



Kıyı Odaklı Kamusal Alan Yaratan Kentlerde Kıyı Ardı Kent Morfolojisi ve Gelişimi: Atakum Örneği

Cem Ayık¹

Özet

Kentler dünya üzerinde insan eli ile yapılmış, karma arazi kullanımlarına sahip en büyük yapılaşmış alanlardır. Günümüzde küresel nüfusun yarısından fazlasına ev sahipliği yapmaktadırlar. Uzmanlaşmış iş kollarının yer aldığı, üretim ve tüketimin çeşitli ve yoğun olduğu, çoğu kez yapı yoğun mekânsal form ve dokulardır. Kent planlamanın temel girişimlerinden biri bu nüfusun ihtiyaç duyduğu boşluğun planlama ilkeleri bağlamında tasarlanmasıdır. Kent planlama bu boşlukta kentsel alan veya mekân oluştururken doğal ve yapay kaynaklara ihtiyaç duymakta ve bunları planlı olarak kullanmaya çalışmaktadır. Planlama dönemsel olarak farklı vizyonlarla tarihten bugüne disiplin olarak gelişimine devam etmektedir. Çağımızın mottosu olan sürdürülebilirlik günümüz kent planlama ve tasarım disiplininin en önemli yaklaşımları arasındadır. Bu yaklaşım temelde artan nüfusa karşın azalan kaynakların dengeli kullanılması çabasını içermektedir. Bu çaba kentin formunu etkileyebilmektedir. Kaynakların daha verimli kullanılması için daha yoğun kentsel doku yaratmaya çalışan uygulamalar tercih edilebilmektedir. Bunun sonucunda alansal olarak yapı/zemin oranı yüksek, dikey olarak gelişen kent politikaları uygulanmaktadır. Bu çalışmanın amacı özellikle son yirmi yılda yapı yoğun kentsel gelişim politikasına yönelen ve bir kıyı yerleşkesi olan Atakum'un kentsel gelişim formuna ve mekân tasarımına nelerin etki ettiğini saptamak ve bunları sürdürülebilirlik bağlamında analiz etmektir. Bunun için bölgenin arazi kullanımını incelenmiş, kamusal ve erişilebilirlik bağlamında mekânsal analizler yapılmıştır. Kentsel formu oluşturan mekân dizimleri üzerinden ve mekân algısı incelenmiştir. Kentsel arazi kullanım türlerinde karakteristik bir formun varlığı araştırılmıştır. Araştırmalar sonucunda Atakum'un kıyı odaklı rekreasyona önem verdiği, kıyı ardında bunun göz ardı edilen yapı yoğun ve yüksek yapılaşmanın olduğu, hali hazırda yapılaşmış alanlar arasında kentsel boşluğun kalmadığı, toplu taşıma girişimlerinden tramvayın yaya ulaşımını kıyı alanına zorlaştırıcı nitelikte tasarlandığı, karakteristik ve sürdürülebilir bir kent formunun bulunmadığı, rekreatif açıdan dengeli ve yaşanabilir mekânların tasarlanmadığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kamusal alan, Kentsel tasarım, Kıyı kenti morfolojisi, Mekân dizimi, Sürdürülebilirlik

1. Giriş

Kentler insanların kendi eliyle yaptığı en büyük ve karmaşık, fiziksel olarak yapıların boşluklarla ve bir altyapı ile birbirine bağlandığı artefaktlardır (Hillier, 1996). Kentler genel olarak tarihi, coğrafi, sosyolojik, kültürel, ekonomik ve idari perspektiften bakılarak tanımlanmaya çalışılmaktadır (Taşçı, 2021, 29). Kentler günümüzün en büyük ve kırsal alana oranla en kalabalık yapılaşmış yerleşim alanlarıdır. Dünya'nın son yetmiş yıldaki kent ve kır nüfus gelişimi incelendiğinde 1950'lerin 2,5 milyar Dünya nüfusunun çoğunluğu kıyıda yaşarken 2020'de 7,8 milyar nüfusun yarısının kentlerde yaşadığı ve bu oranın giderek arttığı görülmektedir (UN, 2022:39). Kent nüfusundaki bu artışın asıl sebebi kırdan aldığı göçtür. Günümüzde küresel nüfusun %50'den fazlasını barındıran ve giderek kalabalıklaşan ve yapılaşmış alanları artan kentlerin ekonomik, ekolojik, sosyolojik boyutlarının yanında yaşanabilir ve yaşam kalitesi yüksek, toplum sağlığına duyarlı planlanması gün geçtikçe daha önemli hale gelmektedir.

¹ Öğr. Gör. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, cemayik@gmail.com



Kentsel nüfusun artmasına yol açan tarihteki en önemli kırılmalardan biri Sanayi Devrimi'dir. Devrim sosyal, ekonomik ve çevresel etkiler başta olmak üzere sadece kentleri değil kırsalı da etkilemiştir. Kırdan kente göçen insanlar kentte daha fazla tüketmeye başlamışlardır. Bu tüketim artışı beraberinde zamanla küresel ve yerel kaynak yetersizliğini doğurmuştur. Giderek büyüyen bir sorun haline gelen bu durum küresel ölçekte geleceğin en önemli çalışma konusu olarak görülmüştür. Kaynakların dengeli kullanılması ve gelecek nesillere aktarılması gereği (WCED, 1987) tüm dünyaca dikkat edilmesi gereken önemli kalkınma politikalarından biri olmuştur. Ayrıca bu yaklaşım son yıllarda kent planlama açısından uygulama ölçeğinde yerel yönetim kentsel gelişim stratejilerinde de görülmeye başlamıştır. Tüketim alışkanlıklarını değiştirmeden kentsel alan planlamasına, mimariden endüstriyel tasarıma, eğitimden sağlığa birçok sektörde dikkat edilmesi gereken bir amaç olarak sürdürülebilirlik yerini almıştır.

