

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması
2025

RUMUZ
74186

Açıklama Raporu



TÜRKİYE PLANLAMA OKULLARI BİRLİĞİ
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması 2025

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET.....	3
1. GİRİŞ	4
2. AMAÇ, KAPSAM VE HEDEFLER.....	4
2.1. Amaç	4
2.2. Kapsam	4
2.3. Hedefler.....	4
3. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI.....	5
3.1. PARAMETRELER VE KIYI ALANLARI.....	6
4. ZAMANIN İZİNDE KIYI	6
5. ANALİZLER VE SENTEZ	7
5.1. Kıyı Tipolojileri Bölgeleme Çalışma Alanın Seçimi	7
5.2. Kentsel Kullanım Türleri	8
5.3. Yürünebilirlik ve Yaya Erişimi.....	9
5.4. Taşıt Ulaşımı	10
5.5. Gece Gündüz Canlılık.....	10
5.6. Geçirgenlik ve Bütünleşme.....	11
5.7. Mekânsal Kalite	12
5.8. Sentez.....	13
5.9. Bölgeleme	14
6. PLANLAMA YAKLAŞIMI	15
6.1. Fonksiyon.....	15
6.2. Ulaşım	16
6.3. Ana Plan Yaklaşımı	17
7. TASARIM KARARLARI.....	19
7.1. Konsept	19
7.2. Tasarım İlkeleri.....	21
7.3. 1/1000 Ölçekli Plan.....	22
KAYNAKÇA	23

ÖZET

1990’lı yıllardan itibaren Yalova’da uygulanan kentleşme ve ulaşım kararları, kıyı alanlarını araç odaklı bir mekânsal düzene sürüklemiş; sahil yolunun genişletilmesi, plansız dolgu uygulamaları ve işlevsel parçalanmalar kentin kıyıyla kurduğu bağı giderek zayıflatmıştır. 1999 Marmara Depremi’nin yarattığı fiziksel ve toplumsal kırılma bu süreci daha da derinleştirmiş; geçici yerleşimler, parçalanmış sosyal dokular ve plansız müdahaleler sonucu Yalova kıyısı, kamusal yaşamın üretildiği bir mekândan çok, kentin yalnızca “geçtiği” bir güzergâha dönüşmüştür. Böylece kıyı, toplumsal hafızada ve gündelik pratiklerde ikincil bir konuma itilmiştir. Bu sorunların bütüncül analizi, çalışmanın temelinde yatan **“kıyıyı geri kazanmak”** kavramsal yaklaşımına yön vermiştir. Burada geri kazanım, yalnızca fiziksel bir düzenleme değil; kamusal mekânın toplumsal işlevinin yeniden üretilmesi, kıyının kentle bütünleştirilmesi ve mekânsal sürekliliğin sağlanması anlamına gelmektedir. Çalışma, Birleşmiş Milletler’in “Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar” hedefini referans olarak kıyıyı canlılık, erişilebilirlik ve kapsayıcılık ekseninde yeniden kurgulamayı amaçlamaktadır.

Bu çalışma, söz konusu sorunlardan hareketle “kıyıyı geri kazanmak” temasını kavramsal bir çerçeve olarak benimsemiştir. Buradaki geri kazanım, yalnızca fiziksel düzenlemeleri değil; kıyının toplumsal karşılaşmaların üretildiği, aidiyetin güçlendiği ve kentsel belleğin yeniden canlandığı bir kamusal yaşam alanına dönüştürülmesini ifade etmektedir.

Literatürde Jane Jacobs, Jan Gehl, Rob Krier, Golkar, Cohen ve Baranji gibi araştırmacıların yaklaşımlarından yararlanılarak canlılık parametreleri altı başlık altında toplanmıştır: mekânsal uyum ve bütünlük, zamansal kullanım sürekliliği, erişilebilirlik ve hareketlilik, çevresel–iklimsel konfor, sosyal etkileşim ve çeşitlilik, kimlik ve ruh. Bu parametreler, Yalova kıyısının mevcut sorunlarını açığa çıkarmak ve tasarım için ilke üretmek amacıyla kullanılmıştır. Analiz sürecinde, kıyının bu parametreler açısından ciddi eksikler taşıdığı ortaya konmuştur: tekdüze işlevler, sosyal karşılaşmaları desteklemeyen kurgular, zamansal durağanlık, kentsel ulaşım sistemleriyle entegrasyonun yetersizliği ve kıyının kentten kopması başlıca sorunlar olarak öne çıkmıştır.

Sonuç olarak proje, Yalova Merkez kıyısını yalnızca bir geçiş koridoru olmaktan çıkararak, erişilebilir, kapsayıcı ve zamansal sürekliliği güçlü bir **“kentsel yaşam koridoru”**na dönüştürmeyi hedeflemektedir. Böylece kaybolmuş kamusal yaşam yeniden üretilecek ve kıyı, kentin belleğinde hak ettiği yere kavuşacaktır.

Anahtar Kelimeler:

1. GİRİŞ

Günümüzde kentlerin sosyal ve mekânsal dönüşüm süreci, özellikle pandemi sonrası kamusal yaşamın yeniden tanımlanması, afet risklerinin artması, iklim değişikliğinin mekân üretimi üzerindeki etkileri ve kentte karşılaşma olanaklarının zayıflaması gibi nedenlerle kentsel canlılık kavramını yeniden gündeme taşımıştır. Artık planlama yalnızca fiziksel biçimleme değil, toplumsal etkileşimi, kapsayıcılığı ve mekânsal aidiyeti güçlendirme sorumluluğunu da üstlenmektedir. Bu bağlamda, kentsel canlılık, sadece kalabalık ya da hareketlilikle açıklanamayacak kadar çok boyutlu; güvenlikten sosyal ritüellere, erişilebilirlikten kimlik üretimine kadar uzanan bir kavramsal zemine sahiptir. Özellikle kıyı alanları gibi hem doğal hem de sosyal anlamda eşik niteliği taşıyan bölgelerde, canlılık kavramı farklı biçimlerde anlam kazanmaktadır. Kıyılar yalnızca dinlenme veya turizm alanları değil; aynı zamanda kentsel belleğin taşıyıcısı, gündelik yaşamın sahnesi ve toplumsal karşılaşmaların gerçekleştiği mekânlardır. Bu nedenle, kıyı alanlarında canlılık üretimi, mekânın sürekliliği, erişilebilirliği, işlevsel çeşitliliği ve sosyal kapsayıcılığıyla doğrudan ilişkilidir. Kamusal, aidiyet, ritüel tekrar ve güvenlik gibi canlılık bileşenleri, kıyı alanlarını dönüştürürken göz ardı edilmemesi gereken temel unsurlar haline gelmiştir.

2. AMAÇ, KAPSAM VE HEDEFLER

2.1. Amaç

Temel amacı, Yalova Merkez kıyısında kaybolmuş olan kamusal ve kentsel canlılığı yeniden üretmektir. Kıyı, yalnızca bir sınır hattı değil; farklı kullanıcı gruplarını kapsayan, toplumsal karşılaşmaları destekleyen ve kentsel belleği güçlendiren bir yaşam eksenini ele alınmaktadır. Proje, erişilebilirliği artırmayı, mekânsal sürekliliği sağlamayı ve sosyal etkileşim için çok işlevli alanlar üretmeyi hedeflemektedir. Çevresel ve iklimsel konfor koşullarını gözeterek kıyıyı yaşanabilir kılmak da amaçlar arasında yer almaktadır. Böylece kıyı, günün farklı zaman dilimlerinde kullanılabilen, kapsayıcı ve dinamik bir kamusal alan olarak yeniden tanımlanacaktır. Nihai hedef, Yalova kıyısını yalnızca geçilen bir koridor olmaktan çıkarıp, kent yaşamının odak noktası haline getirmektir.

2.2. Kapsam

Bu proje, Yalova Merkez kıyı hattında yer alan kamusal açık alanların, kıyı-kent ilişkilerinin, erişilebilirlik düzeylerinin ve sosyal odak noktalarının yeniden ele alınarak, kentsel canlılık ekseninde tasarlanmasını kapsamaktadır. Çalışma, 1/7000 tüm Yalova merkezi kıyısı analizi ile başlayarak 1/3500 ölçekli analiz ve sentez çalışmalarından ardından, belirli odak alanlarda 1/1000 ölçekli tasarıma kadar ilerleyen bir planlama süreci içermektedir. Süreçte hem mekânsal veriler hem de kullanıcı odaklı veriler birlikte değerlendirilmiş; nitel ve nicel analiz teknikleri bir arada kullanılmıştır.

