

57560



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KADIKÖY İNCİBURNU-MODABURNU KIYI
DOLGU ALANININ İNCELENMESİ

Mimar Nevin KÖKTEN
F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı
Mimari Tasarım Programında Hazırlanan
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı :Prof. Aydın KUNT

İSTANBUL, 1996

İÇİNDEKİLER

ÖZET	IV
SUMMARY	VI
BÖLÜM 1.GİRİŞ	1
1.1.Araştırmanın Amacı	1
1.2.Araştırmanın Kapsamı	2
1.3.Araştırmanın Yöntemi	3
BÖLÜM 2.KIYI MEKANI	
2.1 Tanımlar	4
2.2 Kıyı Kullanım Biçimleri ve Getirdikleri Sorunlar	5
2.2.1 Endüstri Kullanımı	9
2.2.2 Ulaşım Kullanımı	9
2.2.3 Yerleşim Kullanımı	10
2.2.4 Turizm Kullanımı	11
2.2.5 Rekreasyon Kullanımı	11
2.3 Yasal Çerçeve	14
2.4 Kıyı Mekanı Düzenleme İlkeleri	17
BÖLÜM 3.KIYI DOLGU ALANI	
3.1.Tanım	21
3.2.Kıyı Dolgu Alan Yapım Teknikleri	21
3.3.Kıyıların Varolan Fiziksel Çevreye Etkileri	
3.3.1.Kıyıların Doğal Çevreye Etkileri	23
3.3.2.Kıyıların Yapay Çevreye Etkileri	25
3.4.Kıyı Düzenlemelerinden Örnekler	28
3.4.1.Dünyadan Örnekler	29
3.4.2.Ülkemizden Örnekler	42
BÖLÜM 4.KADIKÖY İLÇESİNDE DOĞAL VE KÜLTÜREL VERİLER	
4.1.Coğrafi Konum	46
4.2.Doğal Veriler ve Sorunlar	

4.2.1.Topoğrafya	46
4.2.2.Jeoloji	48
4.2.3.İklim	50
4.2.4.Flora	50
4.3.Demografik Yapı	51
4.4.Ulaşım Analizi	54
4.5.Tarihsel Gelişim	
4.5.1.Bizans Öncesi Dönem	56
4.5.2.Bizans Dönemi	57
4.5.3.Osmanlı Dönemi	58
4.5.4.Cumhuriyet'ten Günümüze	61
4.6.Tarih İçinde Kadıköy Kıyılarında Gerçekleşen Dolgu Çalışmaları	64

BÖLÜM 5.KADIKÖY İNCİBURNU-MODABURNU ARASI KIYI DOLGU ALANININ İNCELENMESİ

5.1.Kadıköy İlçesi Kıyılarında İlçe Belediyesi ve Büyükşehir Belediyesi Tarafından Gerçekleştirilen Uygulamalar	76
5.2.Varolan Planlama ve Özellikleri	78
5.3.Alana Ulaşım	80
5.4.Alanın Varolan Fiziksel Çevreye Uyum Analizi	
5.4.1.Doğal Çevreye Uyum Analizi	80
5.4.2.Yapay Çevreye Uyum Analizi	81
5.5.Günümüzde Alanda Yer Alan Etkinliklerin Analizi	83
5.6.Günümüzde Alanda Yer Alan Kent Mobilyalarının Analizi	83

BÖLÜM 6.İNCİBURNU-MODABURNU KIYI DOLGU ALANINDA KULLANICI MEKAN İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

6.1.Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Sosyal Yönden Değerlendirilmesi	100
6.2.Araştırma Alanının Etki Alanı Açısından Değerlendirilmesi	106
6.3.Kullanıcıların Alana Geliş Biçimleri	108
6.4.Araştırma Alanının Kullanım Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi	109
6.5.Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Daha Önce Gittikleri Yerler	112
6.6.Araştırma Alanının Kullanım Yönünden Değerlendirilmesi	113
6.7.Araştırma Alanının Kullanıcı Algılamaları Açısından Değerlendirilmesi	114

6.8.Araştırma Alanına Kullanıcıların Giriş Noktaları	115
6.9.Alana İnen Merdivenler Hakkında Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi	116
6.10.Kullanıcıların Deniz Kenarındaki Kayalıklarda Oturma Tercihinin Değerlendirilmesi	117
6.11.Alanda Yer Alan Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi	118
6.12.Alandaki Süs Havuzları Hakkında Kullanıcı Görüşleri	121
6.13.Araştırma Alanında Kullanıcılara Rahatsızlık Veren Etkenlerin Saptanması	122
6.14.Alanın Denetimi Ve Güvenliği Konusunda Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi	123
6.15.Kullanıcıların Alana Kiminle Geldikleri Konusunun Değerlendirilmesi	124
6.16.Alanda Yer Alan Çocuk Oyun Alanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi	125
6.17.Kullanıcıların Araştırma Alanının Eski Ve Yeni Hali Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi	127
6.18.Araştırma Alanının Yeniden Düzenlenmesi Durumunda Kullanıcı İstekleri	128
BÖLÜM 7.SONUÇ VE ÖNERİLER	130
KAYNAKÇA	134
EKLER	138
EK 1	
EK 2	
EK 3	
ÖZGEÇMİŞ	143

ÖZET

Çalışmanın amacı; araştırma alanı olan Kadıköy İnciburnu-Modaburnu kıyı dolgu alanının fiziksel, kültürel ve tarihi çerçeve içinde irdelenmesi,günümüz zaman kesitindeki sorunlarının ortaya konması ve öneriler geliştirilmesidir.

Araştırmanın 1. bölümünde konuya yaklaşım olarak araştırmanın amacı, kapsamı ve araştırma yöntemleri anlatılmıştır.

Araştırmanın 2. bölümünde doğal, ekolojik, görsel verilere göre "kıyı" tanımları yapılmıştır.Kıyı kullanım biçimleri ve bu kullanımların kıyılarda yol açtıkları sorunlar irdelenmiştir.Kıyı kullanım biçimleri olarak endüstri, ulaşım, yerleşim, turizm ve rekreasyon kullanımları üzerinde durulmuştur.1984' den günümüze, kıyı tanımının ve kullanımının yasa ve yönetmeliklerle nasıl belirlendiği incelenmiştir.Ayrıca toplumun kullanımında önemli olan kıyı mekanının düzenlenmesinde, uygulanması gereken yöntemler araştırılmıştır.Kıyı mekanının düzenlenmesindeki planlama, program, uygulama ve yönetim evreleri incelenmiştir.

3. bölümde "kıyı dolgu alan" tanımı yapılmıştır.Kıyılarda uygulanan dolgu tesisleri üzerinde doğal etmenlerin tesiri ve bu tesislerin yapım teknikleri anlatılmıştır.Dolgu alanlarının kıyıların varolan çevresine etkileri, kıyıların doğal ve yapay çevresine etkileri olarak iki bölümde irdelenmiştir.

Kıyı mekanı düzenlemelerine ülkelerden örnekler verilmiştir.Amaç ; dünyadaki kıyı mekanları düzenlemelerinin yöntemleri, programları ve kıyı yönetimleri ile incelenmesidir.Daha sonra ülkemizde yapılmış olan düzenlemelerden örnekler verilmiştir.

4. bölümde Kadıköy İlçesi'nin doğal ve kültürel verileri tanıtılmıştır.İlçenin coğrafi konumu, topoğrafyası, jeolojik yapısı, iklim ve bitki örtüsü ve demografik yapısı hakkında bilgi verilmiş, İstanbul kenti bütünü içinde ulaşım analizi yapılmıştır.Kadıköy' ün yerleşimi İlkçağlara kadar uzanmaktadır.İlçenin tarihçesi İlkçağ, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet'ten günümüze kadar incelenmiştir.Kadıköy kıyılarında tarih sürecinde gerçekleştirilen dolgu çalışmaları haritalarla belgelenerek verilmiştir.

Araştırmanın 5. bölümünde İnciburnu-Modaburnu arası kıyı dolgu alanı, varolan planlama ve özellikleri, alana ulaşım, alanın varolan fiziksel çevreye uyumu açısından irdelenmiştir. Bu bölümde ayrıca günümüzde alanda yer alan etkinliklerin ve kent mobilyalarının analizi yapılmıştır. Alandaki kullanım ve bakım sorunlarına değinilmiştir.

6. bölümde araştırma alanında kullanıcı-mekan ilişkisinin değerlendirilmesi, alanda uygulanan anket çalışması sonuçlarının değerlendirilmesi şeklinde yapılmıştır. Kullanıcıların alana ilişkin görüşleri, sorunları ve istekleri belirtilmiştir.

7. bölüm araştırma sonuçlarının değerlendirildiği ve önerilerin geliştirildiği bölümdür. Varolan alan yerleşim olarak çok geniş olmasına karşın rekreasyonel kullanımlar ve etkinlikler açısından yeterli bulunmamaktadır. Alanın canlandırılması için etkinlik önerileri getirilmiştir. Alana girişlerde yaşanan yaya ulaşım sorunlarına öneriler geliştirilmiştir.

SUMMERY

Waterfronts, open to public use, reduced fastly in İstanbul metropolis. After 1984 waterfront revitalisation programs began in the Metropolitan Management System. In two contents these works executed. One, after the recession of the industry and the warehousing from the waterfronts, these areas became abandoned. Other, in some districts the waterfronts filled. These areas are redeveloped, and arranged for the recreational uses. The relationship between the waterfront and people tried to be re-establish. Totally landfills is 50km. %56 of this, in the East Marmara shores, between Kadıköy-Tuzla waterfronts. %44 is in the West Marmara shores, Haliç-Zeytinburnu-Bakırköy waterfronts. After these areas arranged the open area proportion in İstanbul increas 0.22 m² for each person. These areas replied the walking, resting, playing, sitting in the open air needs of people.

The study area is in Kadıköy from İnciburnu to Modaburnu landfilled area. The aim of this study is; to examine the study area in the physical, culturel and the historical frame, to put forward the problems and develop ideas for these.

In the first chapter of the study, the aim of this study, the contents and the methods are explained.

In the second chapter; the definitions of "the shore" given according to natural, ecological and visial _ .Shore using types and the problems, the results of these caused on the shores are searched. From the shore using types; industry, communication, setting, tourism and recreation uses are explained. From 1984 up to this day, the defination and the using of shores searched in the laws and regulations. Waterfronfs are important for the public uses. For the arregement of the waterfronts the methods applied in the world, are searched. The program applying and the management phases are explained.

In the 3. chapter; the definitions of the "landfills" are given. The effects of natural facts to the landfilled constructions and the building techniques examined. And landfills effects the naturel and physical mediums of the shores. The examples given from the world for the waterfront redevelopments. The aim is; examine these

successful examples with their methods, programs and managements. Then examples given from our country.

In the 4. chapter; the natural and cultural peculiarities are introduced. Knowledge about the geography, topography, geology, climate, flora and the demography of Kadıköy is given. The communication analysis is done in the entire of İstanbul metropolitan. The settlement of Kadıköy goes to the ancient times. The history of Kadıköy is explained in the terms of Ancient, Byzantium, Ottoman and from Republic to these days. The landfill works in Kadıköy shores are given in a history order supported with maps.

In the 5. chapter of the study, İnciburnu-Modaburnu landfilled area examined with the present plan and its peculiarities. Communication to the area is given with a sketch. The relationship with the physical surroundings is searched. The analysis of the activities and the city furniture is done. Using and examining problems are put forward.

In the 6. chapter; the user-area relationship in the study area is searched. An enquiry with the users in the area. The results of the enquiry is given with graphics and tables. The aim is, to establish the users thoughts, problems and the wishes about the area.

In chapter 7; the results of the study is given. In the study Kadıköy is examined with its physical and historical parts. The landfill between the İnciburnu-Modaburnu effected all its natural, social and physical environment. Now the area is huge and empty. Only used for walking and resting. There must be more activities for people use. At the last of the enquiry, its found that the users are not satisfied with areas desing, but in spite of the deficiencies they come to area to sit in the open area, to walk, for children and even for pets, because people need these activities. For the revitalisation of the area offers and ideas for activities, pedestrian communications are developed.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Büyük kentlerde ki nüfus artışı ve köyden kente göçün de etkisi ile kent mekanında ekonomik, toplumsal ve fiziki yeni oluşumlar doğmaktadır. İş, barınma, eğitim, sağlık, ulaşım, dinlenme, eğlence ve diğer kentsel olanaklar artan nüfusa yetmemektedir. Sosyo-ekonomik yapıda ve bu yapının mekana yansımada olumsuzluklar doğmaktadır. Kent mekanındaki bu olumsuzluklar kısa sürede ; kentlerin en değerli alanları olan kıyı alanlarını da etkilemiştir. Kıyılardaki yoğun yerleşimler, endüstri ve ulaşım kullanımları kıyının denetimsizce tüketilmesine yol açmaktadır.

Toplumun kullanımına açık kıyı alanlarının giderek azaldığı İstanbul metropolünde , 1984 sonrası Büyük Kent Yönetim Sistemi içinde kıyıları yeniden canlandırma çalışmaları başlatılmıştır. 1984 sonrasında gerçekleştirilen kıyı uygulamaları kıyı doldurma ya da sanayi ve depolama etkinliklerinin desantralizasyonu ile geride kalan alanların düzenlenmesidir. İstanbul'da Doğu Marmara ve Batı Marmara'da olmak üzere toplam 50 km. kıyı dolgusu yapılmıştır. Bunun %56'sı Doğu Marmara, Kadıköy-Tuzla kıyı şeridinde, %44'ü ise Batı Marmara, Haliç-Zeytinburnu-Bakırköy sahil şeridinde gerçekleştirilmiştir. Kıyı dolgu alanları rekreasyon amaçlı düzenlenmişlerdir.

Kadıköy İnciburnu-Modaburnu arasında kalan kıyının doldurma çalışmasının amacı, İSKİ'nin alanda "ön arıtma tesisleri" kurma ve buradan Marmara Denizine deniz deşarjı projesidir. Alanın Modaburnu-İSKİ sınırı arasında kalan bölümü ise rekreasyon amaçlı düzenlenecektir. Daha sonra yerel yönetimlerin değişmesi ile program değişmiş, alan tümüyle rekreasyon amaçlı kullanımlar için düzenlenmiştir.

1.1 Araştırmanın Amacı

Araştırma alanı İstanbul Kadıköy İlçesi İnciburnu-Modaburnu arası kıyı dolgu alan düzenlemesi ile sınırlıdır. 1984'ten itibaren İstanbul kıyılarında 50km.'ye yakın kıyı dolgu şeridi gerçekleştirilmiş ve rekreasyon amaçlı kullanımlar için düzenlenmiştir. Kadıköy İlçesi'ndeki kıyı doldurma çalışmaları 1993 yılında tamamlanmış ve park olarak hizmete açılmıştır.

Araştırmanın amacı; varolan alanın, gerek fonksiyon gerekse düzenleme olarak , toplumun isteklerine ne denli yanıt verebildiği , sosyal ve kültürel aktiviteler

açısından yeterli olup olmadığının ortaya konmasıdır.Bu bağlamda alanın yakın ve uzak çevre ile ulaşım bağlantıları saptanmıştır.Kadıköy'ün tarih süresince oluşmuş silüetini, doğal ve kültürel yapısını etkileyen bu alanın , Kadıköy 'ün gelişen çehresi içinde ne olduğu ve ne olacağı irdelenmeye çalışılmıştır.Araştırmanın amacı temelde, halkın kullanımına açılmış İnciburnu-Modaburnu kıyı dolgu alanının planlama ve uygulama süreci, fonksiyonları, fiziki çevre ile ilişkileri , donatıları, kullanıcı-mekan ilişkileri açısından irdelenmesidir.Araştırma sonucunda sorunların saptanması, gelecekteki kullanımı için çözüm önerilerinin üretilmesi amaçlanmıştır.

1.2 Araştırmanın Kapsamı

Kadıköy İlçesi İnciburnu- Modaburnu arasındaki kıyı dolgu alan düzenlemesinin incelenmesinden önce, konuya yaklaşımda Bölüm 2' de kıyı mekanının tanımı, kıyı kullanım biçimleri, bunların yol açtıkları sorunlar anlatılmıştır.Kıyılarımızın kullanımının yasal çerçeve içinde nasıl yer aldığı, ilgili yasa ve yönetmeliklerle nasıl belirlendiği ve kıyı mekanının düzenleme ilkeleri üzerinde durulmuştur.

Bölüm 3' de kıyı dolgu alanları , tanım, yapım teknikleri, varolan fiziksel çevreye etkileri açısından incelenmiştir.Kıyı mekanı düzenlemelerine, dünyadan ve ülkemizden örnekler verilmiştir.

Bölüm 4' de İstanbul Kadıköy İlçesi' nin doğal ve kültürel verileri incelenmiştir.İlçenin coğrafi konumu, topoğrafyası, jeolojisi, iklim , florası ve demografik yapısı tanıtılmıştır.İlçenin İstanbul kenti bütünü içinde ulaşım analizi yapılmıştır.İlçenin tarih içindeki yeri ve gelişimi, dönemlere ayrılarak irdelenmiş,bunun yanı sıra ilçe kıyılarında gerçekleştirilen kıyı doldurma çalışmaları kronolojik olarak ortaya konmuştur..

Bölüm 5' de araştırma alanı olan İnciburnu-Modaburnu arası kıyı dolgu düzenlemesinin planlama özellikleri irdelenmiştir.Alana araç ve yaya ulaşımı etüd edilmiştir.Alanın varolan fiziksel çevreye uyumunun analizinde , doğal ve yapay çevreye uyumu tartışılmış,günümüzde alanda yer alan etkinliklerin ve donatıların analizleri alanda çekilen fotoğraflarla belgelenmiştir.

Bölüm 6' da alanın kullanıcılarına uygulanan anket çalışması ve değerlendirilmesi tablo ve grafiklerle ortaya konmuştur.Bu bölümde kullanıcıların alan hakkındaki görüşleri ve beklentileri değerlendirilmiştir.

Bölüm 7' de araştırma sonucunda elde edilen veriler ışığında, araştırma alanının saptanan kullanım ve donatı sorunları için çözüm önerileri ile, alanın canlandırılması için yeni etkinlik önerileri geliştirilmiştir.

1.3 Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın ilk aşamasında konu ile ilgili bilgi toplanmıştır.Bunun için ilgili kaynaklar taranmıştır.Yazılı kaynak olarak ; kitaplar, tezler, raporlar, makaleler, bildiriler, ansiklopediler, istatistikler, arşivler, seminer, sempozyum, kolokyum, kongre vb.'nin raporları, kayıt ve belgelerden yararlanılmıştır.Konu üzerinde çalışmış ve çalışmakta olan uzman kişilerle görüşmeler yapılmıştır.Kadıköy ve araştırma alanı ile ilgili çizimlere, planlara, eski ve yeni fotoğraflara, resimlere, haritalara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Araştırma alanında, tez çalışması sürecinde değişik mevsim, gün ve saatlerde bulunularak, alana gelen kullanıcılarla görüşmeler ve anket çalışması gerçekleştirilmiştir.Alanın mevcut durumu fotoğraflarla tespit edilmiştir.

Alanın kullanılabilirliği, kimler tarafından ne zamanlar kullanıldığı ve donatılarla ilgili soruları içeren bir anket hazırlanmıştır.İlk pilot çalışma 20 kişi ile yapılmış, daha sonra bazı soruların niteliğinin değiştirilmesine ve yeni sorular eklenmesine gerek duyulmuştur.Düzenlenen son anket , gününbirlik gelenler ve çevre halkı ile yine değişik gün ve saatlerde yapılmıştır.Ankette açık uçlu , kapalı uçlu ve her ikisini de içeren sorulara yer verilmiştir.Anket çalışması 100 kişi ile birebir görüşme olarak gerçekleştirilmiştir.Bu yöntem ile kullanıcıların alan ile ilgili görüşleri saptanmıştır.

Alanda yapılan gözlem, görüşme, ve anket sonuçlarına göre alanın kullanım, bakım, temizlik ve güvenlik sorunları belirlenmiştir.

BÖLÜM 2. KIYI MEKANI

2.1 Tanım :

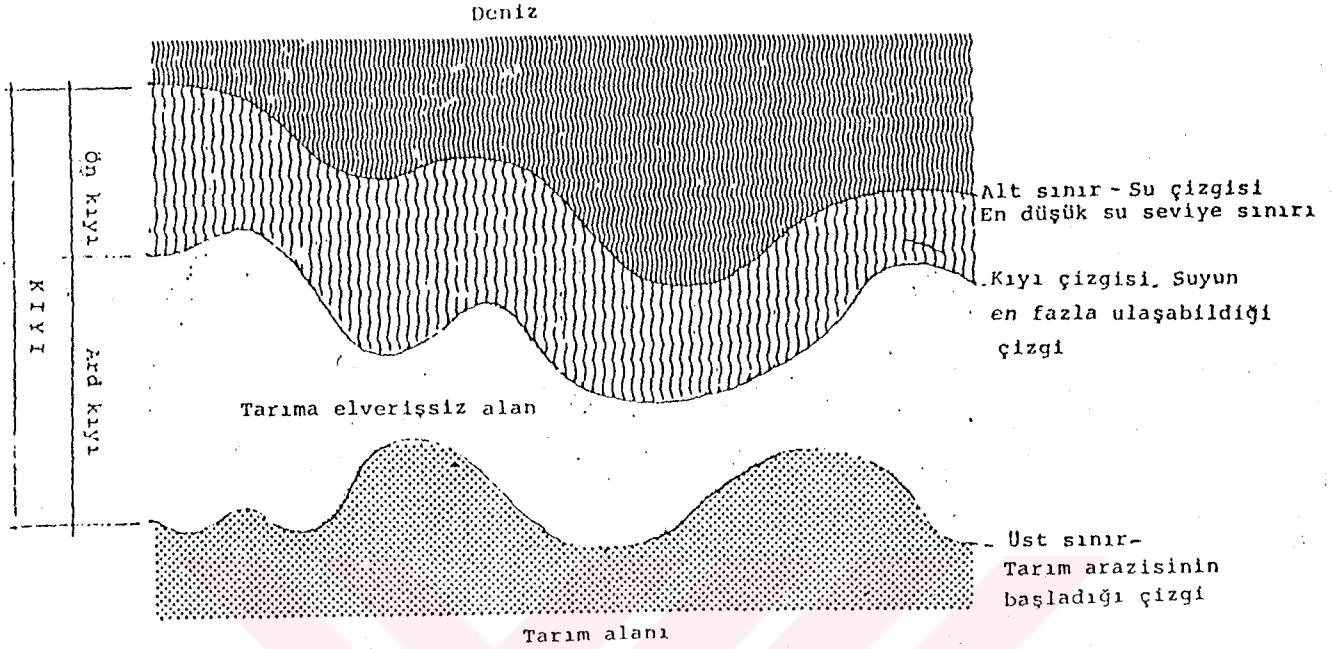
Doğal verilere göre kıyı kavramı ; Kıyı, kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler.

Ekolojik verilere göre kıyı kavramı; Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde, denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir oluşturmuştur.Bu ekolojik zincir birçok beslenme zincirinin birbirini kapsadığı bir alandır .Bu zincir flora, fauna, kara ,hava, su ve insanlık arasında çeşitli derece ve biçimlerde varolmaktadır.(L'architecture D'aujourd'hui , 1974)

Görsel verilere göre kıyı kavramı ; Kıyı çizgisi, iki değişik yapıda uzay kuruluşunu ayıran bir çizgidir.Deniz ve kara yönünde dört yönde gelişen uzay kuruluşları kıyı üzerinde çakışırlar.Aslında bir görsel mekân olarak ele alındığında kıyı, denizde ufuk çizgisine , karşı olarak karada silüet çizgisine dayanan ve 3. boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür.Kıyı, bu yapısı yüzünden bir çizgi yada yüzey değil, derinlikli, üç boyutlu bir geometrik mekandır.(Karabey, H., 1978)

Kıyı çizgisi atmosferin, suyun, kayaların, toprağın, flora ve faunanın arasında karşılıklı sosyal bir ilişkinin varolduğu alan olarak tanımlanabilir.Kıyısal alan deniz yaşamından dolayı olarak etkilenen alandır.Bu bölgenin genişliği , akıntılar ve kıyının eğimi ile direkt ilişkili olduğundan kıyı bir çizgi olarak düşünülmemelidir.Kıyısal alan heran bir değişim içindedir.Rüzgar ve erozyon da bu değişimde rol oynar.Buna göre, kıyısal alan deniz ve kara ilişkisinin kıyı çizgisi boyunca devam eden ve sürekli değişim halinde bulunan alandır.Bu değişim sonsuz ve çok yavaş olur.(L'architecture D'aujourd' hui, 1974)

Başka bir kaynaktan; Kıyı suyun en düşük seviye çizgisi ile tarım arazisinin başladığı çizgi arasındaki su hareketlerine konu olan ve onun etkisi ile oluşan alan olarak tanımlanmaktadır.Bu alanın alt sınırı, en düşük seviye çizgisi ile kıyı çizgisi (yani suların karanın derinlemesine doğru olağan en fazla ulaşabildiği noktalardan oluşan çizgi) arasında kalan kısmı "iç kıyı", kıyı çizgisi ile üst sınır (yani tarım arazisinin başladığı çizgi) arasındaki kısım ise "dış kıyı" dır.Her ikisi ise kıyı bütünü oluşturur.(Şekil 2.1)



Şekil 2.1 Kıyı Bölgesi (Taneri, E. 1983)

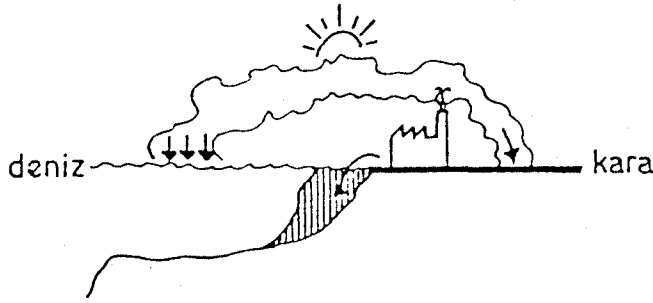
2.2. Kıyı Kullanım Biçimleri ve Getirdikleri Sorunlar

Günümüzde kıyılar, taşıdıkları özellikler açısından değişik biçimlerde kullanılmaktadırlar.

- Ulaşım terminalleri; limanlar, hava alanları, otogarlar vb.
- Endüstri kuruluşlarının hammadde ve ürün nakilleri
- Deniz ürünlerinden yararlanma
- Artıkların atılışı; kanalizasyon boşalımı vb.
- Hammadde kaynağı
- Dinlenme, sağlık, eğlence yerleri (Tankut, Ü., 1983) (Şekil 2.2.1)

Kıyı, insan eylemlerinin birçoğu için bir ortam oluşturur. Buna karşın bu eylemler özellikle belirli eşikleri aştıktan sonra kıyı doğal ortamı için zararlı olabilirler. Kıyı çizgisi, her iki yanında yer alan tüm eylemlerin tek tek toplamından öte bir eylemler dizisine sahne olmaktadır. Bir yandan deniz taşıtları üretimi, su ürünleri elde edilmesi ve işlenmesi, önemli yeni ticaret aksları hammadde ve özellikle petrol gelişine bağlı depolama, işleme ve başka yörelere iletme gibi ekonomik eylemler, kıyının geleneksel balıkçılık, savunma, ticaret işlevlerine yeni boyutlar

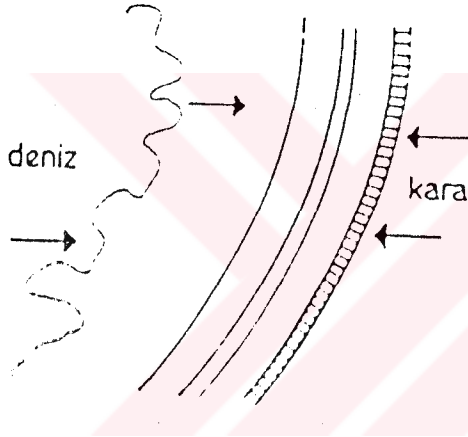
A) SANAYİ



Çeşitli kirlenmelere ve halkın doğrudan doğruya kıyıdan yararlanamamasına neden oluyor.

- 1) Deniz kirlenmesi
- 2) Kara kirlenmesi
- 3) Hava kirlenmesi
- 4) Kıyı kirlenmesi

B) ULAŞIM

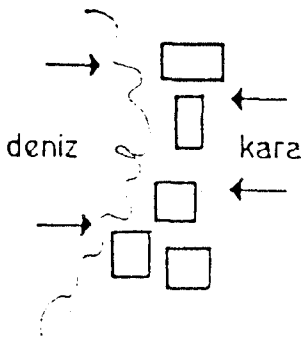


Kıyının hemen ardından başlayan karayolu ve demiryolu;

- 1) Doğal ilişkilerin kopmasına,
- 2) Halkın yararlanmasına,
- 3) Toprağın değer kazanmasına, neden olmaktadır.

Bunlar olumsuz bir etki yaratmaktadır.

C) YOĞUN VE YÜKSEK YAPILAŞMA



Yoğun ve yüksek yapılaşma sonucunda;

- 1) Kamu yararlanmasına kapalılık,
- 2) Taşlaşma,
- 3) Kirlenme,
- 4) Doğal ilişkilerde kopma,
- 5) Kentsel anarşi,
- 6) Kent silüetine zarar verme meydana gelmektedir.

kazandırmıştır. Bu kullanışların sistematik bir dökümü aşağıdaki tablodadır. (Tablo 2.2.1)

Tablo 2.2.1 Kıyı Kullanım Biçimleri (Karabey, H., 1978)

FAALİYET KULLANIŞ TÜRÜ	Öncelikle su ile ilgili	Öncelikle kara ile ilgili
ULAŞIM		
programlı deniz hatları	•	
deniz ticaret yolları	•	
demirleme alanları	•	
ticaret limanları ve yan tesisler	•	•
yolcu limanları ve yan tesisler	•	•
köprü, sualtı geçişi, feribot hatları		•
denizaltı iletişim hatları		•
denizaltı iletişim hatları		•
denizaltı nakil hatları		•
fenerler	•	•
SAVUNMA		
denizaltı eğitim alanları	•	
atış ve mayın alanları	•	
deniz gücü üs alanları	•	•
kıyıda askeri alanlar	•	•
ENDÜSTRİ VE SERVİSLERİ		
kıyı endüstri alanları		•
suyu soğutma aracı olarak kullanılan endüstri	•	•
suyu beslenme girdisi olarak kullanılan endüstri	•	•
suyu artık maddelerin atılışı için kullanılan endüstri	•	
hammadde nakline bağlı ekonomik faaliyetler	•	
DENİZ AŞIRI YÜZEN TESİSLER		
yüzer liman	•	
yüzer hava limanı	•	
yüzer turistik tesis	•	
yüzer enerji santrali	•	
ENERJİ		
su hareketlerinden enerji üretimi	•	
HAMMADDE KAYNAĞI		
agregat çıkartma (kum, çakıl, taş, kalker..)	•	•
petrol, tabii gaz çıkartma	•	
tuz çıkartma	•	
kömür ve maden çıkartma		•
deniz bitkileri toplama	•	

ARTIKLARIN ATILIŞI

kentsel artıkların atılışı •
 kanalizasyon boşalımı •
 endüstriyel artıkların atılışı •

DEPOLAMA

özel yöntemlerle denizde depolama •
 özel yöntemlerle kıyıda depolama •

KIYI ÇİZGİSİNİ KULLANMA

drenaj •
 dolgu •
 bataklık kurutma •
 rıhtım oluşturma •

TARIM

deniz bitkileri tarımı •
 kara tarımı •
 erozyon akışı •
 kıyı ormanları ve bağlı faaliyetler •
 bitki toplama •

GIDA MADDELERİ KAYNAĞI

profosyonel deniz avcılığı •
 balık tarımı •
 kabuklu deniz hayvanları toplama ve tarımı •

DİNLENME, SAĞLIK, EĞLENCE, KÜLTÜR

plaj olanakları •
 yüzme •
 yat limanları •
 deniz kültürleri •
 kürek, yelken •

DİNLENME, SAĞLIK, EĞLENCE, KÜLTÜR

balıkçılık •
 su altı sporları •
 eğlence yerleri, lokantalar •
 piknik •
 gezinti •
 dinlenme •
 sağlık ve kltür olanakları •
 gözleme, araştırma, eğitim •
 turizm amaçlı kullanışlar •

2.2.1 Kıyılarda Endüstri Kullanımı

Kıyılardaki endüstri kullanımı tarihsel gelişim içinde endüstri yer seçimi ölçütlerine göre irdelemek gerekir. Ölçütlerden doğaya bağlı olanlar; hammadde varlığı, yüzey şekli, iklim durumu, enerji kolaylıkları, insana bağlı olanları ise; işgücü, anapara, teknoloji, pazar, karar organları ve yasalarıdır. (Karabey, H., 1978)

Önemli kaynaklara, alt yapı olanaklarına, kentleşmiş mekana, hazır işgücüne, birikmiş anaparaya, karar organlarına yakınlığı ve bağımsız arazi değer artışı güvencesine sahip kıyı mekanının seçilen ülkesel sistemde, sorunlara ülkesel optimumlar değil, yöresel yatırım ve işletme karlılık maksimizasyonu açısından yaklaşılması, kısıtlı bir kaynak olan kıyı mekanı üzerinde plansız sanayileşmeye neden olmakta ve bölgeler arası, bölge içi dengesizlikleri arttırmaktadır. Kimi plancılar özellikler bölgesel ölçekte bu dengesizliği gidermek için serbest piyasa koşullarında da geçerli sayılabilecek bazı çözümler oluşturmuşlardır. Kıyının derinlemesine bölgesel boyutunu ortaya atarak, kıyı bantı üzerinde, kıyıya koşut diğer etkinliklerle birlikte, sanayiyide kıyıya dikey eksenler üzerinde geliştirmeyi önermişlerdir. (Tiryaki, A. , 1984)

Kıyılarının birçok endüstri için tercih edilmesi üretim atıklarının en kolay bir yolla deniz, göl ve akarsulara atılma olanaklarından kaynaklanmaktadır. Endüstri hammadde veya ürünlerinin taşımacılığına olanak sağlaması, endüstri kullanımının su gereksinimini karşılaması tercih nedenlerinin başında gelir. (Korça, P., 1984)

Kıyılarının endüstri kullanımının vereceği zararlara karşı planlama kararları bölgesel ölçekte verilmelidir. Atıkların su kıyılarına kontrolsüz ve artırılmadan verilmesi önlenmelidir.

2.2.2 Ulaşım Kullanımı

Kıyı mekanı, ilk uygarlık dönemlerinden bu yana bu özelliği ile önemli bir işleve, deniz aşırı ilişkilerin kurulması işlevine bağlı olarak kullanılmıştır.

Kıyı mekanının tüm verileri yanısıra, su yolunun getirdiği ucuz ve yoğun taşıyabilme olanaklarından yararlanacak ulusal bir kullanım bugün 40.000 km.lik kıyı boyuna sahip ülkemizde varolduğu söylenemez. Bu olgu bazı örnekler verilerek ortaya konulabilir:

.Su yoluna sahip büyük kentlerimizde deniz taşımacılığı kentsel ulaşım tıkanıklıklarına çözüm getirecek bir örgütlenmeye kavuşturulmamıştır.

.Geniş kıyı ve liman olanaklarına sahip ülkemizde tüm deniz yolları ve bağlı tesisleri belirli bir sistemde düzenlenmiştir.

.Deniz ulaşımının diğer ulaşım türleriyle ilişkileri bir bütün içinde ele alınmamıştır.(Karabey, H., 1974)

Kıyılardaki ulaşım su ve kara ile ilişkilendirilerek sınıflandırılmamaktadır.Programlı deniz hatları, deniz ticaret yolları, demirleme alanları, ticaret limanları ve yan tesisleri, yolcu limanları deniz ile ilişkili bir ulaşım sistemi oluştururlar.Ticaret ve yolcu limanları, köprü, su altı geçişi, deniz altı iletişim hatları kara ile ilgilidir.

Su yolunun getirdiği, ucuz ve yoğun taşıyabilme olanaklarına rağmen, karayolu ulaşımı daha ön plana çıkmıştır.Denizden gerçekleşen ulaşımın kara ulaşımına dönüşmesi, büyük sorunlar yaratmıştır.Bir yönden kıyı yağmalanması ve yapılaşma diğer taraftan peysaj üzerinde neden olduğu değişiklikler bu sorunların başlıcalarıdır.(Güleç, S.,1983)

2.2.3 Yerleşim Kullanımı

Kıyılardaki ilk küçük yerleşmeler tarımsal veya balıkçılık amacı ile kurulmuşlardır.Günümüzde ise metropolitan alanlarda kıyı mekanında oluşan yüksek rant, yerleşme alanlarında etkilemiş, yüksek bedeller ödeyenler kıyıda yerleşmişler, 2. konut yerleşimleri oluşturmuşlardır.Zaman içinde metropollerin büyümesi yerleşimlerin merkezlerden şehir dışına 2.konut yerleşmelerine doğru genişlemesine neden olmuş bu yerleşmeler zamanla 1.konut yerleşimleri işlevini üstlenmişlerdir.(Kamış, Ö.,1991)

Kıyılar yoğun yerleşme, sanayileşme, lüks konut, tatil köyü ve turizm yerleşmeleri ile en hızlı değişime uğrayan bölgeler haline almışlardır.Kıyıda ikinci bir konut sahibi olma eğilimi, orta ve dar gelirli toplum katlarında aşılacaktır.Bu durum, düşük standartlı ve yoğun bir yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur.Böylece, rekreasyon değeri yüksek olan kıyısız alanlar çirkin yapı kitleleri ile sınırlanmıştır.Sonuç olarak, kırsal nitelikte olması gereken kıyısız alanlar gittikçe sağlıksız bir kentsel görüntü olmaya başlamışlardır.(Güleç, S.,1983) Kıyı yerleşmelerinde sık rastlanan başka bir olay ise, kıyıda çok katlı binaların yer almasıdır.Kıyıların betonlaştırılması biyolojik yaşamı ve doğal alışverişi olumsuz

yönde etkilemektedir.Bu "duvarların" denizden gelen rüzgarları kesmesi sonucu yerleşme içinde hava akımı engellenmekte ve yaz aylarında rüzgarın serinletici etkisi büyük ölçüde azalmaktadır.(Korça, P.,1985)

2.2.4 Turizm Kullanımı

Turizm, para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış şekline dönmek kaydıyla, kişilerin bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilişkilerin bütünüdür, diye tanımlanmaktadır.

Dinlenme, eğlenme, rahat etme gereksinmelerinden kaynaklanan turizmin, bu eylemleri için çeşitli donatılar gerekecek ve bu donatıların düzenlenmesiyle doğal mekanda bir tüketim başlayacaktır.

Kıyasal alanlardaki yerel halk turizmi kolay ve ucuz bir kar amacı olarak benimsemiş, böyle olunca da, konaklama ve rekreasyon tesislerinin en düşük standartlarını uygulamaktan kaçınmamıştır.Böylece gecekondü, görünüşlü otel, motel, kamping, ve plaj tesisleri sözde rekreasyonel ve turistik tesisler olarak kıyılar boyunca sergilenmişlerdir.Halka açık olması gereken kıyılar, bu tesislerin çoğunda tel örgüleri, tahta perdeler ve duvarlarla genel görüşe kapatılmışlardır.(Güleç, S.,1983)

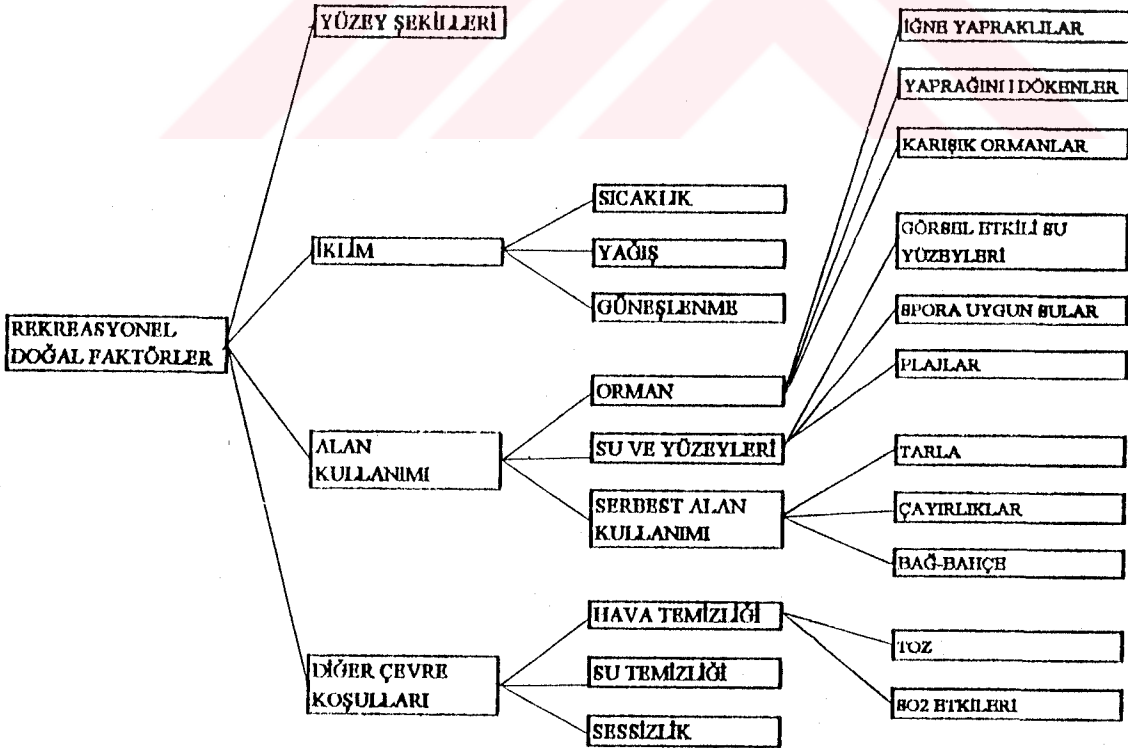
Turizm gelişmesinin ve etkinliklerinin kıyasal doğal ve kültürel kaynaklar üzerinde olumsuz etkileri olabilmektedir.Bu kaynaklar arasında balık stokları, memeliler, yaşam ortamları ve ekosistemlerini içeren canlı kaynakları; tarımsal alanlar, arkeolojik ve kültürel varlıklar, estetik değerler gibi özellikler sayılabilir.

2.2.5 Rekreasyon Kullanımı

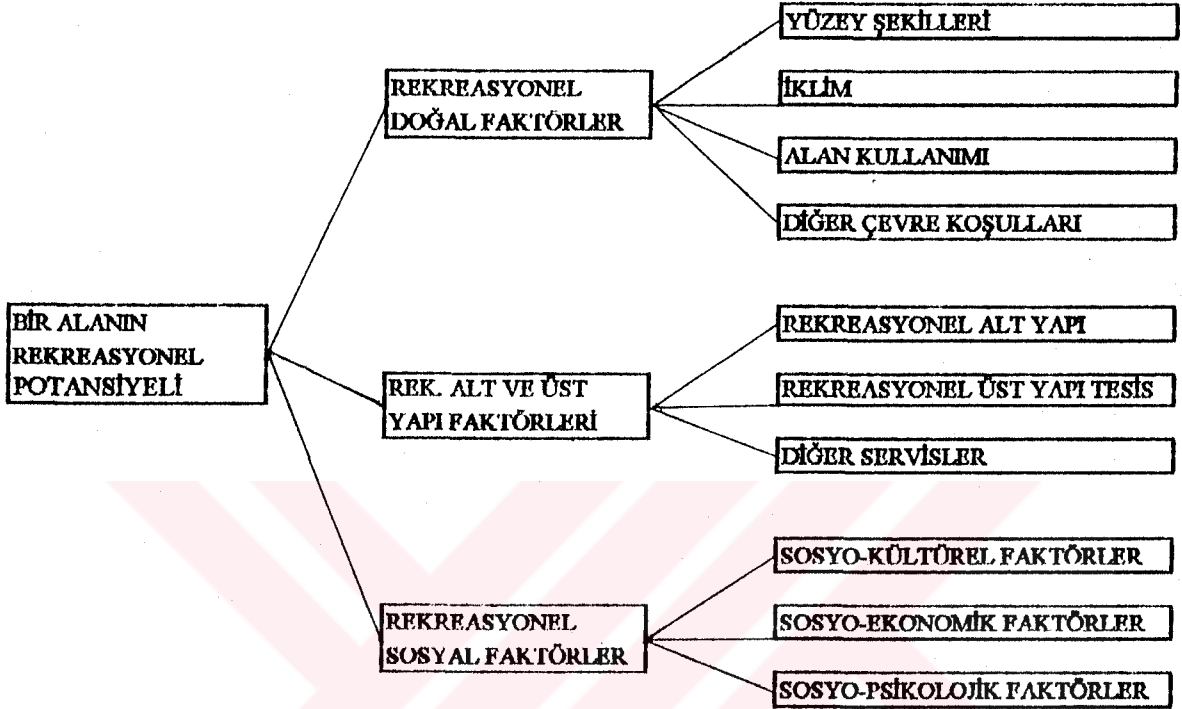
Rekreasyon, insanların işten arta kalan zamanlarında onlara bir değişiklik, eğlence, dinlenme sağlayan ve onları işleri için motive eden, dinlendiren bir etkinlik olarak tanımlanmaktadır.

Endüstri devrimiyle birlikte toplumun önemli bir kesiminin endüstride çalışmaya başlaması kentleri birer üretim merkezi durumuna çevirmiş ve büyük nüfus yığınlarının bu yerleşim alanlarında yaşaması zorunluluğunu ortaya koymuştur.

Ülkemizde ise İkinci Büyük Savaş' tan sonra, özellikle 1950'den günümüze gelişen endüstri hareketi tarıma göre, kentlerde iş olanaklarının ve kazancın artmasını ve sonuçta hızlı bir kentleşmeyi (hızla yığılmaları) beraberinde getirmiştir. Kentin koyduğu yasalar, getirdiği sorunlar altında ezilen kentliler psikolojik yönden olumsuz biçimde etkilenmektedirler. Bu olumsuz etkilerin dengelenmesi ise ancak özel bir ortamla mümkün olabilecektir. İşte burada, "rekreasyon" kavramı ve yararlılığı ortaya çıkmaktadır. Toplumun yaşamında bu denli önemli yeri olan rekreasyon olgusu bazı etkenlere bağımlıdır. Bunların en önemlileri rekreasyonel doğal faktörler, rekreasyonel alt ve üstyapı faktörleri ile rekreasyonel sosyal faktörlerdir. (Şekil 2.2.5.1) Bir alanın rekreasyonel değerini belirleyen en önemli olgu ise doğal olaylarla oluşmuş olan rekreasyonel doğal faktörlerdir. Doğal faktörler Şekil 2.2.5.2'de de verildiği gibi, fiziksel peysaj elemanları dediğimiz klasik anlamdaki jeofaktörlerden oluşmaktadır. Bu faktörler içinde su, rekreasyonel aktivitelerin bir parçası olarak oldukça önemli bir yer tutmaktadır. (Altan, T., Önsoy, C., 1983)



Şekil 2.2.5.1 Rekreasyona Etkili Olan Faktörler (Altan, T., Önsoy, C., 1983)



Şekil 2.2.5.2 Rekreasyonu Etkileyen Doğal Faktörler

Kıyılarda koruma-kullanma dengesi içinde sağlıklı ve kalıcı bir planlama yapabilmek için, kıyılarla olan rekreasyonel istem ile kıyıların rekreasyon potansiyeli ve taşıma kapasitelerinin bilinmesi zorunludur. Kıyısız alanların rekreasyonel potansiyelleri ile bu kıyılara olan rekreasyonel istemler karşılıklı etkileşim içindedirler. (Güleç, S., 1983)

Kıyı mekanının rekreasyonel düzenlenmesinde olması gereken özellikleri şöyle özetleyebiliriz ;

.Tüm doğal ve kültürel olguların etkin ögeler olarak bir bütün olarak gözönüne alınmaları gereklidir.

.Altyapı ve donatımı kıyı bandına kıyı çizgisine paralel olarak yığmamak gerekir. Örneğin, güçlü ulaşım aksları değer artışına ve yoğun talebe sebep olacaktır.

.Kıyı arkası mekanının, kıyı ile güçlü bağlantısının kurulması, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulması gereklidir.

.Her türlü eylemin kıyı arkasında yer almasının bir koşulunda, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar ve kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılması gereklidir.

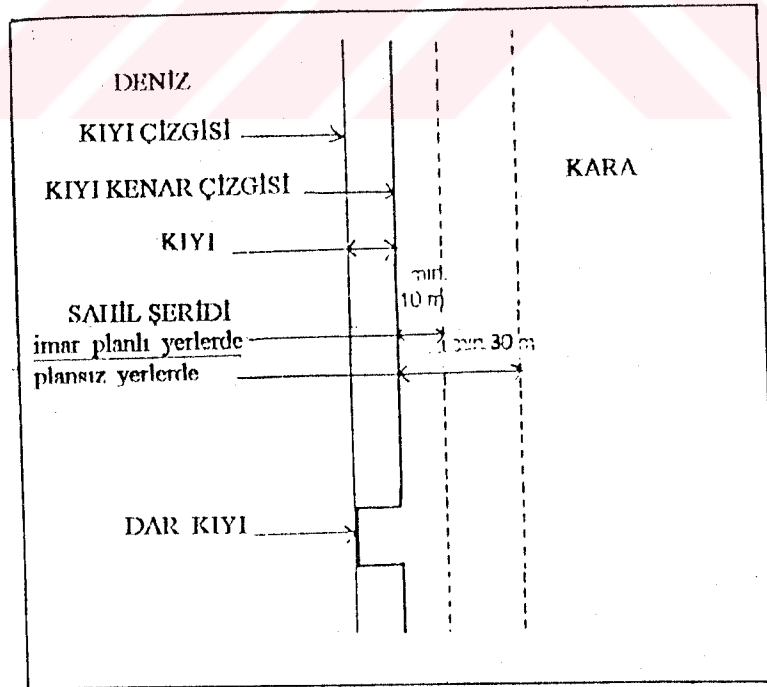
.Kıyı mekanı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek şekilde olmalıdır.

.Her yaş gurubuna hitap eden mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekanların yaratılması gereklidir.

