

Kentsel Sınırlar: Balıkesir İstasyon Bölgesi ve Çevresinin Sınır Kavramı Aracılığıyla İncelenmesi

Berrin AKGÜN YÜKSEKLİ*¹, Gaye BİROL ÖZERK¹, Tülay ÇİVİCİ¹

¹Balıkesir Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Geliş tarihi:14.09.2015

Kabul tarihi:29.12.2015

Özet

Fiziksel, zihinsel ve sosyal açıdan farklı anlamlar taşıyan sınır kavramı, çeşitli disiplinlerin ilgi alanını oluşturmaktadır. Kentsel sınırlar, doğrusal olarak algılanan, kentsel bölgeleri ve mekanları birbirinden ayıran, doğal ya da insan eliyle üretilmiş kentsel bileşenlerdir. Bu çalışmada kentsel sınır kavramı mimarlık disiplini bakış açısıyla ele alınmıştır. Bu çerçevede, Balıkesir İstasyon Bölgesinin Balıkesir kent merkezinde oluşturduğu sınırlar ve bu sınırların kentle etkileşimleri incelenmiştir. Balıkesir İstasyon Bölgesi, kent parçalarını fiziksel, işlevsel ve sosyal olarak ayıran doğrusal bir çizgi ve dolayısıyla kentsel sürekliliği kesintiye uğratan bir sınır olarak ele alınmıştır. Bölgenin, etrafını kuşatan caddeler, kamu yapıları, rekreasyon ve otopark alanları, Çay deresi ve sanayi bölgesi ile sınırlanmakta olduğu görülmüştür. Çalışma kapsamında bölge ve yakın çevresindeki çok katmanlı sınırlar sisteminin kentle fiziksel/geometrik etkileşimleri Kevin Lynch (1960) ve işlevsel etkileşimleri Jane Jacobs'ın (2011) bakış açıları ile saptanmıştır. Bu alanda yapılacak yeni bir düzenlemenin kente fiziksel, işlevsel ve sosyal yönden önemli katkılar sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Çalışmanın sonunda, bölgeyi kent ile bütünleştirmeyi sağlayacak tasarım önerileri, arazi kullanım kararları ve altyapı kararları sıralanmıştır. Söz konusu kararlar alanın potansiyellerinin keşfi amacıyla yapılan çalışmanın sonuç bölümünde vurgulanmıştır.

Anahtar kelimeler: Sınır, Demiryolu, Balıkesir, Kevin lynch, Jane jacobs

Urban Boundaries: Analyzing Balıkesir Train Station Center District by Means of Boundary Concept

Abstract

Boundary concept, which has different meanings in physical, mental and social aspects, is the subject of various disciplines. Urban boundaries are natural or artificial linear elements which separates urban areas and places of each other. In this study, urban boundary concept is discussed in architectural viewpoint. Therefore, boundaries in the city center formed by Balıkesir Train Station Area and their effects on the city are investigated. Balıkesir Train Station Area is studied as a linear line that separates

* Yazışmaların yapılacağı yazar: Berrin AKGÜN YÜKSEKLİ, Balıkesir Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, byuksekli@hotmail.com

urban parts physically, functionally and socially, and thereby, a boundary which interrupts urban continuity. It is observed that the area surrounded by streets, public buildings, recreational areas and car parks, Çay Stream, and industrial area. In the study, physical/geometrical interactions of multi-layered boundary system of the area with the city are determined by the viewpoint of Kevin Lynch (1960), and functional interactions of it are determined by the viewpoint of Jane Jacobs (2011). It is concluded that, a new urban design project of the area and its surroundings can provide significant contributions to the city from the physical, functional and social aspects. At the end of the study, potential design solutions, land use decisions and infrastructure decisions are listed in order to integrate the area and its surroundings to the city. These decisions emphasized in conclusion in order to discover potentials of the area.

Keywords: Boundary, Railway, Balıkesir, Kevin Lynch, Jane Jacobs

1. GİRİŞ

Doğal mekâna özgü coğrafi sınırlar, politik olarak kurulan devletlerarası sınırlar, mekanları tanımlayan duvar, tavan, döşeme gibi mimari sınırlar, cinsiyet, ırk, etnisite, cemaat, ekonomik sınıf gibi kimlik tanımlayıcı, sosyal olarak kurulmuş soyut sınırlar, vb. gibi tanımlar sınır kavramının çok sayıda disiplinin ilgi alanında yer almakta olduğunu göstermektedir.

