

KIYI KENTLERİNİN MİMARİ VE KENTSEL ÖZELLİKLERİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA: BARTIN-İNKUMU ÖRNEĞİ

Mimar ALPEREN İSTEK
Prof. Dr. Yasin DÖNMEZ

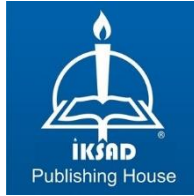
Editör
Prof. Dr. Suat ÇABUK

KIYI KENTLERİNİN MİMARİ VE KENTSEL ÖZELLİKLERİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA: BARTIN-İNKUMU ÖRNEĞİ¹

Mimar ALPEREN İSTEK
Prof. Dr. Yasin DÖNMEZ

Editör
Prof. Dr. Suat ÇABUK

<https://www.doi.org/10.5281/zenodo.17913285>



¹ Bu çalışmanın hazırlanmasında Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalında yürütölmüş olan “Kıyı Kentlerinin Mimari ve Kentsel Özelliklerine Yönelik Bir Araştırma: Bartın-İnkumu Örneğı” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasından yararlanılmıştır.

Copyright © 2025 by iksad publishing house
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed or
transmitted in any form or by
any means, including photocopying, recording or other electronic or mechanical
methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of
brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses
permitted by copyright law. Institution of Economic Development and Social
Researches Publications®

(The Licence Number of Publicator: 2014/31220)

TÜRKİYE TR: +90 342 606 06 75

USA: +1 631 685 0 853

E mail: iksadyayinevi@gmail.com

www.iksadyayinevi.com

It is responsibility of the author to abide by the publishing ethics rules.

Iksad Publications – 2025©

ISBN: 978-625-378-434-8

Cover Design: İbrahim KAYA

December / 2025

Ankara / Türkiye

Size: 16x24cm

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, Batı Karadeniz bölümünde yer alan ve ülkemizin önemli destinasyonlarından birisi olan Bartın iline bağlı İnkumu kentinin mimari ve kentsel özelliklerine yönelik bir araştırma yapılmıştır.

Kıyı kentleri, sahip oldukları doğal, kültürel ve sosyal kaynaklar nedeniyle turizm başta olmak üzere çeşitli kullanım türleri açısından cazibe merkezleridir. Ancak bu özellikleri, aynı zamanda çevresel baskılar, düzensiz yapılaşma ve mevsimsel kullanım gibi çeşitli sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda, İnkumu yerleşiminin güncel kentsel sorunları; yoğun yazlık kullanım, yetersiz altyapı, sınırlı kamusal alanlar ve kıyı ekosistemine zarar veren yapılaşma örüntüleri üzerinden analiz edilmiştir. Çalışmada, kamusal alanların canlandırılması, mevcut yapıların doğal çevreyle uyumlu şekilde dönüştürülmesi, yeşil altyapının geliştirilmesi ve dört mevsim yaşanabilir bir kentsel yaşamın desteklenmesi yönünde öneriler sunulmuştur. Bu öneriler, yalnızca İnkumu'na değil; benzer ölçekteki diğer kıyı kentlerine de örnek teşkil edebilecek niteliktedir.

Alperen İSTEK²
Prof. Dr. Yasin DÖNMEZ³

² Yüksek Mimar, istekalperen@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0005-8800-3138>

³ Karabük Üniversitesi, Safranbolu Başak Cengiz Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, yasindonmez@karabuk.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-2840-6312>

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	iii
BÖLÜM 1	5
GİRİŞ	5
1.1. ARAŞTIRMANIN KONUSU	6
1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ	7
BÖLÜM 2	9
KAVRAMSAL ÇERÇEVE	9
2.1. KENT	9
2.2. KENTLERİN ÖZELLİKLERİ	11
2.3. KENTLERİN MİMARİ ÖZELLİKLERİ	14
2.4. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTLER VE ÖZELLİKLERİ	16
2.5. KIYI KENTLERİ VE ÖZELLİKLERİ	19
2.6. KIYI KENTLERİNİN MİMARİ ÖZELLİKLERİ	21
2.8. KIYI KENTLERİNDE REKREASYON ALANLARI	27
2.9. KIYI KENTLERİNDE TURİZM	30
2.10. TÜRKİYEDEN KIYI KENTİ ÖRNEĞİ	33
2.10.1. İzmir	33
2.10.2. Antalya	34
2.10.3. Trabzon	35
2.11. DÜNYADAN KIYI KENTİ ÖRNEĞİ	36
2.11.1. Barselona (İspanya)	36
2.11.2. Vancouver (Kanada)	37
2.11.3. Singapur	38

BÖLÜM 3	40
MATERYAL VE YÖNTEM.....	40
3.1.MATERYAL	40
BÖLÜM 4	45
ARAŞTIRMA BULGULARI.....	45
4.1. İMAR DURUMU	45
4.2. MEKANSAL ANALİZLER	47
4.2.1. DOLULUK BOŞLUK ANALİZİ	47
4.2.2. YAPI KULLANIM TÜRÜ ANALİZİ	48
4.2.3. TİCARET MEKANLARI	49
4.2.4. SOSYAL MEKANLAR.....	50
4.2.5. SPOR ALANLARI	51
4.2.6 OTOPARK ALANLARI	53
4.2.7 YÜKSEKLİK ANALİZİ.....	53
BÖLÜM 5	56
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	56
5.1. SONUÇ.....	56
5.2. ÖNERİLER	57
KAYNAKÇA.....	62

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kıyı kentleri okyanus, deniz, göl gibi su öğelerine sınırları olan kentlerdir. Bu tür kentler genellikle su ögesinin etkisiyle şekillenen özel kimlikli kentlerdir. Kıyı kentlerinin özelliklerine baktığımızda deniz manzaralı konutlar, geniş camlı beyaz yapılar, limana yakın yapılar, deniz sporları tesisleri, sahil rekreasyon alanları ve plajlar, balık pazarları ve deniz ürünleri restoranları, deniz ve denizcilik kültürü müzeleri, denizcilik gösterileri, deniz festivalleri gibi özellikleri olan su ögesinin yaşam tarzına etkisini yansıtmış olan kentlerdir. Bu kentler genellikle turizm potansiyeli yüksek kentlerdir.

Çalışma 5 ana bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümde; giriş bölümü olarak adlandırılmıştır ve araştırmanın konusu, araştırmanın amacı ve önemi ele alınmıştır.

İkinci bölümde; kavramsal çerçeve bölümü yer almaktadır. Literatür taraması yapılmış ve kent kavramı, kentlerin özellikleri, kentlerin mimari özellikleri, sürdürülebilir kentler ve özellikleri, kıyı kentleri ve özellikleri, kıyı kentlerinin mimari özellikleri son olarak da dünyadan ve Türkiye’den 3 er kıyı kenti incelenerek ikinci bölüm sonlandırılmıştır.

Üçüncü bölümde; materyal ve yöntem konusu ele alınmıştır. Çalışma alanı bu bölümde anlatılmıştır. Çalışma alanı ile ilgili analizlerde bu bölüm üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümde; araştırma bulguları bu bölümde anlatılmıştır. Çalışma alanı ile ilgili imar durumu, sosyal mekanların durumları, ticaret mekanları ve aksları, otopark alanları, spor alanları, rekreasyon alanları, yeşil alanlar gibi bulgular anlatılmıştır.

Beşinci bölümde; sonuç ve öneriler kısmı hazırlanmış ve çalışma bu kısımla birlikte sonlandırılmıştır.

1.1. ARAŞTIRMANIN KONUSU

Kıyisal eko-turizmde sürdürülebilir mimarinin önemi her geçen gün artmaktadır. Kıyı alanları genellikle hassas ekosistemlere ve geniş biyolojik çeşitliliğe ev sahipliği yapmaktadır. Sürdürülebilir mimari, doğal kaynakları korumayı ve tahrip edici etkileri en aza indirmeyi hedeflemektedir. Sürdürülebilir mimari, muhtemel iklim değişikliğiyle mücadele çerçevesinde önemli bir rol oynamaktadır. Kıyı bölgeleri, iklim değişikliğinin etkilerine bilhassa açık olmakla birlikte, deniz seviyesinin yükselmesi, erozyon, kasırgalar gibi doğal risklere maruz kalabilmektedir. Enerji-verimli yapıların tasarlanması, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı enerji tüketimini azaltmakta, böylece yapıların mevcut ve muhtemel iklim koşullarına uyumlu olması sağlanmaktadır. Küresel ısınma, çevre kirliliği, kıyılarının korunması, turizm beldelerinin sürdürülebilir olması son on yıllarda ön plana çıkmıştır. Kıyisal alanların korunmasında çeşitli yönetmelikler ve düzenlemeler bulunmaktadır. Burada amaç, doğal ve kültürel alanların korunması, sürdürülebilir hale getirilmesi, gelecek nesillere daha yaşanabilir bir çevre bırakılmasını kapsamaktadır. Özellikle son yıllarda, bu bağlamda kıyisal eko-turizm ve sürdürülebilir mimari

uygulama örneklerinin arttığı görülmektedir. Sürdürülebilir mimari yaklaşımı doğal kaynakların korunmasına, iklim değişikliğine, verimli enerji kullanımına, sosyal, kültürel ve ekonomik etkilere doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu çalışmada, Batı Karadeniz bölgesinde yer alan Bartın İline bağlı İnkumu turizm beldesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Çalışma alanında sürdürülebilir mimarinin uygulama örnekleri planlanacak ve bu doğrultuda tasarımlar yapılarak yeni öneriler geliştirilecektir. Çalışma alanında mevcut ve halihazır durum tespiti yapılarak sürdürülebilir mimariye ve ekolojik çevreye uygun olmayan alanlar üzerinde öneriler geliştirilecektir. Çalışma alanı ve bölgede benzer çalışmaların yapılmamış olması, çalışma alanının turizm hareketliliğine katkı sağlayacak olması, yörenin dört mevsim aktif ve fonksiyonel olması doğrultusunda öneri geliştirilecek olması yönleriyle doğal kaynakların korunmasına, sosyo-kültürel yapının iyileştirilmesine, bilhassa kıyının taşıma kapasitesinin arttırılmasına ve daha çevreci alanlar oluşturulmasına katkı sağlaması öngörülmektedir.

1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Kıyı kentleri sahip oldukları doğal özellikleriyle her zaman tercih edilen yerler olmuştur. Denizi, doğası ve tatil amaçlı yerlere sahip olan bu yerlerin planlanması oldukça önemlidir. Mevsimlik dönemlere bağlı olarak tercih edilen bu yerlerin, kentsel çözümlmeleri günümüzde önemli konuları arasında yer almaktadır. Bu bağlamda çalışmamızda Batı Karadeniz Bölgesinde bulunan Bartın iline bağlı İnkumu turizm beldesinin yoğun kullanımı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan belli başlı sorunlarına mimari ve kentsel ölçekte çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır. Yaz dönemine bağlı olarak ortaya çıkan sorunların

başında, otopark alanlarının yetersizliği, gününbirlik olarak gelinen tatilcilerin yer bulma sorunları ile kıyısal düzenlemelerin ihtiyacı karşılama konusunda yetersiz kalışları örnek olarak verilebilir. Çalışma alanı içerisinde yer alan yapılar sürdürülebilir kentsel mimari ve tasarım açısından değerlendirilerek sorunların belirlenmesi, rekreasyon alanlarının düzenlenmesi, atıl ve eskimiş kamusal alanların halkın kullanımına kazandırılması hedeflenmektedir. Çalışma kapsamında ayrıca bazı sokak ve caddelerin yeniden planlama ve tasarımlarının uygulamaya kazandırılması amaçlanmaktadır. Çalışmada hedeflenen sonuçlar neticesinde genel olarak doğal çevrenin ve biyolojik çeşitliliğin korunması, turizm hareketliliğine katkı sağlaması, bölgenin dört mevsim yaşanabilir hale getirilmesi, kıyının taşıma kapasitesinin artırılması, rekreasyon alanlarının ortaya çıkarılması ve geliştirilmesi konularında önemli iyileşmeler sağlanacağı öngörülmektedir.

BÖLÜM 2

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. KENT

Kent, yüzyıllar boyunca sadece fiziksel bir yerleşim alanı olmaktan çok, sosyal, ekonomik, kültürel ve politik ilişkilerin olduğu, insan faaliyetlerinin biçimlendiği çok katmanlı bir mekânsal yapı olarak tanımlanmıştır. 21. yüzyıldan itibaren ise kent, doğrusal olmayan, karmaşık sistemler olarak tanımlanmıştır (Çufalı ve Dönmez, 2022; Yılmaz vd., 2022; Yılmaz vd., 2023). Kent, tarihsel süreç boyunca sürekli bir dönüşüm ve yeniden yapılanma dinamiği sergilemiş; insan ise zaman içinde bulunduğu fiziksel çevreyi düzenleme ve kontrol altına alma eğilimi geliştirmiştir (Uslu ve Bölükbaşı, 2019). Böylece kentsel mekan, hem toplumsal üretimin bir sonucu hem de bu üretimi belirleyen bir öge olarak işlev görür. Tarih boyunca her dönemde farklı şekillerde tanımlanan kentin yapısı, mimarisi ve toplumsal organizasyonu bu bağlamda sürekli bir değişim ve dönüşüm içindedir (Pile, 1999:3-52; Köse ve Dönmez, 2021).

Pile'e (1999) göre kent, sadece binalar, sokaklar ve meydanlardan ibaret değildir; aynı zamanda bireylerin mekânla ve birbirleriyle kurdukları ilişkilerle tanımlanır. Bu bağlamda kentsel mekân, gündelik yaşam pratiklerinin, iktidar ilişkilerinin ve kimlik kurgularının bir arada var olduğu dinamik bir sahnedir. Kentsel kimlik katmanının en önemli bileşenleri arasında kentsel değerler, konum, iklim ve doğal bitki örtüsü de yer almaktadır (Kalay ve ark. 2022). Kentler kimliklerini var ederken kendisini inşa eden bireyler ile de sıkı bir etkileşim

içerisindedir (Bekci ve ark. 2022). Kentteki deneyim, bireyin bu çok katmanlı yapıyla kurduğu ilişkiler doğrultusunda biçimlenir.

Kent, ekonomik anlamda üretim, tüketim ve değişim faaliyetlerinin merkezi; sosyal anlamda ise kimlik, aidiyet ve sınıfsal farklılaşmaların mekâna yansıdığı bir ortamdır (Harvey, 2012). Politik anlamda ise kent, iktidarın temsil edildiği ve sorgulandığı bir kamusal alandır (Lefebvre, 1991). Bu bağlamda kent, aynı zamanda bir temsil ve mücadele alanıdır.

Castells (2002), kentleri “toplumsal hareketlerin sahnesi” olarak değerlendirirken, mekânın yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda toplumsal ilişkilerle örülü bir yapı olduğunu savunur. Bu anlayışa göre kentsel mekan, hem bireylerin hem de toplulukların kimliklerini ifade ettikleri, kendilerini görünür kıldıkları bir platformdur.

Kent kavramı, kültürel anlamda da zengin bir yapıya sahiptir. Farklı toplulukların bir araya geldiği bu alanlar, çeşitliliği ve etkileşimi teşvik eder. Bu nedenle kent, kültürel çoğulluğun yaşandığı ve mekâna yansıdığı bir sahnedir (Zukin, 1995).

