

ALAPLI (ZONGULDAK) KENT MERKEZİ VE KIYI DOLGU ALANI DÜZENLEME SÜRECİ - KENTSEL TASARIM PROJELERİ

Bilge (ULUSAY) ALPAY*

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi - Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

ÖZET

Karadeniz kıyı yerleşmelerinde topoğrafik yapının belirlediği bir kentsel form olmasına rağmen Alaplı kentinin kendine özgü güçlü bir kimliği yoktur. Alaplı kentsel dokusu, bir yandan şehirlerarası transit karayolunun, diğer yandan yoğun bir yapılaşma baskısının altında kalmıştır. Kentin sürdürülebilir bir perspektif içinde gelişebilmesi için ilk etapta, sahildeki dolgu alanının ve kent merkezinde belli bir bölgenin fonksiyonel ilişkilerinin kurulması amacıyla projelendirilmesi gereği doğmuştur. Bu çerçevede hazırlanan kentsel tasarım projelerinde; kimlik kazandırma, çok işlevlilik, yaya – taşıt ulaşımını düzenleme ve kamusal alanlar yaratma ilkeleri temel alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Alaplı kenti, kıyı alanı düzenlemesi, kentsel tasarım, kent merkezi düzenleme ilkeleri

CITY CENTER OF ALAPLI (ZONGULDAK) AND COASTAL FILLING AREA ARRANGEMENT PROCESS – URBAN DESIGN PROJECTS

ABSTRACT

Although there is an urban form determined by the topographic structure of coastal settlements of the Black Sea, Alaplı does not have a strong identity of its own. The urban texture of Alaplı was exposed to the pressure of the intercity transit highway on one side and the intense structuring on the other side. In order to enable the city to develop within the frame of a sustainable perspective, it was required to design a project in order to establish the functional relations of the filling area on the coast and a specific area at the city center at the first stage. In the urban design projects which are prepared within this frame, the principles of development of an identity, multi-functionality, arrangement of the pedestrian –vehicle traffic and creation of public areas are selected as the baselines.

Keywords: Alaplı city, coastal filling area arrangement, urban design, principles of city center arrangement

1. GİRİŞ

Kıyı, kara ile suyun birleştiği yer ve karanın deniz boyunca uzanan bölümü, sahilidir (TDK, 1998). Kıyı, aslında bir sınır, salt kavramsal değil mekansal anlamda bir eşiktir (Cıraoğlu, 2008). Yasal anlamda ise; 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu ve uygulama yönetmeliğine göre:

“Kıyı şeridinin kamusal alan olması esastır. Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönüne ilk 50 m’lik şeritte yapılanma yasağı vardır ve sadece açık alanlar, yeşil alan, gezinti alanları, çocuk bahçesi ve rekreatif kullanımlar ve yaya yolu yapılabilir, ondan sonraki 50 m’lik kesimde ise toplumun yararlanmasına açık belirli işlevlere sahip tesislere (günübirlik turizm ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerine) izin verilmektedir.” (Çelenkoğlu vd., 2007; AB, 2011)

Ayrıca, dolgu- kurutma suretiyle kazanılan alanlarda yapılabilecek yapılar (kıyıda yapılabilecek yapı ve tesisler, ulaşım döngü yapılar, yeşil alan düzenlemeleri, fuar, piknik, eğlence alanları vb.) belirlenmiştir (ÇŞB, 2011).

* Yazışma yapılacak yazar: bilgeualpay@yahoo.de
Makale metni 04.05.2011 tarihinde dergiye ulaştırılmış, 05.12.2011 tarihinde basım kararı alınmıştır.

Kıyı alanları, tarih boyunca insanoğlunun yerleşim alanı olarak seçtiği en önemli fiziki mekanlardan biridir (Doğan vd., 2005). Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve akarsu açısından da zengin bir potansiyele sahip olması kıyı kavramını bizler için daha önemli hale getiriyor. Ancak özellikle kentsel kıyı kullanımı örnekleri ülkemizde az görülmektedir. Kıyılar üzerinde doğal olayların şekillendirici etkisinin yanında insan faaliyetleri ile ülkemizde 1984 sonrasında denizden alan kazanmak için yapılan dolgu çalışmaları kıyılar üzerinde etkili olan diğer bir faktördür (Anonim, 2011). İstanbul'un suyla ilişkisini belirleyen kıyı bandında kıyı alanları doldurulup yeşil alana dönüştürülmüştür. Yeşilköy'den Pendik'e uzanan tüm kıyı şeridi aynı biçimde tasarlanmış olup nereye ait olduğunu gösteren farklı bir kimlik arayışına gidilmemiştir. Ayrıca, inşa edilen sahil yolları insanın denizle ilişkisini koparacak bir engel, bir bariyer olabilir. İstanbul'da Dalan döneminde yapılan uygulamalar ve Karadeniz otoyolu gibi kıyı şeritlerinin kenarından geçirilen karayolları bir bariyer niteliğinde kent halkına suya erişim olanağını vermemiştir (Tezcan, 2008).