2.3. Hedefler

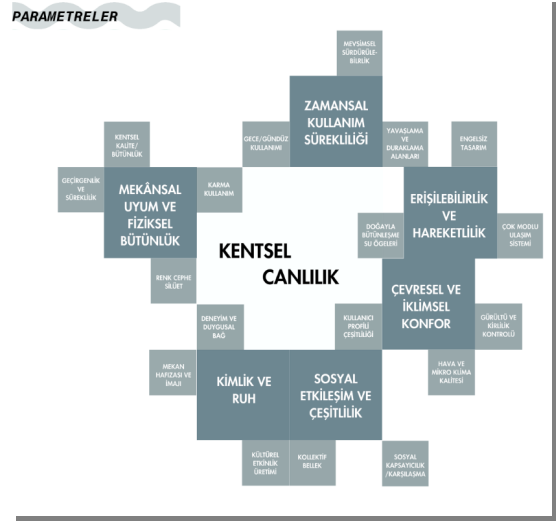
Bu projenin hedefleri, kıyıda kaybolmuş kamusal ve kentsel canlılığı yeniden inşa ederek kentsel canlılığı güçlendirmektir. Mekânsal uyum ve bütünlük kapsamında kıyı boyunca parçalı yapının giderilmesi, geçirgen bir omurga oluşturulması ve kent-deniz ilişkisinin kuvvetlendirilmesi amaçlanmaktadır. Zamansal süreklilik açısından kıyının yalnızca gündüz değil, akşam ve yılın farklı dönemlerinde de yaşayan, çok yönlü etkinliklere ev sahipliği yapan bir alan olması hedeflenmiştir. Erişilebilirlik ve hareketlilik boyutunda yaya, bisiklet ve engelli erişiminin geliştirilmesi, toplu taşımayla entegrasyonun sağlanması ve taşıt baskısının azaltılması öngörülmektedir.

3.1. PARAMETRELER VE KIYI ALANLARI

Kentsel canlılık, yalnızca bir kavramsal çerçeve değil, aynı zamanda mekânı analiz etmek, değerlendirmek ve yeniden kurgulamak için stratejik bir araçtır. Bu çalışma kapsamında, literatürde yer alan farklı yaklaşımlardan (Jacobs, Gehl, Krier, Golkar, Cohen, Baranji) yola çıkılarak altı ana başlık altında gruplanmış canlılık parametreleri oluşturulmuştur. Bu parametreler, mekânın fiziksel karakteri ile insan davranışlarını birlikte değerlendirmeye olanak tanıyan bir sistematik sunmakta ve Yalova Merkez kıyı alanında yapılacak analiz ve sentez çalışmalarının temelini oluşturmaktadır. Şekil 2.2.1 özetlenecek olursa belirlenen parametre grupları şunlardır

Mekânsal Uyum ve Fiziksel Bütünlük (Yapı-yer ilişkisi, adalar arası geçirgenlik, yapı cephe kalitesi)

- Zamansal Kullanım Sürekliliği (Gündüz-gece dengesi, hafta içi/sonu etkinlik dengesi, vakit geçirme / kalma / durma)
- Erişilebilirlik ve Hareketlilik (Yaya, bisiklet, engelli erişimi, yönlendirme sistemleri)
- Çevresel ve İklimsel Konfor (Gölge, rüzgâr yönü, ısı adası etkisi)
- Sosyal Etkileşim ve Çeşitlilik (Kullanıcı gruplarının çeşitliliği, oturma/dinlenme alanları, sosyal ritüeller)
- Kimlik ve Ruh (Tarihsel katmanlar, kolektif bellek, değerler)



Şekil 3.1.2 Belirlenen Parametreler

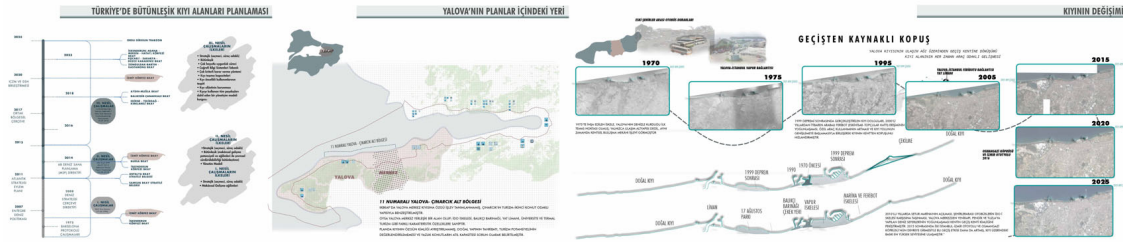
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

Kıyı alanlarında canlılık, yalnızca rekreatif faaliyetlerle sınırlı olmayıp; sosyal kapsayıcılık, güvenlik, aidiyet, çok işlevlilik ve mekânsal sürekliliğin desteklenmesini gerektirir. Bu parametreler, kıyıların geçici ve tek işlevli kullanımların ötesinde, çok katmanlı ve dinamik kentsel alanlara dönüşmesi için bir rehber niteliğindedir. Yalova Merkez kıyısı bugün büyük ölçüde atıl, geçiş mekânı niteliğinde olup potansiyelini kullanamamaktadır. Fiziksel kopukluklar, işlevsel süreksizlik ve azalan sosyo-kültürel etkinlikler kıyıyı kent belleğinden uzaklaştırmıştır. Oysa canlılık parametreleri doğrultusunda yeniden ele alınması, kıyının yalnızca bir geçiş koridoru değil; kültür, prestij ve yaşam alanı olmasını sağlayacaktır. Üst ölçekli planlarda genel ilkelerle ele alınan kıyı kullanımları, bu çalışmada belirlenen parametrelerle somut mekânsal sorunlara yanıt aramak üzere değerlendirilecek; Yalova Merkez kıyısının canlılık potansiyeli mekânsal, sosyal ve işlevsel boyutlarıyla ortaya konacaktır.

4. ZAMANIN İZİNDE KIYI

Yalova kıyı alanları, üst ölçek planlarda genellikle genel ilkeler düzeyinde ele alınmıştır. İzmit Körfezi Bütünsel Kıyı Alanları Planı (2020) sürdürülebilir kullanım, kamu yararı ve doğa-kıyı etkileşimini öne çıkarırken, Yalova Merkez ile Çınarcık'ı aynı alt bölge içinde değerlendirmiş; bu nedenle merkez kıyının özgün

ihtiyaçlarını karşılayamamıştır. Yalova İli Çevre Düzeni Planı (2018) ise yapılaşmanın sınırlandırılması, yeşil alan sürekliliği ve kamu yararına kullanım gibi soyut hedefler getirmiş; ancak kentsel kıyı kullanımları, kamusal donatılar, sosyal erişim ve afet riskleri konularında somut kararlar üretmemiştir. Bu planların sınırlılıkları, kentin kıyı ile ilişkisindeki dönüşüm sürecinde daha belirgin hale gelmiştir: 1975’te inşa edilen iskele, yalnızca ulaşım altyapısı değil aynı zamanda sosyal karşılaşmaların odak noktası olmuştur. 1990’larda İDO iskelesi çevresindeki dolgular ulaşımı kolaylaştırmış ancak kıyı boyunca yapay sınırlar yaratarak geçirgenliği azaltmıştır. 1999 Depremi sonrasında oluşturulan 17 Ağustos Parkı, toplumsal belleği taşıyan ve anma işlevi üstlenen önemli bir kamusal alan haline gelmiştir. 2000’li yıllarda doğu ve batıya yayılan dolgular, marina çevresinde özel kullanımları artırırken, doğuda yürüyüş yolları ve parklarla halka açık mekânlar üretmiş fakat bütüncül bir süreklilik sağlayamamıştır. 2025 itibarıyla kıyı çizgisi belirgin biçimde değişmiş, sahil şeridi genişlemiş, kullanım çeşitlenmiş ancak fiziksel erişim sınırları artmış; kıyı, yalnızca ulaşımın değil, aynı zamanda hatırlamanın ve gündelik sosyalleşmenin sahnesi olarak kentsel ölçekte bütüncül bir stratejiye duyulan ihtiyacı ortaya koymuştur.



Şekil 4.1.1 Belirlenen Parametreler

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

5. ANALİZLER VE SENTEZ

5.1. Kıyı Tipolojileri Bölgeleme Çalışma Alanın Seçimi

Çalışma alanı, topografya, kullanım türü, dokusal yapı ve erişim desenine bağlı olarak A–E arasında beş alt bölgeye ayrılmıştır.