Son olarak, kıyı kentleri gibi coğrafi konum açısından özel kent türleri, bu genel kentsel özellikleri kendine özgü biçimlerde taşır. Kıyı kentleri, liman işlevleri, turizm etkileri ve denizle kurulan ilişki gibi özel dinamiklerle şekillenir. Bu nedenle kent kavramı ele alınırken, mekânın bağlamsal özelliklerini göz ardı etmeden çok yönlü bir değerlendirme yapılması gereklidir.

Kentler sadece fiziksel yapılar değil; aynı zamanda sosyal etkileşimlerin, kültürel üretimin ve ekonomik faaliyetlerin merkezi olan çok boyutlu sistemlerdir. Giddens (1984), kentleri modern toplumun örgütlü mekânları olarak tanımlarken; kentlerin yalnızca yapı yoğunluğu ile değil, aynı zamanda bu yapılarda sürdürülen yaşam biçimleriyle anlam kazandığını belirtir.

Kent, aynı zamanda bir kimlik alanıdır. Bireylerin aidiyet duygusunu pekiştirdiği, mekâna anlam yüklediği bir sahne olarak da değerlendirilir (Zukin, 1995). Bu açıdan kentler, sadece yaşanılan değil; deneyimlenen, temsil edilen ve yeniden üretilen mekânlardır.

2.2. KENTLERİN ÖZELLİKLERİ

Kentler, toplumsal yaşamın mekânsal yoğunlaşma alanları olarak hem fiziksel hem de sosyal organizasyonun belirli kalıplar doğrultusunda yapılandığı karmaşık sistemlerdir. Bu sistemler, çeşitli ölçeklerdeki işlevsel bütünlükleriyle birlikte, farklı insan topluluklarının bir arada yaşamasını sağlayan yapılar sunar (Pacione, 2005:17).

Bir kentin temel özelliklerinden biri iş bölümüne dayalı sosyal yapıdır. Sanayi öncesi toplumlara kıyasla kentlerde üretim ilişkileri daha karmaşık hâle gelmiş, mesleklerin çeşitlenmesiyle birlikte bireylerin toplumsal rollerinde belirgin bir farklılaşma gözlenmiştir. Bu durum, kent yaşamının sosyal heterojenliğini artırmış ve mekânın toplumsal ayrışmaya paralel olarak biçimlenmesine neden olmuştur (Knox & McCarthy, 2012:56-58).

Kentlerin bir diğer ayırt edici özelliği iletişim ve ulaşım ağlarının gelişmişliğidir. Kent mekânı, yalnızca fiziksel yakınlık temelinde değil, aynı zamanda ulaşılabilirlik üzerinden örgütlenir. Modern kentlerde ulaşım altyapısı, toplumsal hareketliliğin ve ekonomik işlevlerin sürdürülebilirliğini sağlayan temel faktörlerden biridir (Hall&Pain, 2006:44).

Kültürel çeşitlilik ve çok kimliklilik, kentlerin sosyo-kültürel açıdan zengin yapısını oluşturur. Göç, ticaret, turizm ve eğitim gibi nedenlerle farklı kökenlere sahip bireyler kentlerde bir araya gelir. Bu durum hem kültürel bir sentez üretir hem de zaman zaman gerilimlere yol açabilecek etkileşim dinamiklerini ortaya çıkarır (Sandercock, 2003:89).

Çevresel dönüşüm ve yapılaşma baskısı, kentlerin doğal çevre ile kurduğu ilişkinin bir göstergesidir. Artan nüfus ve ekonomik büyüme, kent alanlarında yapılaşmayı tetiklerken; bu süreç çoğu zaman ekolojik değerlerin kaybıyla sonuçlanmaktadır (Türkmen ve Dönmez, 2015). Kentlerde ortaya çıkan yoğun konut ihtiyacı çoğu zaman planlama ve çevresel sürdürülebilir ilkeleri gözetilmeksizin karşılanmak durumunda kalmış; bu durum niteliksiz konut üretimi ve gecekondü alanlarının yaygınlaşmasına yol açmıştır. Bu sürecin bir sonucu olarak özellikle büyük kentler, doğal afetlere karşı dirençsiz, yapı kalitesi düşük, konfor düzeyi yetersiz ve sağlıksız yapı stoklarıyla karakterize edilir hale gelmiştir (Dönmez vd., 2015). Bu nedenle sürdürülebilir kentleşme, günümüz kentsel planlama tartışmalarının merkezinde yer almaktadır (Beatley, 2000:12; Dönmez ve Türkmen, 2015; Erşahin ve Türkmen, 2024). Günümüzde önemle üzerinde durulmakta olan sürdürülebilir

kentsel gelişime yönelik en önemli çabalardan biri, ekolojik ayak izini en aza indirmek için tasarlanmış ekolojik olarak sağlıklı bir şehir olan eko-şehir tasarımlarıdır (Bekci ve ark. 2012).

Ayrıca kentler, bilgi üretimi ve yayılımının merkezleri olarak da tanımlanır. Üniversiteler, araştırma kurumları, kütüphaneler ve kültürel merkezler, bilgi temelli toplumsal yapının desteklenmesine katkı sağlar. Bu yönüyle kent, yalnızca yaşam alanı değil, aynı zamanda düşünsel üretimin yoğunlaştığı bir merkezdir (Florida, 2002:34-35).

Kentlerin tüm bu özellikleri, onları kırsal alanlardan ayıran başlıca kriterleri oluşturur. Yoğunluk, çeşitlilik, işlevsellik, kültürel zenginlik ve yönetsel karmaşıklık, kent yaşamını farklılaştıran temel niteliklerdir.

Kentlerin belirleyici özelliklerinden biri çok işlevlilik ve karma kullanıma dayalı mekânsal yapıdır. Bu yapı, aynı anda hem barınma, hem üretim, hem tüketim hem de sosyalleşme alanlarını barındırır. Ayrıca kentlerde mekânsal ayrışma, sosyo-ekonomik sınıflar, etnik gruplar ve kültürel farklılıklar temelinde şekillenir (Pacione, 2005).

Dijitalleşme çağında kentlerin yeni bir özelliği de akıllı altyapı sistemleri olmuştur. Kent bilgi sistemleri, ulaşım sensörleri, iklim verisiyle entegre enerji sistemleri, kentleri sadece mekanik değil, veri-temelli yaşayan organizmalar haline getirmiştir (Batty et al., 2012).

2.3. KENTLERİN MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Kentlerin mimari özellikleri, yalnızca fiziksel yapılar ve yapı tipolojileri üzerinden değil; aynı zamanda tarihsel gelişim süreçleri, kültürel birikim, iklimsel koşullar, toplumsal ihtiyaçlar ve ekonomik dinamikler üzerinden şekillenir. Mimari, kentsel mekânın biçimlenmesinde en belirleyici etkenlerden biri olarak, kentin kimliğini, estetik görünümünü ve sosyal yaşam biçimlerini doğrudan etkiler (Rossi, 1982:38). Tarihsel dönemlerin birikimiyle oluşan bir sentezin ürünü olarak ortaya çıkmakta olan kentler; doğal gelişim dinamikleri doğrultusunda ya da planlama ve tasarım hedefleri çerçevesinde biçimlenmektedir (Uslu ve Bölükbaşı, 2019).

Kentlerdeki mimari yapılaşma genellikle tarihsel katmanlaşma özelliği gösterir. Bu durum, aynı kent içinde farklı dönemlere ait mimari üslupların bir arada bulunmasını mümkün kılar. Özellikle Avrupa kentlerinde bu durum, Roma, Gotik, Rönesans, Barok ve modern dönem mimarilerinin yan yana yer almasıyla gözlemlenebilir (Kostof, 1991:98). Bu çeşitlilik, yalnızca estetik bir zenginlik değil, aynı zamanda kentin sosyal tarihine dair okunabilirlik de sağlar.

Mimari yapıların biçimlenmesinde iklimsel ve coğrafi faktörler de önemli rol oynar. Örneğin sıcak ve kurak bölgelerde kalın duvarlı ve az pencereci yapılar yaygınken; kuzey bölgelerde daha yalıtımlı, dik çatılı ve geniş açıklıklı yapılar öne çıkar. Bu bağlamda, kentin fiziksel çevresi ile mimari üretim arasında doğrudan bir ilişki kurulur (Oliver, 2006:21).

Kent planlaması ve mimari tasarım, toplumsal yaşamın düzenlenmesinde araçsallaştırılır. Özellikle modernist planlama anlayışı, 20. yüzyılın ortalarına kadar fonksiyonların ayrıştığı, geometrik, gridal planlara dayalı yapılar önermiştir. Ancak 1970’lerden itibaren mimarlık ve kent kuramlarında daha çok yerel bağlamı ve insan ölçeğini önceleyen bir yaklaşım gelişmiştir (Jacobs, 1961:112). Bu değişim, mimarinin sadece estetik değil, aynı zamanda sosyal işlevleri olduğunu da ortaya koymuştur.

Kentlerdeki anıt yapılar, mimarinin simgesel gücünü temsil eder. Bu yapılar, genellikle yönetim, inanç ya da kolektif bellekle ilişkili olup, kentsel imgelemde önemli yer tutar. Mimari bu yönüyle yalnızca bir inşa faaliyeti değil, aynı zamanda bir anlam üretim sürecidir (Vale, 1992:15).

Ancak bu anlam üretim süreci, günümüzde uygulanan kentsel dönüşüm pratikleri karşısında giderek kırılgan hale gelmektedir. Kentsel dönüşümün temel amacı, fiziksel olarak yıpranmış alanların iyileştirilmesi yoluyla yaşam kalitesinin artırılması, sosyal bütünlüğün korunması ve kültürel mirasın sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. Ancak uygulamada bu hedefler çoğu zaman ikinci planda kalmaktadır (Öztürk vd., 2020). Öte yandan, günümüzdeki kentsel dönüşüm süreçleri, mimari yapının sürekliliği ve korunması açısından büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Yık-yap politikaları ve rant odaklı gelişme modelleri, özgün mimari dokuya zarar vermekte; yerel kimliğin silinmesine yol açmaktadır. Bu nedenle, çağdaş kentsel tasarım ve mimarlık yaklaşımlarında sürdürülebilirlik, kültürel mirasın korunması ve katılımcı tasarım ilkeleri ön plana çıkmaktadır (UNESCO, 2011:7).

Kent mimarisi sadece fiziksel estetik değil, aynı zamanda tarihsel süreklilik, toplumsal bellek ve iklimle uyum gibi faktörleri de içerir. Örneğin Kevin Lynch'in "şehir imgesi" kavramı, bireylerin kentle kurduğu bağın mimari simgeler ve hafıza mekânları üzerinden geliştiğini vurgular (Lynch, 1960).

Ayrıca çağdaş kentsel mimari, yalnızca "tasarım" değil, aynı zamanda iklim değişikliği ile mücadele, enerji verimliliği ve sosyal bütünleşme gibi hedefleri de barındırmak zorundadır. Bu bağlamda biyoklimatik tasarım ilkeleri mimaride önem kazanmıştır (Olgyay, 1963).

2.4. SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTLER VE ÖZELLİKLERİ

Sürdürülebilir kent kavramı, çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan dengeli bir gelişim hedefi doğrultusunda, doğal kaynakların etkin kullanımı, yaşam kalitesinin artırılması ve gelecek kuşakların ihtiyaçlarını gözeten kentsel politikaların bütünüdür. Sürdürülebilirlik kavramı ilk kez 1987 yılında yayımlanan Brundtland Raporu ile uluslararası gündeme taşınmış ve kentler bu bağlamda, sürdürülebilir kalkınmanın hem uygulama alanı hem de sınav sahası olarak değerlendirilmiştir (WCED, 1987:43). Sürdürülebilirlik kavramı; yaşam, sağlık, eğitim, tasarım ve mimarlık gibi birçok disiplin kapsamında ele alınmakta olup, kent ölçeğinde ise sosyal, kültürel, çevresel ve mekânsal bileşenlerin bütüncül biçimde değerlendirilmesini gerektirmektedir. Kentlerin sürdürülebilirliği, yerel toplulukların kültürel değerleri, yaşam pratikleri ve toplumsal gereksinimleri doğrultusunda; kentin bulunduğu coğrafyanın iklimsel özellikleri, doğal

kaynakları ve çevresel koşullarıyla uyum içinde varlığını sürdürebilme ve geleceğe aktarılabilme kapasitesiyle ilişkilendirilmektedir (Uslu ve Bölükbaşı, 2024).

Sürdürülebilir kentlerin temel özelliklerinden ilki çevresel duyarlılıktır. Bu, doğal kaynakların korunması, karbon salınımının azaltılması, yeşil alanların artırılması ve ekosistemle uyumlu yapılaşma gibi ilkeleri içerir. Enerji verimliliği, yenilenebilir enerji kullanımı ve çevre dostu ulaşım sistemleri sürdürülebilir kentin temel bileşenlerindendir (Newman&Kenworthy, 1999:33).

İkinci önemli özellik, sosyal bütünleşme ve adalettir. Sürdürülebilir kentlerde bireyler arasında mekânsal ve ekonomik eşitsizliklerin azaltılması, herkes için erişilebilir hizmetlerin sağlanması ve karar alma süreçlerine halkın katılımının teşvik edilmesi esastır. Sosyal sürdürülebilirlik, kentin yalnızca çevresel değil, aynı zamanda yaşanabilir ve adil bir yer olmasını sağlar (Dempsey et al., 2011:289).

Üçüncü olarak, ekonomik sürdürülebilirlik, kentin yerel kaynakları etkin biçimde kullanarak istihdam yaratması, yerel üretimi desteklemesi ve uzun vadeli ekonomik büyümeyi ekosistemle uyumlu şekilde gerçekleştirmesidir. Bu yaklaşım, kısa vadeli kalkınma hedefleri yerine uzun vadeli dirençli yapılar inşa etmeyi amaçlar (Tanguay et al., 2010:213).

Sürdürülebilir kentler ayrıca entegre planlama anlayışı ile şekillenir. Bu, ulaşım, altyapı, konut ve çevre politikalarının birbirine entegre biçimde ele alınmasını gerektirir. Kapsayıcı ve disiplinler arası

planlama yaklaşımları, kentsel sistemlerin birbirini desteklemesini sağlayarak sürdürülebilirliği güçlendirir (Jenks&Dempsey, 2005:15).

Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar başlıklı 11. Kalkınma Hedefi, sürdürülebilir kentleşmenin uluslararası politikalar düzeyinde de öncelikli hâle geldiğini göstermektedir. Bu kapsamda kentlerin güvenli, kapsayıcı, dayanıklı ve sürdürülebilir hâle getirilmesi, 21. yüzyılın en büyük kentsel hedeflerinden biri olarak belirlenmiştir (UN-Habitat, 2020:9).

Sürdürülebilir kentler, yalnızca çevresel değil; toplumsal ve yönetsel boyutlarıyla da çok katmanlı bir dönüşüm sürecini ifade eder. Bu süreç, kentlerin iklim değişikliği, nüfus artışı ve kaynak kıtlığı gibi çağdaş sorunlara uyum sağlamasını ve çözüm üretmesini amaçlamaktadır.

