



JOURNAL OF ART AND DESIGN RESEARCHES  
**SANAT ve TASARIM**  
**ARAŞTIRMALARI**  
**DERGİSİ**

## İZMİR BOSTANLI İSKELE VE BALIKÇI BARINAĞI KIYI DÜZENLEMESİ\*

COASTAL DESIGN OF İZMİR BOSTANLI PIER AND FISHING PORT

Negar Ahmadi ZONOZ, Nurhan KOÇAN

Gönderim Tarihi: 18.10.2021

Kabul Tarihi: 23.02.2022

### Öz Abstract

Kıyı alanları çok amaçlı kullanım olanakları sebebiyle geçmiş yıllarca insanların en gözde yerleşim yeri olmuştur. Bostanlı İskele ve Balıkçı Barınağı çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu alan iskele, yaya ve arabalı vapur ulaşımının yapıldığı, konumu ile kentin önemli bir merkezini oluşturmaktadır. Çalışmada alanın mekânsal kullanımının düzenlenmesi, fiziksel ve görsel olarak alanın cazibesinin artırılması amacıyla alanın sorunlu noktalarının çözümüne ilişkin öneriler geliştirilmiş ve bir konsept dahilinde tasarımlar yapılmıştır. Projenin çiziminde AutoCAD, Adobe Photoshop, 3Dsmax ve Coronarenderer programlarından yararlanılmıştır. Çalışmada önerilen projenin ve sunulan önerilerin, alanın mekânsal kalitesine olumlu etki yapacağı ve kent imajı için artı değer katacağı öngörülmektedir. Böylece fonksiyonel alan kullanımları yanı sıra kent halkı ve ziyaretçiler deniz kıyısını daha rahat kullanabileceği yeşil alanlarla bütünleşmiş bir alan kazanılmış olacaktır.

**Anahtar Sözcükler:** Kıyı Alanları, Peyzaj Tasarımı, Bostanlı İskele, İzmir

Coastal areas have been the most popular settlements of people in the past years due to their multi-purpose usage opportunities. Bostanlı Pier and Fisherman's Shelter were chosen as the study area. This area constitutes an important center of the city with its location where pier, pedestrian and car ferry transportation are made. In the study, in order to organize the spatial use of the area and to increase the physical and visual appeal of the area, suggestions were developed for the solution of the problematic points of the area and designs were made within a concept. AutoCAD, Adobe Photoshop, 3Dsmax and Coronarenderer programs were used in the drawing of the project. It is predicted that the proposed project and the proposals presented in the study will have a positive effect on the spatial quality of the area and add value to the image of the city. So, besides the use of functional areas, an area that is integrated with green areas where the people of the city and the visitors can use the sea shore more easily will be gained.

**Keywords:** Coastal Areas, Landscape Design, Bostanlı Pier, İzmir

\*Bu çalışma, 21-22 Haziran 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilen Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Uluslararası Sanat ve Tasarım Araştırmaları Kongresi çerçevesinde bildiri olarak sunulmuştur.

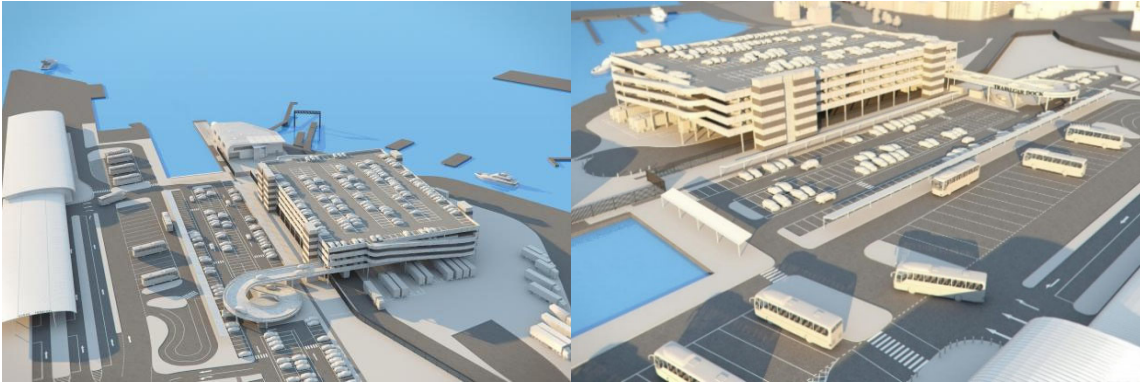
- **Alıntılama:** Zonouz ve Koçan (2021). İzmir Bostanlı İskele ve Balıkçı Barınağı Kıyı Düzenlemesi. Sanat ve Tasarım Araştırmaları Dergisi, 3 (4), 76-88.
- **Sorumlu Yazar:** Doç. Dr. Nurhan Koçan, Bartın Üniversitesi Mühendislik Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, nkocan@bartim.edu.tr, ORCID: 0000-0001-9433-7007

## Giriş

Kıyılar kara ile deniz arasında bir geçiş alanıdır. Bu bir sınır çizgisi değil, değişen genişlikteki bir alanı ifade etmektedir. Kıyıların kullanım amaçları çok çeşitlidir. Bu çeşitlilik kıyılarda farklı amaçların çatışmasına neden olmaktadır (Çelik, 2006). Kıyıların değişik yönlerden sahip olduğu önem, süreç içindeki bilinçlenmeyle birlikte artmıştır (Sayan 1991).