- A Bölgesi: Doğuda tarımsal kullanım ve doğal kıyı çizgisinin baskın olduğu düşük yoğunluklu alan.
- B Bölgesi: Kent merkeziyle ilişkili, yoğun yapılaşmış, dolgu alanları ve teknik altyapılarla parçalanmış kıyı.
- C Bölgesi: Eğimli topografya ve sınırlı erişim akslarıyla tanımlı geçiş alanı.
- D Bölgesi: Yarı kırsal nitelikli, geçirgen ve düşük yoğunluklu kesim.
- E Bölgesi: Batıda, Yalova Üniversitesi çevresinde, doğal kıyı dokusunun korunduğu alan.

Kesitler, kıyı boyunca doğal – geçiş – dolgu kıyısı karakterlerini göstermekte; doğal alanlar, dolgu platformları ve yapılaşma zonlarının iç içe geçmesi mekânsal sürekliliği kesintiye uğratmaktadır.

Bu bölgeler içinde B Bölgesi, kentsel kıyı canlandırma müdahaleleri için öncelikli alan seçilmiştir. Kentin en yoğun kullanılan kıyı kesimi olan bu bölgede terminal, iskele, pazar, açık hava tiyatrosu ve ticari birimler yer almakta; farklı kullanıcı profillerini bir araya getirmektedir. Ancak kamusal alanlar parçalı ve geçici; dolgu ve yoğun yapılaşma ise kıyı–kent ilişkisini koparmaktadır. Fiziksel olarak açık olan bazı alanlar sosyal kapsayıcılıktan yoksundur.

B Bölgesi’nin öne çıkan avantajları:

- Merkezi ve Stratejik Konum: Kent merkezi, ticaret ve marina ile doğrudan ilişkili odak noktasıdır.
- Sosyal ve Kamusal Potansiyel: Cumhuriyet Meydanı, Balıkçı Barınağı ve eski iskele gibi değerler toplumsal hafızayı güçlendirir.
- Tarihsel–Kültürel Bellek: Geçmişten gelen simgesel odaklar, kültürel motivasyon sağlar.
- Kırılgan ama Canlandırılabilir Yapı: Süreklilik sorunlarına rağmen dönüşüm potansiyeli yüksektir.
- Kısıtlı Kıyı Erişimi: Doğrudan erişimin en sınırlı olduğu alan olup, müdahale ile büyük avantaj yaratılabilir.

Ayrıca, kamu mülkiyetinin yüksekliği ve ulaşım odaklarına yakınlık, mekânsal düzenlemelerin uygulanabilirliğini artırmakta; alanı hem kentliler hem de ziyaretçiler için erişilebilir bir kamusal odak haline getirmektedir.

5.2. Kentsel Kullanım Türleri

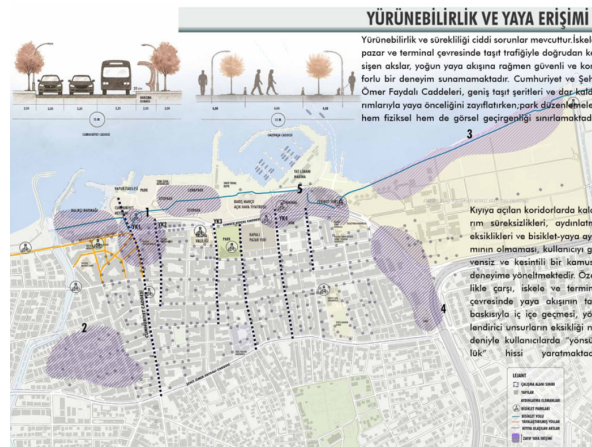
Kıyı koridorunda kamuya ait geniş parseller bulunmasına rağmen, bu alanların kamusal yaşama katkısı sınırlıdır. Atatürk Bahçe Kùltürleri Enstitüsü en büyük kamu mülkiyetidir; ancak erişime kapalı olduğundan gündelik yaşama entegre değildir. Kıyı şeridindeki diğer kamu alanları farklı kamusal türleri göstermektedir: tam kamusal alanlar (parklar, yaya alanları) erişilebilir ancak tek işlevlidir; yarı kamusal alanlar (terminal, pazar, okul bahçeleri) belirli zaman ve kullanıcı profiline göre sınırlıdır; sözde kamusal alanlar (lunapark, özel işletme çevresi, otoparklar) fiziksel olarak açık görünse de kapsayıcı değildir. İç mahallelerdeki küçük ölçekli kamusal parseller ise genellikle yapılaşmış eğitim, yönetim ve dini işlevlerle sınırlı olup, açık kamusal alan üretme kapasitesi düşüktür. Sonuç olarak, alan genelinde kamu mülkiyetleri varlık göstermekte, fakat büyük bölümü kapalı ya da kısıtlı erişimli işlevleri nedeniyle tam kamusal sürekliliği desteklememektedir.



Şekil 5.2.1 Kentsel Kullanım Türleri Analizi
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

5.3. Yürünebilirlik ve Yaya Erişimi

Analiz, kıyıya erişen ana aksların yaya hareketliliğinde odak noktaları olduğunu, ancak bu akslarda ciddi güvenlik, süreklilik ve nitelik sorunları bulunduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle çarşı çevresi, iskele, pazar yeri ve terminal gibi yoğun kullanılan merkezlerde, yaya akışı ile taşıt trafiği doğrudan çakışmakta; kaldırımların dar veya süreksiz olması, sokak aydınlatmalarının yetersizliği ve bisiklet-yaya ayrımının belirsizliği kullanıcı deneyimini olumsuz etkilemektedir. Bu durum, yüksek hareketlilik potansiyeline sahip alanlarda dahi güvenli ve konforlu bir yaya ortamının sağlanamadığını göstermektedir. Doğu ve güney mahallelerinde ise kıyıya yönelen aksların fiziksel olarak var olmasına rağmen, altyapı eksiklikleri erişimde kırılma noktaları yaratmaktadır. Bazı güzergâhlarda yönlendiriciliğin düşük olması, kıyıya doğru hareketin kesintiye uğramasına neden olmaktadır. Sonuç olarak kıyı ile kent dokusu arasında süreklilik sağlanamamakta; kamusal erişim ilişkisi mekânsal anlamda var olsa da niteliksel olarak zayıf kalmaktadır. Böylece kıyı ile kent dokusu arasında güvenli ve kesintisiz bir erişim ilişkisi kurulamadığı ortaya çıkmaktadır.



*Şekil 532.1 Yürünebilirlik ve Yaya Erişimi Analizi
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)*

5.4. Taşıt Ulaşımı

Taşıt ulaşımı, özellikle kentin güney girişinden başlayarak kuzeydeki iskele ve terminale uzanan ana omurga üzerinde yoğunlaşmaktadır. Şekil üzerinde kırmızı arterlerle gösterilen yollar, hem kentin en yoğun araç trafiğini barındırmakta hem de kıyı erişiminde baskın bir rol üstlenmektedir. Turuncu ve sarı arterler orta yoğunluklu bağlantıları temsil ederken, çoğunlukla ticaret-konut alanlarının iç içe geçtiği bölgeleri birbirine bağlamaktadır. Yeşil arterler ise düşük yoğunluklu tali akslardan oluşmakta; yaya hareketine daha uygun, daha sakin kentsel aralıklar yaratmaktadır. Ancak bu daha düşük yoğunluklu yollar, bütüncül bir yaya-bisiklet ağı ile desteklenmediği için potansiyelini sınırlı şekilde kullanabilmektedir. Otoparklar, bisiklet parkları, otobüs ve taksi durakları özellikle terminal, pazar alanı ve iskele çevresinde yoğunlaşmakta; böylece merkez odaklı bir yığılma ortaya çıkmaktadır. Buna karşın güney mahalleler, erişim ve ulaşım olanakları açısından belirgin bir dezavantaja sahiptir. Bisiklet park alanlarının ve yaya geçitlerinin sınırlı ve dağınık olması, mikro mobilite altyapısının bütüncül bir ağ sistemine dönüşmesini engellemektedir. Bu tablo, mevcut ulaşım yapısının araç odaklı olduğunu ve merkezde yoğun trafik baskısı yaratarak kamusal yaşam kalitesini olumsuz etkilediğini göstermektedir.