Sürdürülebilir kent kavramı, sadece çevresel koruma değil, aynı zamanda ekonomik sürdürülebilirlik, sosyal adalet ve kültürel süreklilik boyutlarını da içerir. Birleşmiş Milletler-Habitat programı, sürdürülebilir kenti; kaynakları verimli kullanan, sosyal bütünlüğü teşvik eden ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını göz ardı etmeyen kent olarak tanımlar (UN-Habitat, 2009).

Bugün, karbon nötr kentler, 15 dakikalık şehir, yenilenebilir enerji entegrasyonu, yeşil ulaşım gibi stratejiler sürdürülebilir kent modelinin ana bileşenleri haline gelmiştir (Moreno et al., 2021).

2.5. KIYI KENTLERİ VE ÖZELLİKLERİ

Kıyı kentleri, kara ile suyun kesişiminde yer alan ve bu konumun getirdiği hem doğal hem de kültürel avantajları bünyesinde barındıran yerleşim alanlarıdır. Bu kentler, tarih boyunca ticaret, turizm, ulaşım ve savunma gibi stratejik işlevleri nedeniyle önemli birer cazibe merkezi olmuşlardır (Hoyle, 2000:407).

Kıyı kentlerinin en belirgin özelliği, doğal coğrafyaları ile şekillenen mekânsal organizasyonlarıdır. Denizle kurulan ilişki, kentsel morfolojiyi doğrudan etkiler; liman, sahil şeridi, balıkçı barınakları, kıyı promenadları ve marina yapıları kentsel dokunun temel öğeleri hâline gelir (Breen&Rigby, 1996:11). Aynı zamanda denizden gelen rüzgârlar, nem oranı ve iklimsel özellikler mimari biçimlenmeleri ve yapı malzemelerini etkiler (Norberg-Schulz, 1985:33).

Ekonomik anlamda, kıyı kentleri genellikle liman işlevleri etrafında şekillenir. Uluslararası ticaret yollarına erişim, bu kentlerde lojistik, sanayi ve taşımacılık sektörlerini güçlendirir. Aynı zamanda turizm sektörü, kıyı kentleri için önemli bir gelir kaynağıdır; bu durum mevsimsel nüfus hareketliliğini, yapılaşma yoğunluğunu ve hizmet sektörünün mekânsal dağılımını etkiler (Hall, 2001:593).

Toplumsal ve kültürel açıdan bakıldığında ise kıyı kentleri genellikle kozmopolit yapılar sergiler. Farklı kültürlerin, dillerin ve yaşam tarzlarının bir arada bulunması, bu kentleri daha açık ve dinamik sosyal yapılar hâline getirir. Ayrıca deniz kültürünün gündelik yaşama etkisi; balıkçılık, deniz festivalleri, deniz ürünleri mutfağı ve sahil yaşantısı gibi unsurlarda açıkça görülür (Pinder, 2003:180).

Kentsel gelişim açısından, kıyı kentlerinde karşılaşılan en önemli sorunlardan biri kıyı şeridinin aşırı kullanımı ve yapılaşmasıdır. Deniz seviyesi yükselmesi, kıyı erozyonu, habitat kaybı ve iklim değişikliği bu kentlerde doğal çevrenin sürdürülebilirliğini tehdit eden başlıca unsurlardır (Beatley, 2009:51). Bu nedenle, kıyı kentlerinde sürdürülebilir planlama, entegre kıyı alanı yönetimi (IKAY) gibi yaklaşımlar önem kazanmaktadır (Cicin-Sain & Knecht, 1998:24).

Kıyı kentlerinin tasarımında, kentsel açık alanların, yaya odaklı ulaşım sistemlerinin ve kamusal kıyı erişiminin sağlanması önemli yer tutar. Ayrıca kıyı boyunca süreklilik sağlayan yeşil kuşaklar ve ekolojik koridorlar, hem peyzaj kalitesini hem de ekosistem hizmetlerini artırır (Firth et al., 2016:1355). Ekolojik koridorlar hem doğanın korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını ön plana çıkartırken hem de doğal ve kültürel kaynakların çeşitliliğini arttırmaktadır (Aghayeva ve ark 2022). Kıyı kentleri kendilerine özgü mekânsal, toplumsal ve ekonomik niteliklere sahip, hassas ve dinamik sistemlerdir. Bu kentlerin planlanması ve yönetimi, denizle olan ilişkinin sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel, ekolojik ve estetik boyutlarını da göz önünde bulundurmak zorundadır.

Kıyı kentlerinin gelişiminde iklim değişikliğinin etkisi gün geçtikçe daha belirgin hale gelmektedir. Özellikle deniz seviyesinin yükselmesi, aşırı hava olayları, kıyı erozyonu gibi sorunlar, bu kentlerin mekânsal planlama süreçlerini yeniden düşünmelerine neden olmaktadır (Nicholls & Cazenave, 2010). Bu bağlamda kentsel dirençlilik (urban resilience) kavramı ön plana çıkmaktadır. Dirençli kıyı kentleri; altyapı dayanıklılığı, sosyal eşitlik, afetlere hazırlık gibi

bileşenleri içeren bütüncül planlama yaklaşımlarıyla şekillendirilmektedir (Meerow et al., 2016).

Bunun yanında, Avrupa Birliği'nin öncülüğünde geliştirilen Entegre Kıyı Alanı Yönetimi (Integrated Coastal Zone Management - ICZM) politikaları, kıyı kentlerinde sürdürülebilirlik ilkesini kurumsal düzeyde güçlendirmiştir. Bu yaklaşımla, kıyı alanlarındaki çevresel, sosyal ve ekonomik faaliyetlerin uyumlu hale getirilmesi hedeflenmiştir (EC, 2002).

2.6.KIYI KENTLERİNİN MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Kıyı kentleri, kara ile suyun kesişiminde yer alan ve bu konumun getirdiği hem doğal hem de kültürel avantajları bünyesinde barındıran yerleşim alanlarıdır. Bu kentler, tarih boyunca ticaret, turizm, ulaşım ve savunma gibi stratejik işlevleri nedeniyle önemli birer cazibe merkezi olmuşlardır (Hoyle, 2000:407).

Kıyı kentlerinin en belirgin özelliği, doğal coğrafyaları ile şekillenen mekânsal organizasyonlarıdır. Denizle kurulan ilişki, kentsel morfolojiyi doğrudan etkiler; liman, sahil şeridi, balıkçı barınakları, kıyı promenadları ve marina yapıları kentsel dokunun temel öğeleri hâline gelir (Breen & Rigby, 1996:11). Aynı zamanda denizden gelen rüzgârlar, nem oranı ve iklimsel özellikler mimari biçimlenmeleri ve yapı malzemelerini etkiler (Norberg-Schulz, 1985:33).

Ekonomik anlamda, kıyı kentleri genellikle liman işlevleri etrafında şekillenir. Uluslararası ticaret yollarına erişim, bu kentlerde lojistik, sanayi ve taşımacılık sektörlerini güçlendirir. Aynı zamanda

turizm sektörü, kıyı kentleri için önemli bir gelir kaynağıdır; bu durum mevsimsel nüfus hareketliliğini, yapılaşma yoğunluğunu ve hizmet sektörünün mekânsal dağılımını etkiler (Hall, 2001:593).

Toplumsal ve kültürel açıdan bakıldığında ise kıyı kentleri genellikle kozmopolit yapılar sergiler. Farklı kültürlerin, dillerin ve yaşam tarzlarının bir arada bulunması, bu kentleri daha açık ve dinamik sosyal yapılar hâline getirir. Ayrıca deniz kültürünün gündelik yaşama etkisi; balıkçılık, deniz festivalleri, deniz ürünleri mutfağı ve sahil yaşantısı gibi unsurlarda açıkça görülür (Pinder, 2003:180).

Kentsel gelişim açısından, kıyı kentlerinde karşılaşılan en önemli sorunlardan biri kıyı şeridinin aşırı kullanımı ve yapılaşmasıdır. Deniz seviyesi yükselmesi, kıyı erozyonu, habitat kaybı ve iklim değişikliği bu kentlerde doğal çevrenin sürdürülebilirliğini tehdit eden başlıca unsurlardır (Beatley, 2009:51). Bu nedenle, kıyı kentlerinde sürdürülebilir planlama, entegre kıyı alanı yönetimi (IKAY) gibi yaklaşımlar önem kazanmaktadır (Cicin-Sain & Knecht, 1998:24).

Kıyı kentlerinin tasarımında, kentsel açık alanların, yaya odaklı ulaşım sistemlerinin ve kamusal kıyı erişiminin sağlanması önemli yer tutar. Ayrıca kıyı boyunca süreklilik sağlayan yeşil kuşaklar ve ekolojik koridorlar, hem peyzaj kalitesini hem de ekosistem hizmetlerini artırır (Firth et al., 2016:1355).

Kıyı kentleri kendilerine özgü mekânsal, toplumsal ve ekonomik niteliklere sahip, hassas ve dinamik sistemlerdir. Bu kentlerin planlanması ve yönetimi, denizle olan ilişkinin sadece ekonomik değil,

aynı zamanda kültürel, ekolojik ve estetik boyutlarını da göz önünde bulundurmak zorundadır.

Kıyı kentlerinde mimari, doğal çevreyle kurulan doğrudan ilişki nedeniyle diğer kent formlarından ayrılan özel bir karakter taşır. Bu kentlerde mimari biçimlenme, sadece işlevsellik değil; aynı zamanda çevresel uyum, mikroiklim kontrolü ve manzara ilişkisi gibi kriterlere de bağlıdır (Norberg-Schulz, 1985).

Kıyı mimarisi çoğu zaman yerel malzeme kullanımı, denize yönelmiş cephe tasarımları, gölgelik sistemleri, yüksek nem oranına karşı dayanıklı yapı strüktürleri gibi iklime duyarlı yaklaşımlar içerir. Örneğin Akdeniz kıyı kentlerinde görülen geniş saçaklı yapılar ve açık avlular, hem havalandırmayı hem de sosyal etkileşimi destekleyen mekânsal çözümler sunar (Rapoport, 1969).

Ayrıca kıyı kentlerinde yer alan mimari yapıların görsel süreklilik ve silüet bütünlüğü gibi estetik kaygılarla da tasarlandığı görülür. Bu bağlamda, kıyıya bakan cephelerin kamusal alanla bütünleşik tasarımı, kent kimliğini güçlendirir (Marshall, 2001).

Özellikle son yıllarda, kıyı bölgelerinde mimari tasarım, iklim değişikliği riskleri (deniz seviyesi yükselmesi, kıyı taşkınları vb.) nedeniyle esnek ve adaptif mimari ilkelerine dayandırılmaktadır. Yükseltilmiş zemin katlar, geçirgen peyzaj yüzeyleri ve taşkın riski azaltıcı zemin düzenlemeleri, kıyı kentlerinde yaygınlaşan tasarım stratejileridir (Leichenko, 2011).

Blue Urbanism ve Mavi Mimari yaklaşımları, kıyının yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda estetik ve psikolojik faydalarını da dikkate alarak, suya yakın yaşamın sürdürülebilirliğini hedeflemektedir (Beatley, 2014).

Bu çerçevede, doğal ve kültürel özellikleriyle öne çıkan kentler, sahip oldukları mekânsal, çevresel ve estetik değerler sayesinde önemli birer çekim ve yaşam alanı oluşturmaktadır (Ozturk vd., 2018). Ancak artan kentleşme baskısı, küresel rekabet, çevresel riskler ve mekânsal bozulmalar, bu kentlerde planlama, yönetim ve pazarlama faaliyetlerinin daha bütüncül ve stratejik bir yaklaşımla ele alınmasını gerekli kılmaktadır (Dönmez ve Türkmen, 2018; Öztürk vd., 2021). Bu doğrultuda, kentsel sorunların çözümünde kısa vadeli müdahaleler yerine, uzun vadeli ve sürdürülebilir bir anlayışla geliştirilen politikalar belirleyici olmaktadır (Türkmen ve Oranlı, 2022).

2.7. KIYI KENTLERİNDE KENTLEŞME VE KIYI BAĞLANTISI

Kıyı kentlerinde kentleşme süreci, denizle kurulan fiziksel, işlevsel ve sembolik bağların biçimlenmesiyle yakından ilişkilidir. Bu bağlamda kıyı alanları sadece doğal kaynak veya ulaşım imkânı sağlayan bölgeler olarak değil, aynı zamanda sosyal yaşamın şekillendiği, kent belleğinin inşa edildiği çok katmanlı mekânlar olarak değerlendirilmelidir (Hoyle, 2000:407).

Kıyı-kent etkileşimi, tarih boyunca liman işlevleri, balıkçılık, ticaret ve deniz ulaşımı gibi ekonomik faaliyetler çerçevesinde

gelişmiştir. Ancak 20. yüzyıldan itibaren bu alanlar aynı zamanda konut, turizm ve rekreasyon taleplerinin odağı haline gelmiş, bu da kıyı bölgelerinde yapı yoğunluğunun artmasına ve kıyı çizgisine müdahalenin çoğalmasına neden olmuştur (Breen&Rigby, 1996:9). Bu gelişmelerin sonucu olarak birçok kıyı kenti, kıyıya sırtını dönen yapılaşma biçiminden, kıyıyı yaşamın merkezine alan kentsel tasarım anlayışına geçiş yapmıştır.

Kıyı kentlerinde kentleşme ile kıyı arasındaki bağlantı, genellikle kamusal alanlar, ulaşım sistemleri, liman altyapıları ve yeşil kuşaklar aracılığıyla sağlanmaktadır. Ancak bu bağ her zaman sürekli veya eşitlikçi değildir. Özellikle endüstriyel liman alanları ya da özel mülkiyetle çevrilmiş kıyı alanları, kentlilerin denize erişimini sınırlandırarak sosyal eşitsizlikleri artırabilmektedir (Fisher, 2004:116). Bu nedenle çağdaş kentsel planlama yaklaşımları, erişilebilir, geçirgen ve entegre kıyı alanları oluşturmayı amaçlamaktadır.

Kıyı kentlerinde kıyı kuşağı ile iç kent arasında mekânsal sürekliliğin sağlanması, sürdürülebilir kentsel gelişmenin önemli bir unsurudur. Bu bağlamda yaya ulaşımı, bisiklet yolları, sahil promenadları, kentsel parklar ve kültürel odaklar gibi öğeler, kentin kıyı ile bütünleşmesini destekler (McCarthy, 2003:348). Özellikle terk edilmiş ya da işlevini yitirmiş liman ve sanayi alanlarının yeniden işlevlendirilmesi yoluyla, kıyı bölgeleri kamusal yaşama tekrar kazandırılabilir.

Ancak hızlı ve kontrolsüz kentleşme, kıyı ekosistemleri üzerinde ciddi baskılar oluşturmaktadır. Kıyı dolgu alanları, doğal su yollarının

değiştirilmesi, kıyı erozyonu, biyolojik çeşitlilik kaybı gibi çevresel sorunlar, kentleşme ile kıyı arasındaki bağlantının yalnızca fiziksel değil, ekolojik boyutlarının da olduğunu ortaya koymaktadır (Beatley et al., 2002:21). Bu nedenle kıyı kentlerinde planlamanın yalnızca kentsel fayda değil, aynı zamanda ekolojik sürdürülebilirlik temelinde yapılması gerekmektedir.