Devrimin yarattığı kentleşme etkisi dünya kentlerinde gelişmişlik düzeyine göre farklı zamanlarda ortaya çıkmıştır. Devrimin başlamasına öncü olan Almanya, İngiltere, Fransa ve Amerika kentleri hali hazırda kentleşmesini tamamlamış olduğundan bu yerleşimlerde kentleşmeden daha çok kentsel iç dinamiklerinde değişimlerden veya dönüşümlerden söz etmek daha doğru olacaktır. Ancak gelişmiş ülkeler dışında kentleşmenin özellikle kentsel alanda yapılaşma anlamında genişlemesini, yayılmasını görmek daha kolaydır. Örneğin bir endüstri ülkesi olmasa dahi bu gelişmenin dolaylı etkilerinin görüldüğü Türkiye'de kentleşme bağlamında küresel gelişmelerin yerel yansıması özellikle mimari, kent planlama ve kentsel tasarımda yirminci yüzyılın ortasından sonra olmuştur.

Türkiye'de kentleşme tarihi incelendiğinde 1950'ler öncesi ve sonrası önemli bir yere sahiptir. 1950'lerden sonra kırdan kente göçün farklı bölgesel sebeplerden veya imkandan dolayı hızlandığı ve kentleşmenin ivmelendiği gözlemlenmiştir (Işık, 2005). Bu yoğun göç dalgası Avrupa ve Kuzey Amerika kıtasında ise iki asırdan daha uzun bir zaman önce Sanayi Devrimi ile görülmüştür. Sanayinin ihtiyaç duyduğu iş gücünü hızla kendine çeken gelişmiş ülke kentleri merkezlerindeki kontrolsüz nüfus artışı ile mekânsal, çevresel, sosyal, ekonomik, kültürel, sağlık ve yaşam kalitesi ile ilgili kentleşmeye dair sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Kentleşmeyi artan nüfusun yanında sanayi, ekonomik büyüme gibi uzmanlaşmayı gerektiren ve kültürel bir oluşum olup kentte sosyal dönüşümlerin de cereyan etmesini sağlayan bir olgu olarak ele almak gerekirken (Keleş, 2006) kentliler için kentsel çevrenin yaşanabilir ve sürdürülebilir olması gerekmektedir.

Her kent kendine özgü karaktere sahiptir. Bu karakterin içine fiziki çevre ve sosyal çevre unsurları da girmektedir. Kentlerin kendi karakterine uygun olarak planlanması ve tasarlanması sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevre yaratmak için önemlidir. Son yıllarda yaşanan küresel salgınlar, deprem başta olmak üzere doğal afetler, küresel iklim değişikliği ve etkileri kent planlamanın gündeminde yer alırken yaşanan sorunlara çözüm olarak farklı kentsel gelişim modelleri geliştirilmektedir. Bu modellerin içinde kentlerin kompakt tasarlanması gerekliliği ise hala gündemdeki yerini korumaktadır (UN, 2022, 195). Kaynakların verimli kullanılması, daha az alt yapı maliyeti, zamandan tasarruf, sağlık başta olmak üzere diğer kamusal hizmetlere daha kolay ulaşım kompakt kent tasarımının başlıca avantajları arasında yer almaktadır. Ancak dikey bir yapılaşmayı kaçınılmaz kılan bu yaklaşımla kentsel birim alandaki insan yoğunluğu ve sirkülasyonu artmaktadır. Kentte yaşayan insanların yeşil alan başta olmak üzere rekreatif ihtiyaçlarını karşılamak için kişi başına düşen gerekli alanları yürünebilir bir mesafede tutmak kompakt tasarımların dezavantajları arasında sayılabilir. Bu durum kentsel alanda yaşanabilirliği olumsuz etkileyebilmektedir.

Farklı kent modelleri farklı kentsel mekân oluşumlarına dolayısıyla farklı kent formlarının oluşmasına yol açmaktadır. Hangi modelin en iyisi olduğunu ortaya koymak kolay değildir. Ancak iyi bir kent yaratabilmek için belli başlı bazı ilkeler önerilmiştir. Lynch (1981), iyi bir kent formu yaratmak için insanların biyolojik varlığını güven ve sağlık içinde sürdürebileceği hayatiyete (vitality), fiziksel çevrenin yani formun insanlar tarafından algılanabilirliğe (sense), sadece ulaşım değil bütün



kent hizmetlerine erişilebilirliğe (accessibility), hareket veya işlevle kent formunun uyumuna (fit), sosyal ve fiziki çevrenin kontrol (control) edilebilirliğine değinmektedir.

Kenti parça parça ele aldığımızda doğal olarak birbirinden farklı form oluşumları görülebilmektedir. Ancak kent bütününe baktığımızda bu formların ortak belli bir dile sahip olması okunabilir veya kolayca algılanabilir olması beklenir. Hillier (1996) kent strüktürünün formlar ve bu formlar arası erişim bağlantıları arasındaki hareket ilişkisinden oluştuğunu ileri sürmektedir. Bu strüktürü oluşturan kentsel mekânlar farklı düzlem, boyut, örüntü gibi kendini oluşturan genellikle somut unsurların özellikleri ile algılanmaktadırlar. Temelde kentsel mekânı oluşturan negatif (boşluklar) ve pozitif (binalar) mekânlar içinde negatif alanlar yumuşak (parklar gibi) ve sert (meydanlar gibi) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Dostoğlu, 2007, 19).

Kentler aynı zamanda çoğu kez karakteristik olarak birbirinden kolayca ayrılabilen formlara sahip insan yerleşimleridir. Bu farklılıklara yol açan soyut veya somut etmenler olabilmektedir. Fiziki çevre ve buna bağlı somut etmenler yanında kültürel, etnik, politik gibi soyut etmenler de kentin formunu belirleyebilmektedir. Günümüzde fiziki yapının gücü dışında kentlerin makro ve mikro formunu oluşturan en büyük etmen o kentin planı olarak görülebilir. Temel olarak yapılaşmış alanı oluşturan pozitif mekânların yanında yapılaşmamış alanı yani kentsel boşlukları oluşturan negatif alanların planlaması ile fiziki kent formu ortaya çıkmaktadır. Kentte yaşayanların bu mekânlar arasındaki dolaşımı ise kentsel alan kullanım şeklini ortaya koymaktadır. Bu etkiler bağlamında ışınal, doğrusal, ızgara, uydu, organik gibi tanımlanabilen yere özgü farklı kent formları oluşabilmektedir.

