

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

128784

KENTSEL KIYI MEKANI DÜZENLEME SORUNLARININ
KADIKÖY-KARTAL SAHİLYOLU GÜZERGAHI
KIYI KULLANIMI ÖRNEKLEMESİYLE İRDELENMESİ

TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Mimar Deniz BALCI

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Işık AYDEMİR

PROF. AYDIN ÖZ

İSTANBUL, 2002

128784
128784
128784

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
RESİM LİSTESİ	i
ŞEKİL LİSTESİ	iii
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
2. KIYI KULLANIM ŞEKİLLERİ ve DEĞERLENDİRME İLKELERİ	4
2.1 Kıyı Kullanım Şekilleri	4
2.1.1 Yerleşim Kullanımı	5
2.1.2 Ulaşım Kullanım	7
2.1.3 Turizm Kullanımı	9
2.1.4 Rekreasyon Kullanımı	10
2.1.5 Endüstri Kullanımı	13
2.2 Kıyı Alanlarının Yönetimi	15
2.2.1 Kamu Yararı İlkesi	17
2.2.2 Sürdürülebilirlik	19
3. KIYI DEĞERLENDİRME ARAŞTIRMALARI	21
3.1 Türkiye’de Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemeler	23
3.2 Türkiye’den Kıyı Düzenleme Örnekleri	34
3.3 Çeşitli Ülke ve Metropollerde Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemeler	43
3.4 Dünyadan Kıyı Düzenleme Örnekleri	52
4. İSTANBUL METROPOLÜ İÇİNDE KADIKÖY-KARTAL KIYI MEKANİ	72
4.1 Kadıköy-Kartal Sahil Yolu Güzergahının İstanbul İli İçindeki Yeri ve Önemi	72
4.2 Kadıköy-Kartal Kıyı Mekanının Tarihsel Gelişimi	73
4.3 Kadıköy-Kartal Kıyı Mekanının Fiziksel Özellikleri	80
4.3.1 Topografik Durum	80

4.3.2	İklim ve Bitki Örtüsü	80
4.3.3	Görsel Özellikli Mekanları	81
4.4	Kadıköy-Kartal Sahil Yolu Güzergahında Arazi Kullanımı	96
4.4.1	Konut Alanları	97
4.4.2	Ulaşım Sistemi	105
4.4.3	Rekreasyon Alanları	112
4.4.4	Sanayi ve Depolama Alanları	124
4.5	Kadıköy-Kartal Sahil Yolu Güzergahında Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapı	128

5.	SONUÇLAR ve ÖNERİLER	136
----	----------------------	-----

KAYNAKLAR	143
-----------	-----

EKLER	146
-------	-----

Ek 1	1/ 5000 Bostancı-Maltepe Arası Vaziyet Planı	147
Ek 2	Bostan-Maltepe Sahili'nin Doldurulmadan Önce ve Doldurulduktan Sonraki Kesit Görünümlerini Gösterir Çizim	150
Ek 3	Dalyan-Bostancı Sahil Düzenleme Projesi	151
Ek 4	Maltepe-Küçükyalı Sahil Dolgu Uygulama İmar Planı	169

ÖZGEÇMİŞ	170
----------	-----

**TC. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANLASYON BÜRESİ**

RESİM LİSTESİ

	Sayfa
Resim 3.1	İzmir Kordonboyu 38
Resim 3.2	İzmir Kordonboyu'ndan bir görünüş 40
Resim 3.3	Amsterdam kıyı projesi maketi 53
Resim 3.4	Amsterdam kıyılarından bir görünüş 54
Resim 3.5	Kop van Zuid projesi uygulama bölgesi ve yeni köprü 57
Resim 3.6	Kop van Zuid projesinin kıyı düzenlemesini gösteren kısmi maket 57
Resim 3.7	Proje dahilinde inşa edilen yapılar 58
Resim 3.8	Proje dahilinde fonksiyon değiştiren yapılar 58
Resim 3.9	Hong Kong kıyı kalkınma projesi planı 60
Resim 3.10	Hong Kong genel görünüşü 60
Resim 3.11	Boston şehri genel görünümü 62
Resim 3.12	Boston kıyı mekanından bir görünüm 62
Resim 3.13	Rowes Wharf bölgesinden bir görünüş 66
Resim 3.14	Manhattan adasının görünüşü 71
Resim 3.15	Manhattan ve Brooklyn köprüleri 71
Resim 3.16	Kıyıya inen bir caddeden görünüş 71
Resim 3.17	New York kıyı mekanından bir görünüş 71
Resim 4.1	Salacak'taki deniz hamamları 75
Resim 4.2	Boğaz'da bir deniz eğlencesi 75
Resim 4.3	Galata Köprüsü'ne bitişik deniz hamamları 76
Resim 4.4	Kadınlara mahsus bir deniz hamamı 76
Resim 4.5	Deniz hamamlarına gösterilen ilgi 77
Resim 4.6	Beyaz Rusların ailecek deniz sefası 78
Resim 4.7	Moda Plajı 78
Resim 4.8	Fenerbahçe Deniz Hamamı'ndan bir görüntü 83
Resim 4.9	Caddebostan Plajı ve Caddebostan Gazinosu 85
Resim 4.10	Caddebostan Plajı 86
Resim 4.11	Caddebostan Plajı 86
Resim 4.12	Suadiye Plajı 88
Resim 4.13	Suadiye Plajı 89
Resim 4.14	Plaj aktiviteleri 91
Resim 4.15	Süreyya Plajı tanıtım ilanları 91
Resim 4.16	Süreyya Plajı soyunma kabinleri cephe süslemeleri 92
Resim 4.17	Bakireler Mabedi'nin eski konumu 93
Resim 4.18	Bakireler Mabedi'nin yeni konumu 93
Resim 4.19	Konut işlevini günümüzde de sürdüren yalılardan biri 102
Resim 4.20	İşlevini kaybetmemiş bir başka konut 102
Resim 4.21	Uzun süredir satılmayı bekleyen bir villa 103
Resim 4.22	Eski yalı, şimdi restoran 103
Resim 4.23	Alt katı işlev değiştirmiş bir konut 103
Resim 4.24	İşlevi değişmemiş bir konut 104
Resim 4.25	İşlev değiştirmesine karar verilmiş bir yapı 104
Resim 4.26	Resim 4.25'deki yapının uygulama sonrası hali 104
Resim 4.27	Bağlantı yolunun çevresindeki çarpık yapılaşma 110
Resim 4.28	Wonderland Eğlence Merkezi 118
Resim 4.29	Aqua Park 118

Resim 4.30	Yeni inşa edilen alışveriş merkezlerinden biri.....	118
Resim 4.31	Çocuklar için oyun alanları ve parklar.....	121
Resim 4.32	Spor alanları.....	121
Resim 4.33	Maltepe kıyı rekreasyon alanında düzenlenen Ulusal Resim ve Heykel Sempozyumu sergisi.....	122
Resim 4.34	Rekreasyon alanından yola bakış.....	122
Resim 4.35	Sinema ve restoranlar.....	122
Resim 4.36	Tiyatro ve alışveriş mekanları.....	123
Resim 4.37	Sahil yolunun Maltepe'den Bostancı'ya gidiş yönü.....	123
Resim 4.38	Rekreasyon alanından sahil yoluna ve alışveriş mekanlarına bakış.....	123



ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2.1	Kıyı mekanında yoğun yapılaşma 6
Şekil 2.2	Kıyı mekanında yüksek yapılaşma 6
Şekil 2.3	Kıyı mekanında ulaşımın doğurduğu sonuçlar 8
Şekil 2.4	Rekreasyona etkili olan faktörler 12
Şekil 2.5	Rekreasyonu etkileyen doğal faktörler 12
Şekil 2.6	Kıyıda endüstri ve sonuçları 14
Şekil 3.1	3086 sayılı Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 29
Şekil 3.2	3086 sayılı Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre Uygulama İmar Planı bulunmayan belediyeler ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki köy ve mezraların yerleşik alanlarında kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 29
Şekil 3.3	110 sayılı Genelgeye ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda imar yönetmeliğinin 6. Bölümüne yapı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 30
Şekil 3.4	3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre, kısmi yapılaşmanın olduğu, Uygulama İmar Planı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 30
Şekil 3.5	3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre yerleşik alanlarda, Uygulama İmar Planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 31
Şekil 3.6	3830 sayılı Kıyı Kanununa göre kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki 32
Şekil 3.7	Rotterdam şehri vaziyet planı 56
Şekil 4.1	Bağdat Caddesi, Kızıltoprak-Caddebostan arası 107
Şekil 4.2	Bağdat Caddesi, Erenköy-Bostancı arası 107
Şekil 4.3	Kadıköy-Kartal Sahil Yolu yapım aşamaları 109
Şekil 4.4	Bağlantı yolunun bulunduğu bölgenin vaziyet planı 110
Şekil 4.5	Kadıköy-Kartal ana ulaşım akslarını gösteren harita 111

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 4.1 Kadıköy İlçesi'ndeki dolgu alanlarında sert ve yumuşak zemin oranları	114
Çizelge 4.2 Kadıköy İlçesi kıyı dolgu alanlarının toplam aktif yeşil alan içindeki yeri ve kişi başına düşen yeşil alan miktarı	114
Çizelge 4.3 Maltepe İlçesi'ndeki kıyı dolgu alanlarında sert ve yumuşak zemin oranları	117
Çizelge 4.4 Maltepe İlçesi kıyı dolgu alanlarının toplam aktif yeşil alan içindeki yeri ve kişi başına düşen yeşil alan miktarı	117
Çizelge 4.5 Kartal İlçesi'ndeki kıyı dolgu alanlarında sahil taşıt yolu ve rekreasyon alanı oranları	119
Çizelge 4.6 Kartal İlçesi kıyı dolgu alanlarının toplam aktif yeşil alan içindeki yeri ve kişi başına düşen yeşil alan miktarı	120
Çizelge 4.7 Adı geçen ilçelerin toplam yeşil alan ve düzenlenmiş dolgu alan değerleri	121
Çizelge 4.8 Adı geçen ilçelerin toplam kıyı yeşil alan ve düzenlenmiş dolgu alan değerleri	121
Çizelge 4.9 Kadıköy ilçesinin nüfus gelişimi	134
Çizelge 4.10 Maltepe ilçesinin nüfus gelişimi	135
Çizelge 4.11 Kartal ilçesinin nüfus gelişimi	135

ÖNSÖZ

Öncelikle çalışmalarında bana yol gösteren tez danışmanım Sn. Prof. Işık Aydemir'e ve Yüksek Lisans eğitimim boyunca, özellikle tez konusunun seçimi, çalışmanın gerçekleştirilmesi sırasında yönlendirici katkıları, desteği ve sabrı için değerli hocam Sn. Prof. Altan Akı'ya sonsuz saygı ve teşekkürlerimi sunarım.

Master yapmam konusunda yüreklendirerek bana bu fırsatı veren ve güvenen, çalışmalarım için her türlü ortamı sağlayan aileme, her an yanımda olamasa da desteğini her zaman içimde hissettiğim çok sevgili dostuma, varlıklarıyla bana güç veren tüm arkadaşlarıma ve Miniatureart grubuna teşekkür ederim.

Ocak 2002

Deniz Balcı



ÖZET

Marmara Denizi kıyıları, özellikle son 30 yıldır endüstriyel ve kanalizasyon atıkları, deniz kazaları gibi sebeplerle meydana gelen kirlilik problemi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu kirliliğin insan sağlığını tehdit edici boyutlara ulaşması nedeni ile denize girilmesi yasaklanmıştır. Deniz ve hava kirliliği ile doğal dengenin bozulması İstanbul halkının nefes alabileceği yeni mekanların oluşturulmasını gerekli kılmıştır. Marmara kıyılarının yer yer doldurulmasındaki amaç da; metropolitenleşme sürecinde kaybedilen rekreasyon alanlarına yeni alternatifler sunmaktır.

Bu çalışmada; İstanbul Anadolu Yakası'nda, Marmara Denizi kıyısında uzanan Kadıköy – Kartal sahil yolu ve bu yol güzergahında yer alan rekreasyon alanları ile yerleşim bölgeleri incelenmektedir. Araştırma içerisinde; kıyı kullanım türleri, kıyı yönetimi ilkeleri, Türkiye ve dünyadan kıyı kanunları ile doğru ve yanlış yönleri ile kıyı düzenleme örnekleri yer almaktadır. İncelemeler sonucunda, bölgenin zaman içerisinde yaşadığı fiziksel ve sosyal değişimler ile bu değişimlerin olumlu-olumsuz yönleri, yapılan düzenlemelerin yeterliliği ve gerekliliği irdelenmektedir. Araştırmada, incelenen örnekten yola çıkarak; ülkemizde hali hazırda uygulanan ciddi bir kıyı alanları yönetimi organizasyonunun bulunmadığı ve yapılan uygulamaların genellikle kamu yararı gözetilmeden, bilinçsiz, bilim dışı kararlar ve politik çıkarlar doğrultusunda gerçekleştirildiği anlatılmak istenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Marmara Denizi kıyısı, kıyı alanları yönetimi, kıyı yasaları, Kadıköy-Kartal sahil yolu, rekreasyon.

ABSTRACT

The Marmara Coast, especially for the last 30 years has been faced with the pollution problem caused by the industrial and canalisation(disposal) wastes or the sea accidents. Because of the reason that this pollution problem raised up to a level to threaten the health of the citizens, it is forbidden to swim in the Marmara Sea. It became necessary to build new recreational areas for the citizens of İstanbul by the beginning of losing the natural balance by means of sea and air pollution. The main goal for the filling areas in the Marmara Sea is to gain alternative recreational areas for the ones that has been lost during the period of metropolization.

In this work, the recreational and settlement areas along the Kadıköy –Kartal Coastal Road and the road itself which is located along the Asian coast of Marmara Sea has been observed. In the research, types of coast uses, coast management principles, coastal law of Turkiye and the rest of the world and the coast plans and designs applicated with their right and wrong sides are examined. By the research, social and pysical changes witnessed due to time; and the negative-positive effects of these changes has been observed. As a result the necessity and sufficiency of the caostal applications in the region has been analysed. In this research, by using the sample examined in the research, it has been tried to explain that a serious coastal area management organization is missing and the applications have been brought to life on political beneficial purposes instead of the idea of public use.