Kıyı kentlerinde kentleşme ile kıyı arasındaki ilişki çok boyutludur. Bu ilişkinin sağlıklı ve dengeli bir şekilde kurulabilmesi için kıyı alanlarının sadece ekonomik bir kaynak olarak değil, sosyal, kültürel ve ekolojik bir miras olarak da ele alınması önemlidir.

Kıyı kentlerinde kentleşme dinamikleri, kara ve deniz arasında kurulan çok yönlü ilişkiler üzerinden şekillenir. Bu ilişkiler sadece fiziksel değil; aynı zamanda ekolojik, ekonomik ve sosyo-kültürel boyutlar içerir. Özellikle kentleşme baskısı altındaki kıyı alanlarında, bu çok katmanlı etkileşimin dengeyle yönetilmesi kritik öneme sahiptir (Kay & Alder, 2005).

Tarihsel olarak kıyı yerleşimleri; balıkçılık, liman faaliyetleri ve ticaret gibi ekonomik nedenlerle gelişmiştir. Ancak günümüzde kıyı alanları giderek artan biçimde turizm, ikinci konut kullanımı, rekreasyonel aktiviteler ve lüks konut yatırımları nedeniyle baskı altındadır. Bu baskılar, kıyının doğal taşıma kapasitesini aşmakta; dolgu, yapılaşma ve erozyon gibi çevresel sorunları beraberinde getirmektedir (Burbridge, 1997).

Kıyı-kent etkileşiminin sağlıklı kurulabilmesi için kamusal erişimin korunması, kıyıya yönelimli kentsel planlama ve fonksiyonel kıyı kullanımı gibi ilkelerin benimsenmesi gerekir. Özellikle suya yönelen kamusal alanlar, sahil promenadları, açık yeşil kuşaklar ve kamusal liman dönüşümleri, kıyı ile kent arasındaki görsel ve fiziksel kopukluğu ortadan kaldırır (Brebbia&Almorza, 2011).

Ayrıca, modern kıyı kentlerinde Entegre Kıyı Alanları Yönetimi (IKAY) yaklaşımları yaygınlaşmakta ve kıyının planlamasında çok aktörlü, katılımcı ve ekosistem odaklı modeller öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, yalnızca yerel yönetimler değil; sivil toplum kuruluşları, meslek odaları ve halkın karar alma süreçlerine katılımı teşvik edilmektedir (Cicin-Sain&Knecht, 1998).

İklim değişikliği bağlamında kentleşme-kıyı ilişkisi yeniden düşünülmektedir. Kıyı kentleri, afete dayanıklı planlama, yükselen deniz seviyesi için tampon bölgeler ve sürdürülebilir taşkın yönetimi gibi önlemleri bütüncül planlama araçlarıyla entegre etmek zorundadır (Nicholls et al., 2007).

2.8.KIYI KENTLERİNDE REKREASYON ALANLARI

Kıyı kentlerinde rekreasyon alanları, hem doğal çevreye dayalı açık alanlar hem de planlı kamusal mekânlar olarak kent yaşamının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu alanlar, bireylerin fiziksel, ruhsal ve sosyal ihtiyaçlarını karşılamanın yanı sıra kentsel yaşam kalitesini artırmakta, aynı zamanda kıyı ile kent arasında bütünleyici bir işlev üstlenmektedir (Kaya, 2009:103).

Rekreasyon, bireylerin boş zamanlarında dinlenme, eğlenme, spor yapma ve sosyalleşme gibi etkinliklerle meşgul oldukları süreçleri ifade eder. Kıyı kentlerinde bu etkinlikler çoğunlukla sahil şeritleri, plajlar, marinaya yakın yeşil alanlar, yürüyüş yolları ve parklarla şekillenir. Bu tür alanlar hem yerel halk hem de turistler için çekim merkezleri hâline gelir (Tinsley&Tinsley, 2002:211).

Kıyı alanlarının rekreatif kullanımı, planlama açısından hem fırsatlar hem de sınırlılıklar içerir. Kıyı ekosistemlerinin hassas yapısı, bu alanlarda yapılacak düzenlemelerin dikkatli bir şekilde tasarlanmasını gerektirir. Aksi takdirde kıyı alanlarında taşma kapasitesinin aşılması, çevresel tahribata ve alanların işlevini kaybetmesine neden olabilir (Özgüç, 2011:65).

Özellikle Akdeniz ve Ege kıyılarında görülen plansız yapılaşma ve turizm baskısı, birçok kıyı kentinde rekreasyon alanlarının niteliğini azaltmış, kıyı erişimini kısıtlamış ve kamusal alanların özel işletmelere devredilmesine neden olmuştur. Oysa sürdürülebilir kentsel gelişim açısından kamusal erişimi önceliklendiren, çok işlevli ve doğayla uyumlu kıyı rekreasyon alanları oluşturulması gerekmektedir (Gössling et al., 2009:17).

Ayrıca, çağdaş kentsel tasarım yaklaşımları, kıyı alanlarını yalnızca fiziksel aktiviteye olanak sağlayan mekânlar olarak değil; aynı zamanda kültürel etkinlikler, sanat uygulamaları, eğitim atölyeleri gibi çok yönlü kullanım alanları olarak da ele almaktadır (Gehl, 2011:64). Bu sayede kıyı rekreasyon alanları yalnızca gündüz değil, günün farklı saatlerinde ve yılın farklı dönemlerinde de işlevsel olabilmektedir.

Sonuç olarak, kıyı kentlerinde rekreasyon alanları, hem sosyal bütünleşme hem de ekolojik denge açısından kritik bir rol oynamaktadır. Bu alanların korunması, geliştirilmesi ve erişilebilirliğinin sağlanması, kıyı kentlerinin yaşanabilirliğini doğrudan etkilemektedir.

Kıyı kentlerinde rekreasyon alanları, sadece bireylerin boş zamanlarını değerlendirdikleri fiziksel mekânlar değil; aynı zamanda sosyal bütünleşme, sağlıklı yaşam, ekolojik denge ve kent kimliğinin oluşumu açısından kritik rollere sahiptir. Denizle temas hâlinde bulunan rekreatif alanlar, özellikle kıyı promenadları, yürüyüş ve bisiklet yolları, plaj alanları, marinalar, doğa parkurları ve su sporları merkezleri gibi çok işlevli kentsel bileşenler aracılığıyla biçimlenmektedir (Woolley, 2003).

Rekreasyon alanlarının kıyı kentlerinde önemi, yalnızca fiziksel aktiviteye imkân sağlamasından değil, aynı zamanda bireylerin doğayla bağ kurmasına olanak tanınmasından da kaynaklanmaktadır. Psikolojik sağlık, toplumsal dayanışma ve çevresel farkındalık, nitelikli kamusal açık alanların dolaylı kazanımları arasında yer alır (Kaplan & Kaplan, 1989).

Ancak kıyı rekreasyon alanlarının planlanması, kıyının taşıma kapasitesi, ekolojik hassasiyetleri, kullanıcı yoğunluğu ve mevsimsel değişkenlik gibi faktörler göz önüne alınmadan yapılırsa, uzun vadede doğal sistemlere zarar verebilir. Özellikle özel işletmelerin kıyı erişimini kısıtlaması, kıyının aşırı ticarileştirilmesi ve betonlaşma, rekreatif değerin azalmasına neden olur (Gössling et al., 2002).

Günümüzde birçok kıyı kenti, rekreasyon alanlarını yalnızca yazlık kullanıma dayandırmak yerine, dört mevsim işlevsel ve çok kullanıcı olacak şekilde tasarlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda, modüler kamusal mobilyalar, iklim korumalı sahil yapıları, mevsimsel etkinlik alanları gibi yenilikçi çözümler uygulanmaktadır (Gehl, 2010).

Ayrıca çağdaş yaklaşımlar, kıyı rekreasyon alanlarının sadece fiziksel olarak değil; aynı zamanda eğitimsel, sanatsal ve kültürel işlevler de taşımasını önerir. Örneğin, açık hava sinemaları, çevre eğitimi panoları, yerel sanat uygulamaları gibi bileşenler, kıyının sadece dinlenme değil, öğrenme ve deneyim alanı olmasını sağlar (Carr et al., 1992).

2.9.KIYI KENTLERİNDE TURİZM

Kıyı kentleri, sahip oldukları doğal güzellikler, denizle ilişkili yaşam biçimi ve zengin kültürel miras sayesinde turizm açısından yüksek potansiyele sahip yerleşimlerdir. Bu kentlerde deniz, güneş, kum turizmi kadar tarihî ve kültürel unsurlar da öne çıkar. Kıyı kentlerinin turizmdeki önemi hem ekonomik hem de mekânsal dönüşümlere yol açacak kadar belirgindir (Tümertekin & Özgüç, 2007:183).

Turizm, kıyı kentlerinde genellikle yaz mevsimine bağlı olarak yoğunlaşır ve bu da dönemsel nüfus artışına, hizmet talebinde dalgalanmalara ve mekânsal baskılara neden olur. Özellikle Akdeniz Havzası'ndaki kıyı kentlerinde görülen bu sezonluk yoğunluk, altyapı sistemleri üzerinde baskı oluştururken, doğal kaynakların aşırı kullanımına da yol açabilmektedir (Hall, 2001:651).

Turizmin kıyı kentleri üzerindeki etkileri yalnızca ekonomik değildir; bu süreç, kentsel morfolojiyi, sosyal yapıyı ve kültürel değerleri de doğrudan etkilemektedir. Görülmeye değer bir peyzaj özelliği taşıyan turizm kentlerinin sokakları, dini ve iktisadi yapıları, binaları, müzeleri, çarşıları, meydanları, park ve bahçeleri önemli mekânsal biçimler olarak karşımıza çıkmaktadır (Bogenç 2020). Yoğun turizm faaliyetleri kimi zaman yerel halkın yaşam tarzında dönüşümlere, kimlik kaybına ve sosyo-kültürel çatışmalara yol açabilmektedir (Deloitte, 2019:22). Ancak doğru yönetildiğinde turizm, kıyı kentlerinin kalkınmasında, tarihi dokuların korunmasında ve yerel ekonominin desteklenmesinde önemli bir araç haline gelir (Kozak, 2008:47).

Kıyı kentlerinde sürdürülebilir turizm politikalarının uygulanması, bu tür yerleşimlerin hem ekonomik gelişimini destekler hem de çevresel ve kültürel değerlerin korunmasına katkı sağlar. Turizm planlamasında, ekolojik sınırlar dikkate alınmalı, yerel halkın katılımı sağlanmalı ve kıyı alanlarında kamuya açık kullanım önceliklendirilmelidir (UNWTO, 2015:9).

Kıyı kentlerinde turizm, çok boyutlu bir etki alanına sahiptir. Bu etkinin olumlu sonuçlar doğurabilmesi için, planlama süreçlerinin kapsayıcı, sürdürülebilir ve yerel değerlere saygılı bir biçimde yürütülmesi büyük önem taşımaktadır.

Kıyı kentlerinde turizm, mekânın doğal, kültürel ve estetik değerlerinin ekonomik faaliyetlere dönüştüğü temel alanlardan biridir. Deniz, güneş, kum üçlüsüne dayanan geleneksel kıyı turizmi modeli,

özellikle Akdeniz ve Ege gibi bölgelerde mevsimsel yoğunluklara ve çevresel baskılara neden olmaktadır (Coccossis&Mexa, 2004). Bu durum, kıyı kentlerinde sürdürülebilir turizm politikalarının gerekliliğini daha da artırmaktadır.

Kıyı turizmi yoğunlukla yaz sezonuna bağlı olduğu için, dönemsel nüfus artışı, altyapı yetersizlikleri, atık yönetiminde zorluklar ve doğal kaynakların aşırı kullanımı gibi sorunlara yol açmaktadır. Bununla birlikte, konut-turizm çatışması, gentrifikasyon, kıyı erişiminin özelleşmesi gibi sosyal sorunlar da ortaya çıkmaktadır (Hall&Page, 2006).

Bu tür sorunların çözümünde öncelikli olarak kıyı kentlerinin taşıma kapasitesi dikkate alınmalı; ziyaretçi sayısı, çevresel eşik değerleri aşmayacak biçimde planlanmalıdır. Kapasite yönetimi, sezonun dengelenmesi ve yerel katılımın artırılması, sürdürülebilir kıyı turizminin temel ilkeleridir (UNWTO, 2005).

Ayrıca günümüzde kıyı kentlerinde öne çıkan yeni bir eğilim de eko-turizm, kültürel turizm, sualtı turizmi, doğa temelli deneyimsel turizm gibi çeşitlendirme stratejileridir. Bu stratejiler, hem kullanıcı deneyimini zenginleştirir hem de ekonomik geliri yıl boyunca yayarak kıyı yerleşimlerinin sosyal ve ekonomik direncini artırır (Honey, 2008).

Bir diğer önemli kavram ise mavi ekonomi çerçevesinde geliştirilen kıyı ekoturizmi politikalarıdır. Bu yaklaşımlar, deniz ve kıyı kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı yoluyla ekonomik kalkınmayı amaçlarken, kıyı ekosistemlerinin korunmasını da esas alır (OECD,

2016). Böylece kıyı turizmi yalnızca kısa vadeli ekonomik kazanç değil, uzun vadeli çevresel fayda üretir.

2.10.TÜRKİYEDEN KIYI KENTİ ÖRNEĞİ

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olduğu için çok sayıda kıyı kentini vardır. Bu kentler, hem tarihsel süreçteki konumları hem de çağdaş dönemdeki ekonomik, sosyal ve kültürel yapılarıyla dikkat çeker. İzmir, Antalya ve Trabzon, Türkiye'nin farklı coğrafi bölgelerinde yer alan, kıyı karakteristiği güçlü üç önemli kenttir.

2.10.1. İzmir

Ege Bölgesi'nde yer alan İzmir, tarih boyunca önemli bir liman kenti olmuştur. Antik dönemde Smyrna adıyla bilinen şehir, ticaret yolları üzerindeki stratejik konumu sayesinde hem kültürel hem de ekonomik açıdan gelişmiştir (Bilsel, 2015:121). Modern İzmir, geniş kıyı bandı boyunca uzanan kordon boyu, sahil düzenlemeleri ve denizle bütünleşik kamusal alanlarıyla kıyı kent karakterini güçlü şekilde yansıtmaktadır (Erkip& Yücel, 2020:48). Kıyı alanları, yalnızca rekreasyonel değil, aynı zamanda ekonomik ve sosyal etkileşim alanları olarak işlev görmektedir.

İzmir, Türkiye'nin batısında yer alan ve Ege Denizi'ne kıyısı bulunan en önemli liman kentlerinden biridir. Antik dönemden itibaren Smyrna adıyla bilinen kent, hem tarihî hem de çağdaş süreçte kıyıya dayalı bir kimlik geliştirmiştir. Kentin kordon boyu, Konak-Karşıyaka

aksı, Alsancak Limanı ve Pasaport İskelesi gibi noktaları, kıyı-mekân ilişkisinin güçlü bir şekilde kurulduğu kentsel alanlardır (Bilsel, 2015).