Kentsel açıdan ise sınır, Kevin Lynch (1960)'in belirttiği gibi, birey tarafından yol olarak kullanılmamasına karşın, genellikle doğrusal olarak algılanan, kentsel bölgeleri ve mekanları birbirinden ayıran, deniz veya göl kenarı ya da bir dağ sırası gibi doğal, ya da kent surları, demiryolu hatları ve bölgeleri gibi insan eliyle üretilmiş kentsel bileşenlere verilen isimdir. Bu bileşenler, kentlerde çeşitli bölge ve mekanların kullanımına göre farklılaşmasını ve kentin okunabilir olmasını sağlayan kentsel elemanlar olabildikleri gibi, kimi zaman kentsel süreklilikleri kesintiye uğratan, kent parçalarını birbirinden ayıran ve hem fiziksel, hem de işlevsel bakımdan kentsel bütünlüğe zarar veren elemanlar olabilmektedirler.

Çalışma kapsamında Balıkesir İstasyon Bölgesinin ve çevresindeki alanların oluşturduğu sınırlar mimarlık disiplini bakış açısıyla incelenmiştir. Bölge, kent parçalarını fiziksel, işlevsel ve sosyal olarak ayıran doğrusal bir çizgi ve dolayısıyla kentsel sürekliliği kesintiye uğratan bir sınır olarak

ele alınmıştır. Ayrıca, bölgenin yakın çevresindeki çok katmanlı sınırlar sisteminin de aynı sürekliliği kesintiye uğrattığı varsayılmış, bölge ve çevresindeki sınırların kentle etkileşimleri fiziksel açıdan Kevin Lynch (1960) ve Jane Jacobs'ın (2011) bakış açıları ile saptanmıştır.

2. SINIR KAVRAMI ve MEKAN İLE İLİŞKİSİ

Sınır; Türk Dil Kurumu'nun Güncel Türkçe sözlüğünde “iki komşu devletin topraklarını birbirinden ayıran çizgi, hudut”, “komşu il, ilçe, köy veya kişilerin topraklarını birbirinden ayıran çizgi”, “bir şeyin yayılabileceği veya genişleyebileceği son çizgi, uç”, “bir şeyin nicelik bakımından inebileceği veya çıkabileceği en alt ve en üst sınır, limit”, “değişken bir büyüklüğün istenildiği kadar yaklaşabildiği durağan büyüklük, limit”, ve “uç, son” olarak tanımlanmaktadır.

Sınır kavramı mimaride mekanı tanımlayan öğelerden biri olarak ele alınmaktadır. von Meiss (1986)'e göre fiziksel mimari mekanın kendisinin tanımlanabilmesini sağlayan, sınırların sürekliliği tarafından kuşatılmışlıktır. Francis D. K. Ching (2010) “Mimarlık: Biçim, Mekan ve Düzen” adlı kitabında, mimari tasarımda sınır kavramını zemin, tavan, duvar gibi mekanı tanımlayan, farklı biçim ve malzemelerden oluşan bağımsız fiziksel elemanlar olarak ele almaktadır.

Kentsel mekanı, mimarlık disiplini çerçevesinde tipoloji ve morfoloji kavramlarıyla inceleyen kuramcılara göre, kentlerde sınır oluşturan elemanlar yapılarıdır ve kent mekanı kullanıcılar tarafından mekansal bir tip olarak algılanmaktadır. Dolayısıyla kent mekanındaki sokak ve alan, koridor ve oda ile eşdeğerdir. Yapı adası bu mekansal tipin bir sonucu olduğundan, yapı yüzü iç mekanı sınırlayan duvar elemanıdır (Krier, 1979).

Kenti fiziksel biçim açısından inceleyen Kevin Lynch, kent imgesini sosyal, psikolojik, fiziksel ve geometrik sorunları göz önüne alarak ilk analiz eden teorisyenlerden biri olarak bilinmektedir. 1960 yılında yayınladığı "Image of the City" adlı kitabında olumlu bir kentsel imgenin kenti oluşturan öğeler (yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve referans noktaları) ile kent bütünü arasındaki tutarlılık ve anlamlı kurgu sayesinde oluştuğunu belirtmektedir.

Lynch (1960), kentsel imgeyi oluşturan öğelerden bu çalışma kapsamında ele alınan sınırları (edges), gözlemci tarafından yol olarak kullanılmayan doğrusal elemanlar olarak tanımlamaktadır. Bunlar, iki bölüm arasındaki sürekliliği kesintiye uğratan sahil, demiryolu veya sur gibi elemanlardır. Doğrusal özellikleri bakımından dikkat çeken ve genellikle kente ait diğer fiziksel mekanları dağ, deniz ve göl gibi doğal sınırlayıcılarla çerçeveleyen öğelerdir.

