

## Marinaların kamusal kullanıma etkileri ve öneriler

Özgür ÖZKAN\*, Nezh AYIRAN

İTÜ Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 34437, Taşkışla, Taksim, İstanbul

### Özet

*Marinalar ve yat turizmi en hızlı gelişen, sosyal ve ekonomik getirisi yüksek turizm dallarının başında gelmektedir. Kıyıların kent ile ilişkisini incelemek mimarlıkta geniş bir araştırma alanıdır. Yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de kıyılar farklıdır. Marinalarda denizden karaya-karadan denize geçişi sağlayan, her iki yön için de belli başlı özellikleri barındırması gereken tesisler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu özelliklerin her iki tarafında; deniz ve kara; konfor, uyum, bağlantılar, çevre ilişkileri gibi şartlarını en elverişli şekilde sağlayabilmesi çok dikkatli ve geniş perspektifli bir tasarım çalışmasını gerektirmektedir. Günümüzde getirileri her geçen gün daha iyi kavranan marinaların sayısında ülkemizde gelecekte çok büyük bir artışın olacağı öngörülmektedir. Ancak marinaların nitelikleri gereği kamusal alanda yer almaları toplumun kıyıda yararlanmasını kısıtlayan ve dolayısıyla bu olumlu gelecek perspektifini gölgeleyen bir durumu da yaratmaya adaydır. Böyle bir öngörüyle, bu çalışmanın temel amacı, söz konusu sakıncalı durumu tartışmak ve yeni marinaların tasarımına belirli ışık tutabilmek üzere bu problemin çözüm yollarını araştırmaktır. Bu araştırmalar yazılı kaynakların incelenmesi ve konuyla ilgili Türkiye'deki yetkili kişiler ve mevcut marinaların yöneticileri ile görüşmeler sonucunda elde edilen verilerin değerlendirilmesi ile oluşturulmaktadır. Bu değerlendirilmelerin sonucunda yeni yapılması düşünülen marinaların kıyı bandını kamusal alan olarak kullanmaya imkân verecek şekilde, kıyı hattını bölen tesislerinin daha iç bölgelerde planlayabilecekleri ve kıyıyı kamuya sosyal tesisler ile birlikte sunarak marina içinde ticari getirileri oluşturulabileceği önerilmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** Marina, kamusal alan, kıyı çizgisi, yat turizmi.

\*Yazışmaların yapılacağı yazar: Özgür ÖZKAN. ozkanozgur@hotmail.com; Tel: (532) 385 54 65.

Bu makale, birinci yazar tarafından İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimari Tasarım Programı'nda tamamlanmış olan "Türkiye'de marinaların kamusal kullanıma etkileri ve öneriler" adlı doktora tezinden hazırlanmıştır. Makale metni 16.04.2008 tarihinde dergiye ulaşmış, 16.04.2008 tarihinde basım kararı alınmıştır. Makale ile ilgili tartışmalar 31.12.2009 tarihine kadar dergiye gönderilmelidir.

## The effects of the marinas to the public use and proposals

### Extended abstract

Marinas are regarded as a mid point for people to set out to sea as far as their location and functions are considered. However, they are at that point expected to offer public service and act as a bridge for the whole society to reach out to sea. A significant increase in the number of marinas is expected to take place in our country as their advantages and benefits are better realized each and every day. However, the location of marinas on the coasts, which are also public areas, as required by their nature, prevent the society from using the sea to some extent and it is highly likely that such increase will shadow this positive future perspective. The reaction of the society, which is getting more sensitive to the environment every day, towards the construction of new marinas represents a clear sign of concrete and current truth where this unfavorable situation is no longer, creates anticipation. Nevertheless, the remedies for this significant problem seem somehow to be lacking. As such, the primary aim of this thesis is to suggest some ways to solve the problem of public use in coastal areas regarding the construction of a several marinas which is expected to be soon on the agenda in Turkey.

For this purpose we study in this thesis the points that should be paid attention at designing new marinas in order to turn them into social facilities beyond the satisfaction of standard requirements and to make the relation of the neighboring community with the sea much easier. Marinas which are only used as locations for those boat owners who want to get their boats until today are now intended to be designed as locations which attract the people who love sea and want to set out to sea because marinas are built on coasts-public spaces. They are tried to be made lively and growing areas which have a positive affect on/from its surrounding.

The infrastructure, superstructure and legal adjustments are not adequate for the rapidly developing yacht tourism and they become as a handicap for new marinas. The yacht/marina business has been popular because the investment period is short and the marina investments which would provide the same number of beds as hotel investments are 60% cheaper. As places of operational activity, marinas are not fixed and they address to an elite society and

only a small number of staff is required. However, the rapid development is not maintained in a positive way due to the problems of infrastructure, transportation, qualified personnel, competitive requirements and legal adjustments.

The success in marina business is depended on its organization as a service sector, which is in direct connection to the features of the setting of service as well as the quality of service. Therefore, it shall be necessary to increase the facilities of the existing marinas and build new marinas. To attach primary importance to the spatial qualities of the marinas as well as the clients' expectations and satisfaction during the planning and construction stage and operators should be kept the service quality at the highest level.

All kinds of settlements causing damage to the shores should be prevented. In addition to this, the settlements integrating with the shore and open area adjustments for public; like marinas; should be introduced.

The general planning principles of the existing marinas in Turkey are very similar to each other. Marinas in Turkey prevent people to use the coast as a public space as it has explained in laws. As we have already seen in the examples tried abroad or in recent examples designed and built in our country, different alternatives of these settlement forms which satisfy the needs of the surrounding community are also of crucial important.