Son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin uyguladığı İzmirDeniz Projesi, kıyı şeridini kamusal kullanım açısından yeniden işlevlendirerek kıyı ile kent arasında kesintisiz bir sosyal entegrasyon sağlamayı hedeflemiştir. Bu proje ile birlikte yürüyüş yolları, bisiklet parkurları, yeşil alanlar ve açık hava sergi alanları gibi sosyal mekânlar artırılmıştır (İBB, 2021).

İzmir aynı zamanda iklim uyum planları geliştiren ve kıyı erozyonu riskine karşı stratejik çözümler üreten bir örnek şehir konumundadır.

2.10.2. Antalya

Antalya, Türkiye'nin güney kıyısında, Akdeniz'e kıyısı olan en önemli turizm kentlerinden biridir. Kıyı alanlarının morfolojik çeşitliliği (falezler, plajlar, koylar) ve iklimsel avantajları, kentin kıyı turizmi açısından cazibe merkezi haline gelmesini sağlamıştır (Timur, 2001:78). Ayrıca Kaleiçi gibi tarihi dokuların kıyıya yakın konumlanması, turizm ile kültürel miras arasında bir bağ kurar. Kentteki kıyı kullanımı, büyük oranda turizme yönelik olsa da son yıllarda sürdürülebilir kıyı planlaması konusunda yerel yönetimlerin çabaları da artmıştır (UNEP/MAP, 2019:35).

Antalya, Türkiye'nin güney kıyısında, Akdeniz ikliminin sunduğu avantajlar ve tarihî mirası ile dikkat çeken bir turizm kentidir. Kentin falezli kıyı morfolojisi, plajları, yat limanları ve Kaleiçi gibi tarihî dokularla bütünleşmiş kıyı yapısı, mekânsal çeşitliliği artırır (Timur, 2001).

Ancak Antalya kıyılarında, yaz sezonunda artan yoğunluk nedeniyle ciddi bir taşıma kapasitesi sorunu yaşanmaktadır. Bu soruna karşı Kıyı Alanları Master Planı ve Turizm Alanı Yönetim Planları geliştirilerek turizm baskısının çevre üzerindeki etkileri azaltılmaya çalışılmaktadır (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

Antalya ayrıca Blue Flag (Mavi Bayrak) uygulamaları ile sürdürülebilir kıyı yönetimi konusunda uluslararası standartlara uyum gösteren kentlerdendir.

2.10.3. Trabzon

Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Trabzon, coğrafi olarak daha dar bir kıyı şeridine sahip olmasına karşın, liman kenti kimliğini tarih boyunca korumuştur. Trabzon'un kıyı alanları, topografik yapının getirdiği sınırlamalar nedeniyle diğer kıyı kentlerine kıyasla daha dar ve yapılaşmaya kapalı kalmıştır (Şahin & Kaya, 2013:132). Buna rağmen, denizle kurulan sosyal ilişkiler ve balıkçılık gibi geleneksel ekonomik faaliyetler Trabzon'un kıyı kent kimliğini güçlendirmektedir. Ayrıca son yıllarda sahil düzenleme projeleriyle birlikte kıyıların rekreatif amaçlı kullanımı da artış göstermiştir (Karadeniz, 2016:19).

Karadeniz kıyısında yer alan Trabzon, topografik olarak dar bir kıyı şeridinde sahip olmasına rağmen tarih boyunca önemli bir liman ve ticaret kenti olmuştur. Trabzon Limanı çevresinde şekillenen kıyı yapısı, son yıllarda sahil yollarının artmasıyla doğal kıyı ile olan ilişkinin zayıflamasına neden olmuştur (Şahin & Kaya, 2013).

Ancak bu durum yerel yönetimler tarafından dikkate alınmış; kıyı düzenleme projeleri, dolgu alanlarının park haline getirilmesi ve kentsel yeşil kuşakların oluşturulması gibi adımlarla yeniden işlev kazandırılmaya çalışılmıştır (Karadeniz, 2016). Özellikle Ganita-Faroz Sahil Parkı projesi, Trabzon'un kıyı kent kimliğini güçlendirme yönünde önemli bir dönüşüm örneğidir.

Trabzon aynı zamanda kıyı kültürünü geleneksel balıkçılık, horon festivalleri ve deniz ürünlerine dayalı mutfağıyla canlı tutan bir Karadeniz kentidir.

2.11. DÜNYADAN KIYI KENTİ ÖRNEĞİ

Kıyı kentlerinin mekânsal organizasyonu, tarihsel gelişimleri, ekonomik işlevleri ve sosyal yaşam biçimleri bağlamında çeşitlilik göstermektedir. Bu bağlamda, dünya ölçeğinde öne çıkan bazı kıyı kentleri, kıyı-kent ilişkilerinin incelenmesi açısından önemli örnekler sunmaktadır.

2.11.1. Barselona (İspanya)

Barselona, Akdeniz'e kıyısı olan, kültürel, turistik ve ticari işlevlerin iç içe geçtiği bir kent olarak, kentsel dönüşüm örneğiyle dikkat çeker. 1992 Olimpiyatları öncesinde gerçekleştirilen kıyı

düzenleme projeleriyle kent, denizle olan bağıını güçlendirmiştir. Bu dönüşüm, sahil şeridinin kamusal alan olarak yeniden işlevlendirilmesi, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve kentsel kaliteye yapılan yatırımlarla gerçekleşmiştir (Marshall, 2004). Bu süreçte, kıyı alanlarının özel mülkiyetten çıkarılarak kamusal erişime açılması, modern kıyı kentlerinin temel özelliklerinden biri olarak öne çıkmıştır (Monclus, 2003).

Barselona, Akdeniz kıyısında yer alan, modern kentsel tasarım yaklaşımlarıyla dikkat çeken bir kıyı kentidir. 1992 Yaz Olimpiyatları öncesinde uygulanan "Barcelona WaterfrontRegeneration" projesi, kentin kıyı ile olan bağıını köklü biçimde değiştirmiştir. Liman bölgesi dönüştürülerek kıyı alanı, halka açık rekreasyon ve kültürel kullanım alanlarına açılmıştır (Marshall, 2004).

Bu dönüşümde kentsel tasarımın temel ilkeleri olan erişilebilirlik, kamuya açıklık, ekolojik süreklilik ve işlevsel çeşitlilik ön planda tutulmuştur. Ayrıca kıyı boyunca oluşturulan plajlar, yürüyüş yolları, bisiklet hatları ve açık hava etkinlik alanları, Barselona'nın kıyı kimliğini yeniden tanımlamıştır (Monclús, 2003).

Barselona aynı zamanda kıyı kırılganlığı haritalaması, taşkın riski yönetimi ve mavi altyapı sistemleri gibi entegre yaklaşımlarla Avrupa'nın en dirençli kıyı kentlerinden biri olarak görülmektedir.

2.11.2. Vancouver (Kanada)

Vancouver, sürdürülebilir kentsel planlama ve suyla bütünleşik yaşam biçimi açısından örnek teşkil eder. Şehirde kıyı bölgeleri, yüksek

yoğunluklu konut alanları, kamusal parklar ve yürüyüş yolları ile çevrelenmiştir. “Living First” adlı stratejiyle, kentsel yaşamın merkezine insanı koyan, doğayla iç içe bir yaşam kurgulanmıştır (Punter, 2003). Vancouver, kentsel tasarımda çevresel duyarlılık, yaya erişimi ve estetik kıyı mekânlarıyla ön plana çıkmaktadır (Berelowitz, 2005).

Vancouver, Kuzey Amerika’nın batı kıyısında yer alan ve sürdürülebilir kentsel gelişim modelleri ile tanınan bir kıyı kentidir. Şehir, özellikle 1990’lardan itibaren benimsediği "Living First" stratejisiyle, şehir merkezini denizle bütünleştiren, yaya dostu ve doğayla uyumlu bir planlama anlayışı benimsemiştir (Punter, 2003).

FalseCreek bölgesi, sanayi alanı iken kamusal sahil promenadları, konut alanları, yeşil parklar ve kültürel merkezlerle dönüştürülerek karma kullanımlı sürdürülebilir bir sahil bölgesi hâline getirilmiştir (Berelowitz, 2005). Vancouver, aynı zamanda karbon nötr bina politikaları, yeşil bina sertifikaları ve suya yönelen planlama ilkeleri ile örnek bir ekolojik kent kimliğine sahiptir.

Vancouver kıyıları, sadece fiziksel tasarım açısından değil, biyolojik çeşitliliğin korunması, kuş gözlem alanları, yaban yaşam koridorları gibi doğa temelli çözümlerle de desteklenmektedir.

2.11.3. Singapur

Singapur, sınırlı kara alanı nedeniyle kıyı alanlarını geri kazanım projeleriyle genişletmiş, kıyılarını ekonomik kalkınma amacıyla stratejik biçimde kullanmıştır. Marina Bay gibi projelerle hem

ekonomik hem de estetik açıdan güçlü bir kıyı kimliği oluşturulmuştur. Kıyı kullanımında devletin yönlendirici rolü belirgindir ve bu durum, kamusal alan üretimiyle mekânsal kontrol arasında bir denge kurma çabası olarak yorumlanabilir (Yuen, 2011). Singapur’da kıyı, sadece boş zaman etkinlikleri değil, aynı zamanda kentsel marka oluşturma da bir parçasıdır (Chang & Huang, 2011).

Güneydoğu Asya’da yer alan ada devleti Singapur, sınırlı kara alanına rağmen kıyı alanlarını geri kazanım projeleriyle genişleterek stratejik mekânsal çözümler üretmiştir. Özellikle Marina Bay projesi, hem ikonik mimari hem de kamusal alan üretimi açısından kıyı dönüşümünün başarılı örneklerinden biridir (Yuen, 2011).

Singapur’da kıyı planlaması yalnızca fiziksel kalkınma üzerinden değil; iklim değişikliğine adaptasyon, deniz seviyesi yükselmesine karşı savunma sistemleri ve sürdürülebilir ulaşım entegrasyonu gibi politikalarla da desteklenmektedir. “City in a Garden” vizyonu su ve yeşil alanlar kent içinde bütüncül olarak planlanmaktadır.

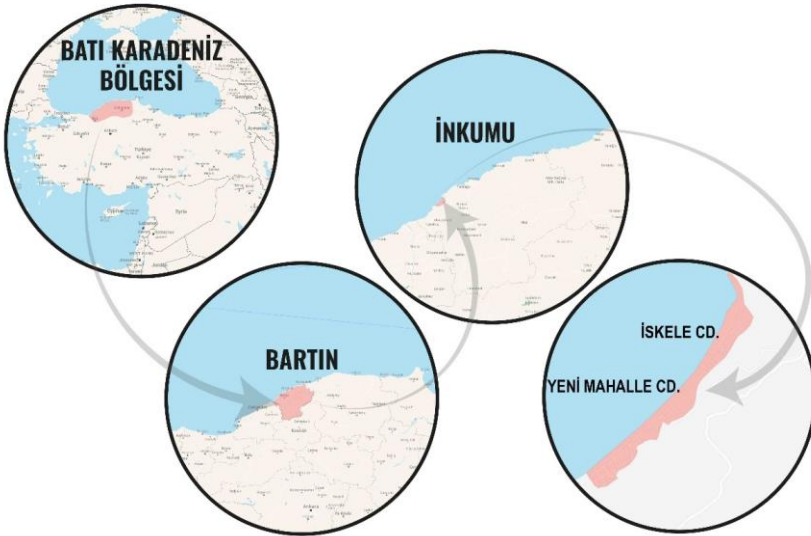
Ayrıca Singapur, mavi büyüme politikalarıyla ekonomik kalkınmayı deniz ve kıyı kaynaklarının korunmasıyla uyumlu hâle getirmeyi hedeflemekte; bu yönüyle kıyı planlamasında sürdürülebilirlik ve verimlilik dengesini başarılı biçimde kurmaktadır (Chang & Huang, 2011).

BÖLÜM 3

MATERYAL VE YÖNTEM

3.1.MATERYAL

Çalışmanın materyalini, Bartın il merkezine bağlı, Karadeniz kıyısında yer alan İnkumu bölgesi (Şekil 3.1.) oluşturmaktadır. İnkumu, Bartın Merkez ilçesine bağlı olmakla birlikte, yazlık konutların yoğun olduğu ve turistik işlevlerin ön plana çıktığı bir sahil yerleşimidir. Bölge, 2022 yılı TÜİK verilerine göre yaz aylarında geçici nüfus artışıyla birlikte ortalama 10.000'in üzerinde bir kullanıcı yoğunluğuna ulaşmaktadır. Kalıcı nüfusu ise Bartın merkez ilçe nüfusuna dâhil olarak izlenmekte ve kıyı yerleşimi olması nedeniyle dönemsel nüfus dalgalanmaları göstermektedir, özellikle kış aylarında nüfus yok denecek kadar azdır.



Şekil 3.1. İnkumu Bölgesi Lokasyon Haritası

İnkumu bölgesi yaklaşık 1,3 km uzunluğunda sahil şeridinde sahiptir. Batısında falez yapıları ve doğal orman dokusu, doğusunda ise yerleşim sınırları BartınÇayı ile sınırlanmıştır. Kuzeyde Karadeniz ile çevrilidir; güney yönünde ise İnkumu Tepesi ve orman alanları ile sınır çizer. İnkumu'nun doğusunda Amasra yönüne, batısında ise Güzelcehisar kıyılarına geçiş mümkündür.

Bu çalışma kapsamında İnkumu'nun fiziksel çevresi, yapılaşma biçimi, kıyı-mekân ilişkisi ve kullanıcı yoğunluğu hem alan gözlemleri hem de Bartın Belediyesi ve ilgili kurumların yayınladığı raporlar doğrultusunda analiz edilmiştir. Ayrıca bölgeye ait imar planları incelenerek morfolojik yapı, kıyı sınırları ve rekreasyonel kullanımlar değerlendirilmiştir. Görsel belgeler, sayısal haritalar, coğrafi bilgi sistemleri destekli analizlerle desteklenen yöntemsel yaklaşım, mekânsal çözümlemeyi esas almıştır.

İnkumu'nun fiziksel özellikleri, Bartın çayının denize döküldüğü alanlara yakınlığı ve kıyı kumullarının korunmuş olması nedeniyle kıyı ekosistemleri açısından da önem taşımaktadır (Gürel & Yıldız, 2016: 101). Kıyı alanlarının biçimlenmesinde doğal süreçlerin hâkim olduğu İnkumu, aynı zamanda iklim değişikliğine bağlı kıyı erozyonu, deniz seviyesi yükselmesi gibi tehditlerle de karşı karşıyadır (Demirci & Öztürk, 2020: 88). Bu yönüyle bölge, sürdürülebilir kıyı yönetimi ve planlama açısından değerlendirilmesi gereken önemli bir örnek oluşturmaktadır.