.Doğal ve yapay çevre ile bir bütün içinde ele alınarak estetik değerler gözönünde bulundurularak nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır.(Paşalıoğlu, A.,1993)

2.3 Yasal Çerçeve (1984'ten günümüze)

Deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile ilgili hükümlerin bir yasa ile düzenlenmesi gerektiğini öngören hükümleri Anayasa'nın 43. maddesi uyarınca hazırlanan 3086 sayılı Kıyı Yasası ile 26.11.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir.Yasada, sahil şeridinin kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde, imar planı olan yerlerde 10 metreden, diğer yerlerde ise 30 metreden az olamayacağı öngörülmüştür.(Şekil 2.3.1)

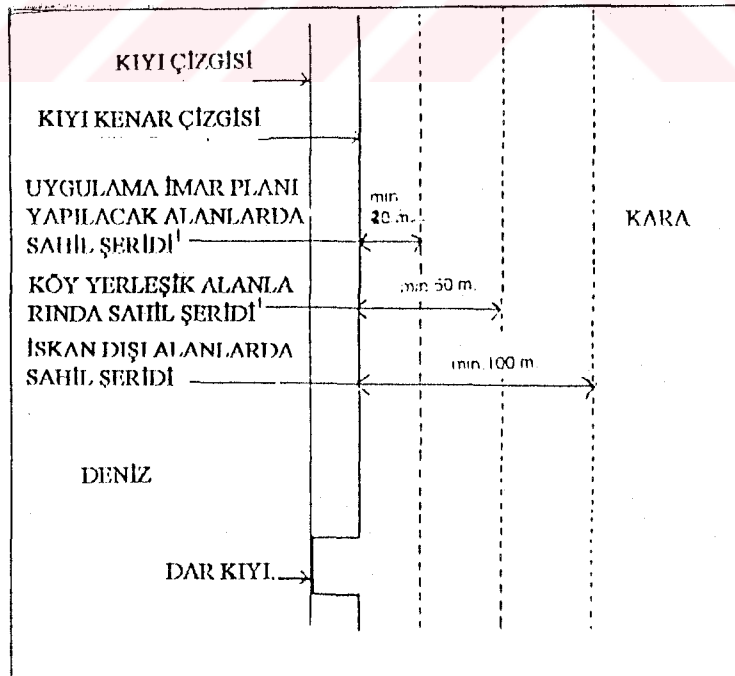


Şekil 2.3.1 3086 Sayılı Kıyı Kanunu ile Belirlenen "Kıyı Çizgisi", "Kıyı Kenar Çizgisi", "Dar Kıyı", "Sahil Şeridi" Tanımları

Madde 7'de kıyidan doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma işlemini; toplum yararının gerektirdiği hallerde planlama yönünden ilgili idare kanalı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığının uygun görüşüne bağlı tutulmuştur. Kıyıda toplum yararına kıyı dolgusuna olanak tanıyan yasa, kıyının ekolojik ve doğal özelliklerine göre herhangi bir sınıflama yapmamıştır. (Arama, M., Gönülal, İ., 1985)

3086 sayılı Kıyı Yasası Anayasa Mahkemesinin 10.7.1986 gün ve 19160 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan kararı ile iptal edilmiştir. Bundan sonra 3621 sayılı Yeni Kıyı Yasası 17.4.1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

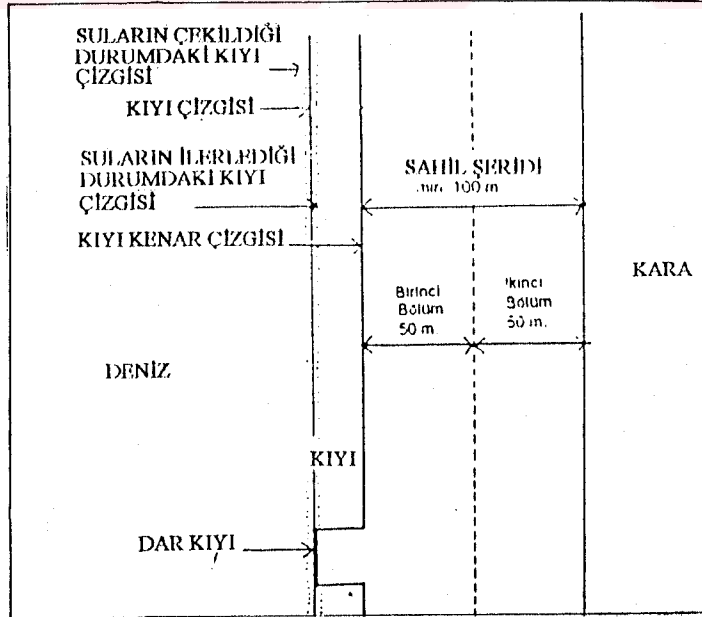
3621 sayılı Kıyı Yasasının deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devam niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özellikleri gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlediği belirtilmektedir. 3621 sayılı yasa sahil şeridinin derinliği, temelde alanın planlı, planlanacak ve plansız olmasına göre saptanmaktadır. Plansız alanlarda 100 m., plan yapılması durumunda 20 m. olabilmektedir. (Şekil 2.3.2)



Şekil 2.3.2 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ile belirlenen "Kıyı Çizgisi", "Kıyı Kenar Çizgisi", "Sahil Şeridi", "Dar Kıyı" tanımları

3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. maddesinde kamu yararının gerektirdiği hallerde uygulama plan kararları ile deniz, göl ve akarsulardan ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebileceği belirtilmiştir. Aynı madde, bu alanlarda Bayındırlık ve İskan Bakanlığının uygun görüşünün alınmasından sonra İmar Kanunu hükümlerine uygun olarak imar planlarının hazırlanması gerektiğini belirtmiştir. Doldurma ve kurutma işlemleri ile elde edilen arazilerin devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, özel mülkiyete konu olamayacağı, ve bu alanlar üzerinde ancak yol, açık otopark, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanlarının düzenlenebileceği belirtilmiştir. Ayrıca, imar planı kararına gerek olmadan da, sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, 6m.2 yi geçmeyen büfe, kirletici etkisi olmayan, foseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve iskele yapılabilir. (3621 sayılı Kıyı Kanunu, R.G.20495,1990)

3830 sayılı kanun 11.7.1992 tarih ve 21281 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 3830 sayılı kanun ile 3621 sayılı Kıyı Kanununun 4. maddesinde yer alan sahil şeridi tanımı değiştirilmiştir. İmar planı yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda; sahil şeridi kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 100m. olarak belirlenmiştir. (Şekil 2.3.3)



Şekil 2.3.3 3830 sayılı Kıyı Kanunu ile belirlenen "Kıyı Çizgisi", "Sahil Şeridi", "Kıyı Kenar Çizgisi" tanımları

Planın hazırlanması, incelenmesi, doldurma ve kurutma işlemlerinin gerçekleştirilmeleri aşamalarında, ekolojik dengenin korunması deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır.Doldurma ve kurutma işleminin yapılabilmesi için;

- a)Doldurma ve kurutma işlemini yapacak olan ilgili idarece doldurma ve kurutma işlemine ilişkin talep, valiliğe iletilir.
- b)Valilik, doldurma ve kurutma yapılmasında sakınca olup olmadığına dair gerekçeli görüşünü, teklifle birlikte Bakanlığa iletilir.
- c)Bakanlık, konusuna ve bölgenin özelliğine göre, ilgili kuruluşların görüşünü alarak teklifi inceler.
- d)Teklifin Bakanlıkça uygun bulunması halinde, doldurma ve kurutma alanını ve bu alandaki uygulama imar planı, talep sahibi idarece yapılır veya yaptırılır.
- e)Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden ve bu yönetmeliğin 12. maddesinin 2. fıkrasında sayılan kullanımlara, yapı ve tesislere ait ise, uygulama imar planları aynı kanunun 7. maddesi uyarınca Turizm Bakanlığınca onaylanır.
- f)Doldurma ve kurutma işlemleri, onaylı imar planlarına uygun olarak yapılır.(3830 sayılı Kıyı Kanunu, R.G.21281, 11.7.1992)

2.4 Kıyı Mekanı Düzenleme İlkeleri

Kıyı mekanı halkın kullanımına açık kamusal bir alandır.Kamusal alan ise toplum yaşamının getirdiği etkinliklerin meydana geldiği, cinsiyet farkı gözetmeksizin her yaş ve meslek grubundan kişilerin yararlandığı, gerekli durumlarda denetimli olarak kullanılabilen, kent içinde yer alan bir mekanlar bütünüdür.

Kıyı mekanı dünyanın çeşitli ülkelerinde, yasalar, koruma ve planlama çalışmaları ile korunmaya, kullanılmaya ve değerlendirilmeye çalışılmaktadır."Kıyı kuşağının korunması ve değerlendirilmesi" konusu, ülkelerin özel girişimleri dışında uluslararası ortak programlarda da ele alınmıştır.

MIT (Massachusetts Teknoloji Enstitüsü)'nde geliştirilen "Kıyı Bölgesi Düzenlemesi" (Coastal Zone Management) adlı yöntem kıyı bölgesi düzenleme çalışmalarına esneklik kazandıran bir yöntemdir.Bu yöntemin akış şeması şöyledir;

I. Hedefler Planlaması

- Gereksinmelerin ortaya konması
- Sorunun tanımı
- Amacın saptanması

II. Yöntem Planlaması

- Kavram ve ölçütlerin oluşturulması
- Verilerin ölçütlere göre değerlendirilmesi
- Arazi kullanımı, uyumlar, çelişkiler
- Toplumsal, ekonomik veriler, gelişmeleri
- Sitin ekolojik birimleri, sorunları, vokasyonu

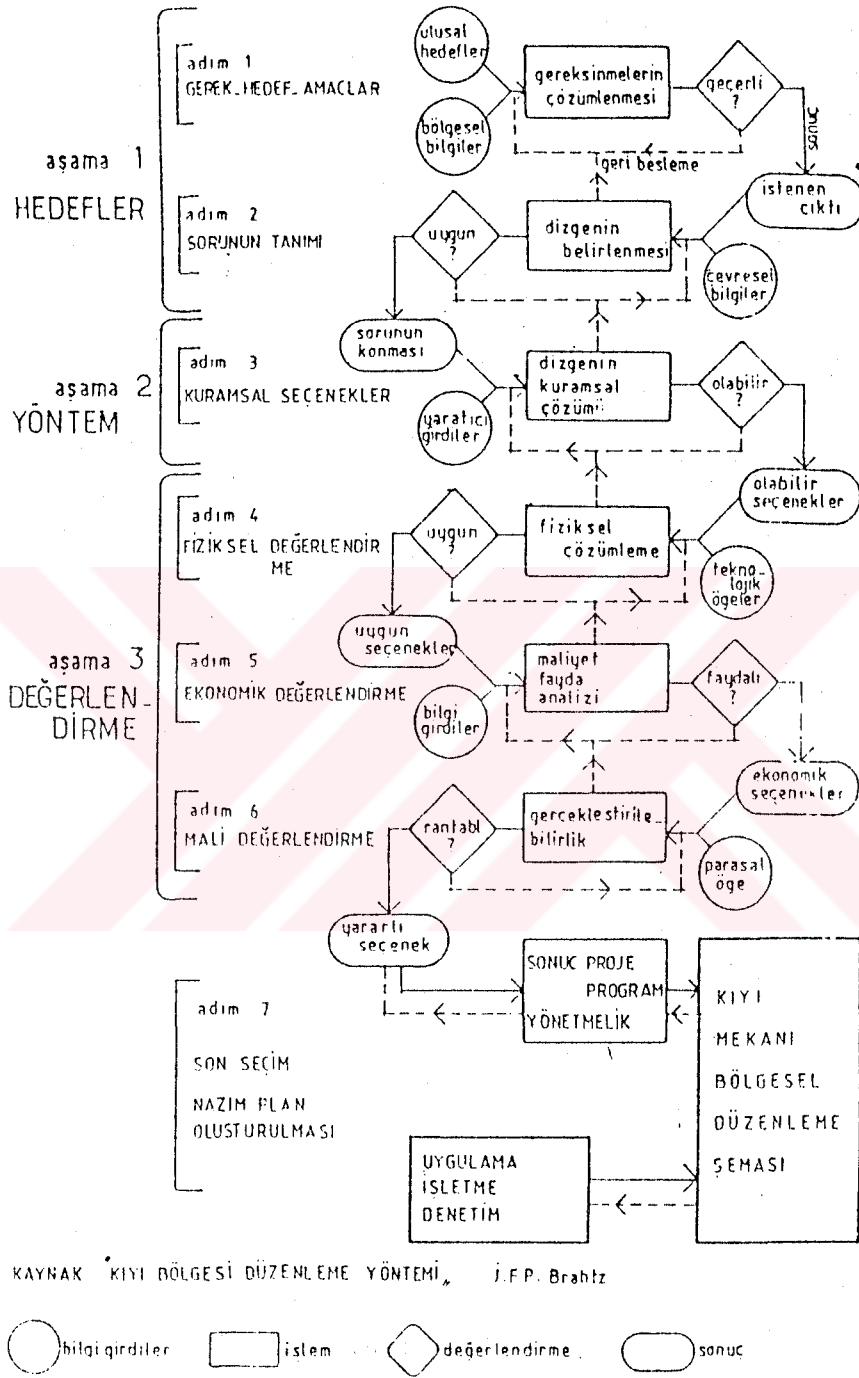
III. Değerler Planlaması

- Seçeneklerin oluşturulması
- Seçeneklerin ölçütlere göre değerlendirilmesi
- Seçeneklerin ekonomik gelişime göre değerlendirilmesi
- Seçeneklerin maliyet ve uygulanabilirliklerinin değerlendirilmesi

IV. Yöntem Seçimi, Planın Elde Edilecek Arazi Kullanımına Uygulanması (Şekil 2.4.1)

Kıyı alanlarının doğal koşullarının oluşturduğu doğal yaşam ile, sosyo ekonomik koşullarının oluşturduğu yaşam arasında bir etkileşim vardır. Kıyı alanlarının korunması, kontrol edilmesi, geliştirilmesi, gerekli olan yerlerde iyileştirme veya yapıların gerçekleştirilmesi için "Kıyı Alanları Yönetimi" adı altında bir yöntem mevcuttur. Kıyı alanları yönetimi, kıyı alanlarındaki doğal sınır koşulları altında sosyo-ekonomik gelişmenin planlanması olarak tanımlanabilir. Kıyı alanları yönetimi çalışması bir yandan doğal koşulları belirlemeye çalışan bilim dalları ile sosyal durumu ve ekonomik hayatı inceleyen bilim dallarının birlikte oluşturdukları bir çalışmadır. Kıyı alanları yönetimi çalışması genel olarak aşağıdaki safhalardan geçer.

- a-Hazırlık ve bilgi toplama
- b-Değerlendirme
- c-Planlama, tasarım çalışmaları
- d-Yönetim organizasyonunun oluşturulması



Şekil 2.4.1 Kıyı Mekanı Düzenleme İlkeleri (Karabey, Haydar, 1978.)

Kıyı alanı hakkında bilgi toplama safhasında Şu baŐlıklar yer alır;

a-Doğal veriler

b-Sosyo-ekonomik veriler

c-Politik veriler

Bilgilerin toplanmasından sonra kıyı alanının gelecekteki kullanımı ile ilgili çeşitli senaryoların ve taktiklerin üretilmesi ve bunların yol aŐığı doğal koŐullardaki değişim, sosyal ve ekonomik gelişime belirlenerek optimum kullanım planına varılmaya çalıŐılmalıdır.Son aŐamada ise yapılan planlamayı yürütecek, kıyı alanının kullanımını sürekli olarak izleyecek ve denetleyecek bir yönetimin kurulması gerekmektedir.Bağımsız bir kuruluş olması, yeterli mali güce ve yaptırıma sahip olması gereklidir.Yapılan kıyı alanı yönetimi planlarının uygulanmasının denetlenmesi, kıyı alanının sürekli izlenmesi ve kontrolü ancak bir kıyı alanı yönetimi organizasyonu ile mümkün olacaktır.(Kapdaşlı, S.,1992)

BÖLÜM 3. KIYI DOLGU ALANLARI

3.1 Kıyı Dolgu Alan Tanımı

Su kıyısının doldurulması ile kazanılan alan olarak tanımlanabilir. Kıyı dolgu alanları tersane, rıhtım, mendirek, iskele, çekek yeri, dolgu park ve rekreasyon alanları ve daha başka kullanımlara yönelik olarak yapılabilirler.

3.2 Kıyı Dolgu Tesislerine Doğal Etmenlerin Tesiri ve Kıyı Dolgu Tesisi Yapım Teknikleri

Deniz suyunun dolgu kıyı tesislerindeki inşaat malzemelerine etkisi:

Dinamik, organik, kimyasal etkileri bulunmakta ve bunlara karşı önlem alınması gerekmektedir.

Dinamik etkileri: Bu etkiler ; dalgalar, cereyanlar ve buzlanmadır. Dalga kıranlarda anroşman olarak kullanılan taşların denizin yıllarca süren tesirine dayanıklı olması gerekir. Denizin, bu cins taşlar üzerindeki etkisi kısmen dinamik ve kısmen de kimyevidir. Dinamik etkisi deniz dalgalarının etkisi ile taşların sürekli olarak birbiriyle çarpması ve sürtünmesi sonucu aşınmalarına yol açar. Fakat aynı zamanda hareketin tesiri ile kamalanarak sıkışır.

Organik etkileri: Deniz suyunda yaşayan kurtlar vardır. Bu kurt cinsi, suyun içindeki ahşap kazıkları tahrip ederler. Buna karşılık, meşe, karaağaç gibi sert ağaçlar vakum yerlerinde kimyevi maddelerle muamele edilmek ve doyurulmak suretiyle korunmaya elverişli hale getirilirler. Bu hale getirilmiş kazıkların ömrü oldukça arttırılmış olur.

Kimyasal etkileri: Deniz suyu birleşimindeki tuzlar dolayısıyla deniz beton, anroşman taşı, çelik ve ahşap üzerinde zararlı tesirleri olmaktadır.

Deniz suyu etkisine maruz beton: Deniz suyunun denizde yapılan veya deniz suyu etkisine maruz beton inşaat üzerinde büyük tesiri vardır. Deniz suyunun bozucu etkisi her şeyden önce içerdiği $MgSO_4$ den ileri gelir. Deniz suyunun birleşiminde bu gibi sülfatlara karşı beton imal edilirken bazı tedbirler alınmalıdır. Komakt bir beton elde edebilmek için iyi bir gronülometri, su-çimento nisbetinin gerektiği kadar, çimento dozajının ise kafi bir zenginlikte olması gerekmektedir. Beton

fabrikasyon olarak üretilmeli, mutlak vibrasyona tabi tutulmalıdır.Su geçirmez bir beton için "filler" malzemesi katmak gereklidir.

Deniz suyunun anroşman taşlarına etkisi:Bazı cins kalkerler mikroskobik kil damarlarını ihtiva ederler.Bu damarlar zamanla deniz suyunun etkisi ile eriyerek taşın dağılmasına neden olurlar.

Deniz suyunun çelik üzerine etkisi:Çelik kazıklar ve çelik palpaş üzerinde de deniz suyunun kimyevi etkileri görülür.Tamamen su içinde kalan çelik için pas olayı söz konusu değildir.Ancak su seviyesinin geçtiği kısımda çeliğin korozyonu çok önemlidir.Çeliğin paslanmasını önlemek için önlemler almak gereklidir.En iyi önlem, su seviyesinin geçtiği kısmı beton bir gömlek içine almak yöntemidir.

Deniz suyunun ahşap üzerine etkisi:Deniz suyuna maruz rıhtımlarda kullanılan ahşap usturmacalar sert sağlam ağaçlardan yapılır.Meşe, karaağaç gibi ağaçların çatlaksız olması gerekir.

Deniz seviyesi değişmesi:Deniz seviyesinin değişme sebepleri çeşitlidir.

- a-Karaların, deniz kütleşi üzerinde tek taraflı cazibe tesiri,
- b-Güneşin ısıtma tesiri,
- c-Nehir ve kar sularının kapalı sulara karışması,
- d-Atmosferik değişiklikler,
- e-Rüzgarlar,
- f-Akıntılar,
- g-Med ve Cezir olayı.

Türkiye sahillerinde meydana gelen farkı daha çok rüzgarlarla, akıntılarla ve atmosferik değişiklikler ile mevsimlere tabi bir faktörlerden ileri gelmektedir.Karadeniz, Marmara gibi kapalı denizlerde görülen seviye değişikliği kuzey ve güney yönlü rüzgarlara ve dolayısıyla meydana gelen dalgaların yönleriyle ilgilidir.Istanbul'da vasati su seviyesine nazaran + 40 cm. lik bir seviye değişimi uzun yıllar yapılan rasatlara göre tespit edilmiştir.Şiddetli güney yönlü rüzgarlarla Boğazdaki daralma yüzünden şişme olmakta, Haydarpaşa ve Salıpazarında su seviyesi yükselmektedir.Kuzey rüzgarları estiği sürece sular, dalga ve akıntıların şiddeti ile Marmara'ya doğru aktıkları için Haydarpaşa ve Salıpazarında su seviyesi alçalmaktadır.

Dalgalar ve dalga tesiri:Dalgalar, su kütlesinin iç ve dış tesirlerle dengesinin bozulması neticesinde meydana gelir.Dış tesirler, güneş ve ayın deniz üzerindeki cazibe tesirleri ile rüzgarlardır.İç tesirler ise; denizaltı çöküntüleri, zelzele ve patlamalar-fışkırmalardır.

Dalga tesirinin önemi:Dalgakıran, rıhtım, iskele, mal, mahmuz, dok, deniz feneri gibi inşaatlarda, sahil ve şev tahkimatlarında dalga tesirlerinin bilinmesi gerekmektedir.Dolgu alan ve diğer tesislerin yapımından önce;

Kıyı hareketleri ve su derinlikleri tetkik edilmelidir.

Zemin karakterinin belirlenmesi için sondaj ve iskandillerin yapılması gerekir.

Hakim rüzgar şiddet ve yönleri, fırtınaların tekrarı, dalgaların yüksekliği ve tesiri yüksek ve alçak su seviyesinin değişimi, med-cezirin süresi ve seviye değişikliği, miktarı; hakim su akıntılarının yön ve süratleri, kum hareketleri ve mille dolma gibi meteorolojik hareketler araştırılmalıdır.

Liman ve deniz tesisleri yapımında dalga tesirleri ile ilgili olarak şu noktalara dikkat edilmelidir.

- 1-Projeye esas alınacak dalga yüksekliği ve dalga uzunluğu,
- 2-Dalgaların düşey duvar ve dalgakıranlar üzerindeki tesiri,
- 3-Dalgaların anroşmanla yapılan dalgakıranlar ve dolgular üzerindeki tesiri,
- 4-Dalgaların kazıklar ve kesonlar üzerindeki tesiri,
- 5-Dalgaların meyilli ve dik sahiller üzerindeki tesirleri.

Dalgakıranların, rıhtım ve diğer liman tesislerinin, dolgu alanların ; akseden dalgaların direkt tesirlerinden korunacak yönde ve şekilde yerleştirilmesinin büyük önemi vardır.Meyillerin, dalgaların kırılması ile, dalga enerjisinin kaybolmasını temin edecek bir şekilde verilmesi gerekir.(Alter, S., 1992)

3.3 Kıyı Dolgu Alanların Varolan Fiziksel Çevreye Etkileri

3.3.1 Doğal Çevreye Etkileri

Denizlerde üç ana ekolojik ortam vardır.Bunlar kendilerine özgü yapıları olan, dolayısıyla özel ekoloji zincirleri oluşturan, açık deniz kıta sahanlığı düzlüğünün üstü ve denizin yıkandığı kıyı parçasıdır.Bunlardan sonuncusu gıda ve oksijen bakımından en zengin olanıdır ve kıyısında yer aldığı kesimin özelliklerine göre daha dar anlamda birimlerden oluşur.Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak,

durgunsu, akarsuağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım, kıyı gölü gibi özel ortamlar kendi özel canlılar zincirinde oluştururlar.Kıyı mekanının özelliğinden dolayı bu zincirlerin bir ucuda kara üzerinde denizin etkisinin ulaştığı derinliğe kadar uzanır.Bu alan üzerinde mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, balıklar, kıyı hayvanları, böcekler, kuş türleri birbirleri ile yakın ilişkide olarak barınırlar.İlk bakışta birbirleriyle bağlantısı olmayan bu türler arasında bir beslenme zinciri vardır.(Karabey, H.,1978) Kıyıların doldurulması, kıyının kendine özgü ekolojik yapısını bozmakta ve bu alanlarda tekrar ekolojik zincirlerin oluşması için güç ve uzun bir süreç başlamaktadır.

1984-1993 yılları arasında Boğaziçi ve Marmara sahillerinde toplam 50km.lik kıyı dolgusu gerçekleştirilmiştir.Kıyı dolgusu gerçekleştirilen alanlardan Boğaziçi bütünü ile doğal ve tarihi sit alanıdır.Moda Burnu'nda doğal sit alanı sınırları içinde kalmaktadır.

1983'ten bu günümüze, doldurma, denizden kum çekme gibi eylemler karşısında, doğanın binlerce yılda oluşturduğu kıyı çizgileri değişmiştir.50km.lik bir kıyı çizgisinde topoğrafya değiştirilmiştir.Kıyı çizgilerinin beton duvarlarla çevrilmesi, sığ alanlarda yuva yapıp üreyen canlılar için, özellikle yumuşakçalar ve kabuklu hayvanlar için, bu ortam ortadan kaldırılmıştır.Fotosentez yaparak deniz ortamına oksijen sağlayan yeşil alglerin güneş ışığına ihtiyaçları vardır.Dolgu ile 100m. ötelenen kıyı çizgisi, derinliğin arttığı ortama rastlamakta ve bu alanda suyun güneş ışığı geçirgenliği azalmakta sonuç olarak fotosentez olayı güçleşmektedir.Zincirin bir halkası olan yeşil algler ve mikroorganizmaların yaşama ortamı yok olmaktadır.

Yeşil alglerle ilgili bir diğer hususta, bu canlıların yaşayabilmeleri için kaya, taş, iri çakıl gibi sabit cisimlere tutunma ihtiyacı bulunmaktadır.Marmara sahilinde yapılan dolguların bir kısmında, yeşil alglerin yaşayabilmesi için yeni oluşturulan kıyı boyunca kayalık alanlar oluşturulmuştur.Ancak canlıların bu yeni ortama uyumu uzun bir süre alacaktır.(Bostancı-Maltepe kıyı bandına ait teknik rapor)

Marmara Denizi ve Boğaziçi'ndeki balık türlerinin giderek azalmasıda kıyı doğal dengesinin bozulmasının bir sonucudur.Bunun nedenleri ise aşırı avlanma, zararlı atıklar, kıyı alçak alanlarının taranması ve doldurulmasıyla yok edilmesidir.Kıyı

dolgu, denizlerdeki ekolojik zinciri kırdığı gibi, binlerce yıldan beri aşınma ve birikme ile oluşmuş olan kıyı oluşumlarını da ortadan kaldırmaktadır.

Kıyı dolgu alanları üzerinden geçirilen karayolları ile kıyı doğal dengesi ile canlıların yaşam ortamları da etkilenmektedir. Yol yapımı öncesi yatık meyille sahillerde enerjisi kırılan dalgalar, yapım sonrası dik şevli yol dolgularına veya tahkimatlara çarparak yansımakta, böylece dalgaların mevcut enerjisi daha da büyümekte, kıyıda malzeme kırılarak deniz içlerine doğru taşınmaktadır.

Kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza düşürme amacıyla, bazı karayolları deniz kotuna en yakın yerlerden geçirilmektedir. Kazı ve dolgularla delik deşik edilip bozulan yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görüntülerinin önemli bölümünü kaybetmektedirler. Dalgaların etkisi ile yolların temelleri oyulmakta ve bazen toprak kaymaları ile yollar kapanmaktadır. Bunlar da kıyının doğal dengesinin bozulmasına yol açmaktadır. (Güleç, S., 1983)

3.3.2 Yapay Çevreye Etkileri

Kıyılarının yapay çevreye etkilerini açıklamak kıyı tanımına ekonomik ve sosyal unsurları sokabilmekle mümkündür. Kıyı, toprak kabiliyeti diğer karasal alanlardan farklılık gösteren ve bu özelliğin bittiği yerde sınırları biten bir coğrafi alan parçası değildir. Kıyılar doğal ve toplumsal özellikleri ile kıyı çizgisinden daha içerilere doğru yerleşimi etkileyen alanlardır. Kıyılar ilk tarihsel yerleşmelerden bu yana coğrafi konumları nedeni ile "kazanılmış ekonomik ve toplumsal özellikler arzeden ve tercih edilen karasal alanlardan farklı iklim, ulaşım ve iletişim olanakları sunan" alanlardır. Coğrafi kıstaslara bağımlı olarak yapılan alan belirlemeleri, kıyı tanımları, kıyı çizgisi belirlemeleri konunun algılanmasını dar kalıplar içinde sınırlamaktadır. Kıyı çizgisi sadece kıyı hareketlerince oluşmuşluk tanımının dışında planlama, ekonomik ve sosyal unsurları da içeren bir tanımlamayı gerektirmektedir. Bunun nedeni karalar ve sulardan söz konusu olan her türlü mekan kullanım ve ilişkilerinin kıyılarda yer almasıdır. Kara veya su olan bölgelerde farklı iklim ve canlı hayat özellikleri, diğer bir deyişle farklı kalınlıkta ve özellikte "biyosfer" katmanları söz konusudur. Kıyı bölgesi ise bu iki farklı yapı ve özellikteki deniz ve karanın birleştiği tek yöredir.

İnsan doğayı kendi beklentileri doğrultusunda değiştirir yani kullanır.Bu kullanımda; kıyı, su ve toprak unsurunun ortak kullanımından faydası olan ve bu nedenle de her ikisine yakın olmayı gerektiren faaliyetler ile, su ve toprağın birlikteliği nedeniyle rant getiren veya bu niteliğinden dolayı farklı mekansal çözümlere veya yaklaşım gerektiren faaliyetlerin yer aldıkları alanlardır.Kıyıyı kıyasal faaliyetlere bağımlı olarak tanımlamak, kıyıları için tanımlanmış olan ya da kıyıda olmaktan ekonomik veya sosyal fayda uman kullanımların buldukları ve bulunacakları her noktaya kadar uzatmak ve teknolojik gelişme düzeyine bağımlı olarak zaman içinde değişebilir sınırları olan bir kıyı hiterlandını tanımlamak anlamını içerir.Bu tanımlamayı örneklemek gerekirse, Boğaziçi'nin üçüncü tepesinden deniz gören bir evin salon ve balkon yönlendirmesi coğrafya olarak kıyıya çok yakın ama deniz görmeyen bir evden farklıdır.Ya da bu denli uzaktan da olsa, "deniz manzaralı" bir evin getirisi aynı konumdaki manzarasız bir konuttan daha farklıdır.İşte bu farklılık aralarında deniz ile organik bir ilişki ve coğrafi yakınlık olmasına karşın, bu konumdaki evin kıyı tanımı sınırları içinde ele alınmasını gerektirir.Denizin görülebilmesi o bölgenin yerleşimini, konutların yönlendirilmesini ve planlanmasını etkilemektedir.(Özcan, Ü., 1983)

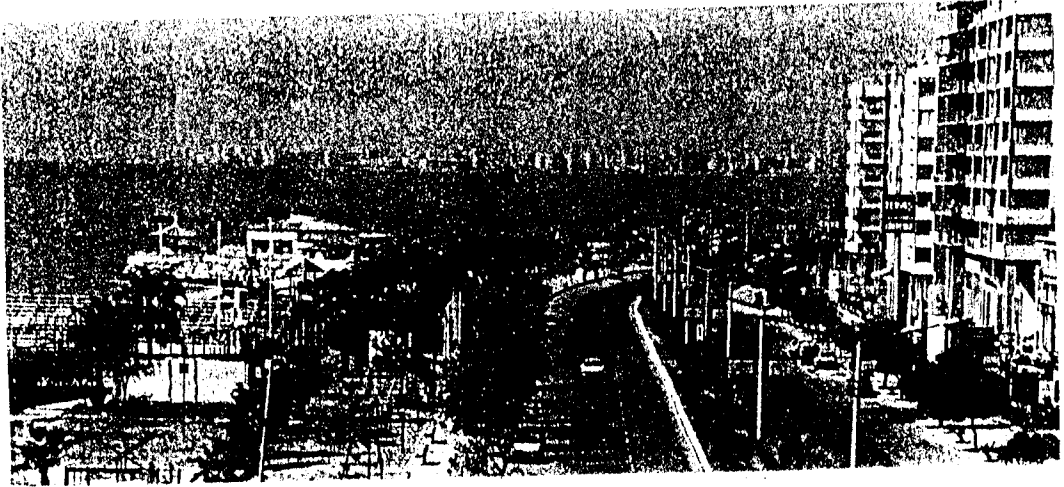
Kıyıların doldurularak yol yada rekreasyon amaçlı kullanılması da bölgede sosyal ve ekonomik değişikliklere yol açmaktadır.Kıyı yolları boyunca bulunan enerji ulaşım hatları, reklam levhaları ve çarpık yapılaşma ile kıyı silüeti görsel yönden olumsuz etkilenmektedir.

Kıyıları doğal güzellikleri ile bile çekim alanı iken doldurularak halka açık rekreasyon alanları olarak düzenlenince yöredeki yerleşimlerin ekonomik rantları daha da artmaktadır.Dolgu alanları üzerinde de ticari amaçlı alanların düzenlenmesi gündeme gelmektedir."Ticari yeşil alan" formülüyle, bir yandan üzerinde yapı yasağı bulunan, halkın özgürce yararlanabileceği alanlar içersinde "tesisler" kurularak, yüksek bedellerle kiraya verilebilmektedir.Bu alanlar birer "rant kaynağı" olarak görülebilmektedir.Bu uygulamalara Maltepe-Bostancı arasındaki, lunapark, Wonderland, etrafı çevrili çay bahçeleri, özel restoran ve gazinolar, iş yerleri örnek verilebilir.Bu uygulamalar Kıyı Kanununun 12-C maddesindeki "Kıyılarda ayrıca uygulama planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, 6 m²' yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan foseptik yapımı gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir." tanımlarının çok dışında görülmektedir.(Resim 3.3.2.1) (Kent ve Yaşam Dergisi, 1992)



Resim3.3.2.1 Maltepe-Bostancı Arası Dolgu Alan Üzerindeki Yapılaşmalar

Diğer bir örneği de Mersin Adnan Menderes Bulvarı kıyı dolgu alanı üzerinde görebiliriz.Dolgu alan üzerinde yapılan sinema, otomobil galerileri, büfe, restoran gibi yapılarla yeşil alan olarak düzenlenmesi gereken alanlar işgal edilmiştir.(Resim 3.3.2.2) (Mimarlık ,No:265)



Resim 3.3.2.2 Mersin Adnan Menderes Bulvarı Dolgu Alanı Üzerindeki Yapılaşmalar

3.4 Kıyı Düzenlemelerinden Örnekler

Endüstrinin liman bölgelerinden geri çekilmesi ile liman şehirleri dinamizimlerini yitirmişleridir. Limanların boşaltılması ile terkedilmiş görüntüsü veren alanlar ortaya çıkmıştır. Deniz ve karanın birleşme bölgesi olan kıyı mekansal ve fonksiyonel bir boşluk olarak ortaya çıkmıştır. Kara ile ilgili olarak; konut, restoranlar, alış-veriş merkezleri, su ile ilgili olarak; marinalar ve rekreasyon alanları olarak düzenlenmeye başlanıyor. Bu durum su kıyısına dönüş ,terk edilmiş alanların tekrar kullanılması olarak görülüyor. Kuzey Amerika şehirleri bu konuda ilk adımları atıyor. Avrupa'da Londra, Liverpool, Bristol' de su kıyıları yenileniyor. Şehrin kalbinin attığı yerde bu geniş, az kullanılan alanların yararlılığı ortaya çıkıyor.

Batı Avrupa'da su kıyısı yenileme çalışmaları ilk olarak 1950' lerin sonlarında Boston ve Baltimor' da başlamıştır. 1960' ların sonlarına kadar su kıyılarının yenilenmesi sadece bu alanların açık alanlar, parklar olarak düzenlenmesi şeklindeydi. 1970' ler boyunca dünya geri çekilmeye doğan yeni kent aktivitelerinin yaratılmasına öncelik verdiler. 1980' lerde yapılan uygulamalar daha geniş alanlarda gerçekleştirildi. Londra Doklarında olduğu gibi. Ölçeklerinin büyüklüğünden daha geniş aktivitelere yer verildi. Ticari, endüstri, dinlenme ve kültür amaçlı düzenlemeler yapıldı. (Hall, P., 1992)

Su kıyısı düzenlemelerinin önem kazanması ile doğal çevrenin , liman şehri gelişiminde ve su kıyısının canlandırılmasında özel bir yol kazandırdığı kabul edilmiş, uluslararası yardımlaşma ve ülkesel politikalar şehirlerin çevresel etki yönetimine doğru yönelmişlerdir. Toplumlar da kıyısız ekosistemin korunması gerektiği anlayışı gelişmiştir. Su kıyısı değişiminin ortak bir sorun olarak önemsenmesi gerekliliği anlaşılmıştır.

Su kıyısının yenilenmesinde bağlı olduğu bölge önem kazanmıştır. Aşağıdaki öğeler hem su kıyısı hem de bağlı olduğu bölgenin gelişiminde ön plana çıkar.

1. Doğal kaynakların kullanımı

2. Kültürel kaynakların rasyonel işletimi, şehrin kültürel mirası

3.Dış çevrenin değişiminden kazanılan yararlar, bu değişkenler planlama aşamasında göz önüne alınırsa su kıyısının şehrin odak noktası olması sağlanacaktır.(Vallega, A., 1992)

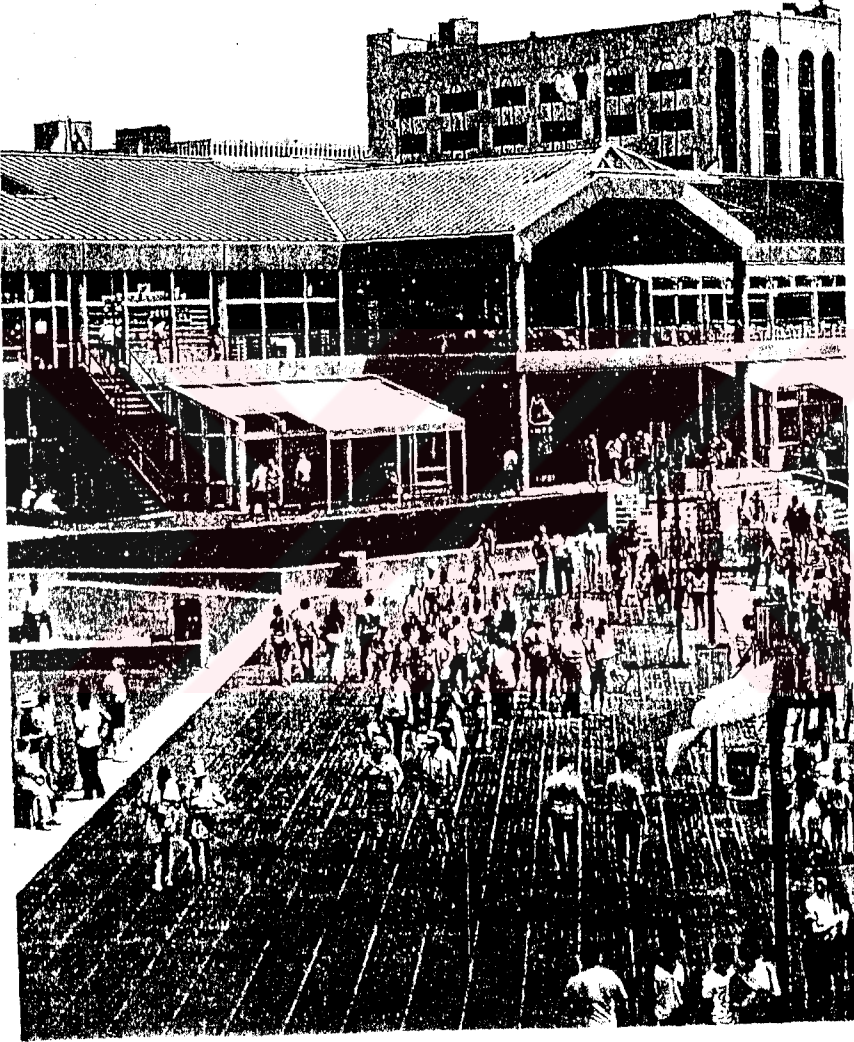
3.4.1 Uluslararası Örnekler

Baltimore:

Baltimore Maryland liman bölgesinin yeniden canlandırılması projesi ile bölge, gece ve gündüz yaşayan, sürprizlerle dolu bir çekim alanı haline dönüşmüştür.Uygulamada bina yüksekliklerine sınır getirildi, bazı binalar liman manzarasına açık bir alan oluşturmak için yıkıldı.Bazı eski binaların restorasyonu yapılarak konut, rekreasyon, ve servis aktiviteleri için kullanımı sağlandı.Rıhtımdaki gezi alanına açılan yaya aksları düzenlenmiştir.Motor iskeleleri, feribot terminalleri, müzeler, ticaret kompleksi ile limana hareket kazandırılmıştır.Yeni binalarda balkonlar, teraslar ve geniş cam yüzeylerle her yönden şehrin ve limanın seyiri sağlanmıştır.



Resim 3.4.1.1 Baltimore Liman Bölgesi



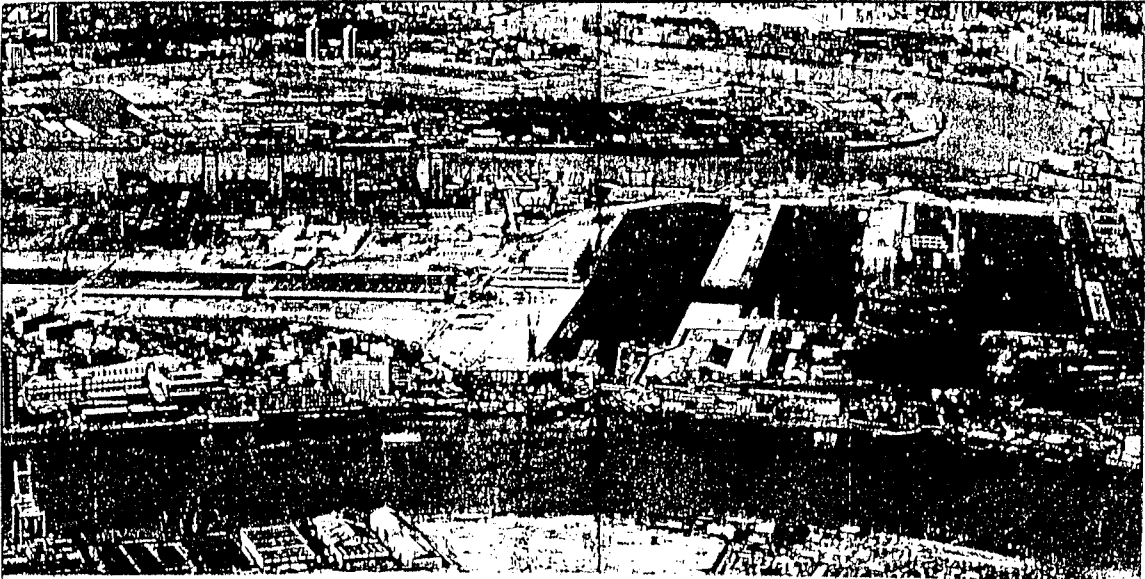
3.4.1.2 Baltimore Liman Bölgesi

Londra, Doklar Bölgesi:

Eski Doklar bölgesi 2200 hektarlık bir alanı kapsamakta ve Tower Köprüsünden 11 km. aşağılara uzanmaktaydı.1640'da ilk Harland Büyük Tahıl Doku inşa edilmiştir.Digerlerinin yapımı 1920'lere kadar sürmüştür.Dokların gelişimi Londra dan doğuya doğru akan Thames Nehri'nin şeklini izler ve bölge doğal olarak 4 alana bölünür.Zaman içinde doklar kereste ve tahıl ticareti gibi ticaret alanları olarak gelişmiştir.Bunun sonucunda bazı doklarda uluslararası topluluklar oluşmuştur.

Ticaretin şeklinin değişmesi ve depolamanın başlaması, karayolunun şehrin dışına doğru çekilmesi 1968'ler de Dokların boşalmasına ve ticaretin bitmesine neden olmuştur.1970'ler de İngiltere'de toplumun yaşam standartlarında ve beklentilerinde değişmeler yaşanmıştır.

Londra Dokları Geliştirme Birliği 1981'de Parlamento kararı ile kurulmuştur.Birliğin amacı bölgenin ekonomik ve sosyal olarak yeniden canlandırılmasını sağlamaktır.Görevi ise, problemlerin çözümünde tek yetkili olarak özel ve kamu sektörleri arasındaki ortaklığı sağlamaktır.1985 yılında birlik halka açık alanların geliştirilmesini sağladı.Su kıyısında terk edilmiş alanlar üzerinde ve çevresinde konutlar, restoranlar, alışveriş merkezleri, marinalar oluşturuldu.Canary Wharf 50.000 iş imkanı ve 1.4 milyon metrekare dükkan, otel, konferans, sergi alanları ile bir şehir merkezinin tüm aktivitelerine sahip bir merkez olarak bu bölge içinde yer almaktadır.



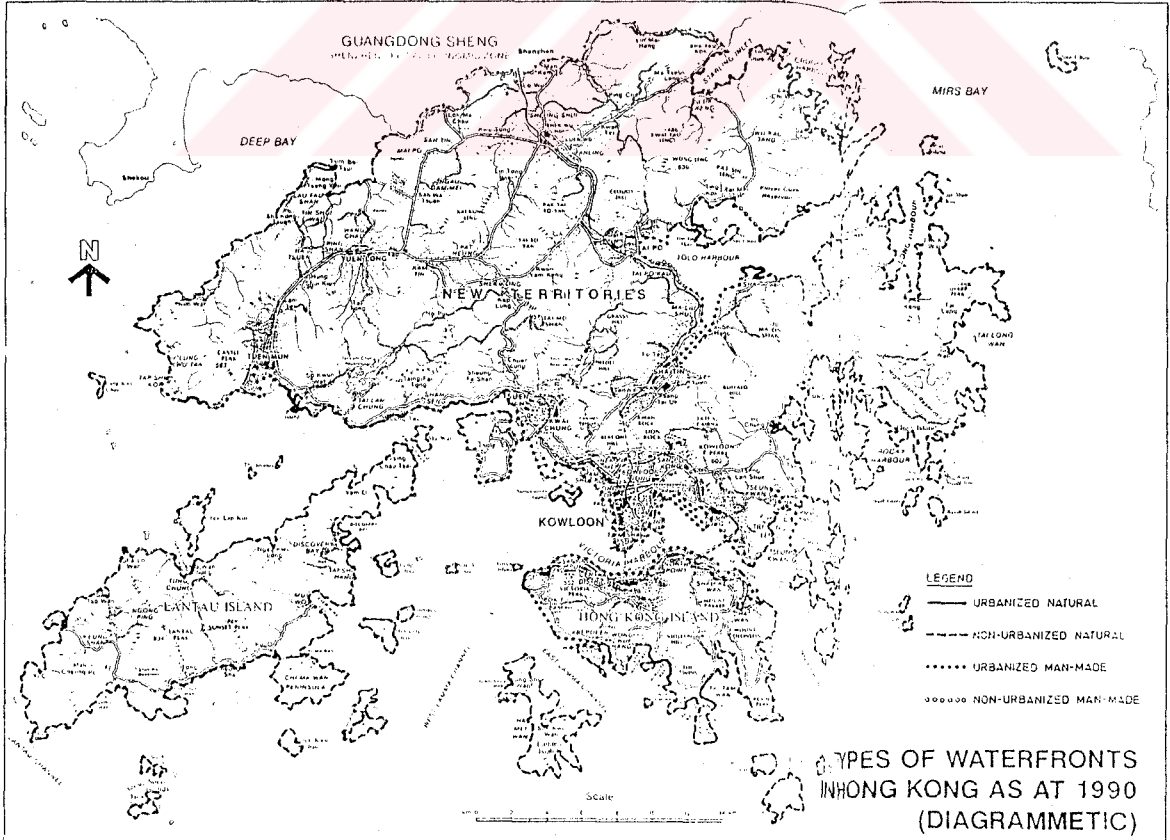
Resim 3.4.1.3 Doklar Bölgesi

Japonya:

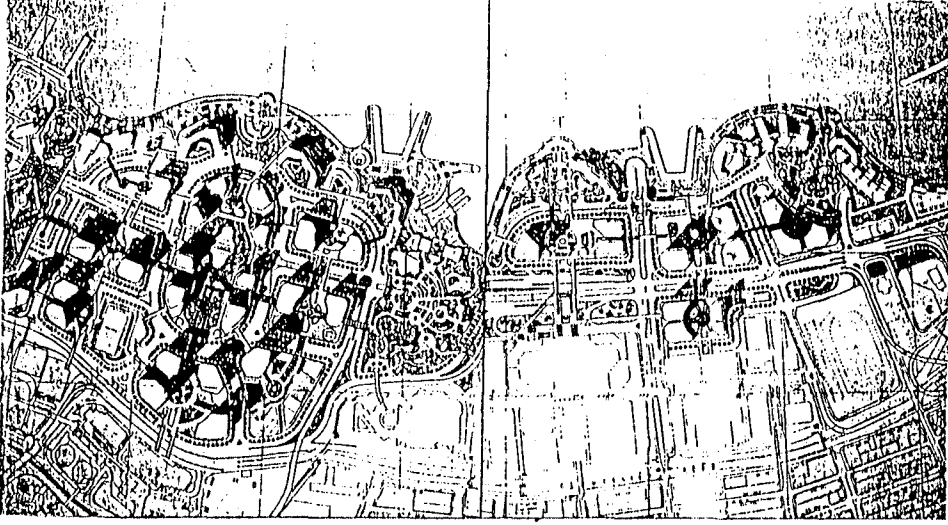
Japonya'da kıyısız alanlarda, özellikle dolgu alanlarda yapılan peysaj düzenleme çalışmalarında, denizden kazanılan alanlar üzerinde bitki yetiştirilmesi ve bakımı konusunda ki çeşitli sorunlara çözüm bulmak amaçlanmıştır. Denizden kazanılan Keiyo kıyı alanının çevresel özelliklerini belirlemek amacıyla araştırmalar yapılmıştır. Uçan kumların ve denizden esen rüzgarların zararlı etkilerini saptamak amacıyla bölgesel iklim verileri araştırılmış ve analizleri yapılmıştır.

Hong Kong hükümeti Hong Kong limanında önemli ıslah çalışmaları uygulamıştır. Bunlardan 108 hektar alanla iş merkezi ve Wan Chai su kıyısı en önemlisidir. Islah çalışmalarının en önemli amaçları;

- Hong Kong'un iş merkezi yayılmasına alan sağlamak,
- Kalabalık kent bölgelerinin gelişimi için alan sağlamak,
- Merkezde metro ve otoyollar için alan sağlamak,
- Hong Kong'un yeni hava alanının tren yolu için alan sağlamak,
- Islah alanları ile mevcut kentsel alanlardaki gelişimin birleştirilmesini sağlamak olarak özetlenebilir.



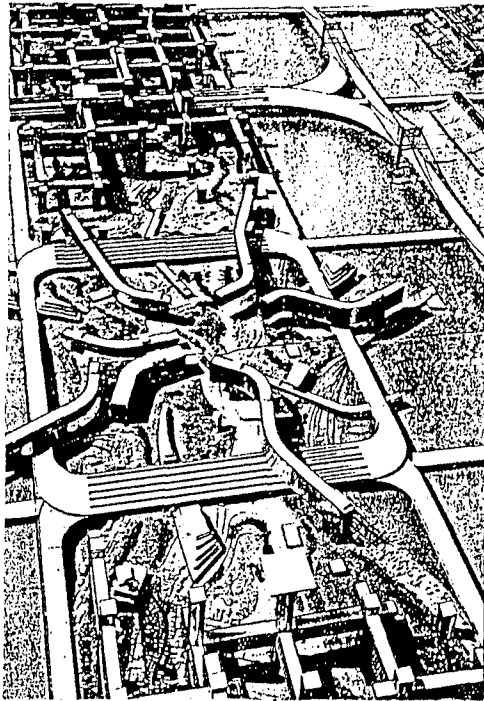
Resim 3.4.1.5 Hong Kong Su Kıyısı Alanları



3.4.1.6 Wan Chai Su Kıyısı, Açık Alanlar ve Parklar

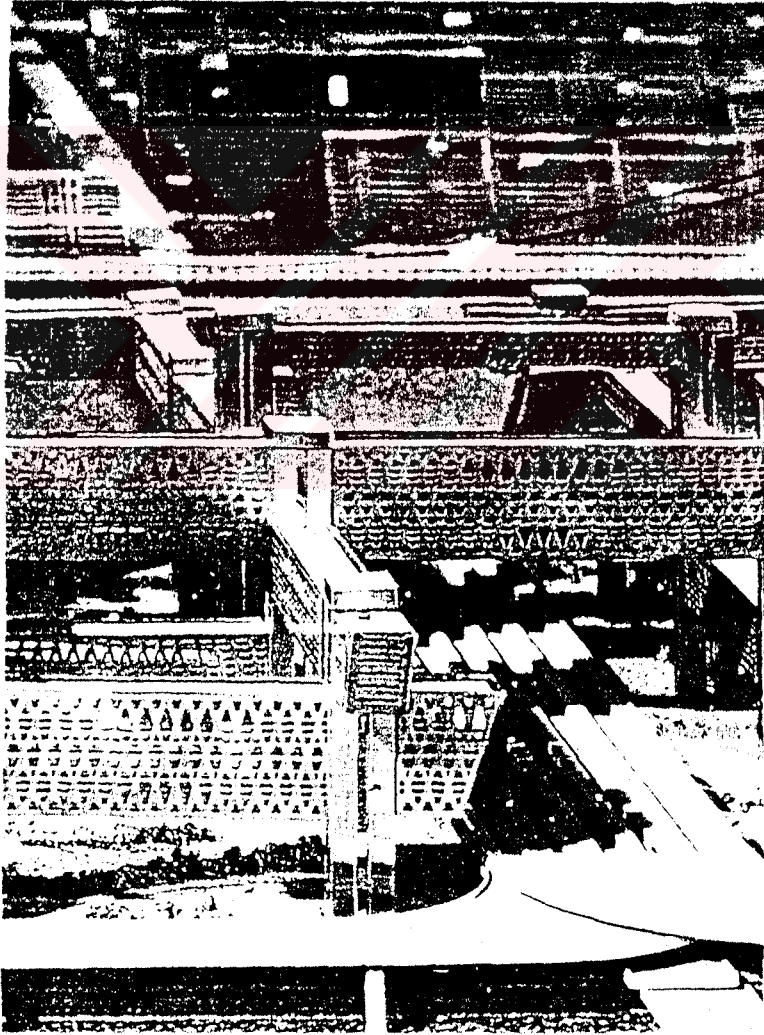
Tokyo:

Kenzo Tange'nin Tokyo için 1960'da yaptığı projede kentin strüktürel yenilenmesi üzerinde çalışılmıştır. Kenzo Tange'nin açıklamalarına göre, ekonomik gelişme ile Tokyo'da bulunan iş kolları şehrin merkezine doğru çekilmeye ve metropolitan bir iş merkezi oluşturmaya başlamışlardır. Bu iş kollarında çalışan insanlarda daha ucuz arazi bulmak için banliyölere göç etmişlerdir. Sonuçta merkezi, işinsal modelde bir şehir oluşmuştur. İki merkez arasındaki trafik akışı yoğunlaşmıştır. Tokyo'da, şehri, yapıları ve ulaşımı tek bir organik vücut haline getirecek bir ulaşım sistemine ihtiyaç duyulması projenin çıkış noktası olmuştur.