A plan can be developed and offered to the marina users and designers where the shore is the property of public and left to the public. Moreover this plan should present the facilities required to be in the sea so that there is minimum area of occupation on the shore and shore area is left to the public. The areas which are usable for the whole community can be designed on such locations. By the means of this planning strategy public facilities which require to be on land can be planned a bit out of shoreline and open areas can be created for the use of public. Thus the facilities can be designed in a way to be more interesting and to encourage the community open to the sea.

**Keywords:** Marinas, public space, shore line, yacht tourism.

## Giriş

Turizm hem dünyada hem de Türkiye’de hızla gelişirken aynı hızla detaylanmakta, bünyesinde pek çok turizm biçimleri oluşturmaktadır. Artık dünyada golf turizmi, av turizmi, yat turizmi, mağara turizmi vb. pek çok turizm dalı mevcuttur. Bu çalışmada ele alınan marinalar ve yat turizmi de bu turizm dallarından biridir ve en hızlı gelişen, sosyal ve ekonomik getirisi yüksek turizm dallarının başında gelmektedir.

En basit anlamıyla “marina”, her boyda teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir menderle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan su alanıdır. Günümüzde modern bir marinanın en önemli görevi, genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşaklar için emeklilik süresini zevkli, sağlıklı bir meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldirmek, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler gerçekleştirebileceği bir ortam yaratmaktır (DTO, 2005). Bu amaçları gerçekleştirirken yapıldığı mimari ve sosyal çevreye olabilecek olumsuz etkilerin minimize edilmesi ve bunun ötesinde olumlu katkılar yapması da haklı bir toplumsal talep olarak gündeme gelecektir.

Marinalar denizden karaya-karadan denize geçişi sağlayan, her iki yön için de belli başlı özellikleri barındırması gereken tesisler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu özelliklerin her iki tarafında -deniz ve kara- konfor, uyum, bağlantılar, çevre ilişkileri gibi gerekliliklerin de en elverişli şekilde sağlanabilmesi çok detaylı ve bu bağlamda bulunduğu çevredeki toplumsal talepleri de dikkate alan bir tasarım çalışmasını zorunlu kılacaktır. Kıyılar bu iki tarafa da çeşitli hizmetler sunması gereken kamusal alanlardır.

Marinalar buldukları konum ve işlevleri düşünüldüğünde bir ara noktadır, ancak bulunduğu bu ara noktada; kıyıda, tüm kamuya hizmet ederek, toplumun denizle ilişki kurması konusunda aracı olması beklenmektedir. Günümüzde getirileri her geçen gün daha iyi kavranan marinaların sayısında ülkemizde gelecekte çok büyük bir artışın olacağı öngörülmektedir. Ancak marinaların nitelikleri gereği kamusal alan olan kıyılarda yer almaları toplumun denizden yararlanmasını kısıtlayan, dolayısıyla bu olumlu ge-

lecek perspektifini gölgeleyen bir durumu yaratmaya da adaydır. Bununla birlikte bu önemli soruna çözüm arayışlarının son derece sınırlı kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla çalışmanın en önemli amacı, Türkiye’de kısa sürede gündeme gelmesi beklenen çok sayıdaki marinanın tasarımında bu problemin nasıl çözülebileceği konusuna belirli bir ışık tutabilmektir.

Söz konusu amaç doğrultusunda bundan sonra yapılacak olanlarda standart ihtiyaçlarını karşılanmasının ötesinde marinaların sosyal bir merkez de olabilmesi ve çevre halkın denizle olan ilişkisini kolaylaştırması için tasarım aşamasında nelerin dikkate alınması gerektiği çalışma kapsamında irdelenmektedir. Günümüzdeki örneklerinde marina kullanıcılarının sadece içindeki teknesine ulaşmak isteyenlerle sınırlı olduğu marinaların, denizi seven, ilgili, denizden çeşitli şekillerde yararlanmak isteyen herkese belirli oranda imkân sunan, deniz ve denizcilik konusunda ilgi uyandıran bir ortam niteliğini taşıyabilmesi beklenir. Bu çalışmada marinaların çevresiyle birlikte gelişen, büyüyen, yaşayan, onunla karşılıklı olumlu ilişkiler içinde kentsel bir mekân olabilmesinin çözüm yolları üzerinde durulmaktadır.

## Marina - yatçılık

Yat, basit bir tanımlama ile “Gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan teknelerdir” (Zilli, 1995). Yatçılık, yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılması, yatçı, bu seyahate fiilen katılan, yat kullanan insanlar şeklinde tanımlanabilir (Zilli, 1995).

## Marinaların sahip olması gereken özellikler

Marinalar yalnızca yatların bağlandıkları, korunaklı limanlar değildirler. Bağlama yerine bağlanan yat su, elektrik, telefon, uydu yayınları gibi hizmetlere kavuşmaktadır. Çöpleri ve kirli yağları toplanmakta ve arıtma tesislerine götürülmektedir Yatçının her türlü alışveriş gereksinimini karşılayacak mağazalar, restoran, bar dinlenme ve sporla ilgili tesisler artan talebe bağlı olarak günümüz marinalarında giderek yaygınlaşmaktadır. Marinalarda ayrıca yat kulüpleri ve yelken kulüpleri bulunması, hareketliliği ve uluslar arası tanıtımı artırıcı bir unsur

olabilmektedir. Marinalar bunca hizmeti ve insanı bir arada bulundurduğundan dolayı kendi içinde bir kent havasına bürünmektedirler. Bazı marina tasarım ve uygulamalarında bu kentsel atmosferin otel, motel, ve park alanları ile güçlendirildiği görülmektedir.