Jacobs'a (2011) göre, kentlerdeki devasa tekil kullanımlar (su kıyıları, kampüsler, otoyollar, büyük otopark yerleri, büyük parklar, büyük toplu konut alanları, hastane kompleksleri, askeri alanlar, sanayi tesisleri) sınır yaratır ve yıkıcı komşuluklara yol açar. Çok geniş bir tekil arazi kullanımının dış hatları kente kenar teşkil eder. Jacobs (2011), demiryolu sınırlarını bu tür devasa tekil kullanımlara örnek olarak vermektedir. Demiryollarının yakın çevrelerindeki kentsel alanlar üzerinde fiziksel ve işlevsel olarak 'yıkıcı' etkiler oluşturduğunu, bu etkilerin özellikle demiryollarının yanı başındaki bölgede çürümeye yol açtığını ve bu bölgelerin değerini düşürdüğünü belirtmektedir.

Jacobs (2011) demiryolu çevresindeki alanların çöküntüye yatkınlığının nedenleri arasında gürültü ve buharlı lokomotiflerin dumanını saymaktadır. Ancak çöküntüye asıl neden olanın bu alanların çevresini saran sınırın kullanıcıların büyük bölümü için "çıkılmaz sokak", "engel" anlamına gelmesinden kaynaklandığını, böylece bu sınıra açılan sokakların, kullanıcılar açısından "genel kullanımın bittiği yer" olarak algılandığını belirtmektedir. Devasa tekil kullanımlar, yakın çevrelerindeki alanların kullanımındaki amaç ve hedef çeşitliliğini indirgeyerek kullanıcı sayısının azalmasına ve bölgenin ticari işlevler için uygun olmayan bir yere dönüşmesine yol açmaktadır.

Bölgenin sınırlarının geometrik/fiziksel olarak çözümlenmesinde kenti biçimsel ve geometrik olarak inceleyen Lynch'in (1960) ortaya koyduğu kent imgesini belirleyen kavramsal tipolojiler (yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve referans noktaları) yol gösterici olmuş, Jacobs'ın (2011) öne sürdüğü "devasa tekil kullanımların kentte sınır etkisi yarattığı" tezi bölgenin işlevsel sınırlarının tanımlanma ve incelenmesinde kullanılmıştır. Burada sözü edilen kuramlar, bu çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturmaktadır. Öte yandan, bölgenin bir sosyal sınır olarak kent ile etkileşimi, ayrı bir çalışmanın konusunu oluşturabileceğinden, makale kapsamı dışında bırakılmıştır.

3. BALIKESİR İSTASYON BÖLGESİ ve ÇEVRESİNDE YER ALAN SINIRLARIN İNCELENMESİ

Kent merkezinde yer alan Balıkesir istasyon bölgesi, kenti çevre illere bağlayan İzmir-Ankara ve İzmir-Bandırma demiryolu hatları üzerindedir. Bölgede, Merkez Tren İstasyonu, Devlet Demiryolları İşletmesi Balıkesir Şube Müdürlüğü ve bağlı bakım işletmeleri ve tesisleri, yük taşımacılığına hizmet veren yükleme rampaları bulunmaktadır (Şekil 1).



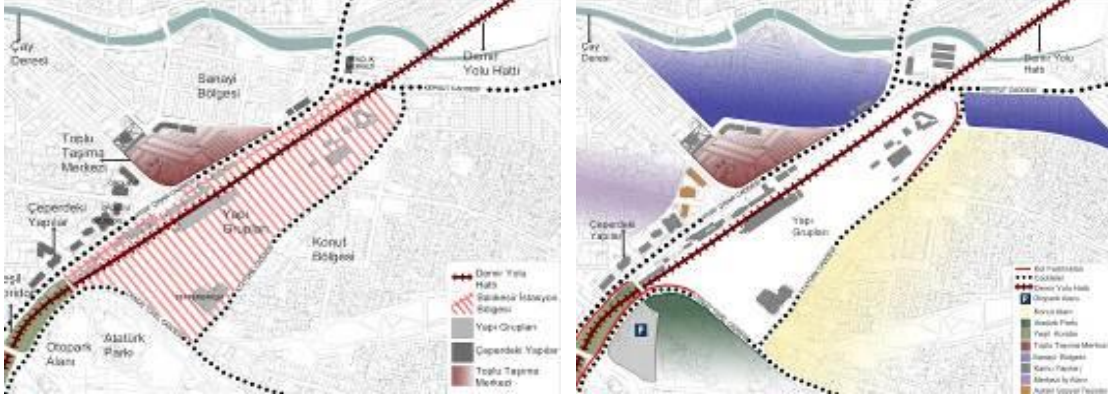
Şekil 1. Balıkesir İstasyon Bölgesi genel görünümü