Resim 3.4.1.7 Yaya Aksları

Kenzo Tange planlamasında , linear bir formda gelişen bir aks üzerine terleşmiş ııınsal strüktür üzerinde çalışmıştır.Toplum aksı yaratmak için mevcut merkez üzerinde giden bisiklet ulaşım sistemi önermiştir.Ticaret ve araştırma merkezleri endüstriyel eksen civarında yoğunlaştırılmıştır.Yeni aks hareketliliği ile Tokyo'nun açık organizasyonunun ve açık toplum anlayışının sembolü olarak düşünölmüştür.Ulaşımında "iç, göbek" sistemini geliştirmişlerdir.Bu sistemde binalar içindeki düşey trafik ve servis arterleri bir şaftta toplanıp binanın çekirdeğini oluştururlar.Binaların içleri kent ulaşımının ve servis arterlerinin kolları haline gelecek böylece mimari ve kent ulaşım sistemi birleştirilmiş olacaktır.



Resim 3.4.1.8 Toplum Aksları Yapılarından Detay

Tokyo için planlanan 3 boyutlu iletişim sistemi ile bina formları kolonlar olarak ortaya çıkmıştır.Yapılar her üç kademede bir birbirlerine gaz, su, elektrik geçişlerini sağlayan platformlarla bağlanmışlardır.

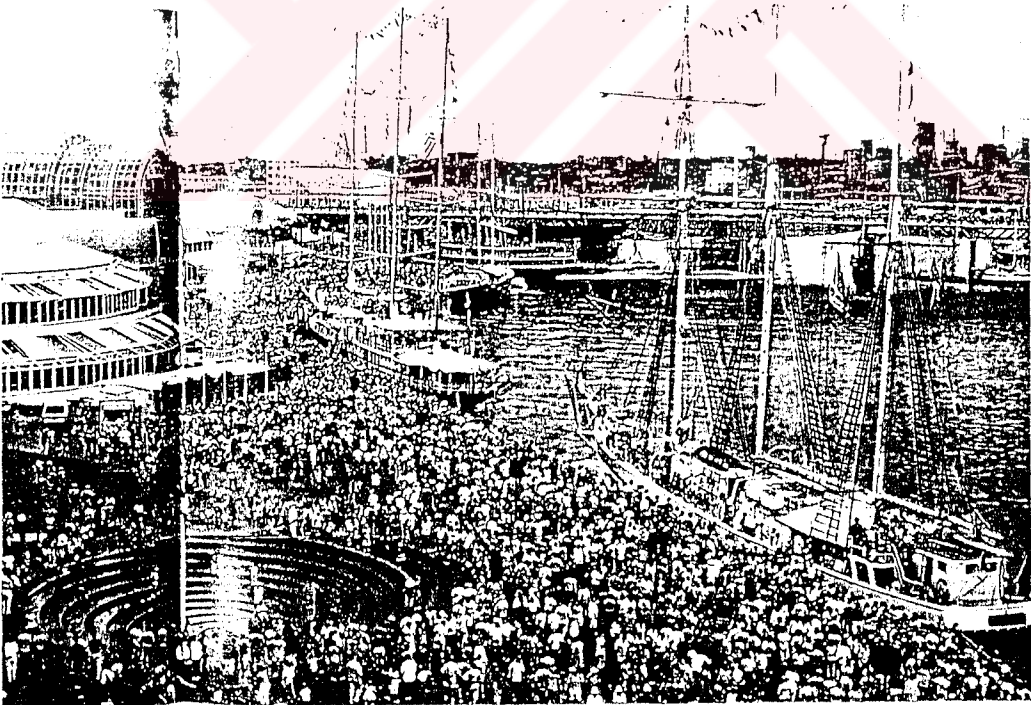
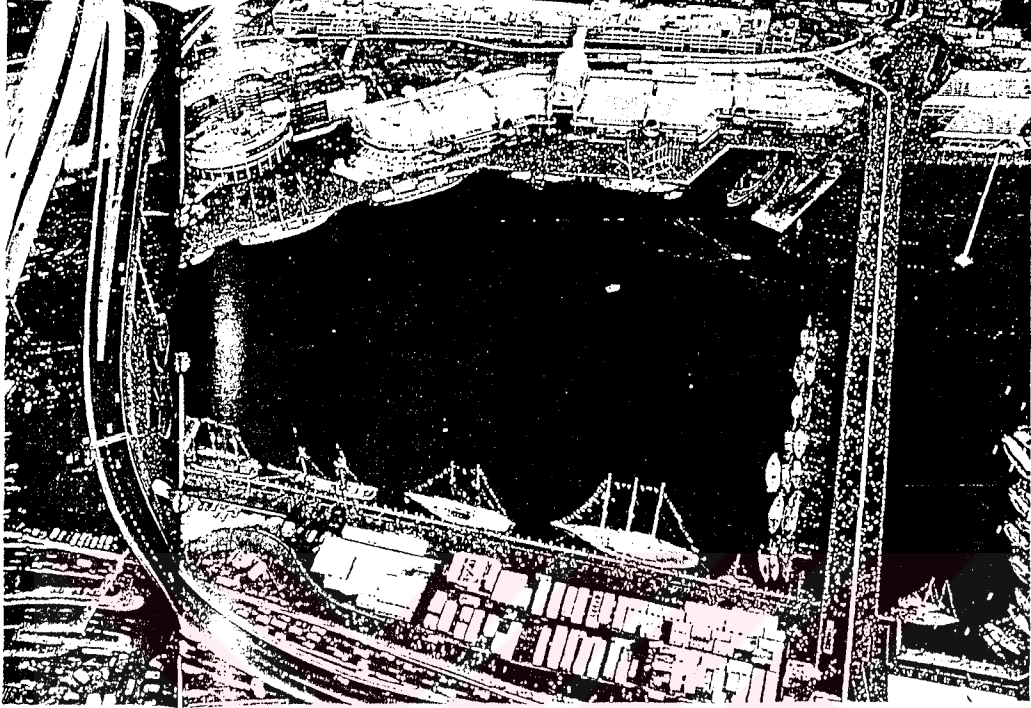
Sidney, Darling Limanı:

Sidney Darling Limanı projesi Avusturalya'da ki en büyük çok fonksiyonlu kentsel yenileme projesidir.Proje dünyadaki başarılı su kıyısı yenileme ve geliştirme çalışmaları arasında yer almaktadır.Alan içerisinde kamu ve özel kullanımlı konferans, sergi, eğitim, kültür, rekreasyon, turizm ve ticari alan kullanımları düzenlenmiştir.Yenileme çalışmaları Sidney'in geçmişte endüstri limanı olarak kullanılan merkez omurga üzerinde yapılmıştır.



Resim 3.4.1.9 Darling Limanı Düzenleme Alanı

Yenilenen alan; festival alanı, kongre salonu, sergi alanları, deniz müzesi, akvaryum, sanat müzeleri, konaklama merkezi, Çin bahçesi, kiralık bot, feribot, deniz taksileri ve özel tekne iskeleleri, tavernalar, restoranlar, otoparklar,servis, güvenlik hizmetleri, ve Sidney'in merkezine bağlanan bir tranvay hattını kapsar.Projenin planlama, kontrol ve yönetimi Darling Limanı Yönetimine aittir.



3.4.1.10 Darling Limanından Görünüşler

Venedik, San Giuliano Parkı:

Venedik Belediye yönetimi tarafından uluslararası bir yarışma düzenlenerek 1500 hektarlık göl kıyısı alanının restore edilmesi, yeniden canlandırılması ve çevre düzenlemesi projesi gerçekleştirilmiştir. Amaç Mestre ve Venedik için , terkedilmiş endüstri binalarının, çöplüklerin ve parsellenmemiş tarım alanlarının bulunduğu su kıyısı alanlarını rekreasyon alanları olarak düzenlemektir. Peysaj düzenlemesi, ekosistemin restorasyonu ve ulaşımın geliştirilmesi çalışmaları ile Boston kökenli bir mimari ve şehir planlama grubu, Comunitas, birincilik kazanmıştır.

Comunitas San Giuliano Parkını Mestre ve Venedik arasında metropolitan ölçekte görsel, fonksiyonel ve kültürel bir bağ olarak ele almıştır. Yıllarca tarımın ve endüstrinin geri çekilmesiyle boş kalan, kıyı dolguları ile tahrib olan, deniz kirlenmesi ile kaşı karşıya kalan alan daha verimli olarak kullanılmak üzere yeniden canlandırılmıştır. Bataklıklar kurutulmuş, deniz erozyonlarına karşı önlemler alınmıştır. Kıyı gerisi çalışmaları ise, alan kullanımının yenilenmesi, bitki türlerinin çoğaltılmasıdır.

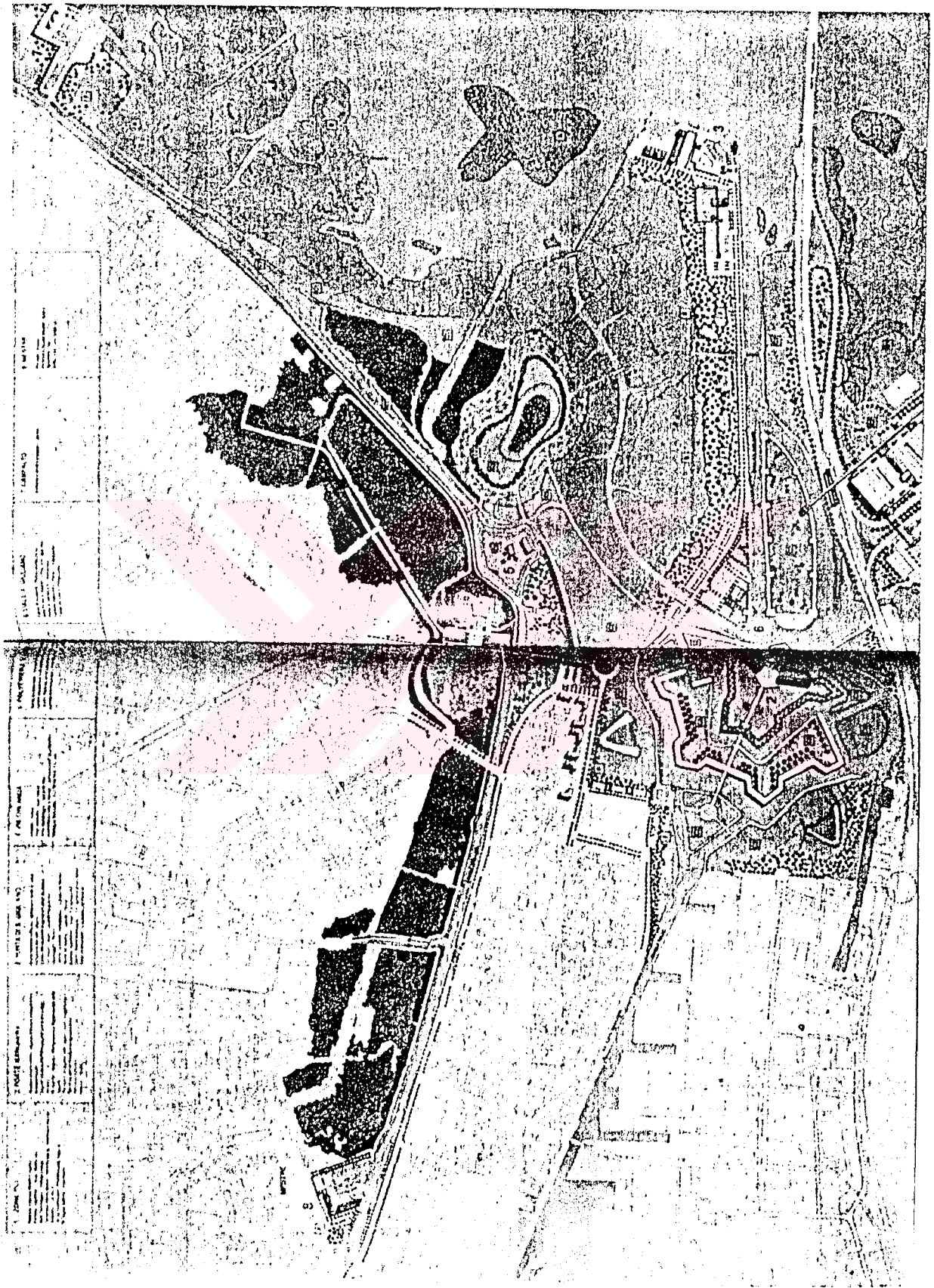
Park içinde yaya yolları ve kanal köprüleri yapılmıştır. Turistler için su ulaşımı ile göl çevresindeki kıyı iskelelerine deniz botları ile ulaşım sağlanmıştır. Su kıyısında gezinti ve toplanma meydanları düzenlenmiştir. Bisiklet ve atlı gezi parkurları yapılmıştır.

Peysaj düzenlemeleri ve alt yapı tesisleri yatırımları ile park içinde ve çevresinde doğal bir yerleşim sağlamak istenmiştir. Alan içindeki tarihi ve çevre değeri olan alanlar ön plana çıkartılmıştır. Yeni kanallar açılmış ve su akışı kolaylaştırılmıştır.

Aktif rekreasyon alanları, yüzme havuzları, tenis kortları, yelken kulüpleri, açık hava tiyatrosu ile şehrin mevcut yerleşimi kaynaştırılmıştır. Tüm bu düzenlemeler ile göl çevresi yenilenmiş, çapdaş ve gelişen bir bölge haline gelmiştir. (Bruttomasse, R., 1991)

Kaliforniya Su Kıyısı :

Kaliforniya su kıyısı güneyde palmye ağaçlı kumsallardan, kuzeyde çamı ve sahil sekoyası ormanlarının kapladığı dik yarlara, kayalıklara kadar büyük değişiklik gösterir. 1972 Kıyı Tasarısı ile 1770 km. uzunluğu ile 48 kıyasal eyalatin pasifik kıyısına olan cephelerinin üçte ikisi olan Kaliforniya ve San Francisco Koyu, 31

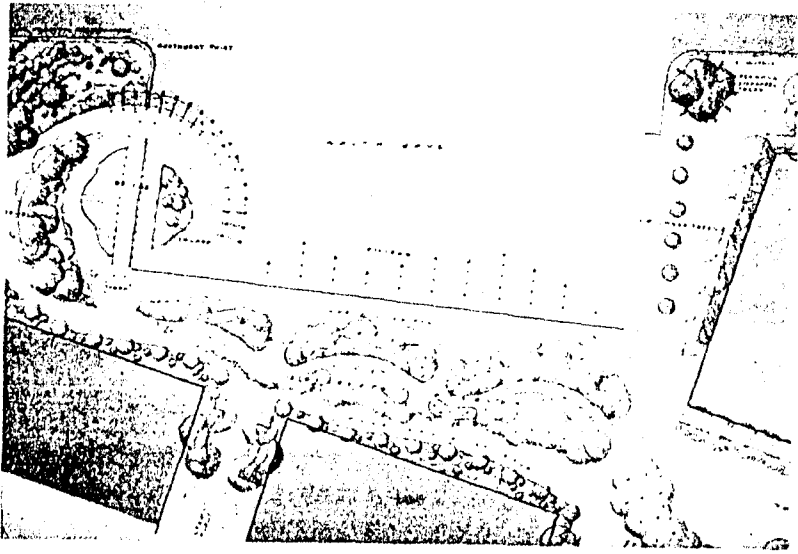


3.4.1.11 San Giuliano Parki

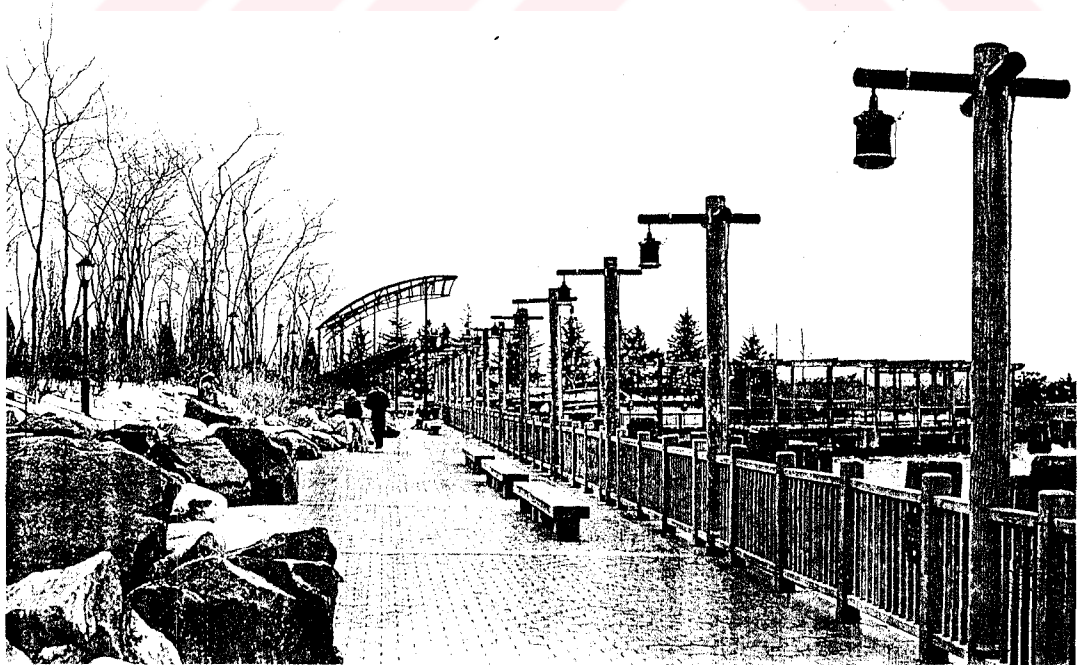
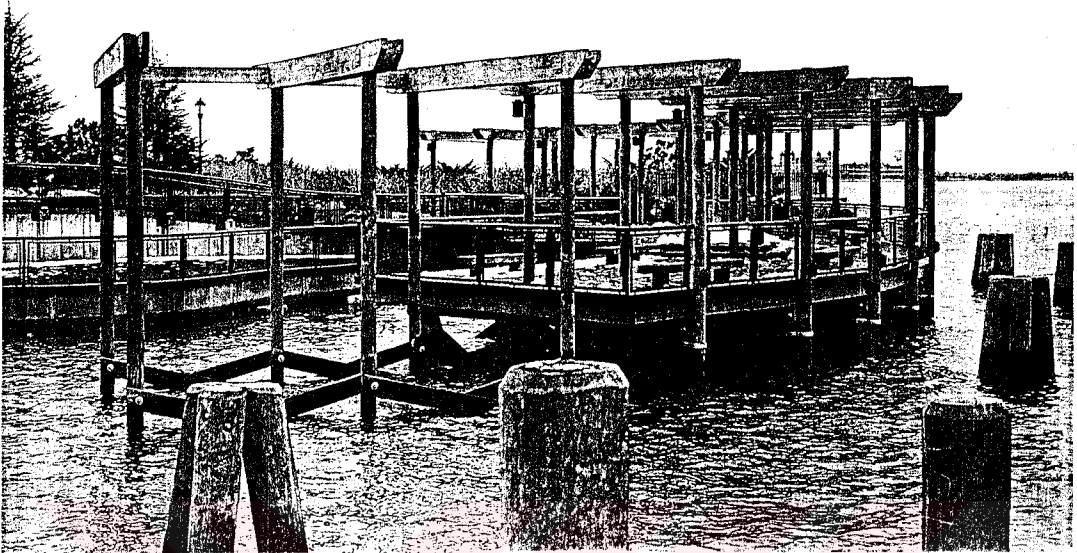
Aralık 1976'ya kadar süren 4 yıllık çalışma programı çerçevesinde koruma altına alınmıştır. San Francisco koyundaki 276 millik kıyı şeridini denetleyen 26 kurul üyesi gelişmenin denetimi ve koy kıyılarınun doldurulmasının önlenmesinde başarılı oldular.Koy koruma ve geliştirme kurulunun 3 ana amacı koyun doldurulmasını azaltmak, halkın denize ulaşabilirliğini arttırmak ve kıyı şeridinin niteliğini yükseltmekti.Kurul bu amaçlarının gerçekleştirilmesinde çok başarılı oldular.(Alter, S., 1984)

Battery Şehir Parkı, New York:

Manhattan'ın Battery Şehir Parkının kuzey ucunda "Kuzey Koyu" yer almaktadır.Konut yerleşimlerine yakın olan park dolgu alan üzerine bir koy formunda düzenlenmiştir.Projenin amacı yoğun yapılaşmanın yanında toplum için rekreasyon alanı yaratmaktır.Ülke çapında yapılan çalışmalar sonucunda mimarlar, peysaj mimarları, sanatçıların görev aldığı Battery Şehir Parkı Yönetimi kurulmuştur.Koyda, doğal kıyasal bir ortam, kum tepesi, yoğun ağaçlandırma düzenlenmiştir.Denizdeki ahşap kazıklar, sık ağaçlar, iskeleler parkın önemli özellikleridir.Yaya gezi yolu denize kadar ahşap iskele ile inmekte, kullanıcılara su kıyasının değişik manzaralarını sunmaktadır.(Contemporary Landscapes In The World, 1990)



Resim 3.4.1.12 Battery Parkı



3.4.2 Ülkemizden Örnekler

Doğu Karadenizi büyük ölçüde tanımlayan, denize paralel uzanan ve hemen kıyıda başlayan sarp dağlardır. Bölgenin hemen hemen tüm kentsel yerleşme merkezleri kıyıda yer almıştır. Kıyıda yerleşmeler sıktır ve özellikle sahil yolunun tümüyle açılmasından beri aralarındaki işlevsel ilişkilerin bölgenin yapısına paralel olarak "doğrusal" bir görünümü vardır. Sahil yolunun etkisiyle küçük yerleşmeler sahil yolu doğrultusunda genişlemiş, birbirlerine yaklaşmışlardır. Sürmene yerleşmesi de küçük bir yerleşme iken bu şekilde genişlemiştir.

Doğu Karadeniz bölgesinin hemen tüm yerleşmelerini denizden fiziksel olarak ayıran karayolu bir takım olanaklarda sağlamıştır. Birincisi, karayolunun kendisi özellikle deniz tarafındaki yaya kaldırımını üzerindeki bölgenin transit trafiğinin ve yer yer kentiçi ulaşımına hizmet eden kesimlerinin yayalar için doğurduğu bütün tehlikelerine rağmen, kasaba halkı için bir gezinti, eğlence ve dinlenme alanı olarak yararlanılabilecek bir şerit sağlamaktadır. İkincisi ise, karayolunun yapımı sırasında istimlak edilen veya denizden doldurularak elde edilen bir kısım alanlar, imar planları ile belediyeye devredilmiştir. Sürmene imar planları ile bu alanlar park ve yeşil alanlar olarak düzenlenmiştir. (Tanrıöver, H., 1974) (Şekil 3.4.2.1)

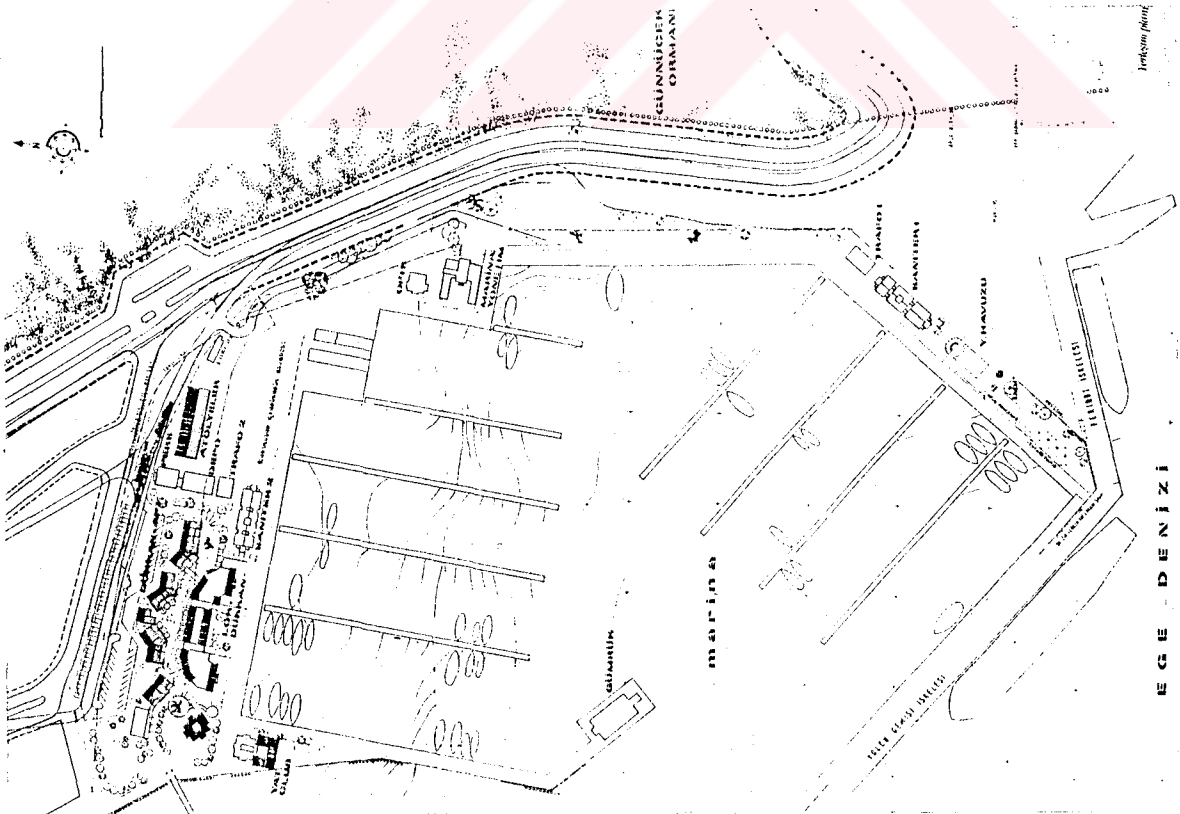


SÜRMENE İMAR PLANI

○ ○ ○ ○ ○	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
○ ○ ○ ○ ○	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
○ ○ ○ ○ ○	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
○ ○ ○ ○ ○	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
○ ○ ○ ○ ○	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
○ ○ ○ ○ ○	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
○ ○ ○ ○ ○	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
○ ○ ○ ○ ○	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
○ ○ ○ ○ ○	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
○ ○ ○ ○ ○	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
○ ○ ○ ○ ○	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
○ ○ ○ ○ ○	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121
○ ○ ○ ○ ○	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132
○ ○ ○ ○ ○	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143
○ ○ ○ ○ ○	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154
○ ○ ○ ○ ○	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165
○ ○ ○ ○ ○	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176
○ ○ ○ ○ ○	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187
○ ○ ○ ○ ○	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198
○ ○ ○ ○ ○	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209
○ ○ ○ ○ ○	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
○ ○ ○ ○ ○	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231
○ ○ ○ ○ ○	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242
○ ○ ○ ○ ○	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253
○ ○ ○ ○ ○	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264
○ ○ ○ ○ ○	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275
○ ○ ○ ○ ○	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286
○ ○ ○ ○ ○	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297
○ ○ ○ ○ ○	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308
○ ○ ○ ○ ○	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319
○ ○ ○ ○ ○	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330
○ ○ ○ ○ ○	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341
○ ○ ○ ○ ○	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352
○ ○ ○ ○ ○	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363
○ ○ ○ ○ ○	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374
○ ○ ○ ○ ○	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385
○ ○ ○ ○ ○	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396
○ ○ ○ ○ ○	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407
○ ○ ○ ○ ○	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418
○ ○ ○ ○ ○	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429
○ ○ ○ ○ ○	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440
○ ○ ○ ○ ○	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451
○ ○ ○ ○ ○	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462
○ ○ ○ ○ ○	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473
○ ○ ○ ○ ○	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484
○ ○ ○ ○ ○	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495
○ ○ ○ ○ ○	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506
○ ○ ○ ○ ○	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517
○ ○ ○ ○ ○	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528
○ ○ ○ ○ ○	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539
○ ○ ○ ○ ○	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550
○ ○ ○ ○ ○	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561
○ ○ ○ ○ ○	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572
○ ○ ○ ○ ○	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583
○ ○ ○ ○ ○	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594
○ ○ ○ ○ ○	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605
○ ○ ○ ○ ○	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616
○ ○ ○ ○ ○	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627
○ ○ ○ ○ ○	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638
○ ○ ○ ○ ○	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649
○ ○ ○ ○ ○	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660
○ ○ ○ ○ ○	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671
○ ○ ○ ○ ○	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682
○ ○ ○ ○ ○	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693
○ ○ ○ ○ ○	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704
○ ○ ○ ○ ○	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715
○ ○ ○ ○ ○	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726
○ ○ ○ ○ ○	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737
○ ○ ○ ○ ○	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748
○ ○ ○ ○ ○	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759
○ ○ ○ ○ ○	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770
○ ○ ○ ○ ○	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781
○ ○ ○ ○ ○	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792
○ ○ ○ ○ ○	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803
○ ○ ○ ○ ○	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814
○ ○ ○ ○ ○	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825
○ ○ ○ ○ ○	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836
○ ○ ○ ○ ○	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847
○ ○ ○ ○ ○	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858
○ ○ ○ ○ ○	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869
○ ○ ○ ○ ○	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880
○ ○ ○ ○ ○	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891
○ ○ ○ ○ ○	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902
○ ○ ○ ○ ○	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913
○ ○ ○ ○ ○	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924
○ ○ ○ ○ ○	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935
○ ○ ○ ○ ○	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946
○ ○ ○ ○ ○	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957
○ ○ ○ ○ ○	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968
○ ○ ○ ○ ○	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979
○ ○ ○ ○ ○	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990
○ ○ ○ ○ ○	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001
○ ○ ○ ○ ○	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012
○ ○ ○ ○ ○	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023
○ ○ ○ ○ ○	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034
○ ○ ○ ○ ○	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045
○ ○ ○ ○ ○	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056
○ ○ ○ ○ ○	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067
○ ○ ○ ○ ○	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078
○ ○ ○ ○ ○	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089
○ ○ ○ ○ ○	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100
○ ○ ○ ○ ○	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111
○ ○ ○ ○ ○	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122
○ ○ ○ ○ ○	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133

Marmaris 'te su kıyısı canlandırma projesi çalışması ile Marmaris Yat Limanı ve ticaret merkezi düzenlenmiştir.11.000m² 'lik alanda lokantalar, barlar, satış birimleri, atölyeler 670 yat kapasiteli bir yat limanı ve konaklama üniteleri düzenlenmiştir.Bu düzenlemeler ile Marmaris merkezinden ayrı bir çekim noktası yaratılmıştır.(Tasarım D.,1992) (Şekil 3.4.2.2)

İstanbul metropoliten alanı, doğu yakası yerleşme mozağının en uç noktasında yer alan Tuzla, konumundan ötürü sayfiye niteliğini koruyan son yerleşmedir.Metropol merkezine olan uzaklığına rağmen, hafta sonlarında gütübirlik olarak kullanılan önemli bir rekreasyon alanı haline gelmiştir.Tuzla su kıyısı üzerinde yapılan proje tasarımı su kıyısının canlandırılmasını amaçlamaktadır.Tuzla kıyı bandının yakın arka mekanı ile bütünleşmiş şekilde, geniş hinterlandı üzerindeki etkisini kuvvetlendirmek ve gerekli rekreasyon hizmetlerini her kesime sunabilecek şekilde aktif olarak Metropolün kullanımına sunulması hedeflenmiştir.Mevcut alan 1978 yılında yapılan dolgu ile doğal dokusunu kaybetmiştir ve üzerindeki düzenleme ihtiyaca yetmemektedir.Proje kapsamında , alan içinde yüzme havuzu, doğal plaj,seyir terasları, anfityatro, spor alanları, satış birimleri, kayak çekek yerleri düzenlenmiştir.(Yapı Dergisi, 1992) (Şekil 3.4.2.3)



Resim 3.4.2.2 Marmaris Yat Limanı ve Ticaret Merkezi Düzenlemesi



Resim 3.4.2.3 Tuzla Kıyı Bandı Düzenleme Projesi

BÖLÜM 4. KADIKÖY İLÇESİ'NDE DOĞAL VE KÜLTÜREL VERİLER

4.1 Coğrafi Konum

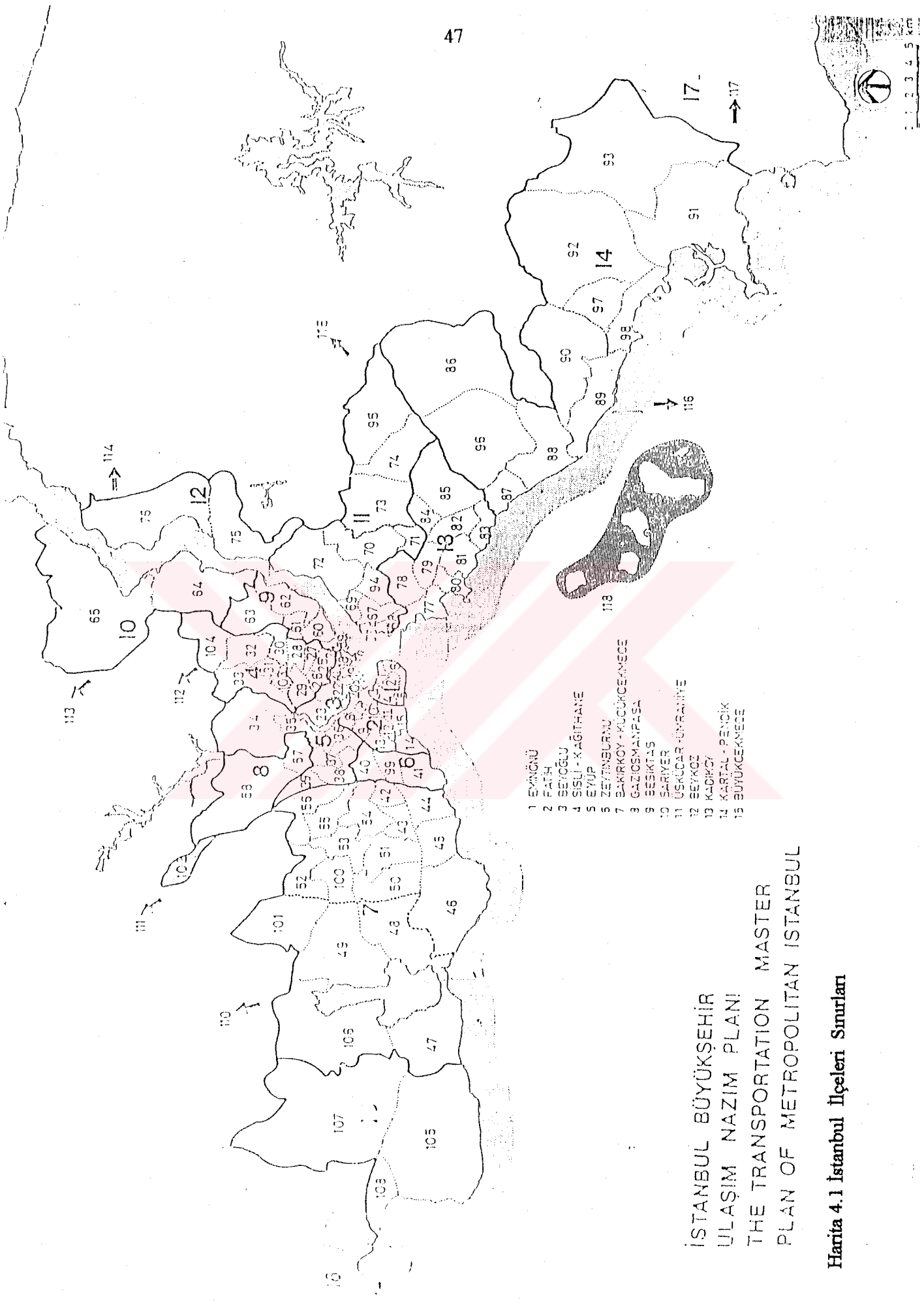
Marmara salılleri boyunca Haydarpaşa'dan Bostancı'ya kadar kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda oldukça uzun bir sahil şeridine sahip olan Kadıköy'de kıyı şeridi ve buna paralel uzanan ana ulaşım güzergahlarının yerleşme yapısını belirlediği, daha geride yer alan Ankara Yolu'nun (eski E-5) ise yerleşmeyi bir anlamda sınırladığı söylenebilir. Her ne kadar Ankara Yolu'nun kuzeyinde yer alan Küçükbakkalköy, İçerenköy gibi yerleşmeler günümüzde gerek idari, gerekse ekonomik anlamda Kadıköy İlçesi'nin bir parçasını oluşturuyorlarsa da Kadıköy geniş anlamda kuzeyde Ankara Yolu'na, güneyde Marmara Denizi'ne kadar kıyıda ise Haydarpaşa Koyu ile Bostancı arasında kalan bir alan içinde düşünülebilir. (Harita 4.1)

Kadıköy'deki yerleşmenin başlangıcını oluşturan tarihsel çekirdek, Haydarpaşa Koyu çevresi ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alanda yer almaktadır. İlçeye adını veren yerleşme merkezi ve asıl Kadıköy semti kabaca kuzey ve kuzeydoğuda demiryolu, doğuda Kurbağalıdere ve Kalamış Koyu, batıda ise Marmara Denizi ve Haydarpaşa Koyu'nun sınırladığı bir alan olarak düşünülmelidir. Bugün bu alan sit alanı ilan edilmiş olan Kadıköy Çarşısı, ile Yeldeğirmeni ve Moda gibi tarihi yerleşme alanlarını da içeren Rasim Paşa, Osman Ağa, Cafer Ağa mahallelerinden oluşmaktadır. (Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

4.2 Doğal Veriler ve Sorunlar

4.2.1 Topoğrafya

İstanbul Boğazının Anadolu yakasındaki topraklar, Rumeli yakasına oranla, zemin arızaları bakımından daha çeşitli bir manzara sergiler. Her ne kadar burada da Boğaza ve Marmara Denizi'ne açılan vadiler ile yarılmış düzlükler yayılmış bulunmakta ise de kuzeydoğudan güneybatıya doğru azar azar bir alçalma gösteren düzlükler üzerinde Büyük ve Küçük Çanılıca tepeleri (267m. ve 226m.) yükselir. Bu düzlükler, Marmara Denizi'nin lodos fitunalarına maruz Kadıköy ve Selimiye sahillerinde 30-40m. yüksek yarlar ile sona erer. Bu yarlar Üsküdar kıyılarında Boğaz girişine doğru azar azar alçalarak, Şemsipaşa'ya doğru sona erer. Diğer tarafları, Moda Burnu ile nihayetlenen Kadıköy yarınadasının iki tarafında, İbrâhîm



İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR
 ULAŞIM NAZIM PLANI
 THE TRANSPORTATION MASTER
 PLAN OF METROPOLITAN ISTANBUL

Harita 4.1 İstanbul İlçeleri Sınırları

Ağa (Haydarpaşa) deresi ve Kurbağalıdere ağzlarında altıyon birikmesinden meydana gelmiş alçak düzlükler ile kesilir.

Büyük Karaca Ahmet mezarlığı, Selimiye Kışlası, Haydarpaşa liman tesisleri ile hafif kesilmelere uğrayan daimi iskan sahası Haydarpaşa ve Kalamış koyları arasında denize doğru ilerleyen ve üzerinde biri Yeldeğirmeni semtinde (53m.) diğeri "Altıyol Beli" (32m.) ile ondan ayrılmış, Moda tarafında (68m.) iki tümsekli az meyilli bir sahanlık bulunan Kadıköy'ünde tekrar büyük bir yoğunluk kazanır.(İslam Ans.,1950)

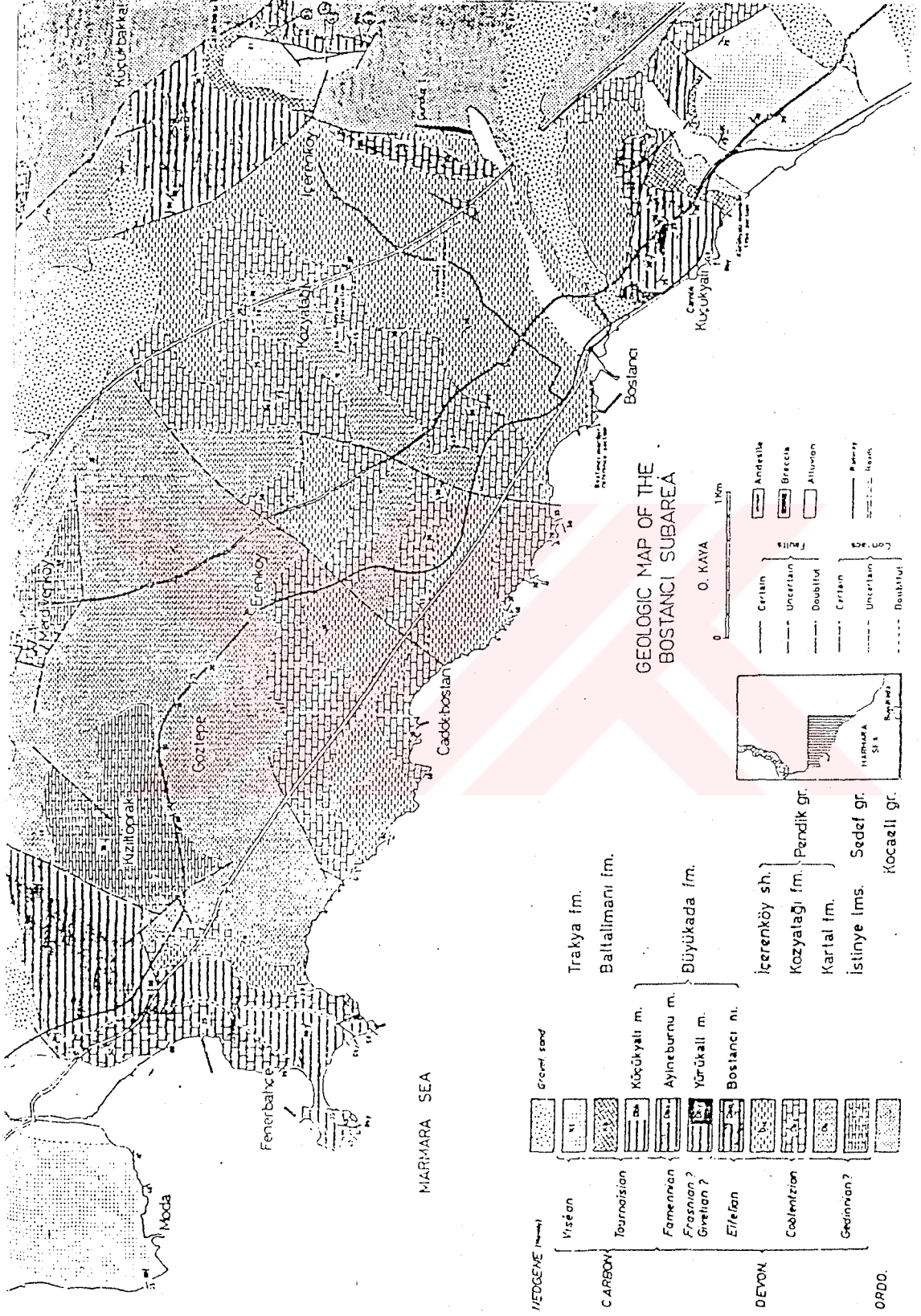
İlçe sınırları içinde Kayışdağı (138m.) ve Göztepe (235m.) gibi önemli yükseltiler olmasına karşın, Kayışdağı ve Çamlıca eteklerinden Marmara Denizi'ne doğru uzanan hafif dalgalı düzlükler ve taşlı eğimler tüm araziye hakimdir.Bu oldukça düz arazi üzerinde Fikirtepe, Acıbadem, Altıyol, Küçük Moda (Cevizlik) ve Koşuyolu öbür önemli tepe noktalarını oluşturmaktadır.Haydarpaşa ve Kalamış koyları ile Moda ve Fenerbahçe burunlarının yer aldığı hareketli bir kıyı çizgisi bulunmaktadır.Fenerbahçe Burnu ile Bostancı arasında sahil şeridi fazla girintili çıkıntılı olmayan oldukça düz bir çizgiye sahiptir.Ancak sahil şeridi son yıllarda yapılan dolgularla doğal özelliğini önemli ölçüde yitirmiştir.Bugün Kadıköy sınırları içinde halen doğal görünümünü koruyabilmiş kıyı parçalarına Fenerbahçe Burnu'nda çok sınırlı olarak rastlamak mümkündür.Kadıköy'ün dik yarlı Moda Burnu eski silüetini yitirmiştir.

Kadıköy'ün başlıca akarsuları Kuşdili Deresi (Kurbağalıdere), Çamaşırcı Deresi (Bostancı Deresi),Turşucu Deresi veSeyit Ahmet Deresi'dir.(Dünden Bugüne İst. Ans.)

4.2.2 Jeolojik Yapı

İstanbul ve çevresinin en yaygın serileri, temeli oluşturan kıvrımlı Paleozoik (1. zaman) dönemindeki oluşmalardır.Temel üzerinde ise Tersier (3. zaman) serileri ve depoları yer almıştır.Bunlar daha az kıvrımlı ve kırıklı bir yapı gösterirler.Paleozoik zamana ait şistler, kuvarsitler ve kalkerler, değişik aşınım gösterirler.Şistler kolayca aşınmış, kalker ve kuvarsitlerin çok sert olmalarından ötürü fazla bozulmamaları özellikle Anadolu yakasında Çamlıca ve diğer tepeleri oluşturmuştur. (Aysu, Ç.,1975) (Harita 4.2.1)

Anadolu yakasında Kadıköy'ün jeolojik yapısı şöyledir :



Harita 4.2.2 İstanbul Doğu Yakası Jeolojik Haritası (Alter, Sibel, 1984.)

- 1.)Rodop, Isparta masiflerinden meydana gelmiştir.
- 2.)Ergene ve Meriç çöktüntüleri üzerindedir.
- 3.)Siliron ve devonün nüveleri görülnektedir.
- 4.)Kırıntılıdır ve değişik hayvan, bitki fosillerine rastlanır.(Kutluay,S.Z.,1951)

4.2.3 İklim

Kadıköy'ün iklimi yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağmurlu geçer.İklim, Marmara Denizi'nin etkisi altındadır.Ocak, Şubat, Mart aylarında Anadolu'nun sert iklimi etkisine girer.(Teoman, Z,1969)

İklim rasatları incelendiğinde İstanbul'da 4 farklı devre göze çarpar.

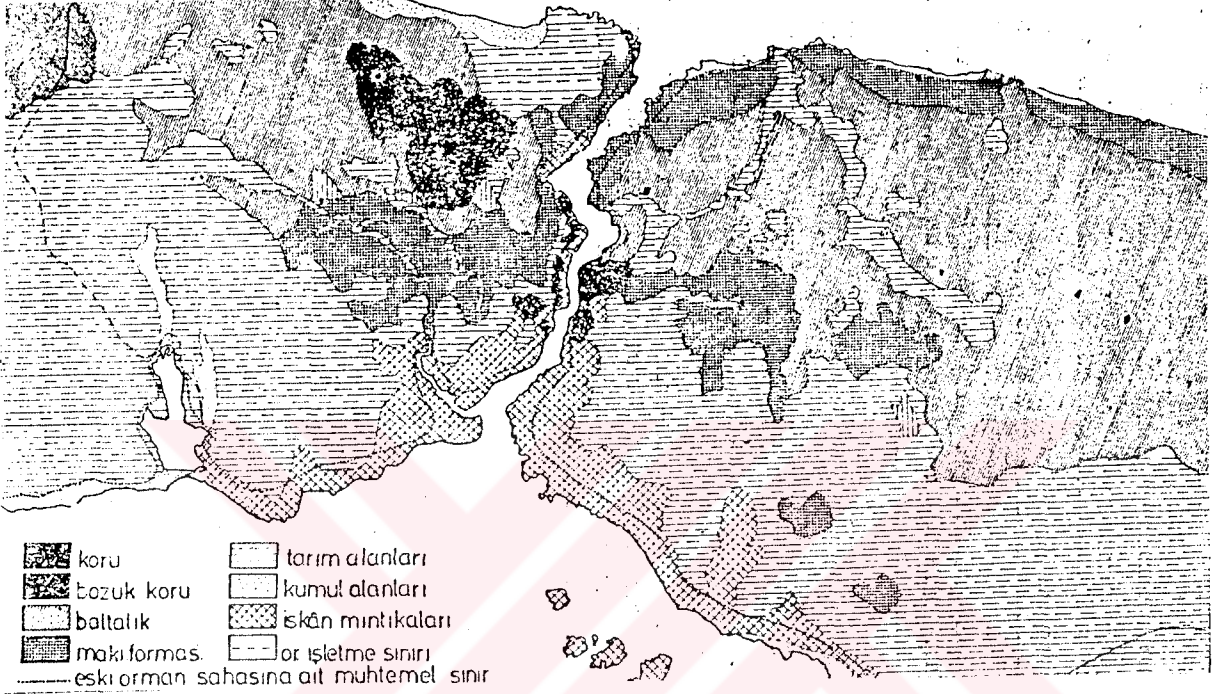
- 1.)Aralık-Mart ayları arasında, kar ve yağmur, don, fazla nem, kapalı hava ve kuzey rüzgarlarının çokluğu ile kendini belli eden "Soğuk Devre"
- 2.)Nisan-Haziran sonu "İntikal Devresi"dir.Devre boyunca kuzey yönlü hava tipleri hakimdir ve soğuktan sığağa doğru tedricen değişir.Yağış ihtimali kışa nazaran düşüktür.
- 3.)Temmuz-Ekim sonu "Sıcak Devre"dir.Sakin hava tipleri çoğalır.Aşırı sıcak görülür.Eylülde nispeten yağış ihtimali artar.
- 4.)Kasım ayı "Kışa İntikal Devresi"dir.Sakin hava tipleri azalır, yağış ihtimali %70 olur.Soğuk, yağmur ve kar yağışlı, serin yağmurlu hava tipleri hakim olur.(Aysu, Ç., 1975)

4.2.4 Bitki Örtüsü

Kadıköy'ün bitki örtüsü zengin değildir.Küçükbakkalköyü, İçerenköy, Göztepe, Bostancı, Fikirtepe ve Koşuyolu bölgesi dar bitki kesimidir.Kozalina, çam, at kestanesi, çınar, söğüt, kavak, zeytin ağaçları vardır.Özellikle evlerin bahçelerinde her çeşit çiçek yetiştirilir.Sarmaşık, kasımpatı, gül, leylak, kauçuk, lale, sümbül, nergis, menekşe, karanfil, zambak... yetiştirilen süs bitkilerinin başlıcalarıdır. (Teoman,Z., 1969)

Kadıköy ve çevresi 1969 yılında çiçekli bahçeleri ile tarif edilirken günümüzde nostalji ile anılmaktadır."Kadıköy çevresinde kokunun da önemi vardı.Her mevsim, çeşitli çiçek ve ağaçların kokuları çevreye egemen olurdu.Bugün, park ve bahçe düzenlemeleri yapılırken, İspanyol, İtalyan, Meksika bitkilerinin yan yana getirilip

yeşertilmesi marifet sayılıyor.Oysa, semtlerin topografyası yanında, florası ve faunası, menekşe güllü, leylak gibi unsurlarla özdeşleşen mekanlardan söz etmek mümkündür." (Yücel, A.,1993)



Harita 4.2.2 İstanbul Bitki Örtüsü

(İstanbul Boğazi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu,1973)

4.3 Demografik Yapı

1990 'da yapılan nüfus sayımının sonuçlarına göre nüfusu yaklaşık 650.000 olan Kadıköy İlçesi'nin tamamı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları içindedir.İlçenin nüfus gelişimi Tablo 4.3.1. de gösterilmiştir.Tabloda 1970-1975 arasında ortalama yıllık nüfus artış hızının yüzde 10'a kadar yükseldiği görülür.Son iki sayım arasında bu hız yüzde 2'ye düşmüştür.Kadıköy İlçesi'nde kilometrekareye 19.645 kişi düşmektedir (1990).Nüfus yoğunluğunun bu kadar yüksek olduğu ilçede yerleşim alanları oldukça daralmış durumdadır.(Tablo 4.3.1)

Tablo 4.3.1Kadıköy İlçesi'nin Nüfus Gelişimi

Yıllar	Kent	Kır	Toplam
1940	57.740	161	57.901
1945	66.540	140	66.680
1950	77.798	195	77.793
1955	102.685	241	102.926
1960	129.918	1.410	131.328
1965	164.289	2.136	166.425
1970	237.519	4.074	241.593
1975	354.957	7.621	362.578
1980	455.465	12.752	468.217
1985	577.863	-	577.863
1990	648.282	-	648.282

Kadıköy İlçesi'nde 6 ve daha yukarı yaştaki nüfus 592.764'tür (1990). Bunun yüzde 94'ü okuma yazma bilmektedir. Bu oran il ortalamasının (yüzde 90) üzerindedir. İlçedeki okuryazarlardan yüzde 88'i öğretim kurumundan mezundur. Bunlardan yüzde 42'si ilkökul, yüzde 16'sı ortaokul ve dengi okullar, yüzde 24'ü lise ve dengi okullar, yüzde 18'i de yüksekökul ve fakülte çıkışıdır. Yaş guruplarına göre erkek ve kadın nüfusunun dağılımı öbür ilçelere göre oldukça farklıdır. 20-24 üzerindeki yaş guruplarının tümünde kadınlar erkeklerden daha fazladır. 1990 sayımı sonuçlarına göre, Kadıköy İlçesi'nde 331.346 kadın, 316.936 erkek yaşamaktadır.