Keywords: Coast of Marmara Sea, coastal area management, coastal law, Kadıköy-Kartal coastal road, recreation.

1. GİRİŞ

Kıyılar, tarihin her döneminde uygarlığın odak noktalarını oluşturmuş, yerleşme ve kullanım amaçları açısından sosyal bir önem taşımış mekanlardır. Dünya tarihinde önemli yerler edinmiş uygarlıkların genellikle kıyılara bağımlı toplumlardan çıktığı, bu toplumlarda kültür gelişiminin diğerlerinden farklı olarak önde olduğu bilinen bir gerçektir.

Kıyı, iki farklı çevrenin kesişim noktası olarak önemli bir konumda ve yapıdadır. Çeşitli sistemler bu arakesit boyunca farklılaşarak, yalnızca kıyıda yer alabilecek faaliyetler, ürünler ve süreçler yaratır. Deniz ve kara yaşamlarının ortaya çıkardığı çeşitlilik ve zenginlik kıyıda birikir. Ulaşım sisteminin kullanımı kıyıyı, liman ve ona bağlı faaliyet ve yerleşimler için en uygun alan haline getirir. Bunların yanı sıra kıyılar; şehir, bölge ve ülkelerin kenarlarını oluşturur. Bu özelliğiyle kıyı, çeşitli ölçekteki mekanların merkezleri kadar önemli bir elemandır. Ayrıca bu alanlar büyükşehir keşmekeşinin içinde bulunan insanlar için nefes alma noktalarıdır. Kısacası kıyılar; yerleşme, ticaret, sanayi, kaynak, turizm, rekreasyon, atık boşaltım, gıda, ...vb. amaçlarla yoğun bir kullanıma maruz kalmaktadırlar. Ancak bu kullanımların bazıları kıyıların biyolojik, ekolojik, klimatik, fizyolojik, estetik, ...vb. özelliklerini bozucu boyutlarda tehlikeli denebilecek düzeye kadar gelmiştir. Kıyılar çeşitli fiziksel müdahale ve yapılaşma ile günden güne sahip oldukları dengeyi kaybetmektedirler.

Günümüzde diğer kıyı kentlerinde olduğu gibi İstanbul kıyıları da yoğun kıyı kullanımları ve kıyı tüketimi ile karşı karşıyadır. Özellikle İstanbul'un Marmara Denizi kıyılarında gerçekleştirilen kıyı doldurma çalışmaları, uygulandıkları bölgelerde, kıyılarda oluşturdukları değişimlerin yanı sıra sosyal yaşamda da farklılaşmalara sebep olmuşlardır.

Araştırma bölgesi olarak; İstanbul Marmara Denizi kıyısında, Kadıköy-Kartal ilçeleri arasında uzanan dolgu alan üzerinde yer alan sahil yolu ve bu yolu çevreleyen rekreasyon alanları ile yerleşim bölgesi seçilmiştir.

Araştırmanın amacı; incelenen alanın; belirtilen kıyı kullanım türleri, kıyı yönetimi ilkeleri ve kanunda öngörülen yaptırımlar doğrultusunda, doğru ve yanlış yönleriyle verilen Türkiye ve dünyadan kıyı düzenlemeleri de örnek alınarak; tarihsel süreç içerisinde fiziksel ve sosyal ne gibi değişiklikler yaşadığının, bu değişikliklerin olumlu ve olumsuz yönlerinin neler olduğunun, alanın gerek fonksiyon, gerekse düzenleme olarak toplumun isteklerine ne derece

yanıt verebildiğinin ve sosyal - kültürel aktiviteler açısından yeterli olup olmadığının ortaya konmasıdır. Araştırmanın sonucunda sorunların saptanması, alanın bundan sonraki kullanımında ya da ülkemizde gerçekleştirilebilecek benzer uygulamalarda, yapılan hataların tekrarlanmaması adına çözüm önerilerinin üretilmesi amaçlanmıştır.

Araştırma kapsamında; Bölüm 2’de, “Kıyı Kavramı ve Değerlendirme İlkeleri” başlığı altında kıyı kullanım biçimleri, kıyı yönetimi kavramı, kıyıların toplum yararına kullanımı ve sürdürülebilirliği konuları üzerinde durulmuştur.

Bölüm 3’de kıyılarımızın kullanımının yasal çerçeve içinde nasıl yer aldığı, ilgili yasa ve yönetmeliklerle nasıl belirlendiği, çeşitli dünya ülkelerinde var olan kıyı kanunlarının ne şekilde uygulandığı anlatılmıştır. Dünyadan ve ülkemizden verilen kıyı mekanı düzenleme örnekleri ile, planlama ve uygulama aşamalarında görülen doğru ve yanlış politikalar saptanmaya çalışılarak, bu düzenlemelerde görülen hataların 4. Bölüm’de ele alınacak alana örnek olması amaçlanmıştır.

Bölüm 4’de Kadıköy–Kartal sahil yolu güzergahının İstanbul metropolü içindeki yeri, önemi, alanın doğal ve kültürel verileri saptanmış, bölgenin topoğrafyası, iklim ve florası tanıtılmıştır. Bölgenin Kadıköy’den başlayarak Kartal’a kadar yer alan özellikli mekanları sırasıyla, tarih içindeki yerleri ve gelişimleri de belirtilerek irdelenmiş, bu güzergahta görülen arazi kullanımında, zamanla değişen politikalar doğrultusunda günümüze gelene dek ne gibi değişiklikler yaşandığı saptanmıştır. Bölümde ayrıca; konut, ulaşım, rekreasyon, sanayi ve depolama alanlarında görülen değişimlerin yanı sıra, nüfus ve sosyo-ekonomik yapıda gerçekleşen farklılaşmaya da değinilmiştir.

Bölüm 5’de; araştırma sonucunda elde edilen veriler doğrultusunda, geçmişten günümüze gerçekleşen arazi kullanımında yapılan politik hatalar ile alanın tasarım ve uygulamasında meydana gelen fikir ve uygulama yanlışlıkları belirlenerek, araştırma alanının saptanan kullanım sorunları için çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Araştırma yönteminin ilk aşaması olarak konu ile ilgili bilgi toplanmıştır. Bunun için ilgili kaynaklar taranmıştır. Yazılı kaynak olarak; kitaplar, tezler, raporlar, makaleler, bildiriler, ansiklopediler, dergiler, arşivler, seminer, sempozyum, kolokyum kongre, ..vb. raporları ile internet yolu ile ulaşılan kayıt ve belgelerden yararlanılmıştır. Konu üzerinde çalışmış ve

Çalışmakta olan uzman kişilerle, sahil yolunu ve rekreasyon alanlarını kullanan farklı bireylerle görüşmeler yapılmış, araştırma alanı ile ilgili çizimlere, planlara, eski ve yeni fotoğraflara, haritalara ulaşılmaya çalışılmıştır. Araştırma alanında tez çalışması süresince değişik mevsim, gün ve saatlerde bulunularak gözlem yoluyla bölgenin kullanımını konusunda fikir edinilmeye çalışılmıştır.



2. KIYI KULLANIM ŞEKİLLERİ ve DEĞERLENDİRME İLKELERİ

2.1 Kıyı Kullanım Şekilleri

Kıyılar, doğal çevre elemanı olan suyun tasarımıyla bulunduğu, görsel iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu en önemli alanlardır. Su ve karanın bulunduğu çizgi olan kıyı, “ deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi” olarak belirlenmiştir. Bu tanımlamaya göre kıyı bir kara parçası, bir toprak şerididir. Bu kara parçasının su varlığı yanında bulunması onun temel özelliğidir. Başka bir tanıma göre kıyı, “ deniz, göl ve akarsular ile yanyana bulunan ve birbirleriyle bütünlük sunan alanlardır”. (Şengül, 1995)

Kıyı alanları doğal kaynak olarak sahip oldukları çeşitli eko-sistemler ve sundukları doğal, ekonomik ve sosyal olanaklar nedeniyle sürekli ilgi odağı olmuş alanlardır. Bu kaynakların coğrafi olarak eşit dağılmamış olması, ulusal ve uluslar arası artan talepler karşısında sürekli tartışma konusu olmakta artan talebe bağlı olarak doğal kaynakların arttırılamaması doğal olmayan kaynak oluşturma sürecini gündeme getirmiştir. Bunun en genel örneği dolgu ve kurutma işlemiyle kıyı alanlarından karasal alan kazanma işlemidir. Dolgu alanı oluşturarak denizel ortamdan karasal alan kazanılmaya çalışılmakta, bu işlem doğal kıyı değerlerinin elden çıkmasına ve kaybedilmesine yol açmaktadır. Ancak bu tür alanlar kıyı kullanımında önemli bir yere sahiptirler. (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001)

Kıyılar, deniz ile karaların birleştikleri eko sistemler olarak, değişik hayvan ve bitki türleri için uygun habitatlar oluştururlar. Aynı zamanda sundukları pek çok doğal, estetik, ekonomik ve coğrafi olanaklar nedeniyle tarihin ilk çağlarından itibaren insan toplulukları için çok değerli yerleşme alanları oluşturmuşlar ve pek çok medeniyetin beşiği olarak günümüze dek uzanan çeşitli tarihi ve mimari mirası barındırmışlardır. Kıyılar aynı zamanda mikroklimatik özellikleri nedeniyle tatil ve dinlenme olanakları sağlayan alanlardır. Bu ve benzeri pek çok fonksiyona sahne olan kıyıların kullanım şekillerini 5 farklı başlık altında toplamak mümkündür:

- Yerleşim kullanımı
- Ulaşım kullanımı
- Turizm kullanımı
- Rekreasyon kullanımı
- Endüstri kullanımı

2.1.1 Yerleşim Kullanımı

Kıyılar, denizin iklim üzerindeki olumlu etkisi nedeniyle yerleşmeler için üstünlüğü olan alanlardır. Kıyı yerleşmeleri, kıyı üzerinde her an yarışma halinde olan fonksiyonlardandır ve sosyal donatılar sahil mekanının düşüncesizce yoğunlaşp tüketilmesine yol açmaktadır. Kıyı yerleşmelerinin kıyı mekanını kirletip tüketmesi genel olarak üç şekilde olmaktadır: (Alkay, 1995)

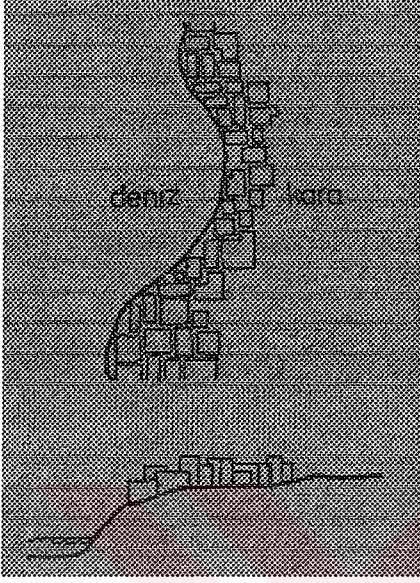
1. Çarpık Kentleşme
2. Yapım Faaliyetleri
3. Kentsel Atıklar

Göç, hızlı nüfus artışı, sosyal değişim, vb. birçok sebebe dayanan hızlı kentleşme, bünyesindeki çarpıklığı olduğu gibi dışa yansıtan bir kabuklaşmayı beraberinde getirmiştir. Öncelikle büyük kentlerde başlayan bu kötü kabuklaşma, daha sonra kıyılara sıçramıştır. Böylelikle, kıyılardaki yoğun yapım ve kirlenme sonucu kıyı kullanımı zorlaşıp sağlıklı olmaktan çıkmış, kültürel ve doğal değerleri, ekolojik dengeyi bozan kötü kullanımlar meydana gelmiştir. Kıyıda ikinci bir konut sahibi olma eğiliminin orta ve dar gelirli toplum katlarına aşılması, düşük standartlı ve yoğun bir yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur. böylece, kırsal nitelikte olması gereken kıyısal alanlar gittikçe sağlıksız bir kentsel görünüm almaya başlamışlardır. Kıyıların betonlaşması ayrıca 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. (Şekil 2.1)

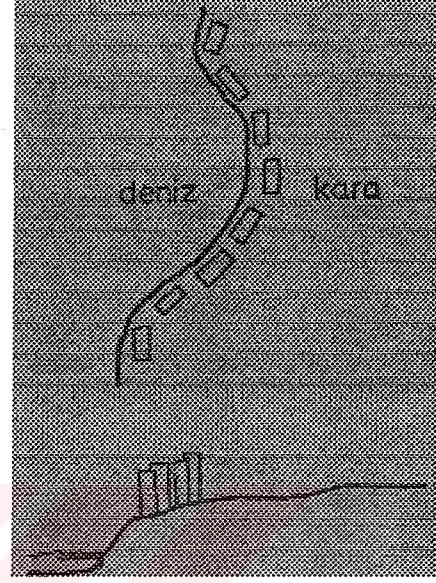
Kıyıların toplum ile özel çıkarların çatıştığı alanlar haline gelerek, kıyı arsalarının spekülatif kazanç konusu olması kıyı yağmasını doğurmuştur. Altyapı ve erişebilirliğe bağlı olarak kıyı üzerinde artan baskılar ve kıyıya duyulan yakın ilgi yerleşmelerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesini sağlamıştır. Dizginsiz kentleşme kıyının, tamamen ve geri dönülmez bir şekilde tıkanması aynı zamanda, sosyal mekanla ilgili ayrımı da yansıtmaktadır. (Karabey, 1978) (Şekil 2.2)

Kıyılarda inşa edilmemiş alanlar hızla azalmaktadır. Bu oluşum önemli sorunlar yaratmaktadır. İnşa aktivitelerinden dolayı, kıyı alanlarındaki yerleşmelerin gelişim süreci, kıyı zonunda deformasyonlar meydana getirmektedir. Deformasyonların derecesi, kentsel

gelişmenin yoğunluğuna, suya olan yakınlığına, kıyının doğal formunun değiştirilmesine bağlı olarak artar. Kıyı yerleşmeleri, kıyıda doğal drenaj yollarını bloke ederek, su geçirmez yüzeyler ile doğal su akışını değiştirerek, yapım faaliyetleri kaynaklı atıklarla denizi kirleterek kıyı zonunun doğal dengesini bozmaktadır. (Alkay, 1995)



Şekil 2.1 Kıyı mekanında yoğun yapılaşma
(Karabey, Kıyı Mekanının Tanımı,
1978; s.15)



Şekil 2.2 Kıyı mekanında yüksek yapılaşma
(Karabey, Kıyı Mekanının Tanımı,
1978; s. 15)

Yoğun ve yüksek yapılaşma sonucunda;

- Kirlenme
- Taşlanma
- Kentsel anarşi
- Doğal ilişkilerden kopma meydana gelmektedir.

Yerleşmelerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesi sonucunda;

- Doğal ilişkilerde kopma
- Sit-siluet değerlerinde zarar
- Kamu yararlanmasına kapalılık meydana gelmektedir.

Kentsel alanlardan denize bırakılan atıklar da suyun niteliğinde ciddi hasarlar oluşturmaktadır. Sokak çöpleri, durgun kanal suları, septik havuzlar, kent çöplükleri, ticari endüstriyel ve inşaat atıkları, benzin ve kimyasal döküntüler, kimyasal ilaçlamalar ve en önemlisi kanalizasyon kıyı yerleşmelerinin dolaylı veya direkt suya bıraktıkları kirleticilerdir.

Kanalizasyon sisteminin kıyı ekolojisinde tehdit unsuru olmaktan çıkarılması, uygun yer seçiminin yapılmasına, iyi tasarlanıp döşenmesine ve suya verilmeden önce ön temizlemeye tabi tutulmasına bağlıdır. Aksi durumda, sistem sadece kirliliğin bölünmüş kaynaklardan

konsantre nokta kaynaklara taşınmasına yardım eder ve suda oksijen azalması ve besin maddelerince zenginleşme gibi problemler yaratır.

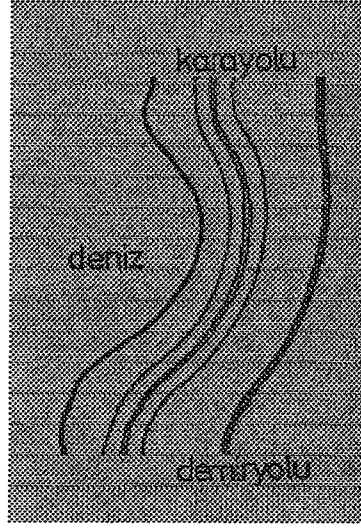
2.1.2 Ulaşım Kullanımı

Kıyı mekanının kaynaklık ettiği kullanışlardan bir diğeri de ulaşım dır. Kıyının kara ile deniz arasında kalan bir kırılma noktası olması nedeniyle, ulaşım sistemi terminalleri kıyıda yer seçmeye çalışmaktadır. Bu özelliğı nedeniyle kıyı, bir çok ekonomik faaliyetin yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Kıyılarda en etkin olarak görülen ulaşım kullanışları taşıt yolları ve limanlardır.

Kıyı mekanına konumlanan taşıt yolları, çevresel koruma tedbirleri alınmadığı takdirde kirliliğe ve fiziksel bozulmaya neden olur. Ayrıca, yol boyunca yeni alan kullanışları yaratarak mekanda kullanım ve yapı yoğunluğunu artırır. Çevreye yönelik kötü etkilerin azaltılabilmesi için, yol planlama çalışmalarının tüm aşamalarında, çevresel sorunları yaratan faktörler tanımlanmalı ve kontrol altına alınmalıdır.

Yol planlama çalışmalarında en önemli konu, geçki tayinidir. Taşıt yolunun suya yakınlığı ile yaratacağı kirlilik doğru orantılıdır. Deniz koduna yakın yerlerden geçirilen yollarda, statik bir kodu yakalamak yaygın bir yargı ve dolgu işlemleri gerektirmektedir. Bu işlem sonucunda, toksit maddeler serbest kalarak sudaki oksijen miktarı tüketilir, aşırı yüklenme ve atıklarla ekolojik denge bozulur. Buna ilaveten, kazı ve dolgularla delik deşik edilen yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görünümlemlerini yitirirler. (Güleç, 1983)

Sahil yolları, kent ile deniz arasında bir set oluşturarak kent-deniz ilişkisini minimuma indirir ve doğal kıyırı yok eder. Geçirilen sahil yoluyla birlikte çevredeki yapı dokusu da değışmektedir. Çünkü, yol çekim noktası haline gelmekte ve bölgede büyük bir rant artışı olmaktadır. Bu da yakın çevrede konumlanacak fonksiyonların türlerine ve yapı yoğunluklarına direkt etki etmektedir. (Şekil 2.3)



Şekil 2.3 Kıyı mekanında ulaşımın doğurduğu sonuçlar
(Karabey, Kıyı Mekanının Tanımı, 1978; s. 20)

Kıyının hemen ardından başlayan karayolu ve demiryolu;

- Doğal ilişkilerin kopmasına,
- Halkın yararlanamamasına,
- Toprağın değer kazanmasına neden olmaktadır.

Kıyı mekanı kara ulaşımının yanı sıra oluşturulan limanlarla deniz ulaşımına da hizmet vermektedir. Ulaşım bağlantıları, doğal ve topoğrafik koşullar, meteorolojik koşullar, malzeme temini liman yer seçimini etkileyen faktörlerdir. Liman fonksiyonlarının odak noktası taşımacılıktır. Yükleme ve boşaltma hizmetleri yanında, iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını da üstlenmiş olan liman, bölge ekonomisinde olduğu kadar, şehirselleşmede de önemli rol oynar. Limanın gelişimi, taşımacılıkta ve hizmette görülen teknolojik ilerlemelere paraleldir. Limanın görevini tam anlamıyla yerine getirebilmesi için kıyı bölgesinin bölgesel taşımacılık ağına bağlanması gereklidir. Limanın kıyı ekolojisi üzerinde yarattığı başlıca problem kirlenmedir. Kirlenme, gemilerden ve liman üzerinde bulunan yapılardan kaynaklanır. Liman yer seçiminde, mümkün olduğunca doğal olarak korunabilen ve çevreye yönelik negatif etkilerin minimum olacağı alanlar seçilmelidir. Ayrıca, limanlar kirliliğin yeterince kontrol edilebileceği şekilde tasarlanmalıdır. (Alkay, 1995)

Limana kullanışlarının yarattığı bir diğer sorun da, işlevini yitiren liman yapılarının ne şekilde değerlendirileceğidir. Kabuk değişiminin yaşandığı böyle bir durumda, alanın yerel halk ve ziyaretçiler açısından çekici bir hale sokulması, temel öge olan suya bağlı kalarak her yaşta insanın hoş vakit geçirebileceği bir sahilin yaratılması gereklidir. Böylelikle, deniz kıyısı kent

dokusuyla bütünleştirilebilir ve yeniden düzenleme işleminden halk en üst düzeyde yararlanabilir. (Mambro ve Mancuso, 1991)

2.1.3 Turizm Kullanımı

Turizm, para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı artış şekline dönmek kaydıyla, kişilerin bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilişkilerin bütünüdür. Dinlenme, eğlenme, rahat etme gereksinimlerinden 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 kaçınmamışlardır. Böylece gecekodu 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 kullanıma kapatılmışlardır. (Güleç, 1983)

Turizm sektörüne yatırım yapanların büyük çoğunluğu küçük girişimci niteliğindedir. Bu küçük girişimcilerin başlıca iki kaynaktan geldiği söylenebilir. Bunlardan bir kesimi bu yerleşmenin turizme açılma öncesindeki sakinlerinden gelmektedir. Diğer kesim birçok halde büyük şehirlerden olmak üzere yerleşme dışından gelen girişimcilerdir. Bu grupların sunduğu turizm hizmetleri daha çok orta sınıfların isteklerine dönüktür.

Turistik kullanımlara açılmadan önce kıyılar, ya tarımsal amaçla, ya da balıkçılık amacı ile kullanılmaktadır. Kıyıların el değiştirmesi sonucu kıyı kullanışlarının değişmesi ile küçük yerleşmelerin işlevleri de değişmektedir. Kıyıların el değiştirme türüne bağlı olarak eskiden burada yerleşenlere yeni iş olanakları açılacaktır. Eski yerleşmelerin sakinleri önce kıyıdaki topraklarını elden çıkarmakta bir ikilem ile karşı karşıya gelmektedirler. Eğer bu toprakları hiç ellerinden çıkarmazlarsa burada yeni gelişme olmayacak, arsaların değerleri yükselmeyecektir. Eğer ellerindeki arsayı satarlarsa gelecekteki değer artışından pay alamayacaklardır. Bu artışı yeni gelenler kontrol edeceklerdir. Öyle ise sahil yerleşmelerinin eski sakinleri için nasıl bir arsa satış stratejisinin en elverişli olacağı, düşünülmesi gereken bir

sorudur. Bu sakinlerin büyük arazileri varsa, bir kısmını önce, bir kısmını sonra satarak böyle bir strateji kurabilirler. Hepsi küçük toprak sahibi ise arsalarını önce satanlar, gerçekte, daha sonra satanlar yararına bir değer artışı oluşturmaktadırlar. Böylece bu yerleşmelerin sakinleri arasında, arsalarını önceden ve sonradan satanlar arasında bir çıkar çelişkisi bulunmaktadır. (Tekeli, 1976)

Bir kıyı yerleşmesinin nitelik değiştirerek turistik yerleşme haline gelmesinin eski sakinler üstünde tekdüze olmayan bir etkisi vardır. Eski yerleşmenin sakinlerinden bir kesimi yeni koşullara uyarak turizm hizmetleri üreten küçük girişimci haline gelecektir. Dolayısıyla yeni koşullardan yararlanacaktır. Toprağını ya da gayrimenkulünü ilk yıllarda satmayanlar, daha sonra bu değer artışından pay alabileceklerdir. Oysa, mülk sahibi olmayanların bu durumda payına düşen belki sadece artan iş imkanları nedeniyle belirli mevsimlerde iş bulma kolaylığı olacaktır. Buna karşılık, turizm yerleşmesi haline gelince bu yerde yaşamak çok daha pahalı hale gelecektir. Bu bölgelerde kurulan büyük turistik tesislere baktığımızda, bu tarz işletmelerin kurulduğu bölge halkının yaşantısına katkılarının, küçük turistik tesislere göre çok daha az olduğunu görürüz. Büyük tesisler genellikle geldiği topluluktan kopuk, yöre halkının giremediği eğlence adaları haline gelmektedir. Diğer yandan, yerleştiği yörenin girişimcileri, bu büyük tesisin istediği miktar ve çeşitlilikte malı sağlayamamaktadır. Böyle olunca büyük tesisler kendileri bağımsız olarak büyük yerleşmelerden ihtiyaçlarını karşılar hale gelmektedir. Bu halde de, büyük tesisin, çevrenin ekonomik hayatını canlandırmakta katkısı sınırlı olmaktadır. Oysa küçük girişimci, yerleştiği yörenin ekonomisiyle bütünleşmekte, çevresine katkısı daha büyük olmaktadır. (Tekeli, 1976)