Bölgedeki yapılaşma, son yıllarda artan turistik baskılar ve düzensiz kentleşme ile birlikte kıyı koruma-kuşaklarının işlevselliğini

zayıflatmıştır. Plansız gelişim, kıyı ile arka alanlar arasında ekolojik bir kopukluğa neden olmuş, özellikle yazlık konutlar ve yol yapıları doğal peyzajın bütünlüğünü tehdit eder hale gelmiştir (Keleş & Uysal, 2017: 119). Bu durum, kıyı alanlarının hem doğal hem de sosyal işlevlerini korumak adına planlama gereksinimini ortaya koymaktadır. (Şekil3.2.)

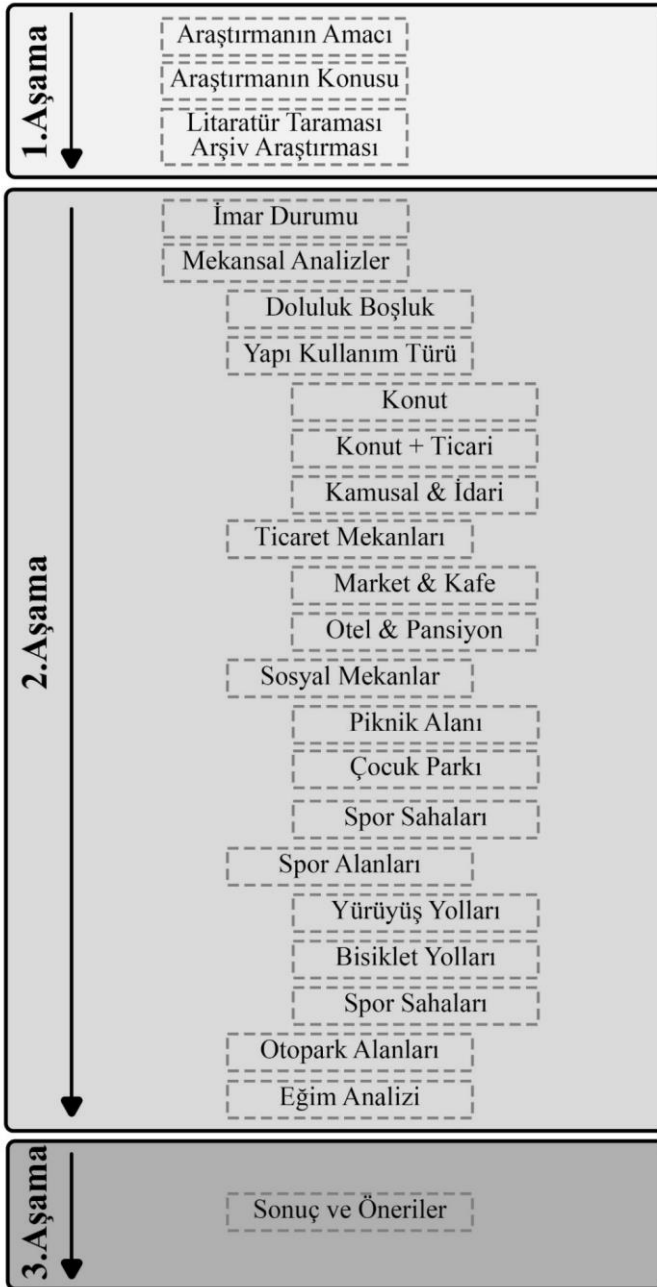
İnkumu'nun seçilmesinde etkili olan bir diğer unsur da bölgenin hem mekânsal hem de sosyokültürel yönlerden analiz yapılabilirliği ve mevcut verilerin erişilebilirliğidir.



Şekil 3.2. 1960'larda İnkumu& Günümüzde İnkumu

3.2. YÖNTEM

Bu çalışmada Bartın ili İnkumu kıyı yerleşiminin mimari ve kentsel özelliklerinin belirlenmesine yönelik olarak nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Araştırma süreci, hem mekânsal gözleme dayalı saha çalışmaları hem de doküman analizi yoluyla yürütülmüştür. Çalışma kapsamında alanın mevcut durumu; plan dokümanları, sayısal haritalar, uydu görüntüleri ve belediye arşivinden temin edilen imar planları kullanılarak analiz edilmiştir. Ayrıca, yerinde yapılan gözlemler ve çekilen fotoğraflarla fiziksel durum belgelenmiştir. Yöntem akış şeması Şekil 3.3. de verilmiştir.



Şekil 3.3. Yöntem Akış Şeması

Analiz sürecinde mekânsal çözümleme yöntemlerinden yararlanılmıştır. Bu analizler, İnkumu'nun mekânsal karakterini ortaya koymak ve sürdürülebilir kentsel gelişim açısından değerlendirmek amacıyla yürütülmüştür. Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) destekli analizler, raster ve vektör veri temelli olarak gerçekleştirilmiş; AutoCad, ArcGIS, Photoshop ve benzeri yazılımlar yardımıyla tematik haritalar oluşturulmuştur.

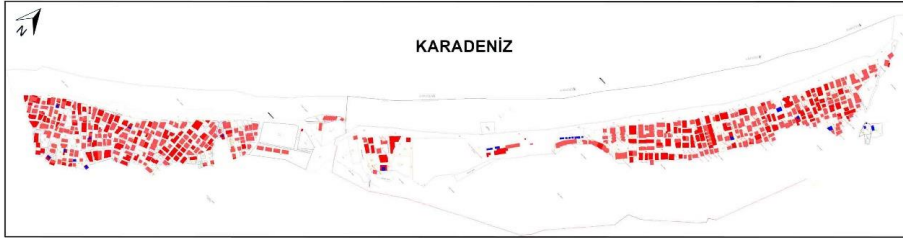
Ayrıca araştırmada, literatür taraması yöntemi ile sürdürülebilir kıyı yerleşimleri, kıyı kentlerinde mimari karakter, turizm baskısının mekânsal etkileri ve ekolojik koruma yaklaşımları gibi kavramlar bağlamında teorik bir temel oluşturulmuştur. Alanda tespit edilen sorunlar ile literatürdeki kuramsal bilgiler karşılaştırılarak, İnkumu için özgün çözüm önerileri geliştirilmiştir.

BÖLÜM 4

ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1. İMAR DURUMU

İnkumu kıyı yerleşiminin imar durumu, sahil şeridi boyunca gelişen yapılaşma dokusu üzerinden değerlendirilmiştir. Aşağıda yer alan analiz haritasında (Şekil 4.1.), yapı adalarının büyük çoğunluğunun dolu alanlardan oluştuğu, boşlukların ise oldukça sınırlı kaldığı görülmektedir. Açık kırmızı renkle gösterilen alanlar tescilli mevcut yapı stokunu ifade eder, koyu kırmızı renkle gösterilen alanlar tescilsiz mevcut yapı stoğunu ifade ederken, mavi ile belirtilen alanlar yıkılmış yapıları işaret etmektedir.



Şekil 4.1.İnkumu İmar Planı

İnkumu'nda mevcut imar planı, sahile paralel gelişen bir bant yerleşimi karakteri taşımakta; yapılaşma ise yoğunlukla yoğun, 4-5 katlı konutlardan oluşmaktadır. Ancak bu yapılaşmanın önemli bir kısmı yazlık kullanım amaçlı olup, bölge kış aylarında neredeyse tamamen boşalmaktadır. Bu durum, plan kararlarının yıl boyu sürdürülebilir bir kullanım öngörüsünden ziyade, mevsimsel yoğunluğa göre şekillendiğini ortaya koymaktadır.

İmar planında sahil boyunca kamusal alanlara (yeşil alan, sosyal tesis, otopark vb.) ayrılan parseller sınırlı sayıdadır. Yoğun yapılaşma baskısı altında, kıyı ile yapı adaları arasında yeterli bir tampon bölge bırakılmadığı görülmektedir. Bu durum, kıyı ekosistemlerinin korunması açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir. Aynı zamanda, kıyı boyunca uzanan yol aksı ve yapı kütleleri, yaya erişimini ve kamusal kullanım sürekliliğini kesintiye uğratmaktadır. İç içe olan yapı dağılımı nedeniyle dar aralıklar ve çıkmaz sokaklar kaçınılmaz olmuştur.

İmar planında öngörülen kat adetleri emsal alınarak yapılır ve genellikle 3-4 kat ile sınırlı tutulmuştur. İnkumu’nda da imar planında yüksek katlara izin verilmemesi, yapı yoğunluğunu yatayda artırmıştır. İnkumu’nda bireysel yazlık mülkiyeti ve düzensiz parselasyon belirgin bir planlama sorunu yaratmaktadır.

Hektar başına düşen nüfus yoğunluğunda mevsimsel farklılık göstermektedir, bu oran yaz aylarında yoğun artış göstermekte, kış aylarında ise neredeyse sıfırlanmaktadır. Bu dengesizlik, plan kararlarının mevsimsel geçicilik yerine sürekli kullanım esasına göre yeniden ele alınması gerektiğini göstermektedir.

Sonuç olarak, İnkumu'nun imar yapısı; kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımına uygun olmayan, mevsimsel baskılara dayalı, düşük katlı ve yaygın yerleşim karakterine sahiptir. Bu yapılaşma düzeni, kıyı ekosistemlerini tehdit etmekte, kamusal alanlara erişimi sınırlamakta ve planlı gelişimi zorlaştırmaktadır. İlerleyen bölümlerde bu tespitlere yönelik çözüm önerileri geliştirilecektir.

4.2. MEKANSAL ANALİZLER

Kentsel mekânın yapısal ve işlevsel bileşenlerinin anlaşılmasına yönelik yapılan mekânsal analizler, bir yerleşim alanının fiziksel karakterini, kullanım biçimlerini ve kentsel yaşam üzerindeki etkilerini ortaya koymak açısından büyük önem taşır. Kıyı kentlerinde, doğal çevre ile yapılı çevre arasındaki ilişkiyi irdeleyen bu analizler, sürdürülebilirlik, erişilebilirlik ve yaşanabilirlik gibi kavramlar çerçevesinde değerlendirilir. Bu bağlamda, Bartın-İnkumu yerleşiminde gerçekleştirilen doluluk-boşluk analizi, yeşil alan analizi, yapı kullanım türü analizi ve eğim analizi; alanın mevcut mekânsal yapısını anlamaya, planlama ve tasarım kararlarını yönlendirmeye yönelik önemli veriler sunmaktadır. Her bir analiz başlığı altında, alanın fiziksel organizasyonu ve işlevsel dağılımı detaylandırılarak kentsel morfolojinin temel dinamikleri değerlendirilmiştir.

4.2.1. DOLULUK BOŞLUK ANALİZİ

Doluluk boşluk analizi, kentsel dokunun yapılaşma yoğunluğunu, açık alanlarla ilişkisini ve mekânsal sürekliliği değerlendirmek açısından kritik bir yöntemdir. Bartın-İnkumu yerleşiminde yapılan bu analiz, alanın mevcut fiziksel yapısını ortaya koyarak, planlama ve tasarım açısından iyileştirme alanlarını belirlemeyi amaçlamaktadır.

İnkumu sahil yerleşiminde yapı adalarının büyük bölümü yüksek doluluk oranına sahiptir. Analiz sonucunda, yerleşim dokusunun düzensiz ve parçalı bir yapı sergilediği, boşlukların ise büyük oranda yapıların arasına sıkışmış dar alanlar veya yol boşlukları şeklinde kaldığı tespit edilmiştir. Bu durum, alanın hem yaya dolaşımı hem de

kamusal alan sürekliliği açısından kesintili bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Boş alanların büyük kısmı plansız veya işlevsiz olup, yapı stoğu içinde kaybolmuş durumdadır. Analiz haritalarına göre, doluluk oranı %70'in üzerinde olan bölgeler, kıyıya en yakın ve yazlık yapılaşmanın yoğun olduğu kesimlerde toplanmıştır. Boşluklar ise çoğunlukla yapı aralarındaki boş parseller, araç geçişlerine ayrılmış yollar veya kullanılmayan alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu durum, sürdürülebilir kentsel gelişim için açık-kamusal alan ihtiyacının arttığını ve mevcut yapılaşma düzeninin yenilenmesi gerektiğini göstermektedir. Bu sıkışıklığın temel sebebi, sahil sınırı çizgisi etkisi ve dik dağlar arasında kalmış bir bölge olmasından kaynaklanmaktadır.



Şekil 4.2. Doluluk Boşluk Analizi

4.2.2. YAPI KULLANIM TÜRÜ ANALİZİ

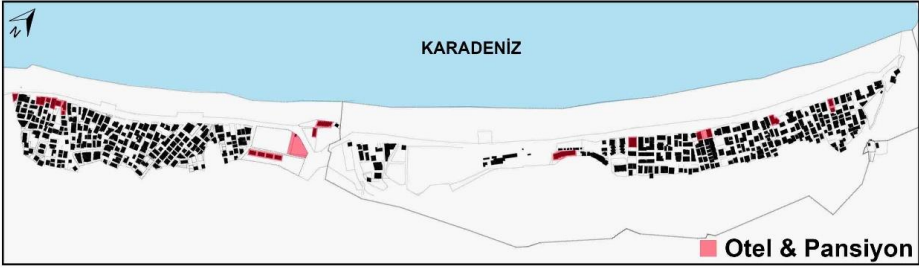
Bartın ili İnkumu kıyı yerleşiminde yapı kullanım türleri, bölgenin turizm odaklı geçici kullanıma dayalı gelişim karakteriyle şekillenmiştir. Şekil 4.3.'de görüldüğü üzere, yapı stokunun büyük kısmı konut işlevine sahiptir ve bu konutların çoğunluğu yazlık olarak kullanılmaktadır. Bu durum, yerleşimin yıl boyunca değil, yalnızca yaz sezonunda aktif olarak kullanılan mevsimlik bir sahil kasabası kimliği taşıdığını göstermektedir.

işletmelerden oluşmakta, yıl boyunca hizmet sunma kapasitesi açısından sınırlı kalmaktadır.



Şekil 4.4. Market & Kafe

Şekil 4.5.'de görülen otel ve pansiyonların da benzer şekilde sahil boyunca yoğunlaştığı, ancak konaklama kapasitelerinin bölgenin yaz aylarındaki aşırı kullanıcı baskısını karşılamakta yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Ticaretin mekânda süreklilik arz etmemesi, kıyı yerleşiminin ekonomik canlılığını yalnızca belirli dönemlere sınırlamakta ve kalıcı nüfusun ekonomik ihtiyaçlarını karşılamamaktadır.



Şekil 4.5. Otel & Pansiyon

4.2.4. SOSYAL MEKANLAR

İnkumu kıyı yerleşiminde sosyal mekânlar, hem nicelik hem de nitelik açısından yetersizdir. Şekil 4.6.'deki harita, mevcut sosyal donatı alanlarının düzensiz ve parçalı bir şekilde dağıldığını göstermektedir.

Sosyal işlevli alanlar, genellikle sahil hattına yakın küçük yeşil cepler, banklar, çocuk oyun alanları veya kamusal oturma alanlarıyla sınırlıdır.

Sosyal mekânların eksikliği, özellikle yaz aylarında artan nüfus karşısında büyük bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplanma alanlarının olmaması, kıyı kamusal yaşamının yalnızca sahil boyunca sınırlandırılmasına neden olmakta ve bu da sosyal etkileşimleri tek düzlemde yoğunlaştırmaktadır. Ayrıca mevcut sosyal alanların bakım, donanım ve erişilebilirlik açısından yeterli olmadığı gözlemlenmiştir.