1995 yılında Alaplı belediyesi tarafından istenen ve İller Bankası tarafından yapılan peyzaj planlama/tasarımına yönelik kent parkı projesi yapılmış ve sonra da uygulanmıştır. Ancak 2007 yılı itibarıyla kıyının belli kısımlarının doldurularak kıyı şeridinden geçirilen karayolu ile söz konusu alanın ikiye ayrıldığı saptanmıştır (Çelenkoğlu vd., 2007). O halde, ülkemizde yapılan uygulamalarda kıyı tasarımı- kullanımı ve erişilebilirliğinde eksiklikler vardır. Örneğin; Barselona'da çok etkin bir kıyı kullanımı vardır ve kent merkezinden kıyı mekanlarına insanların rahat akışı sağlanmış durumdadır. Ayrıca, sürdürülebilir kentsel gelişme kriterleri içinde; yüksek kalitede kamusal alanların yaratılması, fiziksel çevrenin iyileştirilmesi, etkin ve uygun erişilebilirlik kapsamında uygun yaya ve bisiklet trafiği ağlarının sağlanması yer almaktadır (MO, 2007).

Bu yaklaşımlar doğrultusundaki çalışmada; Alaplı İlçesi coğrafi konumu ve Alaplı Kenti'nin yapısı ile işlevsel sorunlarından yola çıkılarak kıyı dolgu sonrası ortaya çıkan alanın, kentle bütünleştirilmesi hedefli tasarımına yönelik projelere yer verilmektedir.

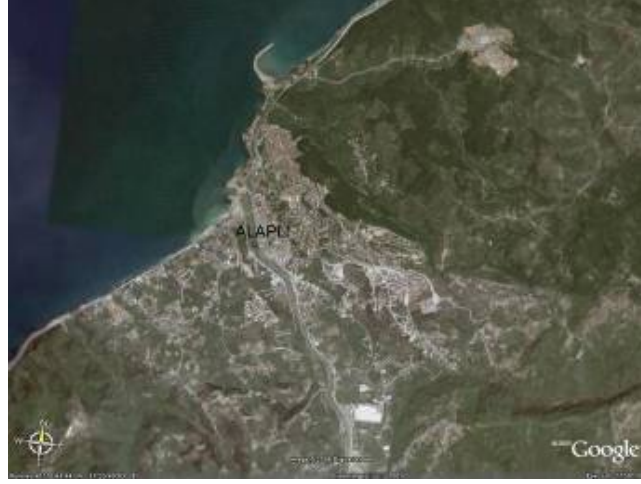
2. ALAPLI İLÇESİNİN COĞRAFİ KONUMU

Alaplı, Zonguldak İlinin bir ilçesi olup ilin batısında yer almaktadır. İlçe Zonguldak'a 67 km, Karadeniz Ereğli'sine 14 km uzaklıktadır. Kuzeybatısında Karadeniz, kuzeydoğusunda ve doğusunda Ereğli ilçesi, batısında ve güneyinde Düzce İli, güneydoğusunda Devrek ilçesi bulunmaktadır. İlçenin Yüzölçümü 185 km²'dir (TUİK, 2000) (Şekil 1).

İlçe, genel olarak dağlık ve engebeli olup arazi iç kısımlara doğru yükselirken, sahile yaklaştıkça alçalır. En büyük yükseltisi Aladağ, en yüksek tepesi 1637 m. ile Bacaklıyayla'dır. İlçenin en önemli akarsuyu olan Alaplı Irmağı, Ormanlı Beldesinin güneyinden Ataylası Tepesi yakınlarından doğar, geniş bir vadide basamaklar yaparak kimi yerlerde 600 m'yi bulan genişlikte, 22 km. uzunlukta akar ve ilçeyi ikiye bölerek Karadeniz'e ulaşır (ÇEDPGM, 2006) (Şekil 2).



