinde pilot bir bölge seçilerek projeler gerçekleştirilebilir (Ek 11, Ek15a, Ek 15b). Bu projelerde alanın kullanım çeşitliliği, kullanıcı istekleri önemsenmelidir. Bu tür uygulamalar Avrupa’da birçok ülkede gerçekleştirilmektedir. Örneğin 1972 yılında Münih Belediyesi, konutların bahçeleri bölen duvarlarını yıktırarak “Yeşil Bahçe” adı verilen projeyle 594 adet bahçe kazanmıştır. Buna benzer bir uygulama ise Kopenhag’da kentleşmenin en yoğun olduğu bölgelerde, belediyelerin bahçelerin birleştirilmesi konusunda sahip olduğu kanunun yaptırım gücüyle her yıl 10 bin m² yeşil alan kazanılmaktadır (Genli, 1990). Bu örneklerdeki gibi Alanya kentinde de belediye-halk birlikteliğiyle düzensiz ve plansız durumdaki konut arka bahçeleri kentlilerin ve turistlerin ilgisini çekici mekanlar olarak tasarlanmalıdır. Böylece yoğun yapı dokusunun hakim olduğu bölgelerde açık alan ihtiyacı bir ölçüde karşılanabilir. Ayrıca 6 no’lu alandaki diğer bir sorun olan konut cadde ilişkisi ele alınarak yapı adaları düzenlenmeli, kimi yollar taşıt trafiğine kapatılarak yapı adalarına ait yeşil alan ve otopark olarak düzenlenmelidir. Bu alandaki caddelerde yaya taşıt ilişkilerini düzenleyici rol oynayan kaldırımlar tasarlanmalıdır. Caddelerin gereğinden geniş olmalarının önüne geçilmeli, cadde boyunca uygun alanlar konutlar için otopark olarak tasarlanmalıdır. 6no’lu konut yakın çevresi açık alanla 2 no’lu cadde kullanımındaki sorunlar ve öneriler ortak olarak ele alınmalıdır (Ek 11, Ek 15a, Ek15b).

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentleşme ve turizm olgusu birbirlerinden ayrılamayacak bir bütünlük içerisinde (Bölüm 4.4). Kentlerin planlanmasında ulaşım sistemi, açık alan ve altyapı gelişimleri, kentteki yapıların nitelikleri ve kent yapılanması gibi faktörler kentin kalitesini fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden arttırmakta ve turizm gelişimini olumlu yönde etkilemektedir.

Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi (WTTC) turizmi “Dünyanın en büyük endüstrisi, refah ve istihdam yaratan en büyük işverenidir.” şeklinde tanımlamıştır (Özgüç, 1998). Büyük boyutlara varan dünya dış turizm harcamaları birçok ülke bütçesinin dengelenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu yüzden ki dünyada birçok ülke turizm pazarından ülke bütçesine kazanç sağlamak için birbirleri ile yarış içerisindeyler. Bu yarışta Türkiye iklimi, doğal ve tarihi güzellikleriyle bu pazarda kazanç sağlama yönünde çaba sarfetmektedir. Her yıl bir önceki yıla oranla artan turist sayısına rağmen Türkiye turizm pazarında arzu edilen noktaya gelememiştir. Bunun birçok sebebi olmasına karşın en önemlisi kentlerde turizm için gerekliliği şart olan altyapı çalışmalarının eksikliği ve kentlerin plansız gelişimidir. Ekonomik getirisi olan turizmin hızlı gelişimiyle kentlerde toplumsal ve mekansal sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlar önemsenmediğinden sağlıklı kentsel yapılanmayla karşı karşıya kalmıştır. 1980’li yıllarda kitle turizminin ülkemizde hız kazanmasıyla ülke genelinde çeşitli turizm merkezlerinin gelişimi ortaya çıkmıştır. Bu merkezlerdeki, turizmin etken olmasıyla yoğun bir şekilde konaklama tesisleri inşa edilmiştir. Bu bölgelerdeki ortaya çıkan personel ihtiyacından dolayı ve ekonomik kazancın etken olmasıyla birlikte bu bölgeler Türkiye genelinde göç olgusunu yoğun yaşayan bölgeler konumuna gelmişlerdir. Turizmin bu bölgelere ekonomik kazanç sağlamasıyla, turizmin başlangıcında kıyı sayfiyeleri veya belde konumundaki turizm merkezleri günümüzde sağlıklı yapılaşma ve gelişmeye sahip kentler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birisi olan Alanya’da 1980 yılında önem kazanan turizm olgusu 1989 yılında kentin doğusunun ve batısının Turizm Teşvik Kanunun sağladığı olanaklarla turizm merkezi ilan edilmesi ile hız kazanmıştır. Alanya kumsallar, tabiat ve tarihi değerler yönünden önemli bir turizm merkezi konumundadır. Turizmin bu bölgedeki gelişimi sadece ekonomik yönden ele alındığından konaklama tesislerinin planlama ilkelerine dikkat edilmemiştir. Çünkü konaklama tesislerinde ekonomik girdiyle orantılı olan yatak kapasiteleri önemsenmiştir. Ayrıca Alanya’da turizmin gelişimi ile birlikte iş potansiyelinin artmasıyla kente göçün yaşanması sonucunda konut alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu, kentin büyümesi

yönünde bir etki olmakla birlikte gerekli planlamaların uygulanmaması ile kent sağlıksız yapılaşmaya maruz kalmıştır.

Turizm kentsel çevre özelliklerine bağımlılık göstermektedir. Bir bölgedeki turizm gelişimi kontrol altına alınıp gerekli planlamalar yapılmazsa o bölgedeki kent yaşamında ve doğal hayatta bir takım olumsuzluklara neden olmaktadır. Bu Alanya kentinde de ortaya çıkan önemli bir sorundur. Alanya kentinde turizmin gelişme gösterdiği yıllarda kent için planlamanın iyi yapılamaması kent kimliğinin kaybolmasına neden olmuştur. Alanya'daki turizmin gelişiminde kent planlamasında mekan yapısını belirleyen ekonomik, sosyal ve fiziksel etmenler önem taşımaktadır. Alanya'da, turizmin de etkisiyle, uygulanan kentsel planlamalarda bu etkenler önemsenmediğinden kent birçok sorunla karşı karşıyadır. Bu sorunlardan en önemlileri; ulaşım ağındaki sorunlar, kent gelişiminde turizmin de etkisiyle sağlıksız kentleşme sorunu, kent kimliği ve odak noktalarının eksikliği ile ilgili sorunlar, kentsel açık alan kullanımı ile ilgili sorunlar olarak ortaya çıkmıştır. Tez içeriğinde Alanya kentinde kentsel açık alan kullanımı ile ilgili sorunlar aşağıdaki başlıklar altında ele alınmıştır;

- Meydanlar ile ilgili sorunlar,
- Parklar ve yeşil alanlar ile ilgili sorunlar,
- Caddeler ile ilgili sorunlar,
- Kıyı kullanımı ile ilgili sorunlar,
- Konut yakın çevresi açık alan kullanımı ile ilgili sorunlar.

Alanya kentinde ele alınan bu sorunlar kentleşmiş veya kentleşme eğilimindeki bölgelerin ortak sorunlarıdır. Tez doğrultusunda Alanya kentinde yapılan araştırmalar ve tespit çalışmaları Türkiye genelindeki bölgelerde ortak sorunların çözümü için bir model teşkil etmede önem kazanmaktadır.

Tespit edilen sorunlar karşılığında, Alanya kenti ve turizm olgusu için gereklilik gösteren açık alan kullanımı ile ilgili çözüm önerilerini şu şekilde özetlemek mümkündür;

Açık alanlar kentlerin mimari ve estetik yapısının oluşumunda güçlü bir etkiye sahiptir, sosyal etkileşime ve toplumsal gelişime katkıda bulunan bir unsurdur. Alanya'daki sağlıksız kentleşmenin sonucunda kentteki açık alanlar gerekli tasarım ve uygulama kriterlerinden

yoksundurlar. Tez konusu olarak ele alınan açık alan alt birimlerinden meydanlar, parklar ve yeşil alanlar, caddeler, kıyı kullanımları ve konut yakın çevresi açık alanlar kente kimlik kazandırmada önemli faktörler olarak öne çıkmaktadırlar. Alanya kentindeki bu açık alanların bir kısmının bakımı yapılmamaktadır, bir kısmı gerekli kriterler gözetilmeden tasarlanmıştır, bir kısmı ise işlevsiz olmalarından dolayı kentte kayıp alan olarak ortaya çıkmaktadır. Bunların sebebi kentte idari yönden gerekli çalışmaların yapılmaması ve halkın bilinçlendirilmemesidir. Açık alanlarla ilgili idari anlamda; açık alan kaynaklarının yerini tespit etme, tasarlama, organize hale getirme, denetleme, bakım altına alma ve iyileştirme gibi çalışmalar yapılmalıdır. Söz konusu bu çalışmalar sayesinde Alanya kentindeki açık alanlar çok daha verimil bir şekilde toplumun hizmetine sunulacaktır. İnsanların yaşadıkları bölgeye sahip çıkması ve belirli bir çevre bilinci taşıması son derece önemlidir. Dolayısıyla yerel yetkililer ve sivil toplum örgütleri arasında kurulacak işbirliği, açık alanların oluşturulmasına ve korunmasına katkıda bulunacaktır.

Alanya kentinde ele alınan açık alanların, çözüm önerileri doğrultusunda meydanlar, parklar ve yeşil alanlar, caddeler, kıyı kullanımı ve konut yakın çevresi açık alan kullanımı başlıklarının gerekli kıldığı tasarım kriterlerine uygun biçimde yeniden planlanmasıyla bu alanlara kentlinin ve turistlerin ilgisini arttıracak işlevlerin kazandırılması kaçınılmazdır. Bu açık alanların yenilenip birbirleri arasında fiziksel ağ kurulması sonucunda kent kimliği önemli derecede değer kazanacaktır. Tez genelindeki tüm çalışmalar ve tespitler ülkemizdeki diğer beldeler ve kentler için örnek teşkil edecektir. Kentleşme ve turizm olgusunun iç içe olduğu bölgeler için açık alanlarla ilgili üretilecek çözüm önerilerinde bu çalışma bir model olabilir.

KAYNAKLAR

- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., (1977), A Pattern Language (Towns, Buildings and Constructions), Oxford University Press, New York
- ALTSO, (1999), Alanya Ekonomik Rapor, Alanya Ticaret ve Sanayi odası Yayınları
- Bamyacı, H., (1988), Alanya’da Turizmin Gelişmesi ve Problemleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Demirel, M., (1997), Alanya’da Turizm, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Egel, H., (1995), An Alternative Tourism Policy Proposal, Convention Tourism and Design Criteria For A Convention Center in Antalya, Thesis, Middle East Technical University
- Genli, R., (1990), Konut Yakın Çevresi Açık Alanların Değerlendirilmesi ve İstanbul’dan Örnekler, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Giritlioğlu, C., (1998), Şehirselsel Mekan Öğeleri Tasarımı 1, İstanbul Teknik Üniversitesi. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul
- Kızıltuğ, H., (1997), Şehirselsel Açık Alan Kullanımının Erişilebilirlik ve İşlevselsel Çeşitlilik Yönlerinden Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Kocakuşak, S., (1993), Alanya’da Kentleşme-Turizm ve Sorunları, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Korça, P., (1989), Kıyı Alanlarında Turizm Planlamasına Yönelik Bir Araştırma, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Kostof, S., (1999), The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History
- Manisa, K., (2001), Türkiye’deki Turizm Olgusu Çerçevesinde Alanya’nın Fizikselsel ve Kentselsel Sorunlarına İlişkinsel Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Moughtin, C., (1992), Urban Design: Street and Square, Publisher: Butterworth Architecture
- Özbey, R. F., (1995), Türkiye’de Turizm Politikası ve Planlaması, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir
- Özgüç, N., (1998), Turizm Coğrafyası: Özellikler-Bölgeler, Çantay Kitabevi, İstanbul
- Şahin, A., (2000), Konut Dış Mekanları ve Bu Mekanların Peyzaj Tasarımı Yönünden Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Turgut, A., Işık, M., Günel, İ., Berçin, N., Taylan, B., Çobanoğlu, İ., Akpınar, S. ve Oflaz, H., (1996), Alanya İmar Planı Araştırma Raporu, Promer Planlama

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

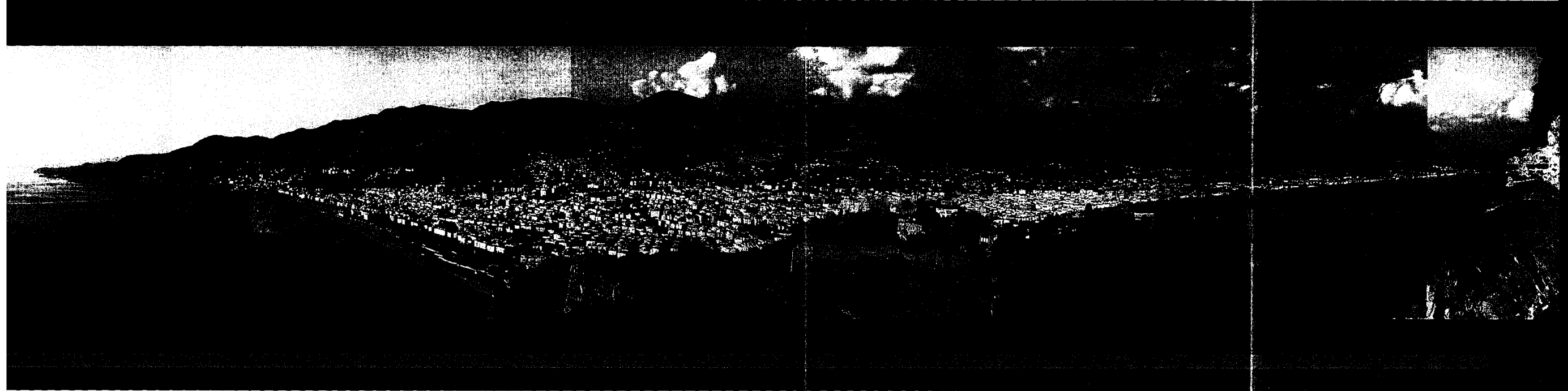
İnternet Kaynakları:

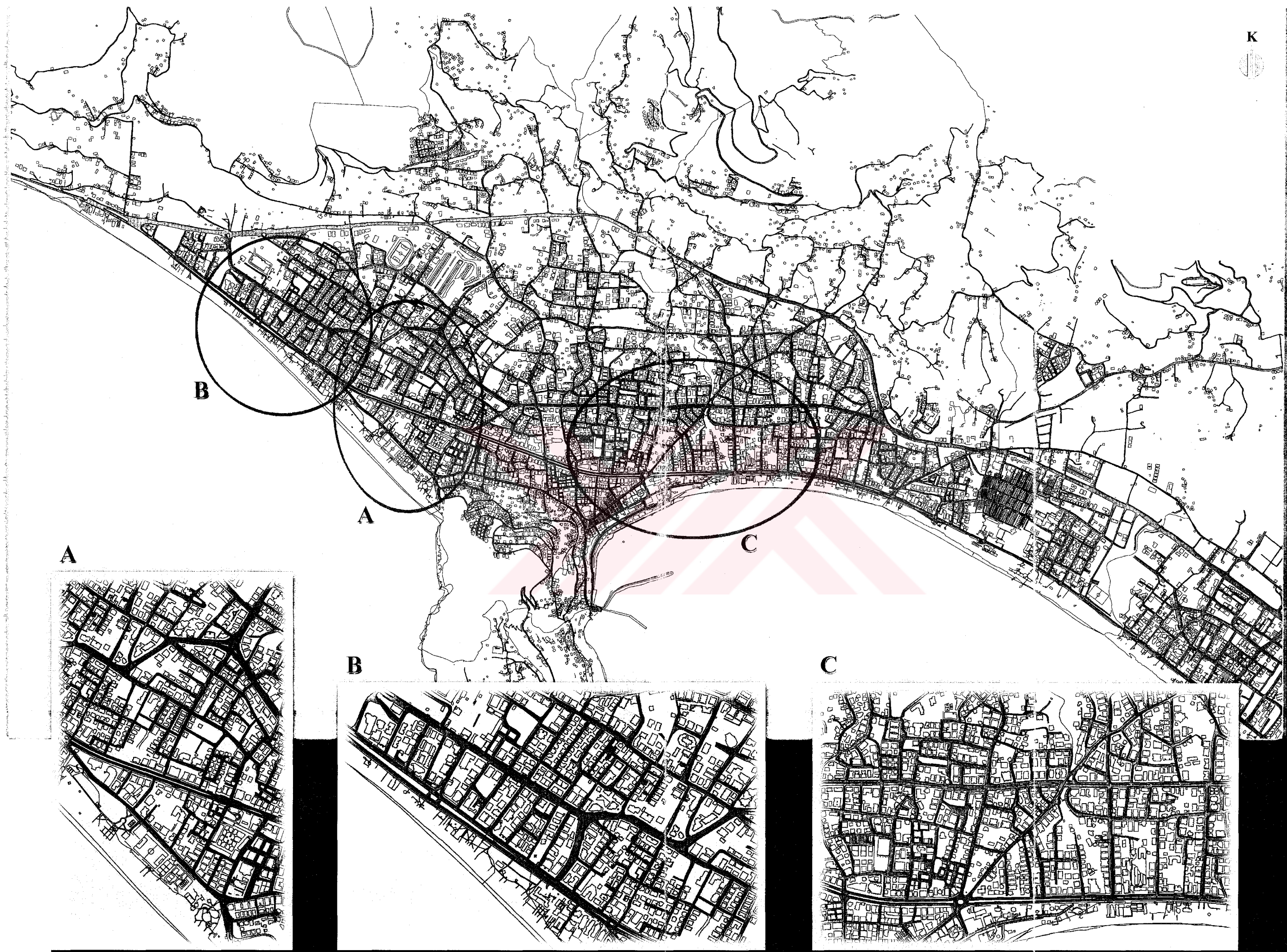
- [1] Benedictus, G. C. D., (1995), Conjoint Choice Models For Urban Tourism Planning and Marketing, Thesis, Eindhoven University of Technology, www.vubisweb.tue.nl
- [2] Memoire, A., (1999), "Tourism and The City: The Challenge of Sustainability", from 10 to 12 November 1999 in Madrid, Spain www.gdrc.org/uem/eco-tour/eco_tour.html
- [3] The Karlsruhe Research Center, (2000) Sustainable Urban Tourism: Involving Local Agents and Partnership For New Forms of Governance, Institute For Technology Assesment and System Analysis, www.itas.fzk.de
- [4] Landry, C., Revitalizing Cities Through Culture, www.worldbank.org/html/fpd/urban/urb_age/culture/landry.html
- [5] Ellis, C., "History of Cities and City Planning, www.catalog.com/hopkins/simcity/manual/history.html
- [6] The Europe of Cultural Co-operation, (1986), Recommendation No. R (86) 11 of The Committee of Ministers to Member States On Urban Open Space www.coe.int/T/E/Cultural_Co-operation
- [7] Department for Transport, Local Government and The Regions, (2001), Green Spaces, Better Places Interim Report of The Urban Green Space Taskforce, London www.urban.detr.gov.uk/index.htm
- [8] Dundee City Council, (1999), Dundee's Public Open Space Strategy, Scotland, www.dundeeccity.gov.uk/paths/openspace.htm
- [9] The Urban Parks Institute at Project For Public Spaces, (2001), New York, www.pps.org/topics/gps/GPGC_awards
- [10] The Urban Parks Institute at Project For Public Spaces, (2001), New York, www.pps.org/parks_plazas_central_squares/publicspaces_waterfronts.html
- [11] Projekt Waterfront City Development Office Gdynia, Gdynia's Maritime Forum, www.gdynia.pl
- [12] Natural Resources Protective Associationi, (1977), New York City Comprehensive Waterfront Plan, New York, www.nrpa.com
- [13] James, D., Murrell, L., Malcolm, D., Johnstone, L., Gell, R., Swan, J., Jerome, P., Rees, M. ve Brown K., (1998), Siting and Design Guidelines For Structures On The Victorian Coast, Victorian Coastal Council, www.vcc.vic.gov.au/siting/index.htm
- [14] Yarlıgan, C., Aydın, D., Ergül, D., Yücetürk, E., Deveci, F., Arıbaş, F., Erez, H. ve Çınar, H., Kentsel Araştırma Gönüllüleri, www.kentli.org
- [15] Bellomo, A., (1997), Bio-Architecture: The Urban Heat Isles and The Micro-climatic variations Brought About by Vegetation, www.mybestlife.com/eng_bio/Bio-Architecture/urban_vegetation.htm

- [16] Scudo, G., (1998), Bio-Architecture: The Microclimatic Effect of Vegetation in Urban Squares, Cases Studies in Milan, Italy,
www.mybestlife.com/Ambientecostruito/398/Stanzeverdi.htm
www.mybestlife.com/eng_bio/Bio-Architecture/Green_room.htm
- [17] Bureau of Meterology, (2002), Sustainable Urban Design and Climate, Australia,
www.bom.gov.au/climate/environ/design/design_d.shtml
- [18] Barnada, J., (1995), Landscape Issues Contents Volume 12, Department of Countryside and Landscape Cheltenham and Gloucester College of Higher Education, United Kingdom, www.chelt.ac.uk/cwis/pubs/landiss/vol12
- [19] Yenen, Ş., (1997), Turkishodyssey, web site about Turkey, www.turkishodyssey.com
- [20] Alanya Guide 2000, www.alanyaguide.org/turkish/alanya/alanya.htm
- [21] Lake Street Midtown Greenway Framework Plan, Planning Principles and Design Guidelines Chapter 3, (2000),
www.midtowncommunityworks.org/Resources/chapter_01.pdf
- [22] City Council of Spokane, (2000), City of Spokane Downtown Design Guidelines, www.spokanecity.org

EKLER

Ek 1	Alanya Kenti Mahallelerinin Konumlanması.....	157
Ek 2	Alanya Kenti Ulaşım Ağı Şeması.....	158
Ek 3	Alanya Kentinde İncelenen Çalışma Alanı.....	159
Ek 4	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 1	160
Ek 5	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 2	161
Ek 6	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 3	162
Ek 7	Çalışma Alanı İçerisinde Ele Alınan Açık Alanların Konumları 4	163
Ek 8	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 1.....	164
Ek 9	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 2.....	165
Ek 10	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçerisindeki Açık Alanlarla İlgili Fotoğraf Paftası 3.....	166
Ek 11	Alanya Kentinde Çalışma Alanı İçindeki Açık Alanlarla İlgili Öneriler	167
Ek 12	Alanya Kentinde 1 No'lu Meydan İle Birlikte 8,9 ve 10 No'lu Park ve Yeşil Alan İçin Öneri	168
Ek 13a	Alanya Kentinde Cadde Kullanımı İle İlgili Öneri 1.....	169
Ek 13b	Alanya Kentinde Cadde Kullanımı İle İlgili Öneri 2.....	170
Ek 14a	Alanya Kentinde 1 No'lu Kıyı Bandı İçin Öneri.....	171
Ek 14b	Alanya Kentinde 1 No'lu Kıyı Bandı Önerisinden Görünümler.....	172
Ek 15a	Alanya Kentinde 6 No'lu Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı İçin Öneri...	173
Ek 15b	Alanya Kentinde 6 No'lu Konut Yakın Çevresi Açık Alan Kullanımı İçin Öneriden Görünümler.....	174
Ek 16	Dış Ülkelerde Gerçekleştirilen Kentsel Tasarım Kılavuzlarından Kesitler 1	175
Ek 17	Dış Ülkelerde Gerçekleştirilen Kentsel Tasarım Kılavuzlarından Kesitler 2.....	176





SARAY MAHALLESİ

SEKERHANE MAHALLESİ

**KADIPASA
MAHALLESİ**

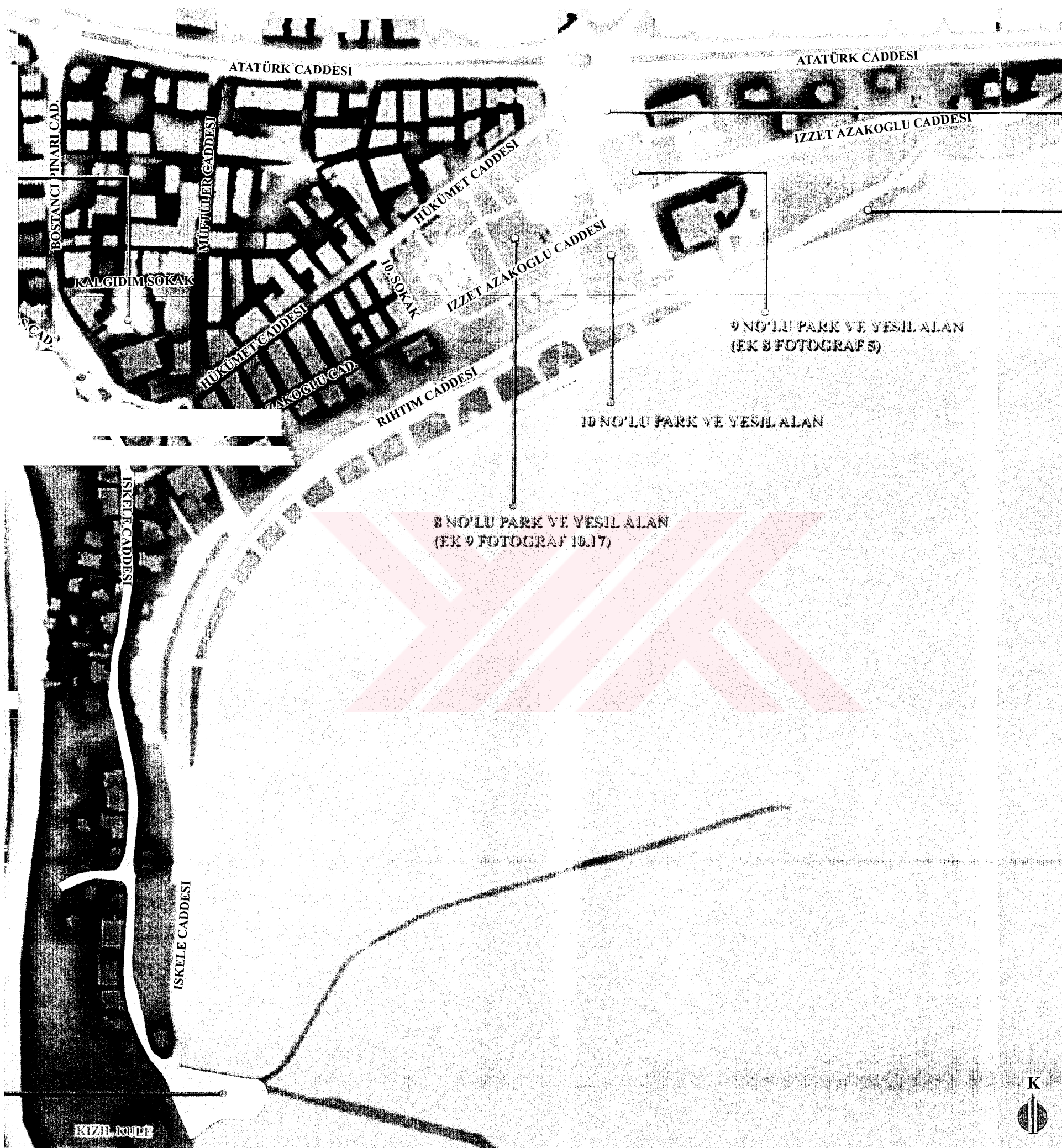
**GÜLLERPINARI
MAHALLESİ**

CARSI MAHALLESİ

K



TEK 3. TEZ İÇERİĞİNDE ALANYA KENTİNDE İNCELENEN ÇALIŞMA ALANI



• 1 NO'LU MEYDAN
(EK 8 FOTOĞRAF 5)

• 2 NO'LU KIYI ALANI
(EK 10 FOTOĞRAF 23)

5 NO'LU MEYDAN
(EK 8 FOTOĞRAF 4)

SEVKET TOKUS CADDESİ

SEVKET TOKUS CADDESİ

KURALSOK

KARANFİL SOK.