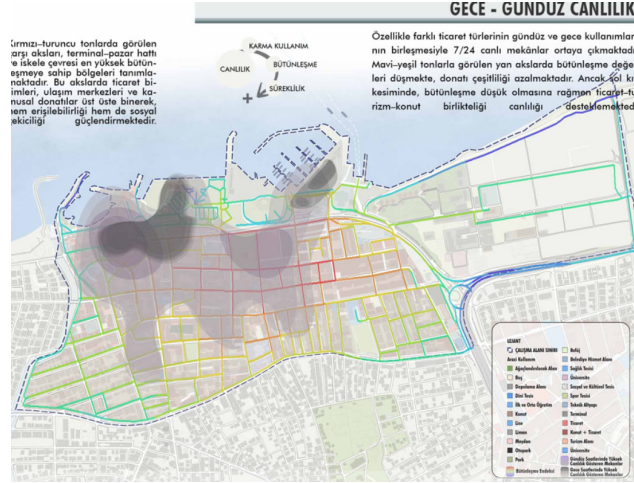


Şekil 5.4.1 Taşıt Ulaşımı

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

5.5. Gece Gündüz Canlılık

Analiz sonuçları, Yalova kıyısında canlılığın günün farklı zaman dilimlerinde eşit dağılmadığını göstermektedir. Gündüz saatlerinde, ticaret odaklarının, terminal-iskele bağlantısının ve pazar alanının yoğun kullanımı sayesinde hareketlilik oldukça yüksektir. Özellikle çarşı aksları ve ulaşım odaklarının çevresi, hem kentliler hem de ziyaretçiler için cazibe noktası haline gelmektedir. Ancak bu canlılık, işlevlerin kapanmasıyla birlikte akşam saatlerinde hızla azalmaktadır. Ticari donatıların geçici niteliği ve kıyıdaki kamusal alanların yetersiz donatılarla desteklenmesi, zamansal sürekliliği zayıflatmaktadır. Bu nedenle, akşamları kıyı alanları boşalmakta, güvenlik algısı düşmekte ve sosyal çeşitlilik daralmaktadır. Kıyının gece kullanımlarının düşük olması, alanın gündelik yaşamdaki canlılığını tek zaman dilimine sıkıştırmakta; bu durum, kıyı mekanlarının sürekliliğini ve güvenilirliğini sorgulanır hale getirmektedir.

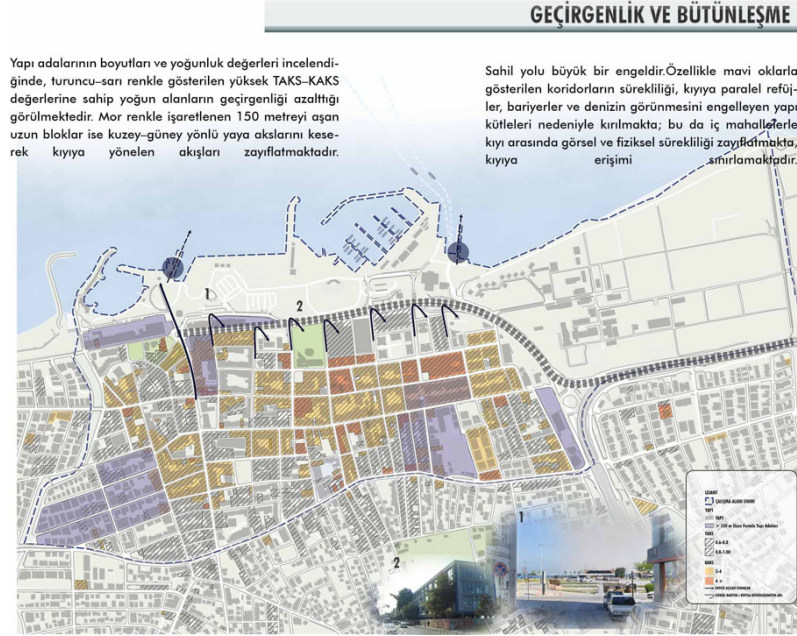


Şekil 5.5.1 Gece Gündüz Canlilik
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

5.6. Geçirgenlik ve Bütünleşme

Geçirgenlik analizi, yapı adalarının fiziksel boyutları, yoğunluk değerleri (TAKS–KAKS) ve sokak dokusunun sürekliliği üzerinden değerlendirilmiştir. Özellikle 0,6 üzeri TAKS ve 3,0 üzeri KAKS değerine sahip adalar, parsel içi boşluk bırakmayan yoğun yapılaşma örüntüleri oluşturarak kamusal akışı sınırlamaktadır. Bu yoğun adalar yalnızca yaya geçişini engellemekle kalmamakta, aynı zamanda görsel sürekliliği ve sokak ölçeğinde sosyal geçirgenliği de zayıflatmaktadır. Öte yandan, 150 metreyi aşan uzun bloklar, kıyıya dik gelişen yaya hareketini fiziksel olarak kesintiye uğratmakta; bu nedenle kıyıya yönelen hareket ya yön değiştirerek dolaylı yollara sapmakta ya da tamamen sona ermektedir. Bu blokların önünde kıyıya açılması planlanan potansiyel koridorlar dahi işlevsiz hale gelmektedir.

Analiz aynı zamanda sokak dokusundaki sorunlara işaret etmektedir. Özellikle dar ve süreksiz sokaklar, kıyı yönelimli akışın kesilmesine neden olmaktadır. Kuzey–güney yönünde kıyıya ulaşması gereken yaya aksları, uzun yapı adaları ve geçirimsiz parseller nedeniyle kopmakta; bu durum kıyı ile iç mahalleler arasında akışkan bir mekânsal ilişki kurulmasını engellemektedir. Doğu–batı doğrultusunda sürekliliği sağlayan akslar ise kıyıya erişim açısından zayıf kalmakta, daha çok iç mahalle bağlantılarını üstlenmektedir. Sonuç olarak, geçirgenliği düşüren başlıca unsurlar yüksek yoğunluklu ve boşluksuz yapı adaları, 150 metreyi aşan bloklar, dar ve süreksiz sokaklar ile kuzey–güney akslarının kesintiye uğramasıdır. Bu faktörler birleşerek kıyı ile kent dokusu arasındaki kamusal sürekliliği ciddi biçimde zayıflatmakta ve kıyı alanlarını parçalı hale getirmektedir.



Şekil 5.6.1 Geçirgenlik ve Bütünleşme

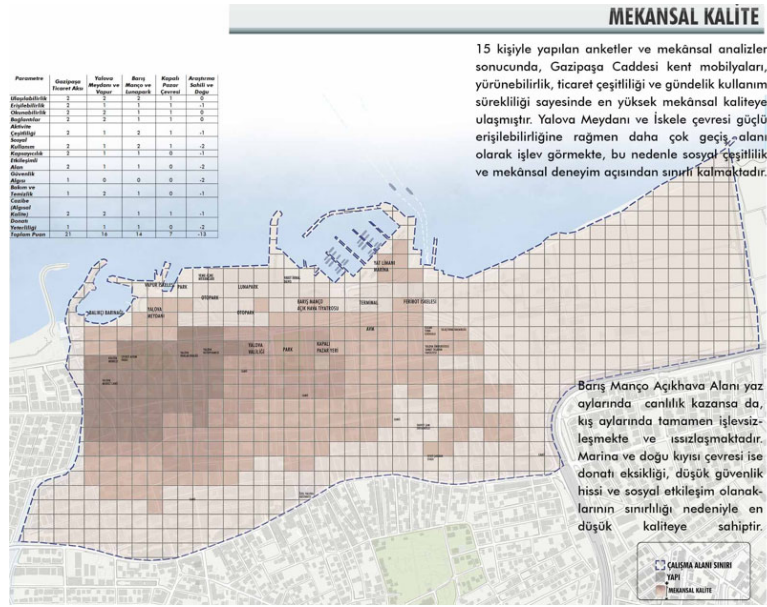
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

5.7. Mekânsal Kalite

15 kişiyle yapılan kullanıcı değerlendirmeleri ve mekânsal analiz sonuçları, Yalova kıyısında kalite algısının mekânsal olarak parçalı ve dengesiz dağıldığını ortaya koymaktadır.