Şekil 1. Alaplı ilçesinin idari sınırlar açısından konumu (Anonim, 2006)



Şekil 2. Alaplı kentsel yerleşiminin arazideki durumu

3. ALAPLI'NIN KENTSEL YAPISI VE PROJELERİN GEREKÇESİ

Alaplı, Karadeniz kıyı yerleşmesi özelliklerini gösteren bir kenttir. Ancak kendine özgü ve güçlü bir kimliği yoktur. Kent, Karadeniz Ereğlisi'nin banliyösü şeklinde kullanılmaktadır ve bir yandan geleneksel merkez yapılaşma baskısı altında olumsuz etkilenmiş diğer yandan parçacı yaklaşımlarla geliştirilen konut stoku nedeniyle kentsel form niteliksiz bir görünüme sahiptir.

Alaplı kenti doğal özelliklerini ve kent dokusunu oluşturan değerlerini yerel ekonomik kalkınma ve toplumsal dayanışma içinde geleceğe aktarabilecek bir potansiyele sahip olmalıdır. Günümüz Anadolu kentlerinin birçoğunda geleneksel kent dokusunun genellikle tahrip edildiği görülmektedir. Özellikle Karadeniz kıyı yerleşmelerinin kuzeye bakan sarp yamaçlar üzerinde bulunması kentsel formun oluşmasında belirleyici rol oynamaktadır. Bu morfolojik özelliğin kente kimlik kazandıracak projelerle desteklenmemesi durumunda uyumsuz kentsel formlar ortaya çıkmaktadır. Alaplı'nın sürdürülebilir kalkınma perspektifi içinde gelişebilmesi için ilk etapta fiilen tamamlanmış olan dolgu alanının bir kısmı ile kent merkezinde belirli bir bölgenin fonksiyonel ilişkilerinin kurulması amacıyla çevre düzenlemesine ilişkin bir projelendirme gereksinimi doğmuştur (Şekil 3).



Şekil 3. Dolgu alan ve merkezin konumu

Bu çerçevede Alaplı (Zonguldak) Belediyesi'nin talebi üzerine, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölüm Başkanlığı'nca oluşturulan ve içinde yer aldığım ekip tarafından 1 Aralık 2006 – 1 Haziran 2007 tarihleri arasında “Alaplı Dolgu Alanı ve Kent Merkezi Kentsel Tasarım Projeleri” hazırlanmıştır.

4. PROJELERİN KAPSAMI

Proje; Kıyı Dolgu Alanı Düzenlemesi ve Kent Merkezi Kentsel Tasarım Projesi olmak üzere iki ana bölümden oluşmaktadır.

4.1. Alaplı Kıyı Dolgu Alanı Düzenleme Projesi

Kıyı dolgu alanı; deniz kıyısı kesiminin doldurulması ile elde edilmiş bir alan olup Alaplı kentinin içinden geçen Akçakoca – Karadeniz Ereğlisi karayolu nedeniyle, kent merkezi ve yerleşim dokusu ile bağlantısı tamamen kopuktur. Bu proje ile kentin özellikle kıyı kesiminde yapılan dolgu alanı sonrası ortaya çıkan büyük alanın, kent vizyonu çerçevesinde kullanımı ve kentle bütünleşmesi hedeflenmiştir. Proje; Dere Ağızı, Dolgu alanı ve Plaj bölgesi olmak üzere üç bölgeden oluşmaktadır (Şekil 4).

Kentsel sistem ve kıyı kullanımı ilişkileri kapsamında plaj, yüzme havuzu, yürüyüş alanları, tören alanı, alışveriş birimleri, yerleşim alanı – kıyı bağlantıları, deniz fenerleri vb. işlevlere yer verilmiştir (Şekil 5,6).

Yaya köprüsü ile dere ağızı dolgu alanının Akçakoca yönündeki sahil kesiminde yer alacak marina ve günübirlik dinlence alanlarına kesintisiz bağlantı amaçlanmıştır. Ayrıca, Alaplı Irmağı'nın denizle buluşma noktasının uzantısında, Akçakoca yönünde bir alışveriş merkezi alanı ve merkezin karşı kıyısında konumlanacak kültürel etkinlik ve spor alanları tasarlanmıştır (Şekil 7). Kıyı Dolgu Alanı Örnek Birim Uygulama Detay Projesi'nde; bitkilendirme – peyzaj, zemin kaplama ve döşeme malzemesi, kent mobilyaları, tipik çözüm detayları da yer almıştır. Alışveriş merkezi ve kültür merkezi binalarının çevre düzeni ve erişim olanakları ayrıca detaylandırılmıştır (Şekil 8).