Kent planları ister yeni bir yerleşim planlama girişimi olsun isterse mevcut bir yerleşimin geliştirilmesi girişimi olsun öncelikle doğal (yer) ve demografik (kullanıcı) verilerden yola çıkarak hazırlanmaktadır. Bu verilere daha sonra ekolojik, ekonomik, sosyolojik, kültürel parametreler eklenerek mekânsal çözümler detaylandırılmaktadır. Mimari bir projede olduğu gibi boşluğun kullanıcılara göre tasarlanması ve yönetilmesi kaygısı vardır. Ancak bu boşluğun büyüklüğü yani diğer bir deyişle ölçeğin büyümesi ve alanın genişlemesi kent planlamayı boşluk ya da mekân tasarımıyla ziyade alan yönetimi olarak hissettirebilmektedir. Kısa, orta, uzun vadede kent planları geliştirilmesi zorunluluğu mekân tasarımı mimari ölçeklerden çok stratejik karar ölçeklerine doğru itmektedir. Bu aşamada alt ölçek planların gerektirdiği detaylı mekân çözümlerine kentsel tasarım cevap verebilmektedir.

Harvard'ın tasarım okulu önderliğinde (Harvard Graduate School of Design) 1956 yılında düzenlediği kentsel tasarım üzerine yaptığı ilk konferansında kentsel tasarımın mimarlık, peyzaj mimarlığı ve şehir planlamasından ayrı bir entelektüel disiplin ve profesyonel bir odak olduğu, disiplinlerarası bir yaklaşım gerektirdiği, üç boyutlu nitelikli planlar ve mekânlar üretmekle ilgilendiği, bir araç olmaktan öte bir proje süreci olduğu vurgulanmıştır. Günay (1999) ise kentsel tasarımı mikro, mezo ve makro ölçeklerde şehrin form ve hayatını üreten kuram ve uygulamalar; kent ve kentin parçalarını tasarlama ve yapma; planlama kararlarını gerçekleştirme ve kentsel çevrenin devamlılığını sağlama; tüm bunları mimarlık, kimlik, kalite, biçim, estetik, anlam, konfor gibi konularda eleştirme, tartışma ve başarıma olarak geniş ve sürdürülebilir bir perspektiften ele almaktadır. Bir diğer görüşe göre kentsel tasarım doğal çevreden gelen doğal elemanlarla, insan eli ile üretilmiş yapı çevre elemanlarını birlikte kurgulamaktadır (Salingaros, 1998). Kısaca kentsel tasarım disiplinlerarası çalışan, daha çok uygulamaya yönelik, mekân kalitesini artırıcı girişimlerde bulunan, negatif ve pozitif mekân algısını kentsel tasarım araçları ile güçlendiren bir iştir. Kentin morfolojik yapısını ve işleyişlerini anlamak kentsel tasarımın önemli uğraşı alanlarından biridir. Kent morfolojisine olan ilgideki artış ise 2000 ve 2010'lar arasında olmuştur (Haghani ve diğ., 2023).

Bu çalışmanın amacı bir kıyı yerleşimi olan Samsun ili Atakum ilçesinin kıyı odaklı kentsel gelişiminin kıyı ardı yerleşim planına kentsel tasarımda sürdürülebilirlik erişim çerçevesinden bakıldığında yaşadığı kentsel mekânsal sorunları tespit etmek ve bunlara kentsel tasarım ölçeğinde, kentsel mekân morfolojisi ve kurgusu bağlamında mekânsal çözüm önerileri getirmektir.



2. Yöntem

Çalışmada konut ve yakın çevresi planlama kararlarından başlayarak özellikle kamusal alan kullanım odaklı bir yaklaşımla Atakum ilçesinde mekânsal, morfolojik analizler yapılmıştır. Kamusal alan varlıkları ve rekreasyon alanlarının erişilebilirliği, kullanımı kentsel yaşam kalitesi bağlamında ele alınmıştır. Ağırlıklı yöntem olarak mekânsal analizlere, tematik haritalara yer verilmiş ve gözlemler yapılmıştır. Öncelikle Atakum'un zaman içindeki yapılaşması uydu görüntüleri üzerinden derlenmiş ve kentsel boşluğun nasıl yapılaştığı, karakteristik bir gelişime sahip olup olmadığı tespit edilmiştir. Ardına mekânsal formun oluşmasına en büyük etki eden yerleşimin imar planları incelenmiştir. Konut alanları ve yakın çevresindeki kamusal alanlar, rekreasyon alanları, ticari doku, yeşil doku analizleri yapılmış, bunlara olan erişim olanakları ve aksları ortaya çıkartılmıştır. Rekreatif ve kamusal olarak kıyı odaklı gelişen kentin kıyı ardı bölgelerden kıyıya olan ulaşım analizleri erişilebilirlik türleri üzerinden analiz edilmiştir. Mekân dizimi (Space Syntax) yöntemi ile olası en uygun erişim aksları tespit edilmiş ve gözleme dayalı veriler ile sonuçlar karşılaştırılmıştır. Analizler sonucunda Atakum'un yapılaşmış (pozitif) ve yapılaşmamış (negatif) alan karakteristik kent formu ortaya çıkarılmış ve kent planlamaya dair kamusal alan kullanım ve erişim sorunları erişilebilirlik bağlamında kent formu özelinde ele alınmıştır.

3. Atakum Kentsel Gelişimi

Çalışma alanı olarak Samsun ilinin son yıllarda en çok göç alan ve hızlı bir şekilde yapı yoğun kentleşerek yayılan, toplamda yaklaşık 400 km² idari alana sahip, çeşitli kentsel fonksiyonları barındıran karma arazi kullanımlarına sahip Atakum ilçesi güney doğu bölümü ilk 10 km kıyı bandı çevresi seçilmiştir. İlçe bir kıyı yerleşimi ve sayfiye alanı olarak planlanmasına rağmen son yıllarda yüksek katlı ve yapı yoğun, konut alanı ağırlıklı bir yapılaşma eğilimindedir (Şekil 1).



Şekil 1 Son yıllarda çalışma alanında yapılaşmış alan yayılımı (Kaynak: Google Earth Pro, 2023'ten yararlanılarak yazar tarafından derlenmiştir)



Yerleşkenin bu bölgesinde 2011 yılında 1313 ha, 2022 yılında 2318 ha civarında alanın yapı yoğun bir kentsel dokuya sahip olduğu görülmektedir. 1980'lerde (yaklaşık 366 ha alanda) seyrek ve ikincil (günübirlik ya da yazlık gibi kısa süreliğine) konutların yer aldığı sayfiye alanı olarak kentsel gelişimine başlayan Atakum, son yıllarda imar planı ve uygulamaları ile yoğun ve birincil (daimî) konut olarak barınma ihtiyacına hizmet verir hale gelmiştir.