Kadıköy İlçesi'nde 12 ve daha yukarı yaştaki nüfus 524.093'tü (1990). Bunun yüzde 43'ünü oluşturan 225.587 kişi iktisaden faaldi. İktisaden faal olmayanların yüzde 57'sini ev kadınları, yüzde 25'ini öğrenciler, yüzde 15'ini de emekliler oluşturuyordu. (Tablo 4.3.2)

Tablo 4.3.2 Kadıköy İlçesi'nde Çalışanların Faaliyet Kollarına Göre Dağılımı

Faaliyet Kolları	Erkek	Kadın	Toplam
Tarım dışı üretim faaliyetlerinde çalışanlar ve ulaşım makineleri kullananlar	55.324	5.159	60.483
Hizmet işlerinde çalışanlar	18.316	4.749	23.065
Satış ve ticaret personeli	37.680	5.328	43.008
İdari personel ve benzeri çalışanlar	12.306	13.353	25.659
İlmi ve teknik elemanlar, serbest meslek sahipleri ve bunlarla ilgili diğer meslekler	28.195	16.453	44.648
Müteşebbisler, direktörler ve üst kademe yöneticileri	12.081	1.804	13.885
Tarım, hayvancılık, ormancılık, bahkçılık ve avcılık işlerinde çalışanlar	1.192	120	1.312
İşsiz olup iş arayanlar ve biliimsizler	10.290	3.237	13.527
Genel toplam	175.384	50.203	225.587

Kaynak: Dünden Bugüne İstanbul Ans.

Kadıköy İlçesi'nde yaşayanların yüzde 41'i İstanbul doğumludur. Bunları yüzde 4'le Sivas, yüzde 3'le Ankara, yüzde 2,6'yla Kastamonu ve yüzde 2,4'le Kars doğumlular izler. (Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun ile belirlenen İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde, Anadolu Yakasında Marmara sahiline kıyısı olan ilçeler Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla ilçeleridir. Bu ilçelerin nüfusları toplamı 1.473.141 dir. Anadolu Yakası kıyı ilçe nüfusları toplamının %44'ünü Kadıköy İlçesi, %19'unu Kartal İlçesi, %17'sini Maltepe İlçesi, %6'sını ise Tuzla İlçesi oluşturmaktadır. (Tablo 4.3.3)

Tablo 4.3.3 D.İ.E. 1990 Genel Nüfus Sayım Sonuçları

İlçe Adı	Nüfus	%
Kadıköy	648262	44
Maltepe	249767	17
Kartal	279461	19
Pendik	201191	14
Tuzla	94460	6
Toplam	1473141	100

Anadolu Yakası kıyı ilçe nüfusları toplamı İstanbul il nüfusunun %19'unu oluşturmaktadır.Buna göre Anadolu Yakası sahillerinin İstanbul metropolünün %19'unun günlük rekreasyon gereksinimini de karşılamak durumunda olduğu görülmektedir.

4.4. Ulaşım Analizi

Kadıköy İlçesi ülke ve kent ulaşımı açısından önemli bir konuma sahiptir.Anadolu'daki çeşitli merkezleri İstanbul'a ve kent içindeki çeşitli semtleri de birbirine bağlayan bazı ana ulaşım yolları Kadıköy İlçesi'nden geçer.Bunlardan en önemlisi eskiden "Ankara Asfaltı" ve E-5 adlarıyla anılan D-100 Karayolu'dur.Bu yol ilçe sınırları dışındaki Harem İskelesi'nde sona erer.D-100 Karayolu, İstanbul'un Anadolu yakasındaki semtleri birbirine ve bu semtleri de kente bağlar.Bu karayolu Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne giden O-2 Otoyolu ile Kozyatağı'nda, Boğaziçi Köprüsü'ne giden O-1 Otoyolu ile Uzunçayır'da kesişir.

Anadolu'nun çeşitli merkezlerini İstanbul'a bağlayan demiryolu hattının ilk istasyonu Haydarpaşa'dadır.Haydarpaşa'daki gar binası ve öteki demiryolu tesisleri Kadıköy İlçesi sınırları içindedir.Bu istasyon aynı zamanda kentin Anadolu yakasında yapılan banliyö treni ulaşımı açısından önem taşır.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.,c.4,)

Banliyö seferlerinin son durağı Gebze'dir.Haydarpaşa-Gebze hattı arasında en çok yolcunun inip bindiği istasyon %13 ile Haydarpaşa'dır.Haydarpaşa garına ulaşan yolcuların tümüne yakını vapurla Batı yakasına geçer.Doğu yakasında Kadıköy merkezine ulaşmak isteyenler için en önemli istasyon %10 ile Söğütlu Çeşme'dir.(İstanbul Büyükşehir Bcl. Başkanlığı, E-5 Koridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı,1988)

Kadıköy İlçesi'nde yaşayanların önemli bir bölümü her gün işlerine şehir hatları vapurlarıyla gidip gelirler.İlçedeki vapur iskeleleri Haydarpaşa, Kadıköy ve Bostancı'dadır.Ayrıca Kadıköy ve Bostancı'daki deniz otobüsü iskelelerinden kentin çeşitli kıyı semtlerine düzenli seferler yapılır.Kalamış Koyu'ndada büyük bir yat limanı vardır.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

İlçedeki İ.E.T.T. otobüsleri ile taşımacılığın başlangıç noktası Kadıköy merkezidir.Otobüsler Boğaz, Bostancı-Kartal istikametleri, Batı yakası ve Kadıköy ilçelerine doğru sefer yaparlar.

Kadıköy İlçesinde minibus ana terminal durağı Haydarpaşa-Kadıköy arasındaki kıyı alanında yer alır.Bostancı-Dudullu hattı dışındaki tüm hatlar Kadıköy'den başlamaktadır.Kadıköy'ün kıyı şeridinin büyük bir bölümü toplu taşıma araçları olan minibus ve otobüs durakları ile işgal edilmiştir.

İstanbul metropolünün Doğu yakasının denizyolu ve karayolu toplu taşıma işlevini Kadıköy ,demiryolu-denizyolu aktarmaları için kısmen Haydarpaşa üstlenmiş durumdadır.Kadıköy yoğun bir iş merkezi durumundadır.Bu yoğunluğun getirdiği ulaşım sorunları merkezde otobüs , minibus , dolmuş durakları ve bunların yarattığı trafik karmaşası ile daha da çoğalmaktadır.Buna bir de Boğaz geçişleri için Kadıköy İskelesini kullanan transit yolcuların yükü eklenmektedir. Kadıköy merkezinden tüm bu toplu taşıma araçlarına ulaşmak isteyen yayalar bu yoğun trafik içersine girmek zorunda kalmaktadırlar.

4.5 Tarihsel Gelişim

4.5.1 İlkçağ

İstanbul ve çevresinin günümüzdeki doğal görünümü ve kıyı çizgisi M.Ö.5500 yıllarında tamamlanmıştır.Bu dönemde İstanbul çevresindeki vadi ağzlarında koylar meydana geldiği gibi Kurbağalıdere'nin ağzından da Kalamış Koyu oluşmuştur.M.Ö.1000 yılları civarında Fenikeliler tarafından Fikirtepe'de çeşitli kaynaklarda Hardahon adıyla anılan bir ticaret kolonisi oluşturulduğu bilinmektedir.Bu dönemde Kuşdili Deresi bir haliç şeklindedir ve kıyı çizgisinde bugüne göre hala çok içerde, Fikirtepe-Hasanpaşa arasında olmalıdır.Daha sonra bu ilk yerleşmenin karşısında Moda burnu ile Yoğurtcu arasında Halkedon (Bakır Ülkesi) adıyla ikinci bir yerleşme daha oluşur.Halkedon deniz kıyısında kurulmasına karşın bir tarım ülkesidir.M.Ö.680'de Trakya üzerinden gelen kolonizatörlerin yerleştiği Halkedon bu tarihten sonra büyüyerek Moda Burnu'na yayılır.Halkedon bu dönemde Apollon Tapınağı ile ün salar.

Halkedon M.Ö. 7.yy'da Sarayburnu'nda Bizantion'un kurulmasının ardından önemini yitirmeye başlar.Halkedon M.Ö.6.yy sonlarında Perslerin Trakya'yı istilaları sırasında Pers egemenliğine girer.(Dünden Bugüne İst. Ans.)

Perslerden, Bitinyalılardan, Gotlardan, kurtulmak için Haydarpaşa-Kuşdili çayırı arasında bir hisar inşa etmişlerdi.Kalkedonya Devleti; Fenikelilerle, Pontus Kralı Mitirdat'la, İranlılarla uzun süre savaştı.M.Ö.74'te Bitinya (İzmit) devletinin, az sonra Bergama devletinin, M.Ö. 74 Romalıların saldırılarına uğradı.

Şimdiki Haydarpaşa deresinin bulunduğu alanda hipodromları, tapınakları, M.Ö.5.yy'da Kral Periut'un yaptırdığı ve Talem dedikleri madensel paraları vardı.(Teoman,Z.,1969)

4.5.2 Bizans Dönemi

Roma hakimiyeti, Bizantion'un, çevresindeki diğer yerleşmelere nazaran önemini iyice artırdığı bir süreçte başlatır.Halkedon önemini gittikçe azalan bir yerleşme olarak varlığını sürdürür.M.S.258'de Karadeniz'den gelen Got akınlarında yağmalanır.Bunu İskit akınları takip eder.Aynı yüzyıl içinde zaman zaman şiddetini arttıran Hıristiyan kovuşturmalarından Halkedon da nasibini alır.

M.S.4.yy'ın başında Halkedon Roma'da ki iktidar mücadelelerine salınır olur.M.S.324'de Constantinus sezar olarak Bizantion'a girer.Bundan sonra Bizantion'nun Konstantinopolis adıyla dünya şehri yeri başlarken Halkedon da bir çöküş sürecine girer.Halkedon 451'de piskoposluk merkezi olur.

616'da Sasaniler şehri ele geçirirler.668'de Emeviler, 718'de Abbasiler tarafından kuşatılan şehir 1080'de kısa bir süre için Anadolu Selçuklu topraklarına katılır.1097'de ilk haçlı ordularını görür.1331'de Orhan Gazi'nin Maltepe yakınlarındaki savaşının ardından Osmanlı ilerlemesi hız kazanır.Bizans dönemi boyunca Konstantinopolis karşısında yavaş bir gerileme yaşayan Halkedon'un bu süreç içinde kentsel karakterini yitirerek küçüldüğü ve çevresiyle birlikte sayfiye ve tarımsal özellikleri öne çıkan bir kasaba haline dönüştüğü söylenebilir.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

Halkedonların surları İmparator Valens tarafından yıktırılmış ve taşları ile Bozdoğan Kemerini yaptırılmıştır.Arta kalan taşlardan bir kısmı da 1.Süleyman

(Kanuni) döneminde (1520-1566) Süleymaniye ve Mihrimah Sultan (Edirnekapı ve Üsküdar) camilerinin yapımında kullanılır.Günümüze surlardan sadece bir burç kalmıştır.Acıbadem yolu üzerinde Yıldızbakkal-Dörtyol arasında kalan burca halk "su terazisi" demektedir.Aslında Halkedonlular zamanında yapılan Koşuyolu-Kuşdili arasındaki surların bir kalıntısıdır.(Teoman,Z.,1969)

4.5.3 Osmanlı Dönemi

II. Mehmet (Fatih Sultan Mehmet) İstanbul'u fethettiğinde Kadıköy bugünkü çarşı civarında toplanmış bir kasabadır.Çoğunluğu tarım ve balıkçılıkla uğraşan Rumların yaşadığı Kadıköy'de fetihden sonra da uzunca bir süre önemli bir Türk nüfusu görülmez.İlk Türk mahalleleri bugün Osmanağa Camii'nin bulunduğu çevrede gelişmiştir.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

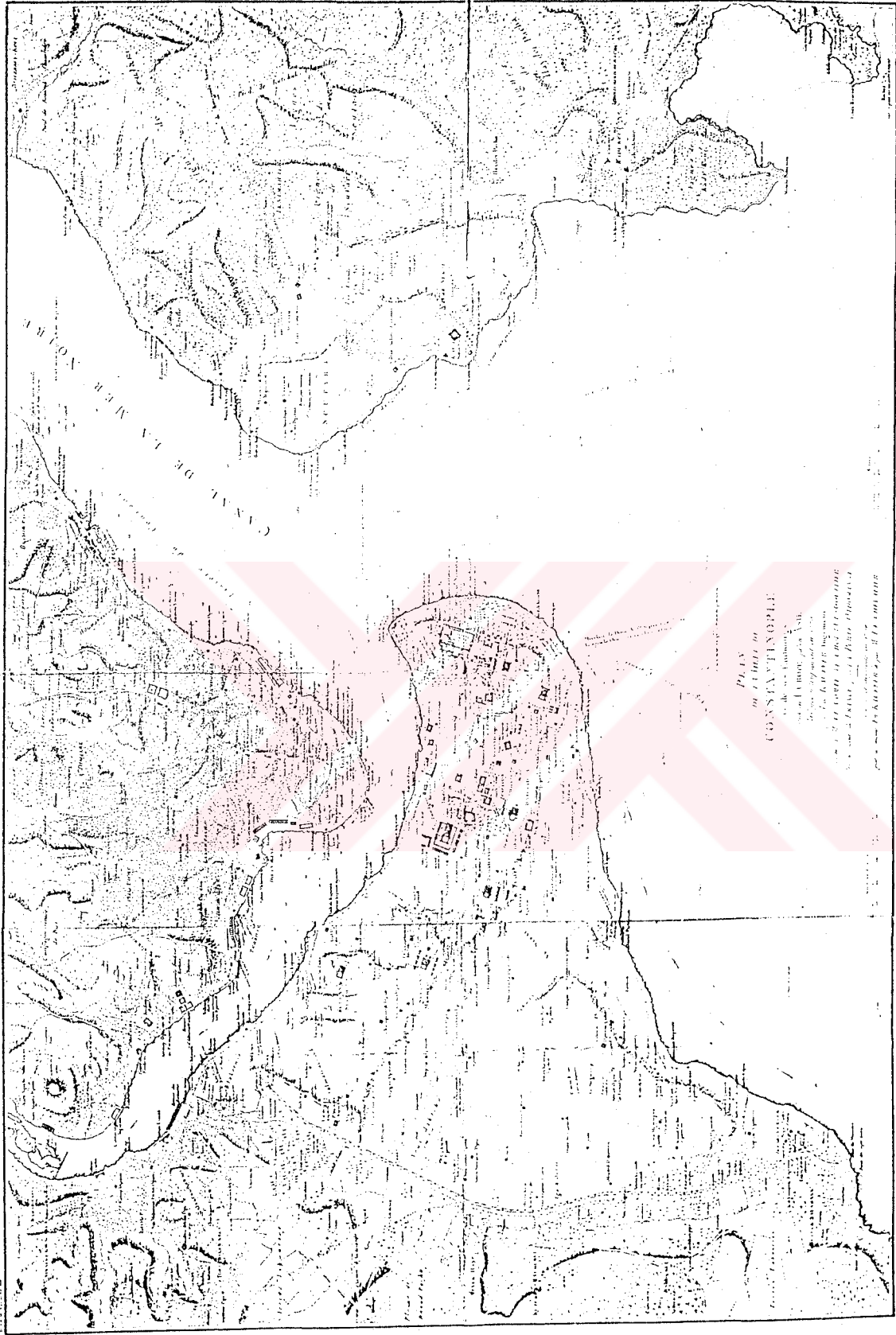
Evlia Çelebi'ye göre, Kadıköy'de bir mahalle müslüman, yedi mahalle Rum oturmaktaydı.Deniz kenarında yel değirmenleri olduğunu, çarşı içinde de bir hamam ve camii çevresinde 100 dükkan olduğunu anlatmıştır.(Evlia Çelebi Seyehatnamesi)

16.yy'ın sonlarında III.Murad tarafından yöre nüfusunun artırılması yönünde girişimlerde bulunulmuştur.

17.yy'da fazla bir gelişme göstermeyen Kadıköy'de Eremya Çelebi'nin orada Ermenilerden bahsetmemesi kendi zamanında orada henüz Ermeni nüfusunun bulunmadığını gösterir.(Kömürçüyan, E. Çelebi,1988)

18.yy'da özellikle Lale Devri boyunca Kadıköy çevresinin mesire yeri olarak öneminin arttığı bir dönem olur.Haydarpaşa Çayırı, Kuşdili ve Yoğurtçu Çayırları, Moda Çayırı ve Uzun Çayır halkın rağbet ettiği gezinti alanlarıdır. 1776 tarihli Kauffer Haritasına göre Kadıköy bugünkü iskele ve çarşı çevresinde birkaç yapı adasından ibarettir.Güneyde Moda Burnu'na kadar bağlar vardır.Kalamış Koyu kıyıları yer yer bataklık ve sazlıklarla kaplıdır.18.yy'da Kadıköy'de Ermenilerin de yerleşmeye başladığı görülür.(Harita 4.5.3.1)

19.yy'ın başlarında 1813 tarihli Konstantin Kaminar Haritasına göre Moda Burnu'nun Kalamış Koyu'na bakan yamaçları ile Söğütöçeşme ve Kızıltoprak arası



Harita 4.5.3.1 18.yy.da İstanbul ve Çevresi 1776-1786 F.Kauffer - Le Chevalier
(Kayra, Cahit, 1990)



Harita 4.5.3.2 İstanbul ve Boğaziçi, Konstantin Kamınar, 1813. (Kayra, Cahit, 1990.)

yeşillikler, bağ ve bostanlarla kaplıdır.Fenerbahçe'de birkaç yapı görülmektedir.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.) (Harita 4.5.3.2)

Kadıköy ve çevresi kararlı bir gelişme gösterebilmek için 19.yy'ın ikinci yarısını beklemek durumundadır.1844 tarihli Moltke'nin haritasında Kadıköy Altiyol'a kadar uzanmaktadır.Bahariye ve Moda'da bahçeler içinde çok seyrek evler gösterilmiştir.Kadıköy henüz Yoğurtçu'ya kadar genişlemiştir.(Kuban,Doğan1976) (Harita 4.5.3.3)

19.yy ortasında Kadıköy Osmanağa, Tuğlacı, Caferağa ve İbrahimağa mahallelerinden oluşmaktadır.Moda çevresinde varlıklı gayrimüslim ve levantenler yoğunlaşmaya başlamışlardır.Bu tarihlerde Kadıköy büyük bir yangına maruz kalır.Yangın sonrasında Kadıköy için aynı dönemde İstanbul'un başka semtlerinde de görülen yangın sonrası uygulanan ızgara plan uygulaması yapılır.8-10m. genişliğinde doğrusal sokaklar açılır ve çarşı içinde yapı adalarının köşelerinin kırılması yoluyla bugünde mevcut olan meydancıklar oluşturulur.

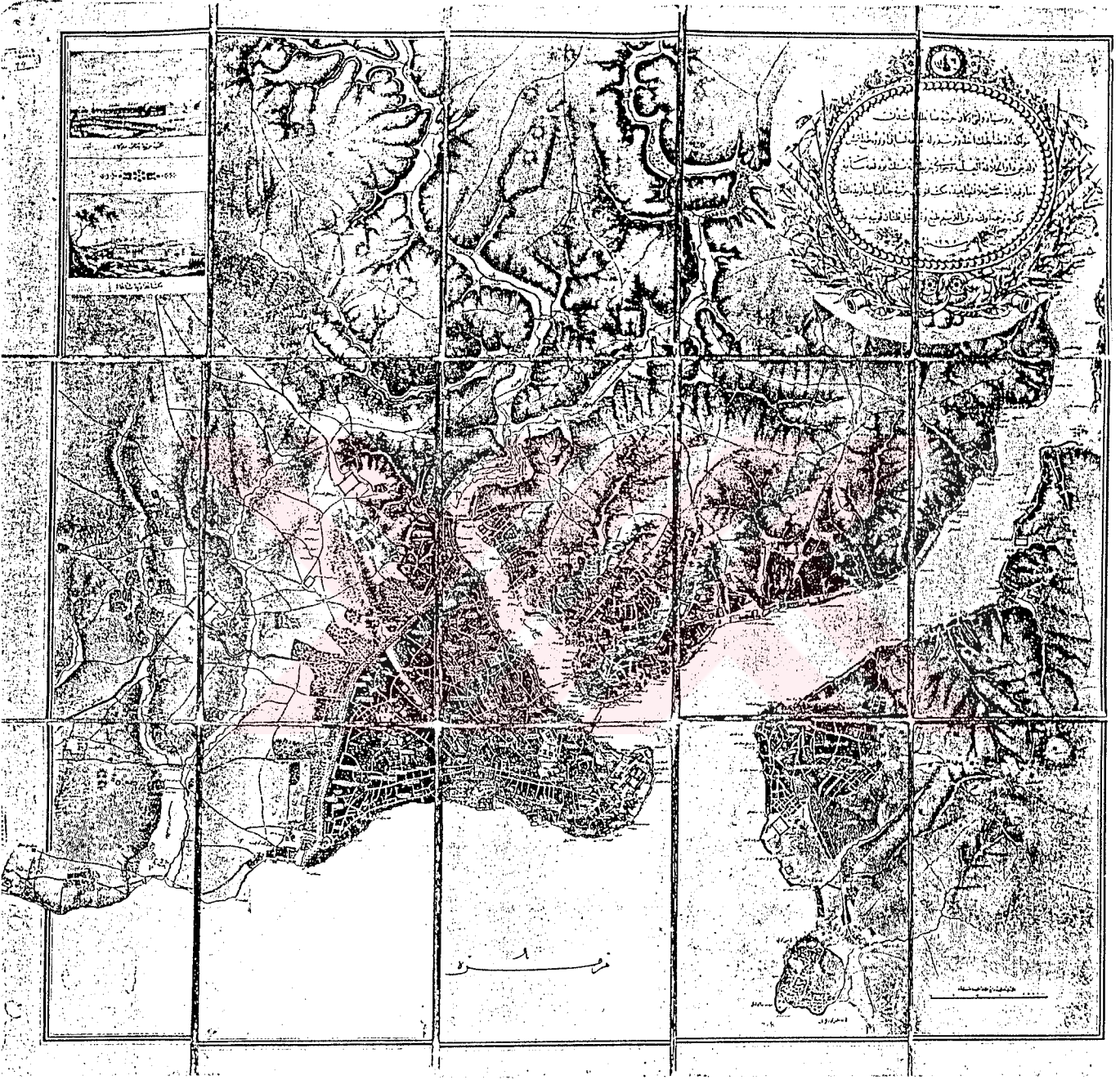
1860'larda Mühürdar yönünde sahilde iki köşk görülmektedir.Bunlar Serasker Rıza Paşa ve Gazi Ahmed Muhtar Paşa'ya ait olmalıdırlar.(Resim 4.5.1)Haydarpaşa Koyunu çevreleyen yol üzerinde tek sıra halinde yapılar görülmektedir.

1870'ler boyunca iki önemli olay Kadıköy'ün gelişmesine ivme kazandırır.Anadolu yakası ile İstanbul arasında 1857 'de başlayan düzenli vapur seferleri ve Haydarpaşa-Izmit demiryolu hattının hizmete girmesidir.(Resim 4.5.2)

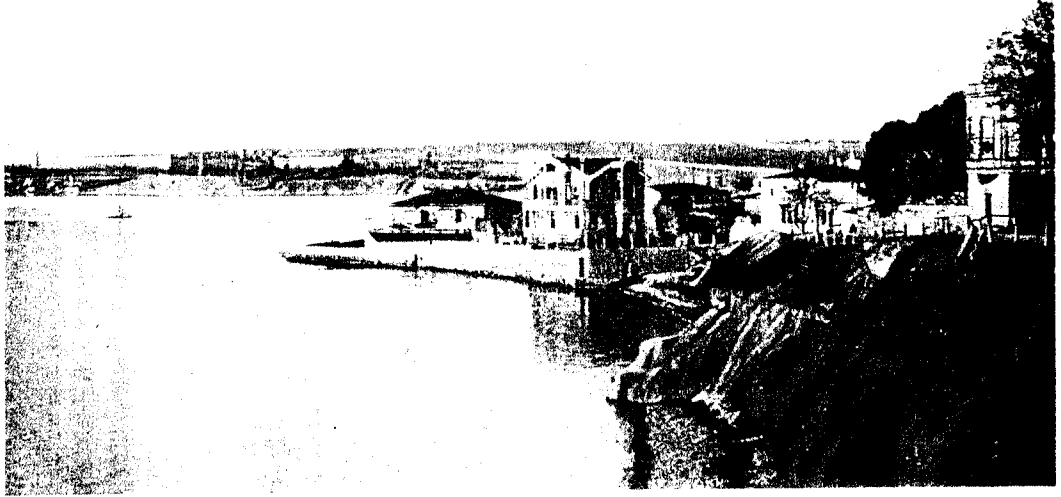
20.yy başına gelindiğinde Kadıköy'ün mekansal yapısında çok büyük değişiklikler görülmektedir.İskele çevresi camii, Rum ve Ermeni kiliseleri ile çeşitli resmi yapıların toplandığı ve çarşının yer aldığı bir merkezdir.Bahariye ve Moda'da ise gayrimüslümlere ait okullar ve kiliseler yer almaktadır.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

Kırım Harbi sırasında Kadıköy sınırı Kurbağalidere'ye kadar ancak uzanmaktadır.Bahariye ve Moda muntazam bir sokak örgütünde inşa edilmektedir.I.Dünya Savaşı başında Moda tamamen dolmuştur.(Kuban, D., 1970)

Moda İngilizlerin, Küçük Moda Fransızların kendi içlerine dönük yaşadıkları yerlerdi.Buralarda çok az sayıda İtalyan levantenine de rastlanmaktadır.Rumlar

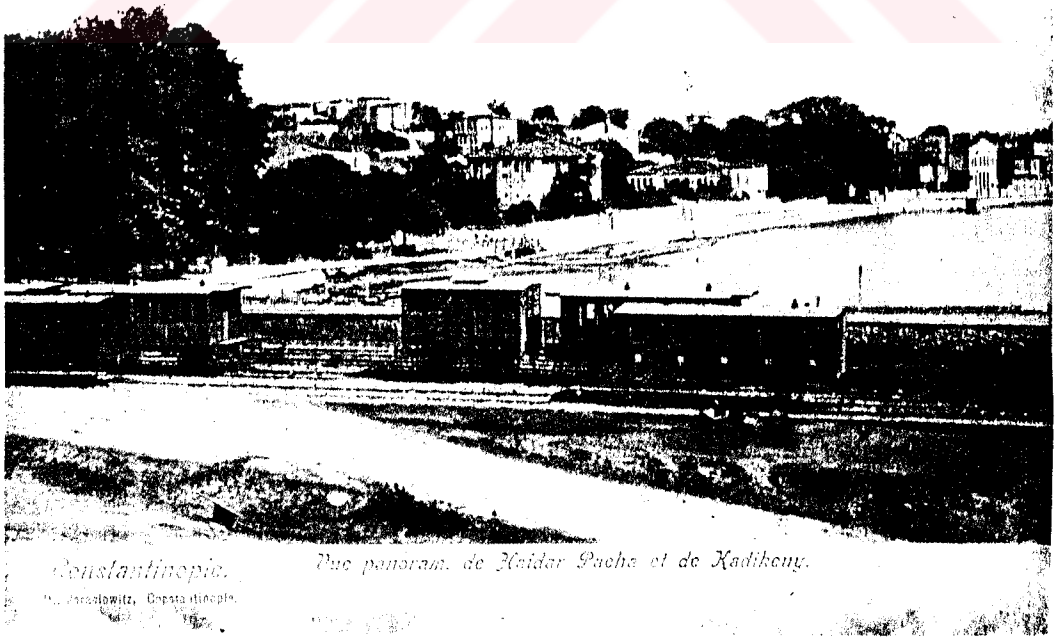


Harita 4.5.3.3 İstanbul ve Yöresi, Moltke, 1844.(Kayra, Cahit, 1990.)



مهردار
فاضل کویچه مهردار

4.5.1 1900' larda Mühürdar



4.5.2 Haydarpaşa Demiryolu

çoğunlukla Moda ve kısmen Yeldeğirmeni'nde, Ermeniler çoğunlukla Altıyol ve Bahariye'de, Museviler Yeldeğirmeni'nde, Türkler ise daha çok Haydarpaşa ve Yeldeğirmeni'nde yoğunlaşmışlardır. (Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

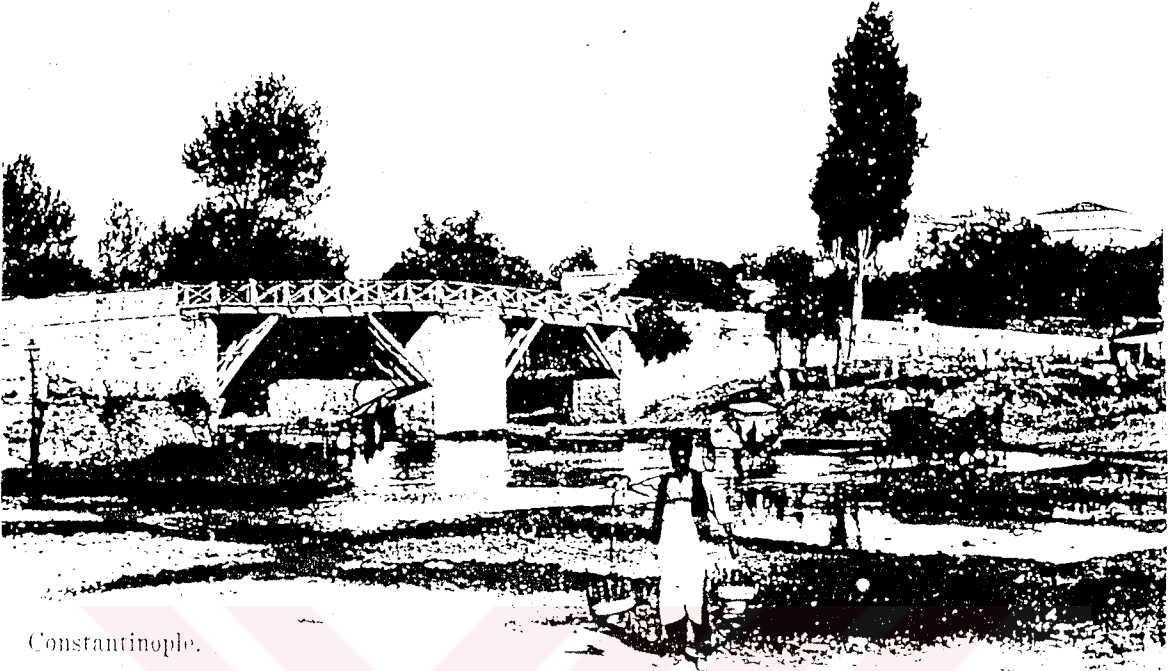
4.5.4 Cumhuriyet'ten Günümüze

23 Mart 1930'da Kadıköy ilçe olur.Cumhuriyet'in başlarında Kadıköy'ün mekansal yapısında Osmanlı dönemine göre büyük farklılıklar görülmez.Refik Halit Karay "Kadıköy'ü Beğeniş" adlı yazısında Kadıköy'ün sosyal yapısından şöyle söz etmektedir."Kadıköy vapurunun boşalışını insan bir seyran, çok güzel bir gezinti, bir zevk ve eğlence olarak kabul edebilir.İstanbul'un en tanınmış erkek çehrelerine orada raslayabileceğiniz gibi, en şık ve en güzel giyinmiş her ulustan en seçkin güzelleride bir kabile, bir geçit resmi halinde, toplu ve tabii olarak orada görebilir, bunları birer birer, ağır ağır ancak orada seyredebilirsiniz.Kadıköy hem mütevazi halk tabakasının, hemde sosyete mensuplarının yatağıdır."(Karay,R.,II,1972)

Cumhuriyet' in ilk yıllarında Kadıköy' ün eğlence yerlerinden birisi olan eski Mühürdar Gazinosu, Moda'ya yakın bir yamaçta sona eren Mühürdar Caddesi'nin sonunda ve sol yanında orta büyüklükte bir bahçede kurulmuştu.Mühürdar' ın denize inen yamaçlarından ve deniz altından Adalar' a kadar uzanan gizli bir yolun varlığından söz edilirdi.Mühürdar gazinosunda dans pisti ve yazlık sinema vardı.Eski deyimle nezih bir aile gazinosu sayılırdı.(Giz, A.,1990)

Kadıköy' ün tarih ve edebiyatında yer almış olan Kuşdili Çayırı Kadıköy' ün ünlü mesire yerlerindendi.Bugün Tramvay Müzesi olan eski Kuşdili Tiyatro ve Sinemasından sonra, Fenerbahçe Kulübünün küçük lokaline kadar uzanırdı.Kuşdili deresinin kıyılarında Arnavud' un kır kahvesi, sonra uzun bir koridor halinde Hamdi' nin Gazinosu vardı.Ondan sonra yine dere üzerinde küçük bir kahve, kayak iskelesi ve meşhur tahta köprü gelirdi.Hamdi' nin Gazinosu havası ve şöhreti olan sazlı, içkili gazinoydu.Uzunçayır' dan gelen ve dört köprünün altından geçtikten sonra Kalamış Koyuna dökülen derenin, sol kıyısında bahçeli evler ve evlerin sandalları vardı.Sandallarla saz dinlemek için gazinonun önüne gelinirdi.Kuşdili Deresi ne kadar güzel, temiz ve romantikti.(Giz, A., 1990) (Resim 4.5.3)

Anılan sosyal doku ve yarattığı mekansal çevre Kadıköy'de varlığını 1950'lerin ortalarına kadar sürdürür.Cumhuriyet'le birlikte Kadıköy bazı modern kentsel



Constantinople.

Koumbali Dere, Moda.

1881. 17 Jhr. Mor. Fruehter mann, Constantinopel.

4.5.3 Moda Kuşdili (Eken, A.,1992)



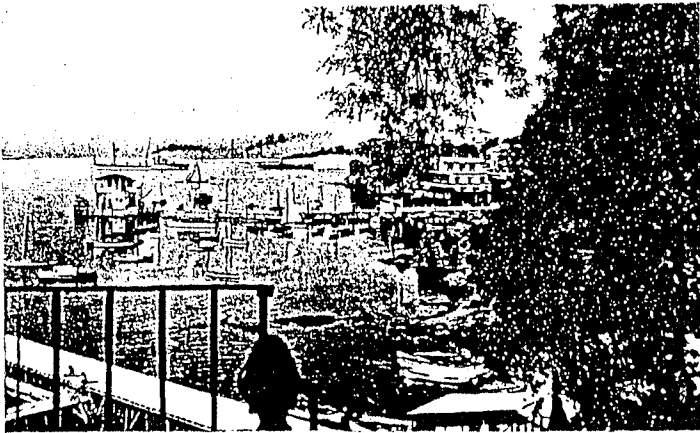
4.5.4 Üsküdar- Kısıklı Tranvayı

hizmetlerden de yararlanma imkanına kavuşmuştur. Bunlar 1928'de gelen elektrik, 1928'de Üsküdar-Kısıklı arasında ilk seferlerine başlayan tramvaydır. (Resim 4.5.4)

1940'larda, Kadıköy'de, özellikle banliyölerde ahşap köşkların yıkılarak yerlerine betonarme villaların yapıldığı bir süreç başlamaktadır. 1950'li yıllarda tüm İstanbul gibi Kadıköy'ün de yaşantısını ve çehresini etkileyen iki önemli gelişme vardır. Türkiye'nin girmekte olduğu hızlı kentleşme süreci içinde büyük kentlerin çevrelerinde gecekonduların oluşmaya başlamıştır. 1950'lerdeki ikinci gelişme ise Menderes operasyonlarıdır. Bu dönemde Kadıköy'de bir dizi yeni yol açılması yada yol genişletilmesi türünden imar uygulamaları yapılır.

1960'larda Kadıköy'de günümüze uzanan büyük bir yık-yap süreci başlatılarak az katlı, müstakil ve Kızıltoprak-Bostancı arasında çoğunlukla bahçeli evlerden oluşan özgün yerleşme dokusu ve değerli mimari mirası 20 yıl gibi bir sürede yok edilmiştir. Bu arada Kadıköy'de önemli bir kimlik kazandıran gayrimüslim ve levanten nüfusun da 1950'lerden sonra Kadıköy'ü terk etmeye başlamasıyla bu çevrenin burjuva kültürünün oluşturduğu mekanlar ve 19.yy'a dek uzanan neoklasik, art nouveau, art deco, eklektik yapıları da süratle yok olmaya başlamıştır.

1970'li yılların ilk yarısını, Moda-Bostancı arasındaki sahil şeridinin İstanbul'un plaj ve sayfiye yerleri olmaktan çıktığı tarih olarak belirtmek mümkündür. Kadıköy'ün bir metropoliten alt merkeze dönüşmesi ile eski semt merkezi özellikleri yitirilmiştir. (Resim 4.5.5)



Resim 4.5.5 Moda Koyundan Görünüş

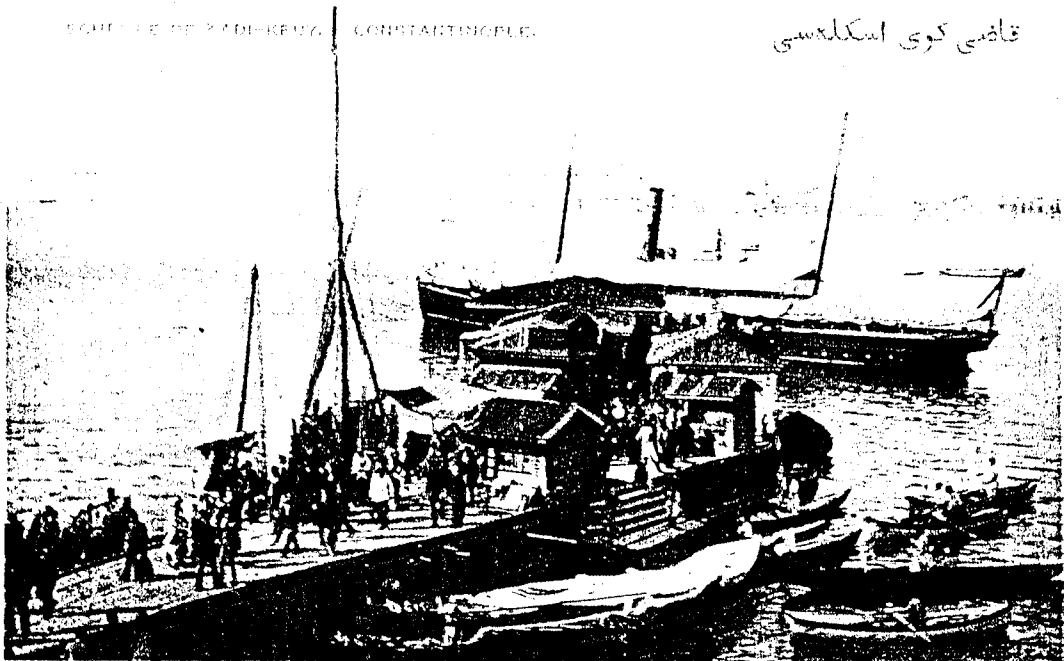
1980'li yıllarda Kadıköy'de kentsel yatırımlar ve düzenleme çalışmaları başlatılmıştır. Bunlar arasında „Haydarpaşa Koyu'nun dolurularak meydanın

genişletilmesi, Dalyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesi yapılması ve sahil yolu açılması (1984-87), Kalamış Koyu ve Fenerbahçe'de yat limanı inşaaası, yapımı 1993'te tamamlanan İskele-Mühürdar arasında deniz doldurularak meydanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması sayılabilir. Bu dolgu çalışmalarıyla denizden 900.000m² den fazla alan kazanılır ve 5 km.'den uzun bir sahil yolu elde edilir. Bostancı'dan öteye sahil dolgusu ve yolunun devam ettirilmesi, Moda Burnu'nda yeni bir dolgu alanı oluşturulması ve Bahariye yaya yolu düzenlemesi (1993) bu dönemde Kadıköy fizyolojisini etkileyen kentsel projelerdir. (Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

Günümüzde Kadıköy çarşısı "sit alanı" ilan edilmiş ve halen özgün dokusunu korumakla birlikte iş alanları Yeldeğirmeni ve Bahariye yönlerinde yayılmaktadır. Konut kullanımları ağırlıklı olarak Yeldeğirmeni ve Moda çevresinde mevcuttur. Moda çevresi de günümüzde alt-orta ile üst gelir grupları arasında oldukça renkli bir sosyal katmanı kapsayan bir konut alanıdır.

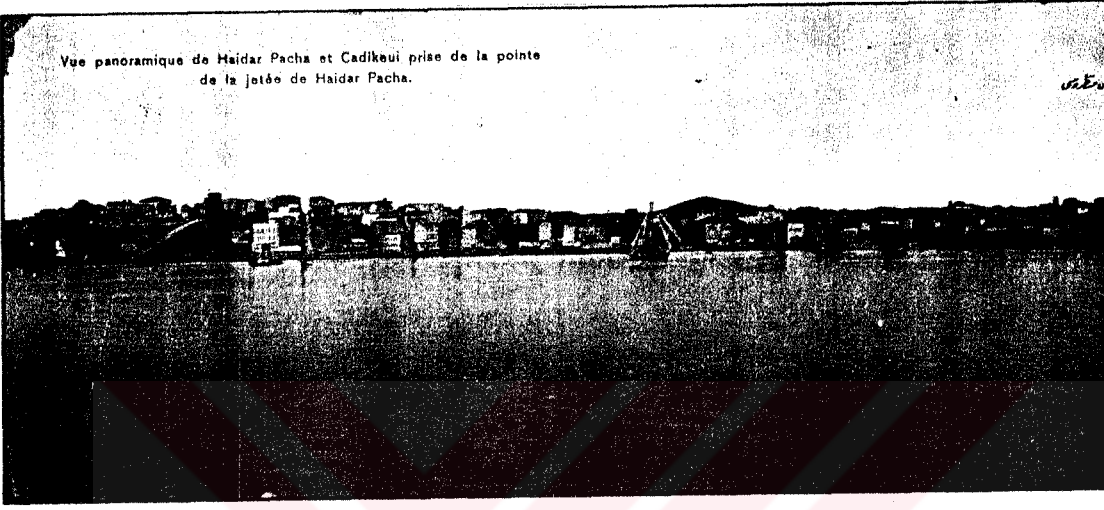
4.6 Kadıköy Kıyılarında Gerçekleşen Dolgu Çalışmaları

Stolpe'nin 1880 tarihli haritası ve J.Sloniewski planında Kadıköy vapur iskelesi mevcut. İskelenin önündeki alan henüz doldurulmamış, Anadolu - Bağdad Demiryolu'nun inşa edilmekte olduğu ve henüz mendireğin yapılmamış olduğu görülmektedir. (Kayra, C., 1990)



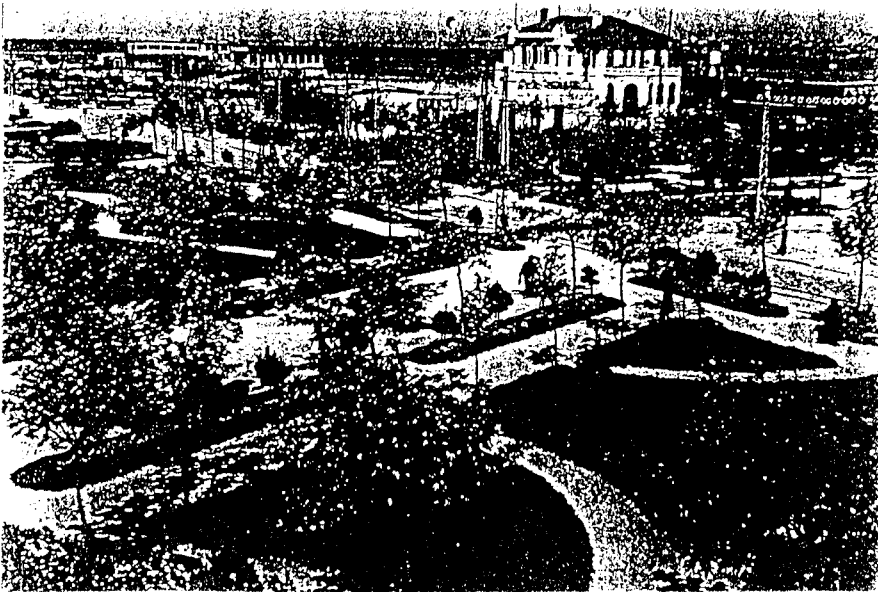
Resim 4.6.1 Eski Kadıköy İskelesi EKEN, A., 1992.

1888-1903 arasında Almanlar Gar'ın bulunduğu yeri doldurdular.1903 yılında Gar yapımı bitti.Gar yeri doldurulurken Kadıköy İskeleside doldurulmaya başlandı.(Resim 4.6.2)



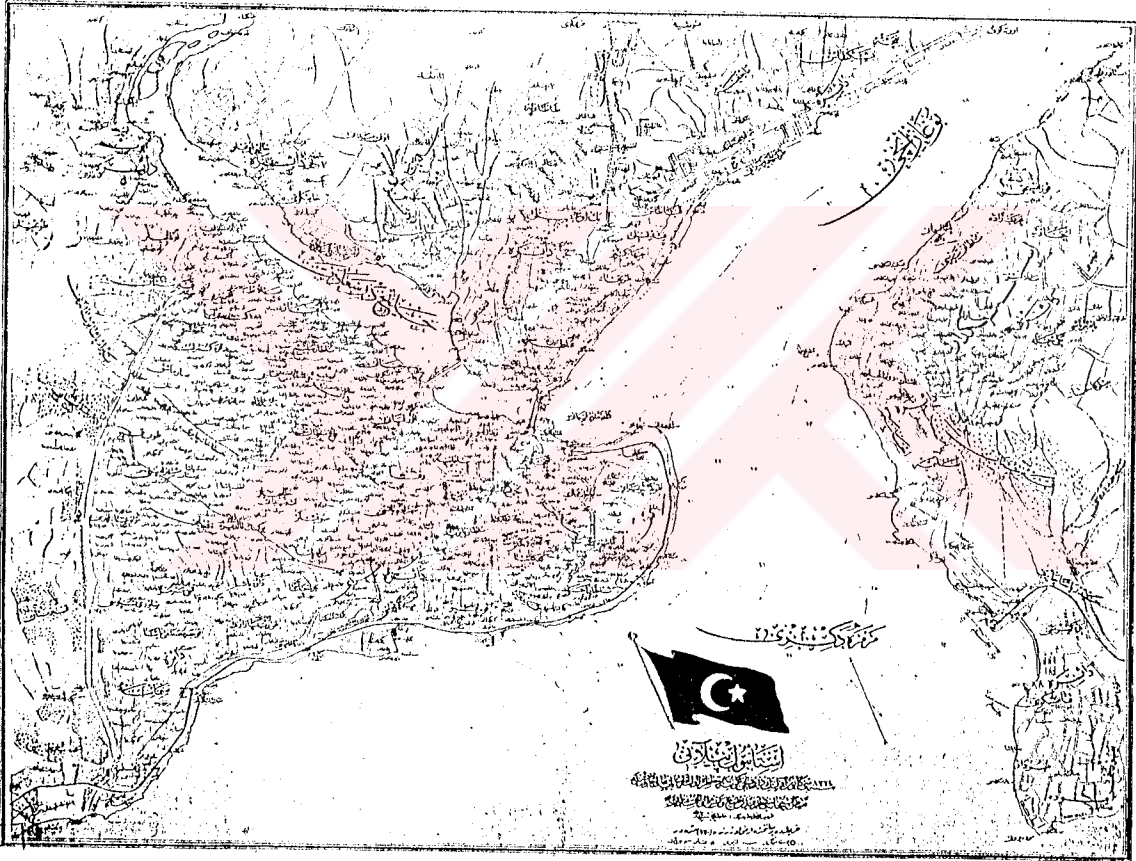
Resim 4.6.2.1910' larda Haydarpaşa' dan Kadıköy' e Bakış (Eken, A. 1992)

O zamanlar Mustafa III.Cami'nin (Iskele Camii 1747) önü denizdi.Damga Sokağının önü gene denizdi.Bunların tam dolması 1908 yılına kadar sürdü.Bu dolgu üzerinde bugün Maliye, park, iskele, konservatuar , Şehremaneti yapıları vardır.(Teoman, Z.,1969) (Resim 4.6.3)



Resim 4.6.3 Kadıköy Meydanı

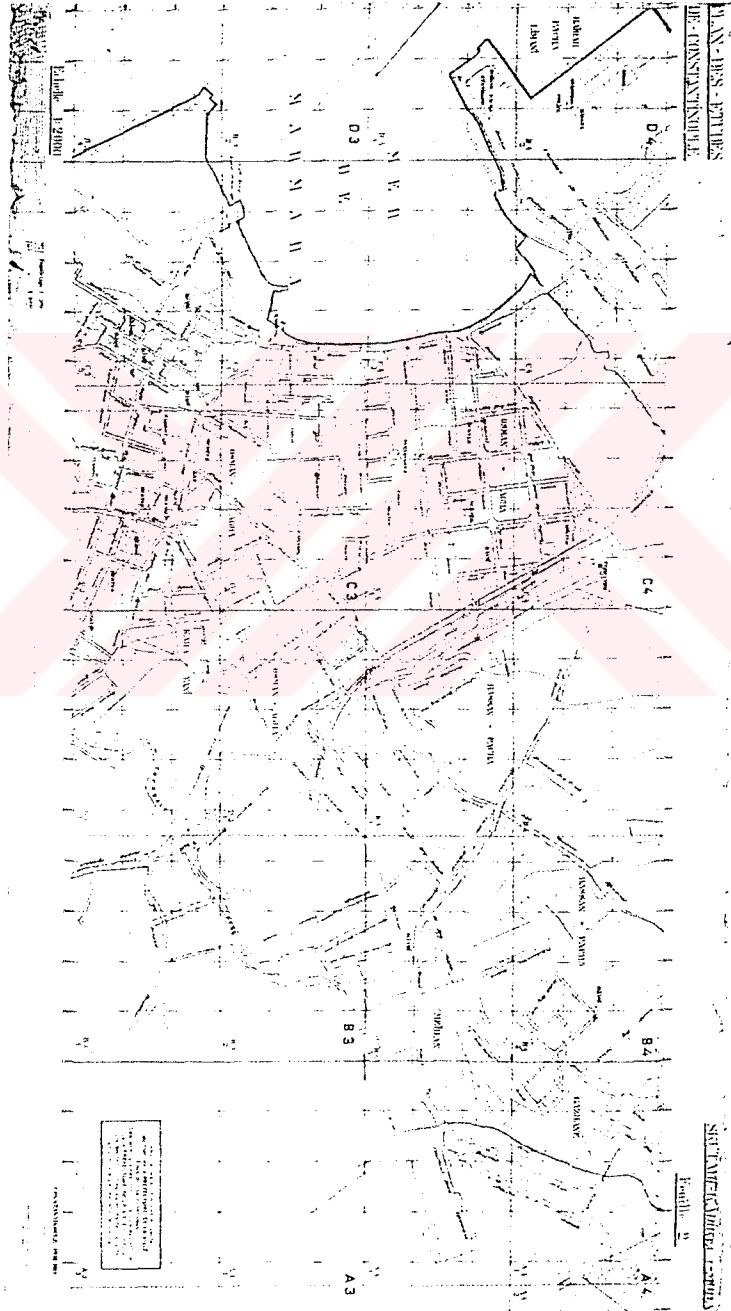
1908 tarihinde Tefeyyüz Kütüphanesince bastırılan bir planda şöyle görülmektedir. Anadolu-Bağdad Demiryolu , Haydarpaşa İstasyonu, vapur iskelesi, vemendirek inşa edilmiştir. Ancak Haydarpaşa'dan Kadıköy'e uzanan yol üzerindeki topraklar büyük ölçüde boştur. İskelenin güneyindeki deniz parçası doldurulmuştur. Eskiden "kumluk" denilen yer bugünkü Postahane hizasına kadar kadar denizdi. Şimdi kıyı 200m. geride kaldı. (Kayra, C., 1990.) (Harita 4.6.1.)