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

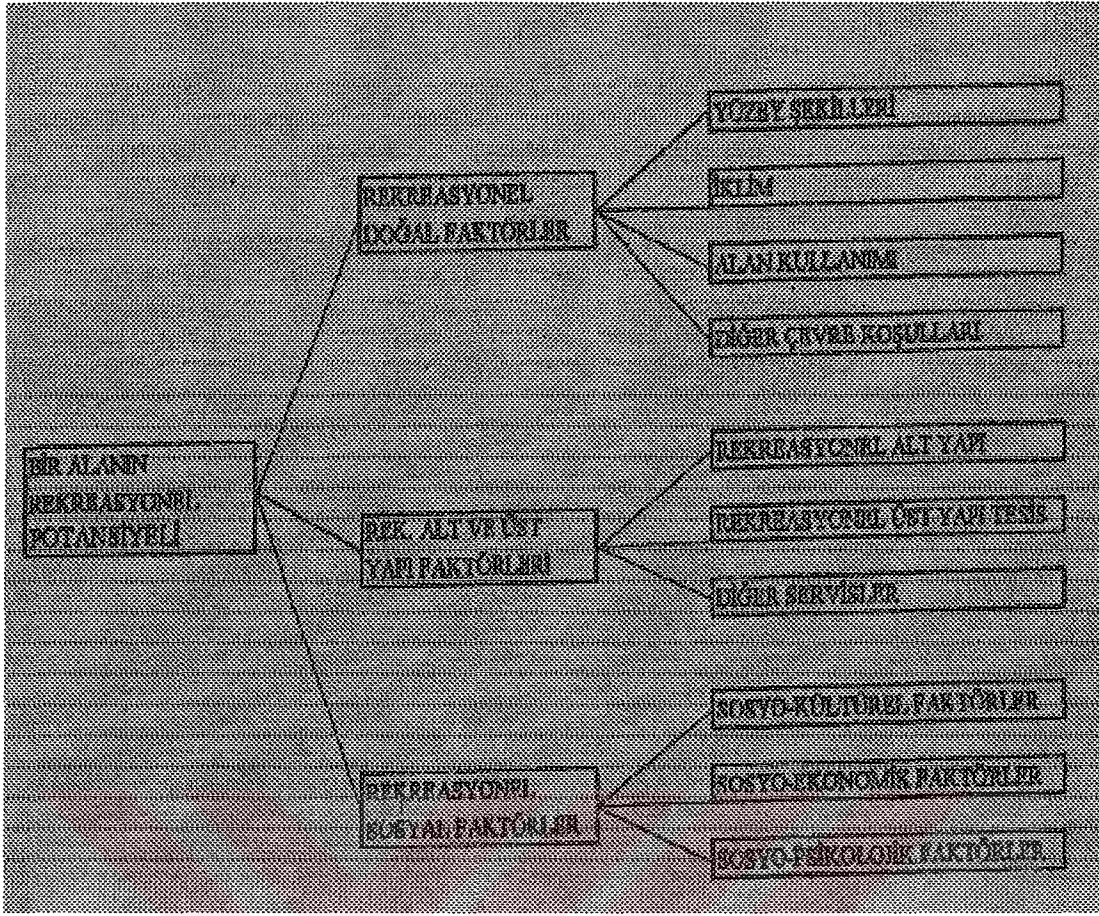
2.1.4 Rekreasyon Kullanımı

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

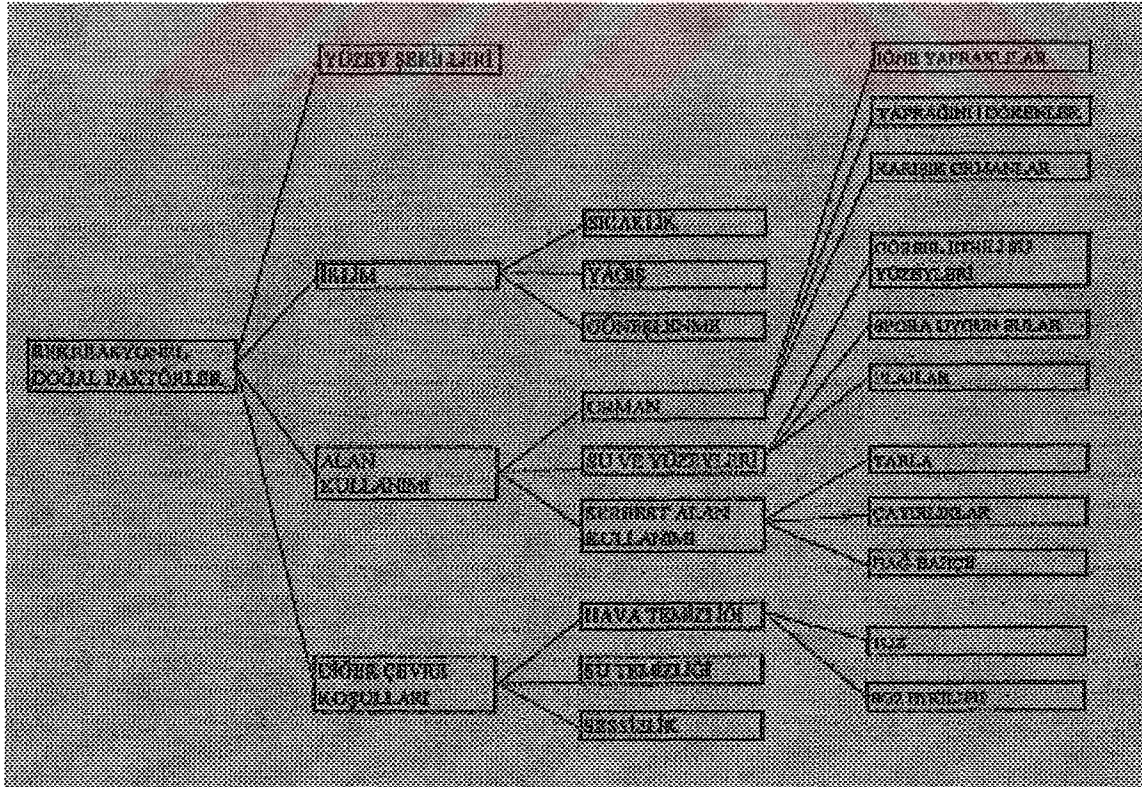
Toplumun yaşamında bu denli önemli yeri olan rekreasyon olgusu bazı etkenlere bağlıdır. Bunların en önemlileri rekreasyonel doğal faktörler, rekreasyonel alt ve üstyapı faktörleri ile rekreasyonel sosyal faktörlerdir. (Şekil 2.4) Bir alanın rekreasyonel değerini belirleyen en önemli olgu ise doğal olaylarla oluşmuş olan rekreasyonel doğal faktörlerdir.(Şekil 2.5) Doğal faktörler fiziksel peyzaj elemanları dediğimiz klasik anlamdaki jeofaktörlerden oluşmaktadır. Bu faktörler içinde su, rekreasyonel aktivitelerin bir parçası olarak oldukça önemli bir yer tutmaktadır. (Kökten, 1996)

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. Kıyı mekanının rekreasyonel düzenlemesinde olması gereken özellikler şöyle özetlenebilir: (Kökten, 1996)

- Tüm doğal ve kültürel olguların etkin öğeler olarak bir bütün içinde göz önüne 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 koşulu da, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar ve kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılmasıdır.
- Kıyı mekanı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek şekilde olmalıdır.
- Her yaş grubuna hitap eden mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekanların yaratılması gereklidir.
- Doğal ve yapay çevre ile bir bütün içinde ele alınarak estetik değerler göz önünde bulundurularak nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır.



Şekil 2.4 Rekreasyona Etkili Olan Faktörler
(Altan ve Önsoy, 1983, s.50)



Şekil 2.5 Rekreasyonu Etkileyen Doğal Faktörler
(Altan ve Önsoy, 1983, s.50)

2.1.5 Endüstri Kullanımı

Kıyılardaki endüstri kullanımını tarihsel gelişim içinde endüstri yer seçimi ölçütlerine göre irdelemek gerekir. Ölçütlerden doğaya bağlı olanlar; hammadde varlığı, yüzey şekli, iklim durumu, enerji kolaylıkları, insana bağlı olanlar ise; işgücü, anapara, teknoloji, Pazar, karar organları ve yasalarıdır. (Kökten, 1996)

Yer seçiminde kıyı mekanını tercih eden endüstri, kıyıdan yararlanma biçimlerine ve kıyıya verdiği zararlara göre;

- Çıkarım endüstrileri (kıyıyı hammadde olarak kullanan endüstriler)
 - Ağır endüstri kuruluşları
 - Enerji santralleri
- olarak gruplanabilir.

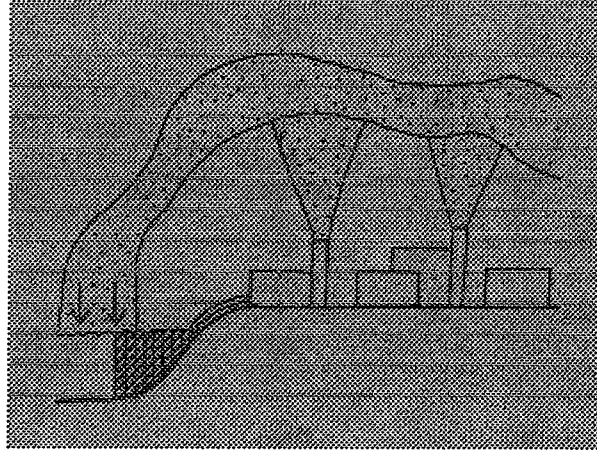
Petrol, doğalgaz, kum, çakıl, tuz, fosfat ve katı mineraller kıyının hammadde olarak endüstriye kaynaklık ettiği elemanlarındandır. Her çıkarım süreci kıyı bölgesinde farklı zararlar oluşturur. (Alkay, 1995)

Yapım endüstrilerinin yüksek oranda gereksinim duyduğu kum ve çakılın kıyıdan alınması sırasında, kıyının doğal yapısı bozulur, denizin ilerlemesi ile kumsallar ortadan kalkar. Petrol ve doğalgaz çıkarımı ve buna bağlı ulaşım ve rafine işlemlerinin kıyı zonunda yarattığı temel sorunlar ise, çıkarım yapılan alanda ve yakın çevresinde trafik kaynaklı bozukluklar, ekolojik açıdan hassas olan ve ekolojik dengenin devamlılığı açısından korunması gerekli alanların bu işlem amacıyla ele geçirilmesi, su kalitesinin, su akışının, balık ve diğer canlı türlerinin popülasyonunun petrol atıkları, boru hattı sızıntıları ve ulaşım kazaları ile azalmasıdır.

Sert mineraller (altın, titanyum, zerkonyum, kalay, bakır, çinko, nikel) ve gübre için fosfat çıkarımı suda bulanıklık, tortu ve besin maddelerince zenginleşme oluştururken, deniz suyunun belediye kullanışları için çekip çıkarılarak; taze su elde edilmesi sırasında ise termal kirlilik ve yüksek tuz geri boşaltımı kaynaklı kirlilikler meydana gelir.

Bazı endüstri birimleri zorunluluktan dolayı hemen su kıyısında konumlanırken, diğer bir çoğu deniz suyuna duydukları aşırı gereksinimden değil de alçak kıyı mekanlarının ucuz

değerinden, pazar alanına deniz yolu üzerinden kolay ulaşılabilirlikten dolayı kıyı mekânını tercih ederler. Kıyıda konumlanan ağır endüstri her türün niteliğine bağlı olarak, kıyıda küçük hasarlardan biyolojik hasarlara varan negatif etkilere sahiptir. (Şekil 2.6)



Şekil 2.6 Kıyıda endüstri ve sonuçları

Kıyıda yerleşen endüstri;

- Deniz kirlenmesi
- Kara kirlenmesi
- Hava kirlenmesi
- Kıyı kirlenmesine sebep olmaktadır.

Bunların yanında, endüstri kaynaklı bir diğer etki de yarattığı ikincil gelişmelerdir. Endüstri ile birlikte yerleşmelerin büyümesi ivme kazanır ve yeni kullanışlar için gerekli alan temininde kıyı, öncelikli mekân halini alır. Bunun sonucunda da kıyı mekânında insan ve yapı yoğunluğu artar.

Enerji santrallerinin işleyişi aşamasında soğutucu olarak kullanıldığından, bu alanda da suyun önemi büyüktür. Ancak enerji tesisleri yapım aşamasında; toprak kayması, doğal su akış yönünün değiştirilmesi gibi ekolojik dengeye yönelik negatif etkilerden dolayı bu eylem, ekolojik dengenin korunması ve devamlılığını sağlayabilmek amacıyla oluşturulan girişimlerle çatışma halindedir.

2.2 Kıyı Alanlarının Yönetimi

Dünyada zaman içerisinde ekonomik ve sosyal hayatta meydana gelen gelişmeler, insanların değer yargılarında ve yaşam tarzlarında oluşan farklılıklar, kişi ve toplumların deniz ve kıyılara bakış açısında değişiklikler oluşturmaktadır. Genel anlamda bu değişiklikler toplumların kıyılardan daha çeşitli ve artan oranda yararlanma isteklerinin yanı sıra kişilerde artan çevre bilinci ve çevre korumacılığı dolayısıyla, kıyıları koruma altına alma yönünde de olmaktadır. Toplumların bu iki farklı eğilimi birbiri ile çelişen özellikler taşımaktadır. Bu nedenle araştırmacı ve uygulamacıların önünde kıyıları kullanırken korumanın nasıl olacağına çözümlenmesi problemi bulunmaktadır.

Geçmişte kıyılar ancak sınırlı bir kıyı şeridinde, sınırlı bir bölgede yaşayan düşük bir nüfus tarafından kullanılmakta idi. Günümüzde artan nüfus yoğunluğunun yanı sıra gelişen teknoloji ve ulaşım olanakları kıyıların geçmişte ulaşılması çok zor bölgelerinin bile yoğun şekilde kullanılmasına yol açmıştır. Her bölgede olduğu gibi kıyıların kullanımını da buralara bir yük getirmekte ve bu yük kontrol altında tutulmadığı ve planlanmadığı durumlarda çevre korumacı yaklaşımlarla tepki görmekte ve sonuçta bazı kıyılarda doğal durumu korumak amacıyla yasaklar uygulanmaktadır. Bu nedenle kıyı alanlarının kullanımının bir plan içinde ve kontrol altında olması gerekmekte ve çok disiplinli bir çalışma gerektirmektedir. (Eşkar, 1997)

Bir kıyı alanı göz önüne alındığında; bu alanın doğal koşullarının oluşturduğu doğal yaşam ile, sosyo-ekonomik koşulların oluşturduğu yaşam arasında bir etkileşimin olduğu görülmektedir. Kıyı alanlarının korunması, kontrol edilmesi, geliştirilmesi, gerekli olan yerlerde iyileştirme veya yapılanmaların 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, doğal koşulları belirlemeye çalışan bilim dalları ile sosyal durumu ve ekonomik hayatı inceleyen bilim dallarının birlikte oluşturdukları bir çalışmadır. (Kökten, 1996)

Kıyı yönetimi söylemi ilk kez 1960'lı yılların sonlarında ortaya atılmış ve ilk Kıyı Yönetimi Yasası 1972 yılında ABD'de uygulamaya konulmuştur. Kıyı yönetimi, çok geniş bir yelpazeye yayılan uğraş alanlarını içeren bir çaba olduğu için, kavram, amaç, kapsam, yaklaşım ve kullanılabilir araçlar açısından uzunca bir gelişme dönemi geçirmiştir. Bugün

başarılı kıyı yönetimi için tek bir model olmadığı, coğrafya, iklim, ekonomik gelişmişlik, geleneksel kamu yönetim yapısı gibi değişkenlere bağlı olarak, değişik stratejilerin, uygulamaların ve araçların başarı sağlayabileceği kabul edilmektedir. Ancak kıyı yönetiminin yaklaşık otuz yıllık evrimi sonrasında, kimi temel ilkelerin ve yaklaşımların, başarılı kıyı yönetimi için gerekli olduğu genellikle kabul edilmektedir. Avrupa Topluluğu'nun, kıyı yönetimi stratejisi üzerine yayımlanan bir raporunda bu ilkeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır: (Özhan, 2001)

1. Geniş ve bütünsel bakış açısı (coğrafya ve kapsanan konular açısından);
2. Uzun dönemli bakış açısı;
3. Gelişen bir süreç içerisinde uyarlama yönetimi;
4. Yerel özelliklerin ve değişikliklerin yansıtılması;
5. Doğal süreçlere uygun çalışılması;
6. Katılımcı planlama (tüm ilgilenenlerin ve etkilenenlerin bakış açılarını kapsayarak);
7. Tüm ilgili yönetim organlarının katılımı ve desteklemesi;
8. Bir dizi yönetim araçlarının birlikte kullanılması.

Yukarıda görüldüğü üzere “bütünsellik”, “katılım”, “bilimsel verilere dayanmak”, “doğal süreçlere olabildiğince uymak”, “elde edilen yeni bilimsel veriler doğrultusunda uyarlama yönetimi” ve günü kurtarmak yerine “uzun dönemi kapsayan bakış açısı”, başarılı kıyı yönetiminin “olmazsa olmaz” ilkeleri arasındadır. Ayrıca, kıyı yönetimiyle ilgili sorunlar ortaya çıktığında çözüm aramaya yönelik “tepki veren bir yönetim yaklaşımı” yerine, bu tür sorunların oluşmasını engellemeyi amaçlayan “önlem alan yönetim yaklaşımı”nın daha akılcı olduğu kabul edilmektedir.