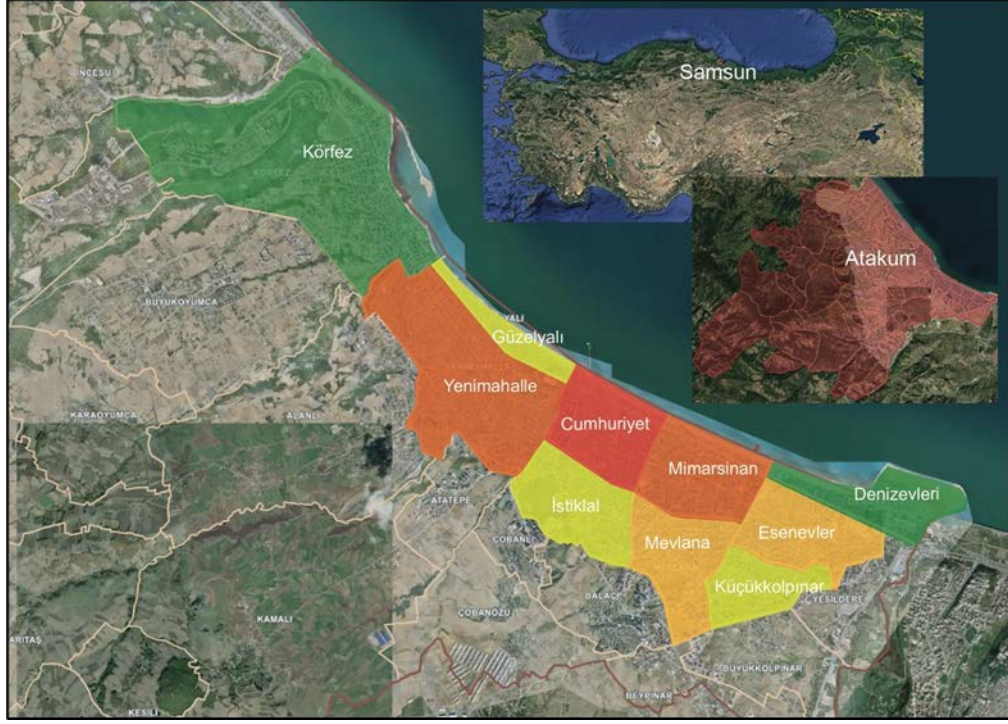


Şekil 2 Atakum geneli 2017 tarihli Uygulama İmar Planı (Kaynak: www.e-plan.gov.tr, 11.04.2023)

Hızlı kentleşmenin getirdiği sorunlara çözüm önerileri getirerek bu sorunlarla başa çıkabilmek ve daha konforlu yaşam alanları sunabilmek için imar planları kent planlamada önemli bir araçtır (Öner ve Sesli, 2018, 391). Aynı zamanda imar planları kentin formunu doğrudan etkileyen yasal belgelerdir. Atakum imar planları incelendiğinde 1960'lardan günümüze sık sık revizyonlar geçirdiği tespit edilmiştir. 2017 tarihli son ve yürürlükte olan imar planı (Şekil 2) incelendiğinde, çalışmaya konu güney doğu ve kuzey batı tamamen içine alan, toplamda 20 km'lik kıyı şeridine kara yönünde denize dik olarak Atakum'un gelişmesine devam ettiği görülmektedir. En yoğun kentsel doku ve en fazla gelişme alanı güney doğu bölümünde görülmektedir.



1 Nisan 2014'te yürürlüğe giren 6360 sayılı kanun ile büyükşehirlerde köylerin mahalle statüsüne geçirilmesiyle Atakum ilçesi 56 mahalleye sahip olmuştur. Aşağıda bu mahallelerden yerleşkenin güney doğu bölümünde yer alan ve çalışma alanına giren ve neredeyse tamamen yapılaşmasını bitirmiş 10 mahalle (Şekil 3) incelenmiştir.



Şekil 3 Çalışma alanının yakın çevresi idari sınırları içinde yapı yoğun gelişen mahalleler (Kaynak: Google ve KEOS 2023 haritalarından yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Alparslan Bulvarı ile ayrılan Cumhuriyet ve Mimarsinan mahalleleri ilk yapı kooperatif konutlarının yapıldığı Türkis bölgesini içermektedirler. Bu bölge Atakum ilçesinin resmi olmamasına karşın en yoğun ticaret sirkülasyonuna ve yaya hareketliliği ile karma kullanıma sahip merkezi olarak anılmaktadır. Çalışmaya konu mahalle nüfusları ve yoğunlukları Tablo.1'de incelendiğinde de bu iki mahallenin en yoğun nüfusa sahip yerleşkeler olduğu görülmektedir.

Tablo 1 Atakum 2022 yılı yapı yoğun mahalle nüfusları ve yoğunlukları (kişi/ha) (Kaynak: TÜİK ADNK 2023 verilerinden derlenmiştir)

Mahalle	Nüfus (kişi)	Yüz Ölçüm (ha)	Brüt Yoğunluk (kişi/ha)
Cumhuriyet Mah.	27845	143.2	194.4
Mimarsinan Mah.	23797	151.8	156.8
Yenimahalle Mah.	57101	366	156.0
Esenevler Mah.	20315	146.2	139.0
Mevlana Mah.	17111	151.9	112.6
Küçükkolpınar Mah.	8690	99.6	87.2
Güzelyalı Mah.	4253	54.3	78.3
İstiklal Mah.	11237	151.8	74.0
Denizevleri Mah.	3584	76.7	46.7
Kırz Mah.	20672	619.2	33.4