Harita 4.6.1 İstanbul Planı , Tefeyyüz Kütüphanesi , 1908
(Kayra, C., İstanbul Haritaları, 1990)

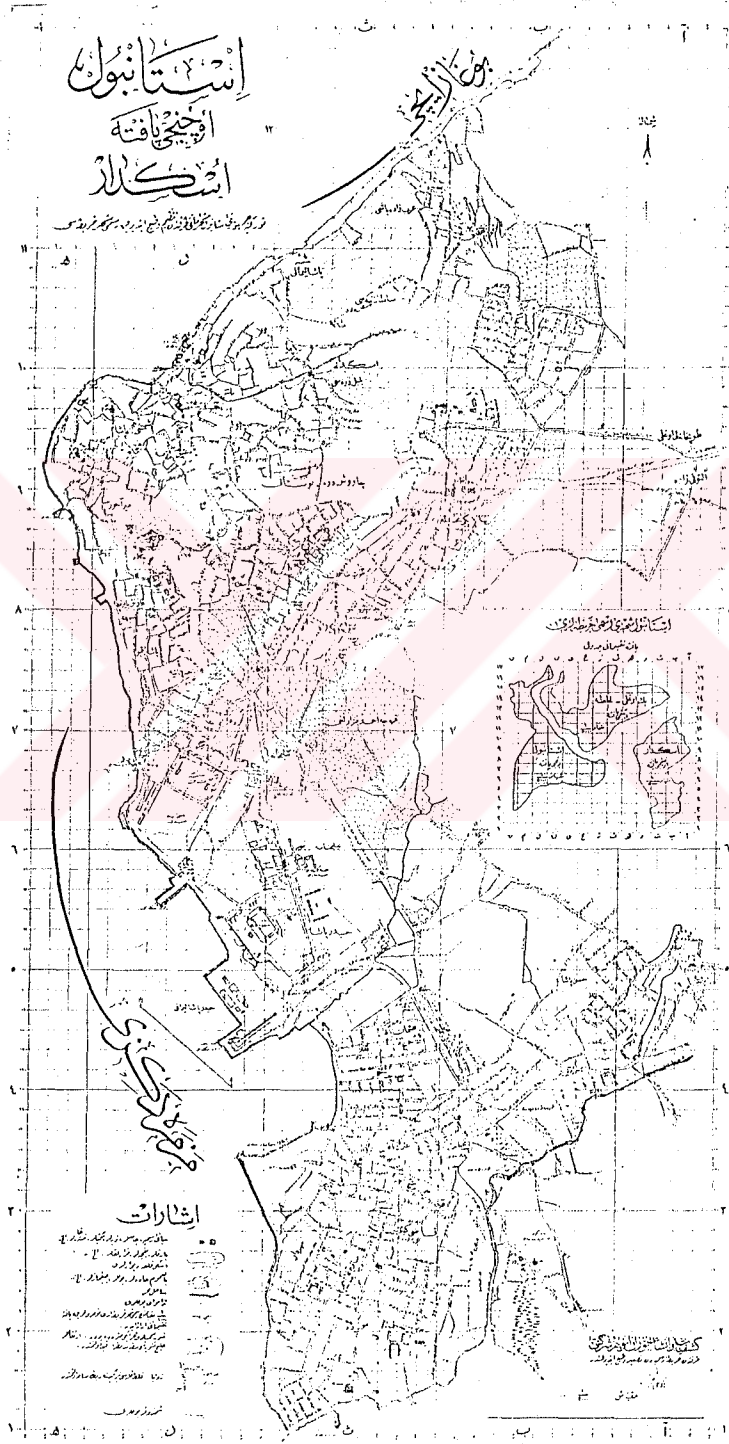
1914'de Celal Esad Arseven'in Kadıköy'ü düzenleme tekliflerine göre yeni rihimdan Kurbağalıdere başlangıcına kadar bir sahil yolu önerilmiştir.

1918-1919 tarihli bir planda Haydarpaşa önünde yapılmış olan mendireğin Marmara yönünde ikinci bir mendirek tasarımının gösterildiği, iskele yöresinin doldurulduğu ve eski iskele yerinin geride kara içinde kaldığı, Kurbağalıdere'de üç köprü olduğu görülmektedir.(Harita 4.6.2)



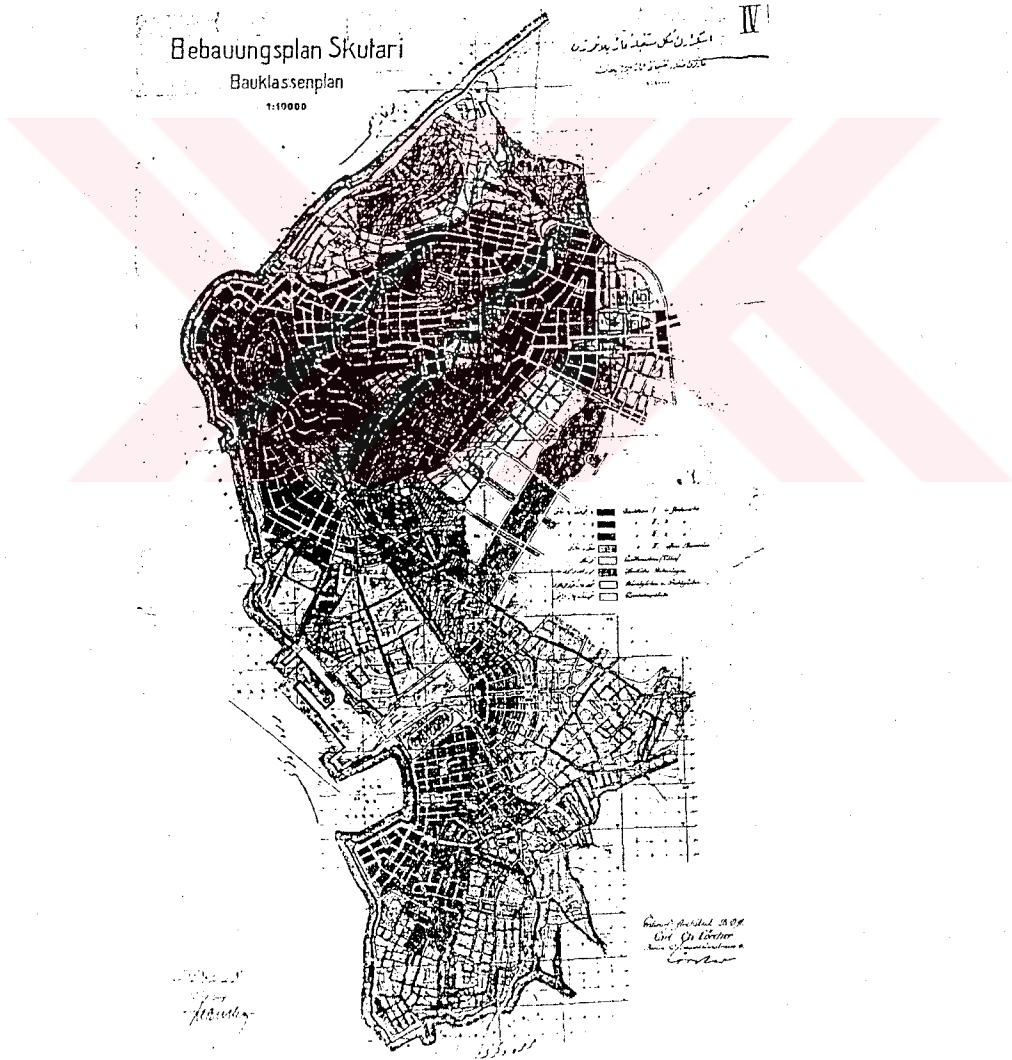
Harita 4.6.2.Üsküdar- Kadıköy- Moda İnşaat ve Keşfiyat Osmanlı Anonim Şirketi
(Kayra, C., Eski İstanbul'un Eski Haritaları,1990)

1920-1923 tarihli haritada yine mendirek , yollar ve yeşil alanlar gösterilmiştir.(Harita 4.6.3)



Harita 4.6.3 Üsküdar-Kadıköy-Moda Keşfiyat ve İnşaat A.Ş. 1920-1923
(Kayra, C., İstanbul Haritaları,1990)

1926-1928 tarihli 1/10 000 ölçekli Üsküdar'ın "gelecekteki halini" gösterir haritalarda kat yükseklikleri, yeşil alanlar, yollar ve caddeler planlanmıştır.İskele bölgesindeki dolgu alan (şimdiki park , otobüs durağı) konut alanı olarak bırakılmıştır.Harita 4.6.4 'de kat yükseklikleri gösterilmiştir.Plandaki legendde en koyu renkli bölgeler dört kat olarak yapılacak binaların bulunduğu yöreleri göstermektedir.Tek evler turuncu, köşkler sarı, parklar ve bahçeler yeşildir.Demiryolu arazisi beyaz bırakılmıştır.Mühürdar, Moda, Şifa, Yoğurtçu bölgesi için yalnız tek katlı evler düşünülmüştür.

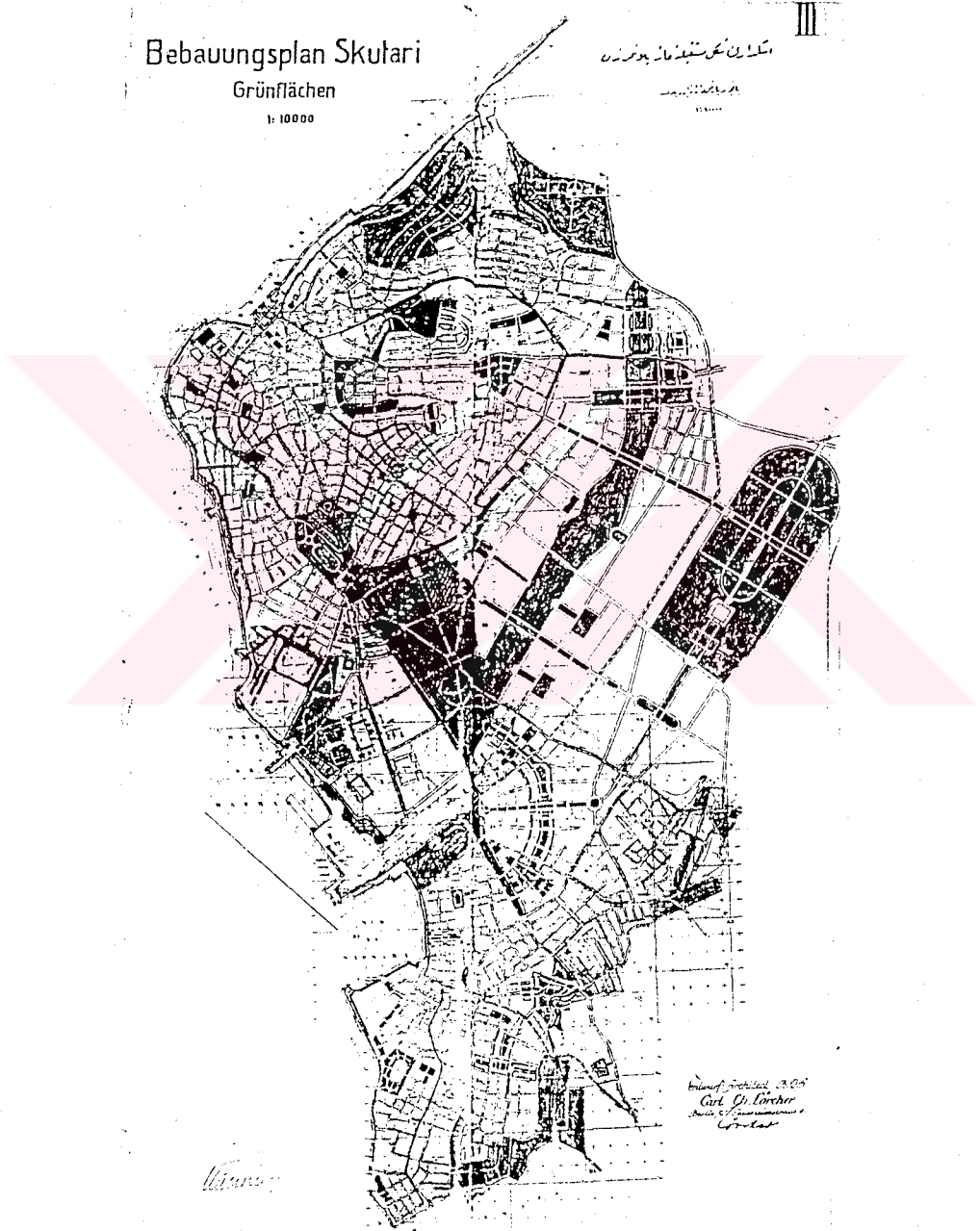


Harita 4.6.4 Üsküdar-Kadıköy Yapılaşma Planı,1926-1928,Ölçek1/10 000,Carl Lörcher.

Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi

(Kayra, C., Eski İstanbul'un Eski Haritaları,1990)

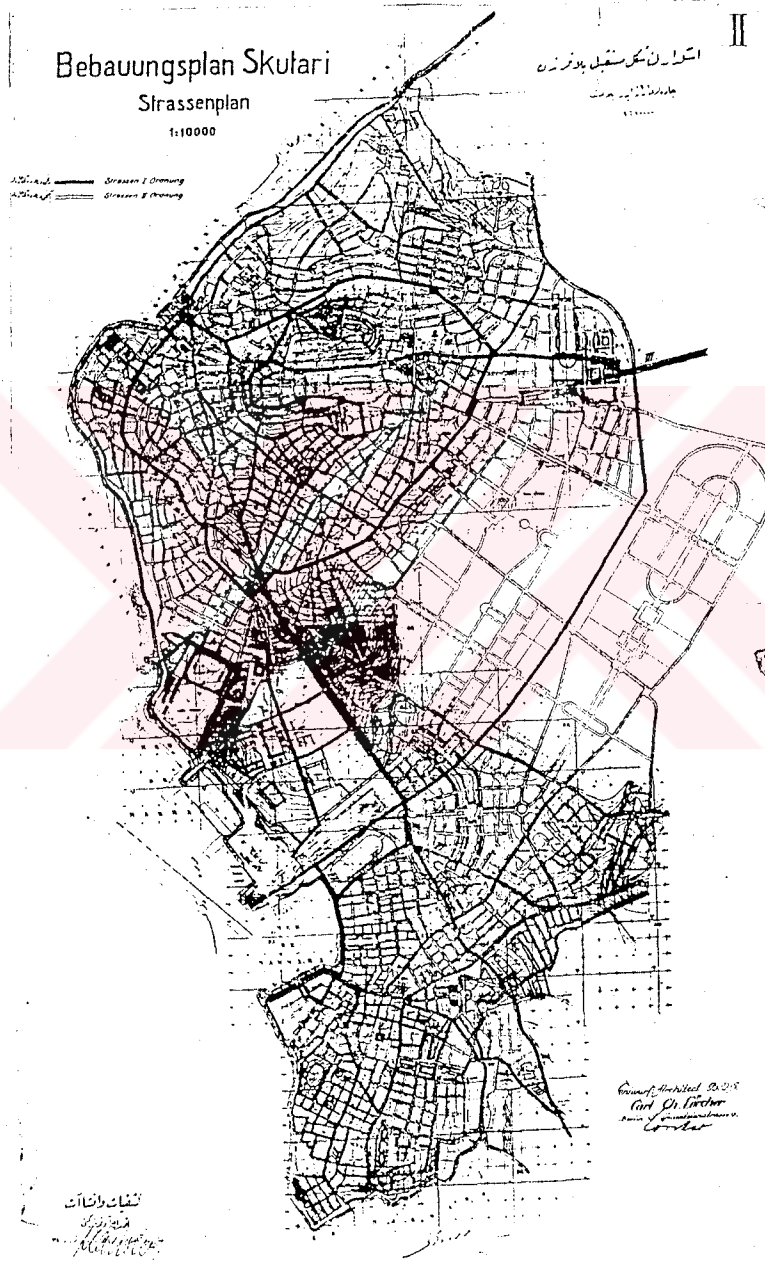
Harita 4.6.5.'de yeşil alanlar gösterilmiştir. Planda büyük yeşil alanlara yer verildiği görülmektedir. Kadıköy'de Küçük Moda'dan Hasan Paşa'ya kadar uzanan geniş bir yeşil şerit dikkat çekmektedir. Yeldeğirmeni'nin sağında bir spor alanı, Mühürdar'da (olasılıkla) bir açık hava tiyatrosu görülmektedir.



Harita 4.6.5 Üsküdar-Kadıköy Yapılaşma Planı, 1926-1928, Ölçek 1/10 000, Carl Lörcher.

Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi
(Kayra, C., Eski İstanbul'un Eski Haritaları, 1990)

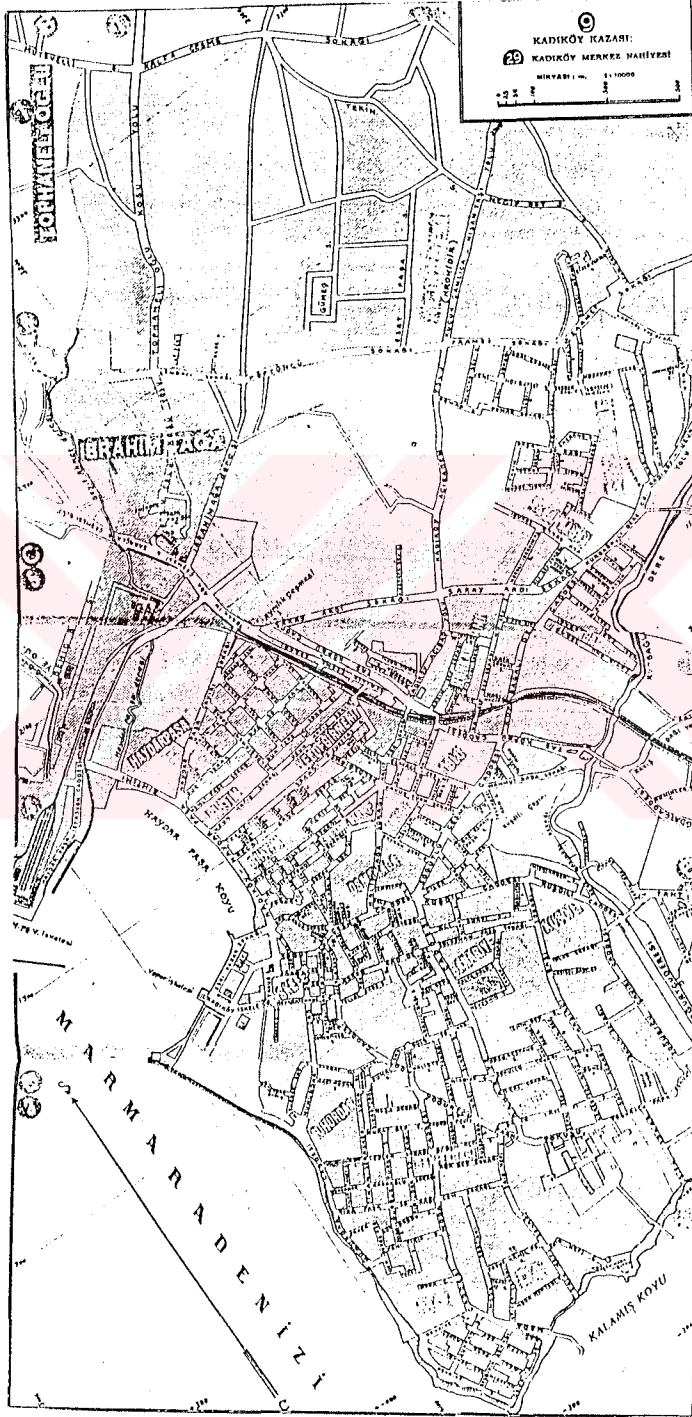
Harita 4.6.6.da yollar ve caddeler gösterilmiştir.Haritanın sol üst köşesindeki legenddan birinci derecedeki caddelerin kırmızı, ikinci derecedeki caddelerin sarı olarak renklendirildiği belirtilmektedir.



Harita 4.6.6 Üsküdar-Kadıköy Yapılaşma Planı,1926-1928,Ölçek1/10 000,Carl Lörcher.

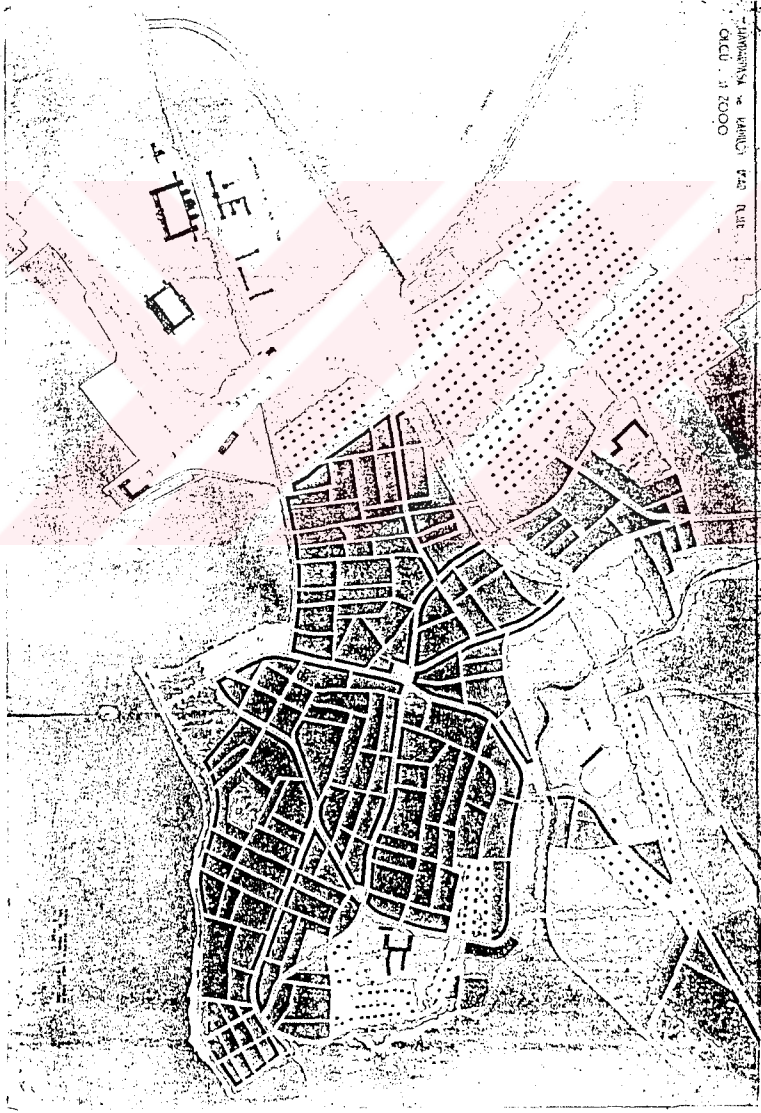
Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi
(Kayra, C., Eski İstanbul'un Eski Haritaları, 1990)

1934 tarihli bir haritada Haydarpaşa-Kadıköy arasındaki koyda yeni bir iskele ve mendirek görülmektedir.(Harita 4.6.7)



Harita 4.6.7 Kadıköy İlçesi
(Selim Y., Osman N.,1934)

1938 'de Sabri Oran'ın planına göre Haydarpaşa yönünde rıhtım caddesi genişletiliyor.Bu planda vapur iskelesi önünde büyük bir meydan (Kadıköy İskele Meydanı) tasarlanmıştır.İskele'den sahil boyunca bugünkü Mühürdar'ı, Moda Burnu'nu, Yoğurtçu'yu ve Kalamış'ı çevreleyerek giden bir yol önerilmektedir.(Mimar bu yola Gezinti yolu adını vermektedir.)İskeleden doğrudan doğruya Şifa, Yoğurtçu semtlerine uzanan bir anayol düşünülmüştür.(Kumbaracıbaşı, N.,1979.)(Harita 4.6.8)

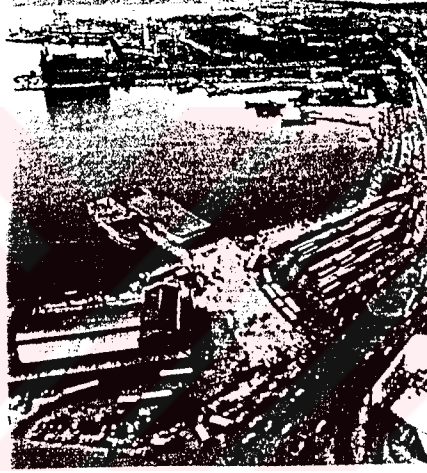


Harita 4.6.8 Haydarpaşa-Kadıköy İmar Planı,Sabri Oran, 1938.

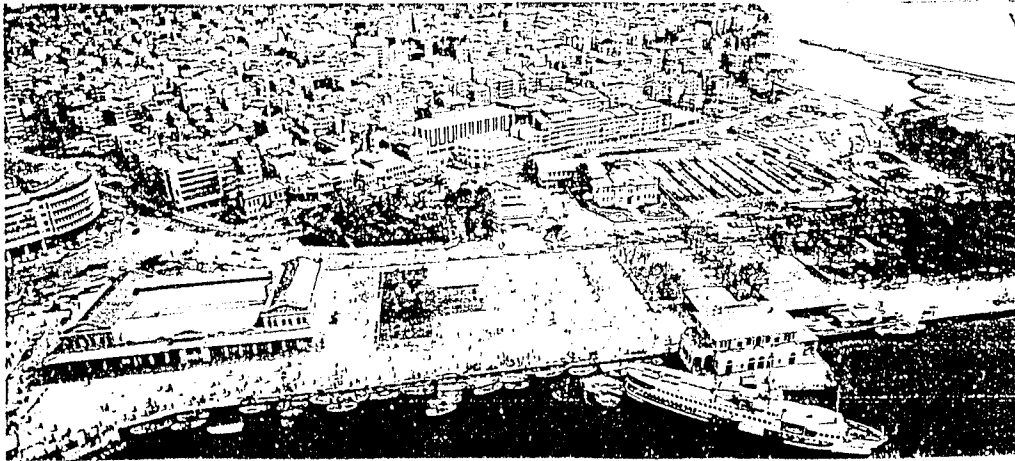
(Kayra, C., Eski İstanbul'un Eski Haritaları, 1990.)

1978'de Kadıköy İskele meydanının batı ucunda İnciburnu denilen yerde İnciburnu Mendireği yapılmıştır.Uzunluğu 425m. dir.Mendirek Kadıköy'ün eski ve yeni iskelelerini ve koyu lürçün dalgalardan kurtarmış, deniz taşıtlarına ve yayalara kolaylık sağlamıştır.(Ziyaoğlu, R., 1985.)

1984-1987 yılları arasında Haydarpaşa Koyu'nun doldurulması ve meydanın genişletilmesi ile 20m. genişliğinde bir dolgu alan daha elde edilmiştir.(Resim 4.6.4)



Resim 4.6.4 Haydarpaşa-Kadıköy İskelesi Arası (Kadıköy Belediyesi Faaliyet Raporu, 1988)



Resim 4.6.5 İskele-Mühürdar Arası ve Kadıköy Meydanı(Kadıköy Belediyesi Faaliyet Raporu,1988)

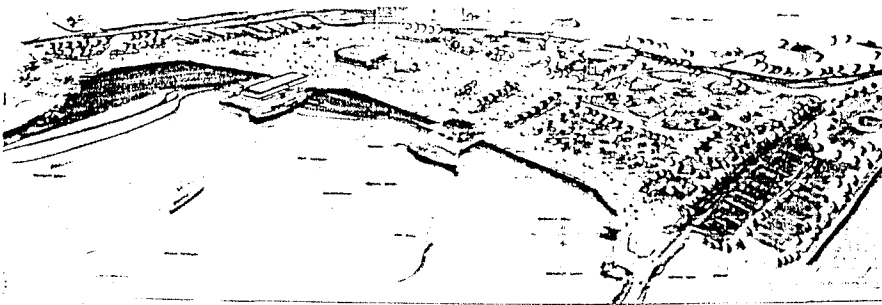
1988-1993 yılları arasında Kadıköy İskelesi ile Mühürdar arası kıyı dolgu alanının yapımı ve park olarak düzenlenmesini görmekteyiz. Yaklaşık 2 km. uzunluğunda olan kıyı dolgu alanı içinde Çiçekçiler Çarşısı , Deniz otobüsleri iskelesi ve İnciburnun' dan Modlaburnu' na kadar uzanan sahil parkı yer almaktadır.(Kadıköy Belediyesi Faaliyet Raporu,1988.)(Resim4.6.6)



Resim 4.6.6 İskele-Mühürdar Arası ve Kadıköy Meydanı(Kadıköy Belediyesi Faaliyet Raporu,1988)

KADIKÖY BELEDİYESİ

KADIKÖY MEYDANI DÜZENLEMESİ



BÖLÜM 5.KADIKÖY İNCİBURNU-MODABURNU ARASI KIYI DOLGU ALANININ İNCELENMESİ

5.1 Kadıköy İlçesi Kıyılarında İlçe Belediyesi ve Büyükşehir Belediyesi Tarafından Gerçekleştirilen Uygulamalar

Kadıköy-Bostancı sınırları içinde kalan kıyı dolgu alanının sınırlarının işlendiği 1/5000 ölçekli plan İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış ve 14.2.1985 tarihinde Büyükşehir Meclisince onaylanmıştır.1986 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından kıyı dolgu çalışmaları başlatılmış ve 1/1000 ölçekli Kadıköy-Bostancı kıyı düzenleme planları etaplar halinde hazırlanmıştır.Düzenleme planlarının Kadıköy İlçe Uygulama İmar Planlarına işlenmesinden sonra 22.1.1992 tarihinde Kadıköy İlçe Belediyesi tarafından onaylanmıştır.

1984-93 yılları arasında gerçekleştirilen projeler arasında , Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak meydanın genişletilmesi, Dalyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesi yapılması ve sahil yolunun açılması (1984-87), Kalamış Koyu ve Fenerbahçe'de yat limanı inşası (1985-88), yapımı 1993' te tamamlanan İskele-Mühürdar arasında deniz doldurularak meydanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması sayılabilir.Yapıldıkları yıllarda ekonomik açıdan eleştirilen bu dolgu çalışmalarıyla denizden 900.000 m. den fazla alan kazanılmıştır ve 5km'den uzun bir sahil yolu elde edilmiştir.(Dünden Bugüne İstanbul Ans.)

Kıyı doldurma ve düzenleme çalışmaları 7 etaplı olarak hazırlanmıştır.Haydarpaşa-Kadıköy İskelesi / İskele-Mühürdar / Mühürdar- Kurbağalıdere / Kurbağalıdere-Kalamış/ Kalamış-Dalyan / Dalyan- Caddebostan / Caddebostan-Bostancı.

Haydarpaşa- Kadıköy İskelesi arasında 20 metre genişliğinde bir deniz dolgusu ile bir rıhtım düzenlenmiştir.Bu alanda "Bahkçılar Çarşısı", ayak üstü yemek yeme birimleri , gezinti- dinlenme alanları mevcuttur.(Kadıköy B.Faaliyet Raporu 1988)Minübüs ve dolmuş durakları ile belediye otobüsleri durakları da bu alanda yer almaktadır.Duraklar trafik yoğunluğu, çevre kirliliği,gürültü kirliliği, görsel ve mekansal karmaşa yaratmaktadır.Deniz kıyısına yapılmış olan çay bahçelerinin önünde 2m. den yüksek tel ağlarla çevrelenmiştir.

İskele-Mühürdar arası ve Kadıköy Meydanı düzenlemesinde 2km. uzunluğunda kıyı dolgusu yapılmıştır.İskele ile eski hal binası(konservatuvar binası) arası trafiğe

kapatılarak yaya kullanımına açılmıştır.İskele yanındaki park "Çiçekçiler Çarşısı" olarak yeniden düzenlenmiştir.Kadıköy Meydanındaki araç ve yaya trafiği karmaşası devam etmektedir.Meydanın her iki yönünde yapılan dolgularla Kadıköy Meydanının "meydan" kimliği kaybolmuştur.

Mühürdar- Kurbağalıdere arası dolgusu İSKİ' nin açtığı bir ihale ile gerçekleştirilmiştir.Alan park olarak tanzim edilmiş , yürüyüş yolu Kurbağalıdere Köprüsüne bağlanmıştır.

Kurbağalıdere ile Kalamış arasında doldurulmuştur.Kalamış'ta deniz içi alan 100 bin metrekare, tesisler ve yeşil alan 50 bin metrekarelik bir marina inşa edilmiştir.Yapımı 1986 yılında tamamlanmıştır.Fenerbahçe Marinası da 1004 yat kapasiteli olarak düzenlenmiştir.(Kadıköy B. Faaliyet Raporu , 1988)

Dalyan-Caddebostan arası dolgu alanlar üzerinde rekreasyon amaçlı düzenlemeler yapılmıştır.Düzenleme Fenerbahçe Orduevi yanından başlamakta Caddebostan Maksim Gazinosuna kadar devam etmektedir.Yaklaşık 2.5km. uzunluktaki kıyı dolgu alanı üzerinde güneşlenme terasları, plaj alanları, çocuk parkları, otopark alanları bulunmaktadır.("Değişen Çehresiyle Kadıköy" ,1989-1991)

Caddebostan-Bostancı arası kıyı dolgu alanı üzerinde düzenlemeler devam etmektedir.Bostancı deniz otobüslerine kadar olan kıyı dolgu alan uzunluğu yaklaşık 3.5km. dir.Sahil yolunun düzenlenen kıyı mekanını ikiye bölmesi kıyının gerisindeki yerleşimlerle kıyı arasındaki bağlantıyı zayıflatmaktadır.Konut bölgelerinden kıyı mekanına ulaşım ışıklı geçişlerle sağlanmaktadır.Proje raporunda yapım ve kullanım zorlukları nedeniyle alt geçit görsel etki nedeniyle de üst geçit çözümlerinden kaçınıldığı, en uygun çözümün ışık, işaret, ve yaya geçitleri olarak görüldüğü ve uygulandığı belirtilmiştir.(İstanbul B.Ş.B., Yatırım Planlama Müdürlüğü Arşivi ve Müd. Yrd. Gül Sevin Soner ile görüşme ,21.6.1995)

Kadıköy İlçe Belediyesinin ilçe kıyılarındaki uygulamalar Kadıköy İlçe Uygulama İmar Planı' nda , mevzi imar planı gerçekleştirilmişlerdir.Kalamış Koyu' nda Büyükşehir Belediyesi tarafından ilçe belediyesine tahsis edilen alanda Kadıköy Belediyesi tarafından 1991 yılında "Kalamış Tesisleri " yaptırılmıştır.Kadıköy Belediyesi 10.9.1992 tarihli Encümen kararı ile, 20.2.1986 onay tarihli, 1/1000 ölçekli Fenerbahçe Kıyı Düzenlemesi Planı'nda dolgu yeşil alan üzerinde "Pyramid

Eğlence Merkezi" nin yapım işini bir şirkete ihale etmiştir.3830 sayılı Kıyı Yasası'na aykırı olarak yapımına başlanan bu eğlence merkezi hakkında Mimarlar Odası tarafından 15.6.1992' de Kadıköy Belediyesine dava açılmıştır.1/1000 ölçekli bu yapıya ilişkin olarak yapılan plan değişikliğinin iptali istenmiştir.Mahkeme, 25.10.1993 tarihinde belediyenin "yıkımama kararı" nı iptal etmiştir.(İstanbul Raporları,Şubat 1993/Şubat 1994)

Kadıköy İlçe Belediyesinin başka bir uygulamasıda " Suadiye Princess Oteli" dir.Büyükşehir Belediyesi' nin belediyeye tahsis ettiği alanda yapılan bu uygulama 3030 ve 3830 sayılı yasalara aykırı olarak gelişmiştir.

5.2 Varolan Planlama ve Özellikleri

Kadıköy İskelesi-Mühürdar arası kıyı dolgu alan çalışmaları İSKİ tarafından gerçekleştirilmiştir.Dolgu çalışmalarına "Kadıköy Merkez Nazım İmar Planı" nda yer alan İSKİ' nin İstanbul 1. aşama kanalizasyon projesi kapsamında planlanan Kadıköy Ön Arıtma ve Deşarj Tesisleri Projesi' nin gerçekleştirilmesi amacıyla başlanmıştır.(Ek: 1) Dragos-Kadıköy arası atık suların toplanması ve kuşaklama kollektörüne pompalanmak üzere kollektör ve kanalizasyon inşaatları yapılmıştır.Moda atık su tüneli Mühürdar' da İSKİ' nin mevcut burgulu pompa istasyonu yanına kadar getirilmiştir.Projede Dragos-Fenerbahçe kollektörünün Moda kollektörüne bağlanarak, atık suların bu tesislerde ki ön arıtma işlemleri tamamlandıktan sonra derin deniz deşarjı ile İstanbul Boğazı'na verilmesi planlanmış ve projelendirilmiştir.Daha sonra bu projeden vazgeçilmiş,atık suların İstanbul Boğazı boyunca tünellerle Riva' ya aktararak orada arıtılması üzerinde projeler yapılmıştır.(İSKİ Genel Müd. Kadıköy Havzası İnşaat Şube Müdürü, Hıdır İlyas Sevin ile 23.6.1995 tarihli görüşme) Ön arıtma ve deşarj projesi gerçekleştirilmediğinden İSKİ' nin Mühürdar burgulu pompa istasyonu halen arıtma yapılmadan atık suları denize deşarj etme işlevine devam etmektedir.Dolgu alan ise rekreasyon amaçlı düzenlenmiş, 1993' ten bugüne park olarak kullanılmaktadır.Alan içinde çocuk parkı, spor alanları, otopark(455 oto), çay bahçeleri, WC' ler, havuzlu meydanlar ve yürüyüş yolları düzenlenmiştir.Alanda ön arıtma tesisi yapımı son günlerde gündemdedir.Kadıköy Belediyesi ve İ.S.K.İ.arasındaki yazışmalar devam etmektedir.(Ek :2)



Resim 5.2 Inciburnu-Modaburnu Arası Dolgu Çalışmaları,1988.

(Hıdır İlyas Sevin Özel Arşivi)

5.3 İnciburnu-Modaburnu Kıyı Dolgu Alanına Ulaşım

İnciburnu-Modaburnu kıyı dolgu alanı mevcut dolmuş duraklarına, deniz otobüsü iskelesine, deniz yolları iskelelerine ve otobüs duraklarına yürüme mesafesi yakınlığındadır.

Alana yaya girişinin sağlandığı altı giriş mevcuttur. Bu girişler;

1- Deniz otobüsleri yanından

2- Benzin istasyonu yanından

3-4 Mühürdar caddesinden

5- Moda çay bahçeleri içinden

6- Moda deniz kulübü yanından olarak sıralanabilir.(Harita 5.3.1)1,2,6 nolu girişlerden servis ve güvenlik araçlarının giriş ve çıkışlarında sağlanmaktadır.

1 nolu giriş çiçekçiler çarşısı, çay bahçeleri ve iskelelerin bulunduğu yaya aksının sonunda yer aldığı için en yoğun olarak kullanılan giriştir.

Alanın düzenleme paftalarında 2 nolu giriş parkın ana girişi olarak tasarlanmasına rağmen, girişin araç trafiğinin hızlı ve dönüş halinde olduğu noktadan verilmesinden dolayı bu giriş yayalar tarafından fazla tercih edilmemektedir.

3 ve 4 nolu girişler olan Mühürdar caddesine çıkan merdivenler ise tasarımları ve uygulama hatalarından dolayı yayalar için iniş ve çıkışta kullanım zorlukları yaratmaktadır.Riht yüksekliklerinin çok az olması, basışların darlığı, sahanlıkların doğru planlanmaması, kol genişliğinin dar olmasından dolayı kullanımda sorunlar yaşandığı gözlemlenmiştir.

5 nolu giriş olan Moda çay bahçesine çıkan merdiven yoğun olarak kullanılmaktadır.Merdiven çıkışının çay bahçesi içine direkt açılması ve geçiş alanı olmaması, çay bahçesi içinde sirkülasyon kargaşası yaratmaktadır.

Moda deniz kulübü yanından olan altıncı giriş ise özel mülkiyet alanından geçmektedir.Bu alan henüz düzenlenmemiştir.

5.4 Alanın Varolan Fiziki Çevreye Uyum Analizi

5.4.1 Doğal Çevreye Uyum Analizi

Modaburnu doğal sit alanı sınırları içinde kalmaktadır.1988-1993 yılları arasında gerçekleştirilen İnciburnu-Modaburnu arası kıyı doldurma ve düzenleme işlemi ile doğanın binlerce yılda oluşturduğu kıyı çizgisi değiştirilmiştir.Kıyı doldurulmadan önce Modaburnu silüette denizden dik yükselen bir yarın üstünde yer almaktaydı.Deniz kıyısı aşağıda çakıl ve kayalıktı.

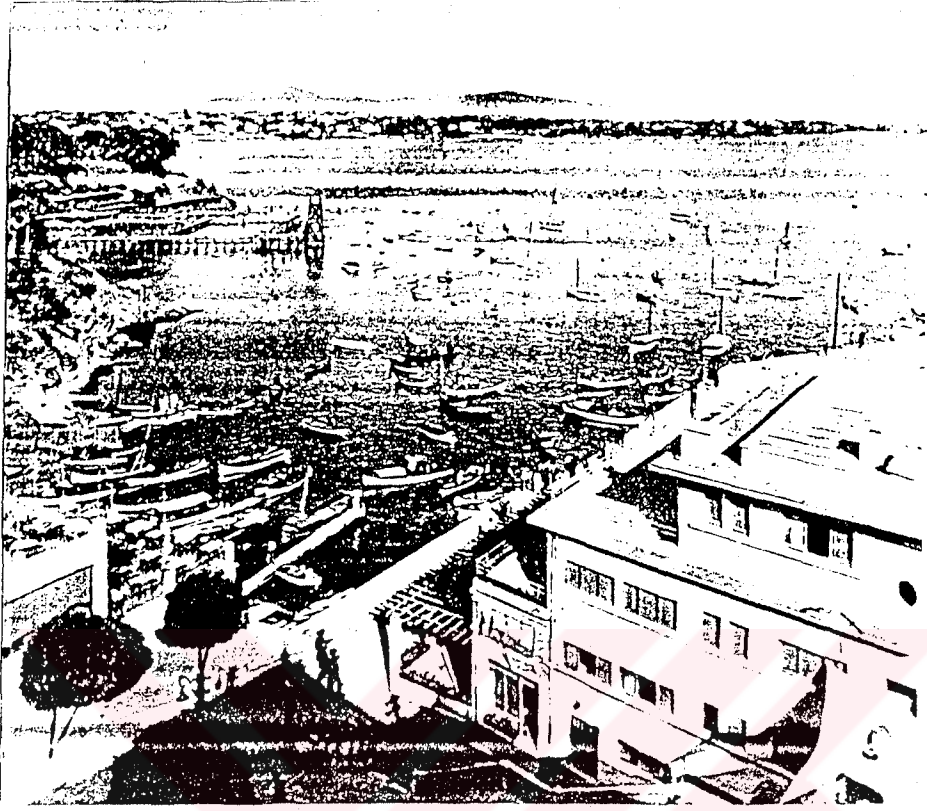
Kıyılarının kimliklerini yitirmesi şöyle anlatılmıştır."Kıyılarının meşru, sosyal kullanımına yönelik amaçları olması gerektiği düşüncesinden hareketle; bu kıyıya topluma açmak, birkaç kişinin tekelinden kurtarmak istedik.Eskiye dönüşünüz, kıyılar çok sınırlı noktalarda ana çok yoğun kullanılıyordu.Moda'nın 'Eski Modaburnu' iskelelerde özdeşleşen çok yoğun ve çok özel bir yaşam tarzı vardı.Özellikle iskelelerin, yazları çok farklı bir kullanım biçimi vardı.Bu, 'Eski Modaburnu' coğrafya kıvrımı için böyledir.Coğrafyanın doğal olarak oluşturduğu çizgiler, mekansal kullanımı çevreye hep farklı bir kimlik kazandırır.Ancak günümüzde bu mekansal kimlik kaybolmuştur.Bugün, oraya getirdiğiniz aktivite de güzel olabilir.Örneğin.Fenerbahçe'de hoş bir ortam var ama, her köşesinin farklılığı artık kaybolmuştur, bir anıdan ibarettir...Plajlar da koylar gibi..." (Yücel, A., 1993) (Resim 5.4.1.1)

Dolgu çalışması yapılırken 'Eski Modaburnu' bölgesi bir karakter değişimine uğramıştır.Aynı zamanda dolgu alanlarının 'Eski Modaburnu' alanlarında yaşayan canlılara verdiği zarar ile de onların yaşama ortamı ortadan kaldırılmıştır.Dolgu ile örtelenen kıyı çizgisi derinliğinin artması ile sığ sularda yaşayan ve fotosentez olayını güneş ışığı ile gerçekleştiren yeşil algler ve diğer canlılar zarar görmüşlerdir.

5.4.2 Yapay Çevreye Uyum Analizi

Kadıköy'de gerçekleştirilen kıyı dolgu alanları ile 1980 yılında kişi başına düşen yeşil alan miktarı 0.4m²/kişi iken , 1.57m²/kişi oranına yükselmiştir.Kıyı dolgu alanları toplumun açık alanda oturma, yürüyüş, oyun ve diğer rekreasyon ihtiyaçlarını karşılamakta günümüzde en önemli alanlardır.İnciburnu-Modaburnu kıyı parkı da yakın ve uzak çevresine hizmet vermektedir.

İnciburnu-Modaburnu arasındaki kıyı dolgu alanı mevcut yerleşim dokusuna yaya girişleriyle bağlanmıştır.Alandan iskelelere, Mühürdar caddesine ve Moda çay bahçelerine bağlantılar sağlanmıştır.



Moda ve çevresinde orta ve üst gelirli konut yerleşimleri mevcuttur. Alanın düzenlenmesi Moda'nın sosyal dokusunu etkilemiştir. Alan çevre halkı ama daha çok günübirlik gezi amaçlı gelen halk tarafından kullanılmaktadır. Belirli zamanlarda kullanım yoğunluğu artmaktadır. Çevre halkıyla yapılan anket ve görüşmelerde çoğunluğun alana gitmediği veya alanı sabah erken, akşam geç saatlerde yürüyüş, hayvan gezdirme ve spor amaçlı kullandıkları saptanmıştır.

5.5 Günümüzde Alanda Yer Alan Etkiliklerin Analizi

İnciburnu- Modaburnu arasında düzenlenen kıyı dolgu alanına insanlar çeşitli amaçlarla gelmektedirler. Alanda yapılan gözlemlerde çeşitli etkinlikler gözlenmiştir. Bunlar;

- Yürüyüş yapmak,
- Dinlenme,
- Piknik yapma,
- Manzara seyretme,
- Çocuk oyun alanına gelme,
- Bisiklet sürme,
- Hayvan gezdirme,
- Çay bahçelerinde oturma,
- Spor yapma

olarak sıralanabilir.

5.6 Günümüzde Alanda Yer Alan Kent Mobilyalarının Analizi

Kent mobilyaları , genellikle mekanı tanımlayan ve tamamlayan öğeler niteliğindedir. Kent mobilyasının göreviyle uyumlu strüktürel, fonksiyonel ve estetik bir değer taşıması gerekir. Kent mobilyaları süsleme amaçlı, dinlenme-eğlenme-oyun amaçlı, ticari amaçlı, koruma amaçlı vb. olmak üzere çok çeşitlidir.

Kentte yaşayan insanların açık mekanlarda huzurlu ve mutlu olabilmeleri için gereksinmelerinin saptanması gerekir. Daha sonrada bu gereksinmelere cevap verecek öğelerin tasarımı ve bunların mekandaki biçimlenişlerinin yapılması gerekir. Öğelerin malzeme, renk, biçim, kullanım, ölçü, ölçek, çevre ile uyum, görülebilirlik, ulaşılabilirlik, kullanım kolaylığı, ve bakım kolaylığı yönünden uygun tasarlanmış ve uygulanmış olması gerekir. (Giritlioğlu, C.,1992)

Kıyı mekanlarını düzenlemede kullanılan kent mobilyaları iki ana başlık altında toplanır.

- 1) Alt yapıya bağlı kent mobilyaları
- 2) Alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları

Alt yapıya bağlı kent mobilyaları ; Haberleşme araçları, tuvaletler, satış kulübeleri, alan aydınlatıcıları, yol aydınlatıcıları, trafik lambaları bu grupta yer alan kent mobilyalarıdır.(Doğan, N., ve diğerleri,1986)

Günümüzde İnciburnu-Modaburnu kıyı alanında kullanılan alt yapıya bağlı kent mobilyaları bakım ve kullanım sorunları açısından irdelenmiştir.

Haberleşme Araçları:Alan içersinde telefon kulübeleri düzenlenmemiştir.Kentsel mekanlarda halkın kullanımı için telefon kulübeleri gereklidir.(Resim 5.6.1)



Resim5.6.1 Örnek Telefon Kulübeleri

Tuvaletler: Alanda bulunan WC' ler mevcut arazi eğiminin altında iki yerde tasarlanmışlardır.Bu tuvaletler uzun süre kullanıma açılmamıştır.Diğer tuvaletler çay

balıçeleri yanında insaa edilmişlerdir.Bunlar çoğu zaman kapalı olmakla birlikte kullanıma açılmışlardır.(Resim 5.6.2)



Resim 5.6.2 Alandaki Tuvaletler

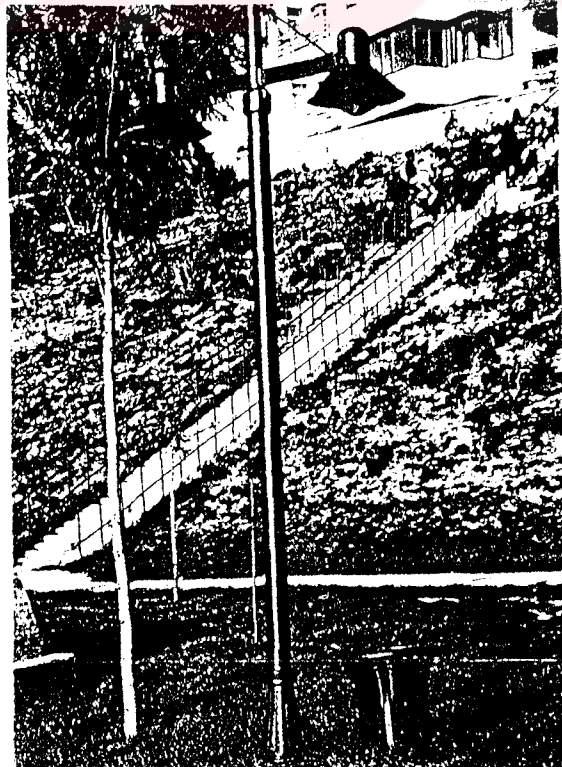
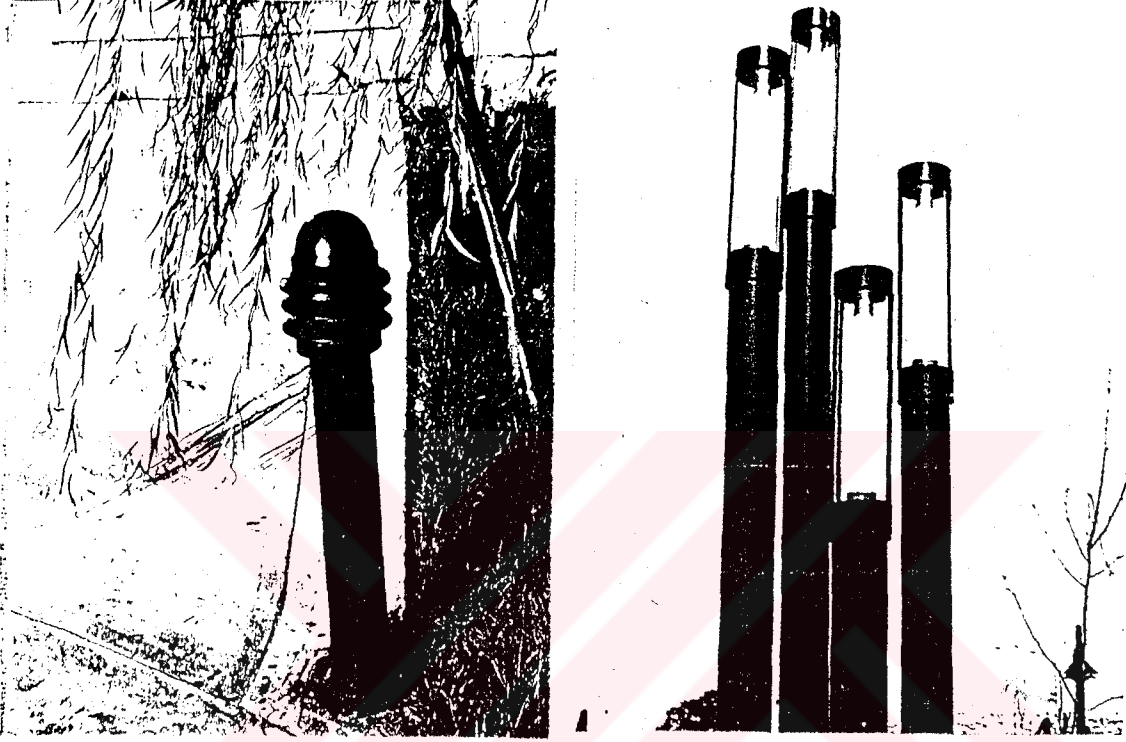
Satış kulübeleri: Servis alabilecek olanaklarla donatılmış, sigara, gazete, yiyecek maddeleri, dergi vs.lerin satıldığı seyyar veya sabit yerler olarak düzenlenebilirler.Alanda sabit satış kulübeleri bulunmamaktadır.Halk bu ihtiyaçlarını denetimsiz olarak orada bulunan seyyar satıcılardan sağlamaktadır.