TOKUSLAR SOKAK

TEVFIKİYE CADDESİ

BESİM AĞA SOKAK

YAYLAYOLU CADDESİ

FAKİOĞLU CADDESİ

SEVKEİ BEY SOKAK

SİNANOĞLU SOKAK

YAYLAYOLU CADDESİ

CAN SOKAK

HACET CADDESİ

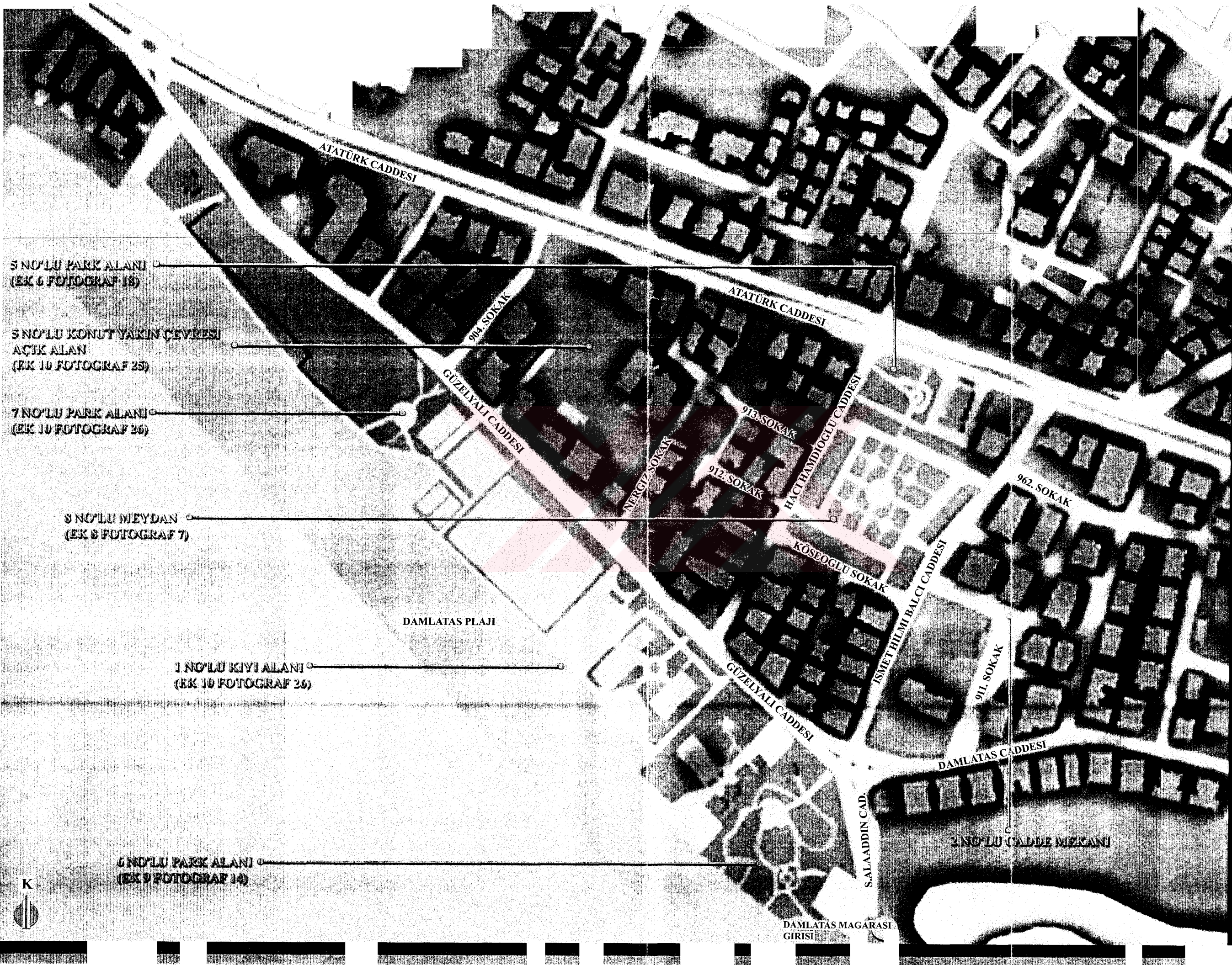
ATATÜRK CADDESİ

ATATÜRK CADDESİ

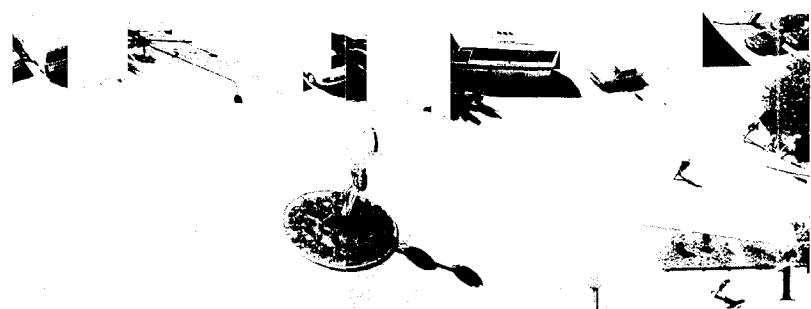
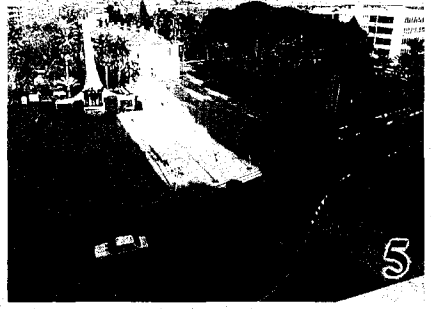
7 NO'LU MEYDAN
(EK 8 FOTOĞRAF 2)

1 NO'LU CADDE MEKANI
(EK 9 FOTOĞRAF 13)

4 NO'LU KONUT YAKIN ÇEVRESİ
AÇIK ALAN (EK 10 FOTOĞRAF 24)







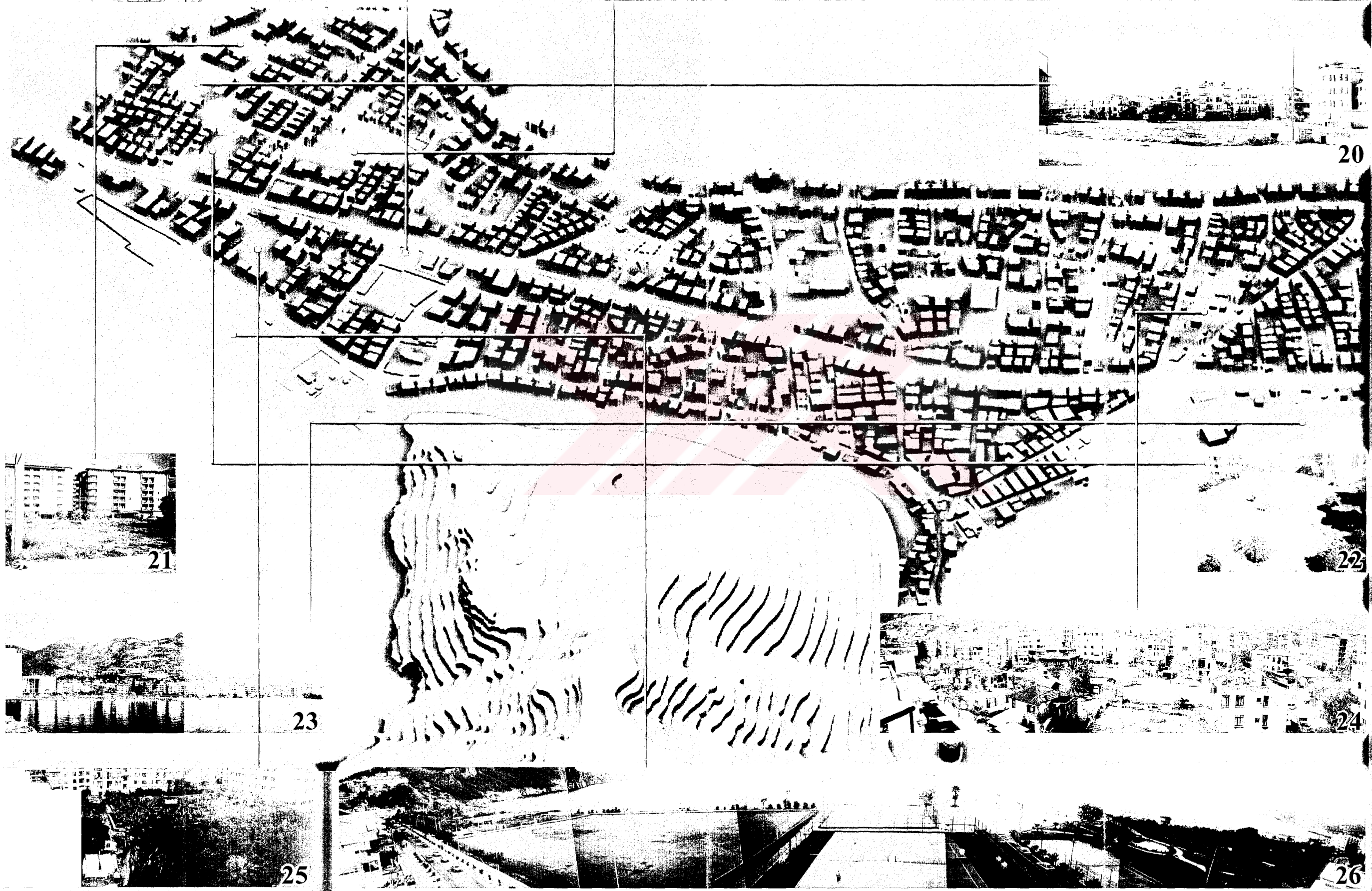




18



19



21



23



20



22



24



25



26

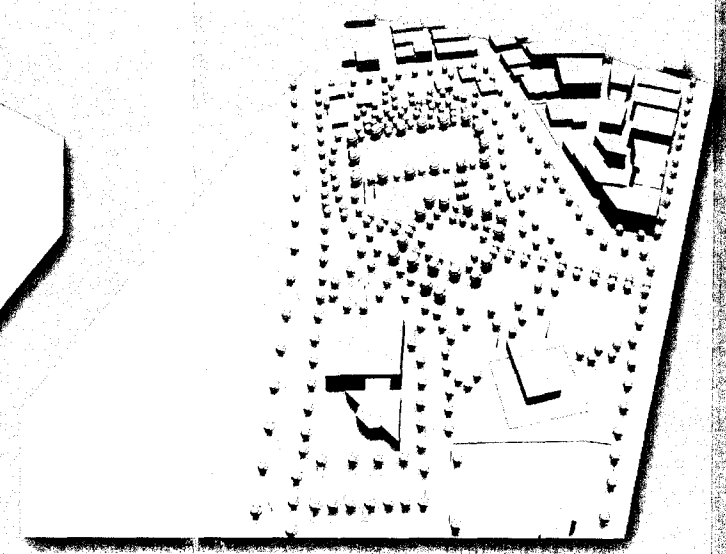
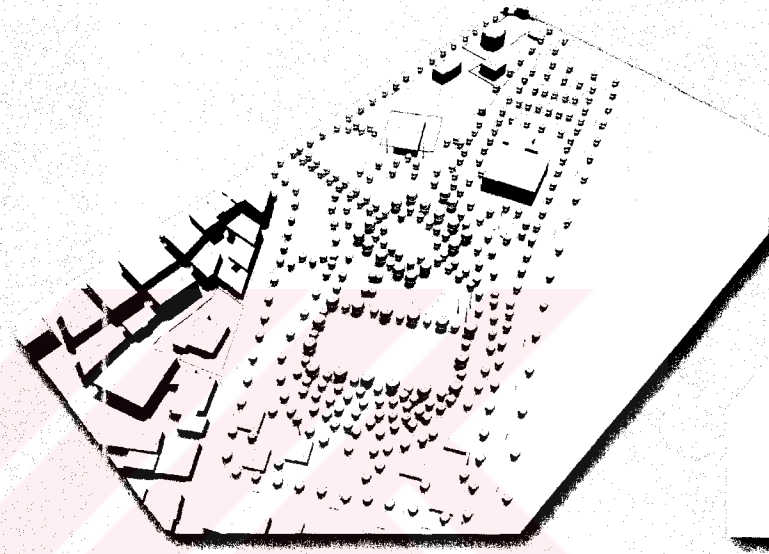
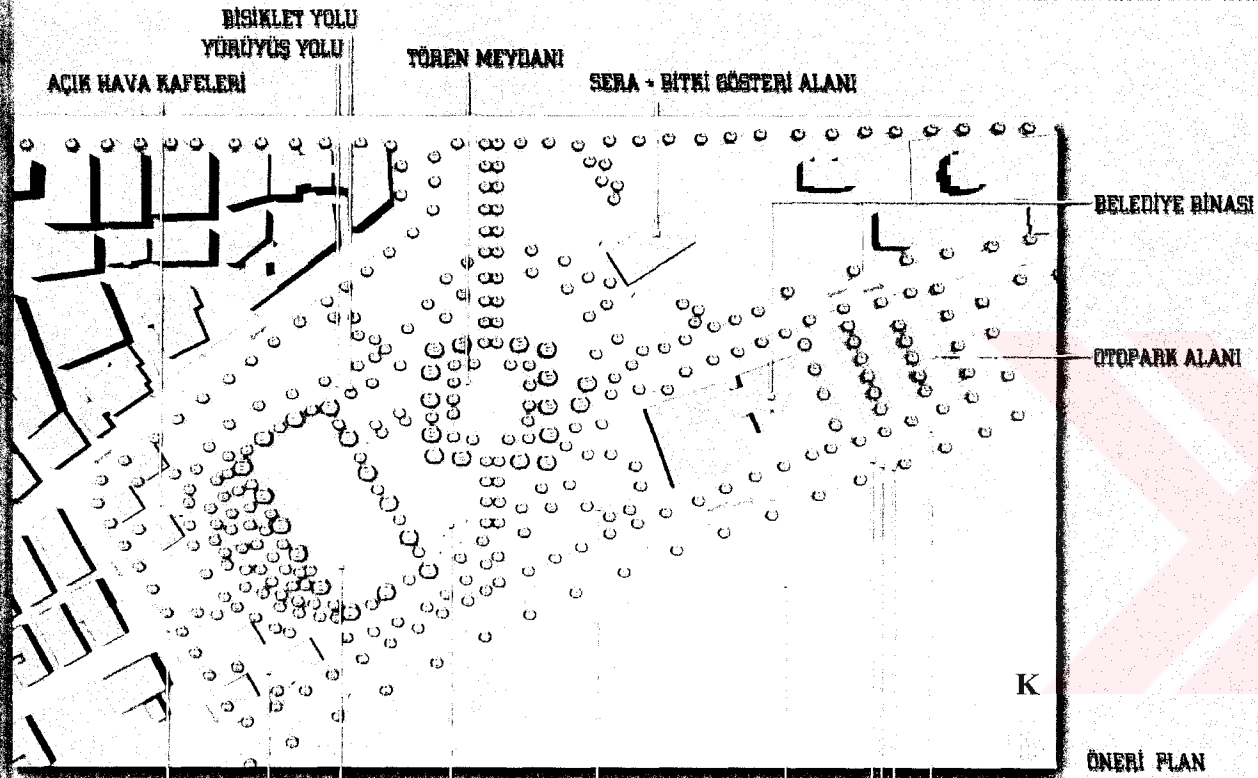
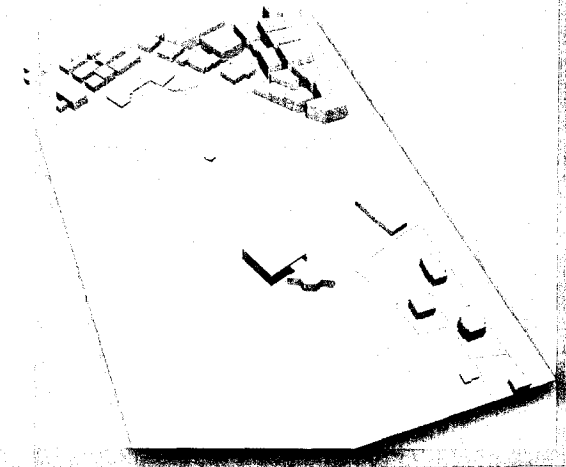
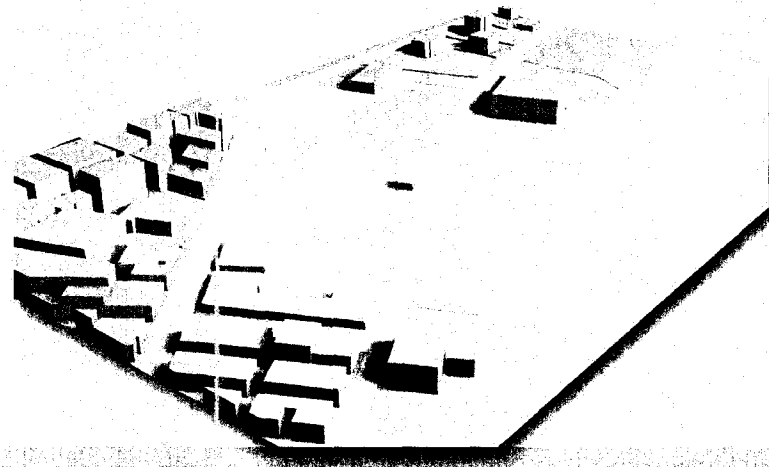
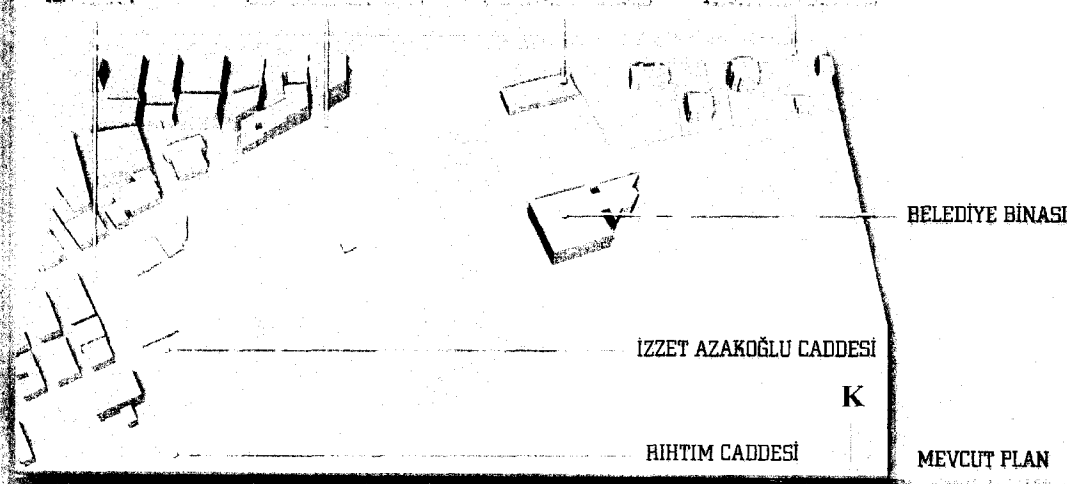
ALANYA KENTİNDE
1 NOLU MEYDAN, 8,9 VE 10 NOLU
PARK VE YEŞİL ALAN İÇİN ÖNERİ