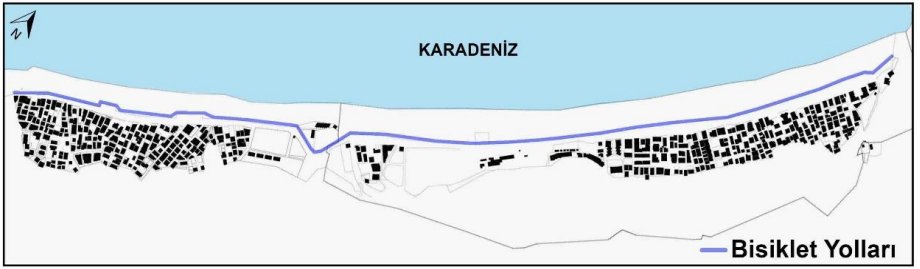
Şekil 4.6. Sosyal Mekanlar

4.2.5. SPOR ALANLARI

İnkumu'ndaki spor alanları, mevcut kentsel yapının baskısı ve fiziksel alan kısıtları nedeniyle oldukça sınırlı düzeydedir. Şekil 4.7. ve 4.8.'de yer alan yürüyüş ve bisiklet yolları, yalnızca sahil şeridine paralel uzanmakta olup, süreklilikten yoksundur. Bu yolların bakım eksiklikleri, güvenlik problemleri vardır.



Şekil 4.7. Yürüyüş Yolları



Şekil 4.8. Bisiklet Yolları

Şekil 4.9.'te görülen spor sahaları da sayıca azdır ve genellikle kullanıcılar tarafından düşük yoğunlukta kullanılmaktadır. Spor alanlarının eksikliği, bölge halkının fiziksel aktivite ihtiyaçlarını karşılamamakta ve özellikle genç kullanıcı profili için kamusal çekim noktalarının yetersiz kalmasına neden olmaktadır.



Şekil 4.9. Spor Sahaları

4.2.6 OTOPARK ALANLARI

İnkumu'nda otopark alanları, hem planlı hem de fiili kullanım açısından ciddi eksiklikler göstermektedir. Şekil 4.10.'de gösterildiği üzere, mevcut otoparklar yetersiz sayıda ve küçük ölçekli olup, özellikle yaz aylarında yaşanan kullanıcı artışını karşılayamamaktadır. Otoparkların çoğu düzensiz biçimde yol kenarlarına yayılmış durumdadır.

Otopark eksikliği, sahil bölgesindeki yaya yollarının işgali, trafik sıkışıklığı ve görsel kirlilik gibi çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Bu durum yalnızca kullanıcı konforunu değil, kıyı kenti imajını da olumsuz etkilemektedir. Otoparklar genellikle kıyıya yakın yerlerde konumlandığı için kamusal alanlarla rekabete girmekte, yeşil alan ve sosyal mekânların yerini almaktadır.

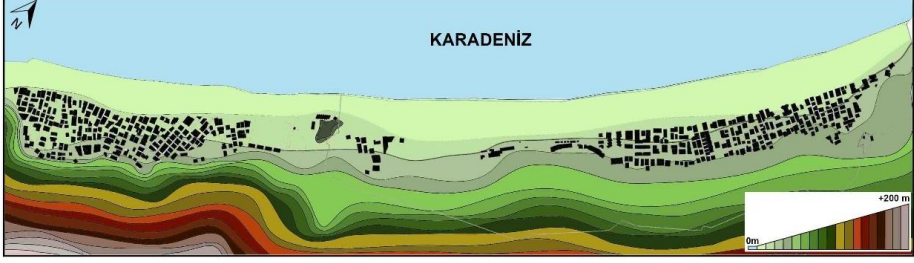


Şekil 4.10. Otopark Alanları

4.2.7 YÜKSEKLİK ANALİZİ

Şekil 4.11.'deki analiz, İnkumu yerleşim alanının topoğrafik olarak oldukça sınırlı ve eğimli bir coğrafyada konumlandığını göstermektedir. Yerleşimin arka kısmında yer alan dik yamaçlar,

yapılaşma açısından fiziksel sınırlayıcı oluşturmakta; bu nedenle yapılaşma sahil şeridinde sıkışmaktadır.



Şekil 4.11. Yükseklik Analizi

4.2.8 YEŞİL ALAN ANALİZİ

Şekil 4.12.'de gösterilen yeşil alan dağılımı, İnku yerleşiminde açık ve doğal alanların oldukça sınırlı olduğunu ortaya koymaktadır. Mevcut yeşil alanlar parçalı, süreksiz ve işlevsiz niteliktedir. Bu alanlar sahil boyunca yürüyüş yolu aksı kenarındaki işlevsiz bölge ve orta kısımda bulunan piknik alanı olarak işlev gören bölgedir.

Kıyı kentlerinde yeşil alanların işlevi yalnızca estetik değildir; iklimsel denge, sosyal bütünleşme ve ekolojik koruma açısından da hayati öneme sahiptir. Ancak İnku'nda yeşil doku sürekliliği sağlanamadığı için bu alanların kent ekolojisine katkısı sınırlı kalmaktadır. Ayrıca kıyıya yakın yeşil alanlar ya hiç ayrılmamış ya da yapılaşma baskısıyla zamanla kaybedilmiştir.



Şekil 4.12. Yeşil Alanlar

BÖLÜM 5

SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. SONUÇ

İnkumu yerleşimi, yoğun yazlık kullanıma dayalı mevsimsel bir sahil kasabası karakteri taşımaktadır. Yapı stokunun büyük çoğunluğu yazlık konutlardan oluşmakta ve bu da bölgenin yıl boyunca değil, yalnızca yaz sezonunda aktif kullanılmasına neden olmaktadır.

Kamusal alanların eksikliği, kullanıcı memnuniyetini azaltmakta ve sosyal etkileşimi sınırlamaktadır. Yeşil alanlar, sosyal donatılar, spor alanları gibi nitelikli kamu kullanımlarına ayrılan mekânlar yetersizdir.

Ticari kullanım alanlarının mekânsal dağılımı düzensiz ve süreksizdir. Ticaret, sahil hattı boyunca kümelenmiş; iç kesimlerde ise işlevsellikten uzak kalmıştır.

Otopark sorunu, bölgenin en önemli problemlerinden biridir. Yaz aylarında zaten yeterli olmayan otopark alanları, gününbirlik ziyaretçi sayısının artışı ile otopark yetersizliği ciddi bir trafik sıkışıklığı ve güvenlik sorunu yaratmaktadır.

Doluluk boşluk oranları %70'in üzerinde olup, yapılaşma sahile çok yakın konumlanmıştır. Bu durum hem doğal kıyı ekosistemlerini tehdit etmekte hem de açık alan sürekliliğini bozmaktadır.

Yeşil alanların süreksizliği, hem ekolojik hem de sosyal sürdürülebilirliği zayıflatmaktadır. Bu alanlar genellikle işlevsellikten uzak küçük alanlardır.

Planlama bütünlüğünün olmaması, düzensiz parselasyon ve plansız büyüme ile birleşerek mekânsal kimlik kaybına yol açmıştır. Bu durum, kent imgesinin zayıflamasına ve kullanıcı deneyiminin olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır.

5.2. ÖNERİLER

Konut-Turizm dengesini gözetken karma kullanım senaryoları geliştirilmelidir. Yalnızca yazlık konutlara dayalı yapılaşma modeli terk edilerek, dört mevsim yaşanabilir ve sürekliliği olan mekânsal çözümler tasarlanmalıdır.

Kıyı hattı boyunca uzanan yeşil kuşak sistemi kurulmalı, ekolojik koridorlar oluşturulmalıdır. Bu alanlar hem doğal çeşitliliği korumalı hem de kullanıcıya manzara, dinlenme ve sosyal etkileşim olanakları sunmalıdır.

Kıyıya paralel ticaret aksları süreklilik gösterecek biçimde yeniden planlanmalıdır. Sahilde kümelenen ticari faaliyetler, iç mahallelere doğru genişletilerek sosyal hayat çeşitlendirilmelidir.

Otopark alanları merkezi ve çok katlı çözümlerle yeniden düzenlenmelidir. Böylece kıyıya taşıt baskısı azaltılmalı, kıyı kullanımı yaya öncelikli hâle getirilmelidir.

Doluluk oranı yüksek olan alanlarda yeniden yapılandırma çalışmaları başlatılmalı; boşluklar kamusal kullanıma kazandırılmalıdır. Özellikle yapı aralarında kalan işlevsiz alanlar, açık alan sürekliliğini sağlayacak şekilde değerlendirilmelidir.

Sosyal mekân sayısı artırılmalı, mevcut sosyal alanlar işlevsel hâle getirilmelidir. Çocuk oyun alanları, amfi oturma alanları, etkinlik sahneleri gibi çok işlevli kamusal mekânlar planlanmalıdır.

Kıyı ile yapı adaları arasında geçirgen bir tampon alan oluşturulmalıdır. Bu alan, hem peyzaj düzenlemeleriyle hem de zemin kat işlevlendirmeleriyle kıyı-yapı entegrasyonunu güçlendirmelidir.

Yapı tipolojileri bölgenin doğal ve kültürel kimliği ile uyumlu olacak şekilde sınırlandırılmalı ve rehberler oluşturulmalıdır. Cephe düzenlemeleri, kat adedi ve malzeme kullanımı gibi kriterler netleştirilmelidir.

İmar planı, mevsimsel kullanım dışında sürekli nüfusu da destekleyecek biçimde revize edilmelidir. Kış dönemine uygun altyapı sistemleri (doğalgaz gibi), sosyal hizmet yapıları ve enerji verimliliği dikkate alınmalıdır.

Yerel halkın ve kullanıcıların katılımıyla planlama süreci şeffaflastırılmalı, birlikte karar alma mekanizmaları kurulmalıdır. Böylece aidiyet duygusu geliştirilecek ve planlar sosyal olarak da kabul görecektir.

Kıyı alanları kamusal öncelikli kullanım ilkesine göre yeniden düzenlenmeli, özel mülkiyetin kıyıya erişimi kısıtlamasına izin verilmemelidir.

İklim değişikliği, deniz seviyesi yükselmesi ve kıyı erozyonu gibi tehditler planlama sürecine entegre edilmeli; kıyı koruma tedbirleri artırılmalıdır.

Sürdürülebilir turizm politikaları ile ekolojik taşıma kapasitesi göz önünde bulundurularak kullanımlar denetlenmelidir. Kısa vadeli turistik baskılar yerine uzun vadeli yaşam kalitesi hedeflenmelidir.

Kıyı Erişiminin İyileştirilmesi ve Kamusal Sahil Yolu Oluşturulması sağlanmalıdır.

Mevcut kıyı şeridindeki kesintili erişim alanları kaldırılarak, hem yerli halk hem de ziyaretçiler için kesintisiz bir sahil promenade tasarlanmalıdır.

Ahşap yürüyüş yolları, yerel taş malzemelerle oturma alanları ve güneşten korunmayı sağlayacak gölgelikler eklenmelidir.

Yaz-Kış Dengesi Sağlayacak Fonksiyonel Karma Kullanım Alanları

Mevsimsel kullanım sorunu göz önüne alınarak, sahil bölgesinde sadece yazlık değil, kış aylarında da işlevsel olacak sosyal alanlar (kapalı kafeler, kültür evleri, sergi alanları, kış festivallerine uygun meydanlar) oluşturulmalıdır.

Bu tür alanlar dört mevsim turizm hareketliliğini teşvik edecektir.

Yerel Mimariye Uyumlu Cephe Yenileme Programı

Geleneksel Bartın ahşap mimarisi öğeleri modernize edilerek cephe düzenlemelerinde kullanılabilir. Bu kapsamda, mevcut yapıların cephelerinde yerel malzeme kullanımı (örneğin ahşap kaplamalar, taş duvarlar) desteklenmeli, görsel bir bütünlük sağlanmalıdır.

Belediye destekli bir cephe iyileştirme teşviki (hibe, vergi indirimi) önerilebilir.

İnkumu Ekolojik Koruma Kuşağı

Kıyı ekosistemini tehdit eden yapılaşma baskısına karşı, bölgenin kuzey ve doğusunda ekolojik tampon alanlar (kumul alanlar, yerel bitki örtüsü koruma zonları) oluşturulmalı; bu bölgelerde yapılaşma sınırlandırılmalıdır.

Yöreye özgü flora-faunanın tanıtıldığı doğa yürüyüş rotaları ve gözlem noktaları geliştirilebilir.

Mavi Bayrak Potansiyeli ve Temiz Deniz Uygulamaları

Kıyının mavi bayrak alabilecek şekilde düzenlenmesi için çevre eğitimi, atık yönetimi, deniz temizliği ve güvenlik altyapısı gibi kriterler doğrultusunda yerel stratejiler oluşturulmalıdır.

Bu, hem çevre kalitesini artırır hem de uluslararası turizm açısından bir prestij unsuru olur.

İnkumu-Sahil-Ana Kent Arası Mikro Mobilite Bağlantıları

Bartın şehir merkezi ile İnkumu arasındaki ulaşım, bisiklet yolları veya elektrikli minibüs hatları gibi düşük karbonlu mikro mobilite çözümleriyle desteklenmelidir.

Özellikle yaz sezonunda araba trafiğini azaltacak ulaşım kurguları teşvik edilmelidir.

Yerel Halkın Katılımı ile Kentsel Tasarım Atölyeleri

Geliştirilecek projeler, yerel halk ve ikinci konut sahiplerinin katılımıyla yürütülecek atölyelerle şekillendirilmeli; katılımcı planlama süreci oluşturulmalıdır.

Bu süreç, hem toplumsal sahiplenmeyi artırır hem de uygulamada sürdürülebilirlik sağlar.

Kıyisal Taşıma Kapasitesi Analizi ile Ziyaretçi Yönetimi

Özellikle yaz aylarında artan kullanıcı yükünü yönetmek amacıyla, kıyının taşıma kapasitesine yönelik bir çalışma yapılmalı ve bu analiz doğrultusunda ziyaretçi kotası, kontrollü giriş sistemleri gibi yöntemler önerilmelidir.