Alan aydınlatıcıları: Alanın düzenlenmesinde çeşilli aydınlatma elemanları kullanılmıştır.Gece aydınlatması yeterli olmamaktadır.(Resim 5.6.3)

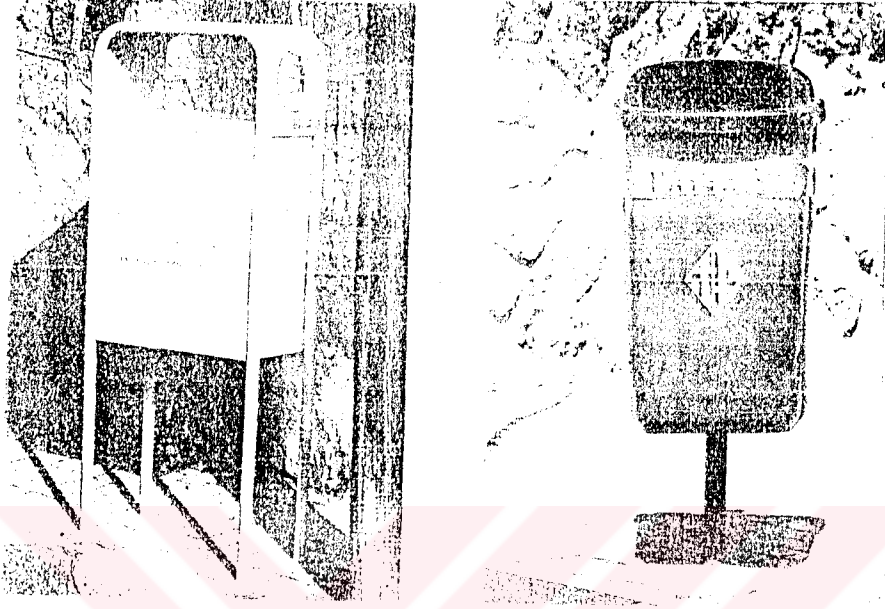
Alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları: Caydırıcı, sınırlayıcı, yaya-trafik bariyerleri, yönlendinciler, belirleyiciler, bilgi iletişim panoları, ticari tabelalar, trafik işaretleri, gölgelikler, oyun elemanları, bayrak flama direkleri, çiçeklikler de alt yapıya bağlı olmayan kent mobilyaları grubuna girer.

Çöp kutuları: Bunun açık mekânlarda olduğu gibi, kıyı mekânlarında da bulunması zorunlu kent mobilyalarındandı.Büyüklerinden uzaklıkları 50-100m., çok gerekli

hallerde 25m. olması kabul edilen uzaklıktır.Yerden yüksekliği 40-50cm. olması kullanım kolaylığı sağlar.(Resim 5.6.4)

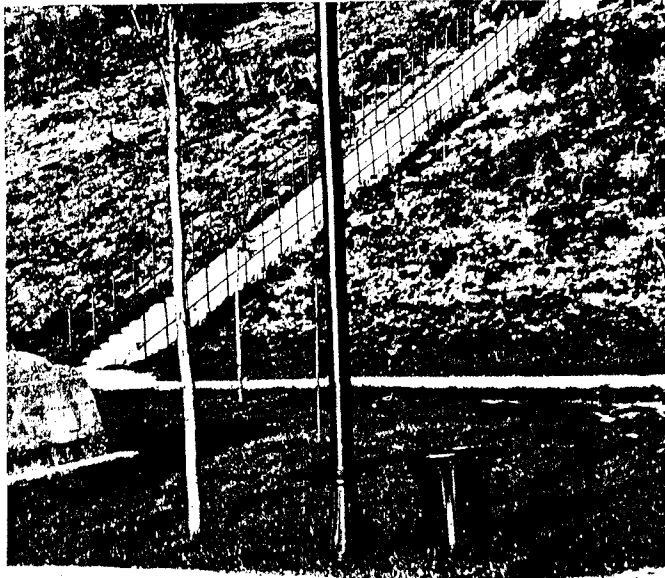


Resim 5.6.3 Alanda Yer Alan Aydınlatma Elemanları



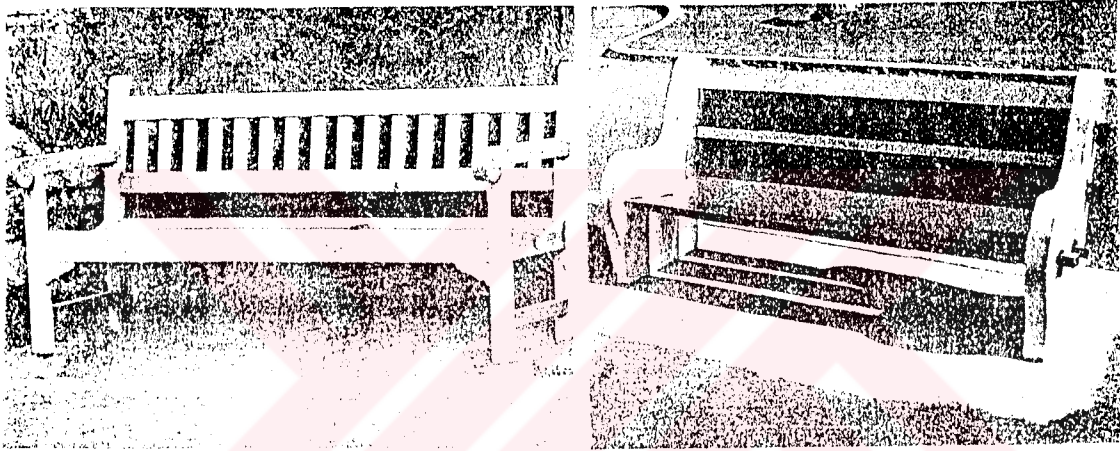
Resim 5.6.4 Örnek çöp kutuları

Alandaki çöp kutularının malzemesi metaldir.Çöp kutularının sayısının yetersiz olduğu tespit edilmiştir.(Resim 5.6.5)



Resim 5.6.5 Alandaki Çöp Kutuları

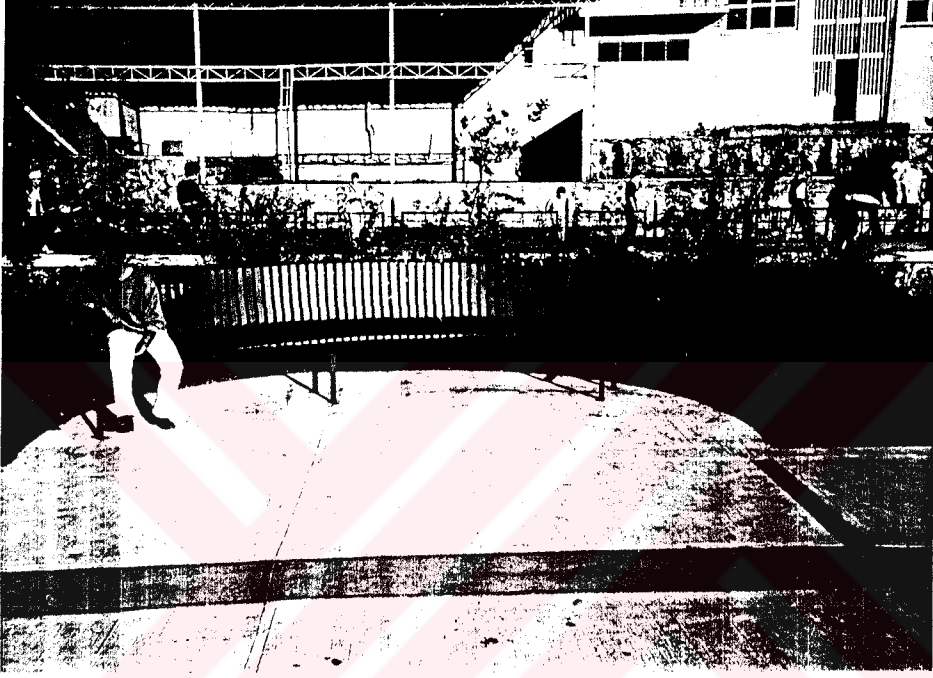
Oturma yerleri:Oturma yerlerinin seçiminde seyir imkanı veren yerler, sakin sezgisiz köşeler, yollar ve meydanlar uygundur.Oturma elemanları arasında yapılacak gruplamalar kullanıcılar arası ilişkileri güçlendirecek veya istemli bir ayrılma imkanı sağlayacak şekillerde olabilir.Oturma yerleri, oturacak kişilerin niteliklerine bağlı olarak düzenlenmelidir.Belirli yaş grupları için değişik ilişki ve düzenlemeler dikkate alınmalıdır.Kullanılan malzeme ve renk, kullanım amacına ve yakın çevre niteliklerine bağlı olarak düşünölmelidir.(Resim 5.6.6)



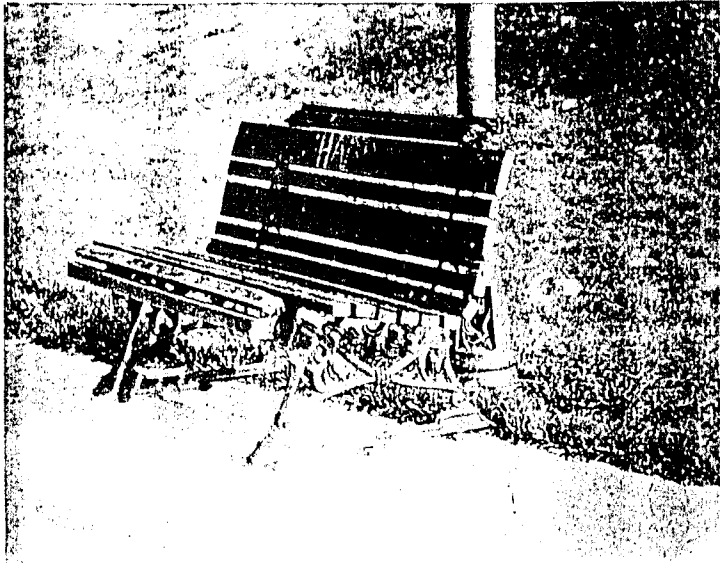
Resim 5.6.6 Örnek oturma elemanları

Alanda iki model oturma elemanları kullanılmıştır.Birinci model metal ,yeşil renkte boyanmış, yarım daire şeklindeki büyük oturma gruplarıdır.Bunların yerden yüksekliği çok fazla, örneğin, 1.70m. boyunda bir insan oturduğunda ayakları yere değmemektedir.Malzeme demir olduğundan paslanmışlardır.Oturma grubu olarak çok büyük olduğundan özel oturma imkanı sağlayamamaktadır.Yol üstündeki oturma cepleri ile oturma elemanları aynı ölçekte tasarlanmadıkları için birbirlerine uyumsuz görünmektedirler.(Resim 5.6.7)

Alandaki ikinci oturma elemanları ikili ahşap-metal klasik görünümlü banklardır. Bunların sayıları çok azdır. Denize daha yakın oturma istemiyle kayalıkların kenarına çekilmişlerdir. (Resim 5.6.8)



Resim 5.6.7 Alanda Yer Alan Oturma Grupları



Resim 5.6.8 Alanda Yer Alan Banklar

Yol ve meydan kaplamaları:Bu alanlarda kullanılacak malzeme, yapılarla ilgili olarak seçilmeli, zemin hareketliliği seçilecek malzemenin cins ve renginin saptanmasında dikkate alınmalıdır.Yer döşemelerinin, hareketliliği kolaylaştıracak, rahat yürümeyi sağlayacak ve ışık yansımalarını önleyecek malzeme seçimiyle yapılması önemlidir.

Alanın düzenlenmesinde kullanılan yer kaplama malzemeleri dalgaların şiddetine karşı dayanıklı malzemeden seçilmediği için yeryer kırılmalar görülmektedir.Malzeme renk olarak çok açık ve parlak bir renk olduğundan özellikle yaz aylarında zemin parlama ve yansımaya yapmaktadır.(Resim 5.6.9)



Resim 5.6.9 Alanda Yer Alan Yer Kaplama Malzemeleri

Bisiklet park yerleri:Açık alanın her 800m². 'sinde 2 bisiklet için park alanının ayrılması gerekir.Alan içersinde bisiklet parkı düzenlenmemiştir.(Resim 5.6.10)

İçecek kaynağı:Her açık alanda kullanıcılara içecek kaynağı sunulmalıdır.76cm. yüksekliğinde el hizasında olmalıdır.(Resim 5.6.11)

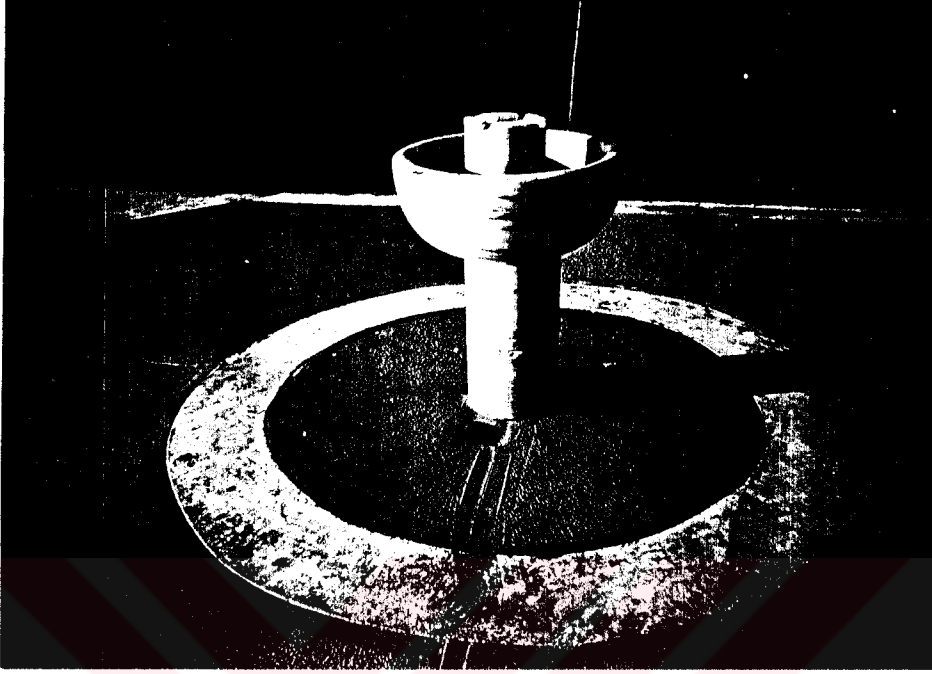
Alan içersinde birkaç yerde resim 5.6.12' de görülen çeşmelerden düzenlenmiştir, ama bunlar hiçbir zaman akmamıştır.



Resim 5.6.10 Örnek Bisiklet Park Yerleri

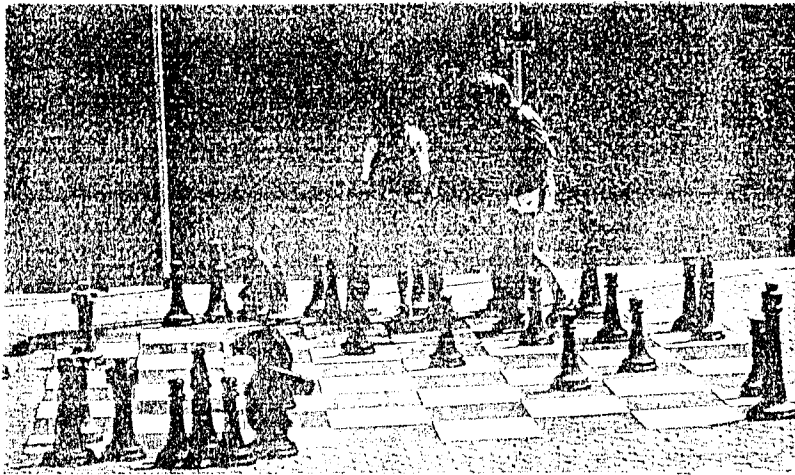


Resim 5.6.11 Örnek İçme Kaynağı



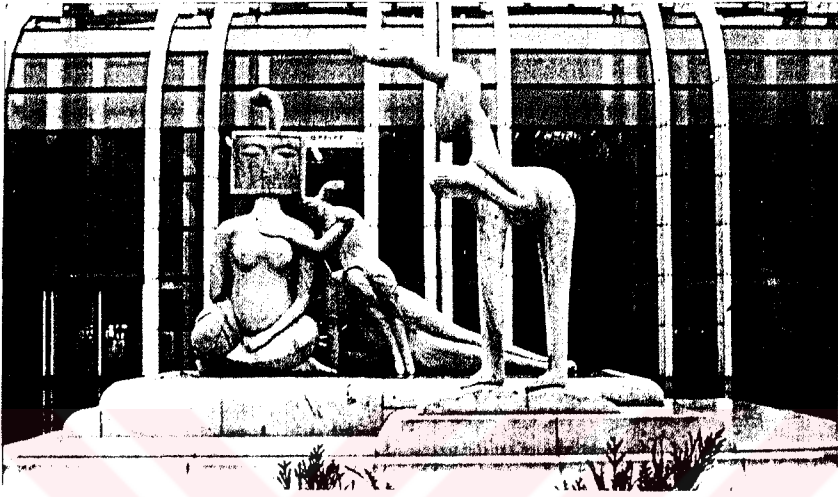
Resim 5.6.12 Alanda Yer Alan İçme Kaynağı

Oyun masaları:Oyun masaları satranç, tavla veya dama için genç ve yaşlıyı o alana yönelticek şekilde olmalıdır.Oyun masaları ve oturma yerleri her açık alanda 16 kişiye yeterli olacak şekilde tasarlanmalıdır.Alan içersinde bu tür oyun masaları düzenlenmemiştir.(Resim 5.6.13)



Resim 5.6.13 Örnek Oyun Masaları

Sanat alışmaları:Sanat alışmaları, bir heykel gibi bulunduğu mekana çekicilik verirler.Mekana estetik güzellik kazandırırılar.Alan içersinde bu tür sanat çalışmalarına yer verilmemiş olması dikkat çekmiştir.(Resim 5.6.14)



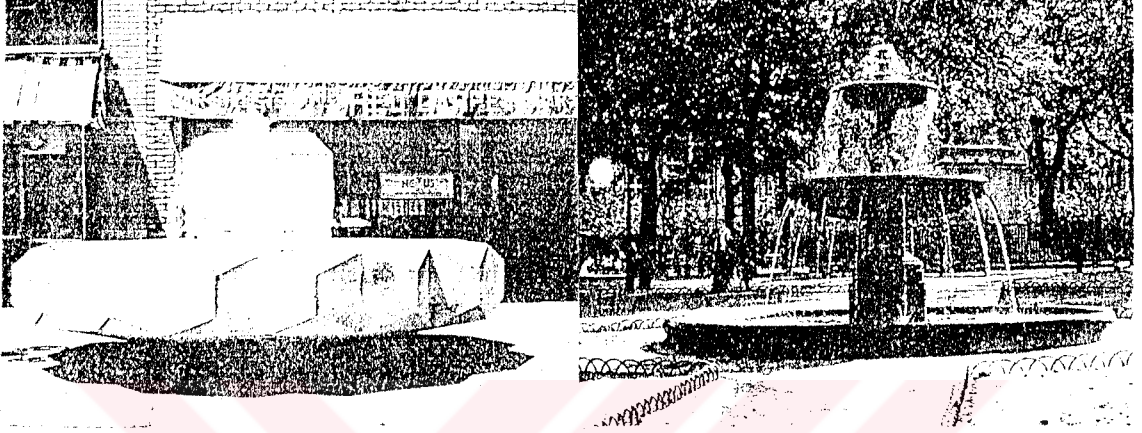
Resim 5.6.14 rnek Sanat alışmaları

Spor alanları:Her yaş grubu için spor yapabilecekleri alanların olması gereklidir.Bu alanlar futbol, basketbol, voleybol sahaları, tenis kortları, mini golf sahaları, jimnastik alanları olabilirler.Alan içersinde sadece iki adet basketbol sahası düzenlenmiştir.Sahalar harap ve kullanılmamaz haldedirler.(Resim 5.6.15)



Resim 5.6.15 Alanda Yer Alan Spor Alanları

Havuzlar:Suyun hareketi ve sesi mekana serinlik ve canlılık verir.Bulunduğu mekana çekicilik kazandırmalıdır.Işıklandırma ile gecede estetik bir güzellik kazandırılabilirler.(Resim 5.6.16)



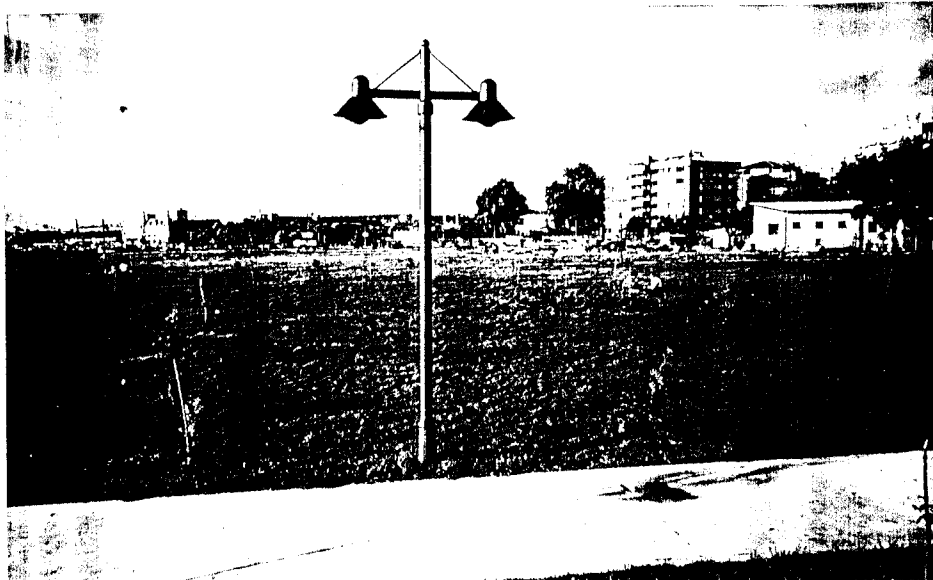
Resim 5.6.16 Örnek Havuz Tasarımları MUKODA, N., 1991

Alan içersinde iki yerde havuzlu meydan düzenlenmiştir.Havuzlar her zaman boş ve bakımsızdır.Renkleri ve şekilleri ile estetikten uzaktırlarlar.(Resim 5.6.17)



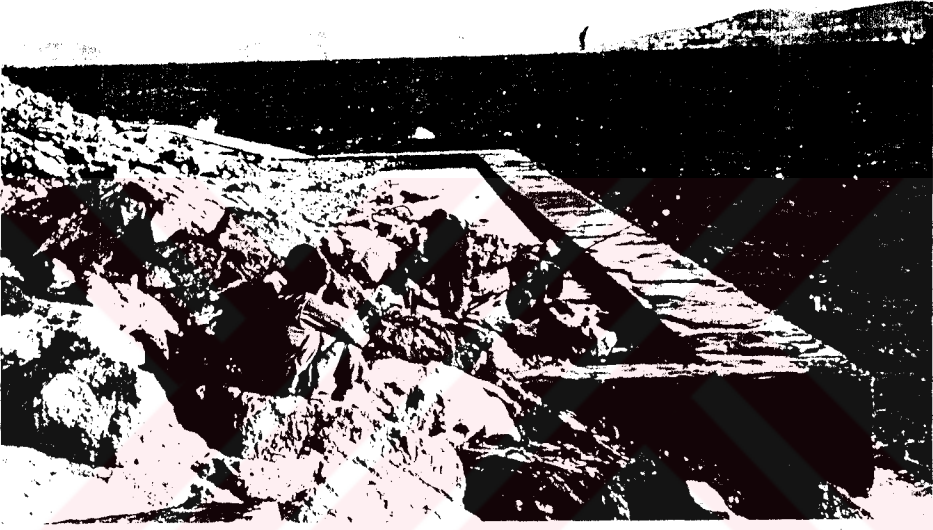
Resim 5.6.17 Alanda Yer Alan Süs Havuzları

Yeşil alanlar:Her 800m². açık alan için en az 125m². alan sağlanmalıdır.Bu alanlarda mevsimlik çiçekler, bitkiler bulunur.Sürekli bakımı yapılmalıdır.Ağaç türleri seçimi bölgenin özelliğine göre dikkatlice yapılmalıdır.Ağaç kökleri özel olarak ızgaralarla düzenlenmelidir. Sulama sistemleri kurulmalıdır.Alanda çiçeklikler azdır ve düzenli bakımları yapılmamaktadır.Park alan olarak çok büyük olmasına rağmen düzenlenen çiçek tarhları gelişigüzel ve yetersizdir.Dikilmiş ağaçlar koruma altına alınmamıştır.Alanın hemen hemen tamamı çim alan olarak bırakılmasına rağmen bu alanlarında sulama sistemleri yetersizdir.(Resim 5.6.18)



Resim 5.6.18 Yeşil Alanlardan Görüntü

Balık tutma rıhtımı:Alana içersinde balık tutma rıhtımları Moda Burnunda düzenlenmişlerdir.Rıhtıma inişler düzenlenmemiştir.Rıhtım 1.50m. genişliğinde beton bir settir.Şiddetli lodosta dalgaların etkisi ile harap olmuştur.İnsanlar genellikle kayalıklardan balık tutmayı tercih etmektedirler.(Resim 5.6.19)



Resim 5.6.19 Alanda Yer Alan Balık Tutma Rıhtımları

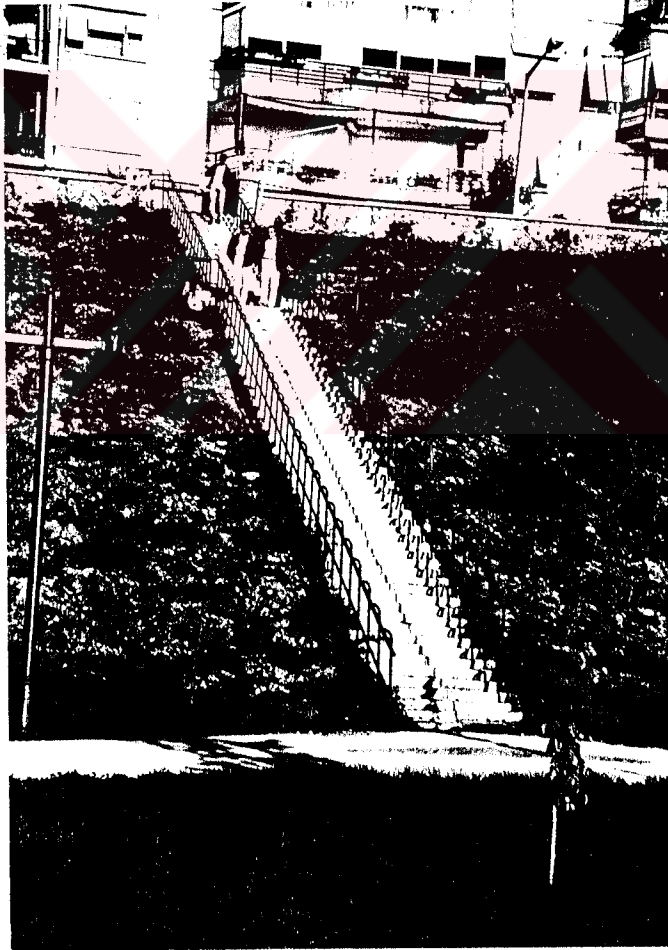
Çocuk oyun alanları:Çocuklar için oyun fiziksel, ruhsal yönden geliştirici, eğitici ve öğretici bir anlam taşır.Oyun çoğu kez çocukta sorumluluk duygusunun gelişmesini sağlar, işbirliği ve dayanışma duygusunu geliştirir.Oyun alanlarını üç sınıfta toplayabiliriz.Bunlar 0-3 yaş, 4-7 yaş, 8-15 yaş grupları için oyun alanlarıdır.Çocuk oyun alanları düzenlenirken tüm bu yaş grupları göz önüne alınarak düzenleme yapılmalıdır.(Akdoğan, G., 1984) (Resim 5.6.20)

Alanda düzenlenmiş çocuk oyun alanında grup oyun araçları, salıncak, kaydırak, jimnastik aleti mevcuttur.Alanda tüm yaş gruplarındaki çocuklar aynı araçlarla oynamaktadır.Oyun alanı çevresi bisiklet ve hayvan (köpek, kedi) geçişlerine karşı korunaklı değildir.Oyun alanı çevresinde veliler için oturma imkanları azdır.Araçların beton ayakları zemin üzerine çıkmış ve çocuklar için tehlike yaratmaktadır.Oyun alanı çevresinde çiçeklikler düzenlenmemiştir.Tatil günlerinde bu alan çocuk sayısına az gelmektedir.

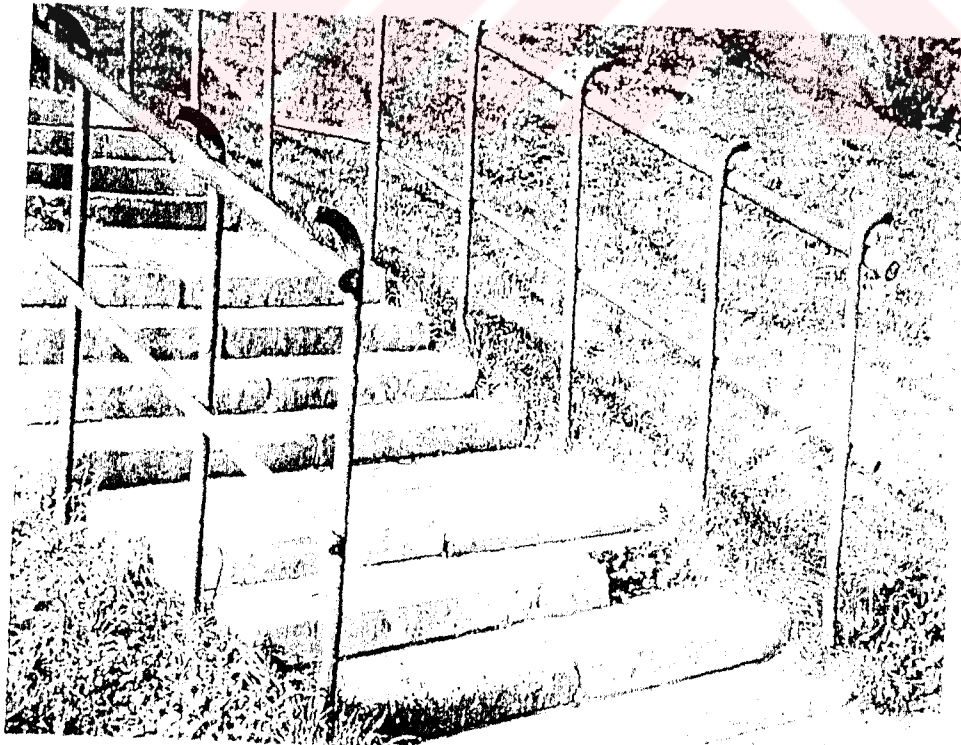
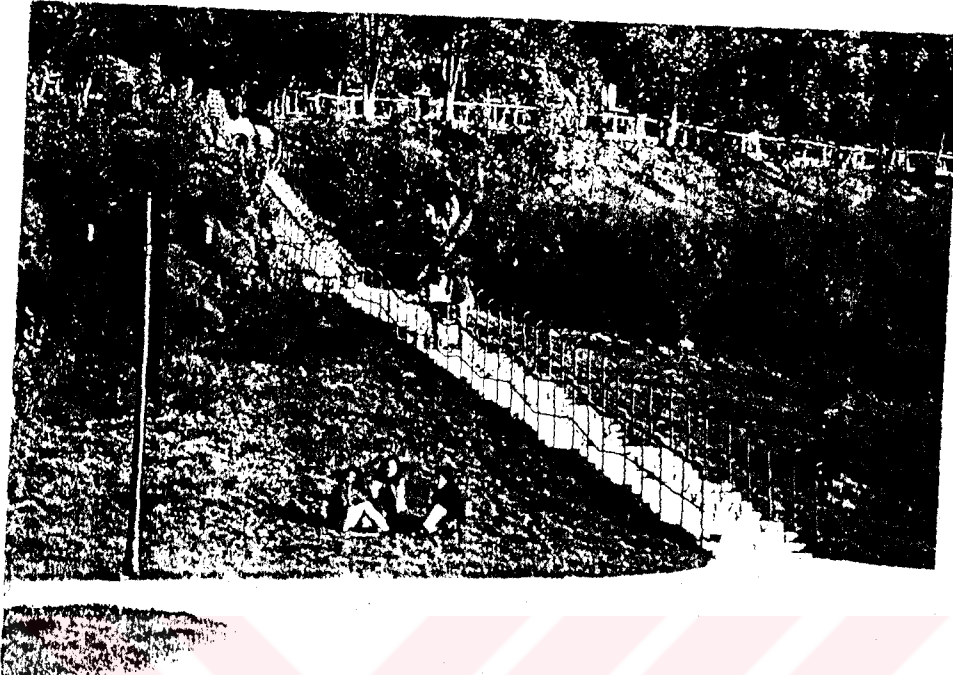


Resim 5.6.20 Alanda Yer Alan Çocuk Oyun Alanı

Merdivenler:Düzenlenmiş kıyı alanı Moda'ya merdivenlerle bağlanmıştır.Arazi eğimi fazla olan bu bölgede merdivenler tasarımları ve malzemeleri ile inişte ve çıkışta kolaylık sağlayamamaktadır.Rıht yüksekliklerinin her basamakta farklı ve çok alçak olması kullanımında yorgunluk ve rahatsızlık sağlamaktadır.Merdiven kol genişliği bir kişi iniş , bir kişi çıkış için bile dardır.Merdiven korkulukları tutuş için rahat değildir.Çıkış yüksekliği fazla olmasına rağmen ara sahanlıklar az, dar, ve düzensiz aralıklarla yapılmıştır.Sahanlıklarda insanların dinlenip, denizi ve manzarayı seyretme olanakları sağlanmamıştır.Yapım hataları yüzünden basamaklar kırılmış, kaymış, harap durumdadır.(Resim 5.6.21)



Resim 5.6.21 Merdivenlerin görüntüsü



BÖLÜM 6. İNCİBURNU-MODABURNU KIYI DOLGU ALANINDA KULLANICI-MEKAN İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Araştırma alanı olan İnciburnu-Modaburnu kıyı dolgu alanında 6 ay süreyle bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir.Farklı mevsim ve hava şartlarında farklı yaş, meslek ve sosyal statüdeki kullanıcılara ulaşılmaya çalışılmıştır.Değişik gün ve saatlerde kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır.Anket çalışması kullanıcılarla birebir görüşme olarak yapılmıştır.

Amaç kullanıcıların alan hakkındaki düşüncelerinin saptanması, isteklerinin ve beklentilerinin belirlenmesidir.Anket çalışmasında 100 adet kullanıcı ile görüşülmüştür.

6.1 Kullanıcıların Sosyal Yönden Değerlendirilmesi

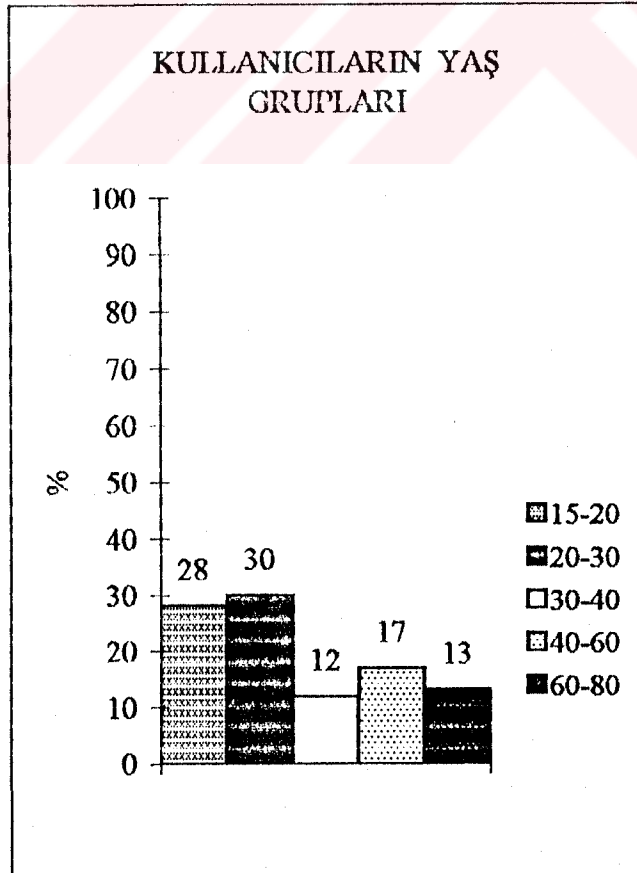
Araştırmanın bu ilk bölümünde araştırmaya katılan kullanıcıların sosyal yönden değerlendirilmesi yapılmıştır.Bu bölümde kullanıcılara yaş, cinsiyet, eğitim durumu, medeni durum, meslek ve aile büyüklükleri hakkında sorular yöneltilmiş ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

6.1.1 Kullanıcıların Yaş Gruplarına Göre Değerlendirilmesi

Tablo 6.1.1 Alanın Kullanıcılarının Yaş Grupları

	sayı
15-20	28
20-30	30
30-40	12
40-60	17
60-80	13
Toplam	100

Alanın kullanıcıları %28 oranla 15-20 yaş arasında, %30 oranla 20-30 yaş arası, %12 oranla 30-40 yaş arası, %17 oranla 40-60 yaş arası, %13 oranla 60-80 yaş arasında gruplanmaktadır. Alanın kullanıcılarının daha çok genç yaş grubu olduğu görülmektedir.

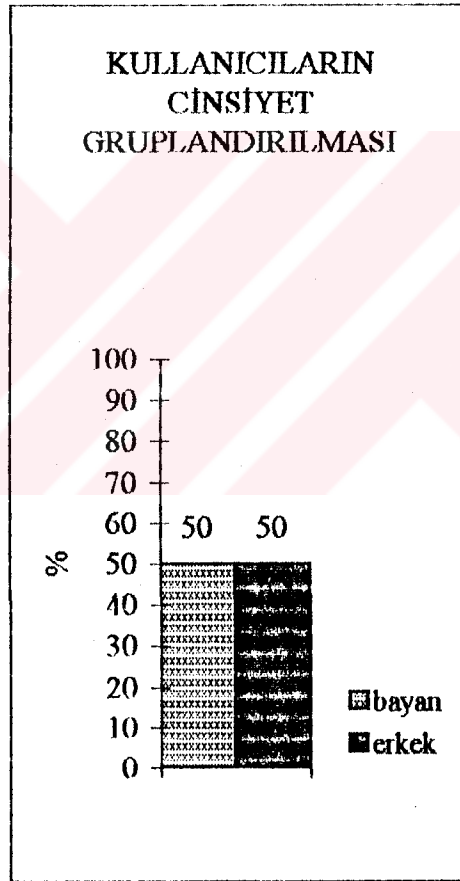


Şekil 6.1.1 Alanın Kullanıcılarının Yaş Grupları

6.1.2 Alanın Kullanıcılarının Cinsiyet Dağılımı

Tablo 6.1.2 Alanın Kullanıcılarının Cinsiyet Dağılımı

	sayı
bayan	50
erkek	50
Toplam	100



Şekil 6.1.2 Alanın Kullanıcılarının Cinsiyet Dağılımı

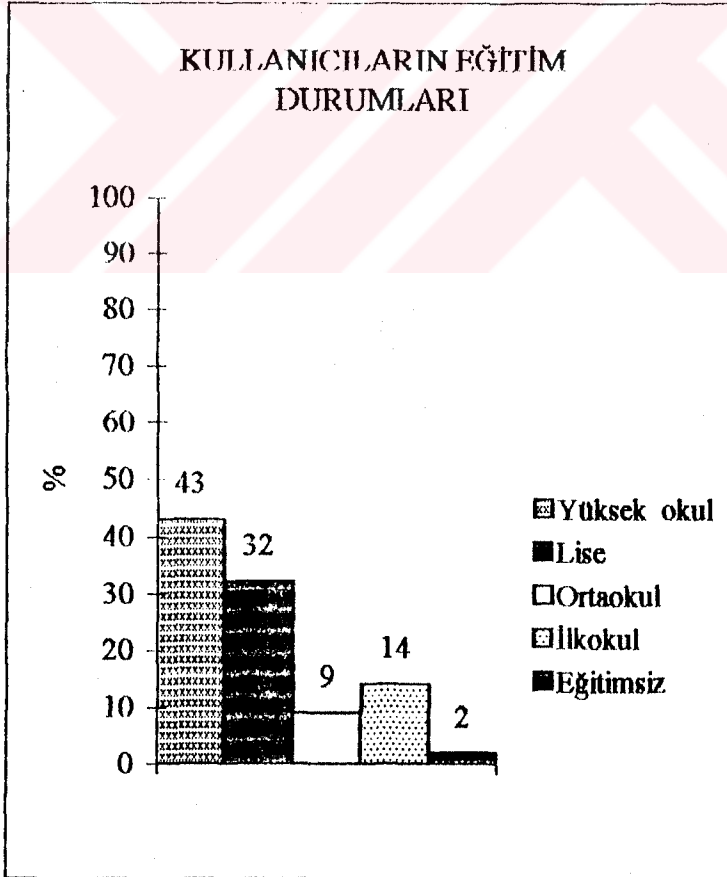
Araştırma için %50 oranla erkek kullanıcı, %50 oranla bayan kullanıcılarla anket çalışması yapılmıştır.

6.1.3 Alanın Kullanıcılarının Eğitim Durumlarının Değerlendirilmesi

Tablo 6.1.3 Alanın Kullanıcılarının Eğitim Durumları

	sayı
Yüksek okul	43
Lise	32
Ortaokul	9
İlkokul	14
Eğitimsiz	2
Toplam	100

Kullanıcıların eğitim durumlarının değerlendirilmesinde, %43 oranla kullanıcılar yüksekokul, %32 oranla lise, %14 oranla ilkokul, %9 oranla ortaokul eğitimi almışlardır.%2'si ise okul eğitimi almamışlardır.

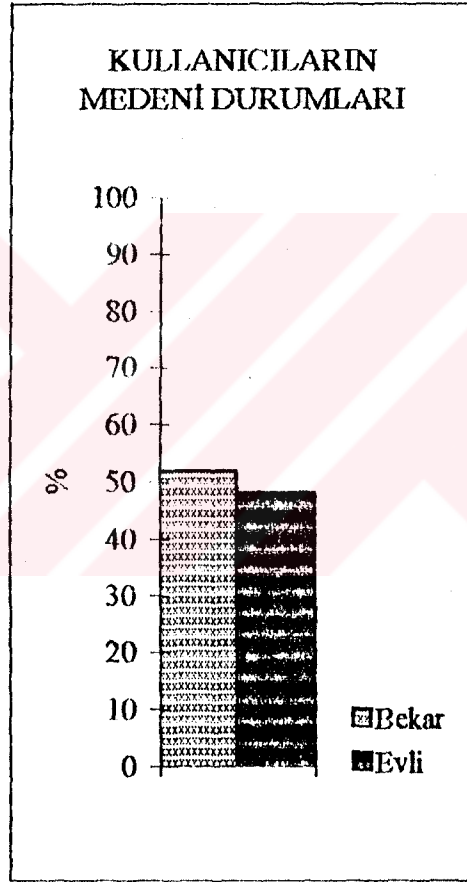


Şekil 6.1.3 Alanın Kullanıcılarının Eğitim Durumları

6.1.4 Alanın Kullanıcılarının Medeni Durumlarının Değerlendirilmesi

Tablo 6.1.4 Alanın Kullanıcılarının Medeni Durumları

	sayı
Bekar	52
Evli	48
Toplam	100



Şekil 6.1.4 Alanın Kullanıcılarının Medeni Durumları

Araştırmaya katılan kullanıcıların %48'lik oranla evli, %52'lik oranla bekar oldukları saptanmıştır.

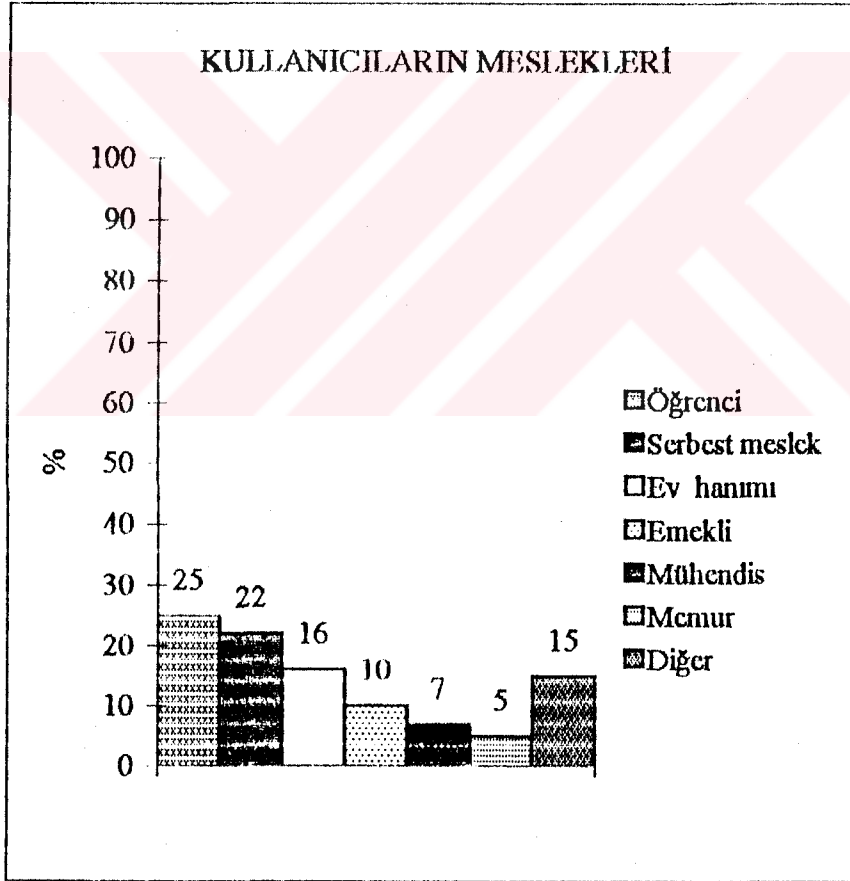
6.1.5 Kullanıcıların Mesleklerine Göre Değerlendirilmesi

Araştırma alanına hangi meslek dallarından kullanıcıların geldikleri saptanmaya çalışılmıştır. Kullanıcıların %25'i öğrencilerdir. %22'si serbest meslek sahibi, %16'sı ev hanımıdır. Emekliler %10, mühendisler %7 oranında alana gelmektedirler. Diğer

mesleklerden ise %15 oranında katılım mevcuttur. Alan her yaş ve meslek grubundan insan tarafından kullanılmaktadır.

Tablo 6.1.5 Kullanıcıların Meslek Dağılımı

	sayı
Öğrenci	25
Serbest meslek	22
Ev hanımı	16
Emekli	10
Mühendis	7
Memur	5
Diğer	15
Toplamı	100



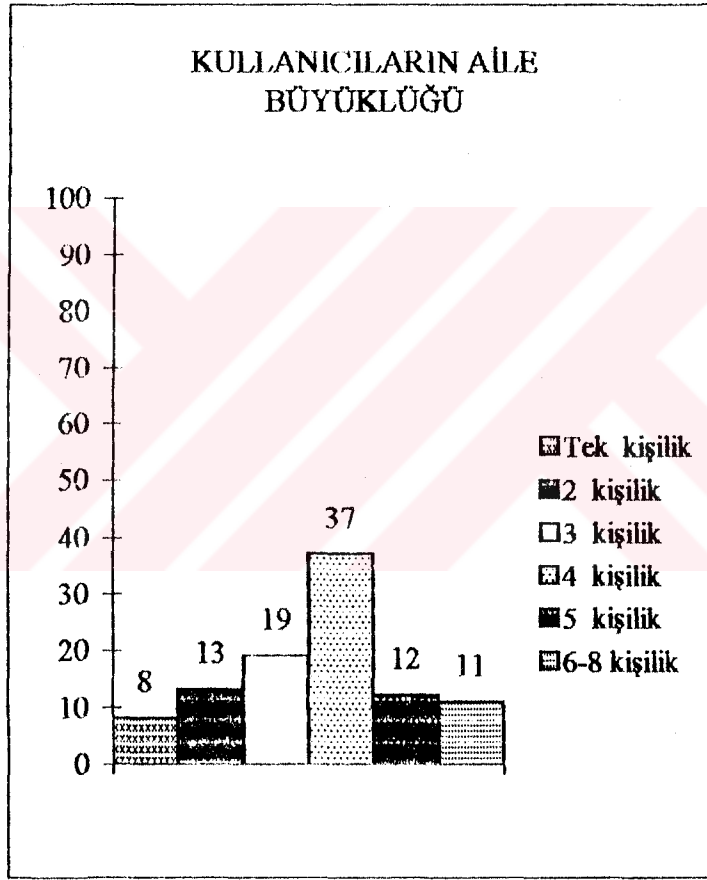
Şekil 6.1.5 Kullanıcıların Meslek Dağılımı

6.1.6 Kullanıcıların Aile Yapısı

Araştırmaya katılan kullanıcılardan tek kişi olanların oranı %8'dir. 2 kişilik aileler %13, 3 kişilik aileler %19, 4 kişilik aileler %37, 5 kişilik aileler %12, 6-8 kişilik aileler ise %11'lik oranla alana gelmektedirler.