- **Gazipaşa Caddesi ve Ticaret Aksı:** Erişilebilirlik, yönlendiricilik, donatı çeşitliliği ve gündelik kullanım sürekliliği açısından en yüksek puanlara ulaşmıştır. Ticaret işlevleri, kent mobilyaları ve sürekli yaya hareketliliği bu bölgeyi canlı kılmaktadır. Ancak bu yoğunluk, taşıt baskısıyla birleştiğinde yaya konforunu kısmen düşürmektedir. Çıkarım olarak, bu bölge kaliteyi kıyıya doğru yayabilecek en güçlü odaktır; taşıt-yaya çatışmalarını azaltacak düzenlemelerle etkisi genişletilmelidir.
- **Yalova Meydanı ve İşkele Çevresi:** Kıyının en erişilebilir noktası olmasına rağmen, daha çok “geçiş alanı” işlevi görmektedir, uzun süreli sosyalleşmeye olanak tanımamaktadır. Yaya-araç çakışmaları, otopark yoğunluğu ve güvenlik algısındaki zayıflık kaliteyi sınırlamaktadır. Çıkarım olarak, meydanın sürekli bir toplanma ve karşılaşma mekânına dönüşebilmesi için yaya öncelikli tasarım, gölgelik ve oturma alanları gibi konfor artırıcı müdahaleler gereklidir.
- **Barış Manço Açık hava Tiyatrosu ve Lunapark Alanı:** Yaz aylarında etkinliklerle canlılık kazanırken, kışın tamamen işlevsizleşmekte ve ıssızlaşmaktadır. Bu durum, mekânın zamansal sürekliliğinin düşük olduğunu göstermektedir. Çıkarım olarak, alanın yıl boyunca aktif kalabilmesi için esnek kullanımlı geçici donatılar, kış etkinlikleri ve gündelik yaşamla ilişki kuran işlevler geliştirilmelidir.
- **Kapalı Pazar Yeri Çevresi:** Belirli günlerde yoğun canlılık üretse de diğer günlerde atıl kalmakta, bu da mekânsal sürekliliği zayıflatmaktadır. Çıkarım olarak, pazar dışı zamanlarda kültürel, sosyal veya spor etkinlikleriyle desteklenerek mekânın sürekli kamusal kullanımı sağlanabilir.

- **Doğu Kıyısı ve Marina Çevresi:** En düşük kaliteye sahip bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Donatı eksikliği, düşük güvenlik algısı, zayıf yönlendiricilik ve sosyal etkileşim fırsatlarının sınırlılığı bu alanlarda kullanıcı deneyimini olumsuz etkilemektedir. Çıkarım olarak, bu kesimlerde kıyıya dik yaya koridorlarının güçlendirilmesi, aydınlatma, mobilya ve küçük ölçekli kamusal donatılar



5.9. Bölgeleme

Yalova Merkez kıyı koridoru, Jane Jacobs’un kent canlılığına ilişkin yedi temel ilkesi (fonksiyonel çeşitlilik, zamansal süreklilik, geçirgenlik, erişilebilirlik, kullanıcı çeşitliliği, yeşil altyapı-konfor ve kimlik-hafıza) üzerinden değerlendirilmiştir. Analiz sonucunda alan, canlılık düzeyleri ve mekânsal karakterlerine göre farklı bölgelere ayrılmıştır.

Kıyı Arkası

A Bölgesi (Gazipaşa Caddesi ve çevresi):

Canlılık açısından en yüksek değerleri taşır. Ticaret, hizmet, yönetim ve sosyal buluşma işlevleri bir aradadır. Gündüz alışveriş ve iş hayatı, akşam ise kafe ve restoranlarla sosyal yaşam süreklidir. Sokak ağı geçirgendir, kıyıyla yaya bağlantıları güçlüdür. Toplu taşıma ve bisikletle erişilebilir, oturma alanları ve mobilyalar mekânda kalma süresini artırır. Atatürk Anıtı gibi bellek odakları kimlik duygusunu pekiştirir.

B ve B1 (Cumhuriyet Caddesi – Kapalı Pazar çevresi):

Potansiyeli olsa da canlılık alansal olarak homojen değildir. Terminal gündüz yoğun kullanıcı çeker, akşam durağanlaşır. Şehit Ömer Faydalı Caddesi çevresindeki emlak ofisleri, muhasebe büroları, tadilat dükkânları gibi tekil işlevler sosyal etkileşim üretmez, zamansal süreklilik kopar. Ancak Fevzi Çakmak Mahallesi çevresindeki ilkökul ve park, çocuklar ve aileler sayesinde mikro düzeyde canlılık odakları oluşturur.

**B1 (İstanbul Caddesi) ve C1 (Çarşı iç aksı):

Geleneksel ticaret işlevleriyle gündüz hareketlidir. Ancak sosyal-kültürel işlev eksikliği nedeniyle akşam canlılığı yoktur. İç kesimlerde konut artışıyla kullanıcı profili daralır, güvenlik hissi azalır. Dar ve düzensiz sokaklar geçirgenliği sınırlı tutar, cepheler şeffaf değildir. Yeşil altyapı ve oturma eksikliği nedeniyle mekânda kalma süresi kısadır.

C2 ve C3:

Mahalle ölçekli perakende işlevler (bakkal, kırtasiye, terzi vb.) gün içinde kısa süreli canlılık üretir. Ancak akşamları sokaklar boşalır, sosyal karşılaşma kapasitesi düşüktür. Yeşil altyapı ve donatı eksikliği, canlılığı daha da sınırlar. Kullanıcı profili ağırlıklı olarak orta yaş-yaşlı mahalle sakinlerinden oluşur.

D1 ve D2:

En düşük canlılık düzeyine sahip bölgelerdir. Neredeyse yalnızca konut işlevlidir; ticaret ve donatı yok denecek düzeydedir. Yapı adaları geçirimsiz, sokaklar içe dönüktür. D2 monoton konut bloklarıyla canlılık üretmez. D1 ise dere hattına yakın olmasına rağmen bu avantajı değerlendiremez; oto yıkama, küçük atölye, boş parseller ve terk edilmiş yapılar alana hâkimdir. Dere, kamusal koridor olmaktan çok fiziksel bir kesinti işlevi görür. Çocuk, kadın ve yaşlı kullanıcılar için güvenli alan yoktur.

Kıyı Şeridi

C4 (Balıkçı Barınağı ve Batı Kıyısı):

Deniz kenarında olmasına rağmen kamuya açık sahil deneyimi sunmaz. Balıkçılara ayrılmış kapalı yüzeyler ve sınırlı erişim, hem fiziksel hem görsel sürekliliği keser. Jacobs’un “gözlemlenebilir sokaklar” ilkesi burada işlemez; alan kamusal karşılaşma üretmez.

C5 (Marina ve çevresi):

Restoranlar, özel kulüpler ve otoparklarla işlevsel çeşitlilik vardır, ancak kullanıcı profili sınırlıdır. Kullanımlar geçicidir ve birbirini desteklemez. Gehl’in “mekânda kalma” ilkesi uygulanmamaktadır; sosyal etkileşim oluşmaz.

D3 (Terminal çevresi):

Kentle kıyı arasında karşılaşma mekânı işlevi kuramaz. Büyük ama işlevsiz yapılar, otoparklar ve boşluk hissi alana hâkimdir. Lynch’in tanımıyla bu bölge bir “boşluk”tur; fiziksel olarak vardır ama zihinsel haritalarda yönsüz ve kimliksizdir.

Genel Sonuç

Jacobs’un vurguladığı gibi canlılığı belirleyen, yalnızca işlevlerin varlığı değil; onların birbirleriyle kurduğu ilişki, süreklilik ve karşılaşma potansiyelidir. Yalova kıyı koridorunda:

A Bölgesi yüksek canlılık üretirken,

B ve C bölgeleri parçalı ve zamansal olarak kopuktur,

D bölgeleri canlılıktan tamamen yoksundur.

Kıyı şeridi (C4, C5, D3) ise merkezi konumuna rağmen “geçilen ama kalınmayan” alanlardan oluşmaktadır.

Dolayısıyla canlılık üretmek için yalnızca yeni işlev eklemek değil, bu işlevlerin zamansal süreklilik, sosyal etkileşim ve mekânsal geçirgenlik ile desteklenmesi gerekmektedir.