Buraya kadar sıralanan gereklilikler, genel olarak marinayı teknesi için kullananlar ve onların ihtiyaçlarıyla ilgilidir. Ancak marinaların kamusal alanda yer almaları, onların, tekne kullanıcıları dışındaki toplum kesimlerine de hizmetle yükümlü olduğu gibi bir anlayışı doğal olarak ortaya çıkarır. Bu bağlamda, marinaların çevredeki insanlar için de, rekreatif imkânlar sunması ve denizciliğe yönelik merak ve ilgilere cevap verebilmesi beklenir. Günümüzde marinalar bünyesinde ve yakın çevresinde bulunan sosyal tesislerin genellikle lokantalar – barlar şeklinde olduğu, bunlara ilaveten yüzme havuzu ve tenis kortlarının bulunduğu görülmektedir. Bu sosyal tesisleri büyük akvaryumlar, su oyunları alanları, su-deniz parkları (eğitilmiş yunus gösterileri, balina gösterileri vb. amaçlarıyla), denizi ve çevreyi gözleme amaçlı kule gibi değişik aktivite ve tesislerle destekleyerek çeşitlendirmek de halkın denize, suya ilgi ve merakı arttırarak bu isteklere bir cevap oluşturabilir.

### **Turistik tesis olarak marina ve yatçılık**

Dünyada yat turizmi arz ve talebi sürekli bir gelişim içindedir. Yurdumuzdaki tekne bağlama kapasitesinin yetersizliğine rağmen dünya çapında yaygınlaşan yat turizmi ve yatçılık sonuç olarak ülkemiz kıyılarını yatçıların uğrak yerleri arasına sokmuş, daha çok bağlama yeri ihtiyacını, dolayısıyla kaliteli hizmet sunan ve çevresiyle bütünleşik marinaların yapılmasını günümüz turizm politikalarının en önemli gündem maddesi haline getirmiştir.

Ekonomisi turizme önemli ölçüde dayanan ülkelerde girişilen otel yatırımları, özellikle kıyılarda, “turizm kirliliği” denilecek boyutlarda çirkin yapılaşmalar ve doğayı tahrip edici unsurlar olarak görülmektedir (Özer, 1990). Bu aşamada yat turizmine yönelik yatırımlar günlük kullanışta kısaca “betonlaşma” diye ifade edilen olumsuz yapılaşmaya alternatif teşkil edebilmektedir. Örneğin 8 yataklı 10 yatlık bir filo, 80 yataklı

bir otel ile aynı yatak kapasitesini oluşturmaktadır. Ayrıca turizmi olumsuz yönde etkileyecek bir durum ortaya çıktığında yatların faaliyet alanlarını değiştirmeleri mümkün olmaktadır.

Yaklaşık 500 konaklama tesisi ve 75.000 yatak kapasitesi meydana getirmek, arazi ve kıyı kullanımının bozulması ve doğayı tahrip eden yoğun bir yapılaşmayla mümkün iken, aynı yatak kapasitesi 730 yat kapasiteli, 10 marina tesisi ile yaratılabilir. Kıyıların değerlendirilmesinde marina yatırımları tercih edilebilir ve böylece yatların kıyılarda kontrolsüzce demirleyerek denizi kirletmelerini önleyici tedbirler alınabilir ya da işe yaramaz araziler kullanılarak estetik açıdan kıyılar düzenlenebilir (Akın, 2003).

Yan hizmet üniteleri ile birlikte 600 yat kapasiteli bir marina (bir yatın en az üç kişi ile geldiği düşünülürse, marina 1800 yatak kapasitesi oluşturmaktadır) 1800 yataklı, üç yıldızlı otelin maliyetinden daha düşük bir maliyetle gerçekleştirilebilir (Akın, 2003).

### **Marina çevre ilişkisi**

Çevre değerlerinin korunması, marinanın çevre üzerine olan olumlu etkilerindedir. Marinanın varlığı teknelerin denize olan olumsuz etkilerini kontrol altına almayı sağlar. Ancak koruma salt bir koruma dışında, çevre verilerinin değerlendirilmesi şeklinde gelişmelidir. Marinanın çevre üzerine etkilerinin saptanması, çevre verilerinin daha bilinçli olarak değerlendirilmesini ve korunmasını sağlayacaktır. Çevre değerlerinin ve marina ihtiyacının doğru saptanabilmesinde söz konusu etkilenmenin sonuçlarının önceden bilinmesi yapılacak olan planlamalara veri oluşturması açısından da önemlidir.

Marinaların çevreleriyle ilişkileri konusunda önemli olan noktalar ve bunların belirlenmesinde FEEE (Foundation for Environmental Education in Europe) aşağıdaki temel inanışlar çerçevesinde; marinalar, denizcilik ve çevre ile ilgili bir rol üstlenmiştir (Donkin, 2000):

1. Denizcilik yaşam kalitesini artırır:
  - a. Açık alan eğlencesi sağlar;
  - b. İnsanları bir araya getirir (aileleri, arkadaşları, misafirleri gibi);

- c. İnsanları doğa ile buluşturur.
2. Marina bir kum saatidir:
  - a. Marina denizle kara arasında bir geçiş noktasıdır;
  - b. Marina insanların denize ait ortamlarla bağlantı kurmalarını ve denize ait ortamın içine açılmalarını mümkün kılar.
3. Marina kendi içinde özel bir ortam, hem doğal hem de insan yapısı yerleşimleri barındıran daha büyük kıyısal alana ait olan bir ortamın elemanıdır.

### Marinaların bulunduğu çevreyle ilişkisi

Bugün dünya metropollerinin büyük bir bölümünün (Tokyo, Meksiko City, New York, Bombay, Seul, San Paulo, Los Angeles, Shanghai, Osaka, İstanbul, vb.) deniz kıyısında yer aldığı bunun dışında kalan metropollerin ise (Delhi, Paris, Moskova, vb.) büyük nehirlerin kenarında kurulduğu görülmektedir (Türkiye Turizm Stratejisi, 2006). Kentsel kuruluş, gelişim ve kullanım açısından çok önemli olan su ilişkisi kentsel kıyılarda yer alan her türlü tesis gibi marinalar içinde detaylı ve geniş kapsamlı, toplumsal ihtiyaçları göz önünde tutan bir tasarlama anlayışını ve planlamayı gerektirir.