Atakum Karadeniz'e bakan güney doğudan kuzey batıya doğru komşu merkez ilçe İlkadım sınırlarından itibaren kesintisiz 20 km kıyı uzunluğuna sahiptir. Kıyının Samsun'dan Sinop'a doğu yönündeki ilk 10 km'lik kıyı bandı gastronomi ve rekreatif hizmetler başta olmak üzere donatı bakımından en zengin ve en işlek kullanıma sahip bölümdür. Batı yönünde kalan diğer 10 km'lik bölümde henüz yoğun bir ticaret görülmemekle birlikte kıyının büyük bir kısmı yaya, bisiklet ve taşıt yolu ile kolayca erişilebilir şekilde kesintisiz olarak tasarlanmıştır. Kesintisiz bisiklet ve yürüyüş yolunun geçtiği sahile paralel hizmet veren Adnan Menderes Bulvarında trafik tek yön olarak işlemektedir. Bu yola paralel sırasıyla güneye doğru Samsun-Sinop erişim aksını oluşturan Atatürk Bulvarı, kent içi toplu taşımada önemli bir rol oynayan tek tramvay hattının geçtiği İsmet İnönü Bulvarı (Şekil.5'te kesikli çizgilerle hattı, beyaz dairelerle durakları gösterilen), Abdullah Gül Bulvarının devamı olarak ilerleyen Atakent Bulvarı yer almaktadır. Kıyıya paralel bu yollara yine kıyıya dik ana bağlantı arterleri ile kurgulanmış bir yol ağı sistemi bulunmaktadır. Tek yönlü İsmet İnönü Bulvarına bağlanan çok sayıda çıkmaz sokak yer almaktadır.



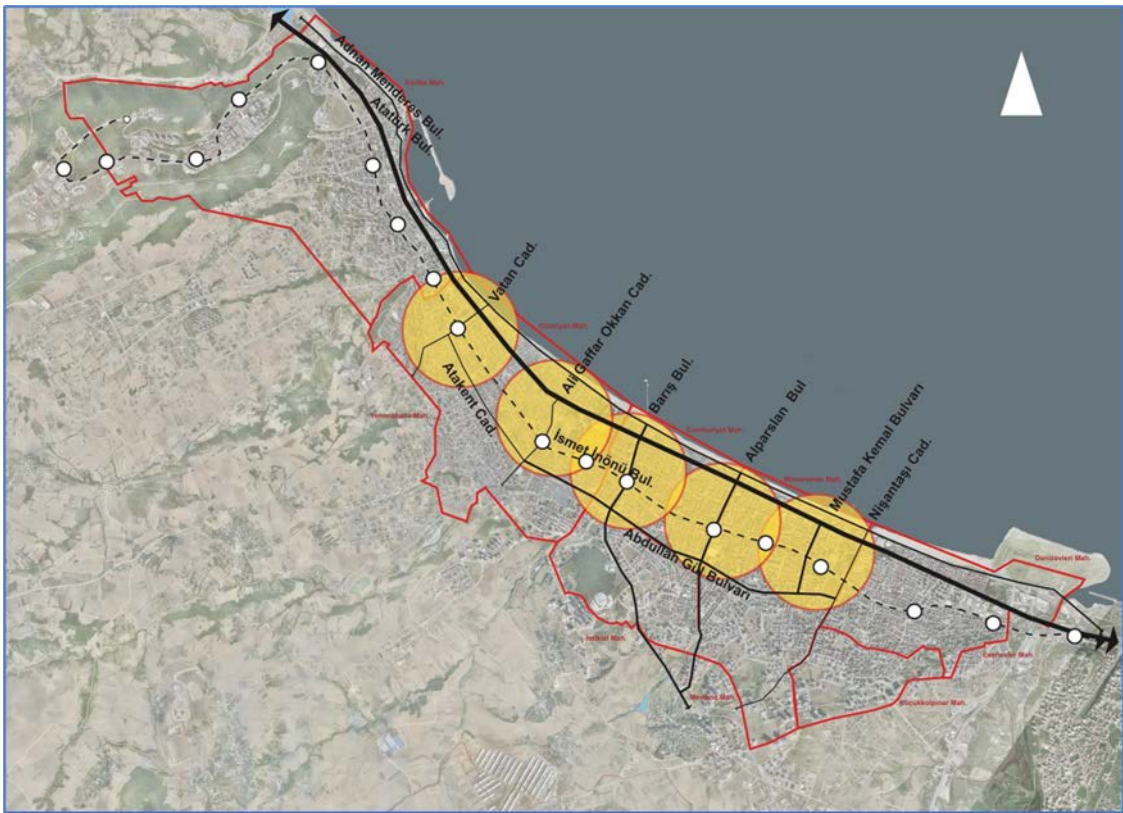
Şekil 4 Çalışma alanı sınırı ve ulaşım bağlantıları (Kaynak: Google Earth, 2023'ten yararlanılarak oluşturulmuştur.)

Çalışma alanı sınırı olarak sahilin ilk 10 km'lik bandı ile kara yönünde son sınır hattı olan ve birbirini takip eden Abdullah Gül Bulvarı ve Atakent Caddesi arası yapı yoğun 718 ha büyüklüğünde bir kentsel alan belirlenmiştir. Bu yollar ayrıca eğim açısından incelendiğinde bir kademe sınırı oluşturmaktadır. Bulvarlardan güney batı doğrultusuna doğru yükselti frekansları artmaktadır. Yerleşimin güney sınırlarında yükselti 200 m civarına (%9 civarı eğim) ulaşabilirken çalışma alanını içine alan Abdullah Gül Bulvarı ve deniz arası ortalama yükselti denizden kara yönüne doğru doğrusal olarak 20 m'ye kadar (%2 civarı eğim) çıkabilmektedir.

Atakum kıyı boyunca lineer olarak kentsel gelişimine başlamıştır. Atatürk Bulvarı (Şekil 5'te) ile kıyı kenarı arasında kalan bölgelerde ilk yapılaşma örneği olarak yazlıklar görülmektedir. Son yirmi yıl içinde özellikle kara yönünde yapılaşma artmıştır. Güzelyalı, Cumhuriyet, Mimarşinan, Esenevler ve Denizevleri mahallelerinde sıklıkla eski yapılarla rastlanırken Küçükkolpınar, Mevlana, İstiklal, Yenimahalle, Körfez mahallelerinde, özellikle son 10 yılda bu bölgede yoğun yapılaşma sebebiyle, yapı yaşları gençtir. Körfez mahallesinde Ondokuz Mayıs Üniversitesi Kurupelit Kampüsü yer almaktadır. Kampüse yakınlık ve az odalı konut (genellikle 1+1) imkânları sebebiyle öğrenciler tarafından barınmada öncelikli olarak bu bölge tercih edilmektedir.