Şekil 5.9.1 Bölgeleme

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

6. PLANLAMA YAKLAŞIMI

6.1. Fonksiyon

Yalova kent merkezinin kıyı bölgesi, sahip olduğu doğal potansiyel ve merkezi konuma rağmen bugün parçalı, yönsüz ve kamusal yaşamla bütünleşememiş bir alan kimliği taşımaktadır. Yaya sürekliliğinin bozulması, taşıt yolları ve otoparkların kıyı ile temas noktalarını kesmesi, kurumsal ve eğitim yapılarının denize sırtını dönmesi, kültürel donatı eksikliği ve İDO iskelesi çevresinde oluşan düzensiz karşılama mekânı, alanın en belirgin sorunlarıdır. Bu durum kıyıyı, kamusal bir “sahne” olmaktan çıkarıp yalnızca geçilen ve uğranmadan terk edilen bir “arka plan” haline getirmiştir. Önerilen fonksiyon stratejisi ise bu sorunlara bütünlük çözümler sunmayı hedeflemektedir. Batı kıyısında terminal–çarşı–iskele çevresinde zaten gözlenen hareketlilik, community atrium, açık pazar, çocuk oyun alanı ve gündelik yaşamı çeşitlendiren odaklarla desteklenmiş; böylece gündüzle sınırlı canlılık zamansal çeşitlilikle geceye de taşınmıştır. Orta koridorda durağan ve yönsüz kalan park alanları festival çayırı, gençlik buluşma noktaları, spor ve etkinlik mekânları ile donatılarak hem fiziksel hem de sosyal geçirgenliği güçlendiren bir zincire dönüştürülmüştür. Doğu kıyısında ise mekânsal kalite ve erişim analizlerinde en zayıf çıkan alan doğal karakteri korunarak sahil yürüyüşleri, gözlem terasları ve peyzaj rotaları ile kamusal kullanıma açılmış, bu bölgeye hafif dokunuşlarla canlılık kazandırılmıştır. Ayrıca geçirgenliği kesen 150 metreyi aşan yapı adalarının cephelerinde amfi sahne, kentsel çayır ve açık hava tiyatrosu gibi modüler işlevler önerilerek yalnızca geçişi değil, durmayı ve sosyalleşmeyi de teşvik eden çözümler geliştirilmiştir. Sosyo-demografik açıdan kırılgan olan Fevzi Çakmak ve Rüstempaşa mahalleleri için gençlik, eğitim ve etkileşim

odaklı donatılar öngörülmüş, böylece mekânsal eşitsizliklerin azaltılması hedeflenmiştir. Sonuç olarak öneri şeması, yalnızca boşlukları dolduran bir program değil; erişilebilirlik, geçirgenlik, mekânsal kalite, gece–gündüz canlılığı ve sosyo-demografik dengeler gibi önceki tüm analiz bulgularını bütünleştiren, çok merkezli ve çok ölçekli bir canlılık ağı kurgulamaktadır. Bu strateji sayesinde Yalova kıyısı, hem mekânsal hem toplumsal boyutta yeniden işler, eşitlikçi ve süreklilik taşıyan bir kent yaşam sahnesine dönüştürülmeyi amaçlamaktadır.



Şekil 6.1.1 Mevcut ve Önerilen Fonksiyon

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

6.2. Ulaşım

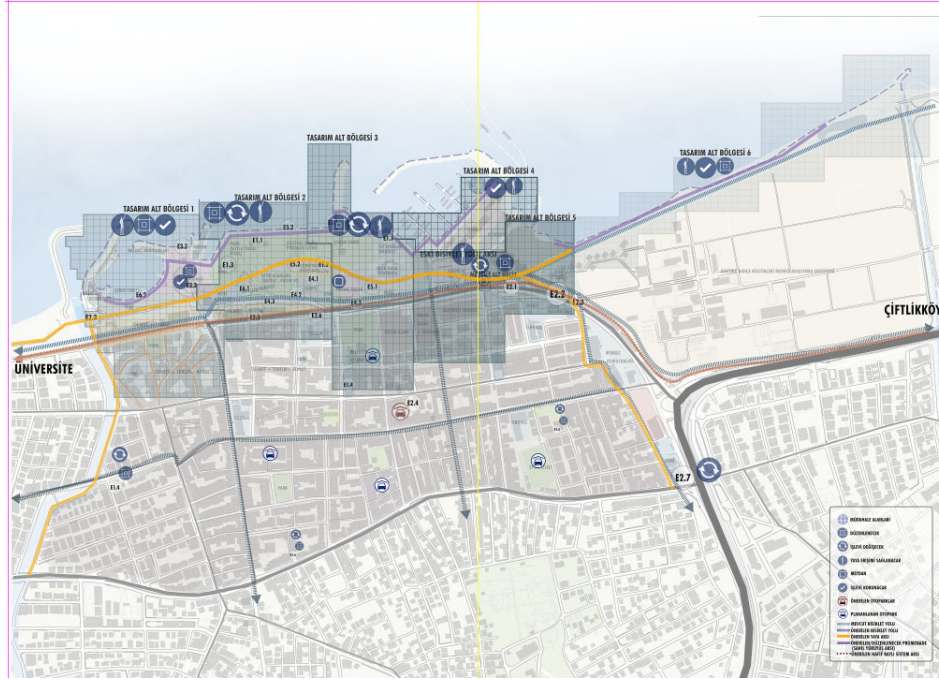
Yalova kent merkezinde mevcut ulaşım sistemi taşıt öncelikli kurgulanmış olup, Cumhuriyet ve Şehit Ömer Faydalı caddelerindeki dar kaldırımlar, yoğun araç trafiği ve karşılıklı park düzenleri yaya hareketliliğini ciddi biçimde sınırlandırmakta; kıyı ile kent merkezi arasında süreklilik arz eden bir yaya omurgasının oluşmasına engel olmaktadır. Gazipaşa Caddesi’nin yayalaştırılmış yapısı ve sahil yolundaki bisiklet hattı olumlu örnekler sunarken, genel sistem otopark yükü ve minibüs sirkülasyonu nedeniyle parçalı bir yapıdadır. Özellikle minibüslerin sahil hattında parklandığı mevcut alan, araç trafiğini artırmakta, kıyıyı bir geçiş koridoruna dönüştürmekte ve erişilebilirliği zayıflatmaktadır. Analize göre kırsaldan gelen yaklaşık 16 minibüs hattının çoğu gereksiz yere kıyıya yönelmekte, yaya–araç çatışmasını artırmaktadır. Bu nedenle, şehirlerarası otobüslerin yeni Bursa Otoyolu üzerindeki çeper terminale taşınması, minibüsler için ise Şehit Ömer Faydalı Caddesi ile Bursa Yolu arasında çok modlu bir park ve transfer alanı oluşturulması önerilmektedir. Böylece kıyıya giren minibüs sayısı 16’dan 3’e düşürülecek, kent merkezindeki taşıt yoğunluğu azaltılacak, “park et–devam et” uygulamalarıyla mikro mobilite desteklenecek ve özellikle yaşlılar, engelliler ve çocuklar için kıyıya kesintisiz, güvenli ve erişilebilir bir yaya bağlantısı sağlanacaktır.



Şekil 6.2.1 Taşıt Ulaşımı ve Yaya Ulaşımı
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

6.3. Ana Plan Yaklaşımı

Ana Planlama Yaklaşımı kapsamında kıyı boyunca tanımlanan yedi müdahale alanı farklı işlevsel sorunlara karşılık verirken, özellikle **Tasarım Alt Bölgeleri 1–2–3** odak seçilmiştir çünkü bu kesimler kentin en yoğun kullanılan, aynı zamanda en çok mekânsal ve sosyal sorun barındıran alanlarıdır. Balıkçı Barınağı çevresi (Alt Bölge 1), denizle doğrudan temasın sağlandığı en önemli odaklardan biridir; ancak yaya erişim sürekliliği zayıftır, bu nedenle mevcut işlev korunup kamusal erişim güçlendirilecektir. Cumhuriyet Meydanı ve Kent Müzesi çevresi (Alt Bölge 2), kentsel belleğin taşıyıcısı konumundadır; fakat bugün mekânsal kalitesi düşüktür ve kıyıyla güçlü bağ kurmamaktadır. Bu nedenle meydanlaştırma, kültürel odak güçlendirmesi ve yaya bağlantılarının artırılması hedeflenmiştir. Lunapark ve otopark çevresi (Alt Bölge 3) ise sert zemin baskısı ve işlevsizlik nedeniyle canlılık üretmekte başarısızdır; burada mevcut lunapark kaldırılarak etkinlik çayırları, bostanlar, oyun ve oturma alanları önerilmiş, otopark ise alt kota taşınarak yüzey tamamen kamuya açılmıştır. Bu üç alt bölgenin seçilme nedeni, kıyı boyunca hem **en kritik mekânsal kopuklukların** hem de **en yüksek canlılık potansiyelinin** bu kesimlerde bulunmasıdır. Böylece tasarım, bir yandan kentin denizle kurduğu en önemli temas noktalarını (balıkçı barınağı, meydan, iskele çevresi) iyileştirirken, diğer yandan büyük oranda atıl veya araç odaklı kullanımla zayıflamış alanları yeniden kamusal odaklara dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Sonuç olarak Alt Bölge 1–2–3, kıyı boyunca bütüncül bir dönüşümün “başlangıç zinciri” olarak tanımlanmış; diğer müdahale alanlarının da bu çekirdek odakların güçlendirdiği canlılık ağına eklenmesi öngörülmüştür.