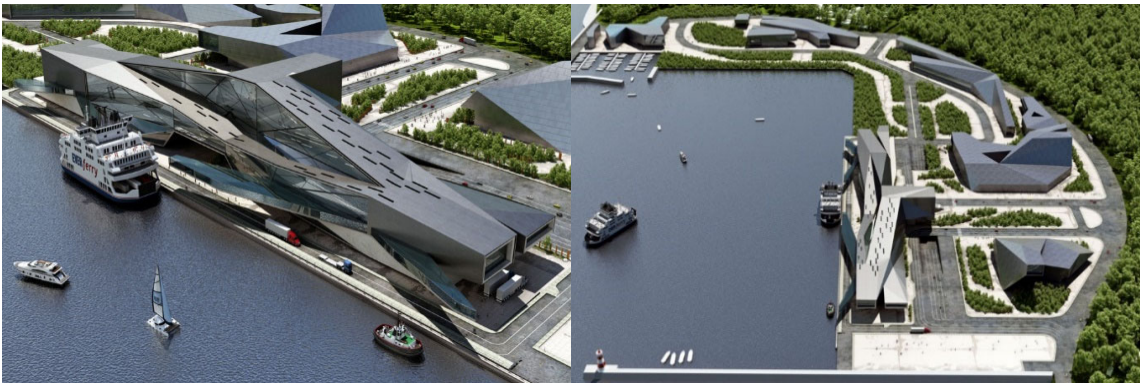
Sanayi devrimini izleyen süreçle kentlerde üretim, tüketim ve ürünlerin dağıtımını amacı ile kıyı alanları ve limanlar ayrı bir önem kazanmıştır. Bununla birlikte sanayi ve üretimin insanları kırdan kente sürüklemesi ile kentlerdeki hızlı nüfus artışı yeni yaşam alanları ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Bu alanların en başında yine kıyı alanları gelmiştir. Ancak plansız ve hızlı büyüme bu alanlarda olumsuz etkilere sebep olmuştur (Aksoy, 2006).

Bir plan kapsamında mekânsal tasarımları yapılmış çeşitli uluslararası örnekler kullanıcılarına daha kaliteli ortamlar sunmaktadır. Southampton'ın Yeni Red Funnel Feribot Terminali bu örneklerden biridir. Southampton terminal kompleksi, Red Funnel filosu için yeni rıhtımlar, dört katlı 357 araçlık otopark, yürüyüş yolları, alçak ve yüksek seviye yükleme köprüsü içermektedir. Arabayla gelen yolcular için büyük check-in kabinleri, bisiklet park alanı, taksi durağı bu alanda bulunmaktadır. Ücretsiz otobüs servisi, Red Funnel müşterilerini şehir merkezine ve tren ve otogar istasyonlarına götürmektedir (Görsel 1) (Ross, 2016).



Görsel 1. Southampton'ın yeni Red Funnel feribot terminali (Ross, 2016).

Kinmen Feribot Terminalinde bina, kıyı peyzajı ve yeşil alanlarla bütünleşmektedir. (Görsel 2) (Urban Office Architecture, 2020).



Görsel 2. Kinmen feribot terminali (Urban Office Architecture, 2020).

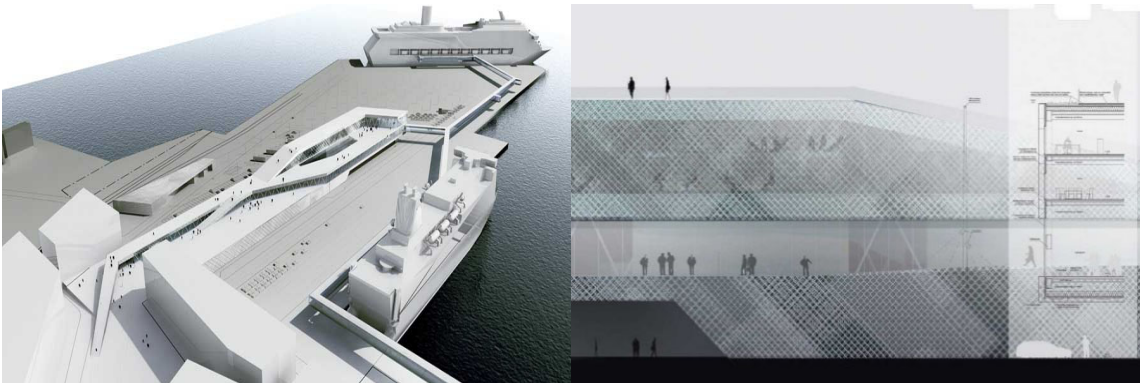
Böylece araçlar binanın altındaki geniş bir park alanına ulaşmaktadır ve zemin kattaki yoğun sirkülasyonu hafifleten bir alt geçide yönlendirilmiştir. Alt geçit ayrıca bitişikteki alışveriş ve duty free binası ile otel ve kongre merkezi binasına kapalı erişim sağlamaktadır. Bina programı; yolcu erişim alanları, bekleme ve ticari alanlar ile kültür ve sergi alanlarını içeren üç ana bölümden oluşmaktadır (Görsel 2) (Urban Office Architecture, 2020).