Bölgenin tarihi Osmanlı dönemine kadar inmekte ve kurulduğu dönemde Balıkesir Merkez Tren İstasyonu kentin güney ucunu tanımlamaktadır (Bırol, 2004). Kentin güney yönünde gelişme göstermesinin sonucunda bölge, içerisinde bulunan demiryolu hattı ve tesisleri ile kent merkezi ile güneyinde kalan diğer kamusal alanlar, rekreasyon alanları ve konut alanlarını birbirinden ayıran, kentsel sürekliliği kesintiye uğratan bir sınıra dönüşmüştür. Ayrıca, bölgenin yakın çevresinde de kentle geometrik/fiziksel ve işlevsel olarak etkileşim halinde olan çok kademeli bir sınırlar sistemi bulunmaktadır (Şekil 2). Balıkesir İstasyon Bölgesi ve çevresindeki sınırlar sistemini oluşturan bileşenler ve nitelikleri (geometrik-fiziksel ve

işlevsel) içten dışa doğru Çizelge 1’de sıralanmıştır. Ayrıca bölgenin etrafını çeviren ve bölgeye yaya girişini engelleme amacını taşıyan demir parmaklık, beton bariyer ve bitki dizilerinden oluşan sınırlar da mevcuttur. Çalışmada bu tip geçici çözümler üzerinde durulmamıştır.

4. BULGULAR

İstasyon Bölgesi’nin gerek içinde gerekse etrafında bulunan sınırların kentsel sürekliliğe hem katkı sağladıkları hem de kentsel sürekliliği kesintiye uğrattıkları söylenebilir.



Şekil 2. Balıkesir İstasyon Bölgesi ve çevresindeki sınırlar

Çizelge 1. Balıkesir İstasyon Bölgesi ve çevresindeki geometrik/fiziksel ve işlevsel sınırlar

Balıkesir İstasyon Bölgesi ve çevresindeki sınırlar		Geometrik /fiziksel sınır	İşlevsel sınır
Demiryolu hattı	Rayların oluşturduğu demiryolu hattı, bölgede doğrusal biçimde uzanmaktadır.		X X
Yapı grupları	Yolcu İstasyonu, Devlet Demiryolları İşletmesi Balıkesir Şube Müdürlüğü ofisleri, bakım işletmelerine bağlı atölye yapıları, yükleme rampaları ve depo yapıları gibi yapı grupları demiryolu hattına paralel olarak uzanan doğrusal elemanlardır. Ayrıca bölgenin güneybatı ucunda girişi konut alanlarının bulunduğu yüze açılan, bölgeye sırtını dönmüş Defterdarlık binası bulunmaktadır.		X X
Kot farklılıkları	Bölge içerisinde doğal topoğrafyadan kaynaklanan kot farklılıklarının yanında, demiryolu hattının sürekliliğini sağlayan ve demiryolu hattının iki tarafını koridor haline getiren kot farklılıkları bulunmaktadır.		X
Yeşil koridor	Demiryolu hattı boyunca düzenlenmiş olan kot farklılıklarının ağaçlandırılması yoluyla düzenlenmiştir. Alanın özellikle güneybatı bölümünde yeşil koridorun etkisi kuvvetlenmektedir.		X X

Çizelge 1. devam

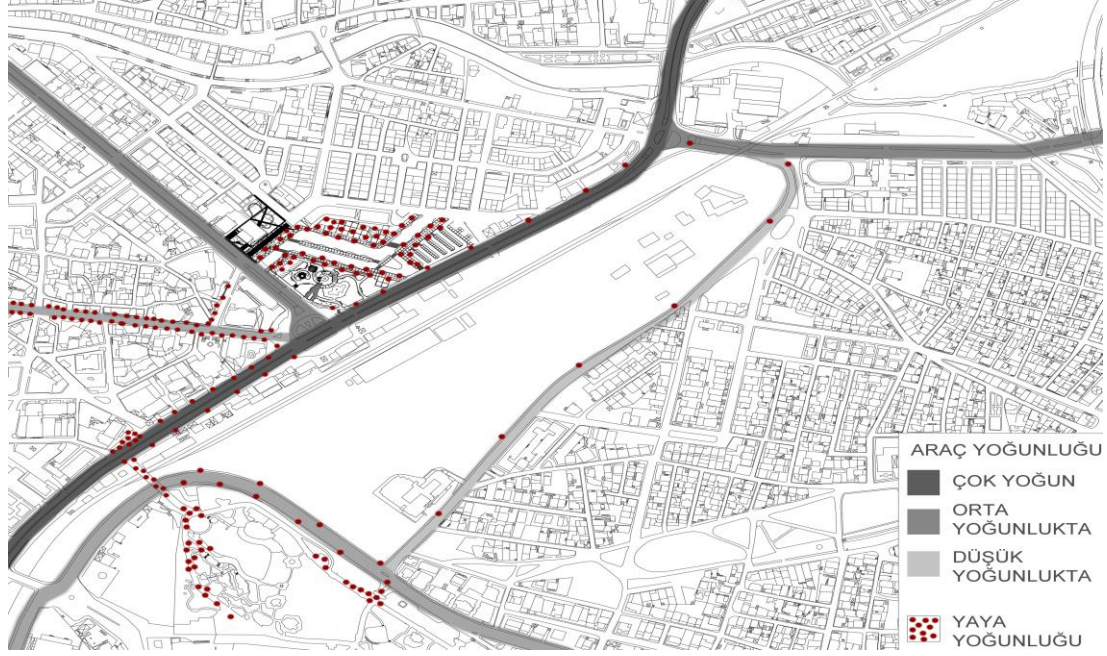
Toplu taşıma merkezi	Bölgenin kuzeyindeki bu alan, Balıkesir şehirlerarası otobüs terminalinin 2006 yılında şehir dışında çevre yolu bağlantısı kurulabilen bir bölgedeki yeni yerine taşınmasından sonra, kentin otobüs, dolmuş ve taksi-dolmuşlardan oluşan tüm toplu taşıma araçlarının merkez durağı olarak yeniden düzenlenmiştir.		X
Atatürk Parkı	Bölgenin güneybatısında yer alan Atatürk Parkı, kentin en yoğun kullanılan rekreasyon alanıdır.		X
Otopark alanı	Atatürk Parkına komşu olan bu alan, geçmişte lunapark alanı olarak kullanılmış olup, günümüzde açık otopark alanı olarak kullanılmaktadır.		X
Sanayi Bölgesi	Bölgenin kuzeydoğu ve kuzeybatısında bulunan Akıncılar Sanayi Bölgesi, Marangozlar Sitesi ve kentin doğu yönünde demiryolu hattı boyunca devam eden bölgedir.		X
Çay Deresi	Bölgenin kuzeyinde doğu batı doğrultusunda uzanmaktadır.		X