KAYNAKÇA

- Aghayeva, N., Bogenç, Ç. (2022) "Mimaride Ekolojik Yaklaşımlar", Ankara/Turkey : İKSAD YAYINEVİ, ISBN: 978-625-8246-93-3
- Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2019). Antalya Turizm Planlama Raporu.
- Batty, M., Axhausen, K., Giannotti, F., et al. (2012). Smart cities of the future. The European Physical Journal Special Topics, 214(1), 481–518.
- Beatley, T. (2000). Green Urbanism: Learning from European Cities. Island Press.
- Beatley, T. (2009). Planning for Coastal Resilience: Best Practices for Calamitous Times. Island Press.
- Beatley, T. (2009). Planning for Coastal Resilience: Best Practices for Calamitous Times. Island Press.
- Beatley, T. (2014). Blue Urbanism: Exploring Connections Between Cities and Oceans. Island Press.
- Beatley, T., Brower, D. J., & Schwab, A. K. (2002). An Introduction to Coastal Zone Management. Island Press.
- Bekci, B., Taşkan G., Bogenç, Ç., 2013 A habitant-focused approach to the concept of eco-city at industrialized cities with a rural city character (Bartın-Karabük) Turkey sample. Journal of Food, Agricultural & Environment Vol. 11 (2) 867-872.
- Bekci, B., Bogenç, Ç. (2022) "Borcka District Coruh River Corridor Environmental Design Project", Bursa/Turkey : DORA Basım-Yayın Dağıtım Ltd. Şti, ISBN: 978-605-247-373-3
- Bogenç, Ç. (2020) "Rize Derepazarı Turizm Potansiyelinin Arttırılmasına Yönelik Planlama Stratejileri", Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi,
- Berelowitz, L. (2005). Dream City: Vancouver and the Global Imagination. Douglas & McIntyre.

- Berelowitz, L. (2005). *Dream City: Vancouver and the Global Imagination*. Douglas & McIntyre.
- Bilsel, C. (2015). İzmir'in Kıyı Alanlarının Tarihsel Dönüşümü. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 32(2), 1–22.
- Brebbia, C. A., & Almorza, D. (2011). *Coastal Processes*. WIT Press.
- Breen, A., & Rigby, D. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill.
- Breen, A., & Rigby, D. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill.
- Breen, A., & Rigby, D. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill.
- Burbridge, P. R. (1997). A generic framework for measuring success in integrated coastal management. *Ocean & Coastal Management*, 37(2), 175–189.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press.
- Castells, M. (2002). *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*. University of California Press.
- Chang, T. C., & Huang, S. (2011). Reclaiming the City: Water front Development in Singapore. *Urban Studies*, 48(10), 2085–2100.
- Chang, T. C., & Huang, S. (2011). Reclaiming the City: Waterfront Development in Singapore. *Urban Studies*, 48(10), 2085–2100.
- Cicin-Sain, B., & Knecht, R. W. (1998). *Integrated Coastaland Ocean Management: Concepts and Practices*. Island Press.
- Cicin-Sain, B., & Knecht, R. W. (1998). *Integrated Coastaland Ocean Management: Concepts and Practices*. Island Press.
- Cicin-Sain, B., & Knecht, R. W. (1998). *IntegratedCoastaland Ocean Management: Concepts and Practices*. Island Press.

- Coccossis, H., & Mexa, A. (2004). The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice. Ashgate.
- Çufali, A. B., & Dönmez, Y. (2022). Smart approaches to urban parking solutions: Safranbolu city example. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 24(1):177-193.
- Deloitte (2019). Turizmde Yeni Yaklaşımlar ve Sürdürülebilirlik Raporu. Deloitte Türkiye Yayınları.
- Demirci, A., & Öztürk, M. (2020). Kıyı Alanlarında Erozyon Riskinin Belirlenmesi: Bartın İnkumu Örneği. *Coğrafya Dergisi*, 41, 82–95.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), 289–300.
- Dönmez, Y., Özyavuz, M. & Gökyer, E. (2015). Safranbolu Kentinin Konut ve Site Alanlarının Yeşil Alan Durumlarının Saptanması. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi* 5(11).
- Dönmez, Y., & Türkmen, F. (2015). Turistlerin satın alma kararında peyzaj düzenlemelerinin rolü: Belek örneği. *Turizm Akademik Dergisi*, 2(2).
- Dönmez, Y., & Türkmen, F. (2018). The relation between the landscape design and brand image in purchase preferences of tourists: the case of Safranbolu and Nevşehir, in Turkey. *Applied Ecology and Environmental Research*, 16(1), 629-643.
- Erşahin, K., & Türkmen, F. (2024). Sürdürülebilir Destinasyon Yönetimi. Eğitim Yayınevi
- European Commission (EC) (2002). Recommendation of the European Parliament and of the Council concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe.
- Firth, L. B., Knights, A. M., Bridger, D., Evans, A. J., & Moore, P. J. (2016). Ocean Sprawl: Challenges and Opportunities for Biodiversity

- Management in a Changing Marine Environment. *Oceanography and Marine Biology*, 54, 127–169.
- Firth, L. B., Knights, A. M., Bridger, D., Evans, A. J., & Moore, P. J. (2016). Ocean Sprawl: Challenges and Opportunities for Biodiversity Management in a Changing Marine Environment. *Oceanography and Marine Biology*, 54, 127–169.
- Fisher, B. (2004). Urban Waterfront Redevelopment. *Journal of Urban Design*, 9(2), 115–129.
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*. Basic Books.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Cities for People*. Island Press.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society*. University of California Press.
- Gössling, S., Hall, C. M., & Weaver, D. (2009). *Sustainable Tourism Futures: Perspectives on Systems, Restructuring and Innovations*. Routledge.
- Gössling, S., Hansson, C. B., Hörstmeier, O., & Saggel, S. (2002). Ecological foot print analysis as a tool to assess tourism sustainability. *Ecological Economics*, 43(2-3), 199–211.
- Gürel, C., & Yıldız, A. (2016). Bartın İnkumu Sahilinde Kıyı Morfolojisinin Değişimi ve Planlama Yaklaşımları. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını*, 3(2), 98–113.
- Hall, C. M. (2001). Trends in Ocean and Coastal Tourism: The End of the Last Frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44(9–10), 601–618.
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2006). *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space*. Routledge.
- Hall, P., & Pain, K. (2006). *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*. Earthscan.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso Books.

- Honey, M. (2008). *Ecotourism and Sustainable Development: Who Owns Paradise?* Island Press.
- Hoyle, B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 90(3), 395–417.
- Hoyle, B. S. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 90(3), 395–417.
- İBB (İzmir Büyükşehir Belediyesi) (2021). *İzmir Deniz Kıyı Tasarımı Strateji Raporu*.
- Jacobs, J. (1961). *The Deathand Life of Great American Cities*. Random House.
- Jenks, M., & Dempsey, N. (2005). *Future Forms and Design for Sustainable Cities*. Architectural Press.
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge University Press.
- Karadeniz, S. (2016). Trabzon’da Kıyı Alanı Kullanım Biçimleri ve Planlama Yaklaşımları. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(1), 17–34.
- Kalay G., Bogenç Ç., 2022. An Evaluation of Urban Image and The Use of Urban Space in Karabük City Center. *Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*. 8 (57) 645 / 655.
- Kay, R., & Alder, J. (2005). *Coastal Planning and Management*. CRC Press.
- Kaya, L. (2009). Kıyı Alanlarında Açık ve Yeşil Alan Planlaması: Trabzon Örneği. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 9(1), 100–110.
- Keleş, R., & Uysal, A. (2017). Kıyı Alanlarında Mekânsal Planlama Sorunları: İnkumu Örneği. *Planlama Dergisi*, 27(1), 114–123.
- Knox, P. L., & McCarthy, L. M. (2012). *Urbanization: An Introduction to Urban Geography* (3rd ed.). Pearson Education.
- Kostof, S. (1991). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames & Hudson.

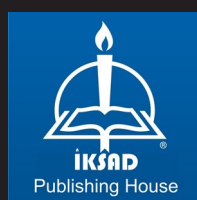
- Kozak, M. (2008). Turizm Pazarlaması: İlkeler ve Uygulamalar. Detay Yayıncılık.
- Köse, B., & Dönmez, Y. (2021). Mahalle Ölçeğinde Kültürel Değerlerin Kent Kimliğine Etkileri: Kale Mahallesi-Samsun. Kent Akademisi, 14(4), 1156-1190.
- Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. Blackwell Publishing.
- Leichenko, R. (2011). Climate change and urban resilience. Current Opinion in Environmental Sustainability, 3(3), 164–168.
- Lynch, K. (1960). The Image of the City. MIT Press.
- Marshall, R. (2001). Waterfronts in Post-Industrial Cities. SponPress.
- Marshall, R. (2004). Transforming Barcelona. Routledge.
- Marshall, T. (2004). Transforming Barcelona. Routledge.
- McCarthy, J. (2003). The Waterfront as a Focus for Urban Policy. European Planning Studies, 11(3), 341–348.
- Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. Landscape and Urban Planning, 147, 38–49.
- Monclus, F. J. (2003). The Barcelona model: An original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979–2004). Planning Perspectives, 18(4), 399–421.
- Monclús, F. J. (2003). The Barcelona model: an original formula? Planning Perspectives, 18(4), 399–421.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart Cities, 4(1), 93–111.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence. Island Press.
- Nicholls, R. J., & Cazenave, A. (2010). Sea-Level Rise and Its Impact on Coastal Zones. Science, 328(5985), 1517–1520.

- Nicholls, R. J., Wong, P. P., Burkett, V. R., Codignotto, J. O., Hay, J. E., McLean, R. F., & Ragoonaden, S. (2007). Coastal systems and low-lying areas. In: *Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability*.
- Norberg-Schulz, C. (1985). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli.
- Norberg-Schulz, C. (1985). *The Concept of Dwelling: On the Way to Figurative Architecture*. Rizzoli.
- OECD (2016). *The Ocean Economy in 2030*. OECD Publishing.
- Olgyay, V. (1963). *Design with Climate: Bioclimatic Approach to Architectural Regionalism*. Princeton University Press.
- Oliver, P. (2006). *Built to Meet Needs: Cultural Issues in Vernacular Architecture*. Routledge.
- Ozturk, S., Ayan, E., & Isinkaralar, O. (2018). Visual landscape evaluation of Kastamonu clock tower environment as a historical urban area. *Fresenius Environmental Bulletin*, 27(12), 9617-9625.
- Özgüç, N. (2011). *Turizm Coğrafyası*. Çantay Kitabevi.
- Öztürk, S., Işınkaralar, Ö., Yılmaz, D., & Çılgınoğlu, H. (2021). Bir kültür turizmi destinasyonu olarak Hasankeyf örneğinde ziyaretçi memnuniyeti. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 23(2), 359-369.
- Öztürk, S., Yılmaz, D., & İhtiyar, M. (2020). Kentleşmenin Sosyal ve Mekânsal Rolünün Değerlendirilmesi: Kastamonu Örneği. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 25(43), 153-166.
- Pacione, M. (2005). *Urban Geography: A Global Perspective* (2nd ed.). Routledge.
- Pacione, M. (2005). *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge.
- Pile, S. (1999). *The Body and the City: Psychoanalysis, Space and Subjectivity*. Routledge, pp. 3-52.

- Pinder, D. (2003). Seaport Decline and Cultural Heritage Sustainability Issues in Port Cities. *Ocean & Coastal Management*, 46(6–7), 673–689.
- Pinder, D. (2003). Seaport Decline and Cultural Heritage Sustainability Issues in Port Cities. *Ocean & Coastal Management*, 46(6–7), 673–689.
- Punter, J. (2003). *The Vancouver Achievement: Urban Planning and Design*. UBC Press.
- Punter, J. (2003). *The Vancouver Achievement: Urban Planning and Design*. UBC Press.
- Rapoport, A. (1969). *House Form and Culture*. Prentice-Hall.
- Rossi, A. (1982). *The Architecture of the City*. MIT Press.
- Sandercock, L. (2003). *Cosmopolis II: Mongrel Cities of the 21st Century*. Continuum.
- Şahin, Ş., & Kaya, H. (2013). Trabzon’da Kıyı Kullanımına Yönelik Mekânsal Analiz. *Karadeniz Araştırmaları*, (37), 128–145.
- Tanguay, G. A., Rajaonson, J., Lefebvre, J. F., & Lanoie, P. (2010). Measuring the Sustainability of Cities: A Survey-Based Analysis of the Use of Local Indicators. *Ecological Indicators*, 10(2), 407–418.
- Timur, S. (2001). Antalya’da Kıyı Alanlarının Turistik Kullanımı. *Planlama Dergisi*, (1), 73–82.
- Tinsley, H. E. A., & Tinsley, D. J. (2002). Recreational Activity and Leisure Needs in Urban Coastal Environments. *Journal of Environmental Psychology*, 22(2), 211–225.
- Tümertekin, E. & Özgüç, N. (2007). Beşerî Coğrafya: İnsan, Kültür ve Mekân. Çantay Kitabevi.
- Türkmen, F. & Oranlı, E. C. (2022). Sakin Şehirlerin Sürdürülebilir Destinasyon Pazarlaması Üzerinde Etkileri: Perşembe İlçesi Örneği. *Safran Kültür ve Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(1): 60-83.

- Türkmen, F., & Dönmez, Y. (2015). Korunan alanların turizme açılmasına ilişkin yerel halkın görüşleri (Yenice örneği). *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 189-204.
- UNEP/MAP-PAP/RAC. (2018). *Coastal Area Management in the Mediterranean: Regional Experiences and Challenges*. Split, Croatia.
- UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
- UN-Habitat. (2009). *Planning Sustainable Cities: Policy Directions*.
- UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. United Nations Human Settlements Programme.
- UNWTO (2005). *Making Tourism More Sustainable – A Guide for Policy Makers*. UNEP and UNWTO.
- UNWTO (2015). *Sustainable Tourism for Development Guidebook*. World tourism.
- Uslu, E., & Bölükbaşı, A. E. (2019). Urban Furniture in Historical Process. *Journal of History Culture and Art Research*, 8(4), 425-444. doi:<http://dx.doi.org/10.7596/taksad.v8i4.2336>
- Uslu, E., & Bölükbaşı, A. E. (2019). A Design Approach of Urban Furniture in A Historical Place: Safranbolu. *Social Sciences*, Volume 14 Issue 4, 2019, p. 1841-1866
- Uslu, E., & Bölükbaşı, A. E. (2024). *Tarihi Yapıdan Müzeye: Mekan-Sergi-İnsan*. Eğitim Yayınları.
- Vale, L. J. (1992). *Architecture, Power and National Identity*. Yale University Press.
- WCED (World Commission on Environment and Development). (1987). *Our Common Future (Brundtland Report)*. Oxford University Press.
- Woolley, H. (2003). *Urban Open Spaces*. Spon Press.

- Yılmaz, D., Öztürk, S. & Işınkaralar, Ö. (2022). Kent İmgesinin Yapıtaşı Olarak Sokaklarda Mekânsal Zenginliğin Fraktal Geometri İle Analizi. Kent Akademisi Dergisi, 15(3)1341-1358.
- Yılmaz, D., Öztürk, S., & Işınkaralar, Ö. (2023). Bir Yaşam Sahnesi Olarak Sokak Algısının Kullanıcılar Gözünden Okunması: Ankara ve İstanbul Sokaklarından Tespitler. Artium, 11(1), 75-86.
- Yuen, B. (2011). Urban Water front Developments in Asia: A Sustainable Future?.In C. G. B. Ho& B. Yuen (Eds.), Urban Waterfront Development in Asia: Successes and Failures (pp. 17–35). Springer.
- Yuen, B. (2011). Urban Waterfront Developments: The Case of Singapore. Urban Policy and Research, 29(1), 89–105.
- Zukin, S. (1995). The Cultures of Cities. Blackwell Publishing.
- Zukin, S. (1995). The Cultures of Cities. Blackwell Publishing.



ISBN: 978-625-378-438-6