Yokohama International Passenger Terminalinde bina üç dikey seviyede düzenlenmiştir. Birinci katta otopark yer almakta diğer katlarda ise bilet, gümrük, göçmenlik işleri, bekleme alanları ile restoranlar, alışveriş alanları içermektedir. Üç seviye arasında sürekli ve çok boyutlu sirkülasyon akışını sağlamada merdivenlerden daha etkili olan hafif eğimli rampa kullanılmıştır. Projenin en büyük kavramsal gücü, kentsel kıyı ile olan hassas ilişkisidir. Tamamen erişilebilir bir kamusal plaza olarak ikiye katlanan gözlem güvertesi ile terminal, kesintisiz, evrensel olarak erişilebilir bir kentsel park alanı oluşturmak için komşu Yamashita ve Akaranega Parkları ile sorunsuz bir kullanım bütünlüğü içindedir. Bu tasarımda yükseklik kıyı ile süreklilik sağlamak ve kıyının iç kesimlerinin manzarasının engellenmemek üzere hesaplanmıştır (Görsel 3) (Langdon, 2014).



Görsel 3. Yokohama International Passenger Terminal (Langdon, 2014).

Stockholm Feribot Terminali, Stockholm merkezi ile yeni kentsel alan arasında terminal ile bağlantılı olarak doğal bağlantılar oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Bu nedenle terminal, kentsel alanla aynı hizada olacak şekilde yükseltilmiş, böylece hem yayalar hem de trafik erişimi kolaylaşmıştır (Görsel 4) (Møller, 2010).



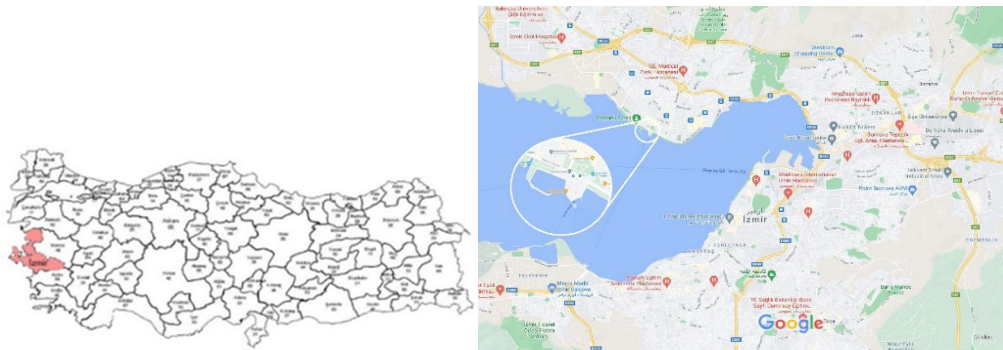
Görsel 4. Stockholm Feribot Terminali (Møller, 2010).

Aynı zamanda terminal binasının çatısı, merdivenler, rampalar, nişler ve rahat köşeler yeşil bir manzara olarak tasarlanmıştır. Böylece hem kent halkı hem de ziyaretçilere gezinti ve dinlenme olanağı sunmaktadır. Feribot terminalinin ağırlıklı olarak enerjide kendi kendine yeterli olması ve böylece kamu inşaatı için çevresel bir model teşkil etmesidir projenin hedefleri arasındadır (Görsel 4) (Møller, 2010).

Bu çalışma İzmir Bostanlı İskelesinde yapılan mekânsal analizler sonucunda; alanın mevcut durumda kentin odak merkezlerinden biri olduğu ancak alanın çevresindeki kentsel odaklar ile bütünleşme sağlayamadığı ve sosyal, kültürel aktiviteleri karşılamada yetersiz kaldığı gerçeğinden yola çıkılarak mekânın kalitesinin ve kullanımlar arasındaki fonksiyonelliğin artırılması düşüncesinden hareketle ortaya çıkmıştır. İzmir Bostanlı İskelesinde mevcut durumda alan kullanımı konusunda düzensizlikler bulunmaktadır. İzmir'in en büyük ve en yoğun iskelesi olan alanın mekânsal kullanımının düzenlenmesi, fiziksel ve görsel olarak alanın cazibesinin artırılması bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

### Materyal

İzmir Bostanlı İskele ve Balıkçı Barınağı çalışmanın ana materyalini oluşturmaktadır. İzmir, Türkiye'nin batısında, Ege Bölgesi'nde yer alır (Görsel 5, 6). Türkiye'nin en kalabalık üçüncü şehridir. Nüfusu 2020 itibarıyla 4.394.694 kişidir. Bu nüfus; 30 ilçe ve bu ilçelere bağlı 1.297 mahallede yaşamaktadır (e-icisleri.gov.tr). İl, Aydın, Balıkesir, Manisa illeri ile Ege Denizi ve Ege Adaları ile çevrilidir (tr.wikipedia.org).