Şekil 6.3.1 Ana Plan Yaklaşımı

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır)

SORUN	S1.1	S1.2	S1.3	S2.1	S2.2	S2.3	S2.4	S2.5	S2.6	S2.7	S3.1	S3.2	S3.3	S4.1	S4.2	S4.3	S5.1	S5.2	S6.1	S6.2
Barınak, marina ve terminal çevresindeki yapısal boşluklar süreklilikten yoksundur; bu fiziksel kopukluklar kıyı boyunca kesintisiz bir dolaşımı ve görsel algıyı engellemektedir.					✓		✓	✓					✓							
Taşıt yollarının kıyıya kadar uzanması ve otopark alanlarının kıyıya bitişik konumlanması, yaya erişimini zayıflatmakta ve kıyı alanlarının kamusal niteliğini azaltmaktadır.				✓	✓		✓	✓		✓										
Gece kullanımı düşük olan kıyı alanlarında güvenlik algısı zayıflatmakta, mekânsal canlılık azalarak kamusal mekânlar sadece gündüz saatlerinde işlevsel kalmaktadır.	✓	✓							✓			✓								
Terminal çevresi ve iskele meydanı karşılama mekânı olarak kimliksiz kalmış; bu durum kente giriş hissini zayıflatmakta ve sosyal karşılaşma potansiyelini sınırlamaktadır.										✓			✓							

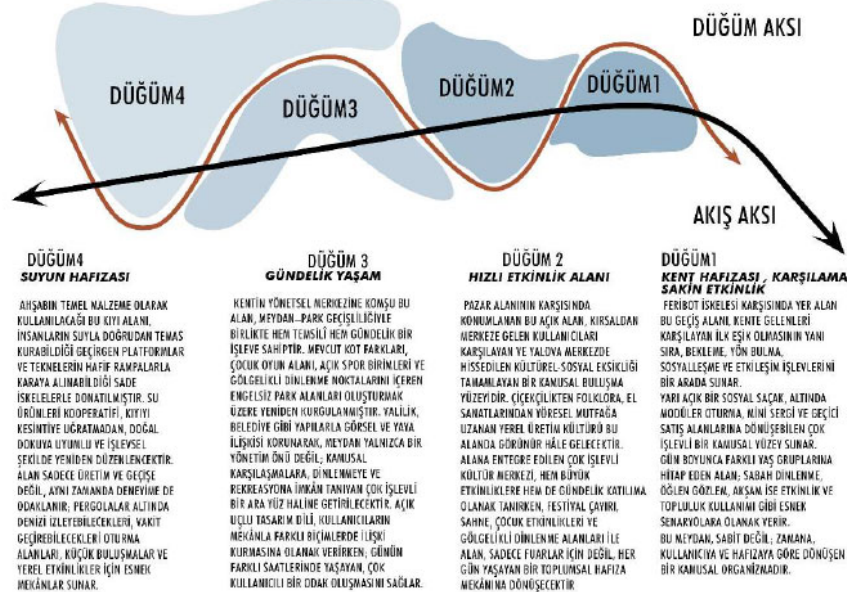
Yeşil altyapı sürekliliği ve gölgelikli dinlenme alanlarının yetersizliği, hem çevresel konforu azaltmakta hem de yaşlılar ve çocuklar gibi kırılgan gruplar için erişilebilirlik sorunları doğurmaktadır.	✓		✓													✓	✓	✓		
Kıyıda yer alan dolgu alanları kimliksiz açık alanlar olarak kalmış, kent belleğiyle ilişkililenmeyen bu alanlar kullanıcıda aidiyet hissi oluşturmamaktadır.										✓		✓	✓	✓						
Yaya ve bisiklet yolları süreklilik göstermemekte, farklı fonksiyon alanları arasında kopukluklar oluşmakta; bu durum mekânlar arası etkileşimi azaltmaktadır.					✓	✓														
Kıyıdaki açık alanlarda kültürel ve sosyal etkinlik altyapısı eksiktir; bu da alanın gündelik kullanım dışında atıl kalmasına neden olmaktadır.		✓								✓										
Oturma elemanlarının, gölgeliklerin ve dinlenme odaklarının azlığı özellikle yaşlı ve çocuk kullanıcıların mekânı etkin kullanmasını sınırlandırmaktadır.	✓		✓																	
Kıyı boyunca mikro iklim koşullarına uyumlu düzenlemeler yapılmaması, kullanıcıların yaz aylarında açık alanlarda konforlu şekilde vakit geçirmesini zorlaştırmaktadır.																	✓	✓	✓	
Kıyı alanlarında yönlendirme, bilgilendirme ve kent belleğini aktaran elemanların eksikliği, hem yön bulmayı zorlaştırmakta hem de kullanıcıyı kentle ilişkilendirmemektedir.																				
Sokak seviyesinde ticari çeşitliliğin azlığı ve tek tipleşmiş fonksiyonlar, kullanıcıyı kıyıda uzun süre tutacak mekânsal canlılığın oluşmasını engellemektedir.		✓																		

7. TASARIM KARARLARI

7.1. Konsept

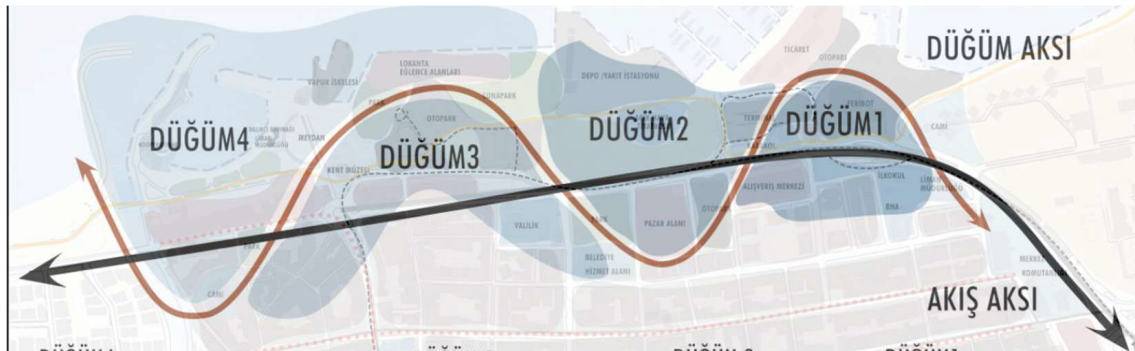
Tasarım yaklaşımı, kıyının yalnızca bir geçiş hattı değil, aynı zamanda sosyal karşılaşma ve kentsel canlılığın yeniden üretildiği bir omurga olmasını hedeflemektedir. Bu doğrultuda konsept, iki ana aks üzerine kurulmuştur: **akış aksı**, kıyı boyunca kesintisiz ve hızlı yaya hareketini sağlarken; **organik aks**, bu hareketi belirli noktalarda kırarak kullanıcıyı durmaya, yön değiştirmeye ve keşfetmeye teşvik eder. Bu iki aksın kesiştiği stratejik noktalarda **“düğüm”** adı verilen sosyal yoğunlaşma alanları oluşur. Düğüm kavramı yalnızca fiziksel bir kavşak

değil, aynı zamanda afet riski, sosyal kırılabilirlik ve mekânsal boşlukların çakıştığı yerlerde yeniden örülen toplumsal bağların merkezidir; bu yönüyle kriz ve gündelik yaşam arasında bir köprü işlevi görür. Her düğüm, kentin kıyıya açılan yaya koridorlarının sonunda, kentsel akışın denizle buluştuğu odaklarda konumlanmıştır: **Düğüm 1**, hafızaya dayalı bir karşılama ve yönlenme alanıdır; **Düğüm 2**, pazar karşısında dinamik bir etkinlik ve üretim odaklı toplanma mekânıdır; **Düğüm 3**, yönetsel yapılar çevresinde çocuk oyun alanı, açık spor ve engelsiz park işlevleriyle gündelik yaşam düğümüdür; **Düğüm 4** ise ahşap platformlar ve iskelelerle suyun hafızasına odaklanan sessiz bir deneyim alanıdır. Böylece kıyı boyunca ritmik bir canlılık dizilimi kurgulanmış; farklı yaş, kimlik ve ihtiyaç gruplarını kapsayan hem hareketin sürekliliğini hem de sosyal etkileşimin derinliğini sağlayan çok katmanlı bir mekânsal organizasyon önerilmiştir.