Kıyı alanları kentlere dinlenme faaliyetleri getirdiği gibi ulaşım olanakları da sağlamaktadırlar. Bu tür alanlar büyüdükçe onun artan gereksinmelerine özellikle dış mekânlar olarak hizmet etmektedir. Bu alanların tüm kente kullanım sağlayacak biçimde tasarlanması tıpkı diğer dış mekânlarda olduğu gibi zorunludur. Kıyı alanları, sağlık açısından en değerli doğal oluşumlardır.

Özellikle son otuz yılda ülkemizde kıyı alanlarının kullanıma yönelik taleplerde büyük bir artış söz konusudur. Bu kapsamda, kamu yatırımları yanında özel sektör tarafında da denizcilikle ilgili çok sayıda liman, iskele gibi kıyıyı zorunlu olarak kullanan tesisler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca turizm tesisleri içinde kıyıların yoğun bir şekilde kullanıldığı görülmektedir (Aşan, 1998).

Toplumun gelecekteki değişim ve eğilimlerinin marina endüstrisini nasıl etkileyeceği konusu şu an için tam olarak tahmin edilemeyen bir durum olsa da, konu hakkında bazı hipotez senaryolardan bahsedilmektedir (Robinson, 2000). Elinde

kendi kullanımına ve zevkine ayırabileceği daha çok boş vakti olan kişilerin oranı artacaktır. Bunun sonucu olarak, bu kişilerden bir kısmının denizcilikle ilgilenmeye daha fazla zaman ayırabilecekleri ve isteklerine bağlı olarak kullanabilecekleri, emeklilik dönemlerinde de tekne meraklarını sürdürebilecekleri ekonomik imkânları bulacakları Robinson (2000) tarafından belirtilmektedir.

Emekli nüfusun artışı ile yerel düzeyde de olsa yaşadıkları toplumla aktif olarak ilgilenenlerin sayısı fazlalaşacak ve bu kesim buldukları toplumun ve yaşadıkları çevrelerin gelişimiyle ilgili daha çok söz sahibi olacaklardır (Robinson, 2000).

Marinaların genel kullanıcı profili çıkartılmaya çalışıldığında marina yöneticileri, tekne sahipleri, tekne personeli, denizcilere hizmet sunan yan kuruluşların çalışanları gibi çok çeşitli kişiler göze çarpmaktadır. Tüm yapıların olduğu gibi, marina tasarımının da temel amacı, söz konusu farklı kullanıcıların geniş bir yelpazeye yayılan ihtiyaçlarının karşılanmasıdır.

Marina tasarımı bu nedenle, hem kıyıda çeşitli şekilde yararlanan geniş toplum kesimlerinin, hem de onu direkt olarak kullananların ihtiyaç, zevk ve beğenilerine hitap etme durumundadır. Kıyı alanları yasalarımızca kamusal alan sayıldığı için tekne sahipleri için özel, kara sakinleri için kamusal alan sınırlarının belirlenmesinde önemli düzenlemeler gerektirmektedir. Kıyı alanları o bölgede yaşayan kişilerin dinlenme, gezme, denize açılma gibi sosyal ihtiyaçlarını giderdikleri yerlerdir. Mimari tasarım açısından önemli olan nokta, bu çeşitliliklerin kamusal alan özelliklerine uyacak ve bulunduğu bölgeye artı değer katacak şekilde çözümlenebilmesidir.

### Kıyı mekânı ile marinaların ilişkisi

Her kıyı kentinin kendine özgü koşulları olması doğaldır, ancak bazı ortak özellik ve oluşumlar da gözlemlenebilmektedir. Suyun karayla ilişkisinin biçimi sayısız farklı peyzajı ortaya koymaktadır. Kente biçimsel kimliğini veren en önemli etkenler arasındaki bu farklı peyzajlar, görsel olarak kentler arasında farklılıklar oluştururken, aynı zamanda kentin suyla ilişkisini, su-

yun kullanımını da tanımlamaktadır. Kıyı özellikleri, örneğin gemilerin yanaşmasına olanak tanıyıp tanınamaması, o kıyıda yer alabilecek işlevleri doğrudan etkiler, kıyının karada devam eden kendine has özellikleri de örneğin, kumluk, kayalık, uçurum vs. gibi farklı karakterlerde oluşuyla, kıyıdan kara tarafında içerilere doğru oluşturulacak yerleşimin koşullarını belirlemektedir (Erkök, 2002).

### **Kamusal mekân ile marinaların ilişkisi**

Kıyıda kamu mekânı ile özel alanın kesişim noktası olan marinaların tüm kullanıcılar için erişilebilir ve güvenli tesisler olma amacının tasarlama yoluyla nasıl gerçekleştirileceği bu çalışmanın araştırma konularındandır.

Marinalar, özel mülkiyetli alanlar olarak buldukları kıyı bandı açısından bir bitiş-başlangıç noktası veya sınır elemanı olmaktadır. Yapım aşamasında genellikle belirli bir bölgeye hizmet edecek bir merkez olması düşünülse de, teknelerin güvenliği ve kullanıcı kesiminin sınırlılığı dolayısıyla sadece belirli bir kesime hizmet eden tesisler haline gelmişlerdir. Marinaların bu niteliği ile kıyıların kamusal alan olması çelişkili bir durumu ortaya çıkarır. Özel alan ve kamusal alan özelliklerini birleştirebilmek için kullanıcılarının çeşitlenmesi ve marinaların daha çok kişiye açık alanlar haline gelmesi gerekmektedir, Dünya genelinde marinalar (yat limanları) belediyeler tarafından üretilen ve halkın kullanımına sunulan kamusal alanlardır. Denize veya nehre veya göle kıyısı olan belediyeler, nasıl ki konutlar için otopark yapma gereği duyuyorlarsa, gene konutlar ve belediye sınırları içinde yaşayan halkın ihtiyaçları ve teknelerinin bakımını ve konaklamasını sağlamak, halka spor imkânı sunmak gibi nedenlerle marina üretmektedirler.