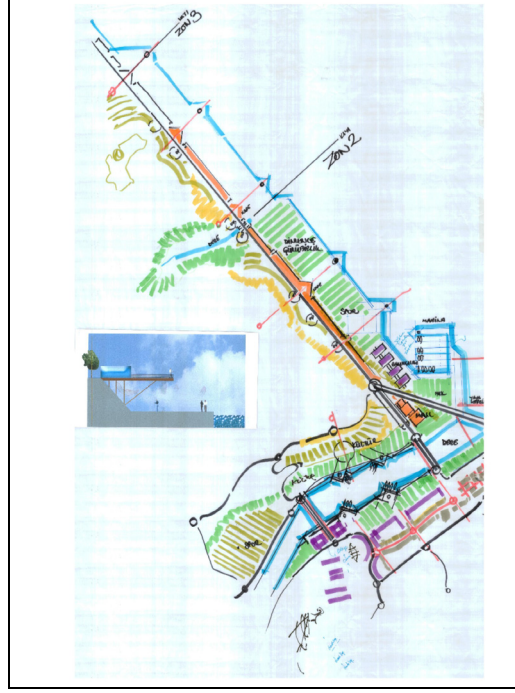
Şekil 4. Proje alanı zonaj şeması



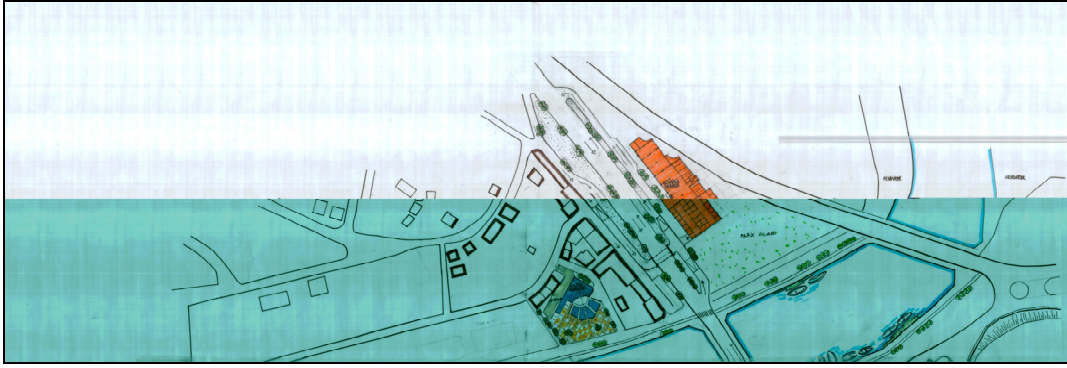
Şekil 5. Sahil Alanı Kentsel Tasarım projesi
(B.U.Alpay, P. Gökğür, S.D.Kap, G. Konuk, M. Özkan, 2006)



Şekil 6. Sahil Alanı Tasarım Maketi, 2007



Şekil 7. Dere Ağızı dolgu alanı ve uzantısı
(B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, 2007)

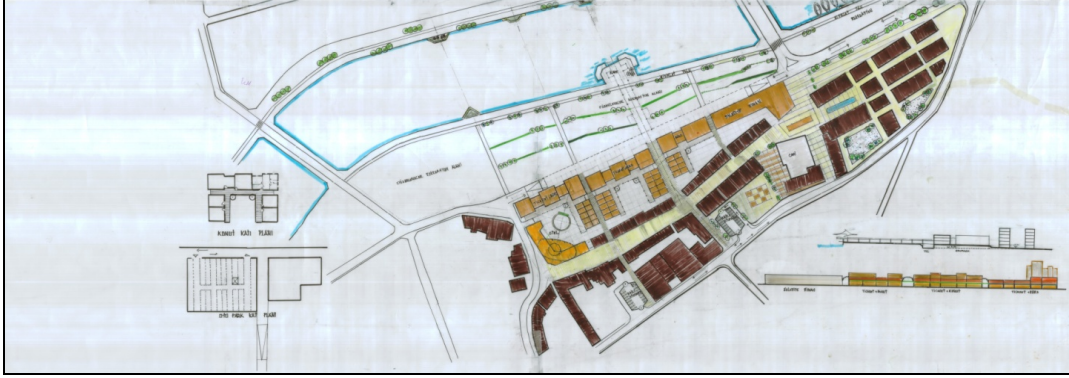


Şekil 8. Alışveriş merkezi ve Kültür Merkezi Alanı (B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, 2007)

4.2. Alaplı Kent Merkezi Kentsel Tasarım Projesi

Kent merkezi, pazar yeri nedeniyle de yoğun bir araç trafiği baskısı altındadır ve gece kullanımı söz konusu değildir. Ticaret aksı niteliğindeki yol üzerinde yer alan binalar ve cepheleri, nitelsiz bir görüntü vermektedir.