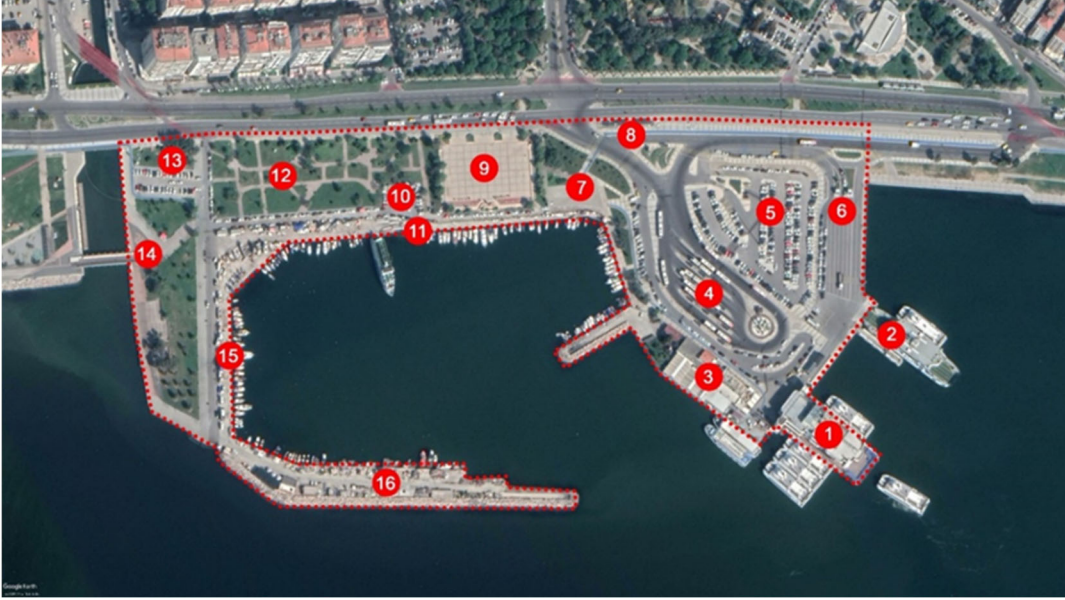


Görsel 5, 6. Çalışma alanı konumu.

Akdeniz iklim kuşağında kalan İzmir'de yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı iklim hakimdir. Dağların denize dik uzanması ve ovaların İç Batı Anadolu eşğine kadar sokulması, denizel etkilerin iç kesimlere kadar yayılmasına olanak vermektedir. Ancak, il bütününde yükseklik, bakı ve kıydan uzaklık gibi fiziksel coğrafya farklılıkları, yağış, sıcaklık ve güneşlenme açısından önemli sayılabilecek iklim farklılıklarına da yol açmaktadır (izmir.bel.tr).

İzmir ilinde 9 iskele aktif olarak hizmet vermektedir, Alsancak İskelesi (Konak), Göztepe İskelesi (Konak), Güzelbahçe İskelesi (Güzelbahçe), Karantina İskelesi (Konak), Karşıyaka İskelesi (Karşıyaka), Konak İskelesi (Konak), Pasaport İskelesi (Konak), Üç kuyular İskelesi (Balçova) ve Bostanlı İskelesi (Karşıyaka) bu iskelelerdir. Ayrıca sezonluk olarak Foça İskelesi (Foça), Karaburun İskelesi (Karaburun), Mordoğan İskelesi (Karaburun), Urla İskelesi (Urla), Yassıca Ada İskelesi (Urla) halka hizmet vermektedir.

Bostanlı İskelesi, İzmir'de kent içi ulaşımının sağlandığı yolcu ve araba vapur iskelesidir. İskelede yolcu ve araba taşımacılığı hizmeti İzdeniz tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu iskele Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 1989-1993 yılları arasında yapılmıştır. 20.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde kurulan iskelenin işletme binasının kullanım alanı 2.500 m<sup>2</sup>'dir (Görsel 7).



Görsel 7. Çalışma alanı.