ALANYA KENTİNDE 1 NOLU KIYI BANDI İÇİN ÖNERİ

ALANYA KENTİNDE CADDE
KULLANIMI İÇİN ÖNERİ

ALANYA KENTİNDE 6 NOLU KONUT YAKIN ÇEVRESİ İÇİN ÖNERİ

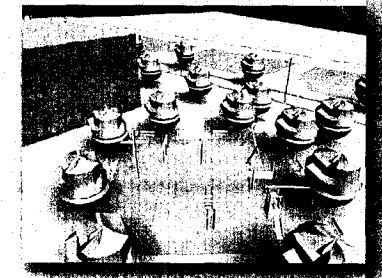
ALANYA KENTİNDE CADDE
KULLANIMI İÇİN ÖNERİ



YOL BOYUNCA
PARALEL PARK
AÇIK HAVA KAFELERİ
OTURMA GRUPLARI
AÇIK HAVA KONSER ALANI
(ETKİNLİK ALANI)
KİYİ BOYUNCA
YÜRÜYÜŞ BANDI
ÇOCUK PARKI
DONATI(KORUMA)BANDI
MOTORLU TAŞIT YOLU
DONATI(KORUMA)BANDI
ÇİFT YÖNLÜ BİSİKLET YOLU
DONATI(KORUMA)BANDI

HÜKÜMET CADDESİ İLE İZZET AZAKOĞLU CADDESİ ARASINDA KALAN YEŞİL ALAN, HÜKÜMET KONAĞI ÖNÜNDEKİ TÖREN MEYDANI VE MEYDAN YANINDAKİ TANIMSIZ YEŞİL ALAN BİR BÜTÜN OLARAK TASARLANMIŞTIR. BU BÖLGEDEKİ YAYA TAŞIT İLİŞKİSİ DÜZENLENMİŞTİR. KENTLİNİN NEFES ALABİLECEĞİ AÇIK ALANLARI BİRLİKTE, ÇOCUK BAHÇESİ, OTURMA GRUPLARI, AÇIK HAVA KONSER VE ETKİNLİK ALANI, KAFELER, BOTANİK BAHÇESİ, ALAN İÇİNDE YÜRÜYÜŞ VE BİSİKLET YOLU, OTOPARK ALANI, CADDE BOYUNCA PARALEL PARK VE BİTKİLENDİRME, TASARIMDA ÖNEM TAŞIYAN ÖGELERDİR.

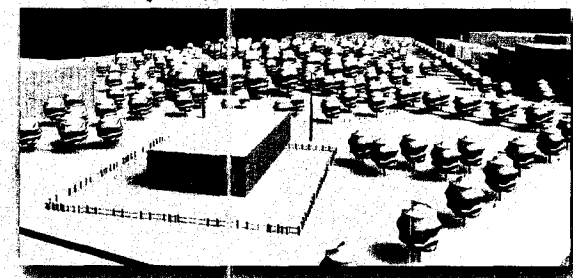
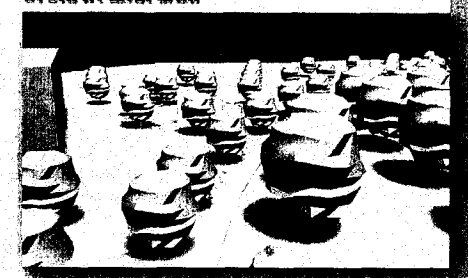
ÇOCUK PARKINDAN GÖRÜNÜM

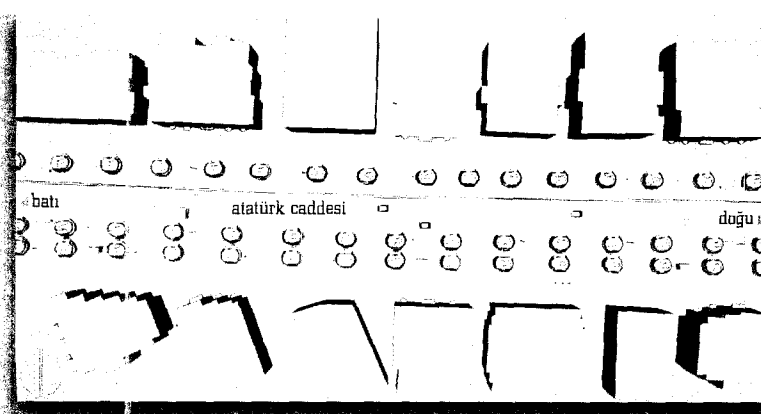
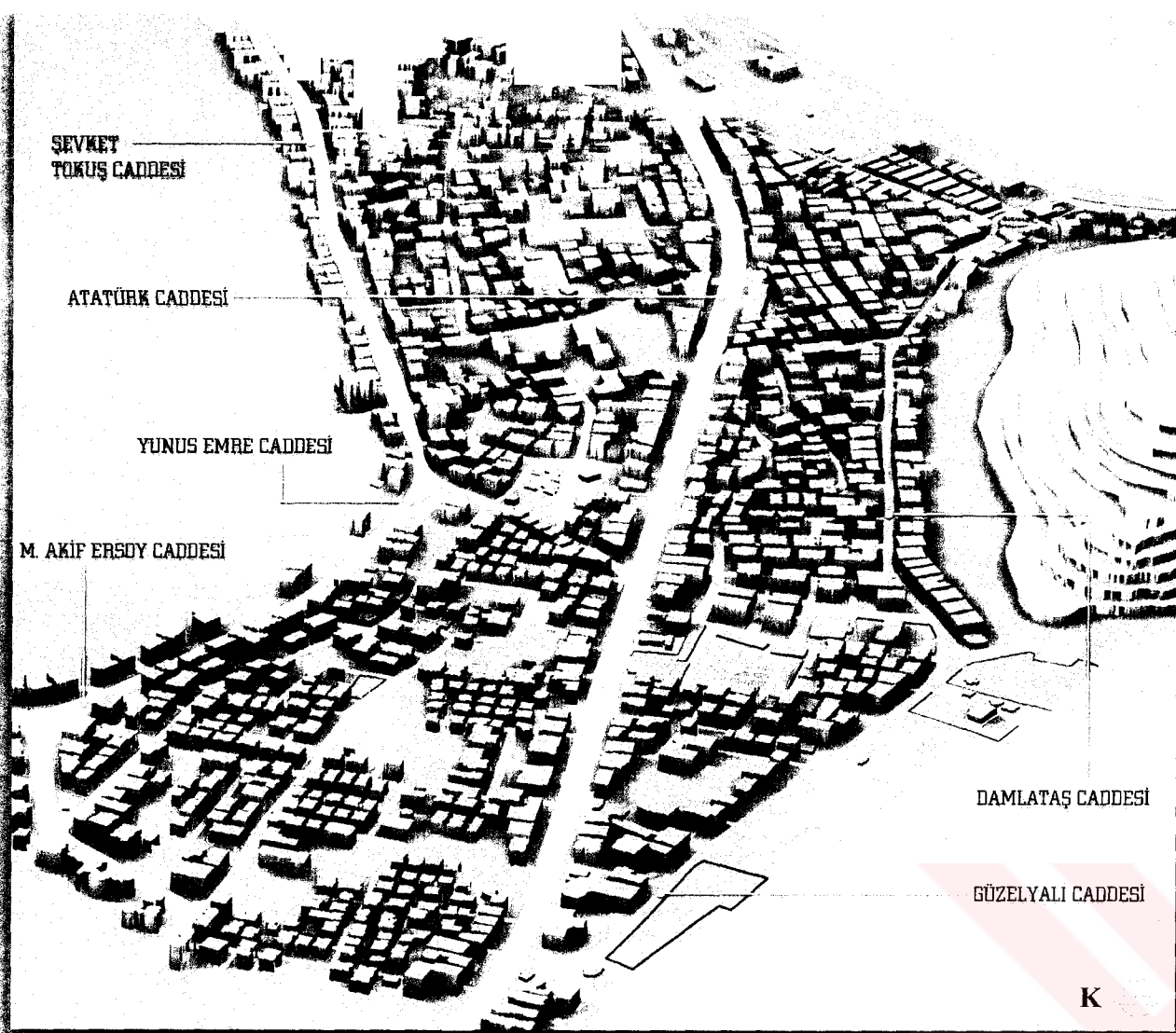


TÖREN MEYDANINDAN GÖRÜNÜM



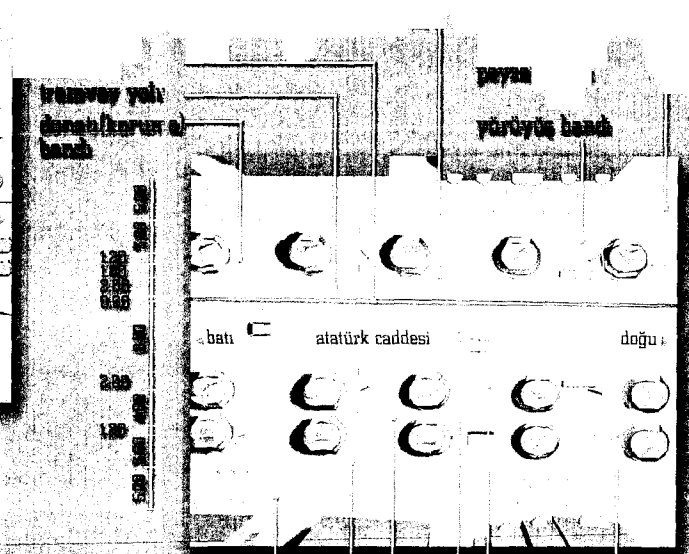
BOTANİK BAHÇESİNDEKİ GÖRÜNÜM

OTURMA GRUPLARINDAN
(PİKNİK ALANINDAN) GÖRÜNÜMYÜRÜYÜŞ YOLU VE BİSİKLET YOLU BOYUNCA
OTURMA GRUPLARI

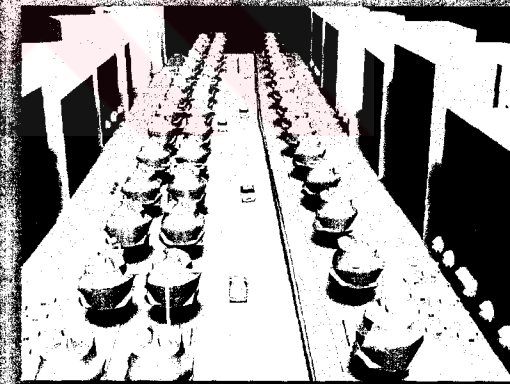


ÖNERİ PLANI

Yeni çevre yolunun tamamlanması ile Atatürk Caddesi'nin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Kaldırımların aynı kente düzenlenmesi, kenti mobilyalarının kalitesinin ve kullanımının artması, alışılagelmiş ulaşım araçları için gerekli alanların ayrılması, kaldırımların genişletilmesiyle açık hava kafelerinin tasarlanması, kenti mobilyalarının kullanılması kente ayrı bir kimlik kazandıracaktır. Atatürk Caddesindeki bu tasarım önerileri kenti ulaşım alanında önemli bir yere sahip Güzelyalı, Damlataş, Mehmet Akif Ersoy, Yunus Emre ve Şevket Tokuş Caddelerinde de uygulanmalıdır. Bu ana arterler arasında birbirleri ile bağlantılı tramvay ve bisiklet ağı kurulmalıdır.



ATATÜRK CADDESİ'NDEN İKİ YÖNDE BAKIŞ



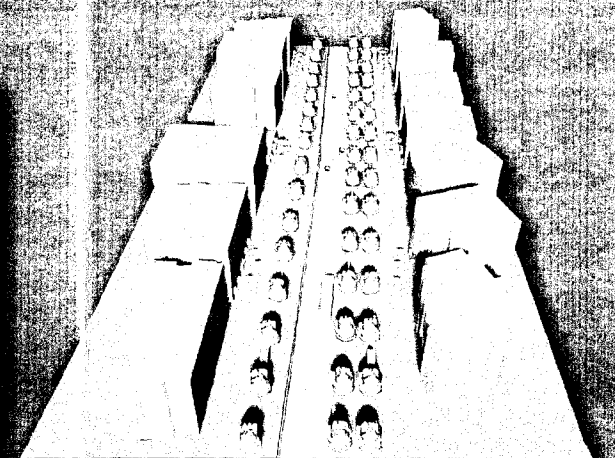
BATI YÖNÜNE BAKIŞ



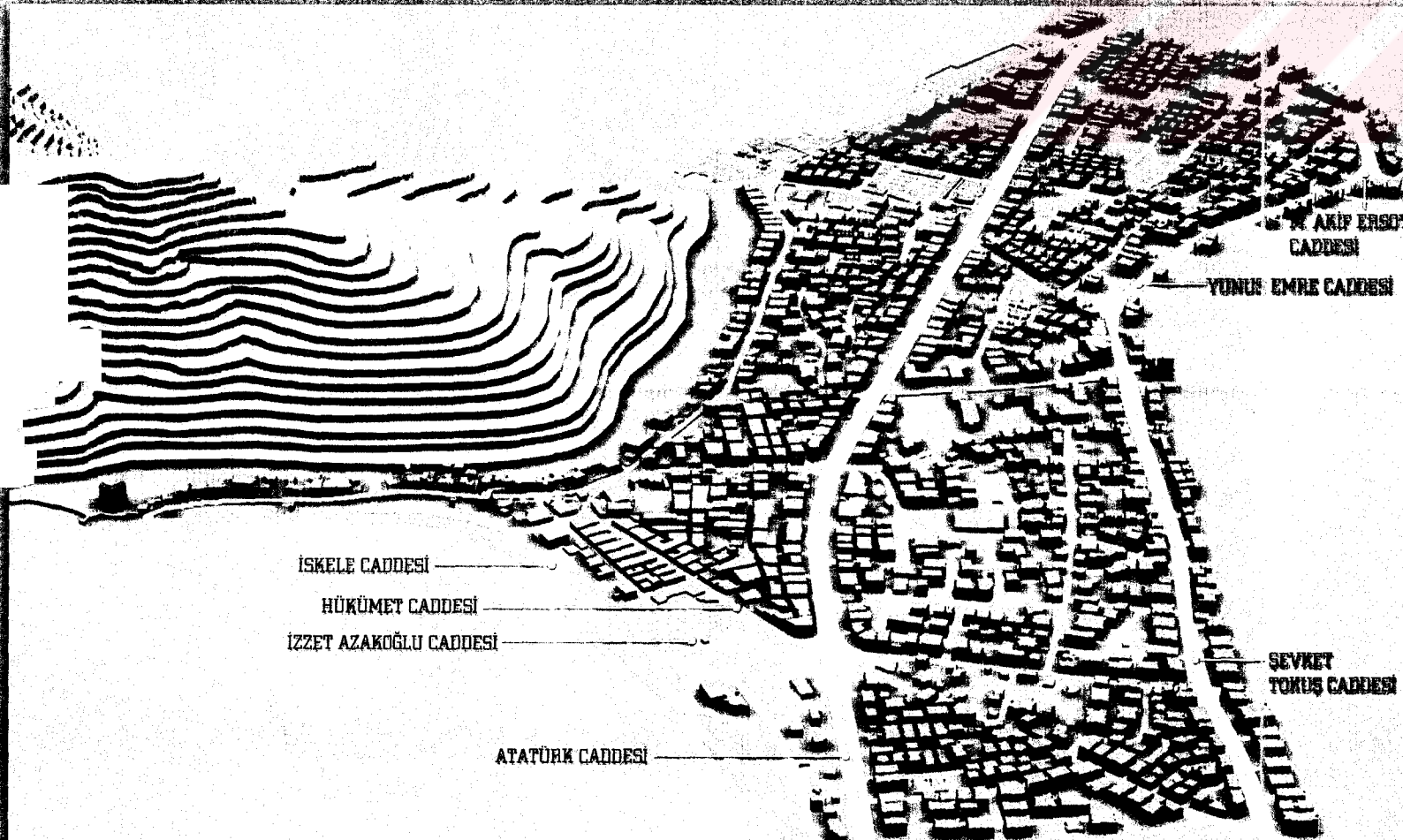
BA KENTİNİN YENİ VE YENİ İKİ YÖNDE BAKIŞ