Kıyı alanları yönetiminin başarılı olabilmesi için iki önemli temel koşul bulunmaktadır:

- Süreklilik: Yapılan planların kesintisiz ve ödünsüz uygulaması kesinlikle gereklidir. Ayrıca planların etkinliğinin sürekli değerlendirilmesi yapılmalıdır.
- Politik Olarak Kabul Edilebilirlik: Ülke yönetiminin genel yönetim politikası içinde siyasi partilerin ve karar organlarının bir çevre politikası çerçevesinde kıyı alanlarının yönetimine bakış açısı bu çalışmanın uygulanabilirliğini belirler. Olumlu bakış açıları çalışma için büyük avantaj iken aksi tutumlar uygulanabilirliği tehlikeye düşüren önemli bir engel oluşturacaktır. Politik kararlılık başarı için ilk koşul olarak belirtilen sürekliliğin sağlanabilmesi için gereklidir.

Bu çalışmalar sırasında üretilecek senaryoların gerçekçi ve özellikle bölge halkının yaşam tarzı ve gelenekleri ile bağdaşık olması gerekmektedir. Toplumun genel eğilimine aykırı planlamalar zaman zaman zorunlu olduğunda en önemli konu, kıyı alanının yönetim planı içinde bir eğitim ve kamuoyu yaratma çalışmasının yer alması gerektiğidir. Eğitim alışmaları önce idari kadrolardan başlayarak tüm toplum kesimine yaygın şekilde uygulanmalıdır. (Okyay, 1987)

Kıyı alanları yönetiminin işleyişinde son aşama; yapılan planlamayı yürütecek, kıyı alanının kullanımını sürekli olarak izleyecek ve denetleyecek bir yönetimin kurulmasıdır. Bu yönetimin 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.

2.2.1 Kamu Yararı İlkesi

Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi; gerçekte ülke topraklarının, doğal kaynakların toplumsal amaçlara, toplumsal adalete, toplum yararına kullanılması sorununun bir parçasıdır. Başka bir deyişle, kıyıların toplum yararına kullanılması, ülke topraklarından, doğal kaynaklardan yalnızca toplumda egemen olan ekonomik, toplumsal, siyasal güçlerin ya da sınıfların mı, yoksa tüm toplumun, geniş halk kitlelerinin mi yararlanacağı sorusunun yanıtına bağlıdır. Kalkınmakta olan bir ülkede topraktan yararlanılması, doğal kaynakların kullanılması arz-talep kuralına bırakılamaz. Bu ilke, kıyılardan yararlanma için de geçerlidir. (Geray, 1976)

Suyun, karanın, havanın birleştiği bir alan olarak kıyıda toprak, yalnızca konut, dinlenme, turizm için en elverişli konumu oluşturmakla kalmamakta, aynı zamanda; sudan, denizden, kumsaldan, güneş ışığından, temiz havadan, güzel görünümünden yararlanmak için fırsat da sağlamaktadır. Üstelik, kıyıda özel mülkiyete izin verilirse, kıyıdaki toprak, kıyının sağladığı bu olanaklar üzerinde de tekeli bir egemenlik, ayrıcalıklı bir kullanım gücü vermektedir. Kıyıda, kırsal, kentsel alanlardaki toprak mülkiyetinden daha büyük bir toprak rantı, daha büyük bir tekel eğilimi söz konusudur. Çoğu ülkelerde kıyıların genellikle devletin egemenlik ve kullanımında bırakılmasının, daha doğrusu toplumun yararlanmasına açık tutulmasını özel mülkiyete konu edilmemesinin, ya da özel mülkiyetin bu amaçla sınırlandırılmasının

nedeni budur. Tüzeye göre kıyıların halkın ortaklaşa, eşit, serbestçe (karşılıksız) yararlanmasına ayrılan, üzerinde özel mülkiyete izin verilmeyen bir orta malı ya da kamu malı niteliğinde sayılmasına karşın, gerçek durum ülkemizde tam tersidir. Kıyıda özel mülkiyet oluşturulmuş, kıyının halka kapatılması sonucunu doğuran bir yağma düzeni ortaya çıkmıştır. (Geray, 1976)

Üzerinde yıllardır tartışılan ve daha uzun süre de tartışılacağı anlaşılan “kamu yararı” ve “toplum yararı” kavramlarının temeli Anayasa’ımızda geçen bir maddeye dayanmaktadır. Konuya ilişkin radikalist yorum ve çatışmalarda temel alınan Anayasa’nın 35. maddesi şöyledir: “Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.”

Madde, ilk bakışta, “kamu yararı” ile “toplum yararı” arasında fark gözetilmediği ve bir anlamda korrelatif tekrara gidilmiş olduğu izlenimini vermektedir. Mülkiyet hakkının kullanılması “toplum yararına aykırı olamaz”; “kamu yararı amacıyla sınırlanabilir” denilmektedir. Ne var ki, daha yakından bakıldığında, iki kavram arasında belli bir nüans farklılaşması ortaya çıkmaktadır. Kanunla belirlenen “kamu yararı”, daha çok, iktidarı ele geçiren sınıf tarafından temsil ve tayin edilen bir kavram niteliğinde gözükmektedir. Yararın “yeter koşul”u, kanunla belirlenmesidir. Oysa “toplum yararına aykırı olamaz” ilkesi bir “gerek koşul” özelliği taşımaktadır. Burada toplum yararından, kağıt üzerinde mülkiyet hakkı bulunduğu halde bu hakkın genel iktisadi gerçekleşmesi dışında kalmış, mülksüz -esas olarak üretim araçları mülkiyetinden yoksun- toplum kesimlerini yani geniş anlamıyla halk kesimlerini anlamak daha akla yakın gelmektedir. (Gezim, 1976)

Kıyıların pek çok kullanıma uygun olması nedeniyle “toplum yararına kullanılması” düşüncesi soyut düzeyde çoğunlukla paylaşılır. Ancak, sorun toplum yararı amacının sosyal gruplar açısından yorumlanarak somutlaştırılması sırasında ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde kıyıların toplum yararına kullanılması, uzun süre sınıflar üstü nitelikte bir amaç olarak bütün çevrelerce benimsendi. Hükümet programlarında, kalkınma planlarında, kıyılardaki uygulamalardan sorumlu bakanlık politikalarında açıklandı. Bu çerçevede, dış turizmin geliştirilmesi, sanayileşme, kıyıların korunması ve imarı, karayollarının yapımı gibi, her biri toplum yararına sayılan faaliyetler kıyılarda yer aldı. Sonunda ülke nüfusunun tümüne yakın bir bölümünün kıyıdan ve kıyı yoluyla denizden yararlanmasını sınırlayan bir kıyı kullanış

düzeni ortaya çıktı. “Toplum yararı” amacı ile toplumun bütün kesimlerinin yararına olmayan bir sonucun elde edildiği görüldü. (Gülöksüz, 1976)

Bugünkü düzen içinde toplum yararı amacından yola çıkarak hangi noktaya varılmış olduğunu göz önüne getirmekte yarar var: Büyük şehir çevresindeki kıyılarda bir yandan yoğun yapım, öte yandan kirlenme sonucu kıyı kullanımını zorlaştı ve sağlıklı olmaktan uzaklaştı. Karayolları, kıyıların özel topografyasını “en ucuz” izler olarak değerlendirdi. Bu tür uygulamalar kolayca çoğaltılabilir. Ve bunların hepsinden daha etkin olarak da, kıyıların ulaşım ve kullanım için en elverişli bölümleri özel kullanımlar için “kapatıldı”. Çoğu, bakanlıkların ve yatırımcı kuruluşların adını taşıyan ya da “Milletvekilleri”, “Gazeteciler”, “İdareciler” gibi adlarla anılan kooperatifler bu tür özel kullanışların yaygın örnekleridir. Artık, kıyı arsalarının bir spekülatif kazanç konusu olduğu ve orta sınıf kooperatiflerinden büyük sermayeye kadar her kesimin bundan yararlandığı biliniyor. Kıyılarda bugünkü ve gelecekteki hakları ve çıkarları savunulmayanlar, yalnızca, güçler dengesine ağırlığını koyamayan alt gelir grupları olmaktadır. (Gülöksüz, 1976)

Kamu yararı kavramı, bugüne kadar yapılan hataların tekrarlanmaması ve yanlışlıkların mümkün olduğunca düzeltilebilmesi adına, kıyı mevzuatının bütününde şu ilkelere dayandırılmalıdır; Doğal kaynakların mutlak korunmasının gerekliliği, teklif edilen yapı ve tesisler toplum yararı açısından zorunlu ise alternatiflerine ve gerekçelerine titizlik gösterilmesi, kıyıda ve dolgudaki yapı, tesis ve faaliyetlere ilişkin teklifler çok boyutlu ele alınmalı ve bölge bütününde toplu halde çözülmeli, kıyıda ve dolgu alanında yapılacak zorunlu yapı ve faaliyetlerin, bir grup, kişi veya kesimin faydalanmasına yönelik izin verilmemesi, kullanıma ilişkin irtifak hakkının kamu adına tesis ve tescil edilmesi, yapı ve tesislerin yapımı ve işletilmesinde, verilen taahhütlere uyulup uyulmadığı denetlenmesini kamu yararı içersinde ele almak gerekmektedir. (Özhan, 2001)

2.2.2 Sürdürülebilirlik

Kalkınmanın en başta gelen amacı; doğal kaynakların bugün ve gelecekteki sosyo-ekonomik ihtiyaçları karşılayabilme yeteneğinin, teknoloji ve sosyal yapının getirdiği sınırlılıktaki karşılaması, yenilenebilir ve yenilenemez kaynakların geleceğe yönelik opsiyonlarından

mümkün olduğu kadar en az etkileyecek biçimde bir tüketim hızına indirilmesidir. Konunun kıyı ve dolgu alanları açısından önemine gelince ise durum biraz daha önem kazanmaktadır.

Dolgu ile kıyının ve çevresinin ekolojik dengesinin korunması, çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi gerekmektedir. Örneğin; doldurma işlemi sırasında ve sonrasında karasal mekanın ekolojik dengesi yanında, doldurma ile zemin altında kalacak doğal hayatın ekolojik dengesinin koruduğunu söylemek mümkün değildir. Bu doğal dengenin nasıl sağlanacağı önemlidir. Dolgu ve kurutma suretiyle kazanılan alanlarla ilgili geri dönüşüm ve önceki doğal ortamı yeniden elde etmek olanaksızdır. Bu nedenle de dolgu ve kurutmanın sadece başka bir alanda karşılanması mümkün olmayan gereksinimlere, kullanımlara ilişkin olarak gündeme gelebileceği ve çevreye en az zararlı yapılmasını sağlamakla ilgili toplumsal yükümlülük hiçbir zaman akıldan çıkarılmamalıdır. Dolgu ve kurutma yapılacak yer seçim teklifine ilişkin olası uygun alternatiflerin araştırılması gerekmektedir. Karar verici merkezi ve yerel idare temsilcilerine idari ve hukuki sorumluluk düşmektedir. Dolgu ve kurutmaya konu olan herhangi bir sektör faaliyetine ilişkin kıyı ve gerisinde yeterli alan bulunup bulunmadığının araştırılması gerekmektedir. Bu sahanın sadece kıyı gerisindeki karasal alan değil denizel ortam da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu gün kamu yararı amacıyla doldurma suretiyle birden fazla yat limanı yapılmış olan Göcek ve çevresindeki deniz taban kirliliği ciddi olarak kendisini hissettirmektedir. Bölgenin eko-sistemine, sosyo-ekonomik yapısına dikkat edilmeksizin yapılan bir yatırıma kamu yararı olarak bakarsanız bir süre sonra bu karardan dönme şansınız olmamakla birlikte, bu şekilde davranmakla gelecek kuşakların bu doğal kaynaklardan kullanım hakkını ihlal etmiş olmaktadır. (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001)

3. KIYI DEĞERLENDİRME ARAŞTIRMALARI

Su, eski zamanlarda da her ne kadar tarım ve insanların günlük ihtiyaçlarının giderilmesi açısından önemli bir unsur olsa da, su kıyasına yerleşim kararı için önemli etkenlerin başında yer almıyordu. İnsanların kıyıya gelip yerleşmelerinde güvenliğin daha kolay sağlanmasının ve kıyının bir anlamda “dışa açılım” olarak kabul edilmesinin etkisi büyüktür. Zamanla insan ve eşya ulaşımı için sudan daha verimli başka bir yolu olmayan şehirler kıyılara yerleşerek suyu ulaşım ve şehrin gelişimi için en önemli faktör haline getirmişlerdir. Oluşum ve gelişimlerini kıyıya yerleşmiş olmalarına borçlu olan şehirlerde kıyının rolü geçen zamanla değişmiştir. İlk geçiş şehir ölçeğinin genişlemesi ile ortaya çıkmıştır. Bölgenin genişlemesi, endüstri ve nüfusun artmasıyla beraber herkesin kıyıda bir yer istemesi, kıyıların rekreasyon ve turizm açısından da kullanılmaya başlanması, kıyının önemini arttırmış ve problemleri de beraberinde getirmiştir.

Zamanla değişen ve gelişen hayat şartları insanların günlük aktivitelerinde de kıyılardan faydalanmak istemeleri sonucunu doğurmuş, tüm bunlar kıyı tasarımlarının önem kazanmasını, mevcut bölgelerin tekrar ele alınarak şehre kazandırılması çalışmalarını gündeme getirmiştir.

Kıyı alanlarının düzenlenmesi çalışmalarında bugün 3 farklı yöntem uygulanmaktadır: (Şengül, 1995)

- Koruma (conservation)
- Yeniden canlandırma–geliştirme (redevelopment)
- Oluşturma–geliştirme (development)

Koruma, bugüne kadar ulaşılan kıyının yapılarının ve kullanımının olduğu gibi restorasyonu ve korunmasını temel alan bir anlayışı benimser.

Yeniden canlandırma–geliştirme modeli, şehir merkezlerinin genişleyerek, kıyının dağıtım merkezi olarak önemini yitirdiği durumlarda uygulanan bir yöntemdir. Bunun en tipik örneği olan limanlarda, eski ambar ve kulübelere yeni fonksiyonlar getirilirken, gezinti yerleri ve açık alan düzenlemeleriyle kıyıya açıklık karakteristiğinin kazandırılmasıdır. Her ne kadar ülkeler arasında gelişim sistemlerinde farklılıklar olsa da genelde alan için doğru

fonksiyonların getirilmesi ve devlet organizasyonlarıyla bu plan çerçevesinin kontrolü söz konusudur.