1. Yolcu Vapur İskelesi
2. Araba Vapur iskelesi
3. Restoran
4. Bostanlı Otobüs Durağı
5. Bostanlı Otoparkı
6. Araba Vapur İskele Girişi
7. Belediye Bisiklet Durağı
8. Bostanlı İskele Tramvay Durağı
9. Bostanlı Meydanı
10. Teknecilere Ait Otopark
11. 1 Nolu Balıkçı Barınağı
12. Yeşil Alan
13. Pissu Terfi İstasyonu
14. Bostanlı Köprüsü (Günbatımı Terası)
15. 2 Nolu Balıkçı Barınağı
16. 3 Nolu Balıkçı Barınağı, Depo ve Çayhane

## Yöntem

Çalışmada öncelikle çalışma alanının sınırı belirtilmiş ve alanın genel analizi (sörvey) yapılmıştır. Alanda yapılan yerinde gözlem ve değerlendirmeler ile alandaki sorunlu noktalar ile mevcut haliyle korunacak alanlar tespit edilmiştir. Alanda fotoğraflar çekilmiş, Google Earth görüntüleriyle alanın kentsel bağlantıları incelenmiştir. Çalışmada sorunlu alanların çözümü ve geliştirilmesi gereken potansiyel doğrultusunda bir konsept belirlenmiştir. İhtiyaç programı oluşturulmuş ve alan kullanımlarına karar verilmiştir. Daha sonra tasarımlar yapılmış, bitkisel ve yapısal elemanlar dahilinde kesin proje oluşturulmuştur. Projenin çizimi ve sunumunda AutoCAD, Adobe Photoshop, 3Dmax, Coronarenderer programlarından yararlanılmıştır. Sonuç ürün üç boyutlu görseller şeklinde sunulmuştur.

## Bulgular ve Tartışma

Çalışma alanında yerinde yapılan gözlem ve değerlendirmelerle elde edilen bulgular aşağıdaki görsel ve açıklamalarla belirtilmiştir.



Görsel 8. Vapur iskelesi yolcu girişi, ofis ve restorandan bir görünüm.

Görsel 9. Çalışma alanında arabaları vapura yerleştirmek için kullanılan platform.

Vapur iskelesi yolcu girişi, ofis ve restoran ile arabaları vapura yerleştirmek için kullanılan platform (Görsel 8, 9) mevcut haliyle korunacaktır.



Görsel 10, 11. Restoran, kafe ve belediyeye ait tesis binası.

Hafif malzemeden yapılan kafeterya ve tesis binasının (Görsel 10, 11) kaldırılması düşünülmektedir. Restoranın iç mekânı ve verdiği hizmet kalitesi iyi durumdadır. Ancak deniz manzarasını kapatmaktadır. Bu nedenle restoranın konumunun değiştirilmesi düşünülmektedir. Alanı karmaşadan uzaklaştırmak, daha ferah bir ortam yaratmak, farklı malzemelerde, renklerde ve ölçeklerde olan hacimleri bir yere toplamak amaçlanmıştır.



*Görsel 12.* Bostanlı otobüs durağından bir görünüm. *Görsel 13.* Bostanlı iskele otoparkından bir görünüm.

ESHOT'a bağlı olan otobüs durağı (Görsel 12) 15 hatta hizmet veren yoğun bir duraktır. Hemen yanında olan 250 araba kapasitesine sahip olan bir otopark yer almaktadır. Bu bölge çalışmanın en önemli kısmını oluşturmaktadır. Bostanlı iskelesinde (Görsel 13) büyük bir alan kaplayan bu iki alanın daha konforlu hale getirilmesi gerekmektedir.



*Görsel 14, 15.* Araba vapur girişinden görünüm.

Arabalı vapur girişi (Görsel 14, 15) aynı şekilde korunacaktır.



*Görsel 16, 17.* Belediye bisiklet (BİSİM) durağı ve yolu.

Mevcut durumda bisiklet durağının (Görsel 16, 17) kullanıcılar için sorunlar oluşturmakta bu alanda revizyon gerekmektedir.



Görsel 18. Tramvay yolu ve durağı. Görsel 19. Bostanlı meydanından görünüm.

Tramvay yolu ve durağı (Görsel 18) aynı yerinde korunacaktır. Ancak meydanın etrafında (Görsel 19) tasarım önerilecektir.



Görsel 20, 21. Balıkçılar tarafından kullanılan depolama, araba park yeri ve konaklama konteynerleri.

Balıkçı depoları, park yeri ve konaklama bölümünde (Görsel 20, 21) revizyon gerekmektedir.



Görsel 22, 23. Bostanlı sahili ve Bostanlı iskelesini birbirine bağlayan yaya yolu.

Bostanlı sahili ve Bostanlı iskelesini birbirine bağlayan yol (Görsel 22, 23) yenilenecektir.



Görsel 24, 25. Çalışma alanı içinde yer alan yeşil alandan görünüm.



Yeşil alanın düzensizliği, yeterli miktarda bank olmaması ve alanın önünde balıkçıların depolarından kaynaklanan kötü görüntüler (Görsel 24, 25) nedeniyle bu alan için tasarım önerilecektir.



Görsel 26, 27. Pis su deşarj istasyonu ve 40 araçlık otopark alanı.

İskelede tasarlanacak büyük otopark alanı (Görsel 27) ile çevrede parçalı durumda bulunan otopark alanları kaldırılacak ve tüm araçların bir noktada park etmesi sağlanacaktır. Bu kısım arabalara kapatılıp pis su istasyonu için (Görsel 26) yeni bir tasarım ve zemin kaplaması uygulanacaktır.