KAFETERİYE, VİTRİN VE VİTRİN İKİ YÖNDE BAKIŞ



DOĞU YÖNÜNE BAKIŞ



İSKELE CADDESİ

HACI HAMDİOĞLU CADDESİ

KIYIYA ULAŞIMI SAĞLAYAN BAĞLANTI YOLLARININ, KİYİ BANDINDA SONLANDIĞI NOKTALARDA ETKİNLİK ALANLARININ OLUŞTURULMASI KİYİ KULLANIMI VE CADDE KULLANIMI AÇISINDAN ÖNEMLİDİR.

KÜLTÜR CADDESİ

BOSTANCI PINARI CADDESİ

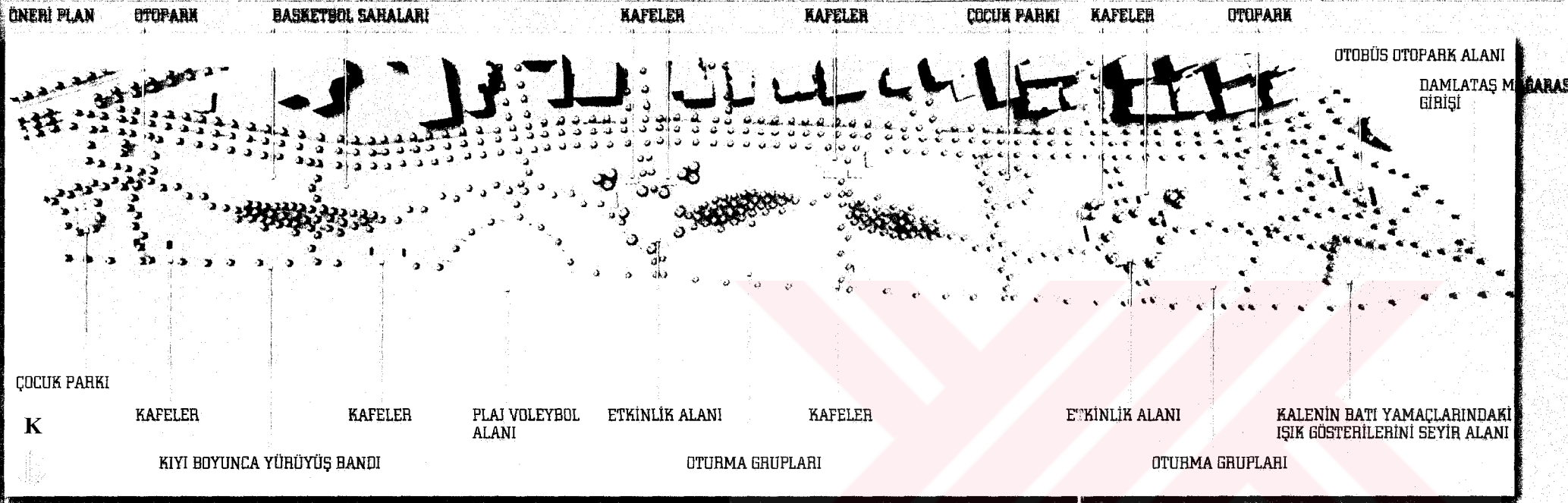
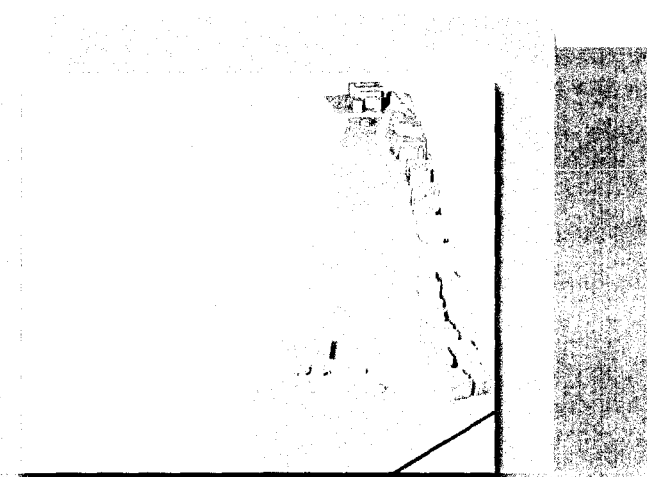
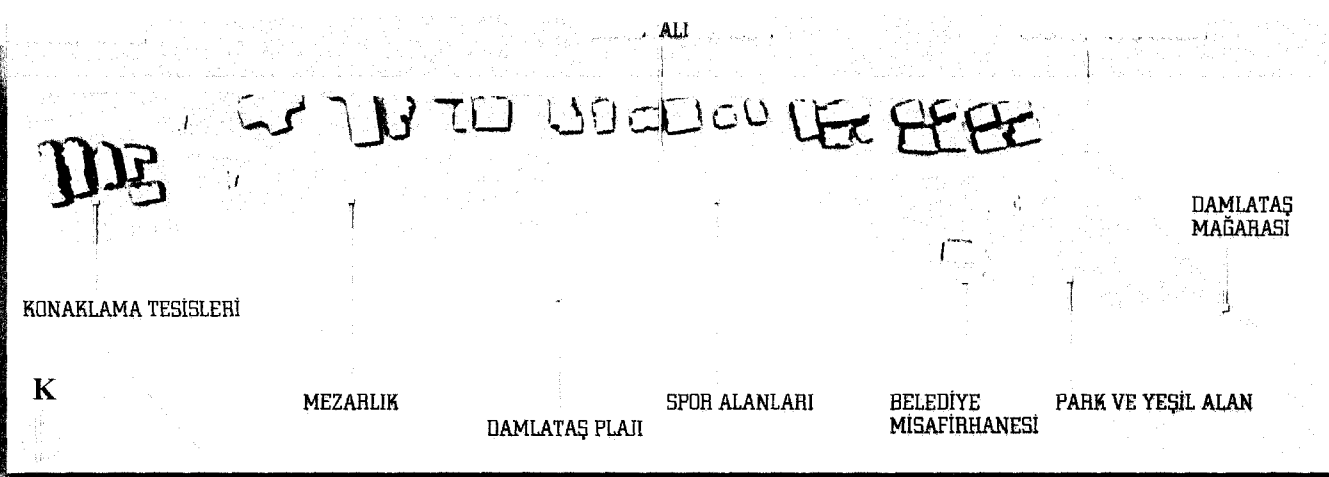
904 SOKAK

ORAL SOKAK

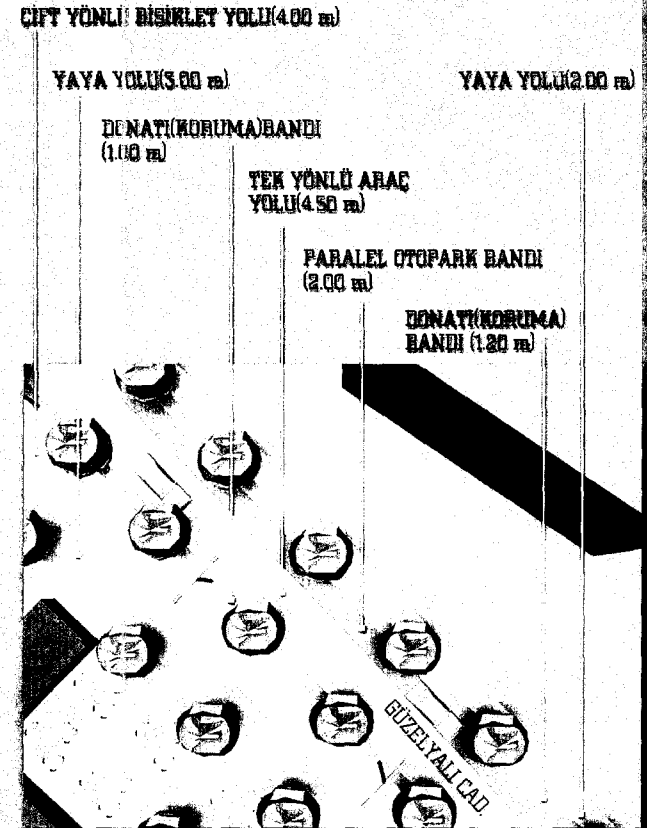
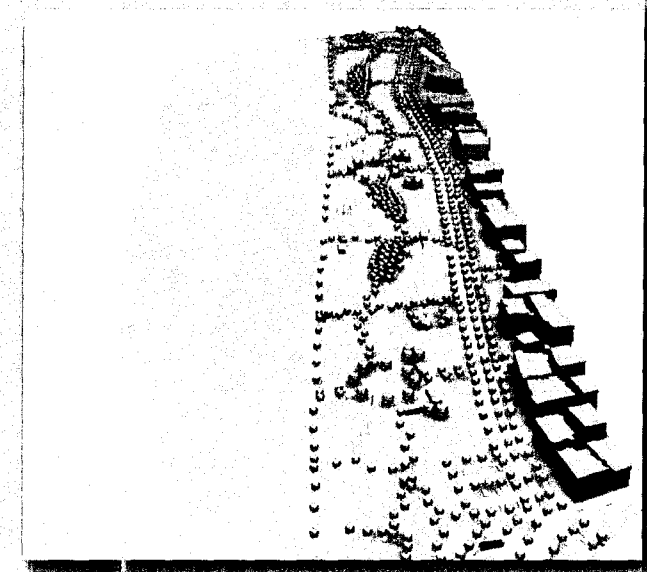
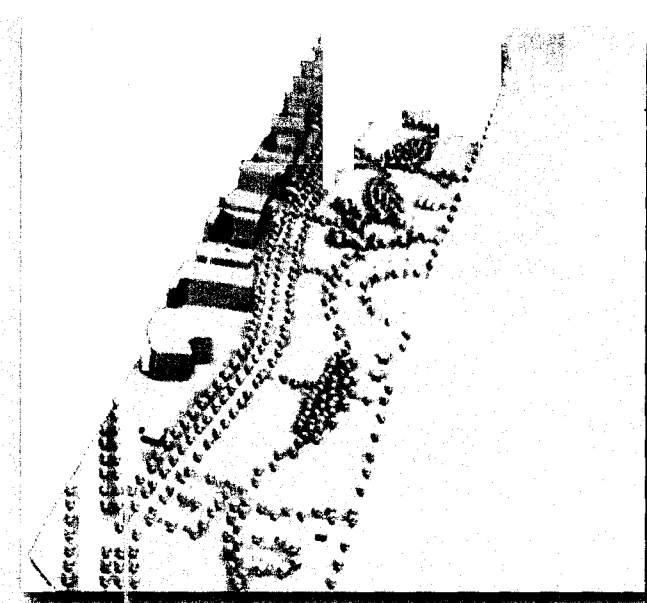
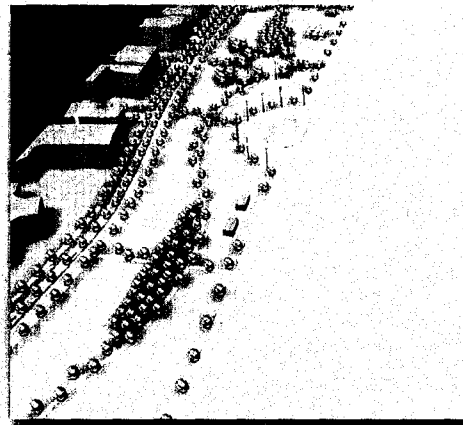
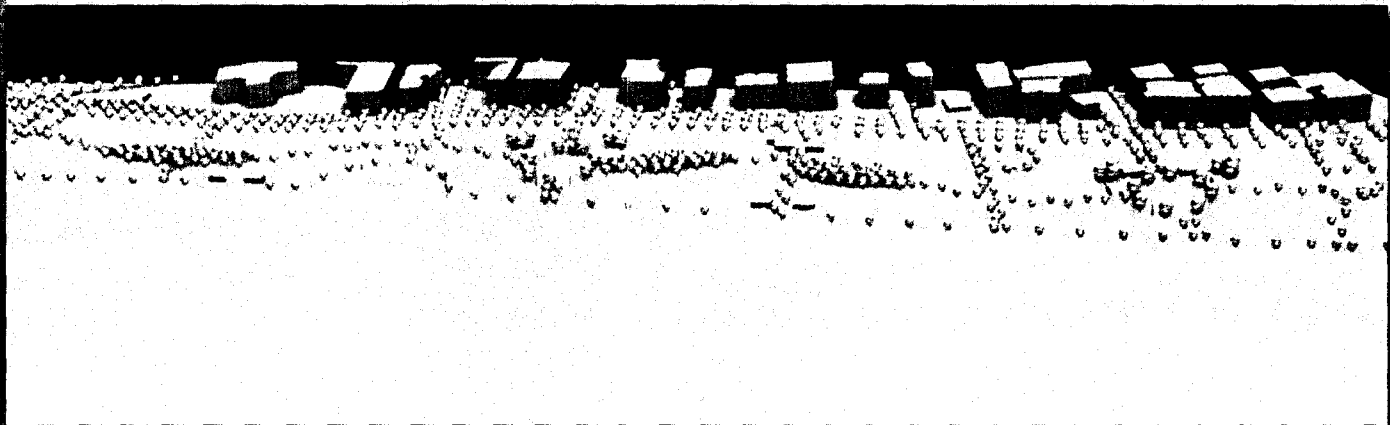
Alanya'da caddelerin bakımlandırılması konsepti kentteki aktif alanları birbirine bağlayacak sistem olarak düşünülmüştür. Ana arterler ve bu arterleri bağlayan caddelere, özellikle kıyıya ulaşımı sağlayan caddelerin, peyzajına yapılarak gerekli donatı elemanlarının sağlanarak yürüyüş, bisiklet ve taşıt trafiğinin sağlanması Alanya kenti için önemli gerekliliktir. Yineki planda planda planda ve sokak olarak anılan Hacı Hamdioğlu Caddesi, 904 ve Oral Sokak'ın bakımlandırılması görülmektedir. Alanya Kenti'nin bu tür aktif alanların bir an önce bakımlandırılması, kıyı ulaşımına olarak sağlayan caddelerin bakımında veya ve yeni birim için düşünülmüştür. Aynı zamanda aynı süre veya ve bisiklet trafiğinin artırılması en önemli önem olmalıdır. Bu tür caddelerin kıyıya ulaşım noktalarda kentlilerin ilgisi olarak odak noktaları düşünülmüştür.