### **Marina – mimari çevre ilişkisi**

Yat turizminin de diğer turizm dallarında olduğu gibi alt yapıya ihtiyacı vardır. Bu alt yapı elemanlarının başında marinalar gelmektedir. Birçok yatçıya aynı anda hizmet veren bu tesisler temel gereksinimleri karşılayacak donatıları içermek zorundadırlar. Gelir düzeyi yüksek turist grubundaki yatçılar için, marina çevresinde birçok alışveriş dükkânı, restoranlar ve barlar yapılarak, kentin ticaret akışına yeni bir yön ge-

tirilmektedir. Kent merkezi ile kıyı birleşiminde bulunan marinayı doğrudan bağlayan bu aks üzerinde bulunan gerek konut, gerekse yeşil doku rant kazanımı nedeniyle yerini ticaret dokusuna bırakmaktadır. Bu doku genelde kıyı kentlerinde görülen ve kıyıya paralel giden cadde üzerinde de kendini belli eder. Kentin yakınında yapılan marinalar ise kendi çekiciliklerini yaratırlar. Bunun sonunda marinayı çevreleyen bölge ticaret yoğunluğu kazanırken, marina-kent bağlantısı genelde rekreatif amaçlı yeşil dokuyla sağlanmaktadır.

Marinaların çevresine bu anlamdaki etkileri tasarım aşamasında kamusal kullanım açısından göz önünde tutulması gereken önemli bir noktadır. Bu doğal olarak geniş bir bakış açısının gereğine de işaret eder. Kent dokusunun içerisinde ve mevcut limanların marinalara dönüştürülmesi, ulaşım ve yaya arterlerinde değişikliğe neden olurken, kırsal alan kıyı bölgelerinde, çevresinde plansız gelişen ticaret ve ikinci konut dokusu oluşmaktadır.

Dinlenme, eğlence ve konut grupları güçlü bir ekonomi ile bir araya geldiğinde kıyıya olan talebi ortaya çıkartan gücü oluştururlar. Kıyılarda yaşama, çalışma, dinlenme arzusu ülke çapında başarılı yerleşimlerin, gayrimenkul yatırımlarının oluşmasında etkili olmuştur. Belediye yönetimi ve halkın finansal güç ve esnek özel sektör yapısıyla bir araya gelmesinin avantajlarıyla birinci sınıf, büyük ölçekli projeler oluşturularak, topluma hizmet edecek çevresel etkiler, ekonomik gelişmeler ve gezi imkânları yaratılmasına doğru bir eğilim bulunmaktadır. Toplumsal amaçlı kullanım ile özel alanların dengeli bir şekilde düzenlenmesi anlayışının genel olarak benimsendiği görülmektedir. Kıyı şeritlerinin bütün bu özel/toplumsal alan senaryoları altında, kamuya açık yerler olarak kalması gerekliliği giderek daha fazla kabul gören bir anlayıştır. Kıyı şeridi yürüyüş yolları genellikle su kenarı ve yeni oluşturulan bölgenin görüntüsünü birleştirerek ilişki kurmalarını sağlarlar. Çevredeki aktivitelere katılmak için gelen ziyaretçilere ayrılan otoparkların bu aktivite alanlarına yakın olması genellikle tercih edilir. Birçok durumda, özel bir park veya festival alanının yeni kıyı şeridine geçiş için tasarlandığı görülmektedir.

Otopark ihtiyacı, bağlama yeri kiralayan tekne sahiplerinin özel alan ve güvenlik ihtiyacı ve halkın su kenarına ulaşımı için çeşitli yaratıcı çözümler bulunmaktadır. İşaretleme, kapılarla ayırma, anahtarlı veya şifreli kart ile girişler ve paralel kıyı şeridi yürüyüş yollarının uygulanması, özel alanlar ile kamusal alanların birbirinden ayrılması için mümkün olan çözümlerdendir (Klancnik, 2000).

Böyle bir yerleşim için tema, şematik planlama ve tasarım aşamalarında potansiyel kullanıcıların, ziyaretçilerin ve yatırımcıların alana ilk bakışlarında düşünemeyecekleri veya öngöremeyecekleri bir perspektifle görmelerini ve cesaretlendirmesini amaçlar. Mimari hizmetler ile alan geliştirme işlemleri kuvvetli bir koordinasyon içinde bulunarak toplumun ne olduğunu ve gelecekte nasıl yaşamak istediğini yansıtacak bir sonuç oluşturmayı hedeflemelidir anlayışı gelişmektedir. Parklar, yollar, gezi alanları ve meydanlar gibi kamusal alanların tasarımı ile özel finanssal kaynaklarca yapılan marinalar, konutlar, restoranlar ve alışveriş mekânlarının tasarlanmasında dikkatli ve dengeli bir birlikteliğe ihtiyaç vardır. Bu dengeli birliktelik özel ve tüzel başarının yaratılması açısından gereklidir ve yapılan gelişim planlarının sinerjisidir. Çatışan durumlar arasında olumlu bir etkileşim yaratan da önerilen aktivitelerin çeşitliliği ve oluşturulan yeni çevre-ortam-ambiyanstır (Klancnik, 2000).