Bu sınırların bir bölümü, Lynch'in (1960) tanımladığı gibi geometrik olarak doğrusal, sürekli ve ayırıcı çizgi etkisini güçlendiren biçime sahiptirler. Bazı sınırlar ise Jacobs'ın tanımladığı şekilde işlevsel olarak tekil kullanıma sahip alanlardır. Yukarıda sözü edilen sınırların bazıları ise hem geometrik/fiziksel hem de işlevsel açıdan sınır oluşturmaktadırlar.

Lynch'e (1960) göre demiryolu hatları, doğrusal özellikleri nedeniyle fiziksel/geometrik ve sürekli bir sınır oluşturmaktadır. Balıkesir İstasyon Bölgesinde kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanan demiryolu hattının doğrusal sürekliliği, bölge içindeki yapıların da raylara paralel ve

doğrusal yapılaşmasının nedenidir. İşlevsel açıdan ise, bu yapılar demiryolu taşımacılığına hizmet vermekte ve çevredeki yaya kullanımını desteklememekte, bölgeyi ıssızlaştırmaktadır. Ayrıca defterdarlık binası, Balıkesir İstasyon Bölgesinin güneybatı sınırını oluşturmakta, bu bölgeyi arka cephesinde tanımlamakta ve işlevsel yönden mesai saatleri dışında kullanılmayan bir kamu yapısı olması nedeniyle bölgedeki yapılar ve yapı grupları tarafından oluşturulan sınır etkisini kuvvetlendirmektedir (Şekil 3).

Demiryolu hattının sürekliliğini sağlamak amacıyla düzenlenmiş olan kot farklılıkları ve hat boyunca aynı doğrultuda uzanan yeşil koridor da