Kentsel ulaşım sisteminin yapısı ve hareketin yoğunluğu o kentteki doğal hareketi göstermektedir (Hillier, 1996). Çalışma alanındaki kent içi ulaşım ağları (Şekil 5'te) incelendiğinde ızgara sisteminin uygulandığı görülmektedir. Bölgede İsmet İnönü Bulvarı üzerinden bulvara paralel aktif tramvay hattı geçmektedir. Tramvay hattı durakları dışında (beyaz dairelerle gösterilen) hattın kuzeyine veya güneyine yaya ve taşıt geçişi tel örgülerle engellenmiştir. Bu durakların yer aldığı denize dik caddeler karma arazi kullanımına sahiptir. Ticaret başta olmak üzere çeşitli hizmetler burada yer seçmiştir. Kentsel alanda canlılığı yaratmak için ulaşım ağına erişilebilirlik, yapı yoğunluğu, arazi kullanım çeşitliliği gibi unsurlar ele alınabilmektedir (Mohammed ve diğ. 2022). Bu perspektiften bakıldığında ve gözlemler doğrultusunda bu caddeler ve çevresinde yoğun bir kentsel canlılıktan bahsedilebilmektedir. Kent içinde hizmetlere ulaşmada yürünebilir mesafe sınırı olarak ortalama 800 m kabul edilmektedir. Bu bağlamda bu caddelerin dengeli bir dağılım sergilediği görülmektedir.



Şekil 5 Çalışma alanı içi ve yakın çevresi ulaşım bağlantıları (Kaynak: Google Earth, 2023 haritası üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Atakum ilk 10 km'lik kentsel alanı şekil zemin olarak (Şekil 6) incelendiğinde eski yapıların yer aldığı mahallelerde (özellikle Cumhuriyet, Mimarşinan, Denizevleri, Esenevler mahalleleri) daha çok blok ve bitişik nizam yapı dokusu görülürken yeni yapılaşmalarda (özelikle Yenimahalle, Körfez mahalleleri) ayrık nizamın daha yoğun tercih edildiği gözlemlenmiştir. Arazi kullanımı incelendiğinde (Şekil 7) yapı yoğun bir örüntünün olduğu, peyzaj alanlarında hiyerarşik ya da kademeli bir yapının olmadığı görülmektedir. Çalışma alanı sınırlarındaki bu yapılar yükseklik açısından incelendiğinde (Şekil 8) daha çok 7 ve üzeri kat sayısına sahip yüksek yapılar olduğu gözlemlenmiştir.



Şekil 6 Atakum kuzey doğu bölümü şekil zemin analizi (Kaynak: Halihazır harita üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 7 Çalışma alanı arazi kullanımı (Kaynak: KEOS, 2023 haritaları üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)



Şekil 8 Kat adedi analizi (Kaynak: KEOS, 2023 haritaları üzerinden yazar tarafından oluşturulmuştur.)

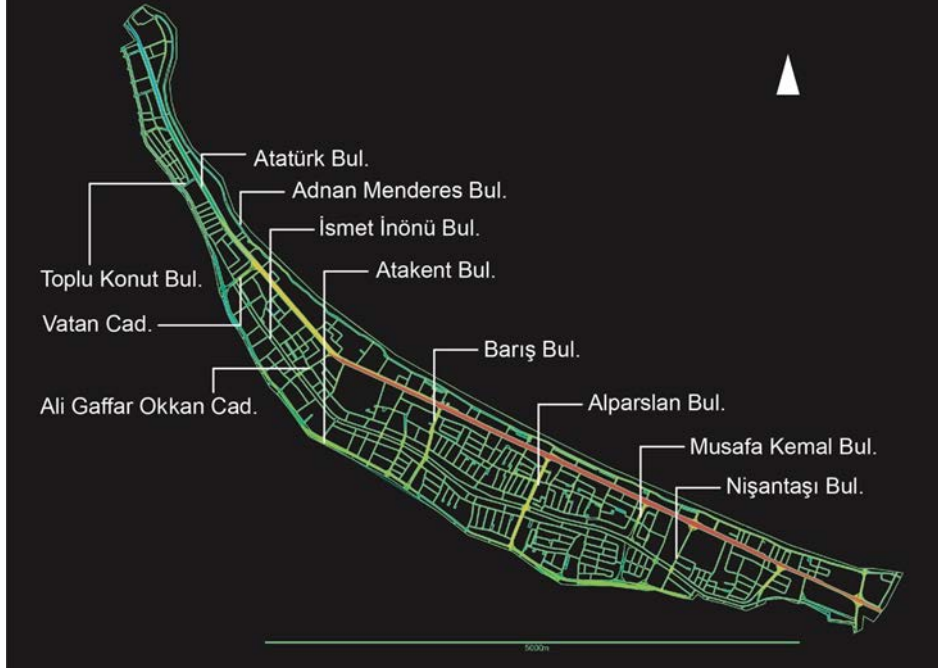
Çalışma alanı içinde yürünebilirlik gözlemlerini mekân dizimi yöntemi ile karşılaştırmak için mekân dizimi analizlerine başvurulmuştur. Mekân dizimi (Space Syntax) içinde birçok teoriyi barındıran, 1970'lerde geliştirilmeye başlamış çeşitli teoriler ve araçlar bütünü (Mohammed ve diğ., 2022) olarak nitelendirilmektedir. Teori temelinde mekânların erişilebilirliğinin erişim uzantılarındaki lineerlik (akslar ve segmentleri) ve görsel olarak algılanabilirliği (izovistler) ile ilgili olduğunu savunulmaktadır. Mekân dizimi yöntemi mimari ölçekten kentsel ölçeye kadar kullanılabilir geniş bir alana sahiptir. Temelde hareket yoğunluklarını öngörmeye yarayan yöntem bunu yorumlarken akslardan segmentler, izovistlerden faydalanabilmektedir. Bu doğrultular yaya veya taşıt hareketlerinin izleri olarak düşünülebilir. Teoriye göre insanların görüş açısına (izovistler) giren ve algılanabilen mekânlara yönelim tercihinde bulunduğu, dik açılar yerine geniş açılara sahip aksların hareketi artırdığı öngörüsü yer almaktadır. Mekânların erişilebilirlikleri arttıkça o mekânlardaki hareketin de arttığı savunulmaktadır (Hillier, 1996).