### **Marina – kamusal kullanım ilişkisi**

Marinaların kentin kamusal mekânlarının uzantısı niteliğinde olduğu durumlarda işlevlerin organizasyonu konusu önem kazanmaktadır. İnsanlar kamusal mekânlara belirli nedenler yüzünden giderler. Bunların bazıları, su içmek, güneşli bir yerde öğle yemeği yemek ya da dinlenmek gibi gün içindeki anlık aktivite ihtiyacı ile ilgilidir. Diğerleri ise, bir hava değişikliği ya da egzersiz yapmak gibi uzun vadeli nedenlerdir ve daha az belirgin olabilirler. İnsanları kamusal mekânlara çeken unsurlar hayatın, özellikle şehir hayatının birçok yönünü yansıtır. Kamusal bir mekâna yapılan kısa bir ziyaret insanın dinlenmesini sağlar ve insanı kentin kargaşa, gürültü ve kalabalığından kurtarabilir. Bu, özellikle şehir ortamlarında var olan bir ihtiyaçtır. Kamu-

sal mekânlar aynı zamanda insanların diğer insanlarla kaynaşmasını sağlar. Bazı kullanıcılar belli başlı etkinliklerin olduğunu bilerek veya olacağını varsayarak kamusal mekânlara gelirler. Bunlar parklardaki bisiklet yollarını kullanarak bisiklete binenler, plaja güneşlenmek veya denize girmek amacıyla giden insanlar veya oturmak için bir bank arayan yaşlı bir insan olabilir. Etkinliklerin çeşidi değişebilir, fakat insanların bu yerlerde faaliyetleri destekleyecek belli başlı kaynakların olduğuna dair öngörüleridir. Bu öngörülerin oluşabilmesi için de kamusal alanlarda tesisler olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Marinaların bu tür ihtiyaçlara da cevap verebilmesi toplumsal esenlik ve mutluluğa katkı yapacak olumlu bir tutum olarak görülmektedir.

### **Türkiye’de kamusal kullanıma etkileri açısından marinalar**

Buraya kadar yapılan tanımlar, verilen bilgiler, marinaların özellikleri, marinacılık, kıyı ve sosyal-kamusal alan ilişkilerinin incelenmesi sonrasında, ülkemizde bulunan marinaların değerlendirilmesi sunulmaktadır. Bu değerlendirmelerde marinaların sahip oldukları özellikler, turistik tesis olarak bölgelerindeki durumları, buldukları bölgedeki, kentteki, kıyıdaki konumları, kamusal alan ve mimari-sosyal çevre ile ilişkileri, çevrelerine sosyal ve kültürel olarak etkilerinin değerlendirilmesi sonucunda marinaların kamusal kullanıma etkilerini içermektedir. Bugüne kadar yapılmış olan mevcut örneklerin olumlu ve olumsuz yönlerinin değerlendirmesi ışığında Türkiye’de yapılacak yeni marinaların kamusal görevlerini yerine getiren sosyal mekânlar olması hedeflenmektedir.

Ülkemizde bugüne kadar uygulanmış olan marinaların plan-kesit şemalarını ve bu planlamaların kamusal alan ilişkilerini; daha evvelki bölümlerdeki tanımlara ve açıklamalara dayanarak kamusal kullanıma etkileri açısından 3 ana plan şemasında toplamak mümkündür (Tablo 1). Bu plan ve kesit şemaları mevcut marinaların kıyı kamusal alanının marinalar tarafından ne şekilde kullanıldığı ve kamusal kullanıma ne kadar izin verdiği esasına dayanmaktadır. Buna göre marinalar kamusal kullanıma kesin olarak kapalı

Tablo 1. Kamusal kullanıma etkileri açısından Türkiye'de marina tipleri

TÜRKİYE'DE MARİNA TIPLERİ	PLAN ŞEMASI	KESİT ŞEMASI	MARİNALAR	AÇIKLAMA
KAMUSAL KIYI KULLANIMINA KESİN OLARAK KAPALI OLAN			İstanbul Ataköy Marina Setur Ayvalık Marina Setur Kuşadası Marina Marmaris Yacht Marın Marmaris Martı Marina* Marmaris Albatros Marina Port Göcek Marina Turkey Club Marina - Göcek Setur Antalya Marina	Kıyı kamusal alanı marina tarafından kesintiye uğratarak toplumun denizle ilişkisi kurmasını engellemekte
Barındırdığı Otel Aracılığı İle Kamusal Kıyı Kullanımına Açık Olanlar			Çeşme Altınyunus Marina Fethiye Ece Marina Marmaris Martı Marina*	Kıyı kamusal alanı marina ve otel tarafından kesintiye uğratarak toplumun denizle ilişkisi kurmasını engellenmektedir. Otel müşterilerinin de kıyı kamusal alanını kullanabiliyor olmaları kısmen bir açıklık sağlıyor ancak otel kültüresi yerleşim biriminin deniz ile ilişkisini yüksekliği ile de kesmekte
KAMUSAL KIYI KULLANIMINA KISMEN KONTROL-LÜ BİR ŞEKİLDE AÇIK OLAN			Setur Kalamış - Fenerbahçe Marina Bodrum Karada Marina Bodrum D-Marın Turgutreis Port Bodrum Yalıkavak Marmaris Netsel Marina Setur Finike Marina Park Kemer Marina	Kıyı kamusal alanı marınanın sosyal tesisleri aracılığı ile marina merkezi etrafında yoğunlaşabiliyor. Marina kıyıda bir merkez oluşturuyor ancak kıyı kamusal alanı çekek sahası marınanın kamusal alanı kesintiye uğratan bölümlü oluyor
KAMUSAL KIYI KULLANIMINA GENİŞ ÖLÇÜDE AÇIK OLAN			Skopea Marina Alaçatı Agrilya Marina Projesi	Kıyı kamusal alanı geniş ölçüde topluma açık sadece mendirek sınırlanıyor. Kıyı kamusal alanında ki yapılaşma ile oluşturulan mahallede amaç toplumun denizle iç-içe olması



olan, kamusal kullanıma kısmen kontrollü bir şekilde açık olan ve kamusal kullanıma geniş ölçüde açık olan planlama tiplerine sahiptirler.