Oluşturma–geliştirmede iki tip yaklaşım söz konusudur. İlkinde örnekler çevresel planlamada bazı kriterler (yeşil planlaması gibi) belirlenerek şehir merkezine komşu, yaşamaya elverişli bir alan sağlanması üzerine kurulmuştur. Diğer yaklaşımda ise yerleşim şehir dışında olacaktır ve kişiler arası davranış farklılıkları, kişisel tercihler ve şehir merkezinde yaşayan insanların eğilimleri esas alınacaktır.

İster deniz, ister göl, isterse nehir kıyısında bulunsunlar, sonuç olarak suyla şu ya da bu şekilde ilişkisi olan kıyı şehirleri, değişen dünya düzeni ve beklentiler doğrultusunda zaman zaman ortak, bazen de tamamen kendine özgü sorunlar yaşamaktadırlar. Günümüzde en iddialı yenileme projelerinin uygulama alanları bu bölgelerdir, çünkü yeni yüzyılın eşiğinde bu kentlerin uluslar arası rekabet ve teknolojik yenilemeye uyum sağlamaları şarttır. Tokyo'dan Londra'ya, Sydney'den Rotterdam'a, Boston'dan Hong Kong'a tersaneler, projeler, planlar ve girişimler hareket halindedir. Sonuçlar –ya da umulan sonuçlar- çoğu kez tatmin edici olmaktan uzaktır; ancak bundan bile, değerli dersler alınabilir. Söz konusu bölgeler çoğu kez tarihsel ve çevresel açılarından çok değerlidirler ve kentsel merkezlerin çekirdeklerinde yer alırlar. Bu, çok özen gösterilmesi gereken bir noktadır. (Mambro ve Mancuso, 1991)

Bu bölümde; Türkiye ve çeşitli dünya ülkelerinin kıyı yönetimine bakış açılarını gösteren kıyı kanunları ve bu çerçevede kıyı kentlerinde gerçekleştirilen kıyı düzenlemelerinden örnekler sunulacaktır. Türkiye, her ne kadar üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olsa da, bu güne kadar uygulanabilmiş, kapsamlı bir tasarım bulmak pek mümkün değildir. Türkiye örneklerindeki uygulamalar; sadece bir kısım park, rekreasyon ve ya dolgu alanlarını kapsayan kısmi tasarımlardır ve doğru örnek olmasından çok, yanlış politika veya eksik tasarımlarda, hataların, uygulama sonrası kullanım aşamasında fark edilmesinin doğurduğu sonuçların belirlenmesi açısından çarpıcıdır. Bahsedilecek dünya örneklerinde ise; 4. bölümde anlatılacak olan bölgenin ve İstanbul'un yapısına ve değişimine uygun düşecek, kısmen de olsa kıyaslama imkanı tanıyacak, planlama ve uygulama aşamasında ele alınan yöntemler ve yaşanan süreçlerle örnek oluşturabilecek düzenlemeler seçilmeye çalışılmıştır.

3.1 Türkiye’de Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemeler

Türkiye, birbirinden ayrı özelliklerdeki dört denize kıyısı bulunan ve bu nedenle kıyısız alanları açısından çok şanslı bir ülkedir. Geçen yüzyılın son çeyreğinde, kıyı alanlarındaki ekonomik yatırımlar ve gelişmeler önemli düzeyde artış göstermiştir. Bu dönemde, kentleşme, endüstriyel gelişme, tarım, balıkçılık, seyir ve deniz ulaştırması gibi kıyı alanlarının geleneksel kullanımlarına, turizm gelişmesi, ikincil konut projeleri, kültür balıkçılığı tesisleri, koruma ve saklama gereksinimleri gibi Türkiye için yeni sayılabilecek sektörler de eklenmiştir. Kıyı alanlarındaki etkinliklerin çeşitlenmesi ve gelişmenin daha büyük ölçeklere çıkmasına bağlı olarak da, bir yandan kullanımlar arasında çatışmalar, diğer yandan çevre ve kaynak değerlerinde bozulmalar oluşmuştur. Bugün kıyı kentleri ve çevreleri, önemli turizm alanları, sanayi bölgeleri, körfezler ve koylar, ekolojik ve kültürel açıdan önem taşıyan yerler gibi pek çok kıyı kesiminde “kıyı yönetimi”, önemli ve ivedi bir gereksinime durumuna gelmiştir. Türkiye’de kullanılan kimi gelişme ve çevre yönetimi araçları, kıyı alanları yönetimiyle de ilişkilidir. Diğer yandan, Kıyı Kanunu, körfezler çevresindeki belediye birlikleri gibi doğrudan kıyı yönetimine katkı sağlamayı amaçlayan araçlar da vardır. Bunlar aşağıda kısaca açıklanmıştır: (Özhan, 2001)

- **Beş yıllık ve yıllık kalkınma planları**

1965 yılından başlayarak uygulanan ulusal ölçekteki kalkınma planları, balıkçılık, turizm, ulaştırma, tarım ve çevre gibi kıyı alanlarının kullanımı açısından önem taşıyan sektörleri de içermektedir. Değişik sektörler için gelişme politikaları, stratejileri ve dönem sonu hedefleri, beş yıllık aralarla gözden geçirilmekte ve güncelleştirilmektedir. Beş yıllık kalkınma planı çalışmaları, son yıllarda eski gücünden ve etkinliğinden önemli ölçüde kaybetmiştir.

- **Sektörel geliştirme planları**

Türkiye’de zaman zaman bazı sektörler için kapsamlı gelişim planları hazırlanmaktadır.

1970’li yılların “turizm geliştirme planları” önemli bir örnektir.

- **Arazi kullanım planları**

Kıyı alanlarına özgü olmamakla birlikte, kıyı alanları yönetimi için de çok sayıda ülkede en yaygın kullanılan araçların başında gelmektedir. Türkiye için de, olabilecek en iyi düzeyde yararlanılmasa da önemli araçlardan birisidir. 3194 no.lu İmar Kanunu, üç ayrı ölçekte arazi kullanım planı tanımlamaktadır. Bunlar; “Bölge Planları” ya da “Çevre Düzeni Planları”

(1/25 000 ölçek), “Nazım İmar Planları” (1/5 000 ölçek) ve “Uygulama İmar Planları”dır (1/1 000 ölçek). Kıyı yönetimi açısından özellikle bölge ve çevre düzeni planları önem taşımaktadır. Bu planlarda çeşitli sektörlerin arazi kullanımları belirtilmektedir.

- **Özellikle korunan/yönetilen alanlar (milli parklar, doğal ve kültürel sitler, vb.)**

Yine pek çok ülkede yaygın olarak kullanılan bir araçtır. Türkiye’de de, çeşitli sorunlarla birlikte, yaygın olarak kullanılmaktadır. En önemli sorunların başında üç ayrı bakanlığın (Çevre, Orman ve Kültür Bakanlıkları), hemen hemen birbirlerinden tümüyle bağımsız olarak bu işle ilgilenmesi gelmektedir. İkinci sorunsu, özel korunan alanlar için bugünkü yönetim yapısının aşırı düzeyde merkeziyetçi olmasıdır.

- **Çevre Etki Değerlendirmesi (ÇED)**

Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği, Çevre Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 1983 yılından yaklaşık 10 yıl sonra çıkartılmıştır, daha sonra bir kez değiştirilmiştir. Çevre Kanunu’nun 10. maddesi çerçevesinde çıkarılan yönetmelik; gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu işletmelerin yatırım kararlarının çevre üzerinde yapabilecekleri tüm etkilerin belirlenerek değerlendirilmesi, tespit edilen olumsuz etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi ve alternatiflerin değerlendirilmesi amacıyla gerçekleştirilecek Çevresel Etki Değerlendirme sürecinde uyulacak idari ve teknik esasların düzenlenmesini amaçlamaktadır. Kıyıyla ilgili olarak limanlar, denizden büyük çaplı arazi kullanılması ve dip taraması, ÇED Uygulanacak Faaliyetler Listesi kapsamında yer almaktadır. Mendirek ve marinalar, balıkçı barınakları ile kıyı ve deniz yapıları, gemi sökümler gibi faaliyetler ise ÇED Ön Araştırması Uygulanacak Faaliyetler Listesi’nde yer almaktadır. ÇED, gelişmiş ülkelerde çok önemli bir çevre yönetim aracı olarak kullanılmaktadır. ÇED sürecinin Türkiye’deki kullanımının, beklenen yararı tümüyle sağladığı söylenemez.

- **Belediye birlikleri**

Marmara Denizi, İzmir, İzmit, İskenderun körfezleri gibi kapalı denizlere kıyısı olan belediyeler 1980’li yıllarda, çok doğru bir kararla, çevre yönetimini olabildiğince birlikte geliştirmek amacıyla birlikler oluşturmuşlardır. Yönetimde bütünleşmeyi coğrafik anlamda sağlayan belediye birlikleri çok yararlı işlevler üstlenebilirler. Ancak kaynak yetersizliği, eğitim eksiklikleri gibi nedenlerle belediye birliklerinin başarıları sınırlı düzeyde kalmaktadır.

• **Yasalar, yasaklar ve yaptırımlar**

Anayasa'dan başlayarak, Türkiye'de kıyı yönetimi açısından önem taşıyan çeşitli yasalar bulunmaktadır. Yürürlüğe giriş sırasına kanunlar göre şu şekilde sıralanmaktadır;

- Limanlar Kanunu (1924)
- Orman Kanunu (1956)
- Su Ürünleri Kanunu (1971, değişiklik 1986)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu (1982)
- Turizmi Teşvik Kanunu (1982)
- Çevre Kanunu (1983)
- Milli Parklar Kanunu (1983)
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (1983)
- Boğaziçi Kanunu (1983)
- İmar Kanunu (1985)
- Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (1989)
- Kıyı Kanunu (1990, değişiklik 1992)

618 sayılı Limanlar Kanunu, limanların idare, temizleme, derinleştirme, genişletme, tarama, iyi halde tutulma ve tüm liman işlerinin yapılması amacıyla çıkarılmıştır.

6831 sayılı Orman Kanunu, ormanları devletin idare ve tasarrufu altına almış, ormanlara, bitki örtüsüne ve su kaynaklarına zarar verici faaliyetleri yasaklamış, ormanlık alanlarda başka amaçla arazi kullanımını sınırlandırmıştır. Kıyı bölgesinde yer alan ormanlık araziler de bu kanun hükümlerine tabidir. Kıyı yönetimi açısından bakıldığında kıyı bölgesi ormanları tüm ormanlık araziler gibi hemen kıyı şeridinde yer alan araziler de dahil olmak üzere kamuya dinlenme ve eğlence amaçlarıyla geniş alanlar sunan ve oldukça iyi korunan bölgeler olarak görünmektedir. Ancak kıyı bölgesindeki gelişmeyi etkileyen Turizmi Teşvik Kanunu ile Orman Kanunu ihlal edilmektedir. Bu yasayla ulusal park içinde yer alan arazilerin bile dinlenme ve yapılaşma amaçlarıyla devredilmesi mümkün olmuştur. (Hızal, vd., 1998)

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, su ürünlerinin korunması, istihsalı ve kontrolüne dair hususları kapsar. Kanunla iç sular ve denizlerde su ürünleri istihsal yerleri belirlenerek sulara zararlı maddeler dökülmesi veya dökülecek şekilde tesis yapılması yasaklanmıştır.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun amacı; "turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır." Bu kanun ile Turizm Bakanlığı'na kıyı boyunca belli arazileri turistik amaçlar için ayırma ve yönetme yetkisi verilmekte ve bu bölgelerde turistik tesis kuran özel yatırımcılara mali teşvikler verilmesi mümkün kılınmaktadır. Bu yolla Turizm Bakanlığı, kıyı boyunca yer alan geniş bir bölgeyi turizm bölgesi ve turizm merkezi olarak ilan etmiştir. Turistik bölgeler ilan etme yetkisinin kıyının değişik yerleri için uygulanması sonucunda orman alanları küçülmeye başlamıştır. Daha çok turistik tesis anlayışı ile plansız olarak yapılan turistik tesisler çevrenin olumsuz yönde etkilenmesine sebep olmaktadır. (Şakar, 1996)

Turizmi Teşvik Kanunu ile deniz, göl ve akarsular ile kıyıların özelliklerini bozucu ve yıpratıcı şekilde kullanılmayacağı hükme bağlanmıştır. Bu yerlerden kum, çakıl ve taş alınması gibi çeşitli şekillerde yararlanılmasına izin verme yetkisi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın da görüşü alınarak Turizm Bakanlığı'na verilmiştir. Ayrıca, kıyıda kum alımları ile ilgili olarak Taş Ocakları Nizamnamesi ile Kıyı Kanunu kapsamında valiliklerce ruhsatlandırma işlemleri yapılmaktadır. Ancak, başta turizm ve altyapı taleplerinin ihtiyaç duyduğu kum gereksinimini karşılamak üzere kaçak kum alımı faaliyetleri artmakta ve kumsal alanlar tahrip edilmektedir. Mevzuatın uygun gördüğü biçimde uygulama, izleme ve denetleme yapılamamaktadır. 1738 sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu ve bu kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelikle ülke denizleri ve sularında sahil hatları, derinlikler ve oşinografisinde değişikliğe neden olabilecek her türlü çalışmada Seyir ve Hidrografi Daire Başkanlığı'nın görüşlerinin alınması zorunlu kılınmıştır. (Hızal, vd., 1998)

383 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı kurulmuş olup 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 9. maddesine göre "Özel Çevre Koruma Bölgesi" olarak ilan edilen ve edilecek alanların sahip olduğu çevre değerlerini korumak ve mevcut çevre sorunlarını gidermek için tüm tedbirleri almak, bu alanların koruma ve kullanım esaslarını belirlemek, imar planlarını yapmak, mevcut her ölçekteki plan ve plan kararlarını revize etmek ve re'sen onamak, söz konusu mevzuatla bu kuruma verilmiştir. (Hızal, vd., 1998)