Şekil 7.1.1 Konsept

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)



Şekil 7.1.1 Konsept ve Plan

(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

7.2. Tasarım İlkeleri

1. Bağlamla Diyalog ve Kentsel Bütünleşme

Tasarım, Yalova kent merkezinin tarihsel, kültürel, ticari ve idari odaklarıyla kıyı arasında güçlü bir bağ kurmayı amaçlamaktadır. Cami–Park, Karizma AVM, Kaymakamlık ve Belediye–Müze eksenlerinden kıyıya ulaşan dört ana yaya aksı; kentsel belleği kıyıya taşımakta, her aksın sonunda yer alan düğümlerle bağlamla diyalog kurulmaktadır. Bu yaklaşım, kıyıyı yalnızca denize paralel bir sınır değil, iç kentin doğal bir uzantısı hâline getirmektedir.

2. Eşikleri Kaldırmak ve Kesintisiz Erişim

Mevcut durumda kıyıya kadar uzanan taşıt yolları, yüzey otoparkları ve sert zemin baskısı kıyının erişilebilirliğini azaltmaktadır. Tasarım ilkesi, bu fiziksel ve algısal eşikleri kaldırmayı, kıyıyı yaya öncelikli bir promenade hâline getirmeyi hedefler. Karşılıklı parklanmanın kaldırılması, yer altı/katlı otopark çözümleri, yükseltilmiş yaya geçitleri, engelsiz erişim düzenlemeleri, bisiklet ve mikro-mobilite altyapısı ile hem kuzey–güney hem doğu–batı yönünde süreklilik sağlanmaktadır.

3. Suyla Dokunmak ve Kıyı Deneyimini Güçlendirmek

Kıyı hattı, yalnızca görsel bir manzara değil, aktif biçimde deneyimlenen bir kamusal sahne olarak ele alınmaktadır. Ahşap platformlar, suya inen basamaklar, yüzer iskeleler, seyir terasları ve çocuklara yönelik su oyun alanları ile denizle doğrudan temas kurma imkânı yaratılmıştır. “Su Meydanı” gibi açıklıklar, görsel ve fiziksel geçirgenliği artırarak kent–kıyı sınırını yumuşatır. Böylece kullanıcı kıyıda yalnızca yürüyen değil, oturan, dokunan ve etkileşim kuran bir aktöre dönüşmektedir.

4. Sosyal Canlılık ve Düğümler

Kıyı boyunca tanımlanan düğümler, yalnızca mekânsal kavşaklar değil, farklı yaş ve sosyal profilleri buluşturan çok işlevli odaklardır. Düğüm 1 karşılama ve yön bulmaya, Düğüm 2 etkinlik ve üretime, Düğüm 3 gündelik yaşama ve çocuk/engelsiz kullanıma, Düğüm 4 ise sessiz deneyim ve denizle temas odaklı kullanımlara ayrılmıştır. Bu ritmik dizilim, kıyı boyunca hem sürekliliği hem de çeşitliliği garanti eder.

5. Kapsayıcılık ve Toplumsal Çeşitlilik

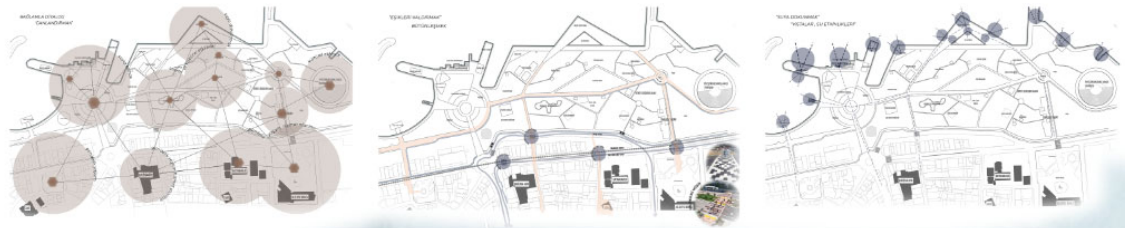
Tasarımda her yaş ve kullanıcı profiline hitap eden mekânsal çözümler gözetilmiştir. Çocuk oyun alanları, gençlik ve spor merkezleri, engelsiz parklar, açık mutfak ve üretim atölyeleri; yaşlılar, çocuklar, gençler, göçmenler ve turistler için farklı senaryolar üretmektedir. Böylece kıyı, sosyal etkileşimi teşvik eden, kapsayıcı ve eşitlikçi bir kamusal alan kimliği kazanır.

6. Kamusal Hafıza ve Mekânsal Kimlik

Cumhuriyet Meydanı, Kent Müzesi ve Barış Manço Açık Hava Tiyatrosu gibi odaklar, kent belleğiyle ilişkilendirilerek yeniden düzenlenmiştir. Yönlendirme elemanları, bilgilendirici panolar, sanat enstalasyonları ve açık hava sergileri ile kıyı, hafızayı aktaran ve kimlik üreten bir mekâna dönüştürülmüştür.

7. Ekolojik Duyarlılık ve Doğayla Uyum

Beton baskın yüzeylerin azaltılması, geçirgen zeminlerin artırılması, gölge bantları ve biyolojik çeşitliliği destekleyen bitkilendirme kıyının ekolojik karakterini güçlendirmektedir. Doğal malzemeler (ahşap, geri dönüştürülmüş elemanlar) ve mikro iklim konforunu artıran düzenlemeler, kıyının sürdürülebilirliğini desteklemektedir.



Şekil 7.2.1 Tasarım Kararları
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

7.3. 1/1000 Ölçekli Plan



Şekil 7.3.1 1/1000 Ölçekli Plan
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)



Şekil 7.3.1 Proje Görselleştirmeleri
(Planlama 8 Stüdyosu kapsamında hazırlanmıştır.)

KAYNAKÇA

- Planlama 7-8 Stüdyosu Verileri
- Yalova Belediyesi (2024)
- Yalova İl Özel İdaresinden (2024)
- Arendt, H. (1958). The human condition. University of Chicago Press.
- Atkan, A. (2012). Kentsel mekânda kamusal ve yarı kamusal alanların sınırları. Megaron, 7(1), 33–44.
- Bird, E. C. F. (2008). Coastal geomorphology: An introduction (2nd ed.). Wiley-Blackwell.
- City of Copenhagen. (2013). Waterfront design catalogue: Source of inspiration for encouraging more waterfront activity. PK3 Landskabsarkitekter & TREDJE NATUR. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1170_L83DuUP3cj.pdf
- Erdönmez, M. E., & Akı, A. (2005). Kentsel açık alanların sınıflandırılması ve kentsel yaşam kalitesi ile ilişkisi. Planlama, 35(2), 23–34.
- Gao, W. (Ed.), & Fang, H. (Trans.). (2016). Public square landscapes. Liaoning Science and Technology Publishing House.
- Gehl, J. (2011). Cities for people. Island Press.
- Habermas, J. (1962). The structural transformation of the public sphere: An inquiry into a category of bourgeois society (T. Burger & F. Lawrence, Trans.). MIT Press. (Orijinal eser 1962 yılında yayımlanmıştır.)
- Karakayacı, Ö. (2021). Kamusal alan ve kullanıcı etkileşimleri: Beşiktaş İskele Meydanı örneği. Kent Akademisi Dergisi, 14(2), 145–165.
- Lefebvre, H. (1996). The right to the city. In E. Kofman & E. Lebas (Eds.), Writings on cities (pp. 63–181). Blackwell.
- Litman, T. (2021). Evaluating accessibility for transportation planning. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/access.pdf>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2010). Walking and cycling for healthy cities. Built Environment, 36(4), 391–414. <https://doi.org/10.2148/benv.36.4.391>
- T.C. Anayasası. (1982). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası [Constitution of the Republic of Turkey]. <https://www.anayasa.gov.tr>
- T.C. Resmi Gazete. (1990). 3621 sayılı Kıyı Kanunu. Resmî Gazete (No: 20594, 17.04.1990). <https://www.mevzuat.gov.tr>
- Uzgoeren, G. (2016). A comparative study on the relationship between quality of space and urban space activities in the public open spaces. ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/304212754>
- UN-Habitat. (2013). Planning and design for sustainable urban mobility: Global report on human settlements 2013. Routledge.
- U.S. Department of Transportation. (2013). Public transportation and pedestrian planning. Federal Transit Administration. <https://www.transit.dot.gov/>