## **Sonuç**

Türkiye’de turizm politikası içerisinde yeni yeni yerini almaya başlayan yat turizmi, sosyal, kültürel ve doğal yapı bakımından önemli potansiyele sahip olmasına karşın, diğer Akdeniz ülkeleri ile karşılaştırıldığında gelişmesinin henüz başlangıcındadır.

Günümüz Türkiye’sinin deniz turizminin ve marinaların önemi geniş toplum kesimleri ve yönetim kademelerinde bulunanlar tarafından anlaşılmakta ve kabul edilmektedir. Bunun sonucu olarak deniz turizmine ve yatçılığa duyulan ilgi giderek artmakta ve yeni marina yatırımları da sayılarını çoğaltmaktadır.

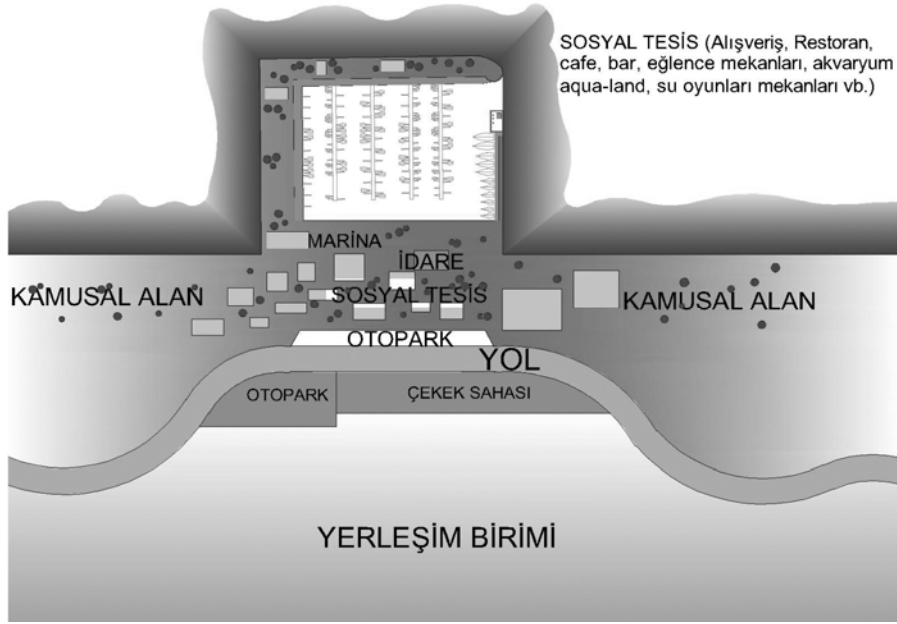
Kıyılarda çevresel tahribi arttıran her türlü oluşumun önüne geçilerek, kıyı ile başarılı ve uyumlu ilişkiler kurabilecek yapılaşmalar ile kamunun yararlanabileceği açık alan düzenlemelerine gidilmesi ihtiyacı günümüzde kendini şiddetle hissettirmektedir. Yapılması planlanan ve ileride yapılacak olan marinaların mimari ve sosyal çevreye maksimum yararı sağlamaları amacıyla değişik plan tipleri ortaya çıkartılabilir. Bu uygulamalar sonucunda marinanın bulunduğu mimari ve doğal çevreyi olumlu bir şekilde etkilemesi beklenir. Esas olan ve bu çalışma kapsamında önerilen marinaların çevresi ile birlikte gelişmesidir. Bu anlamda bir birlikte gelişim modeli, geniş toplum kesimlerini bu konuya çekecek ve toplumda gelişen deniz sevgisini daha ileri seviyelere taşıyacak, toplumun kıyı alanlarından rehabilitasyon amaçlı yararlanmasının yolunu açabilecektir.

Ülkemizdeki marinaların çalışma kapsamında incelenmesi sırasında, kamusal kıyı alanının bölünmesi veya kamuya kapatılması problemi ile karşılaşmıştır. Bu problemin çözümü konusunda; marinanın sadece sosyal tesislerinin kıyıda yer alması önerilmektedir. Ek olarak mendirek olması gerekenden daha geniş bir alanda tasarlanarak, bu alanın kendi içinde kademelen-dirmesi sayesinde hem çevre halka, hem de tek-

ne sahiplerine ayrı ayrı açık olduğu bir model tercih edilmelidir (Şekil 1). Kıyıda yer alan sosyal ve idari tesisler bütün halka açık olacağından, halk bu tesislerin içinde dolaşabilecek ve tesis, deniz, yatçılık ve marincılık hakkında bilgi edinebilecektir. Böylece halkın denize merakı arttırılabilecek ve marinalar için potansiyel müşteri profili genişleyecek ve deniz/su sporları yapmak isteyenlere yeni imkânlar sunulabilecektir. Bunların yanında hizmet sunum çeşitliliklerinin artması ve tekne sahiplerinin bütün ihtiyaçlarının karşılanması açısından marinalarda bulunması zaruri olan teknik servisler ve çekek alanları marinanın karadan beslenmesini sağlayan kara yolunun diğer tarafında konumlandırılarak kamusal alandaki bölünmenin giderilmesi çalışmanın önerileri arasındadır.