Lynch'in (1960) ortaya koyduğu kentsel imgenin oluşmasını sağlayan başlıca unsurlar arasında kesişimin gerçekleştiği düğüm noktaları, sınırların belirlendiği köşeler, kullanımların alansal belirlendiği bölgeler, röper olarak da kullanılabilir nirengi noktaları, her türlü planlı veya doğal oluşmuş iki boyutlu veya üç boyutlu izler yer almaktadır. Bu parametrelerin mekân dizim analizlerinde Hillier'in analizlerine ek olarak ele alınmasının bölgeye dair daha kapsamlı araştırma sonuçları vereceği düşünülebilir.

Çalışma alanı bu iki bağlamda ele alınıp mekân dizimi analizine tabi tutulduğunda (Şekil 9) kentsel imgenin oluşmasında önemli bir yere sahip iz ve düğüm noktalarını oluşturan Atatürk Bulvarı'nın doğudan Ali Gaffar Okkan Caddesi'ne kadar olan bölümünün oldukça yüksek entegrasyona, bu bulvarı dik kesen cadde ve bulvarların da ikinci kademe bir entegrasyona sahip olduğu görülmektedir. Tramvay hattı ve tel sınırlayıcılarından bağımsız olarak da mekân dizimi analizi bu dik kesen caddelerin daha fazla etkileşime sahip olacağını öngörmüştür. Dolayısıyla bu caddeler



etrafında gelişen yoğun ticaret ve yaya sirkülasyonu gözlem verilerini destekleyen bir analiz verisi ortaya çıkmaktadır.



Şekil 9 Çalışma alanı mekân dizimi (depthMapX-0.50) analizi (Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Kamusal alanlar sadece sokak veya caddelerden oluşmayıp bunun yanında kırsal veya kentsel alanlar içinde (konut alanları, mahalle gibi) yer edinen sosyal bir değere sahip alanlardır (Lofland, 1998, 229). Bir meydan veya park gibi kullanım türü ve türe dayalı formunun belirgin olması gerekmez. Bazen bir sokak veya cadde farklı kullanım türlerine sahip kamusal alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamusal alan kentsel arazi kullanımı içinde kamu tarafından oluşturulmuş serbestçe herkes tarafından dolaşılabilen veya kullanılabilen açık alanları ifade ederken aynı zamanda bunun ötesinde sosyal konuların da tartışılabildiği, kentsel kimliğin oluşmasına imkân veren alanlar olma ve benzeri sosyo-kültürel değerlere sahip kentsel alanlar olarak tanımlanabilmektedir (Gökgür, 11-16).

Çalışma alanı içinde kalan ve yine Atatürk Bulvarı'nı dik kesen yüksek entegrasyonlara sahip bu cadde ve sokakların alışveriş, eğitim, sağlık, kamu kurum, rekreasyon gibi donatılarla zenginleşen, kent belleğinin oluşmasına önemli katkı sağlayan lineer kamusal akslar olduğu gözlemlenmiştir.

4. Değerlendirme ve Sonuçlar

Kent formunun oluşumunda rol alan karmaşık nedenlerin araştırılması uzmanlık ve disiplinler arası çalışmayı gerektiren akademik bir konudur. Kentin morfolojik olarak nasıl geliştiği bu gelişimine etki eden olumlu veya olumsuz faktörlerin neler olduğunun tespit edilmesi kentlerin güncel sorunlarını çözmede ve gelecek planlarını kurgulamada önemli veriler sunabilir. Genel bir çözüm önerisinden ziyade kente ve yere özgü çözümler geliştirmek daha sürdürülebilir bir yaklaşım olabilir. Kent formuna en büyük etki eden arazi kullanım türünün konut alanları olması kentnin nüfusunu barındırdığı düşünüldüğünde doğal bir etkidir. Kentsel araştırmalar içinde konut alanları ve yakın çevre tasarımları hem planlamaya hem kentsel tasarıma sık sık konu olduğu ve kent formunu etkilediği görülmüştür.



Tarih içinde ve farklı coğrafyalarda konut alanlarında farklı konut sunum biçimleri gelişmiştir. Konut sunum biçimlerine etki eden ve zaman içinde değişebilen faktörler arasında genel olarak mülkiyet, rant, kentleşme hızı, sektörel girişimler, malzemedeki gelişmeler, devlet politikaları gibi (Tekeli, 2010, 175) kent formuna yön veren farklı faktörler yer alabilmektedir. 19. yy. mimaride konut yapım ve üretim tekniğini kökten değiştiren, hızlı üretilebilen ve işlevsel, yeniden programlanabilir mekânlara sahip konut üretimini zorlayan bir dönem olmanın (Aykaç, 2012, 181-182) yanında kent planlama açısından yeni kentsel alanların hızla genişlediği yapım tekniğine bağlı yeni yapı formlarının görüldüğü bir yüz yıl olmuştur. Endüstrinin olanakları sayesinde ulaşım ve erişimin (hem bilgiye hem diğer yaşamsal veya sosyo-kültürel ihtiyaçlara) gelişmesi kentleşmeyi sadece gelişmiş ülkelerde değil tüm dünya kentlerinde derinden etkileyerek beslemiştir. Corbusier'in (2007, 247) konut üretiminin zamanla değişip seri bir üretim haline geleceği, konutun bir gösteriş unsurundan çıkıp barınma için sıradan bir araç olacağı ve bunun kentleşmenin olduğu yerlerde çeperler dahil görülmeye başlayacağı savı günümüzde gerçeğe dönüşmeye başlamıştır. Yapılaşmadaki bu değişim ve yayılma kente başta konut alanlarının etkisi ile yeni formlar katmıştır.

Kentin gelişimi ile oluşan bu formlar açık veya kapalı olsunlar ya da bir düzlem veya bir hacmi ortaya koysunlar bu kentliler açısından mekân olarak algılanmaktadır. Mekânı algılamamızda belleğin önemli bir yeri olmakla beraber, mekân anıların depolandığı, bu anılara erişilebildiği bir arşiv görevini üstlenebilmekte (Groh, 2014, 219) ve toplumsal belleğe ve aidiyete önemli katkı sağlamaktadır. Mekânlar kentleri oluşturmazlar, kentler mekânları çeşitli ihtiyaçlar ve zamansal gelişimler dahilinde zaman içinde yaratırlar (Hillier, 1996). Bu gelişim bir süreç olması sebebiyle kenti incelerken anlık bir kadrajdan bakmak yerine zaman içinde kentte nelerin gelişip cereyan ettiğini somut ve soyut boyutlarla derinlemesine ele almak gerekmektedir. Mekânın oluşmasına fiziki şartların ötesinde sosyal, kültürel, ekonomik gibi gözle görülmeyen ama toplum tarafından o kentte yaşanan etkenler de neden olabilir. Bu noktada form ve kentin nasıl işlediğinin incelenmesi gerekmektedir (Hillier, 1996).