2873 sayılı Milli Parklar Yasası, "ülkemizdeki milli ve milletlerarası düzeyde değere sahip milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı ve tabiat koruma alanlarının seçilip belirlenmesine, özellik ve karakteri bozulmadan korunmasına, geliştirilmesine ve yönetilmesine ilişkin esasları

düzenlemek” amacıyla çıkarılmıştır. Kanunda, “... bilim ve eğitim bakımından önem taşıyan nadir, tehlikeye maruz veya kaybolmaya yüz tutmuş ekosistemler, türler ve tabii olayların meydana getirdiği seçkin örnekleri ihtiva eden ve mutlak korunması gerekli olup, sadece bilim ve eğitim amaçlarıyla kullanılmak üzere ayrılmış tabiat parçaları...” olarak tanımladığı alanları “Tabiatı Koruma Alanı” olarak ilan etmiş ve bu görevi de Orman Bakanlığı Milli Parklar Genel Müdürlüğü’ne vermiştir. (Şakar, 1996)

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun, “korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmek” amacıyla çıkarılmıştır. Kanunda, “... ilginç özellik ve güzelliklere sahip olan ve ender bulunan korunması gereken alanları ve taşınmaz tabiat varlıklarını...” kapsayan alanlar “ tabii sit” olarak tanımlanmış ve bu görevi de Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü’ne vermiştir. (Şakar, 1996)

2960 nolu Boğaziçi Kanunu, 18.11.1983 tarihinde yürürlüğe konmuştur. Kanunun amacı, “İstanbul Boğaziçi alanlarının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini kamu yararı gözeterek korumak, geliştirmek ve bu alanlardaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılaşmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemektir.” Bu amaç tanımlamasında üç önemli nokta ortaya çıkmaktadır. Bunlar; kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerin korunacağı, kamu yararının gözetileceği, ve bunlar için yapılaşma (imar) konularının ele alınacağıdır. Bu üç nokta kıyı yönetimi konularının ancak bir bölümünü oluşturduğu için Boğaziçi Kanunu, geniş kapsamlı bir kıyı yönetimi yasası sayılmaz. Ancak dar kapsamlı da olsa, 1980’lerin ilk yılları için, öncü ve ilerici nitelikleri olan bir “özel koruma alanı yönetimi yasası”dır. Boğaziçi Kanunu’nun öncü sayılmasının nedeni, Avrupa ülkeleri genelindeki bütünleşik kıyı yönetimi çabalarının o yıllarda, kimi ülkelerde henüz hiç başlamamış, kimilerindeyse ilk aşamalarında olmasıdır. Yasanın ilerici sayılmasının iki nedeni vardır. İlk neden Boğaziçi kıyı alanlarının yapılaşma doğrultusundaki yönetimi için, “bölgeleme” tekniğinin kullanılmış olmasıdır. İkinci neden ise, “bütünleşik yönetim” yaklaşımını büyük oranda sergileyen bir yönetim yapısı öngörmesidir. (Özhan, 2001)

Boğaziçi Kanunu’nda oluşturulan bütünleşik yönetim yapısı ne yazık ki yalnızca yaklaşık 1,5 yıl yürürlükte kalabilmiştir. 03.05.1985 tarihinde yürürlüğe konan 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 46. Maddesiyle Boğaziçi Kanunu’nun oluşturduğu organlar kaldırılmış,

oluşturulan bölgelerdeki uygulamalar İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na ve ilgili İlçe Belediye Başkanlıklarına bırakılmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu, belediye sınırları içinde ve dışında kalan yerlerle ilgili yapılacak planlarla, inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar hakkında düzenlemeler getirmiştir. Kanun, belediye ve mücavir alan içinde imar planlama yetkisini belediyelere vermiş, ayrıca yapıların denetimi, ruhsata bağlanması, ruhsatsız yapılara ceza uygulanması konularında da belediyelere ve ilgili kuruluşlara geniş yetkiler tanımıştır.

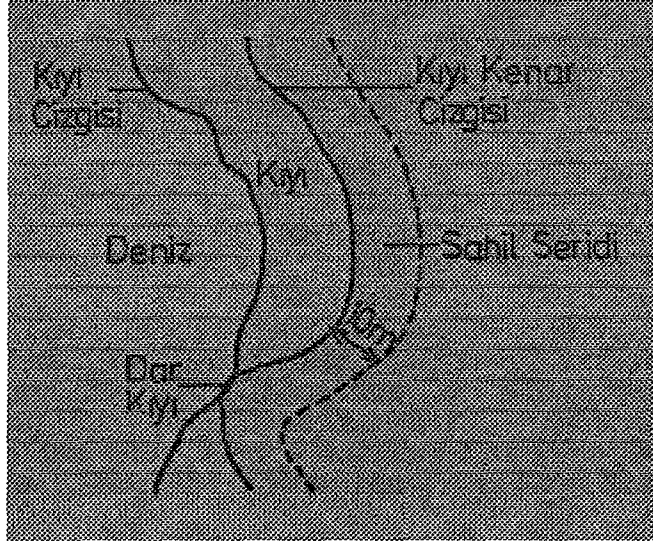
Yukarıda bahsedilen yasalar ve bu yasalarda yer alan kıyı ile ilgili maddelerin yanı sıra sadece kıyı ile ilgili düzenlemeler için çıkarılmış, kıyıda kamunun serbestçe yararlanması, yapı sınırlaması, kirlenme, denizi doldurma ve kıyıda kum alma konularını kapsayan, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bazı değişikliklere uğrayıp bugünkü şeklini almış bir Kıyı Kanunu'muz da bulunmaktadır. Kıyı Kanunu'nun çıkarılması ve değişim süreci şu şekilde gerçekleşmiştir:

12.01.1970 gün ve 7/25 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile, deniz ve göl kıyılarındaki devlete, belediyelere ve köy tüzel kişiliklerine ait arazi ve arsaların kapatılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi suretiyle gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır. Ancak bu tedbirlerin yeterli olmaması nedeniyle 6785 sayılı İmar Kanunu'na 20.07.1972 tarihinde 1605 sayılı kanunla eklenen Ek 7 madde ile kıyıların korunmasına ilişkin yeni hükümler getirilmiştir. Daha sonra 18.11.1975 tarihli bir yönetmelik çıkartılarak kıyının tanımı ve hukuki durumu üzerinde önemle durulmuş ve uygulama biçimi belirtilmiştir. (Alkay, 1995)

1982 Anayasası'nda kıyının hukuksal durumu 43. Maddede açıklanmıştır. Bu maddede "kıyıların Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetileceği, kıyıların sahil şeritlerinin kullanılış amaçlarına göre derinliğinin ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartlarının kanunla düzenleneceği" öngörülmüştür. (Gerekçeli 1982 Anayasası)

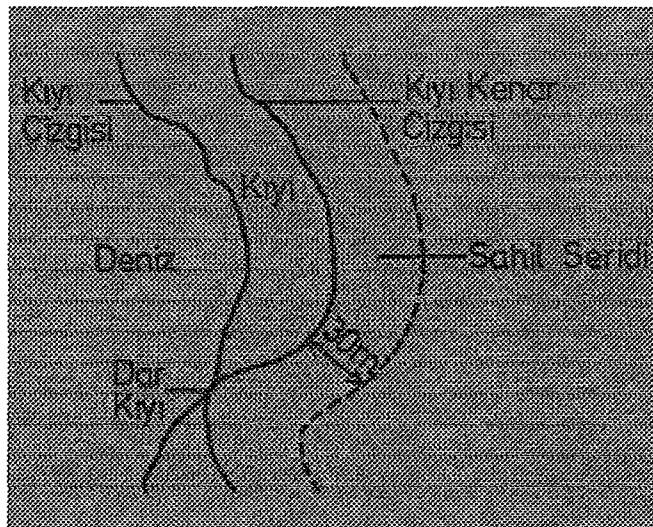
1982 Anayasası'nın kabulünden sonra 43. madde uyarınca hazırlanan 3086 sayılı Kıyı Kanunu 26.11.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yasada, kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kıyı,

sahil şeridi, dar kıyı tanımları net olarak yapılmış, plan kararlarıyla yapılacak yapılar belirtilmiştir.

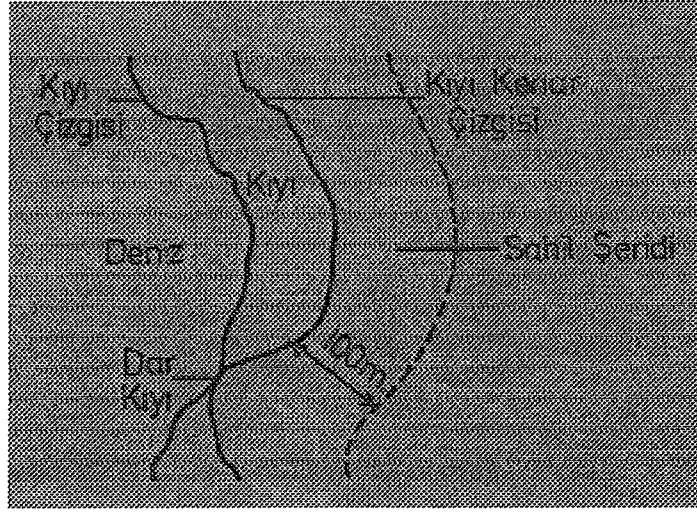


Şekil 3.1 3086 sayılı Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki. Sahil şeridi; imar planı olan yerlerde 10m'dir.

25.02.1986 tarihinde adı geçen kanun iptal edilmiştir. 3086 sayılı Kanun'un iptalinden sonra, yeni Kıyı Kanunu yürürlüğe girinceye kadar uygulamadaki tereddütleri gidermek amacıyla, daha önceki mevzuat ve uygulamalardaki yerleşmiş prensipler dikkate alınarak, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 15.07.1987 tarih ve 110 sayılı bir genelge çıkarılarak yürürlüğe konmuştur. (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü 110 sayılı Genelge)

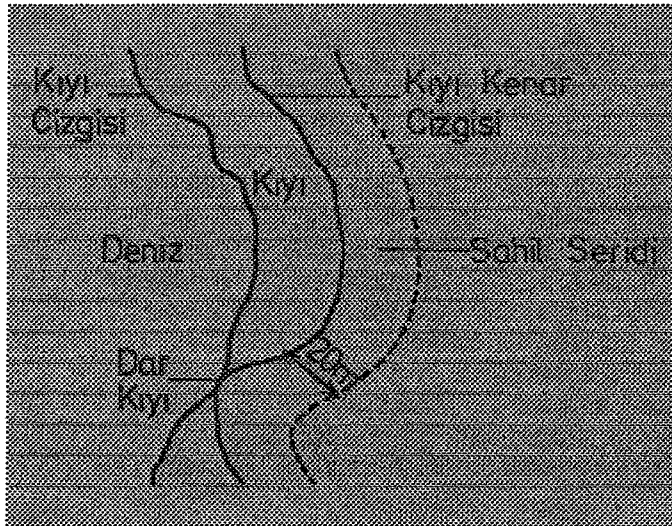


Şekil 3.2 3086 sayılı Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre Uygulama İmar Planı bulunmayan belediyeler ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki köy ve mezraların yerleşik alanlarında kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi.

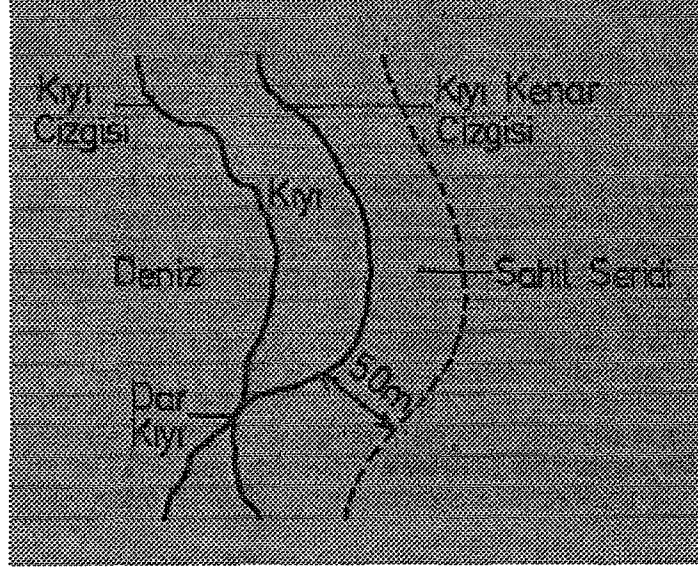


Şekil 3.3 110 sayılı Genelgeye ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda imar yönetmeliğinin 6. bölümüne yapı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi

Daha sonra 04.04.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi tanımları yeniden yapılmış ve imar planı kararıyla kıyıda ne tür yapılar yapılabileceği, doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılacak yapılar belirtilmiştir. 3621 sayılı Kıyı Yasası'nın 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 düzenlendiği belirtilmektedir. Yasada sahil şeridinin derinliği temelde, alanın planlı, planlanacak ve plansız olmasına göre saptanmaktadır. Derinlik, plansız alanlarda 100 m, plan yapılması durumunda 20 m olabilmektedir. (Kökten, 1996)



Şekil 3.4 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre, kısmi yapılaşmanın olduğu, Uygulama İmar Planı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi.



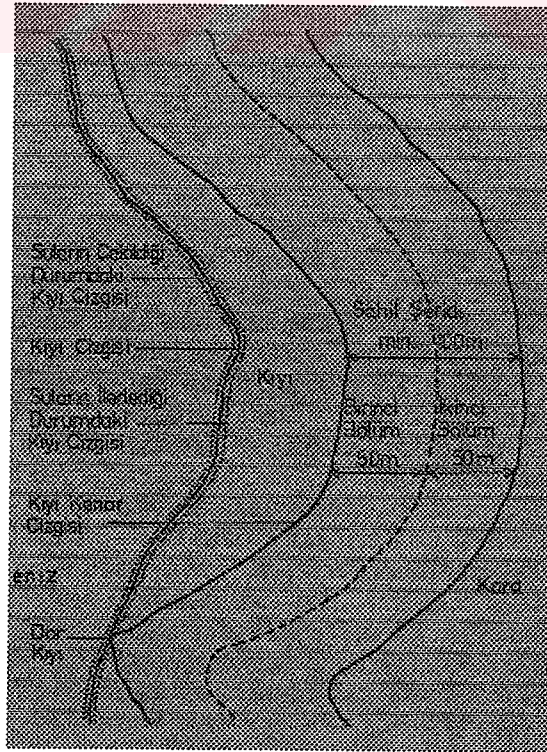
Şekil 3.5 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre yerleşik alanlarda, Uygulama İmar Planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi.