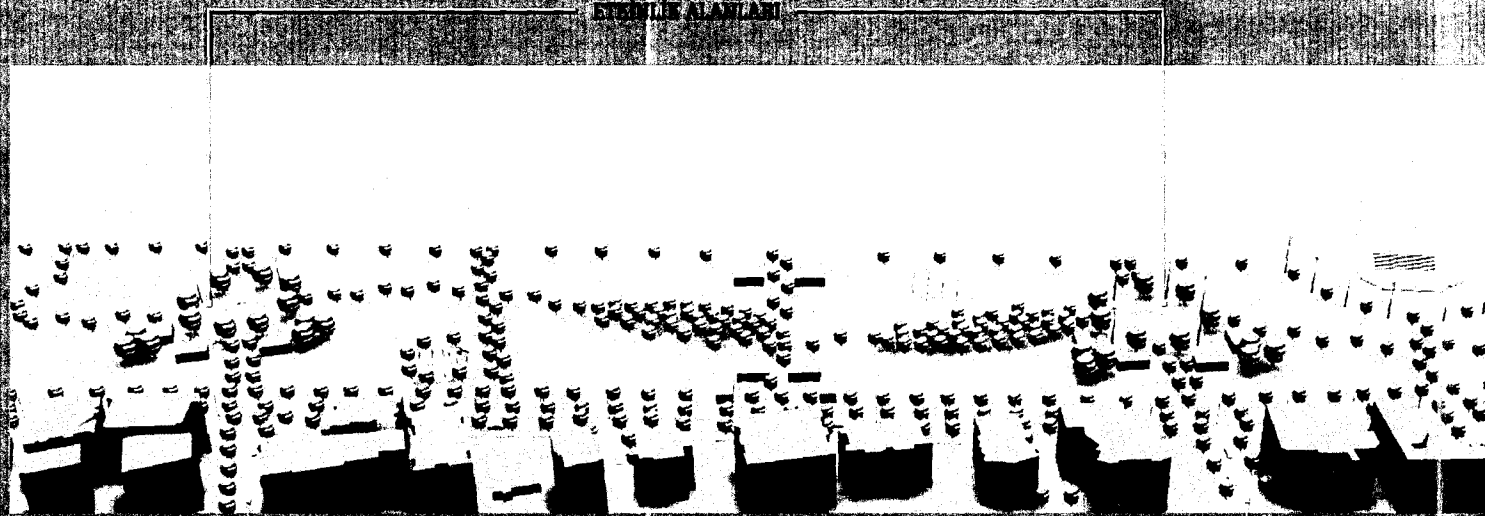
904 SOKAK, ORAL SOKAK VE HACI HAMDİOĞLU CADDESİ'NİN
AĞAÇLANDIRILMASI YÖNÜNDE BİR ÖNERİ

K

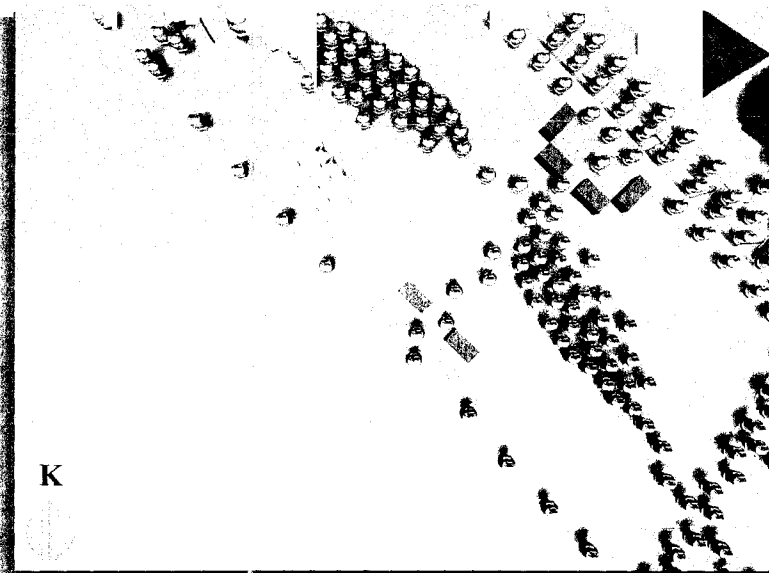
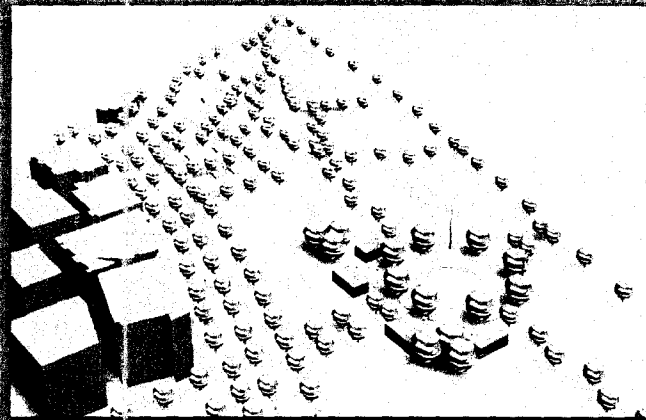
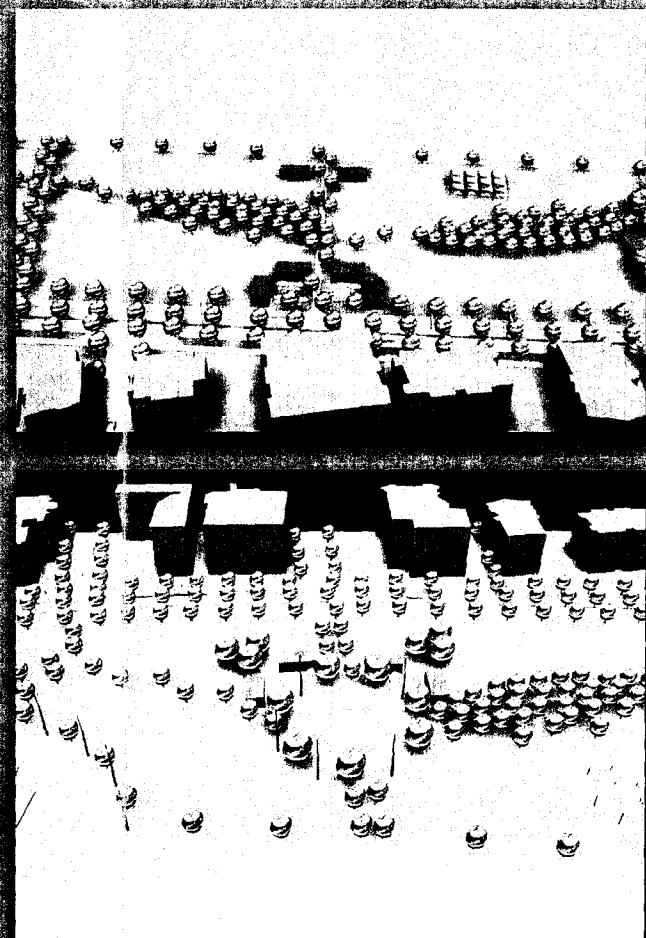
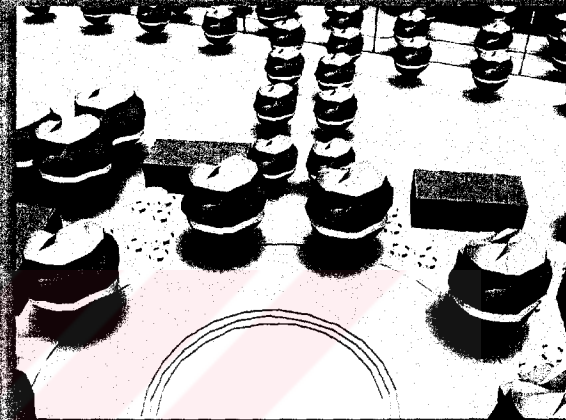
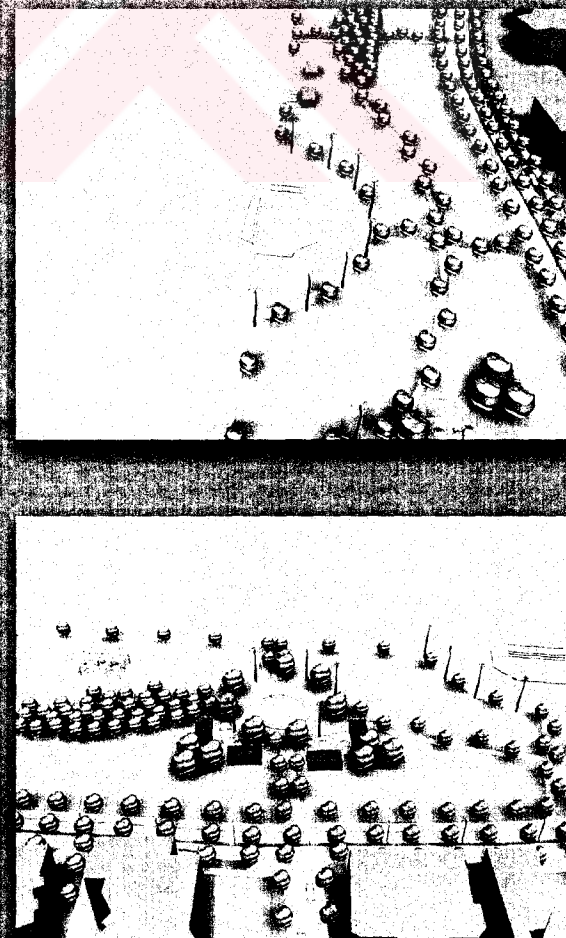
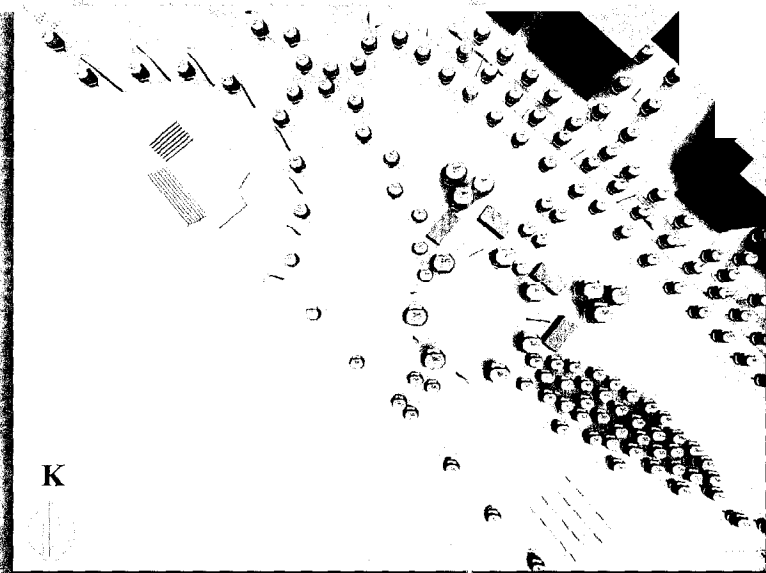
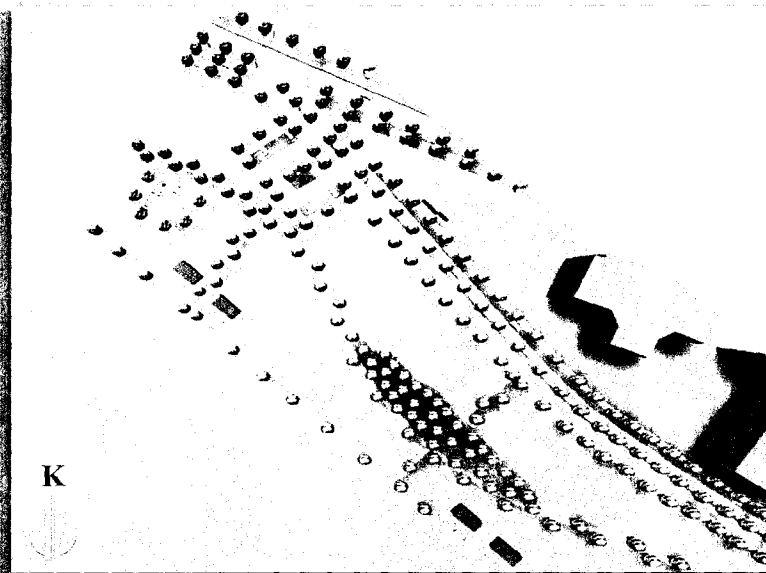
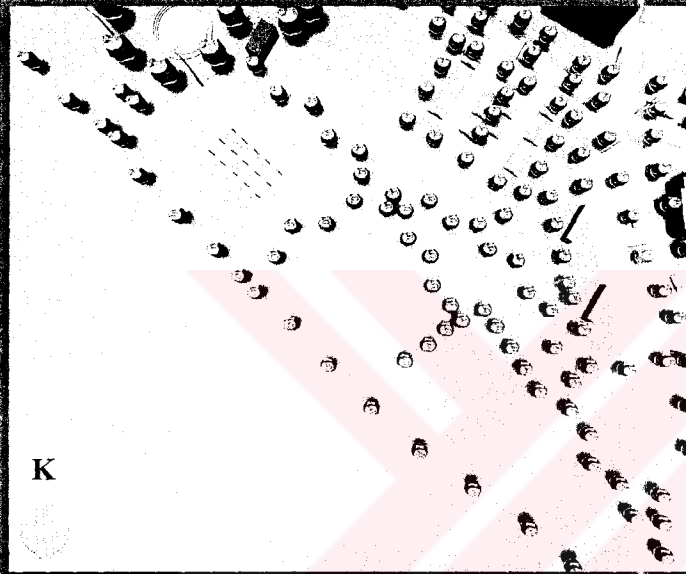
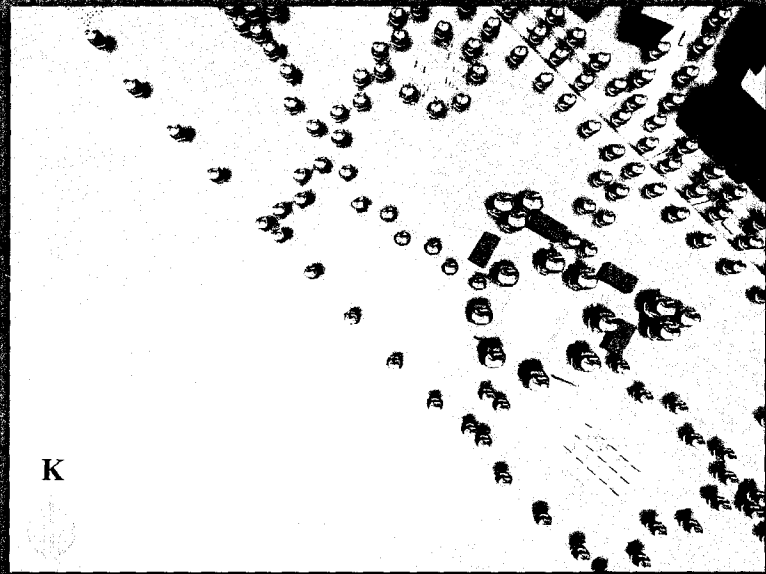