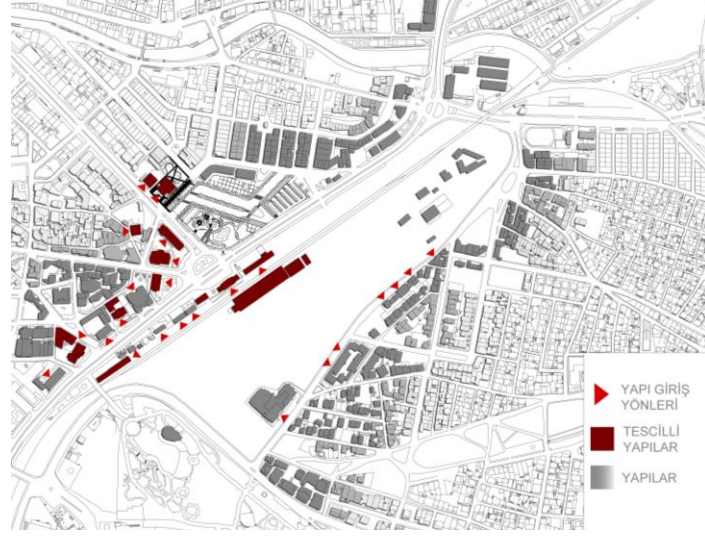


Şekil 3. Balıkesir İstasyon Bölgesi çevresindeki caddelerde araç-yaya yoğunluğu

bu nedenle doğrusal bir fiziksel/geometrik sınır oluşturmaktadır. Demiryolu hatları boyunca gürültü ve kirliliğin kentsel çevreye yayılmasını önlemek amacıyla oluşturulan yeşil koridorlar, yeşil alanların kentlerde bulunuş şekillerinden biri olmakla birlikte, bu alanlar kent dokusu içinde kullanıcıların rekreatif amaçlarla kullanamadıkları aktif olmayan yeşil alanlar sınıfına girmektedir. Balıkesir İstasyon bölgesindeki yeşil koridor da demiryolu hattı, bölge içi yapılar ve kot farklılıkları ile birlikte bölgenin ayırdığı iki kentsel parça arasındaki yaya geçişlerini engelleyen, bölgenin tamamının başlı başına bir sınır haline gelmesine yol açan kentsel elemanlardan biridir. Bununla birlikte, bu yeşil koridorun bölgenin kuzeydoğusu, güneyi ve güneybatısında bulunan ve yer yer rekreatif amaçlı da kullanılabilen yeşil alanlara dönüşerek sürekli bir karakter göstermesi, yeşil koridorun kent boyunca devam etme ve çevresindeki kentsel işlevleri organize etme, kente olumlu yönde katkı sağlama potansiyeli bulunduğunu göstermektedir (Şekil 4).

Kentlerdeki doğrusal elemanlar olan yollar ve caddeler, kentlerin en önemli bileşenlerinden birini oluşturan kentsel koridorlardır. Bu kentsel koridorların mekânsal kalitesi, fiziksel/geometrik açıdan çeperlerindeki yapılar ve içerdikleri peyzaj düzenlemeleri, işlevsel açıdan barındırdıkları yaya aktivitelerinin zenginliği ile sağlanmaktadır. Kentlerde yollar ve caddelerin, kentsel koridor niteliğindeki meydanlar, parklar ve akarsu kıyıları gibi diğer açık alan sistemleri ile bütünleşerek ve kentliler için rekreatiyonel olanaklar sunarak kentler boyunca süreklilik göstermeleri gerekmektedir.

Balıkesir İstasyon Bölgesi çevresindeki Kepsut Caddesi, Vasıfçınar Caddesi, Cengiz Topel Caddesi ve Atatürk Caddesi, kentteki yaya sürekliliğini kesintiye uğratan, yayayı istasyon bölgesinden uzaklaştıran kentsel elemanlardır. Bu caddelerden özellikle bölgenin kuzeybatısında yer alan Vasıfçınar Caddesi, demiryolu hattına paralel



Şekil 5. Vastıfınar Caddesi üzerindeki yapıların oluşturduğu sınır etkisi



Şekil 6. Mevcut yaya köprüsü

akşam saatlerinde ıssızlaşan bu alan, mevcut haliyle parçalı, bütünlükten yoksun ve birbiriyle bağlantısı bulunmayan yeşil alanlardan oluşan ancak süreklilik ve bütünlük gösterebilme potansiyeli bulunan yeşil koridoru da kesintiye uğratmaktadır.

Bölgenin kuzeydoğusunda bulunan marangozlar sitesi ve kuzeybatısında bulunan Akıncılar sanayi Bölgesi, kentin doğu yönünde uzanan demiryolu hattı boyunca devam eden, sanayi işlevinin süreklilik gösterdiği bir sınır oluşturmaktadır. Bu bölgedeki işlevsel süreklilik, Balıkesir İstasyon Bölgesi tarafından kesintiye uğratılmaktadır.

Bölgenin kuzeyinde, doğu-batı doğrultusunda uzanmakta olan Çay Deresi, doğal bir sınır olarak kenti kuzeyinde konut alanlarının, güneyinde Akıncılar sanayi bölgesi ve devamında merkezi iş alanının bulunduğu iki parçaya ayırmaktadır. Kentte farklı kentsel bölgeler boyunca devam eden bir açık alan koridoru olma ve bulunduğu bölgeleri organize etme potansiyeli taşıyan su elemanı çevresindeki alanlar, mevcut haliyle atıl mekanlardan oluşan bir çöküntü bölgesi karakteri göstermektedir.

5. SONUÇ ve TARTIŞMA

Balıkesir istasyon bölgesinin ve çevresindeki alanların oluşturduğu sınırların incelendiği bu çalışmada, bölgenin, etrafını kuşatan caddeler, kamu yapıları, rekreasyon ve otopark alanları, Çay deresi ve sanayi bölgesi ile sınırlanmakta olduğu, bu sınırlar sisteminin İstasyon Bölgesi'nin çevresini kuşatan dışsal bir sınır sistemi oluşturduğu görülmüştür.