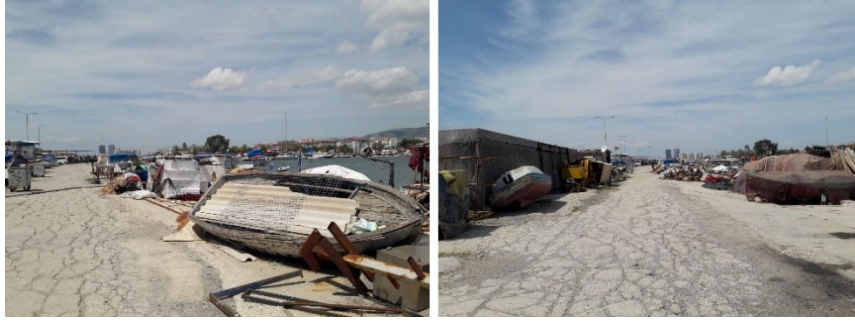
Görsel 28, 29. Bostanlı sahilini Bostanlı iskelesine bağlayan köprüden görünüm.

Bostanlı sahilini Bostanlı iskelesine bağlayan köprü (Görsel 28, 29) tasarım alanının sınırında yer almaktadır. Bostanlı sahili çok düzenli ve popüler bir yerdir. Alanın en son noktası güneş batımı köprüsüdür. Bu nokta halkın kullanım talebi açısından oldukça önemlidir ve bu nedenle bu kısım tasarımda korunacaktır.



Görsel 30, 31. Tekne çekek yeri ve tamir alanından görünüm.

Tekne çekek yeri ve tamir alanı (Görsel 30, 31) insanların buraya gelmemesi için, ayrıca bu işlemleri başka noktaya taşımamak için aynı yerinde kalacaktır.



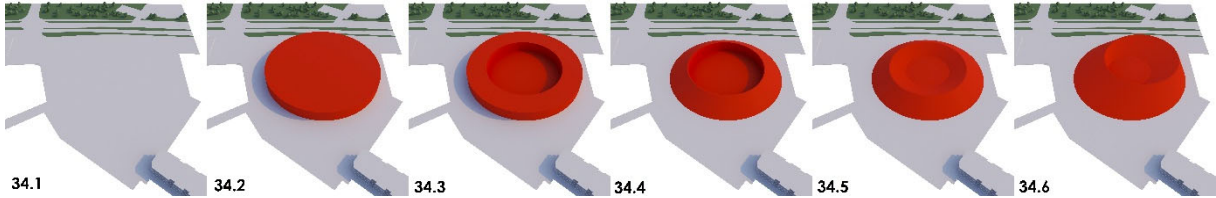
Görsel 32, 33. Sadece tekneçiler ve balıkçıların kullandığı alandan görünümüler.

Tekneçiler ve balıkçıların kullandığı alan (Görsel 32, 33) oldukça düzensiz ve karmaşıktır. Bu alan için döşeme önerilecek ve gereksiz kullanımlar ile donatılar kaldırılacaktır. Ayrıca mevcut durumda bu alanda 2 adet kafe bulunmaktadır. Bu iki kafe alanının yeme-içme alanı olarak bütünleştirilip düzenli hale getirilmesi düşünülmüştür.

### Kıyı Düzenleme Projesi

Projenin tasarım ve konseptinin oluşturmasında birkaç soru çalışmayı yönlendirmiştir. Bunlar;

- Otopark alanı nasıl düzenli hale gelir?
- Otoparkın kapasitesi nasıl artırılabilir ve dolayısıyla çevrede düzensiz bir şekilde park eden arabalar bu alana nasıl taşınabilir?
- Otopark ve otobüs duraklarının konumunun önemli olduğu göz önünde bulundurularak mevcut konumlarını değiştirmeden bu alanın değeri nasıl yükseltilebilir?



Görsel 34. Proje tasarım ve konseptinin oluşumu.

Görsel 34.1'de alanın mevcut durumu yer almaktadır. Alanı daha kullanışlı hale getirmek amacıyla otopark, otobüs durağı ve insanların zaman geçireceği bir açık alan oluşturmak için bu alana boyut vermek düşünülmüştür. Alanın ferah ortamını bozmamak için ilk adım olarak yumuşak hatlı form tercih edilmiştir. Görsel 34.2'da alanda yumuşak hatlı bir boyutla tasarıma başlanmıştır. Çalışma alanında büyük bir yer kaplayan yapısal kullanımların çevreyle uyumunu sağlamak için bu kullanımların bir kısmı geriye doğru yönlendirilmiştir. Görsel 34.3'de görüldüğü gibi formun orta kısmı geriye verilip yapıyı ortamla uyumlu hale getirmenin ilk adımı atılmıştır. Bu amacın devamında formun etrafının kullanışlı hale gelmesi ve insanların gözünde bu alanın form olarak daha yumuşak bir hale getirmesi için Görsel 34.4'da görüldüğü gibi kullanımın çevresindeki duvarlara eğim verilip, insanların zaman geçirmesi, denizi ve gün batımını izlemesi için kaliteli bir platforma dönüştürülmüştür. Otopark alanının çalışma alanı içinde önemli olduğunu vurgulayarak orta kısımda zeminin yükseltilmesine karar verilmiştir. Böylece bu formun alt kısmı tamamen kullanılabilir hale gelecektir (Görsel 34.5). Bu alanda bir