Ayrıca kenti ikiye ayıran Alaplı Irmağı'nın kıyısı hiç kullanılmamakta, bakımsız ve merkez ile bağlantısı olmayan bir görüntü vermektedir. Bu sorunları gidermeye yönelik bir yaklaşımla; merkezdeki ulaşım, trafik, yayalaştırma ve pazar yeri gibi konularda çözüm önerileri amaçlanmıştır. Kent merkezindeki ana ticaret aksının yayalaştırılması, cephe analizleri, eski pazar yerinin düzenlenmesi, ırmak kenarının rekreatif amaçlı kullanımı ile kente katılımı sağlanmış ve gerekli noktasal detaylara yer verilmiştir (Şekil 9).



Şekil 9. Merkez Alanı Kentsel Tasarım Projesi (B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, 2006)

Alaplı Kent Merkezi Kentsel Tasarım Projesi'nde; kimlik kazandırma, çok işlevlilik, yaya – taşıt ulaşımını düzenleme ve meydan, sokak, yeşil alan vb. kamusal alanlar yaratmak şeklinde dört ayrı düzenleme ilkesi esas alınmıştır:

Kimlik:

Merkezdeki mevcut cami ve önemli sivil mimari yapı örneklerinin korunması temel yaklaşımdır. Yaya aksı üzerinde yer alan mevcut cephelerde eski ile yenin uyumu çerçevesinde; yatay ve düşey hatlar, dolu ve boş analizi yaklaşımıyla bütüncül bir kimlik oluşturmak amaçlanmıştır (Şekil 10).



Şekil 10. Cephe Etüdüleri
(B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, Ç.Saydam, 2007)

Çok işlevlilik:

Eski pazar yerinin buradan taşınması önerisiyle kazanılacak alanda gece-gündüz kullanım yoğunluğunu dengelemek amacıyla yeni bir belediye binası, ticaret +büro+konut binaları ve bir otel düşünülmüştür. Tasarımda, mevcut binaları çevreleyen iç avlu sistemi yaratılmış ve binaların zemin katlarında ticaret kullanımına yer verilmiş, birinci katlar büro, üst katlar ise konut kullanımına açılmıştır.

Üst katlara yuvarlak merdivenlerle bağlanan galerilerden girilen konut birimleri, modüler sistemde ve stüdyo ya da geniş daire tipine dönüştürülebilecek şekilde düşünülmüştür. Yeni Belediye Binası ile başlayan bu karma işlevli alan bir konaklama birimi ile sonlandırılmıştır (Şekil 9).

Yaya-taşıtlı ulaşımı:

Kent merkez alanı taşıtlı yollarının dıştan ring şeklinde çevrelenmesi ile motorlu araç trafiğinden arındırılmış ve yaya dolaşım bölgesine dönüştürülmüştür. Konut yerleşim bölgesinden merkeze erişim, düşey yaya aksları ile sağlanmış ve taşıtlı ile karşılaşmadan su kıyısına uzanan süreklilik sağlanmıştır.

Otopark yeri sorunu, konut yerleşim bölgesi ile ticaret bölgesi arasındaki taşıtlı yolu üzerindeki yapılar arasında kalan iki açık alanda katlı otoparklar ile çözülmüştür. Ayrıca, Alaplı Irmağı tarafındaki taşıtlı yolu, yeni önerilen karma işlevli kesimde yeraltına alınmış ve bu kottan ticaret, büro ve konut yapılarının bodrum katlarında tasarlanan garajlara giriş verilmiştir (Şekil 10, 11).

Kamusal alanlar:

Yaya ticaret aksının merkezi konumunda yer alan cami çevresinde bir meydan yaratılmıştır.

Bu aksı dik kesen, zemin kotundan bir kat üstte, ayaklar üzerinde ırmak kıyısına ulaşan ve bir restoran - kafe ile çıkma şeklinde sonlanan yaya bağlantısı söz konusudur (Şekil 8 - kesitler).

Ayrıca, teraslama şeklinde iki köprü arasındaki su kıyısı boyunca yaya+rekreasyon alanları ve bir tematik park tasarlanmıştır (Şekil 11).