Bu çalışmada ele alınan Atakum ilçesi kentsel gelişimi ve mekânsal oluşumları yukarıdaki bağlamda ele alınarak incelenmiştir. Son yirmi yılda hızlı bir yapılaşma döngüsüne giren yerleşim kıyı haricinde homojen ve konut ağırlıklı bir kentleşme eğilimine girmiştir. Yapılaşmada doyum seviyesine ulaşan kıyı ve yakın gerisi artan nüfusa cevap verebilmek için denize dik kara yönünde tepelere doğru hızla kentleşmeye başlamıştır. İmar planları ve uygulama sonuçları ele alındığında giderek doğal alanın yok olduğu, yeni kentleşme kararlarında doğal rekreatif alanların kent içinde yer alamadığı gözlemlenmiştir. Kent formunu neredeyse tamamen yapılar belirlemektedir.

Bu araştırma ile Atakum'un kentsel rekreasyonda kıyıya odaklanması ile kıyı ardında kara yönünde kalan kentsel alanlarda kamusal alan kalitesinin göz ardı edildiği, kenti kıyıya paralel olarak ortadan ikiye bölen tramvay hattının kıyı erişiminde deniz ve kara arasında erişilebilirlikte dezavantajlı bölgeler yaratarak toplumsal erişilebilirlik olanaklarında farklılıkların oluştuğu, yapı yoğunluğunun son yıllarda üstel bir biçimde artmasına karşın yürünebilir mesafede yasal mevzuatın gereği kişi başı yeşil alanın yetersiz kaldığı, bölgesel de olsa karakteristik ve sağlıklı yaşam çevreleri oluşturabilecek bir yapılaşmış ve yapılaşmamış alan gelişim dokusunun görülemediği, kentsel donatıların dengeli olarak kent dokusu içinde dağıtılamadığı ve buna bağlı erişilebilirlikte eşitsizliklerin olduğu, rekreatif ve kamusal açıdan zengin ve sağlıklı alanlar yaratan bir kentleşme eğilimi yerine birim alanda yapı ve nüfus yoğun kentleşme odaklı bir politikanın izlendiği, zaman zaman imar planlarında yapılan değişikliklerin daha çok yapılaşmış alan oranını artırıcı girişimde yapıldığı tespit edilmiştir.



Tespitler sonucunda Atakum'un hızla artan nüfusu göz önüne alınarak gelecekte daha yaşanabilir bir kent olması için kent planlarında sadece kıyı odaklı rekreatif, kamusal ve ticari alan yaratmak yerine bu kullanımların kent içinde dengeli, erişilebilir ve konut alanları içinde yeşil dokuya yer veren sürdürülebilir, yaşam kalitesini artıran mekânsal çözümler sunan yeni bir kent formu önerisi geliştirilerek kentleşmesine devam etmesi gerektiği önerilmektedir.

Teşekkürler

Çalışmada Şekil.7 ve Şekil.8'i derlemede emeği geçen Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2022-2023 Güz Dönemi Konut Alanları Planlaması dersini alan öğrencilerime teşekkürlerimi sunarım.

Kaynaklar

- Akyıldız, N. A. (2020). Kentleşme ve kentsel gelişim bağlamında açık kamusal alanların sürdürülebilir kentler açısından değeri. *Milli Folklor*, 125, 188-201.
- Ayık, C. Ayataç, H. Sertyeşilşik, B. (2021). Türkiye'de sürdürülebilir kentleşmenin ölçülebilmesi için yeni bir endeks model önerisi. *İdealkent*, 12(32), 385-414, <https://doi.org/10.31198/idealkent.847072>
- Corbusier, L. (2007). *Bir mimarlığa doğru*. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Dostoğlu, N.T. (2007). Kentler ve meydanları. *Mimarlık*, 334, Mimarlar Odası, Ankara.
- Erginöz, M. A. (2012). *Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. Arion, İstanbul.
- Gökgür, P. (2008). *Kentsel mekânda kamusal alanını yeri*. Bağlam Yayıncılık, İstanbul
- Günay, B. (1999). *Urban design is a public policy*. METU Faculty of Architecture Press, Ankara.
- Groh, M. J. (2014). *Making space*. Harvard University Press.
- Haghani, M., Sabri, S., Gruyter C.D., Ardeshiri, A., Shahhoseini, Z., Sanchez, T.W., Acuto, M. (2023). The landscape and evolution of urban planning science. *Cities*, 136, 1-24. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104261>
- Hillier, B. (1996). Cities as movement economies. *Urban Design International*, 1, 41-60. <https://doi.org/10.1057/udi.1996.5>
- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de kentleşme ve kentleşme modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 14, 57-71.
- Keleş, R., (2006). *Kentleşme politikası*. İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- KEOS (2023), <https://keos.atakum.bel.tr:444/keos/> erişim tarihi 18 Mart 2023
- Lofland, I. H. (1998). *The public realm*. Aldine De Gruyter, New York.
- Lynch, K. (1981). *A theory of good city form*. MIT Press, Cambridge MA.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press, Cambridge MA.
- Mohammed, A. A., Ubareviciene, R., Ham, M. (2022). Morphological evaluation and regeneration of informal settlements: An experience-based urban design approach. *Cities*, 128, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103798>
- ÖNER, İ, SESLİ, F. A. (2018). İmar planlarının trafik gürültü değerlerinin etkisi açısından incelenmesi, Samsun Atakum bölgesi örneği. *Kent Akademisi*, 11(3), 390-404.
- Salingaros, N. A. (1998). Theory of urban web. *Journal of urban design*, 3(1), p.53, USA
- Taşçı, H. (2021). *Bir hayat tarzı olarak şehir, mekân, meydan*. Kaknüs Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2010). *Konut sorununu konut sunum biçimleriyle düşünmek*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- TÜİK (2023), <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/> erişim tarihi 18 Mart 2023
- United Nations (2022). World cities report 2022. United Nations Human Settlements Programme. https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf
- WCED: World Commission on Environment and Development (1987). *Our common future, the Brundtland report*. Oxford University Press, New York.