amfi tiyatro ortamı oluşturulacak insanların görüşleri sahne ve gökyüzüne yönlendirilecektir. Ayrıca bu alanda büyük bir ekran oluşturulmuştur. İnsanların üç taraflı oturmalarını sağlamak için orta alanın zemini sahile doğru sıfırlanmış ve seyirciler için geniş bir alan ayrılmıştır. Son olarak bu eğimlerin kapasite ve kalitesini artmak amacıyla formun orta kısmı caddeye sıfırlanmıştır. Yoğunluk sahile doğru yönlendirilmiştir (Görsel 34.6). Bu form ile araçlar ve otobüslerin alan içinde daha rahat manevra yapabilmesi sağlanmıştır (Görsel 35).



Görsel 35. Otobüs ve araçların geçiş ve manevra alanı.

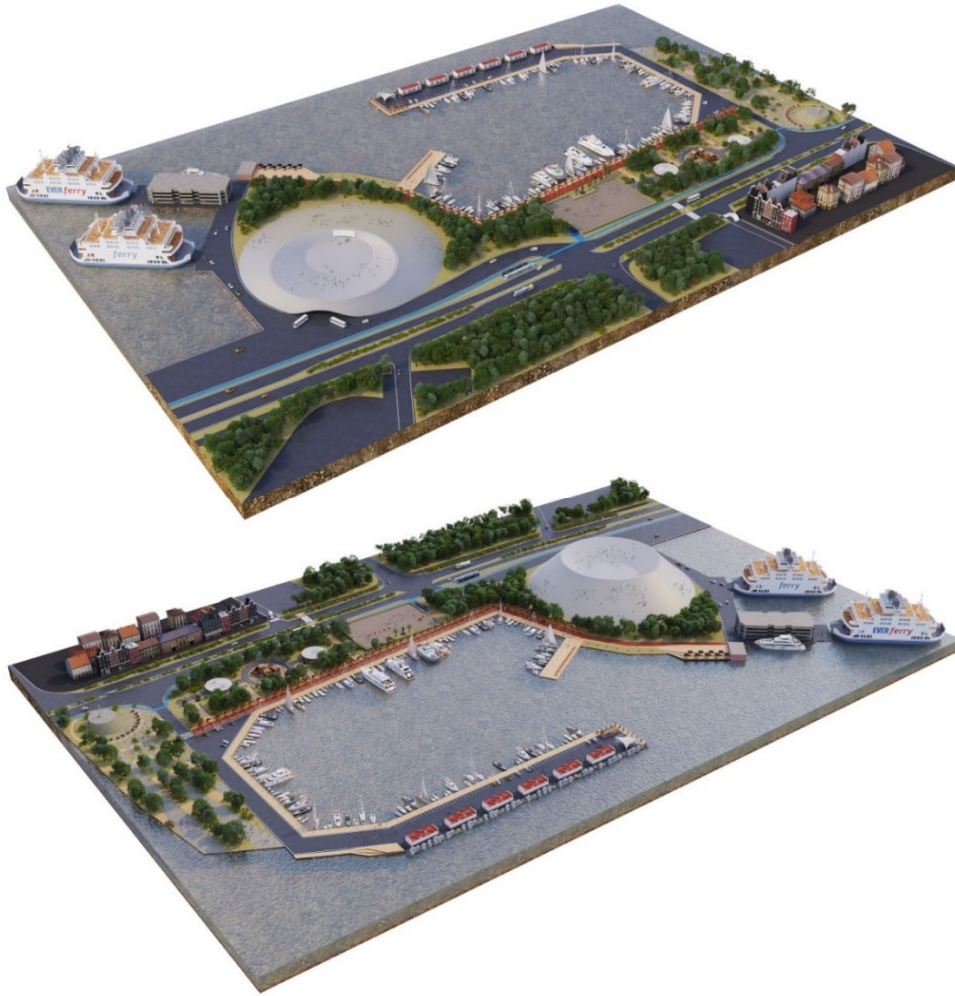
Bostanlı sahilini Bostanlı iskelesine bağlayan yarı kapalı bir yaya yolu tasarlanmıştır. Bu yol barınağa doğru kapalı ve erişimsiz ama yeşil alana doğru açıktır. Yolun içinde belli mesafelerde arkası barınağa dönük banklar konumlandırılmıştır (Görsel 36). Dikdörtgen şeklinde mevcutta yer alan yeşil alanın ortasında, çevrede eksik olan ve bulunmayan bir çocuk oyun alanı konumlandırılmıştır. Bu alan ebeveynlerin çocuklara daha iyi hâkim olmaları için -120 cm kotunda düşünülmüştür. Çocuk oyun alanının sağ ve solunda 2 adet gergi tavanlı güneşten ve yağmurdan korunaklı bekleme, dinlenme ve buluşma alanı tasarlanmıştır (Görsel 37). Tasarımda mevcut durumda yer alan ağaç ve bitkiler aynı şekilde korunmuştur. Planda yol kısmında olan veya yeni tasarlanan ögelere denk gelen bitkilerin konumları değişecektir. Ayrıca alanda bitkilerin yetersiz olduğu için boş alanlara yeni bitkiler getirilecektir (Görsel 38).