Demiryolu hattı, yapı grupları, kot farklılıkları, yeşil koridor, caddeler ve çeperlerindeki yapılar, sanayi bölgesi ve Çay deresi, bölge ve çevresindeki geometrik/fiziksel sınırları oluşturmaktadır. Lynch'in (1960) kentin okunabilirliğine olan katkısı bakımından incelediği doğrusal kentsel bileşenler olan sınırlar, Balıkesir İstasyon bölgesi ve yakın çevresinde alanı kentin geri kalanından ayıran, kentsel sürekliliği güçleştiren biçimsel engellere, Sennett'in (2008)

tabiriyle "görünmez duvarlara" dönüşmüştür. Balıkesir İstasyon bölgesi, çevresindeki tüm kentsel işlevleri etkisi altına almaktadır. İşlevsel bir sınır olarak İstasyon bölgesi'nin tekil kullanımı; kentin doğusunda yaşayan kentliler için merkezi iş alanı ile ilişkileri kopartan bir sınıra dönüşmektedir. Yani, hem kentin kuzey doğu bölümünde yaşayan kullanıcılar hem de merkezi iş alanı'ndan güney yönündeki konut bölgelerine ulaşmak isteyen yayalar için "eylem alanının bittiği yer" olarak algılanmaktadır. Dolayısıyla farklı kullanıcı gruplarını buluşturan sokakların tersine bu "çapraz sınır", her iki alanın kullanıcılarını ayırmakta ve iki ayrı "muhit" haline getirmekte, ayrıca yarattığı "sosyal çağrışımlar" nedeniyle yakın çevresini çöküntü bölgesi haline getirmektedir. Örneğin, alanın güney-doğusunda bulunan konut alanları, alt-orta gelir grubundaki kentlilerin yaşadığı bir çöküntü bölgesidir. Bu durum, sözü edilen konut alanlarının "devasa bir tekil kullanım alanı" olan İstasyon Bölgesi'nin oluşturduğu 'kenar etkisi' altında kalarak 'kullanım vakumunun laneti'ne uğraması olarak açıklanabilir (Jacobs, 2011).

Balıkesir istasyon bölgesi, güneyindeki kamu yapıları, kamusal kullanım ve konut alanları ile Merkezi İş Alanı'nın, bütünleşmesine olanak sağlayacak potansiyel geçirgenliğe sahip olmasına karşın, söz konusu potansiyeli bugünkü haliyle yerinde kullanamamaktadır. Trancik (1986), geniş otopark alanları, askeri bölgeler, liman bölgesi alanları, sanayi bölgeleri, istasyon bölgeleri gibi alanları 'kayıp mekanlar' olarak tanımlamıştır. Balıkesir İstasyon Bölgesi çevresindeki caddeler, kamu yapıları, sınırlı bir kullanıcı grubuna hitap eden askeri sosyal tesisler, atıl durumdaki sanayi bölgesi, Atatürk Parkı, güneybatısındaki otopark, özellikle akşam saatlerinde bölgenin ıssızlaşmasına neden olmakta, böylece hem Balıkesir İstasyon Bölgesi hem de yakın çevresi Trancik'in (1986) de belirttiği gibi tam bir kayıp mekana dönüşmektedir. Trancik'e (1986) göre kayıp alanlar yeniden düzenlenerek kentsel kullanıma açıldığında, kentin fiziksel, işlevsel ve sosyal karakteri açısından potansiyel fırsatlar barındırmaktadır. Bu nedenle bölgenin yeniden düzenlenerek kentsel kullanıma açılması konusunda yapılacak kentsel tasarımı

çalışmalarında temel amaç, bölgedeki ve yakın çevresindeki kentsel bölgeler arasındaki sürekliliği sağlamak olmalıdır. Konu ile ilgili düzenleme önerileri aşağıda sıralanmıştır:

Geometrik-fiziksel sınırlar ile ilgili öneriler:

1. 2007 yılında Balıkesir Belediyesi, Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Demiryolları arasında imzalanan protokol çerçevesinde Balıkesir İstasyon Bölgesindeki yük taşıma birimleri Gökköy’de kurulan ‘lojistik köy’e taşınmış (url 1), alandaki yükleme rampaları ve yük taşımacılığına hizmet eden bazı yapılar kaldırılmış ve zemindeki ray sayısı azaltılmıştır. Demiryolu hattındaki ray sayısının azaltılması ve alan içerisindeki tescilli olmayan yapıların kaldırılması, bölgedeki geometrik-fiziksel sınır etkisinin zayıflamasına yardımcı olacaktır.
2. Demiryolu hattının iki yanındaki alanların bölgeyi zenginleştirici fonksiyonlarla desteklenmiş, yaya yoğunluğunun gerektirdiği yer ve sayıda alt ve üst geçitlerle birbirine bağlanması gerekmektedir. Atatürk Parkı ve güneyindeki konut alanlarını kentin Merkezi İş Alanına bağlayan, İstasyon Bölgesinin güney ucunda konumlanmış zayıf yaya köprüsü de çevresindeki tüm alanları bütünleştirecek biçimde yeniden ele alınmalıdır.
3. Vasıfçınar caddesinin iki yanındaki yapıların çevresindeki müştemilatlar ve duvarların kaldırılması da bölge ile Merkezi İş Alanı arasındaki akışkanlığın artırılmasını, bu alanların kamusal kullanıma açılmasını ve buradaki geometrik-fiziksel sınır etkisinin giderilmesini sağlayacaktır.
4. Kot farklılıklarının doğrusal geometriyi bozacak biçimde, alanda alt-üst geçit düzenlemelerine olanak sağlayacak biçimde alana yayılması önerilmektedir.
5. Yeşil koridorun geometrik-fiziksel sınır etkisinin zayıflatılması amacıyla, doğrusal geometrisinin alan içerisine yayılması, süreklilik sağlayacak şekilde başta Atatürk Parkı olmak üzere çevresindeki diğer yeşil alanlara bağlanması ve çevresindeki diğer alanların geometrilerini düzenleyici bir kentsel koridora dönüşmesi gerekmektedir.

6. Çay deresinin iki yakasını bütünleştirmek ve dere çevresinde oluşturulacak rekreasyon alanlarını genişleterek doğrusal etkisini zayıflatmak ve dere çevresindeki alanları Balıkesir İstasyon Bölgesiyle ilişkilendirmek amacıyla yapılacak peyzaj düzenlemeleri, geometrik-fiziksel sınır etkisinin zayıflatılmasını sağlayacaktır.

İşlevsel sınırlar ile ilgili öneriler:

1. Balıkesir Gar Bölgesi Alanının kamu kullanımına açılması ve işlevsel açıdan zenginleştirilmesi, bölgenin işlevsel sınıra dönüşmesine yok açan ‘devasa bir tekil kullanım alanı’ olmaktan kurtarılması gerekmektedir. Çevrede yoğunlaşan kamu yapılarının yanı sıra, bölge, yaya kullanımını zenginleştirecek sosyal aktivite alanları ve ticari işlevlerle donatılmış yapılar ve yapı grupları ile zenginleştirilmelidir.
2. Balıkesir Gar Bölgesinde yapılacak düzenleme sırasında önerilen işlevler, bu işlevleri karşılayacak yapılar ve yapı grupları, alanda ve yakın çevresinde yoğunlaşan tescilli yapılar ve bu yapılar için önerilecek yeni işlevler ile ilişkilendirilerek ele alınmalıdır.
3. Kot farklılıklarına işlev kazandırılması gerekmektedir.
4. Yeşil koridor kamusal kullanıma açılmalı, yeşil koridorun rekreatif amaçla kullanımını sağlayacak işlevsel düzenlemeler yapılmalı, çevresinde bulunan Atatürk Parkı ve alanın çevresinde geliştirilebilecek diğer yeşil alanlarla ilişkili olacak biçimde ele alınmalıdır.
5. Alan çevresindeki caddelerde motorlu taşıt trafiği hızı, yaya hareketlerini kolaylaştıracak şekilde yavaşlatılmalıdır.

6. KAYNAKLAR

1. Lynch, K., 1960. The Image of the City. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
2. Jacobs, J., 2011. Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı, çev. Bülent Doğan, İstanbul: Metis Yayıncılık. (İlk baskı 1961).
3. Andreu, P., 2000. Sınırlar ve Sınırlayanlar. Çev. Namık Erkal, Mimarlık, 292, ss.40.

4. Lefebvre, H., 1993. The Production of Space. trans. D. Nicholson-Smith, Oxford: Basil Blackwell.
5. von Meiss, P., 1986. Elements of Architecture: from Form to Place, New York: Van Nostrand.
6. Ching, F. D. K. (2010). Mimarlık Biçim, Mekan ve Düzen, Çev. Sevgi Lökçe, İstanbul: YEM.
7. Krier, R., 1979. Urban Space. New York: Rizzoli.
8. Birol, G., 2004. Bir Batı Anadolu Kasabasının Modern Bir Kente Dönüşümünün Hikayesi: 1940-1960 Yılları Arasında Balıkesir’de İmar Etkinliklerine Genel bir Bakış. Ege Mimarlık, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, No: 51, 2004/3, ss.10-16.
9. Sennett R., 2008. The Public Realm. 01.04.2015.
<http://www.richardsennett.com/site/senn/templates/general2.aspx?pageid=16&cc=gb>
10. Trancik, R., 1986. Finding Lost Space: Theories of Urban Design, USA:Wiley.
url 1
<https://balikesirtakimi.wordpress.com/tag/gokoy-lojistik-koy/> erişim tarihi: 8 Nisan 2015.