Bu önerinin bir başka şekli de gene marinanın kıyının içine alınması alternatifinin, kıyıdaki yaya gezi alanlarının marina girişini sağlayan kanalın altına rampalarla inerek suyun dibinden geçmesi şeklinde düşünülebilir. Bu şekilde bir uygulama ile hem kıyının hem de denizin-suyun sürekliliği her iki alanın kullanıcıları için de sağlanmış olacaktır. Kıyı boyunca bulunan tesisler ve insanların denizle ilgili merakları ve bilgileri yalnızca denizi seyrederek değil denizin içinden geçerken üstlerinden geçen tekneleri görmeleri, denizin içine girdikçe etraflarındaki özel tesisler ile deniz içindeki yaşamı da algılamaları ile daha da pekişebilecektir. Bu uygulama ile marina sadece bir deniz kıyısı tesisi olmaktan çıkacak, denizin içinde yaşayan bir yapılaşma oluşturabilecektir.

Marinayı içeri alma alternatifinin maliyet yönü düşündürücü bir etmen olabilir. Ancak araştırmalar sonucunda elde edilen veriler, bilinen mendirekli tip marina inşaatı için gerek duyulan mendirek dolgusu ve kıyının düzenlenmesi için gerekli olan dolguları yapma maliyeti ile kıyı için kazılarak marina için alan yaratılmasının maliyetlerinin birbirinden çok da farklı olmadığını göstermektedir. Ayrıca Türkiye’de yapılmış bulunan ve inşası devam eden sahil otoyollarının dolgu alanlar üzerinde planlandığı da düşünüldüğünde, bu dolgu alanların yapılırken bu tip bir düzenleme düşünülerek inşası bu alternatifleri uygulamayı çok daha olası kılacaktır.



Şekil 1. Marina ve mendirek planlaması önerisi

Kıyıda yer alan sosyal ve idarî tesisler bütün halka açık olacağından, halk bu tesislerin içinde dolaşabilecek ve tesis, deniz, yatçılık ve marınacılık hakkında bilgi edinebilecektir. Böylece marinalar için potansiyel müşteri profili genişleyecek ve deniz/su sporları yapmak isteyenlere yeni imkânlar sunulabilecektir. Bunların yanında hizmet sunum çeşitliliklerini çoğaltabilmeleri ve tekne sahiplerinin bütün ihtiyaçlarını karşıla-

yabilmeleri açısından marinalarda bulunması zarurî olan teknik servisler ve çekek alanları marinanın karadan beslenmesini sağlayan kara yolunun diğer tarafında konumlandırılarak kamusal kıyı alanının kesintiye uğratılması giderilebilecektir. Servis birimleri ve çekek alanlarının yolun kara tarafına yerleştirilmesi imkânsız ise, kıyıda kamusal bir alan ayrıldıktan sonra daha geri plana yerleştirilmesi ile bu problem



Şekil 2. Marinayı kara içine alarak planlama önerisi

çözülebilir. Bu durumda kıyıda sadece teknelerin karaya çekilmesi işlemi için bir alan ayrılması gerekecek ki bu alan gene kamuya açık olarak düzenlenebilir, bu alanda tekneler özel taşıyıcılar aracılığıyla karaya çekilerek yolun diğer tarafındaki çekek alanına çok kısa bir süre içinde götürülebilecektir. Bu marina içi aktivitenin; teknenin denizden ayrılarak karadaki yerine götürülmek üzere özel taşıyıcılara konması ve bu araç aracılığıyla karadaki hareketi, de gene kamuya açık alan içinde yapılması çevre halkının olaylara ilgisini ve izlemesi aracılığıyla bilgisini arttıracaktır.

Nitelikleri gereği kıyıda yer almaları zorunlu olan marinalar Türkiye’de bugüne kadar olan uygulamalar çerçevesinde kamusal kıyı kullanımını kısıtlamaları açısından çözülmesi gereken önemli bir problem olarak görülmektedir. Araştırmamızda bu problem irdelenerek alternatif çözüm yolları ortaya konmaya ve bazı öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır. Yetkili kurum ve mercilerin marinaların yer seçiminden başlayarak kamusal alan kullanımını ve tahsisi konusunda çalışmadaki önerilere uygun bir yaklaşım benimsemesi, marinaları çevre halkının kıyıdan yararlanmasını engelleyen tesisler olarak gören yaygın anlayışı önemli ölçüde değiştirebilecek ve dolayısı ile bu konudaki haklı toplumsal tepkiyi herhalde azaltabilecektir.

## Kaynaklar

Akın, O.S., (2003). Türkiye’de yat turizmi uygulaması ve turizm sektörüne etkileri, T.C. Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Ankara, Eylül.

Aşan, N., (1998). Kıyı yapıları, kıyıların kullanılması ve planlanması, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 22–25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 472–501.

DTO, (2005). Deniz Ticaret Odası 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.

Erkök, F., (2002). Kentsel bileşenleri ve kıyı kenti kimliği bağlamında İstanbul’un öznel ve nesnel değerlendirmesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özer, M., (1990). Türkiye’de yat turizmi, Türkiye Kalkınma Bankası Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 5.18.

Türkiye Turizm Stratejisi, (2006). Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.

Zilli, U., (1995). Türkiye’de yat turizmi, *Bilimsel Araştırmalar Yüksek Lisans Semineri*.

Donkin, T., (2000). The european blue flag campaign, ICOMIA Library, Avrupa Mavi Bayrak Kampanyası.

[http://www.icomia.com/library/library\\_search.asp?Search=marina](http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina), (20.02.2006).

Klancnik, F.A., (2000). Marinas serve as a focal point for waterfront development; ICOMIA library, Kıyı gelişmeleri için odak noktası olarak hizmet eden yapılar; Marinalar. [http://www.icomia.com/library/library\\_search.asp?Search=marina](http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina), (20.02.2006).

Robinson, P.J., (2000). Marinas and social demands, ICOMIA library, [http://www.icomia.com/library/library\\_search.asp?Search=marina](http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina), (20.02.2006).