Görsel 36. Çocuk oyun alanı, buluşma ve dinlenme alanının görüntüsü.



Görsel 37. Tasarımın genel görüntüsü.



Görsel 38. Tasarımın perspektif görüntüleri.

## Sonuç ve Öneriler

Çalışma alanının metrajı 310.000 m<sup>2</sup>'dir. Tasarım öncesi alan içinde 58.000 m<sup>2</sup> yeşil alan ve 262.000 m<sup>2</sup> yapısal alan bulunmaktadır. Öneri tasarım sonrası 102.000 m<sup>2</sup> yeşil alan ve 208.000 m<sup>2</sup> yapısal metrajına dönüşüm yaşanmıştır. Tasarımdan önce 19% yeşil alan ve 81% yapısal alan, tasarım sonrası 32% yeşil alan ve 68% yapısal alan olarak değişmiştir.

Bu çalışmanın sonucunda otopark ve otobüs durağı 3 katlı binanın içine yerleştirilip durağın düzen ve kalitesi artırılmıştır. Sahil araç görüntüsünden arındırılmıştır. Aynı zamanda bu tasarımla otobüsleri 15 hattan 20 hatta kadar arttırma imkânı olmuştur. Otoparkın kapasitesi 250 arabadan 500 arabaya çıkarılmış böylece etrafta bulunan park alanlarının kötü görünümü ve açık alan işgali yok edilmiştir.

Otopark ve otobüs durağının binası oldukça kullanışlı bir forma sahiptir. Etraf duvarları 30 derece eğimli olup, üzerinde basamak çalışması düşünülmüştür. Böylece oturma duvarı olarak da rahatlıkla kullanılabilir. Bu tasarım da alana farklı oturma elemanı getirme yükünü engellemiştir. Tasarımla sabit ve daim bir oturma alanı kazanılmıştır. Bu alan insanların zaman geçirmesi, dinlenmesi, buluşması ve çok iyi bir açıdan günbatımını izlemeleri için kaliteli bir alana dönüşmüştür. Yapının tavan kısmının duvarları aynı eğimde iç kısma doğru inmiş, bu eğim de aynı şekilde basamaklı şekilde tasarlanarak burada bir amfi tiyatro oluşturulmuştur. Sonuç olarak söylemek gerekirse; yapılan tasarımla çalışma alanında alan mevcut durumuna göre daha fazla açık alan kazanılmış, yapısal elemanların olumsuz görünümü kaldırılmış, alan esnek olarak birçok farklı aktivitenin yapılabilmesine uygun hale getirilmiştir. Yapısal elemanların tasarımları ile çözümlenen geçişler farklı kullanımları birbirine bağlayarak hem mekânsal açıdan hem de proje maliyeti açısından artı değer sağlamıştır.

## Kaynaklar

- Aksoy, C.O. (2006). *Kent Plajları ve Tasarım Kriterlerinin İrdelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara. DOI: 10.1501/0003197.
- Çelik, K. (2006). *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Kıyı Kullanımı ve Mülkiyet, Kent Bilgi Sistemi (KBS) ve Belediyeler için Önemi*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Konferansı, Muğla Üniversitesi 7-11 Kasım 2006, Muğla.
- Langdon, D. (2014). AD Classics: Yokohama International Passenger Terminal / Foreign Office Architects (FOA) <https://www.archdaily.com/554132/ad-classics-yokohama-international-passenger-terminal-foreign-office-architects-foa> erişim tarihi: 11 Haziran 2021.
- Møller, C. F. (2010). Stockholm Ferry Terminal, Sweden: Värtahamnen. <https://www.e-architect.com/sweden/stockholm-ferry-terminal> erişim tarihi: 12 Haziran 2021.
- Ross, A. (2016). New images of plans for Southampton's new Red Funnel ferry terminal. <https://www.dailyecho.co.uk/news/14234583.new-images-of-plans-for-southampton-s-new-red-funnel-ferry-terminal/> erişim tarihi: 11 Haziran 2021.
- Sayan, M.S. (1991). *Antalya Kenti Kıyı Bandının Gezi Alanı Olarak Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı ABD.
- Urban Office Architecture, (2020). Kinmen ferry terminal. [http://urbanofficearchitecture.com/kinmen\\_ferry\\_terminal/in/master\\_planning\\_1](http://urbanofficearchitecture.com/kinmen_ferry_terminal/in/master_planning_1), erişim tarihi: 12 Haziran 2021.