Tablo 6.1.6 Kullanıcıların Aile Yapısı

	sayı
Tek kişilik	8
2 kişilik	13
3 kişilik	19
4 kişilik	37
5 kişilik	12
6-8 kişilik	11
Toplam	100



Şekil 6.1.6 Kullanıcıların Aile Yapısı

6.2 Araştırma Alanının Etki Alanı Açısından Değerlendirilmesi

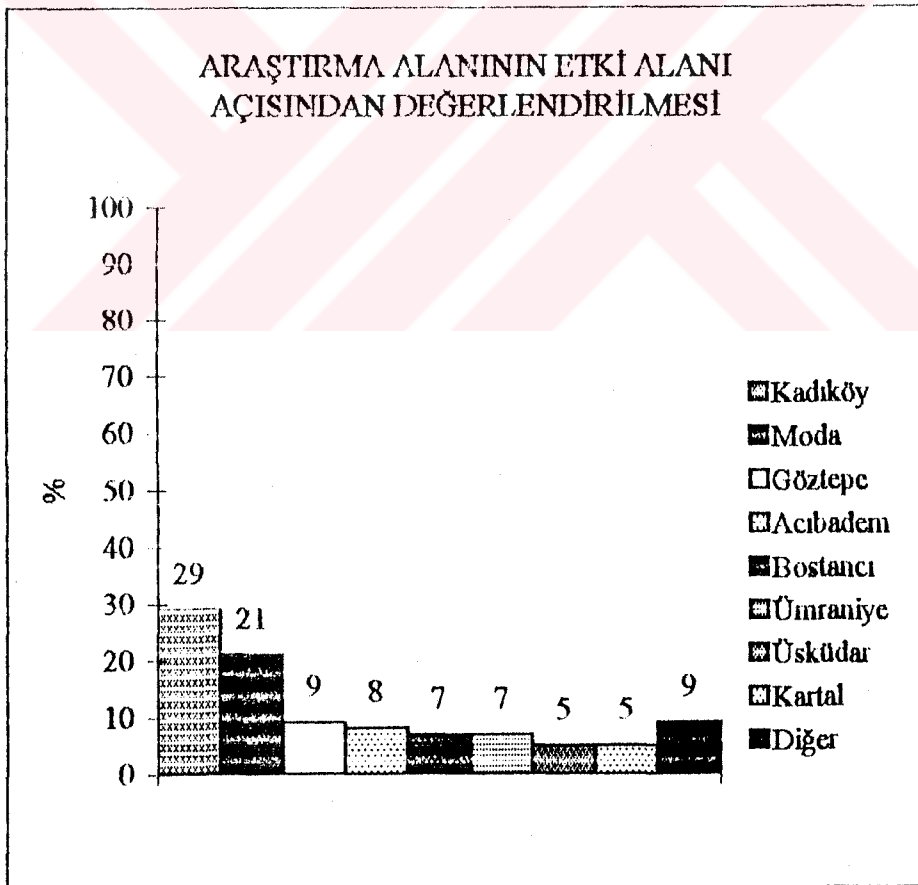
Araştırma alanının etki alanının değerlendirilmesi için kullanıcıların araştırma alanına hangi semtlerden geldiklerinin saptanması gerekmektedir. Kullanıcılara ;

. Hangi semtte oturuyorsunuz?

sorusu yöneltilmiştir.

Tablo 6.2 Araştırma Alanının Etki Alanı

	sayı
Kadıköy	29
Moda	21
Göztepe	9
Acıbadem	8
Bostancı	7
Ümraniye	7
Üsküdar	5
Kartal	5
Diğer	9
Toplam	100



Şekil 6.2 Araştırma Alanının Etki Alanı

Araştırma alanına yakın çevreden kullanıcılar yürüyerek gelmektedirler. Kadıköy ve Moda 'da oturanların oranları ile günübirlik gelenlerin oranları sonuçta eşit

görülmektedir. Moda 'da oturanlar %21, Kadıköy'de oturanlar %29'dur. Göztepe'den gelenler %9, Acıbadem %8, Bostancı ve Ümraniye %7, Kartal ve Üsküdar %5 oranındadır. Diğer semtlerden gelenler ise %9 oranındadır.

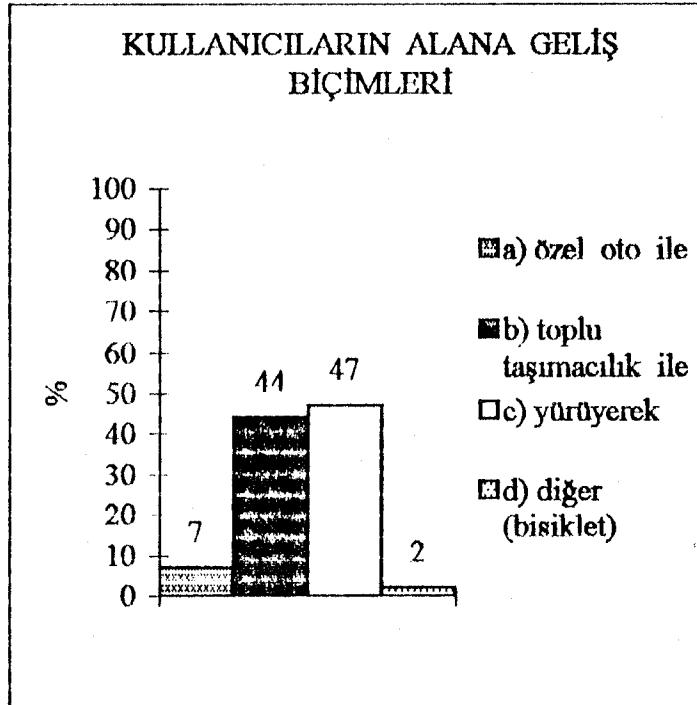
6.3 Kullanıcıların Alana Geliş Biçimlerinin Saptanması

Kullanıcıların araştırma alanına geliş biçimlerinin saptanması için kullanıcılara; .Buraya ne ile geliyorsunuz? sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.3 Kullanıcıların Alana Geliş Biçimleri

	sayı
a) özel oto ile	7
b) toplu taşımacılık ile	44
c) yürüyerek	47
d) diğer (bisiklet)	2

Kullanıcıların alana %7'lik oranla özel oto ile, %44'lik oranla toplu taşıma, %47'lik oranla yürüyerek, %2'lik oranla bisiklet ile geldikleri saptanmıştır.



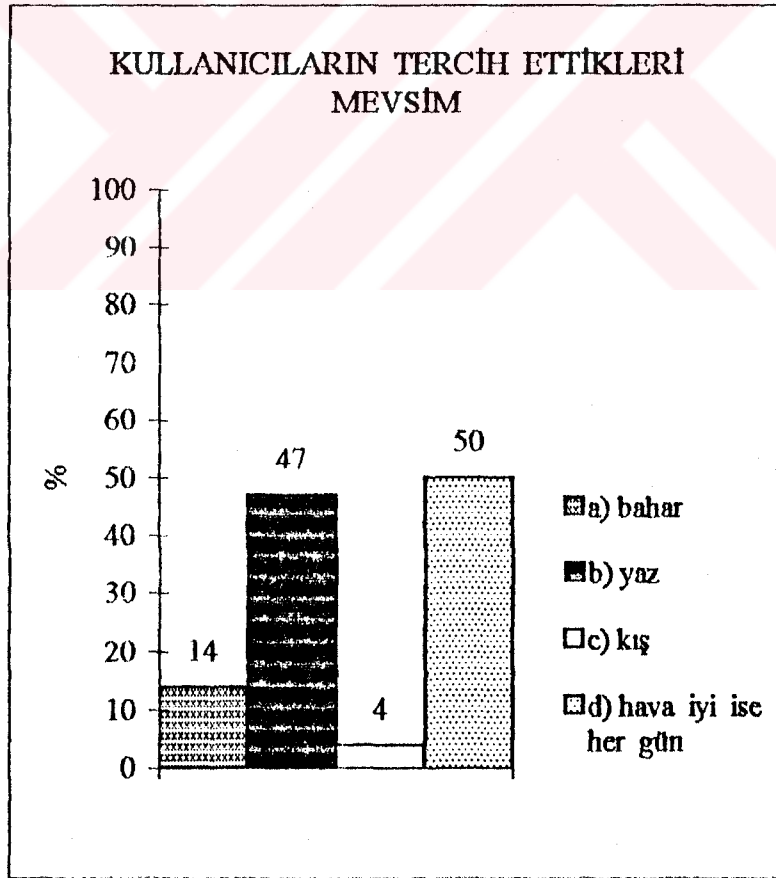
Şekil 6.3 Kullanıcıların Alana Geliş Biçimleri

6.4 Araştırma Alanının Kullanım Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi

Araştırma alanının kullanım yoğunluğunu belirlemek amacı ile kullanıcılara; . Sahil parkına gelmek için hangi mevsim, gün ve saatleri tercih ediyorsunuz? sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.4.1 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Mevsim

	sayı
a) bahar	14
b) yaz	47
c) kış	4
d) hava iyi ise her gün	50



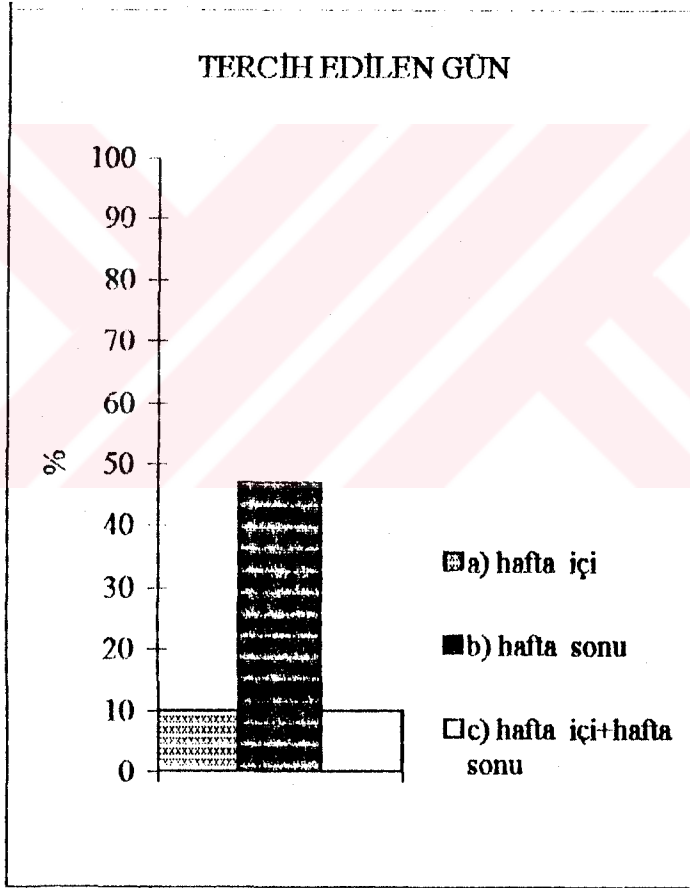
Şekil 6.4.1 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Mevsim

Alana gelen kullanıcılar %50 'lik oranla havanın iyi olduğu her gün alana geldiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcılar %47 'lik oranla yaz, %14 'lik oranla bahar,

%4'lük oranla kış aylarını tercih etmektedirler.Araştırma süresince alana her hava şartında kullanıcıların değişik amaçlarla geldikleri görülmüştür.

Tablo 6.4.2 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Gün

	sayı
a) hafta içi	10
b) hafta sonu	47
c) hafta içi+hafta sonu	10

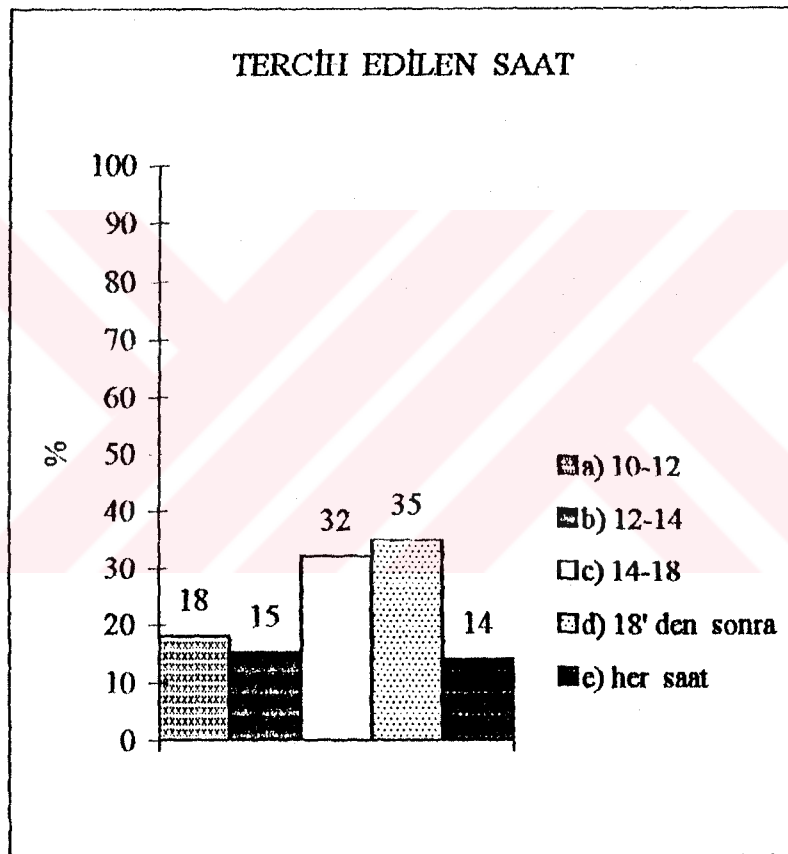


Şekil 6.4.2 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Gün

Kullanıcıların alana gelmek için %47'lik bir oranla hafta sonunu, %10'arlık oranlarla hafta içini ve haftanın her gününü tercih edebildiklerini görmekteyiz. Özellikle hafta sonları her sosyal kesimden kullanıcının alanı yürüyüş, dinlenme, piknik amaçlı kullandığı gözlemlenmiştir.

Tablo 6.4.3 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Saat

	sayı
a) 10-12	18
b) 12-14	15
c) 14-18	32
d) 18' den sonra	35
e) her saat	14



Şekil 6.4.3 Kullanıcıların Tercih Ettikleri Saat

Kullanıcıların %35'lik oranla saat 18'den sonra, %32'lik oranla 14-18 arası, %18'lik oranla 10-12 arası %15'lik oranla 12-14 arası, %14'lük oranla her saatte alana geldikleri saptanmıştır.

6.5 Araştırmaya Katılan Kullanıcıların Daha Önce Nereye Gittiklerinin Saptanması

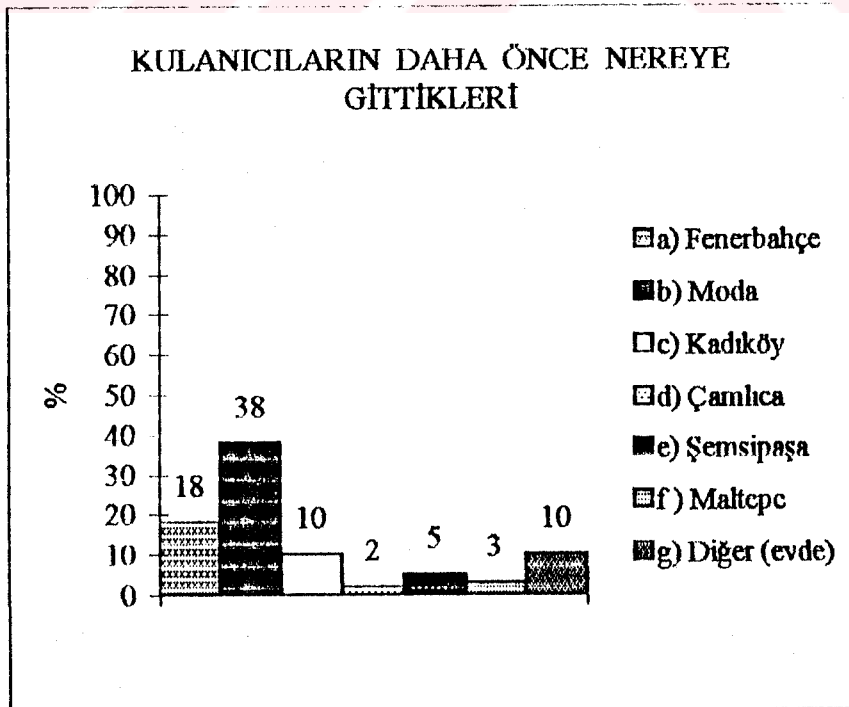
Araştırmaya katılan kullanıcıların bu alan düzenlenmeden önce nereye gittiklerinin saptanması için kullanıcılara;

.Bu park düzenlenmeden önce nereye gidiyordunuz?
sorusu yöneltilmiştir.

Tablo 6.5 Kullanıcıların Daha Önce Gittikleri Yerler

	sayı
a) Fenerbahçe	18
b) Moda	38
c) Kadıköy	10
d) Çamlıca	2
e) Şemsipaşa	5
f) Maltepe	3
g) Diğer (evde)	10

Kullanıcıların %38 'lik oranla Moda'ya, %18 'lik oranla Fenerbahçe'ye, %5 'lik oranla Şemsipaşa deniz kıyısına, %3 'lük oranla Maltepe-Bostancı deniz kıyısına, %2 'lik oranla Kadıköy çarşısına gittikleri saptanmıştır.%7 'lik kullanıcı oranının ise evde oturduğu görülmektedir.Sonuçta kullanıcıların çoğunluğu bu alan düzenlenmeden önce de Moda 'ya, özellikle çay bahçelerine gelmektedirler.Verilen cevaplarda daha önce gidilen yerlerinde deniz kıyısı olduğu görülmektedir.



Şekil 6.5 Kullanıcıların Daha Önce Gittikleri Yerler

6.6 İnciburnu-Modaburnu Araştırma Alanının Kullanım Yönünden Değerlendirilmesi

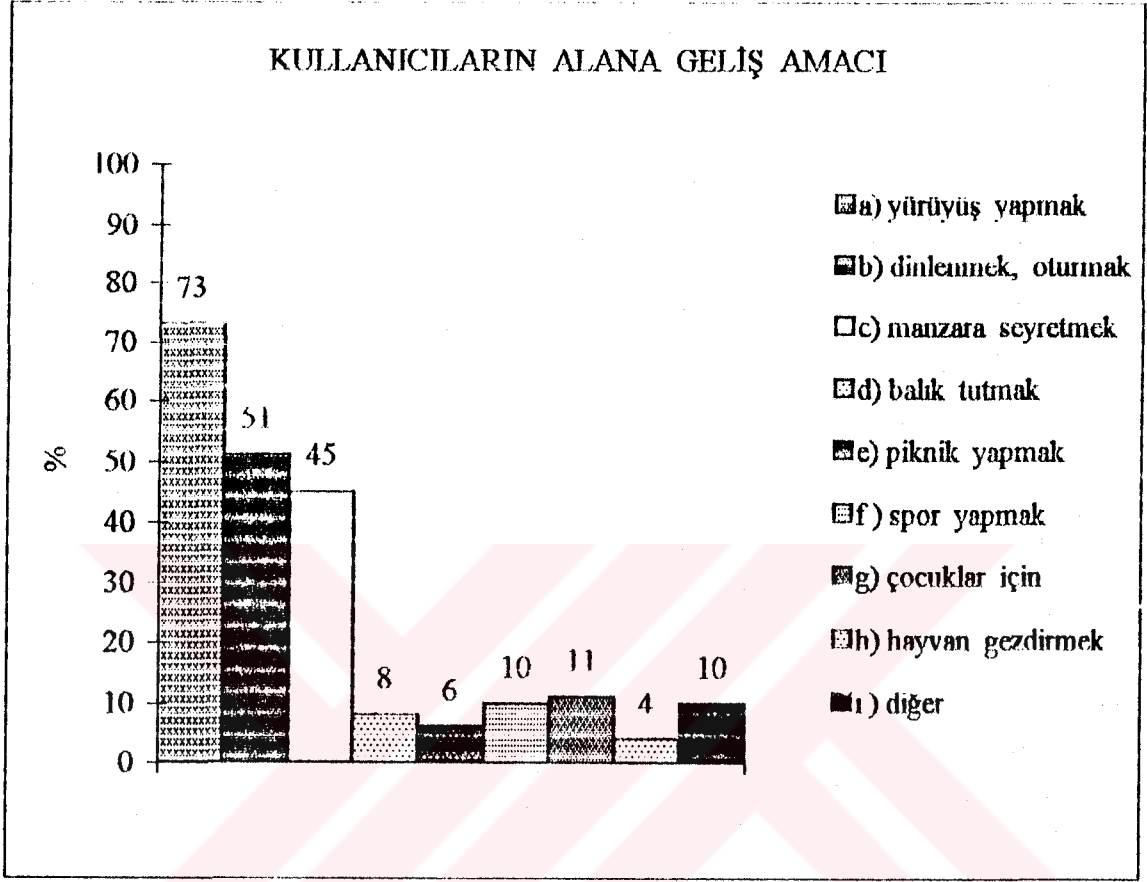
Araştırma kapsamında bu kıyı alanının hangi amaçla kullanıldığının saptanması için kullanıcılara;

. Buraya ne amaçla geliyorsunuz?
sorusu sorulmuştur.

Araştırmaya katılan kullanıcıların %73 'lük bir oranla alana yürüyüş yapmak amacıyla geldikleri saptanmıştır.Kullanıcıların %51 'lik oranı dinlenmek, oturmak, %45 'lik oranı manzara seyretmek,%11 'lik oranı çocuklar için, %10 'luk oranı spor yapmak, %8 'lik oranı balık tutmak, %6 'lık oranı piknik yapmak, %4 'lük oranı ise hayvan gezdirmek amacı ile alana gelmektedirler.%10 'luk oran ise temiz hava almak ve bisiklet kullanmak amacıyla geldiklerini belirtmişlerdir.

Tablo 6.6 Kullanıcıların Alana Geliş Amaçları

	sayı
a) yürüyüş yapmak	73
b) dinlenmek, oturmak	51
c) manzara seyretmek	45
d) balık tutmak	8
e) piknik yapmak	6
f) spor yapmak	10
g) çocuklar için	11
h) hayvan gezdirmek	4
ı) diğer	10



Şekil 6.6 Kullanıcıların Alana Geliş Amaçları

6.7 Araştırma Alanının Kullanıcıların Algılamaları Açısından Değerlendirilmesi

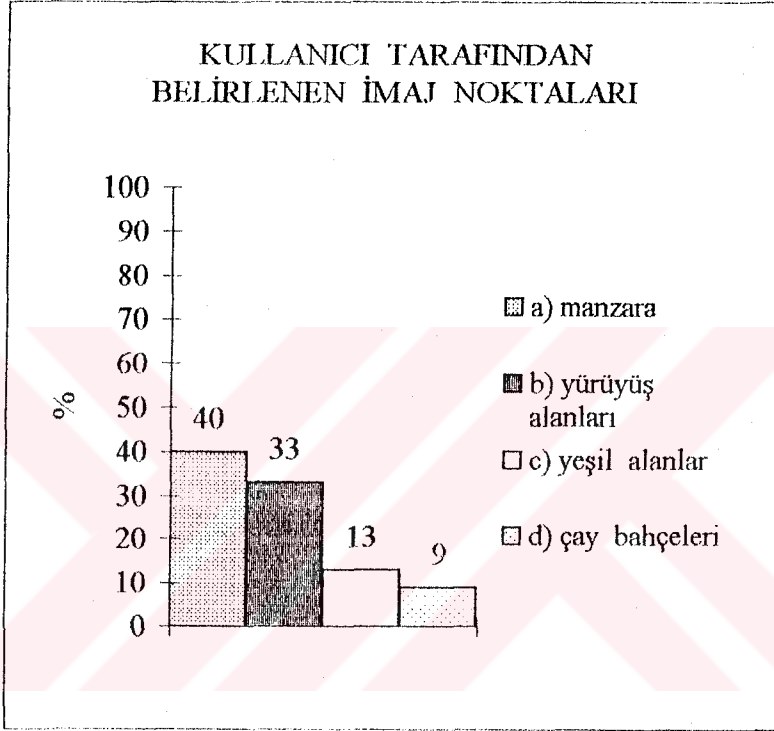
Kullanıcılar için bu alanda hangi etkenin cazip olduğunun saptanması amacıyla kullanıcılara;

. Alanda en çok hoşunuza giden şey nedir?
sorusu yöneltilmiştir.

Tablo 6.7 Alanın Kullanıcı Tarafından Belirlenen Algılama Özellikleri

	sayı
a) manzara	40
b) yürüyüş alanları	33
c) yeşil alanlar	13
d) çay bahçeleri	9

Bu sorunun sonucunda %40 'lık bir oranda manzaranın kullanıcılara çekici geldiği ortaya çıkmıştır.%33 'lük oranla yürüyüş alanları, %13 'lük oranla yeşil alanlar, %9 luk oranla çay bahçeleri kullanıcıları çekici etkenlerdir.Kullanıcıların alanı dinlenmek, manzara seyretmek ve yürüyüş amaçlı kullandıkları görülmektedir.



Şekil 6.7 Alanın Kullanıcı Tarafından Belirlenen Algılama Özellikleri

6.8 Araştırma Alanına Kullanıcıların Giriş Noktaları

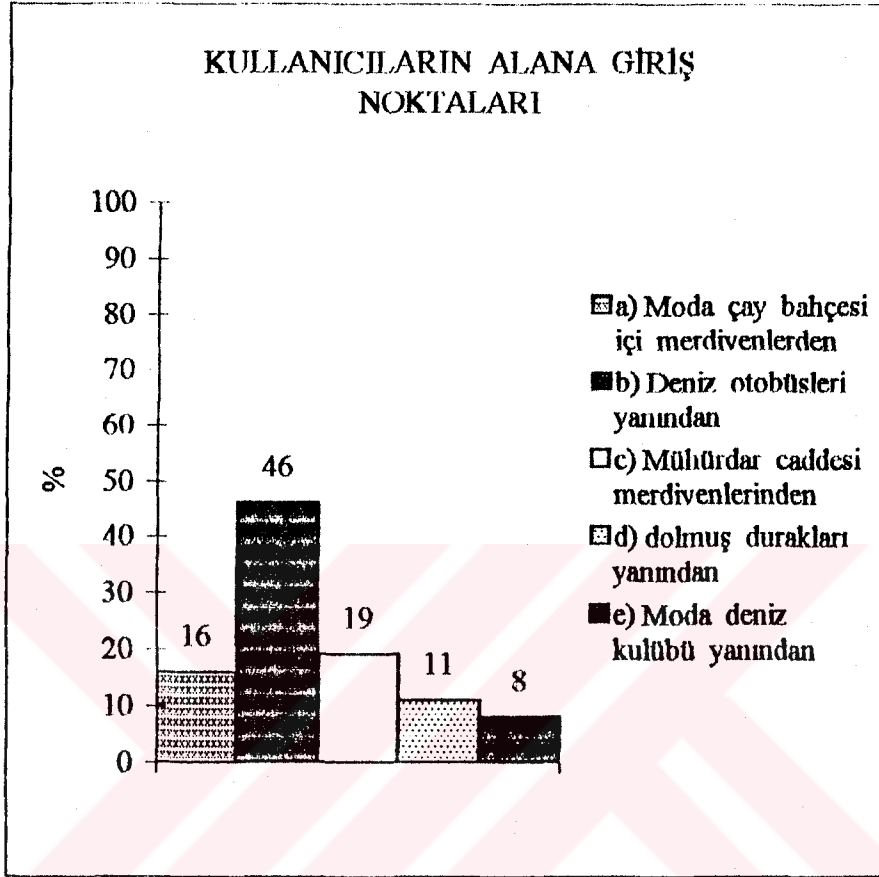
Araştırma alanına altı noktadan giriş mevcuttur.Kullanıcıların alana hangi yoldan geldiklerinin, hangi giriş noktasının daha çok tercih edildiğinin saptanması için kullanıcılara;

. Alana genellikle hangi yoldan geliyorsunuz?

sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.8 Kullanıcıların Alana Giriş Noktaları

Giriş Noktası	sayı
a) Moda çay bahçesi içi merdivenlerden	16
b) Deniz otobüsleri yanından	46
c) Mühürdar caddesi merdivenlerinden	19
d) dolmuş durakları yanından	11
e) Moda deniz kulübü yanından	8



Şekil 6.8 Kullanıcıların Alana Giriş Noktaları

Kullanıcıların %46 'lık oranla deniz otobüsleri yanındaki girişi tercih ettikleri görülmektedir. Girişin ana ulaşım arterinin sonunda yer alması daha yoğun kullanılmasına neden olmaktadır. %19 'luk oranla Mühürdar caddesi merdivenleri, %16 'lık oranla Moda çay bahçesi merdivenleri, %11 'lik oranla dolmuş durakları ve benzinci yanı, %8 'lik oranla Moda deniz kulübü yanı girişi tercih edilmektedir. Kullanıcıların alana yoğun olarak deniz otobüsleri yanından giriş yaptıkları gezi sonunda da Moda çay bahçeleri merdivenlerinden Moda'ya çıktıkları gözlemlenmiştir.

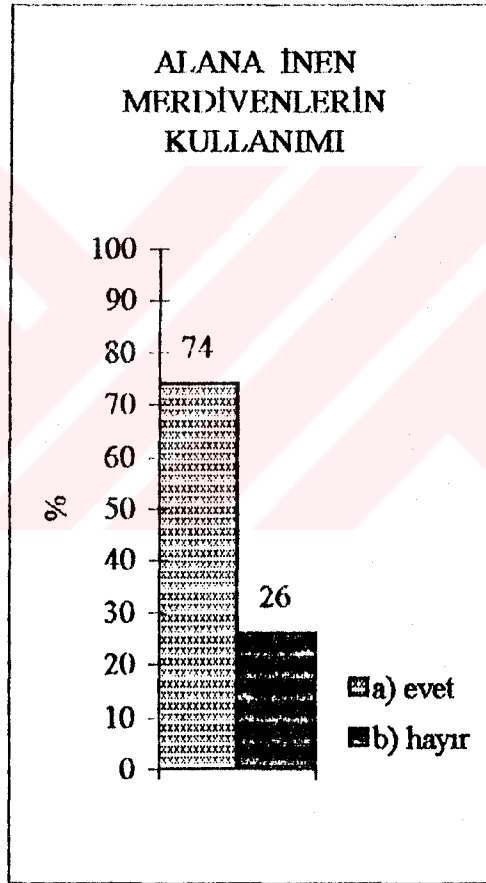
6.9 Alana İnen Merdivenler Hakkında Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Araştırma alanına gelen kullanıcıların merdivenleri kullanıp kullanmadıklarının ve merdivenlerin kullanım rahatlığı hakkındaki görüşlerinin saptanması için;
 . Parka inen merdivenleri hiç kullandınız mı? Merdivenlerin iniş ve çıkışı sizce rahat mı?

sorusu yöneltmiştir.

Tablo 6.9 Merdivenler Hakkında Kullanıcı Görüşleri

	sayı
a) evet	74
b) hayır	26



Şekil 6.9 Merdivenler Hakkında Kullanıcı Görüşleri

%74 'lük oranla merdivenlerin kullanıldığı görülmektedir.%26 'lık oranla kullanılmadığı saptanmıştır.Kullanıcılar %...'lik oranla merdivenleri ergonomik bulmadıklarını belirtmişlerdir.

6.10 Kullanıcıların Deniz Kenarındaki Kayalıklarda Oturma Tercihlerinin Değerlendirilmesi

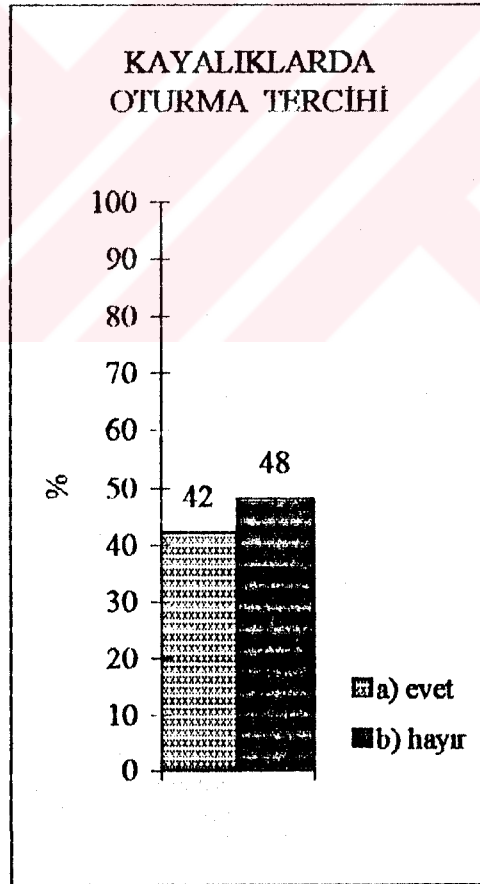
Kullanıcıların denize daha yakın oturabilmek için kayalıklarda oturmayı tercih edip etmediklerinin saptanması için;

. Deniz kenarındaki kayalıklarda oturuyormusunuz?
sorusu yöneltilmiştir.

Tablo 6.10 Kullanıcıların Kayalıklarda Oturma Tercihi

	sayı
a) evet	42
b) hayır	48

%58 'lik oranla oturmadıklarını , %42 'lik oranla oturduklarını belirtmişlerdir.



Şekil 6.10 Kullanıcıların Kayalıklarda Oturma Tercihi

6.11 Alanda Yer Alan Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Alanda yer alan mevcut oturma elemanlarının değerlendirilmesi amacıyla kullanıcılara;

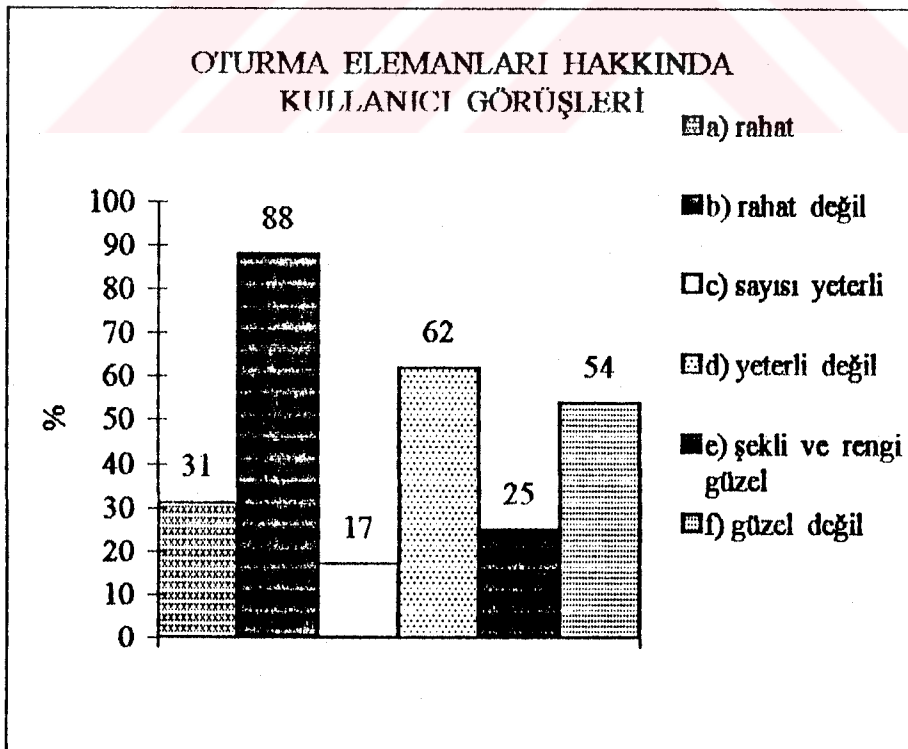
. Sizce bu parktaki oturma elemanları;

- a) rahat () b) rahat değil ()
 c) sayısı yeterli () d) yeterli değil ()
 e) şekli ve rengi güzel () f) güzel değil ()

sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.11.1 Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Görüşleri

	sayı
a) rahat	31
b) rahat değil	88
c) sayısı yeterli	17
d) yeterli değil	62
e) şekli ve rengi güzel	25
f) güzel değil	54



Şekil 6.11.1 Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Görüşleri

Kullanıcıların %88 'lik oranla oturma elemanlarını rahat bulmadıkları saptanmıştır.%62 'lik oranla sayılarını yetersiz bulduklarını, %54 'lük oranla da

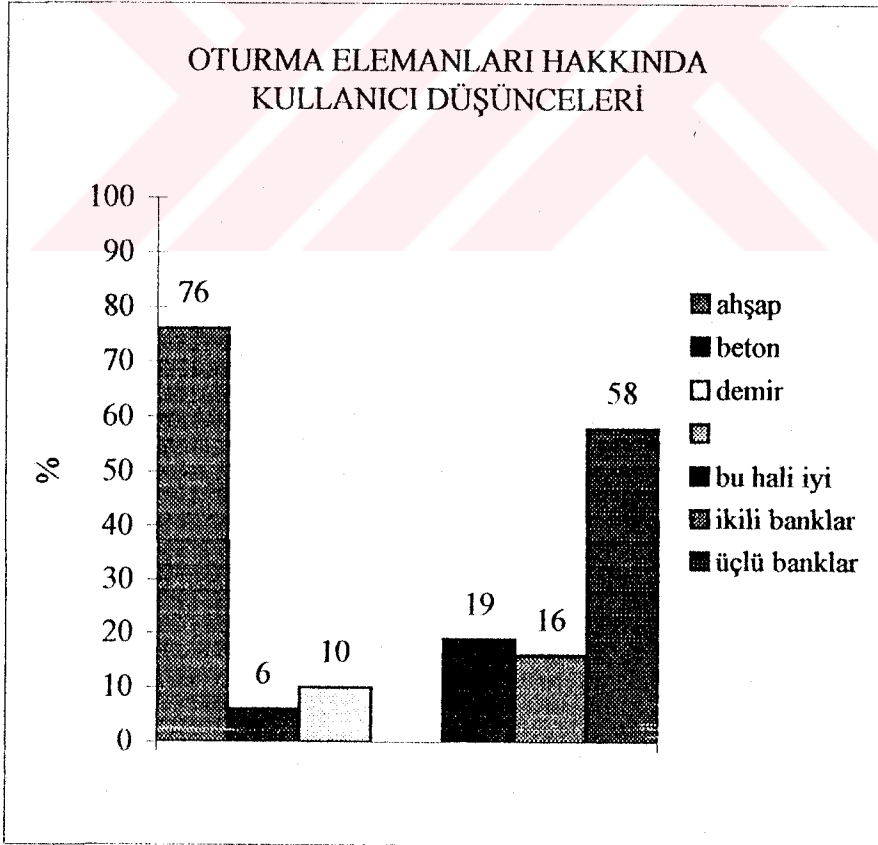
elemanları estetik olarak beğenmediklerini belirtmişlerdir.Kullanıcılar mevcut oturma elemanlarından memnun değillerdir.

. Sizce oturma elemanları nasıl olmalı?

sorusu ile kullanıcıların düşünceleri öğrenilmeye çalışılmıştır

Tablo 6.11.2 Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Düşünceleri

		sayı
a)malzeme	ahşap	76
	beton	6
	demir	10
b)büyükük	bu hali iyi	19
	ikili banklar	16
	üçlü banklar	58



Şekil 6.11.2 Oturma Elemanları Hakkında Kullanıcı Düşünceleri

Oturma elemanlarının malzeme olarak ahşap olmasını tercih edenlerin oranı %76 dır.%6 'lık oranla beton, %10 'luk oranla demir olmasını istemişlerdir.Büyükük

olarak ise %58 'lik oranla üçlü banklar, %19 'luk oranla şimdiki hali, %16 'lık oranla ikili banklar tercih edilmişlerdir.

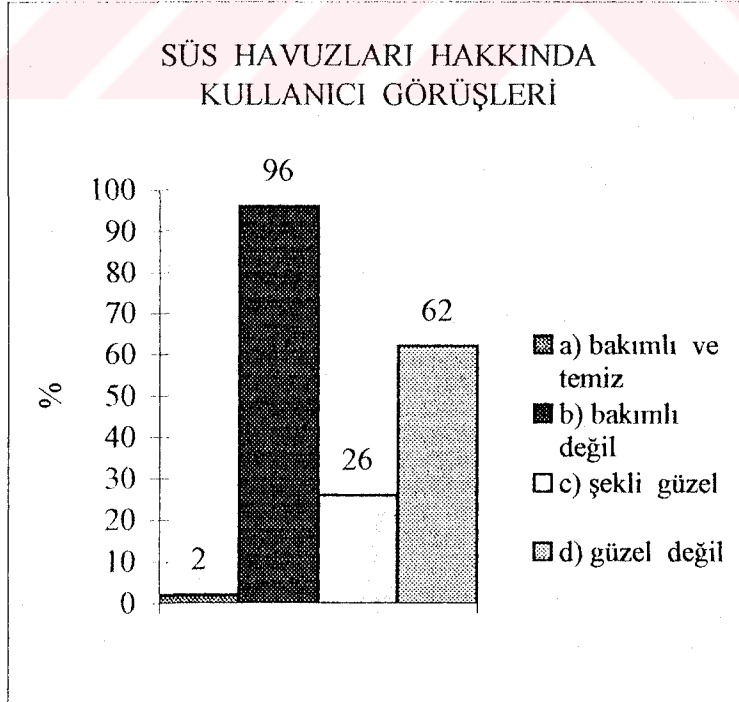
6.12 Alandaki Süs Havuzları Hakkında Kullanıcı Görüşleri

Alanda düzenlenmiş olan süs havuzları hakkında kullanıcı görüşlerinin değerlendirilmesi için;

. Alandaki süs havuzları için ne düşünüyorsunuz? sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.12 Süs Havuzları Hakkında Kullanıcı Görüşleri

	sayı
a) bakımlı ve temiz	2
b) bakımlı değil	96
c) şekli güzel	26
d) güzel değil	62



Şekil 6.12 Süs Havuzları Hakkında Kullanıcı Görüşleri
Süs havuzları sadece %2 'lik oranla bakımlı ve temiz bulunmuşlardır.%96 'lık oranla bakımsız ve pis, %62 'lik oranla estetikten uzak bulunmuşlardır.

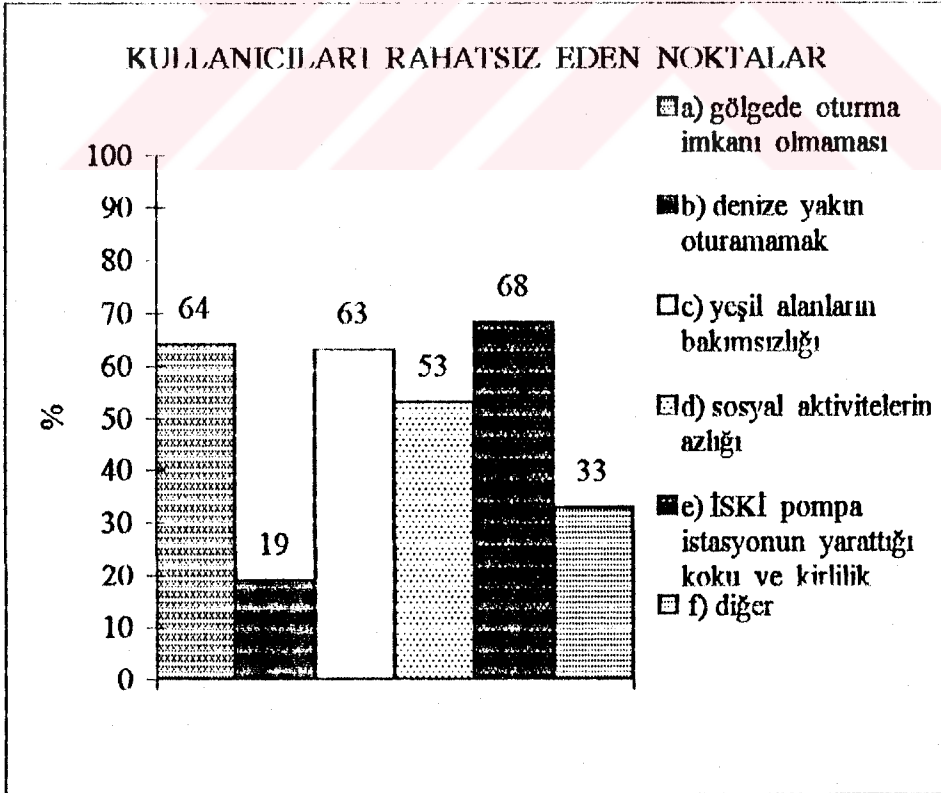
6.13 Alanda Kullanıcılara Rahatsızlık Veren Noktaların Saptanması

Alan içersinde kullanıcıların hoşlarına gitmeyen etkenlerin saptanması için kullanıcı görüşleri değerlendirilmiştir.

. Bu parkta hoşunuza gitmeyen şeyler nelerdir?
sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.13 Alanda Kullanıcılara Rahatsızlık Veren Etkenler

	sayı
a) gölgede oturma imkanı olmaması	64
b) denize yakın oturamamak	19
c) yeşil alanların bakımsızlığı	63
d) sosyal aktivitelerin azlığı	53
e) İSKİ pompa istasyonunun yarattığı koku ve kirlilik	68
f) diğer	33



Şekil 6.13 Alanda Kullanıcılara Rahatsızlık Veren Etkenler

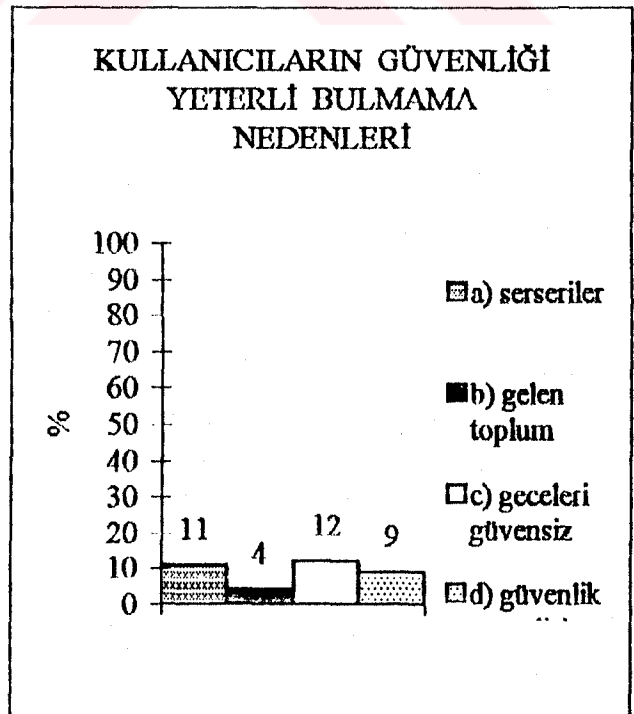
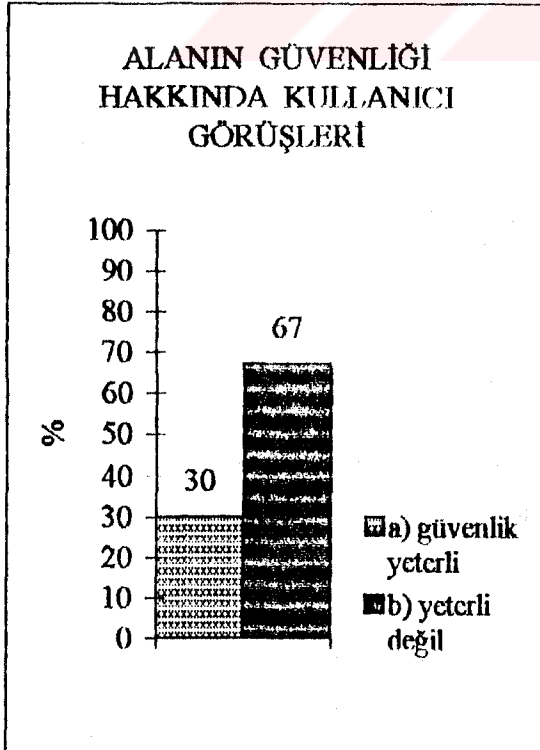
Kullanıcıların %64 'lük oranla gölgede oturma imkanının olmamasından rahatsızlık duydukları görülmektedir.%63 'lük oranla yeşil alanların bakımsızlığından, %68 'lik oranla da İSKİ pompa istasyonunun yarattığı koku ve deniz kirliliğinden memnun değillerdir.Kullanıcılar %53 'lük oranla alandaki sosyal aktivitelerin azlığından, %19 luk oranla denize yakın oturmamaktan rahatsız olmaktadır.%28 'lik oranla gece aydınlatması, güvenlik, seyyar satıcılar, hayvan gezdirme, bisiklet yolu olmaması, çevre kirliliği rahatsızlık veren diğer etkenler olarak belirtilmiştir.

6.14 Alanın Denetimi ve Güvenliği Konusunda Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Alanın denetim ve güvenliğini yeterli bulup bulmadıkları ve nedeni konusunda ;
. Parkın denetimi ve güvenliği sizce yeterli mi?
sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.14 Alanın Denetimi ve Güvenliği Konusunda Kullanıcı Görüşleri

	sayı
a) güvenlik yeterli	30
b) yeterli değil	67



Şekil 6.14 Alanın Denetimi ve Güvenliği Konusunda Kullanıcı Görüşleri

Kullanıcılar %67 oranında güvenliği yetersiz bulmaktadırlar. Yetersiz bulma sebepleri içinde %12 ile geceleri güvensiz olması, %11 ile serseriler ve alkoliklerin gelmesi, %9 ile daimi güvenlik görevlisi olmaması, %4 ile çevre halkının gelen kullanıcılardan rahatsız olması belirtilmiştir.

6.15 Kullanıcıların Alana Kiminle Geldikleri Konusunun Değerlendirilmesi

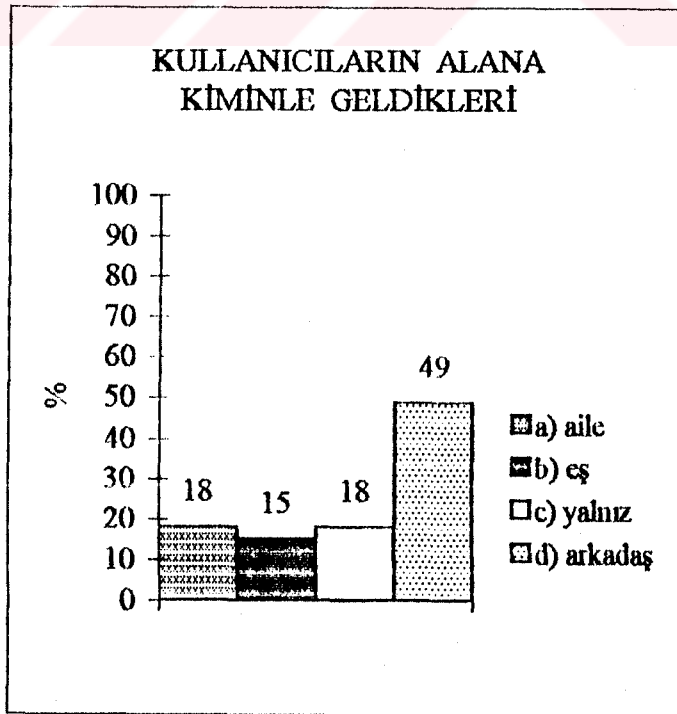
Kullanıcıların alana kiminle geldiklerinin saptanması için kullanıcılara;

. Bu parka kiminle geliyorsunuz?

sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.15 Kullanıcıların Alana Kiminle Geldiklerinin Saptanması

	sayı
a) aile	18
b) eş	15
c) yalnız	18
d) arkadaş	49



Şekil 6.15 Kullanıcıların Alana Kiminle Geldiklerinin Saptanması

Kullanıcılar %49 'luk oranla arkadaşlarıyla, %18 'lik oranlarla aileleriyle ve yalnız olarak , %15 'lik oranla eşleriyle geldiklerini belirtmişlerdir.

6.16 Çocuk Oyun Alanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi

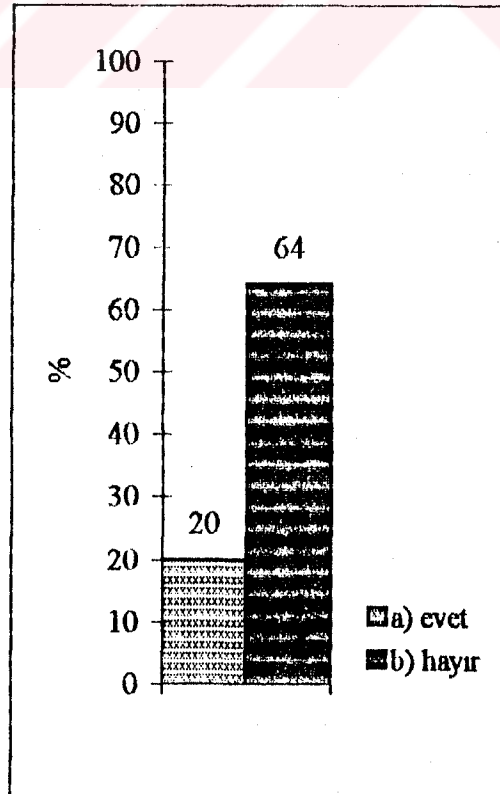
Alanda yer alan çocuk oyun alanlarının çocukların eğitim ve eğlenmeleri için yeterince uygunluğunun saptanması için kullanıcıların görüşleri alınmıştır.Kullanıcılara;

. Bu parktaki çocuk oyun alanları çocukların eğitimi ve eğlenmesi için yeterince uygun mu?

sorusu yöneltmiştir.