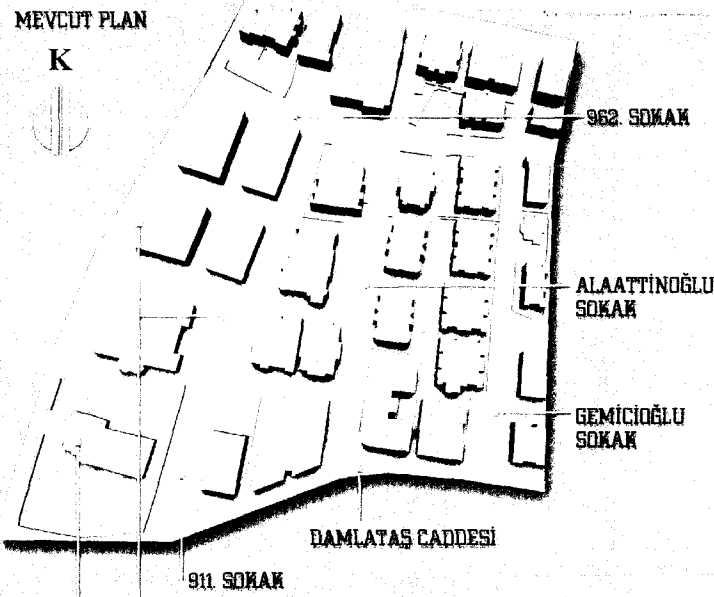
KİİYİ TASARIMINDA İZLENEN YOL, KİİYİ YAKIN KONUMLANAN KONAKLAMA TESİSLERİNİN ORTADAN KALDIRILMASI, MEZARLIĞIN BAŞKA BİR ALANA TAŞINMASI VE KİİYİ BOYUNCA YER ALAN SPOR ALANLARININ (FUTBOL SAHALARI GİBİ) BAŞKA BİR BÖLGEYE TAŞINMASI İLE GÜZEL YALI CADDESİ BAŞLANGICINDAN DAMLATAŞ MAĞARASI'NA KADAR UZANAN KİİYİ BANDININ BÜTÜN OLARAK TASARLANMASI ASIL AMAÇTIR. GÜZEL YALI CADDESİ BOYUNCA YAYA KALDIRIMLARI, BİSİKLET YOLU, TEK YÖNLÜ ARAÇ YOLU VE YOL KENARINDA ARAÇ PARKLARI YER ALMASI VE BUNLARIN DONATI KORUMA BANDLARIYLA (NİTKİLİNDİRME, KENT MOBİLYALARI) BİRBİRLERİ İLE İLİŞKİLERİNİN KONTROLLÜ OLARAK SAĞLANMASI GEREKMEKTEDİR. GÜZEL YALI CADDESİ BOYUNCA AĞAÇLANDIRMANIN YAPILMASI DİĞER ÖNEMLİ TASARIM TARTÖRÜDÜR. KİİYİ BANDINDA YER ALAN ÇOCUK BAĞÇELERİ, KAFELER, ODAK NOKTASI NİTELİĞİNDEKİ MEYDANLAR, OTURMA GRUPLARI, BASKETBOL SAHALARI, ALANYA KENTİ İÇİN ÖNEMLİ BİR SPOR ETKİNLİĞİ OLAN PLAJ VOLEYBOLU İÇİN GEREKLİ ALAN, ALANYA KALESİ'NİN BATI YAMACINDA DÜZENLENECEK IŞIK GÖSTERİLERİNİN İZLEMELİK İÇİN SEYİR ALANI, KUMSAL BOYUNCA YÜRÜYÜŞ ALANI VE KİİYİ BANDI İÇİN GEREKLİ OTOPARK ALANI TASARIMDA ELE ALINMIŞTIR.





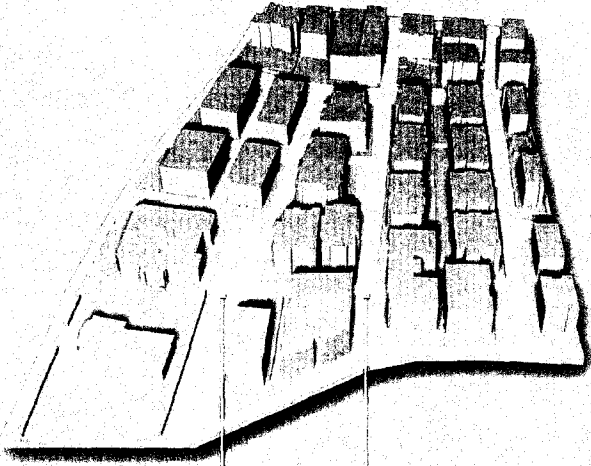
1972-1973

[illegible]



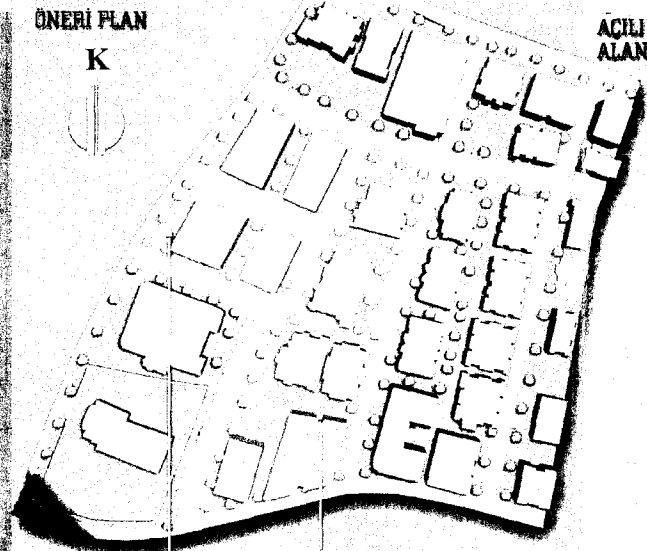
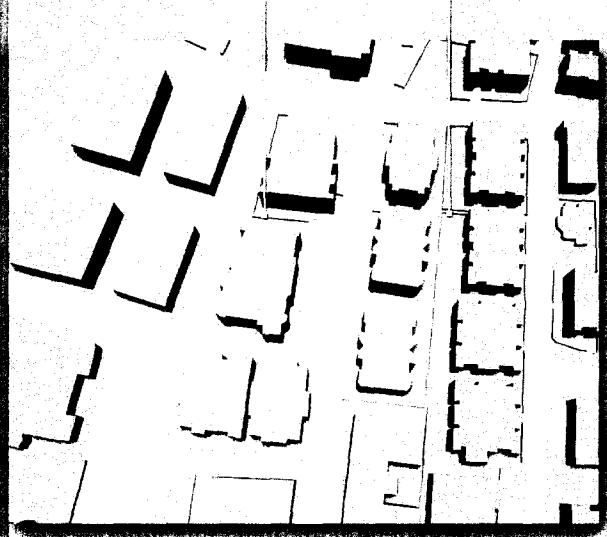
DÜZENSİZ YAPI ADALARI VE CADDE İLİSKİSİ

ALANYA MÜZESİ



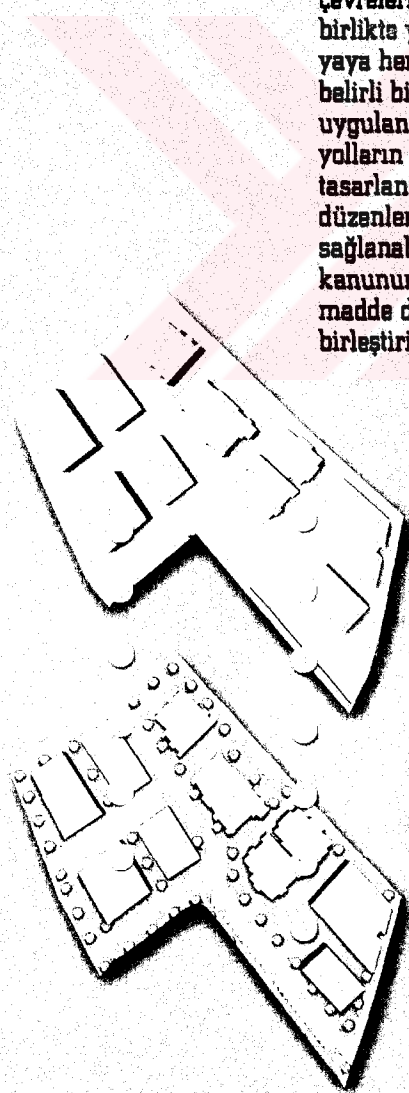
YAYA İLE ARAÇ AYIRIMINDA ÖNEMLİ BİR FAKTÖR OLAN YAYA KALDIRIMLARININ BULUNMAMASINDAN DOLAYI YAYA ARAÇ AYIRIMINDAN YOKSUN CADDE OLUŞUMU.

YAPI ADALARINDAKİ BAHÇE DUVARLARI



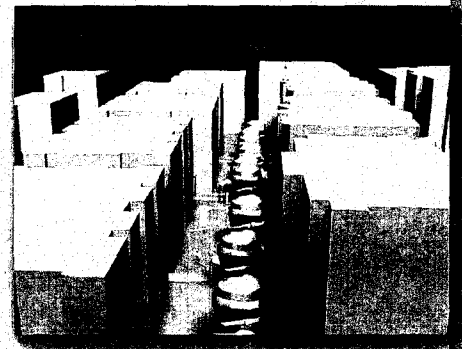
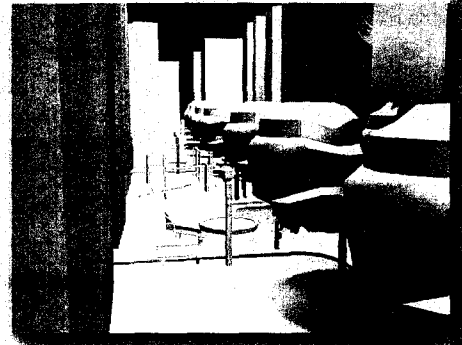
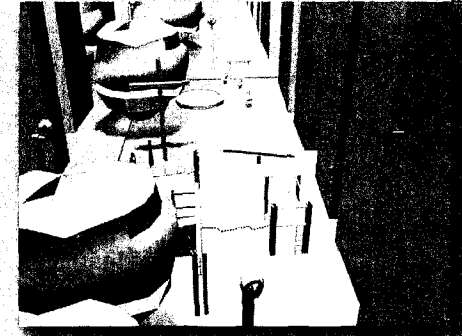
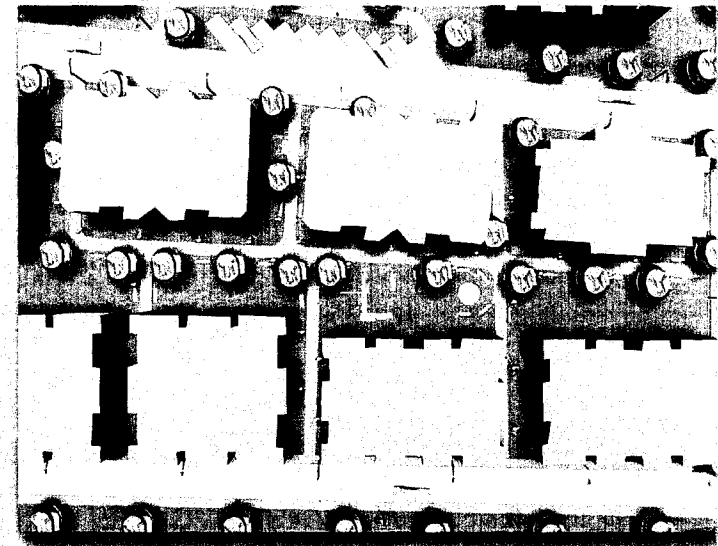
YAPI ADALARI ARALARINDAKİ YOLLARIN ORTADAN KALDIRILARAK BU ALANLARIN BÜTÜN OLARAK TASARLANMASI VE BÖYLELİKLE YAPI ADALARI ÇEVRESİNDEKİ YOLLARIN DÜZENLENMESİ

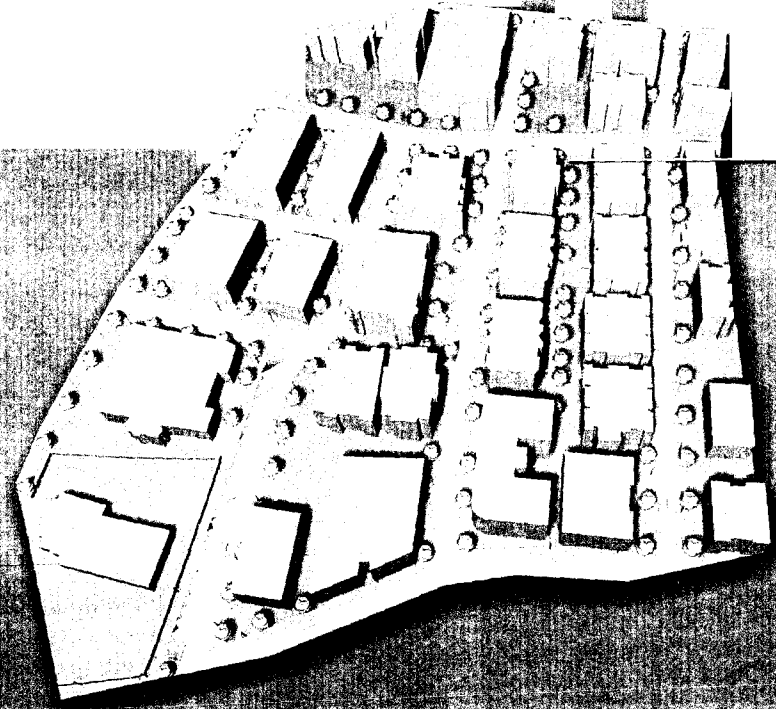
BU DÖRT BİNANIN KONUMLANDIĞI ADALARIN BÜTÜN OLARAK ELE ALINARAK BİNALAR ARASINDAKİ YOLLARDAN BİR TANESİNİN PEYZAR YAPILARAK YAYALASTIRILMASI, İĞER MEVCUT YOLUN BİNALAR İÇİN OTOPARK OLARAK TAHSİS EDİLMESİ.



ARKA BAHÇE DUVARLARININ KALDIRILARAK BU MEKANIN DİNLENME VE ÇOCUK PARKI OLARAK KAMUYAL KULLANIMA AÇILMASI

Alanya Müzesi çevresinde konumlanan, Atatürk Caddesi'ne bağlantıyı sağlayan caddelerin düzensizliği dikkat çekmektedir. Tüm bu yolların düzenlenmesi, bina çevrelerinde gerekli otopark alanlarının gerek peyzajı gerek kent mobilyaları ile birlikte yayalar için uygun kaldırım alanlarının bırakılmasıyla birlikte kentte hem yaya hem de taşıt akışı düzene girecektir. Bu düzenin sağlanması Alanya kentinde belirli bir pilot alan için örnek planlamanın yapılması ve bunun kenti bütününe uygulanmasıyla mümkün olacaktır. Alanya Müzesi çevresinde binaların etrafındaki yolların kimisinin trafiğe kapatılıp binalar için yukarıda belirtilen otopark alanı olarak tasarlanması, yol genişliklerinin uygun mesafelerde planlanması ve yaya kaldırımlarının düzenlenmesi ile birlikte kentin bu bölgesinde yayalara gerekli mekanlar sağlanabilecektir. Alanya kentinde yapı adalarındaki konut arka bahçeleri imar kanunun 18. maddesindeki yönetmeliğe göre düzenlenerek kullanıma açılabilir. Bu madde doğrultusunda her yapı adasındaki boşluk oranı ele alınarak arka bahçeler birleştirilerek ortak açık alan kullanımı oluşturulabilir.