Şekil 11. Merkez Alanı Kentsel Tasarım Projesi2
(B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, 2007)

Sonuç olarak; tüm proje alanında aşağıdaki işlevlere yer verilmiştir:

- Yapılar: konaklama tesisleri (konut, otel, öğrenci yurtları), belediye binası, çok fonksiyonlu kültür tesisi (düğün salonu, sinema, tiyatro salonu kütüphane), restoran, kafe, geleneksel yemekler için kent evi, geleneksel doku örnekleri (kervansaray, cami, çeşme, arasta) , alışveriş merkezi
- Kapılar: renk – ışık – doku farklılığı
- Rekreasyon alanı: açık spor alanı (basketbol, voleybol, tenis, futbol mini, yüzme havuzu, kürek, alternatif spor alanları), kapalı spor alanı (yüzme havuzu, kapalı spor salonu), dinlenme mekanı (meydan, yaya yolu, oturma birimleri, çocuk oyun alanları, amfi,
- Festival alanı: tören alanı (simge, bayrak direkleri, döşeme, anıt), amfi tiyatro (oturma birimleri, sahne), fuar alanı: sergileme üniteleri, satış üniteleri,
- Nirengi noktaları: fener, küre, teleferik, köprüler, kıyı odakları (Şekil 12)



Şekil 12. Tüm Proje Alanı İşlevleri
(B.U.Alpay, P.Gökgür, S.D.Kap, G. Konuk, M.Özkan, 2007)

Kıyı alanları düzenlemelerinde yasal açıdan kamu yararına hizmet edecek tesislerin inşası esastır. Ancak son düzenlemelerle bu kurallar esnetilerek yoruma açık hale getirilmiştir. Mevcut kamusal/özel alanlar, hukuki düzenlemeler, ekonomik ve toplumsal gerçekler olumsuz görünse de mevcut verileri n iyi değerlendirilmesine ve geleceğe yönelik yöreye özgün tasarımlarla, Alaplı kentsel tasarım projelerinde ele alındığı gibi kıyı kesiminin kent ile işlevsel ilişkilerinin kurulması göz önünde bulundurularak önemli projeler üretilmeli ve hayata geçirme yolları aranmalıdır.

KAYNAKLAR

- AB 2011. Mevzuatlar. TC Adalet Bakanlığı, <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr> (Erişim Tarihi: 25.11.2011).
- Anonim 2006. Alaplı (Zonguldak) Belediye Başkanlığı ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Rektörlüğü Arasında Yapılan Sözleşme. (E.Erbaş, G.Konuk, T.Tekkökoğlu).

- Anonim 2011. [http://www.belgeler.com/.../istanbul-ili-marmara-denizi-kiyi-dolgu-alanlarinin-tespiti-ve-bu-
alanlarda-arazi-kullanimi-detecting-the-filled-up-area](http://www.belgeler.com/.../istanbul-ili-marmara-denizi-kiyi-dolgu-alanlarinin-tespiti-ve-bu-
alanlarda-arazi-kullanimi-detecting-the-filled-up-area) (Erişim Tarihi: 25.11.2011).
- Ciravoğlu, A. 2008. Kıyı dediğimiz bir eşik; salt kavramsal değil mekansal anlamda da bir eşik.
<http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale> (Erişim Tarihi: 25.11.2011).
- ÇEDPGM 2006. Zonguldak, Bartın, Karabük Planlama Bölgesi 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Çelenkoğlu, E., Kaymaklı, G., Süer, B. 2007. Kıyı alanlarında peyzaj planlaması ve proje çalışmalarından örnekler. Kıyı alanlarında planlama semineri bildirileri, İller Bankası Genel Müd., Ankara.
- ÇŞB 2011. Kıyı kanunu uygulamaları. TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. <http://www.cevresehircilik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 25.11.2011).
- Doğan, E., Burak, S., Akkaya, M. A. 2005. Türkiye Kıyıları. İstanbul.
- MO 2007. Sürdürülebilir Avrupa Kentleri için Leipzig Şartı. <http://www.mo.org.tr/UIKDocs/leipzigarti> (Erişim Tarihi: 28.11.2011).
- TDK 1998. Türkçe sözlük, Türk Dil Kurumu, Ankara.
- Tezcan, S. 2008. Ulaşım kadar yapılaşma ve arazi kullanım da bir problem.
<http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale> (Erişim Tarihi: 28.11.2011).
- TÜİK 2000. Türkiye İstatistik Kurumu 2000 verileri. <http://www.tuik.gov.tr>