Tablo 6.16.1 Çocuk Oyun Alanlarının Çocukların Eğitim ve Eğlencesi İçin Uygunluğu

	sayı
a) evet	20
b) hayır	64



Şekil 6.16.1 Çocuk Oyun Alanlarının Çocukların Eğitim ve Eğlencesi İçin Uygunluğu

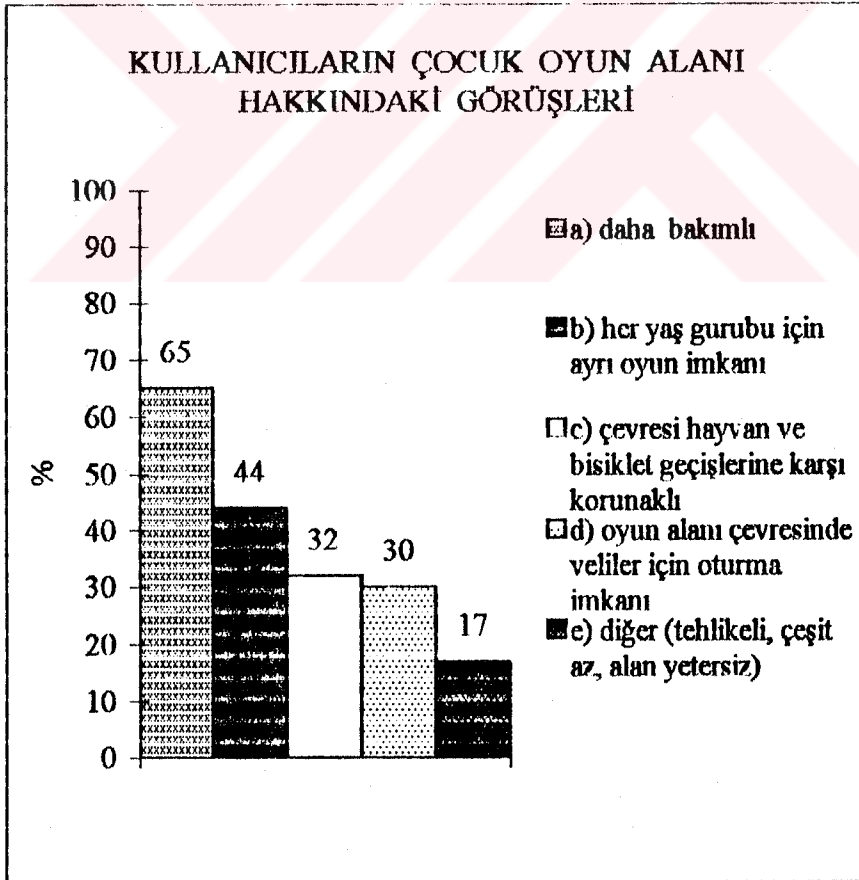
Araştırmaya katılan kullanıcılar %64 oranında yeterli bulmadıklarını, %20 oranında yeterli bulduklarını belirtmişlerdir.

. Bu parktaki çocuk oyun alanı sizce nasıl olmalı?

sorusu ile kullanıcıların düşünceleri saptanmaya çalışılmıştır.

Tablo 6.16.2 Çocuk Oyun Alanı Hakkında Kullanıcı Görüşleri

	sayı
a) daha bakımlı	65
b) her yaş gurubu için ayrı oyun imkanı	44
c) çevresi hayvan ve bisiklet geçişlerine karşı korunaklı	32
d) oyun alanı çevresinde veliler için oturma imkanı	30
e) diğer (tehlikeli, çeşit az, alan yetersiz)	17



Şekil 6.16.2 Çocuk Oyun Alanı Hakkında Kullanıcı Görüşleri

Araştırmaya katılan kullanıcıların %65'lik oranla çocuk oyun alanlarının bakımlı olmasını istedikleri saptanmıştır.%44 oranında her yaş grubu için ayrı oyun imkanları, %32 oranında çevresi hayvan ve bisiklet geçişlerine karşı korunaklı, %30 oranında ise veliler için oturma imkanı olması gerektiğini belirtmişlerdir.Ayrıca %17 oranında ise oyun aletlerinin bakımsızlıktan tehlike yarattığı, çeşitliliğin azlığı ve alanın yetersizliği belirtmişlerdir.

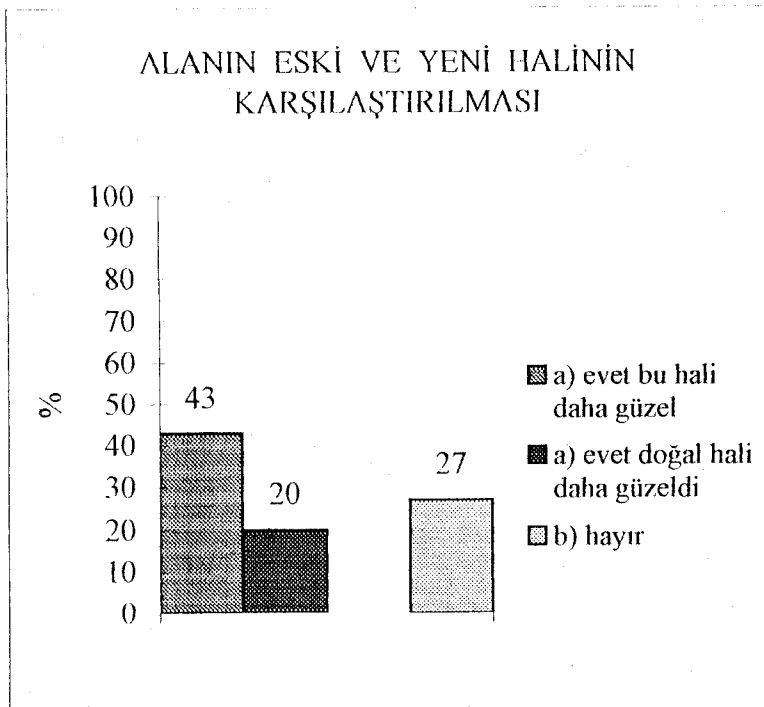
6.17 Kullanıcıların Sahilin Eski ve Yeni Hali Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Kullanıcıların sahilin doldurulmadan önceki halini bilip bilmediklerinin saptanması ve eski haliyle yeni halinin karşılaştırılması için kullanıcılara;

. Sahilin eski halini biliyor musunuz? Şimdiki haliyle karşılaştırdınız mı?
sorusu sorulmuştur.

Tablo 6.17 Kullanıcıların Alanın Eski ve Yeni Hali Hakkındaki Görüşleri

		sayı
a) evet	bu hali daha güzel	43
	doğal hali daha güzeldi	20
b) hayır		27



Şekil 6.17 Kullanıcıların Alanın Eski ve Yeni Hali Hakkındaki Görüşleri

Kullanıcıların %63 'ünün sahilin eski halini bildiği, %27 'sinin bilmediği saptanmıştır.Eski halini bilenler ise %43 oranında daha iyi ve temiz değerlendirilmesi koşuluyla şimdiki halinin daha iyi olduğunu belirtmişlerdir.%20 oranında ise kesinlikle doğal , eski halini tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

6.18 Alanın Düzenlenmesinde Kullanıcı İsteklerinin Değerlendirilmesi

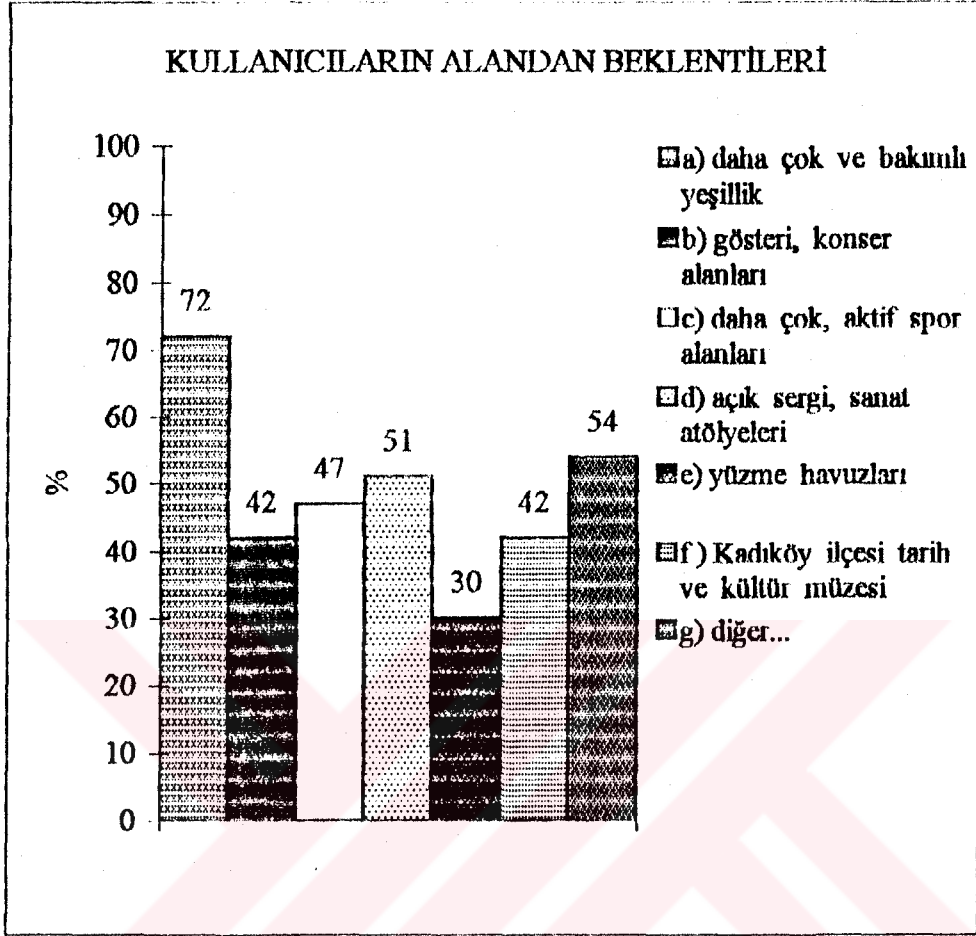
Kullanıcıların alanda olmasını istedikleri etkinliklerin belirlenmesi amacıyla kullanıcılara;

. Eğer bu park yeniden düzenlenecek olsa siz nelerin olmasını istersiniz? sorusu yöneltmiştir.

Tablo 6.18 Alanın Düzenlenmesinde Kullanıcı İstekleri

	sayı
a) daha çok ve bakımlı yeşillik	72
b) gösteri, konser alanları	42
c) daha çok, aktif spor alanları	47
d) açık sergi, sanat atölyeleri	51
e) yüzme havuzları	30
f) Kadıköy ilçesi tarih ve kültür müzesi	42
g) diğer...	54

Kullanıcıların alanın düzenlenmesinden beklentileri çok çeşitlidir.Kullanıcılar %72 oranında daha çok ve bakımlı yeşillik, çiçeklik alanlar istemektedirler.%42 oranında gösteri alanı, %47 oranında daha çok ve aktif spor alanları, %51 oranında açık sergi alanları, %30 oranında yüzme havuzu, %42 oranında Kadıköy ilçesi tarih ve kültür müzesi istenmektedir.Ayrıca kullanıcılar %52 oranında balık tutma terasları, kapalı kafeteryalar, restoranlar, çay bahçeleri, gölgelikler, bisiklet parkuru, hayvan oyun bahçesi, çeşmeler, satranç oyun alanları ve çocuk trafik eğitim alanlarının düzenlenmesini istediklerini belirtmişlerdir.



Şekil 6.18 Alanın Düzenlenmesinde Kullanıcı İstekleri

BÖLÜM 7. SONUÇ VE ÖNERİLER

İstanbul metropolünde açık yeşil alanlar nüfus yoğunluğuna göre yetersiz kalmaktadır.3194 Sayılı İmar Kanunu ile birlikte yürürlüğe giren "İmar planı yapılması ve değişikliklerine ait esaslara dair yönetmeliğin" 28. maddesine göre kişi başına düşmesi gereken aktif yeşil alan miktarı 7m² dir.Kıyı dolgu alanların düzenlenmesi ile il ölçeğinde 0.22m²/kişilik bir artış olmuştur.Kadıköy'de 1980 yılında 0.4m²/kişi olan oranın 7m² yeşil alan standartlarının çok altında olmasına rağmen kıyı açık alanları ile 1.57m²/kişiyeye ulaşması sevindiricidir.(Ek:3)

Kıyı dolgularıyla elde edilen ve halkın kullanımına açılan alanlar İstanbul'un ve İstanbulunun nefes alabilecekleri noktalardır, en doğru ve en verimli şekilde düzenlenmelidirler.Kıyı dolgu alanlarının yapılması, düzenlenmesi, bakım ve kontrolleri konusundaki Büyükşehir ve ilçe belediyeler arasındaki yetki kargaşalarının sona erdirilmesi gerekmektedir.Araştırmaya planlamaya dayalı, her yerleşmenin kendi doğal çevre ve fiziki özelliklerini, gereksinmelerini değerlendirecek plan kararlarının elde edilmesi için, halkın, uzmanların, akademik çevrelerin demokratik bu katılım içinde olması sağlanmalıdır.

Kıyı alanlarının düzenlenmelerinin ülkesel ölçekte programlar izlenmelidir.Kıyı alanlarının geleceğini planlamak için "kıyı alanları yönetimi" çalışması gibi yöntemler uygulanmalıdır.Kıyının geleceğini planlamak için alan hakkında bilgi toplamak önem taşımaktadır.Kıyının doğal , sosyo-ekonomik ve politik verileri üzerinde bilgi toplanmalıdır.Kıyı bölgesinin yakın çevresinde , deniz tarafının doğal yapısı ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır.Kıyı bölgesi gerisindeki çalışmalar ise kara yönü ilgili olan çalışmalardır.Nüfus artış hızı kıyının gelecekteki kullanım yoğunluğunu etkileyecektir.Bölge insanının sosyal yaşam düzeyi kıyının planlanmasında rol oynar.Bölgenin nüfusu ve sosyal yaşam düzeyi ve artış yönü saptanmalıdır.Yerleşik nüfusun kıyıya bakış açısı ve günubirlik/mevsimlik nüfusun beklentileri arasındaki uyum ve ilişkiler belirlenmelidir.Kıyı bölgesinin ekonomik verilerinin saptanmasında, endüstri ve hizmet sektörlerinin kıyıya getireceği yük belirlenmelidir.Tüm bu araştırmaların yapılması ve sürdürülebilmesi için bir yönetim birimi kurulmalıdır.Bu yönetim mümkün olduğunca özerk ve toplumun ilgili her kesiminin katılımı ile oluşturulmalıdır.Merkezi idarelerle sürekli ilişki içinde fakat kararlarında serbest bir yapı oluşturulmalı ve yerel yönetimleri kıyı alanları ile ilgili konularda yönlendiren bir bağ kurulmalıdır.

İnciburnu - Modaburnu arasındaki kıyı şeridi doldurulurken dolgu alanların doğal ve fiziki dengeye vereceği zararlar göz önüne alınmamıştır.Kıyının İstanbul ve Anadolu yakasındaki yeri ve işlevleri, hitap ettiği bölgenin gereksinimleri, kıyının tarihsel gelişim, doğal ve kültürel değerleri araştırılmamış, arşivlerde bu konuda bir rapora rastlanmamıştır.Alanın doğal, ekolojik dengesi dolgu ile bozulmuş, Modaburnu'nun doğal ve tarihsel silueti zedelenmiştir.Halen alan üzerinde yapılması düşünülen arıtma tesisi projesinin gündemde olması, alanın gelecekteki durumunun da henüz belirsiz olduğunu göstermektedir.

İnciburnu-Modaburnu kıyı dolgu alanında ,kullanıcılara yönelik yürüyüş ve oturma alanları, çocuk oyun alanı ve çay bahçelerinden başka etkinlik alanları bulunmamaktadır.İstanbul' un açık yeşil alan ihtiyacının olması bu mevcut alanların maksimum şekilde değerlendirilmesini gerektirir.Alanın bundan sonraki kullanımlarında alana çeşitli aktiviteler kazandırılarak ve yeni düzenlemelerle daha verimli kullanımı sağlanmalıdır.

Alanın korunması, bakımı ve temizliği için çevre halkının katılımı sağlanabilir.Çevreci gruplar tarafından temizlik kampanyaları organize edilebilir.Bahar ve yaz aylarında çevre halkının katılımının olacağı "sabah sporu" etkinlikleri düzenlenebilir.Alanın henüz düzenlenmemiş ya da yetersiz bölümleri için ilgili fakültelerde çeşitli kuruluşların sponsörlüğü ile proje yarışmaları düzenlenebilir.Dereceye giren projeler uygulamaya konulabilir.Belirli zamanlarda sanatçılar ve öğrenciler için açık sanat atölyeleri ve sergi alanları düzenlenebilir.Alan içersinde plastik sanat çalışmaları sergilenebilir, açık hava kültür ve sanat etkinlikleri organize edilebilir.Alan ağaçlandırma bakımından yetersizdir.Okullarda ağaçlandırma ve temizlik kampanyaları düzenlenebilir.Tüm bunlar alanın canlandırılması için halkın katılımını sağlamaya yönelik çalışmalardır.Çevre halkının emeği ve katılımı sağlanırsa yine alana onlar sahip çıkacaklardır.

Alandaki spor alanları yetersiz ve bakımsızdır.Yeni spor alanları; voleybol, tenis, mini golf alanları gibi, düzenlenmelidir.Bu alanlarda zaman içinde gelenekselleşebilecek turnuvalar tertiplenebilir.

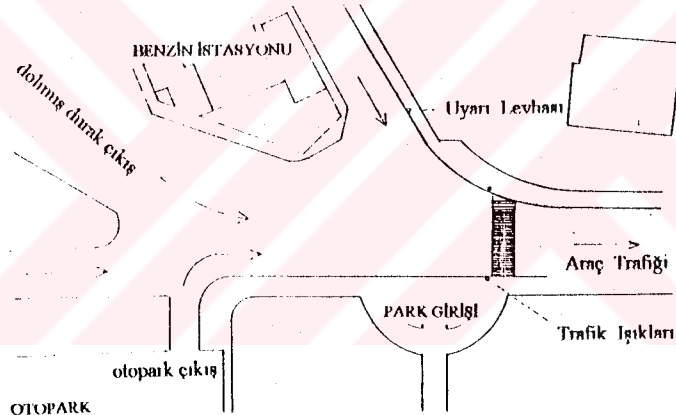
Araştırma alanında dalgaların ve lodosun tesiri ile yer döşemeleri parçalanmış anrojmanda çökmeler olmuştur.Dolgu alanlarda dalga tesirlerinin saptanması, kıyı

hareketlerinin ve su derinliklerinin araştırılması gerekmektedir.Hakim rüzgar şiddet ve yönleri, dalga yüksekliği gibi meteorolojik hareketler araştırılmalıdır.

Kıyı dolguları kıyıların doğal dengesini bozmaktadır.Dolgu alanların ekolojik dengeye vereceği zararlar saptanmalıdır.

Dolgu alanlarında bitki yetiştirilmesi ve bakımı konusunda araştırmalar yapılmalıdır.Alanın dolgu olması ve şiddetli lodosa maruz kalması nedeni ile üzerinde yapılan bitkilendirme bu koşullara uygun olarak yapılmalıdır.

Kıyı dolgu alanına altı noktadan yaya girişi mevcuttur.Parkın ana girişi olarak gösterilen 2 nolu girişte araç trafiği nedeniyle yaya geçişlerinde sorun yaşanmaktadır.Bu noktadaki geçiş sorunları için araç trafiğini uyarıcı ve yavaşlatıcı trafik levhaları, trafik ışıkları ve yaya geçiş yolu yapımı ile yol kenarlarındaki yaya kaldırımlarının genişletilmesi uygun olur.(Şekil 7.1)



Şekil 7.1 2 nolu giriş çözüm önerisi

3,4,5 nolu merdiven ile sağlanan girişlerde merdivenlerin tasarım ve uygulama sorunlarından dolayı kullanım zorlukları yaşanmaktadır.Merdivenlerin tasarımları yeniden yapılmalı, ara sahanlıklar düzenli ve seyir imkanı verecek nitelikte düzenlenmeli, doğru ve uygun malzeme ile tekrar düzenlenmelidir.4 nolu giriş için rampalı çıkışlar, ara sahanlıklar, seyir terasları ve merdivenlerle desteklenen bir öneri bağlantı düzenlenmiştir.Yaya yürüyüşüne uygun olan %6 eğimli rampalar alana ve manzaraya çeşitli açılardan seyir, özürllüler, yaşlılar ve çocuk arabaları için rahat iniş ve çıkış imkanları sağlayacaktır.Doğrudan iniş-çıkış merdivenlerle bağlanmıştır.Rampa sahanlıklarında arazi eğimi içine gömülmüş seyyar satış imkanı verecek bölümler tasarlanmıştır.Bunların seyir teraslarına bir canlılık getirmesi düşünülmüştür.(Şekil 7.2)

İSİ-KIYI YAYA YOLU

ır Cad. (13.30) - kıyı gezinti yolu (3.40) arasındaki eğimli yürüyüş ve seyir rampası ile bağlantıdır. 1 rampa kol uzunluğu 33 m.dir. Her rampa bitiş anında bir sahanlık bulur. Sahanlıklar genişletilerek ası olarak tasarlanmıştır. Ayrıca doğrudan inişler için mlıklı merdiven tasarlanmıştır.

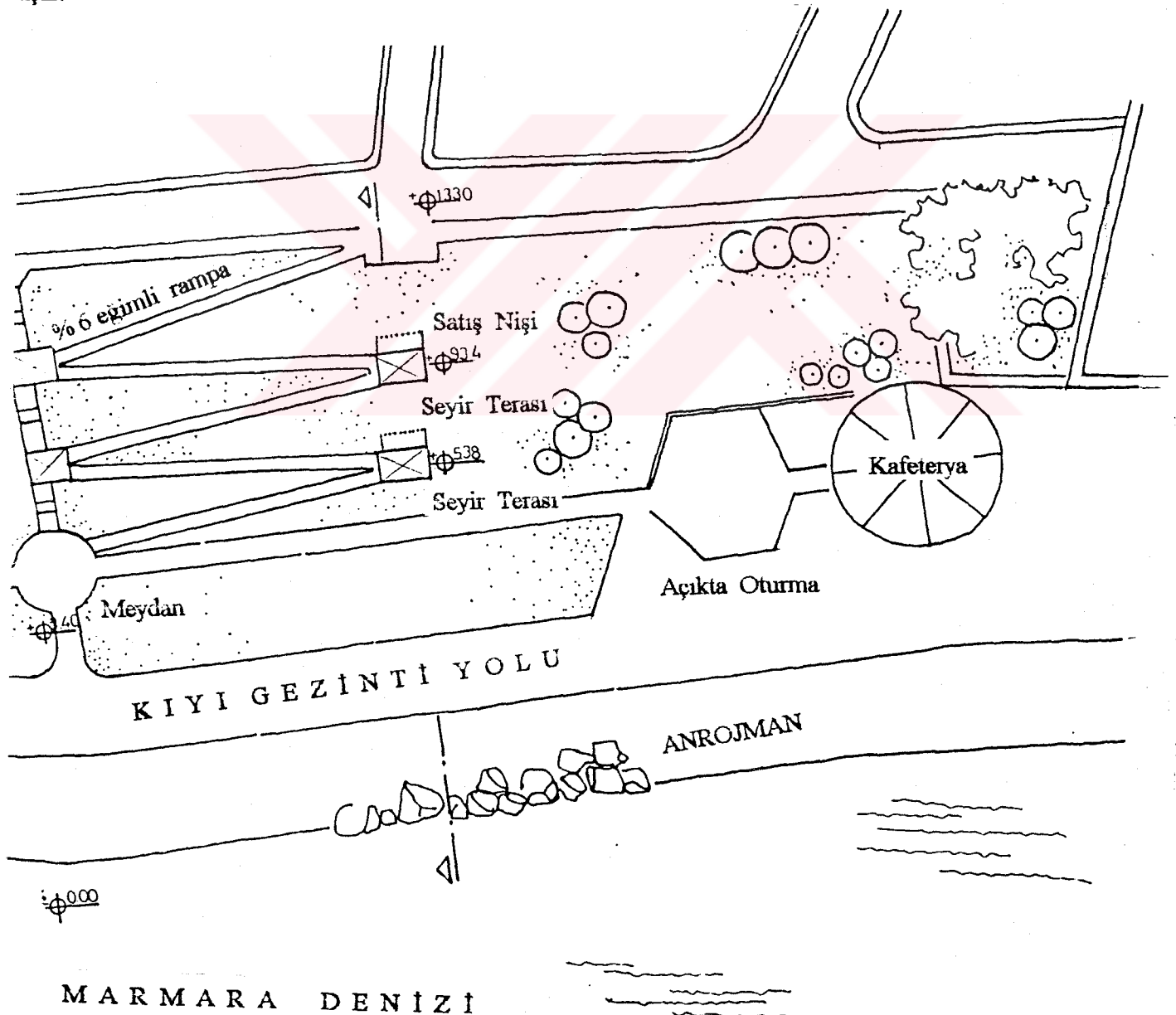
ı kolu 1.98m. iner.
yükseklik 9.90m. dir.

n riht yüksekliği $h=16.5\text{cm}$.

başı $b=30\text{cm}$.

n ara sahanlık 12riht
diver çıkış yüksekliği 3.96m.

erdiven çıkışı ile bir rampa turu olan 3.96m.
k eşit tutulmuş, aynı sahanlıkta buhuşmaları
ıştır.



4 NOLU GİRİŞ-MÜHÜRDAR CADDESİ-KIYI YAYA YOLU BAĞLANTISI ÖNERİ ŞEMASI

Mühürdar Cad. (13.30) - kıyı gezinti yolu (3.40) arasındaki % 6 eğimli yürüyüş ve seyir rampası ile bağlantı kurulmuştur. 1 rampa kol uzunluğu 33 m.dir. Her rampa bitiş ve başlangıçta bir sahanlık bulur. Sahanlıklar genişletilerek seyir terası olarak tasarlanmıştır. Ayrıca doğrudan inişler için ara sahanlıklı merdiven tasarlanmıştır. 1 rampa kolu 1.98m. iner. Mevcut yükseklik 9.90m. dir.

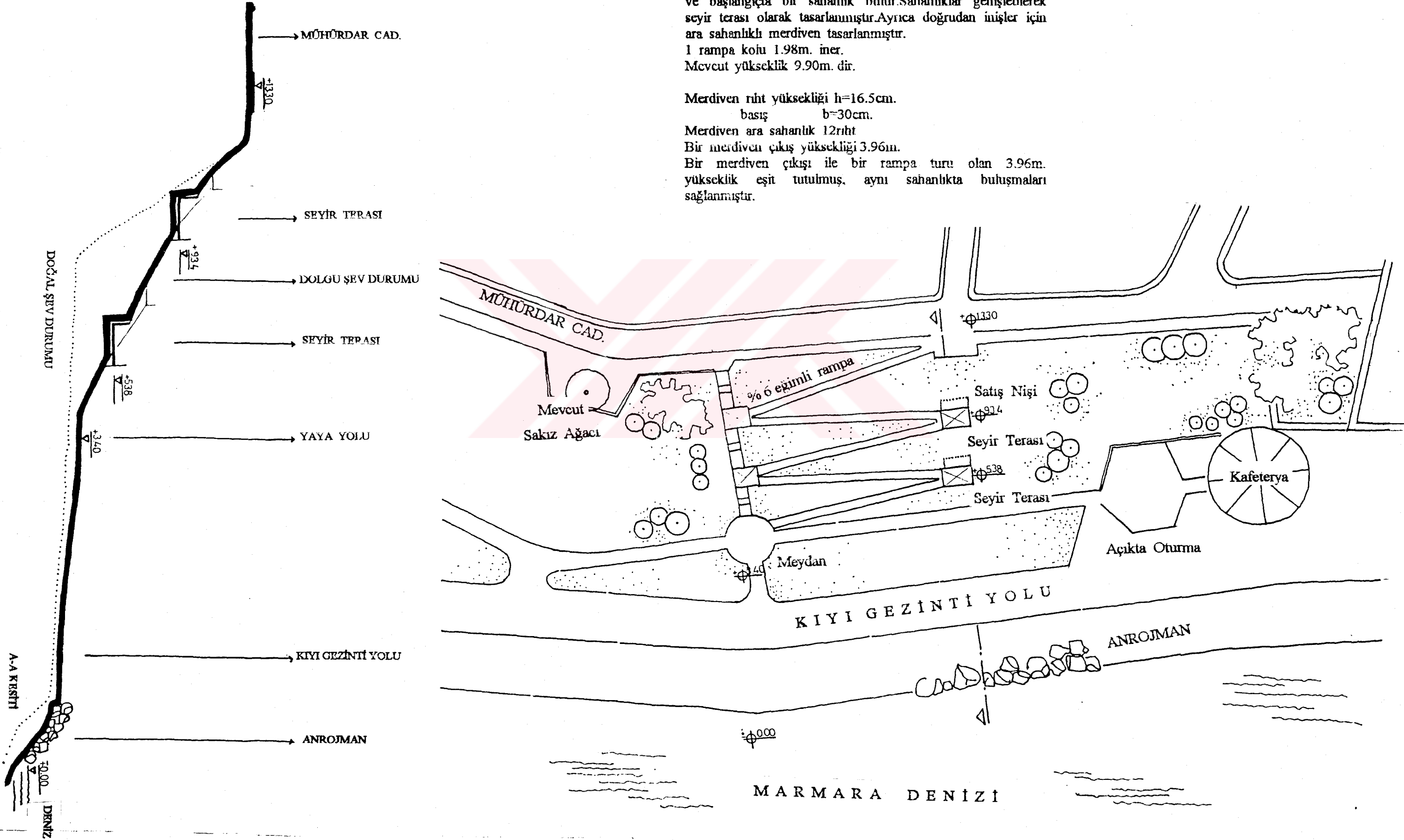
Merdiven riht yüksekliği $h=16.5\text{cm}$.

başı $b=30\text{cm}$.

Merdiven ara sahanlık 12riht

Bir merdiven çıkış yüksekliği 3.96m.

Bir merdiven çıkışı ile bir rampa turu olan 3.96m. yükseklik eşit tutulmuş, aynı sahanlıkta buluşmaları sağlanmıştır.



Alanda seyyar satıcılar için satış noktaları belirlenmeli ve denetlenmelidir. Alanın gece aydınlatması yetersizdir. Meydan ve yaya yollarının aydınlatma elemanları çoğaltılmalı, alanda gece ve gündüz güvenlik görevlileri bulundurulmalıdır. Alan içinde gölgede oturma ve yürüme alanları ile doğal ve yapay peysaj elemanları ile rüzgardan , güneşten korunaklı oturma köşeleri düzenlenmelidir.

Alanda yer alan ergonomik ve estetik olmayan oturma elemanları doğrularıyla değiştirilmelidir. Süs havuzları yeniden düzenlenmeli, temiz ve çalışır hale getirilmelidir. Bisiklet ve yaya yolları ayrılmalı, bisiklet park yerleri tertiplenmelidir. Hayvan gezdirme ve oyun için, hayvanlar için özel , oyun alanı düzenlenmelidir. Balık tutma iskeleleri dalgalardan harap olmuştur. Oturma ve seyir imkanı verecek biçimde yeniden düzenlenmelidir.



KAYNAKÇA

1. AKDOĞAN, G., 1984. Doğa Düzenleme 1984-85 Öğretim Yılı Ders Notları, Yıldız Ü., İstanbul, s.35 .
2. ALTAN, T., ÖNSOY, C., 1983. "Fiziksel Planlama Çalışmalarında Kıyı Rekreasyonunda Uygun Alan Seçimi Yönteminin Araştırılması", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon, s.67.
3. ALTER, S., 1984. Peysaj Planlama Açısından İstanbul Kıyı Bandında Dolgu Alanlarının Rekreasyonel Kullanışları Üzerine Bir Araştırma, İ.D.G.S.A.M.Y.Ü., Peysaj Planlama B., Y.L.Tezi, İstanbul, s.40-50.
4. ANONİM, Dünden Bugüne İstanbul Ans., "Kadıköy", c.4.
5. ANONİM, 1950. İslam Ans., "İstanbul", s.141.
6. ANONİM, 1974. L'architecture D'aujourd'hui, Sep.-Oct., No:175.
7. ANONİM, 1992. Kent ve Yaşam Dergisi, No:3.
8. ANONİM, 1992. Yapı Dergisi, No:131, s.69-73.
9. ANONİM, Contemporary Landscapes In The World, No:10, s.128.
10. ANONİM, 1995. Mimarlık, No:265, s.4.
11. ARAMA, M., GÖNÜLAL, İ., 1985. Açıklamalı İmar Kanunu ve İlgili Yönetmelikler, Ankara .
12. AYSU, Ç., 1975. "Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı", İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, İ.Ü., Orman Fak. Yay., İstanbul, s.53.
13. BRUTTOMESSE, R., 1991. Waterfronts: Cities on Water, International Centre Cities on Water, Italy.
14. DOĞAN, N., ERHAN, İ, TOKA, C., UYSAL, G., 1986. Endüstri Tasarımında Kent Mobilyaları, Y.A.F., Yay.No:U4, s.53 .

15. EKEN, A., 1992. Kartpostallarda İstanbul, İstanbul Büyükşehir B., Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı, No:10.
16. ERENÇİN, A., 1992."Marmaris Yat Limanı Ticaret Merkezi", Tasarım, No:21, s.78.
17. EVLİYA Çelebi Seyahatnamesi, c.2.
18. GİRİTLİOĞLU, C., 1992. Şehirsel Mekan Öğeleri, İ.T.Ü., s.84-90.
19. GİZ, A., 1990.Bir Zamanlar Kadıköy..., İstanbul Dizisi, İletişim Yay.
20. GÜLEZ, S., 1983. "Kıyusal Alanlarda Rekrcasyonel ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yöntem", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokyunu, Trabzon, s.79-84.
21. HALL, P., 1992. "Waterfronts : A New Urban Frontier", Aquapolis, University of Genoa, Italy, No:1.
22. KAMIŞ, Ö., 1991.Boğaziçi Kıyı Mekanında Yasal, Yönetimsel, Planlama Yaklaşımları Ve Öneriler,Y.T.Ü., Y.L. Tezi, İstanbul.,s.17.
23. KAPDAŞLI, S., 1992. Kıyı Mühendisliği, İ.T.Ü. Rektörlüğü, İnşaat Fak. Matbaası, No: 1504, İstanbul, s.260-273.
24. KARABEY,H., 1978.Kıyı Mekanının Tanımı-Ülkesel Kıyı Mekanı Düzenlemesi İçin Bir Yöntem Önerisi, M.S.Ü., Dok. Tezi, İstanbul.
25. KARAY, R. H., 1972. "Kadıköy'ü Beğenmiş" Bu Şehr-i İstanbul ki, Der. Şemsettin Kutlu, Milliyet Yay., 336-343.
26. KAYRA, C., 1990. İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, Ak Yay.,İstanbul, s.146.
27. KAYRA, C., 1990. Eski İstanbul'un Eski Haritaları, İst. B.Ş.Bel. Kültür İşleri Dairesi Baş., Yay., İstanbul, No:1.
28. KAYRA, C., 1990.İstanbul Haritaları, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, İstanbul.

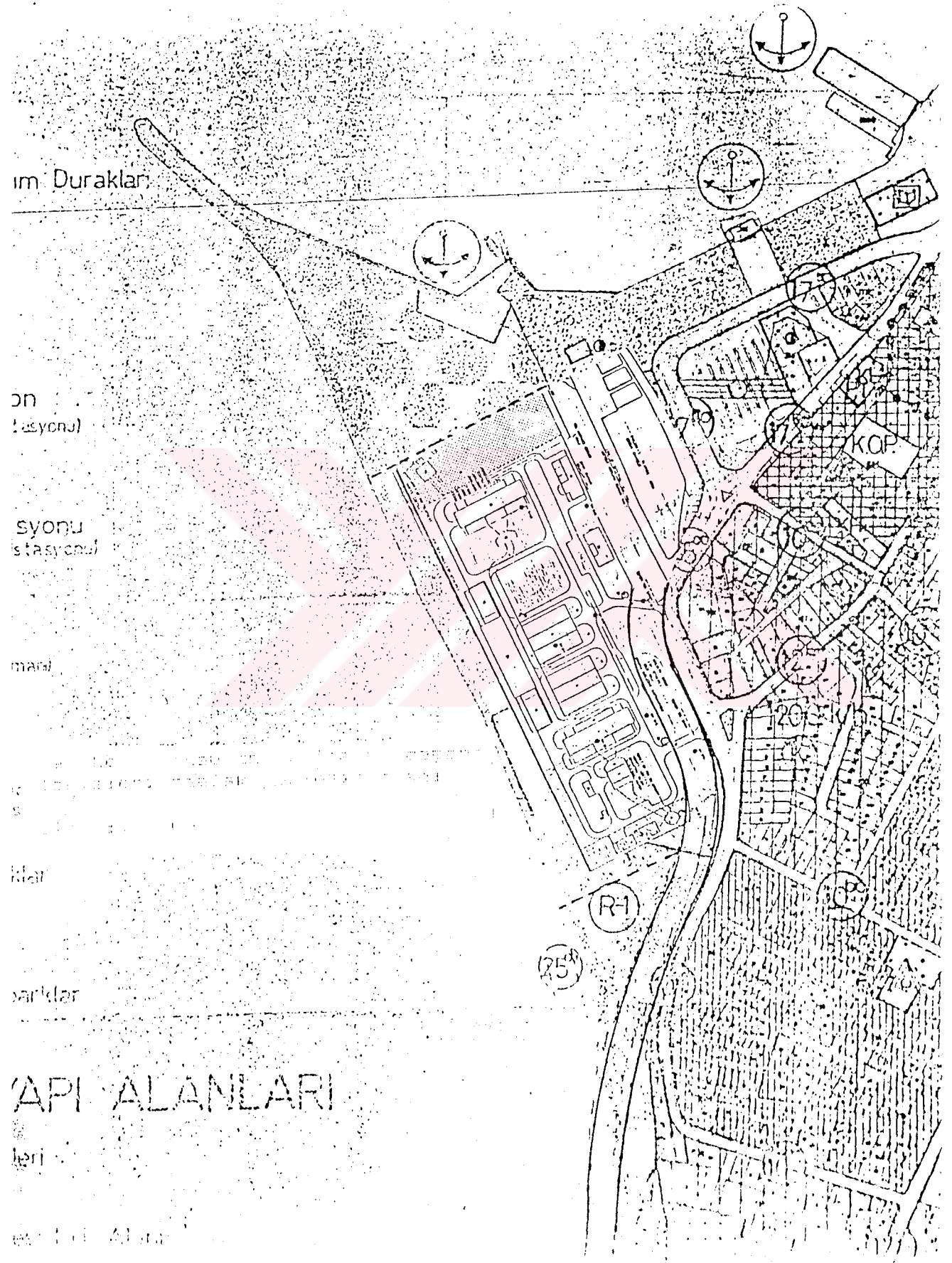
29. KORÇA, P., 1984.Kıyılarda Arazi Kullanım ve Türkiye Örneği, İ.T.Ü., Sosyal Bil., Y.L.Tezi, İstanbul, s.140.
30. KUBAN, D., 1970. "İstanbul'un Tarihi Yapısı", Mimarlık, No:5, s.26-48.
31. KUMBARACIBAŞI, N., 1979. İstanbul Metropolitan Alanı İçersinde Kadıköy Merkezi, İ.T.Ü, Y.L. Tezi, İstanbul.
32. KUTLUAY, S. Z., ANAKÖK T., 1951.Kalkedonya Tarihi, Çeltüt Bas.,İstanbul, s.3.
33. KÖMÜRÇÜYAN, E. Çelebi, Çev.Hrand Andreasyon, 1988. İstanbul Tarihi 17. Asırda İstanbul, Eren Yay., İstanbul, s.285.
34. MUKODA, N., 1991. Street Furniture, Bijutsu Shuppan-Sha, Ltd.
35. ÖZAYDIN, G., 1989. "Kamu Mekanları Tasarımının Tanımlayıcısı Olarak Bildirişim Ögeleri", M.S.Ü. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, İstanbul, s.63-68.
36. ÖZCAN, Ü., 1983. "Kıyılarda Yanlış Kullanımların Çevresel Etkileri Ve Sosyal Maliyetleri", Türkiye 7.Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon, s.36-42.
37. PAŞALIOĞLU, A., 1993.İstanbul' da 1980-92 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi, İ.T.Ü., Şehir Bölge Pl., Y.L.Tezi, İstanbul, s.77.
38. SALİM, Y., OSMAN, N., 1934.İstanbul Rehberi.
39. TANERİ, E., 1983. "Kıyı Kullanımı", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon, s.32.
40. TANKUT, Ü., 1983. "Kıyı Kavramı, Yasal Yaklaşım, Kıyıların Kullanımı ve Korunması", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon, s.27.
41. TANRIOVER, H., 1976."Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması İlkesi ve Kent Planlama Eylemi", Mimarlık, No:2, s.84.

42. TEOMAN, Z., 1969.Kadıköy, Çeltüt Mat., İstanbul.
43. TIRYAKI, A., 1984.Türkiye'de Deniz Kıyılarının Kullanımı İmar Kanununun Ek7 ve Ek8 Maddelerinin Uygulanması,İ.T.Ü., Y.I. Tezi, İstanbul
44. TÜRKER, A., ÖNSOY, C., 1983."Fiziksel Planlama Çalışmalarında Kıyı Rekreasyonunda Uygun Alan Seçimi", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon, s.67.
45. VALLEGE, A., 1992."Waterfront Development", Aquapolis, University of Genoa, Italy, No:1.
46. YÜCEL, A., 1994."2000'li Yıllara Doğru Kadıköy", Panel, Mimarlar Odası, s.34.
47. ZIYAOĞLU, R., 1985.Yorumlu İstanbul Kutüğü, TURİNG, İstanbul.
48. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, R.G. 20495, 1990.
49. 3830 Sayılı Kıyı Kanunu, R.G. 21281, 1992.

RAPORLAR, BİLDİRİLER

1. Kadıköy Belediyesi Yatırım ve Faaliyet Raporu, 1985-88, İstanbul, 1989.
2. Kadıköy Belediyesi 94-95 Hizmet Yılı Raporu
3. Değişen Çehresiyle Kadıköy, Kadıköy İlçesi Planlama Etkinlikleri , 89-91
4. İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı, Nihai Rapor, Temel Müh. A.Ş., 1988.
5. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, M.S.Ü., 1989
6. İstanbul Boğazi ve Çevresi Sorunları Simpozyumu, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, Der. Besalet Pamay, İstanbul, 1973.
7. Türkiye 7.Dünya Şehircilik Günü, Kıyılar Kollokyumu, Trabzon, 1983.
8. Bostancı-Maltepe Kıyı Bandına Ait Teknik Rapor, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivi
9. D.İ.E., 1990 Genel Nüfus Sayımları
10. E5 Koridoru Harem-Gebze Nazım İmar Planı, Araştırma, Planlama, Değerlendirme Raporu, Atölte 70 Şehir Planlama A.Ş., 1988.
11. Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul Raporları, Özel sayı 1, Şubat 1993-Şubat , 1994.

EK 1 İ.S.K.İnin Hazırladığı Ön Arıtma Tesisi Vaziyet Planı
(Kadıköy Belediyesi Arşivi)



T.C.
İSTANBUL İLİ
KADIKÖY İLÇESİ
BELEDİYE BAŞKANLIĞI

1995

İmar İşleri Müdürlüğü
Konu: Planlama Bürosu
Sayı: 4377


..... / / 199.....


İ.S.K.İ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NE

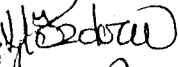
İLGİ: 17.3.1995 gün 310/312 -31.33.2031-2649 nolu yazınız.

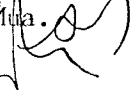
İlgi yazı ile gönderilen Kadıköy Atıksu Ön Arıtma ve Deşarj Tesisleri Yerleşim Planı incelenmiş, 22.3.1994 onaylı 1/5000 ölçekli "Kadıköy Merkez Nazım İmar Planında" İ.S.K.İ.E için ayrılan Kenttsel Hizmet Alanından daha büyük alanı kapsadığı görülmüştür.


Bu nedenle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planına uygun olarak yapılmakta olan 1/1000 ölçekli uygulama İmar Planı çalışmalarında eşsözünde bulundurulmak üzere Deşarj tesislerine ait detaylı bilgi ve projeksiyon(kotları gösterir) tarafımıza iletilmesi hususu rica olunur.


29/5/95 F. ÜNAL Rpt. 

29/5/95 H. KILIÇ Rpt. 

29/5/95 N. ÖZOKUTUCU Şef 

29/5/95 A. ÖZGÜLER Müd. Muta. 

29/5/95 S.S. KAYHAN Müd. 


E. İVİNT ERSUN
BAŞKAN YARDIMCISI

T.C.
İSTANBUL
BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
İSTANBUL SU VE KANALİZASYON İDARESİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

3649

İSTANBUL İLİ KADIKÖY İLÇESİ
BELEDİYE BAŞKANLIĞINA

17 MART 1995

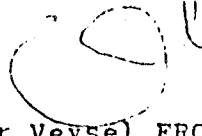
Dairesi: 310/312 3120.2081
Konu : Kadıköy Ön Arıt.
ve Deşarj Tesis.

İLGİ : a)26/7/1994 tarih ve İP.43-8320 sayılı yazımız ve eki.
b)05/9/1994 tarih ve GD-12045-H18 sayılı İst.Büyükşehir
Bel.Bşk.lığı yazısı.
c)18/11/1994 tarih ve GD-16044-2208 sayılı İst.Büv.Sehir
Bel.Bşk.lığı yazısı.

İstanbul 1.asama kanalizasyonu projesi kapsamında planlanan Kadıköy Atıksu Ön Arıtma ve Deşarj Tesislerinin inşaatı olarak daha önceki senelerde Kadıköy Mühürdardaki dolgu sahasında yapılacak şekilde planlama ve projeler yapılmış ve tesisler inşaat ihalesine çıkarılmıştır. Daha sonra atıksuların boğaz boyunca tüneller vasıtasıyla Riva bölgesine dökülerek arıtılması konusunda proje çalışmaları yapılmıştır. Ancak bu zaman zarfında yeni hazırlanan Master Plan çalışmaları çerçevesinde ilk etapta Kadıköy atıksu ön arıtma ve deşarj tesislerinin yapılabileceği ve idaremizin finans kaynakları problemleri nedeni ile acil işlerin kademeli olarak yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Bu nedenle Kadıköy dolgu sahasında bulunan idaremize ait mevcut Mühürdar burçulu pompa istasyonu yanına kadar gelmiş bulunan Moda atıksu tüneli sisteminin devreye alınabilmesi ile bölgenin atıksu probleminde kalıcı çözüm getirilmesi amacıyla ekteki 1/5000 ölçekli planda , yerleşim planı dolgu sahasına yerleştirilmiş olan tesislerin acilen yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Söz konusu tesislerin çevre ile uyumunun sağlanması için inşaat sistemi ile maliyet ve işletme unsurlarında dikkate alınarak , zorunluluk dışında mümkün mertebe ünitelerin zemin seviyesi altında kalmasına dikkat edilecektir. Ayrıca daha önceki yazışmalarda belirtilen , tesis sahasından geçirilmesi planlanan yol ile ilgili olarak , yeni volun 1/5000 lik planda görüldüğü üzere planlanan tesislerin tercihen kuzeyinden veya sahil kesiminden geçebileceği düşüncesinde olduğumuzu , ancak bu konudaki kararın tesislerimizin yerleşiminde dikkate alınarak Başkanlığınızca verilmesi gerekmektedir. Bu sebeple 1/5000 ölçekli planda daha önce bu iş için doldurulan dolgu alanındaki

Kadıköy atıksu ön arıtma ve desari tesisleri yerleşim sahası dikkate alınarak işaretli alan sınırları çerçevesinde , 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarında işlerin inşaat ihalesine çıkarılabilmesi açısından acilen gerekli imar plan tadilatlarının yapılması hususunda ,
Bilginizi ve gereğini arz ederim.


Prof. Dr. Veysel EROĞLU
Genel Müdür

(X) Ek : 1/5000 ölç. plan.

Dağıtım :

Gereği :

(X) - İstanbul Büy. Seb. Bel. Bşk. 1101
(X) - İstanbul İli Kadı. Bel. Bşk. 1101

yaş :
 cinsiyet :
 eğitim durumu :
 medeni durum :
 meslek :
 aile büyüklüğü :

1.)Hangi semtte oturuyorsunuz ? (Kadıköy ise kaç senedir ?)

2.)Buraya ne ile geliyorsunuz ?

a.Özel oto ile b.Toplu taşımacılık ile c.Yürüyerek d.Diğer...

3.a.)Sahil parkına gitmek için hangi mevsim, gün, saatleri tercih ediyorsunuz?

	10 12	12 14	14 18	18den sonra	Her saat	Hafta sonu	Hafta içi
Bahar							
Yaz							
Kış							
Hava iyi ise her mevsim							

3.b.)Sahile gelmek için hangi mevsim, gün, saatleri tercih ediyorsunuz?

4.)Bu park düzenlenmeden önce nereye gidiyordunuz?

5.)Buraya ne amaçla geliyorsunuz?

- a)Yürüyüş yapmak () b)Dinlenmek, oturmak () c)Manzara seyretmek ()
 d)Balık tutmak () e)Piknik yapmak () f)Spor yapmak ()
 g)Çocuklar için () h)Hayvan gezdirmek () i)Diğer... ()

6.)Bu parkta en çok hoşunuza giden şey nedir?

- a)Manzara b)Yürüyüş alanları
 c)Yeşil alanları d)Çay bahçeleri

7.)Buraya genellikle hangi yoldan geliyorsunuz?

- a)Moda çay bahçesi içi merdivenlerden
 b)Deniz otobüsleri yanından
 c)Mühürdar caddesi merdivenlerinden
 d)Dolmuş durakları yanından
 e)Moda deniz kulübü yanından

8.)Parka inen merdivenleri hiç kullandınız mı?Merdivenlerin iniş ve çıkışı sizce rahat mı?

9.)Deniz kenarındaki kayalıklarda oturuyormusunuz?

- a)Evet b)Hayır

10.)Sizce bu parktaki oturma elemanları ;

- a)Rahat () b)Rahat değil ()
 c)Sayısı yeterli () d)Yeterli değil ()
 e)Şekli ve rengi güzel () f)Güzel değil ()

11.)Sizce oturma elemanları nasıl olmalı?

Malzeme olarak; a)Ahşap
b)Beton
c)Demir

Büyükölük olarak: a)Bu hali iyi
b)İkili banklar
c)Üçlü banklar

12.)Parktaki süs havuzları hakkında ne düşünüyorsunuz?

a)Bakımlı ve temiz () b)Bakımlı değil ()
c)Şekli güzel, estetik () d)Güzel değil ()

13.)Bu parkta hoşunuza gitmeyen şeyler ;

a)Gölgede oturma imkanı olmaması () b)Denize yakın oturamamak ()
c)Yeşil alanların bakımsızlığı () d)Sosyal aktivitelerin azlığı ()
e)İSKİ pompa istasyonunun yarattığı koku ve kirlilik () f)Diğer...

14.)Bu parkın denetimi ve güvenliği sizce yeterli mi?

a)Evet () b)Hayır () Hayır ise nedeni...

15.)Bu parka kiminle geliyorsunuz?

a)Ailemle b)Eşimle c)Yalnız d)Arkadaş

16.)Bu parktaki çocuk oyun alanları çocukların eğitimi ve eğlenmesi için yeterince uygunmu?

a)Evet b)Hayır

17.)Bu parktaki çocuk oyun alanı sizce nasıl olmalı?

a)Daha bakımlı ()
b)Her yaş gurubu için ayrı oyun imkanları ()
c)Çevresi hayvan ve bisiklet geçişlerine karşı korunaklı ()
d)Oyun alanı çevresinde veliler için oturma imkanı olmalı ()
e)Diğer...

18.)Sahilin eski halini biliyor musunuz?Şimdiki haliyle karşılaştırdınız mı?

19.)Eğer bu park yeniden düzenlenecek olsa siz nelerin olmasını istersiniz?

a)Daha çok ve bakımlı yeşillik, çiçeklik ()
b)Gösteri, konser alanları ()
c)Daha çok ve aktif spor alanları ()
d)Açık sergi, sanat atölyeleri ()
e)Yüzme havuzları, yüzme okulu ()
f)Kadıköy ilçesi tarih ve kültür müzesi ()
g)Diğer...

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 1970

Doğum yeri : İstanbul

İlk ve Orta Öğrenim :Yakacık İlkokulu, Yakacık Ortaokulu

Lise Eğitimi :Özel Ortadoğu Lisesi

1989 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi , Mimarlık bölümüne başladım.

1993 yılında aynı üniversitede Mimari Tasarım bölümünde yüksek lisans programına başladım.

Halen serbest mimarlık bürolarında çalışmaktayım.