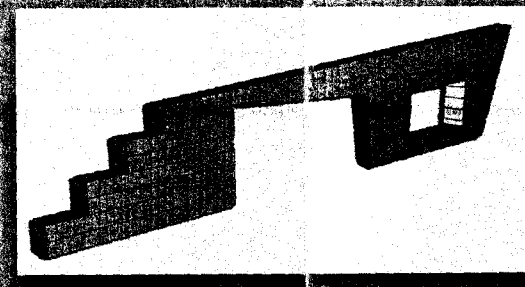
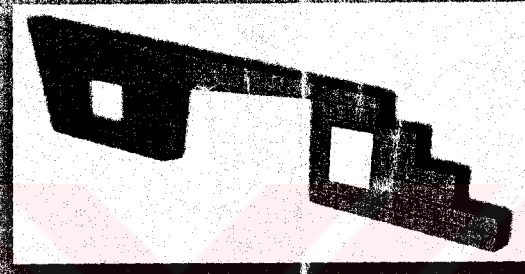
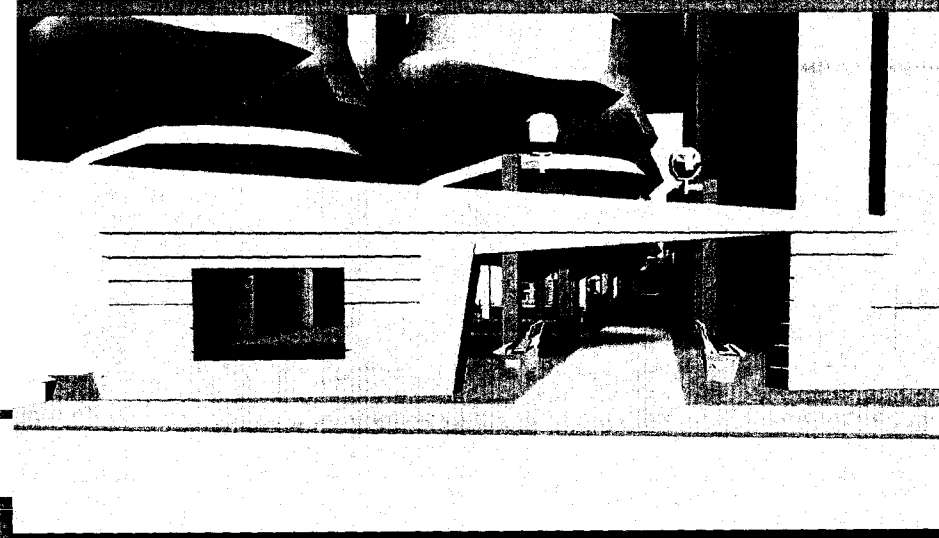
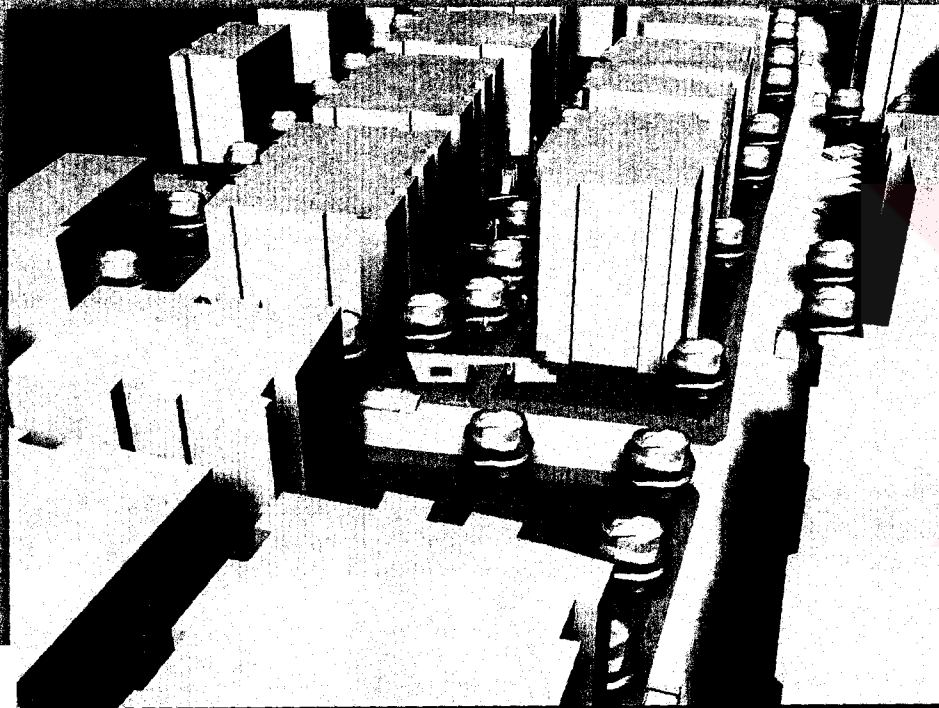
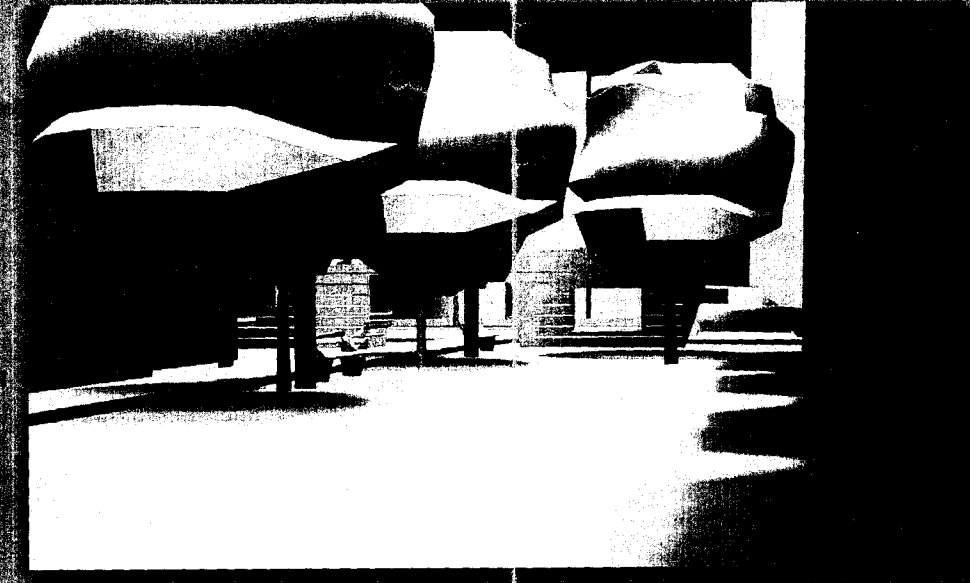
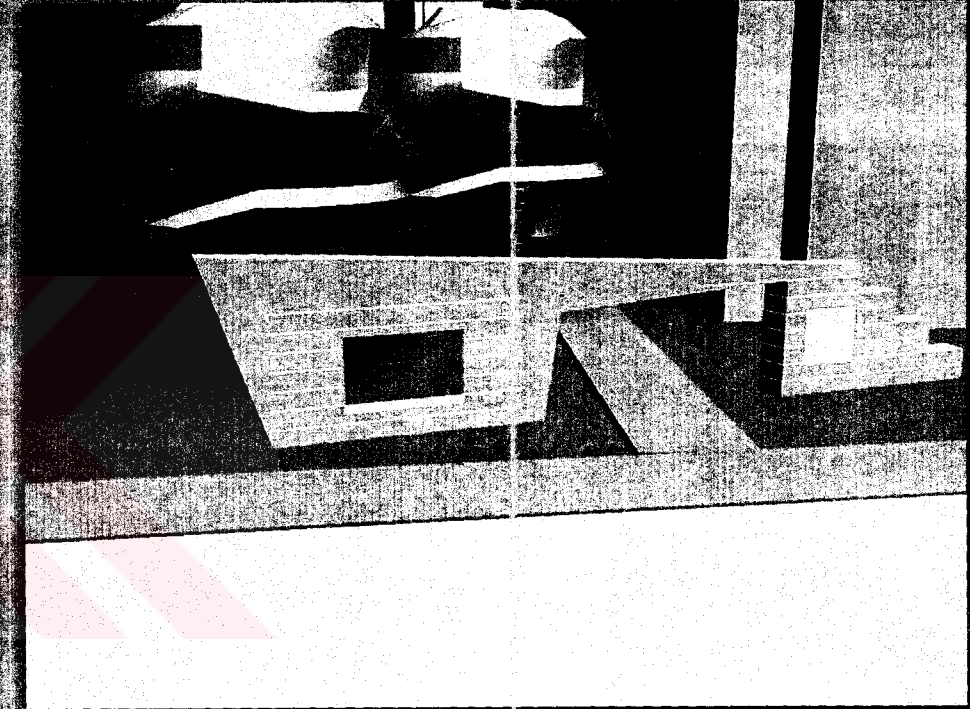
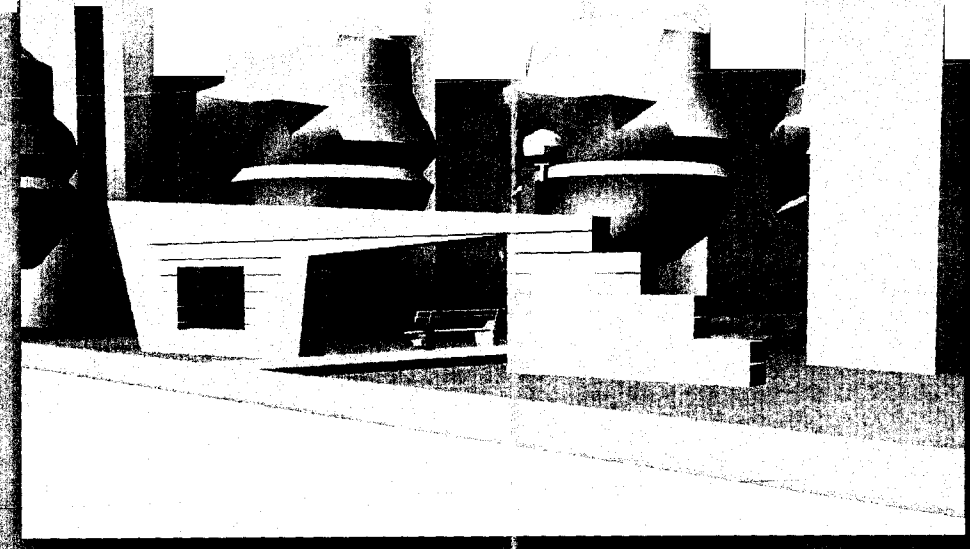


ED
AL

ARKA BAHÇE DUVARLI
İLAKAR TASARLANAN A

LİBİLİBİLİK KAMUSAL AÇIK
İŞ KAPISI TASARIMI

MAHALLE SINIRLARI İÇERİSİNDE TASARLANAN AÇIK ALANLARDA
BU MEKANLARIN SİMSESİ OLACAK ŞEKLDE GİRİŞ KAPISI, HEYKELER,
SUYUŞELERİ, VB. OBJELERİN KULLANIMINA DİNEM /ERİLMELİDİR.
GİRİŞ KAPISI NİTELİĞİNDE ANLAM TAŞIYAN BU TASARIMDA, AMAÇ
BİNALAR ARASI MEKANIN VURGULAYICI ÖNEMDE BİR OBJENİN VARLIĞINA
İHTİYAÇ DUYULMASIDIR.



MAHALLE SINIRLARI VE MAHALLE SINIRLARI
İÇİNDEKİ ÇUKAT SINIRLARI ARINDI VE /NİTELİ SAĞLAM
BİLİNTİDİR. MAHALLE RİN YERLEŞTİRİLMİŞ FARKI A



1 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



2 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



3 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



4 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



5 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



6 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



7 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



8 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



9 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



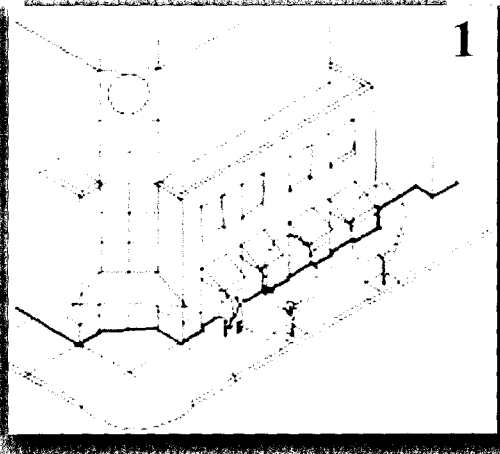
10 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



11 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



12 KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ, KENTSEL ALANLARIN KULLANIMININ GÖRÜLMEYİŞİ



1

YATAY YATAY DÜZLEŞİMİN PEYZAJI
KENTSEL ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



2

KİLİTLİ YATAY DÜZLEŞİMİN PEYZAJI
KENTSEL ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



3

YATAY YATAY DÜZLEŞİMİN PEYZAJI
KENTSEL ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



4

KİLİTLİ YATAY DÜZLEŞİMİN PEYZAJI
KENTSEL ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



5

KAMUSAL YERLEŞİM ALANLARINDA PEYZAJI
YARIMIS DEKORATİF DUVARLA BÜYÜK
ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



6

CADDELER KENTLERİN CANLI HİP PARÇASINDIR. ÇALIŞMA ALANINDA YAŞAMA
VE REKREASYON ALANLARINA GEÇİŞ OLANAK SAĞLAMAKTADIR



7

BÜYÜK ALANIN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR
KENTLERİN KULLANIMINI SAĞLAMAKTADIR



8

YAYA KULLANIMINA AÇIK AKTİF ZEMİN KAT
KULLANIMLARI CADDE EKİMİNİ SAĞLAMAKTADIR



9

KALDIRIM, DONATILAR (KORUMA), OTOPARK VE TAŞIT
YOLU BANDINDAN GÖRÜNÜM



10

CADDE AĞAÇLARI, GÜVENLİ YAYA YOLU
SAĞLANMASINDA TAŞIT YOLU YAYA YOLU
ARASINDA TAMPON BÖLGE GÖRÜNÜMÜDÜR



11

MAĞAZA VİTRİNLERİ VE GİRİŞLERİNİN CADDEYE
DİKKETİ YÖNLENDİRİLMESİ CADDELERİN CANLI
YERLERİ OLMASINI SAĞLAMAKTADIR

ÖZGEÇMİŞ:

Doğum Tarihi	19.01.1976	
Doğum Yeri:	Adana	
Lise	1991-1994	Özel Adana Fen Lisesi
Lisans	1994-1999	Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak. Mimarlık Bölümü

Çalıştığı kurum

1998-1999	İstanbul Teknik Üniversitesi Döner Sermaye
1999-2001	Selcen Mimarlık