3621 sayılı Kıyı Kanunu 01.07.1992 tarihli 3830 sayılı kanun ile değişikliğe uğramıştır. 3830 sayılı kanun ile 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 4. maddesinde yer alan sahil şeridi tanımı değiştirilmiştir. Yeni kanuna göre sahil şeridi iki kuşağa ayrılarak her kuşak için ayrı yapılaşma koşulları belirlenmiştir. Bugün yürürlükte olan kanun, bu kanundur.

Kıyı Kanunu, 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümü oluşturan "genel hükümler" başlığı altında, kanunun amacı, kapsamı, istisnaları, tanımlar ve genel esaslar yer almaktadır. Bu kanuna göre sahil şeridi; deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır. İki bölümden oluşan bu alan kullanım amacı ve doğal eşiklere göre belirlenir. Sahil şeridinin birinci bölümü; sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve bu Yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 m genişliğinde belirlenen bölümdür. Sahil şeridinin ikinci bölümü; sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 m genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece Kanunun 8. maddesinde ve bu yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık gününbirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt olları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te yer alan rekreatif alan ve gününbirlik turizm tesisi tanımlarına göre, rekreatif alanlar; halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü

bulunan alanlardır. Günübirlik turizm tesisleri ise; kamping ve konaklama üniteleri içermeyen, duş gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, fuar su oyunları parkı ve özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m²'yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir. Bu bölümde belirtilen genel esaslar şu şekilde sıralanmaktadır: (Şakar, 1996)

- Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.
- Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukkuunda, talep tarihini, takip e eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.
- Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- Sahil şeridinin derinliği, 4. maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere sahil şeridindeki, sahil şeridi gerisindeki kullanımlar, doğal eşikler dikkate alınarak belirlenir.
- Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünden yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir. Sahil şeridinde yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.



Şekil 3.6 3830 sayılı Kıyı Kanununa göre kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil ş.

Kanunun 2. bölümünde, “kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi, planlama ve yapılanma” başlığı altında 6-12. maddeler yer almaktadır. “Kıyının korunması, yapı yasağı ve kıyıda yapılacak yapılar” konularının yer aldığı 6. Maddede şu hükümler yer almaktadır: (Şakar, 1996)

- Kıyı, herkesin eşit ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.
- Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınmaz veya çekilemez.
- Kıyılara, moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.
- Kıyıda uygulama imar kararları ile;
 - a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler,
 - b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılanmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler, yapılabilir.

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

Kanunun 7. maddesinde “doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılabilecek yapılar” konusu ele alınmıştır. Kanunun uygulanmasına dair yönetmelikte belirtildiğine göre; denizlerde, içme ve kullanma suyu kaynağı olmamak kaydı ile tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde, daha uygun alternatifler bulunmaması veya kıyı alanının yetersizliği nedeniyle ve uygulama imar planı kararı ile yönetmelikte belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7. Maddesi gereği yapılabilecek kara, deniz, hava ulaşımına yönelik alt yapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın % 3’ünü yüksekliği 5.50 m’yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen; lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemleri yapılarak arazi kazanılabilir. Planların hazırlanması, incelenmesi ve doldurma ve kurutma işleminin gerçekleştirilmesi aşamalarında, ekolojik dengenin korunması, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla binaların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır. Doldurma ve kurutma işleminin yapılabilmesi için: (Şakar, 1996)

- 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 iletir.
- 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 uygulamayı içeren uygulama imar planı, talep sahibi idarece yapılıp veya yaptırılır.
- e) Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden ve bu Yönetmeliğin 12. Maddesinin 2. Fıkrasında sayılan kullanımlara, yapı ve tesislere ait ise, uygulama imar planları 3194 sayılı İmar Kanunu hükümleri uyarınca yapılıp veya yaptırılır. Bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe girer.
- f) Doldurma ve kurutma işlemleri onaylı imar planlarına uygun olarak yapılır.

Kanunun hükümlerine göre, kıyıda ve kurutma ve doldurma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

Kıyı Kanunu'nun son bölümünde ise "kontrol, imar mevzuatına aykırı yapı ve ceza hükümleri" konuları üzerinde durulmuştur.

3.2 Türkiye'den Kıyı Düzenleme Örnekleri

İzmir Kordonboyu, Karşıyaka Sahilyolu ve Mustafa Kemal Sahil Bulvarı

İzmir'in kentsel kıyı kullanımı içinde, "Kordonboyu" nun çok özel bir yeri vardır. Kentin bir bölümünde yer alan kısmi bir kıyı bandının bu derece önemli, kimlikli oluşu hatta kentsel açıdan bir imaj oluşturması ve özel bir isim alması benzeri az görülebilecek bir gelişmedir. Hatta "Kordonboyu" nun algılama açısından kentsel bir eleman örneği olduğu da söylenebilir. Kordonboyu, yalnızca kentsel imaj ya da algılama açısından değil, sosyal ve kültürel açıdan da ayrı bir değer taşır; 19. yüzyılda Kordonboyu için düzenlenmiş olan Rumca, Fransızca,...

vb. dillerdeki ağıt ve şarkıların yanı sıra, günümüzde de kullanılan Türkçe şarkı ve türkülerin öznesi olduğu söylenebilir.

Kordonboyu'nun bir ulaşım aksı olarak doğuşu, 1860 yıllarına kadar dayanır. 1854 yılında temeli atılan Alsancak tren istasyonu ile, 1867 yılında imzalanan ve 1875 de ilk aşaması biten liman arasında Kordonboyunca atlı tramvay işletilmesi düşünülmüştü. Buna göre, gündüz yolcu gece ise mal taşıyan tramvaylar liman ile istasyon arasında önemli bir görev üstlenmişti. Bu dönemi takiben Kordonboyu'nun çok hızlı geliştiği söylenebilir. (Atay, 1993)

Kordonboyu, 1860 lardan 1998 lere kadar, kent halkının denizle buluştuğu, prestij alanı olarak kentsel aktivitelerin toplandığı, kentin denizyoluyla dış dünyaya açıldığı, önemli tarihsel olayların meydana geldiği, sürekli olarak rantın en yüksek olduğu bir alan olmuştur. Ne yazık ki, Kordonboyu'nun kendine has özelliğinden değil, yalnızca denize yapılacak dolgudan elde edilecek rant için 1998 de çok hızlı bir şekilde doldurulmuş olması, bölgenin sahip olduğu imaj açısından sonu olmuştur. Kordonboyu adı ile bütünleşmiş olan kıyı parçası, artık kentsel ve mekansal anlamda tüm özelliklerini yitirmiş, ne geçmişle ne de gelecekle bir bağlantısı kalmıştır. 1998 de yapılan ve yol seviyesinden üstte 2-3 metreye ulaşan dolgu sonucu, kentli artık denize ulaşamaz ve denizi göremez olmuştur. Deniz artık o dağın (dolgunun) ardında bir yerde kalmıştır. Dolgunun üzeri asfaltlanarak otopark yapılmış, gelecekte otoyol olarak kullanımının planlanması nedeniyle Halkapınar'dan gelerek liman üzerinden geçen ve Alsancak limanı bitiminde sona erecek viyadük inşaatlarında gece gündüz çalışılmıştır. Bu inşaatlar devam ederken 1.kordon trafik yolu trafiğe kapatılmış, yolun ortasına viyadükler yapılmıştır. Bu bölgede yer alan mağazalar ve işyerleri kapanmış hatta gece yanması gereken sokak aydınlatma lambaları bile kararmıştır. Körfez ulaşımında önemli bir iskele olan Alsancak iskelesi dolgunun altında kalmış, geçici olarak bir şantiye barakasında görevine devam etmektedir. Ancak bu iskeleden yararlanmak için dolgu şantiyesinin içinden ve beton kanaletlerin arasından çamurlu patikalardan geçmek gerekmektedir. Ayrıca bu iskele ancak denizden bakınca görülebilmektedir, çünkü yeni iskele dolgunun ardında yer almaktadır. (<http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11.html>)

Kordonboyu döneminin önemli bir özelliği olan palmiye ağaçları, viyadüklerin heybeti ve hantallığı ile yarışamaz duruma düşmüşlerdir. Kordonboyunca lineer bir görünüm sergileyen bu ağaçlar dolgu öncesi Kordonboyu'nu mekansal anlamda tanımlarken, dolgu sonrası bu özelliklerini yitirmişlerdir.

1998 deki fiili dolgu ve viyadük inşaatlarının temeli, Bayındırlık bakanlığının İzmir-Çeşme otoyolu inşaatının devamı olarak, İkiztepeler (Balçova)-Halkapınar arası kent içi geçişi bölümünü Bayındır İnşaat firmasına ihale etmesine dayanmaktadır. Aslında bu ihalenin kent içi geçişi olduğu için Karayollarının tabi olduğu normal ihale mevzuatına göre değil de, uluslar arası otoyol ihalesi mevzuatına göre Amerikan doları üzerinden yapılmış olması ve tek firmanın ihaleye katılarak tercih edilmiş olması konusunda da tereddütler vardır. Bu konuda başbakanlık teftiş kurulunun bir soruşturma yaptığı da bilinmektedir. Mimarlar Odasının kentin içinden bu standartta bir yol geçirilmesi konusunda, şehircilik ve planlama ilkeleri, kamu yararı, kent kimliği hiçe sayıldığı nedenleriyle başlatmış olduğu ve bu projenin iptali konusunda yapmış olduğu hukuksal girişimler süreç içinde ilginç bir gelişme çizgisi içermektedir. Mimarlar Odası bu proje yerine, çevre yolunun tamamlanması, kent içi kavşak projelerinin hayata geçirilmesi gibi alternatifleri gündeme getirmiştir. Zaten ortada dolguyu içeren bu projeye ilişkin onaylı bir plan olmadığı da bilinmektedir. Mimarlar Odası, Kordonboyu'nun sahip olduğu özellikleri dolayısıyla Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'na tescil edilmesi talebinde bulunmuş ancak Kordonboyu'nun yalnızca Pasaport iskelesi ile Konak iskelesi arasındaki bölümü tescil edilmiştir. Alsancak limanı ile Pasaport limanı arasındaki kıyı bandı ise tescil edilmemiştir. Hal böyle iken, ve hukuksal girişimlerin süreci devam ederken aniden Kordonboyu, Alsancak limanı tarafından doldurulmaya başlanmış ve sit alanı ilan edildiği için bu dolgu Cumhuriyet meydanı sınırında durmuştur. Halkapınar ile Alsancak Limanı arasında da viyadük inşaatları denize kadar ulaşmıştır. Yapılan dolgu, Kordonboyu'ndaki yolun mevcut kotunun yer yer 2-3 metre üstüne kadar ulaşmaktadır. (<http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11.html>)

İlginç bir gelişme de, bu dolguyu Karayolları yaparken kamuoyuna yansımaları, İzmir Büyükşehir Belediyesinin yaptığı şeklinde olmuş, dönemin İzmir Büyükşehir Belediye başkanı bu projeyi belediye yapıyor gibi sahiplenmiştir. Adeta bir çıkmaz yol olarak nitelendirilebilecek olan "Kordonyolu" nun sit alanından devamı konusunda, denizin altından "tüpgeçit" ve iskelenin açığından köprü yol gibi öneriler üretilmeye ve tartışılmaya başlanmıştır.

Kent halkı başından beri Mimarlar Odası ile belediye arasındaki "Kordonyolu" çekişmesini ilgiyle izlemiştir. Dolgunun yüksekliği 2-3 metreye ulaşınca kent halkı da artık işi sorgulamaya başlamış, bu dolgunun yüksekliği konusunda tepkilerini ortaya koymuşlardır. Bu arada önemli bir gelişme olarak, Koruma kurulu tarafından önceden tescili reddedilen

Alsancak limanı ile pasaport iskelesi arasındaki kıyı bandı, aynı kurul tarafından tescil edilerek koruma altına alınmış, inşa faaliyetinin durması gündeme gelmiştir. Gelişmeler kent halkı tarafından ilgiyle ve tepkiyle izlenirken, Mimarlar Odası Kent ve Çevre Komisyonu tarafından, dolgu üzerinde mevcut projeye alternatif olarak bir proje geliştirilmiş ve kamuoyuna sunulmuştur. Bu gelişmeyle birlikte yerel seçimlerin genel seçimlerle birlikte Nisan 1999 da yapılması kararı alınmış olması dolayısıyla bu tartışma konusu, yerel siyasi platformlarda belediye başkan adayları tarafından da ele alınmaya başlamıştır. Hemen hemen her partinin adayı Kordonyolu ile ilgili olarak alternatif görüşler önermeye, konuyu siyasi boyuta çekmeye başlamışlardır. Bu arada dolgunun yüksekliği konusunda kent halkının tepkisini gören İzmir Belediye Başkanı , “Kordonyolu” projesinin Bayındırlık bakanlığının projesi olduğunu, belediyenin sadece yeşil alan düzenlemesi ile ilgili kısmıyla sorumlu olduğunu açıklamış, yüksek olan dolgunun hemen kaldırılması (indirilmesi) gerektiği doğrultusunda görüş bildirmiştir. Daha önce dolgunun oturması gerektiği amacıyla böyle yüksek bir dolgu yapıldığı savunulmasına rağmen seçimlere yaklaştıkça acilen dolgunun indirilmesi konusunda açıklamalar yapılması çelişkili bulunmuştur. Bu arada mevcut dolgunun üzeri (şantiye alanı olması ve giriş çıkışın yasak olduğu tabelalarla belirtilmiş olmasına rağmen) asfaltlanarak Belediye şirketi İZELMAN – İZULAŞ tarafından otopark olarak kullanılmaktadır.

Yerel seçimlere 20 gün kala İzmir Büyükşehir Belediyesi yapmış olduğu otoparkı iptal ederek mevcut dolguyu yetki ve sorumluluğun bakanlıkta olmasına rağmen kendi inisiyatifi ile mevcut yol seviyesine indirmeye başlamıştır. Tam bu sırada Danıştay mevcut projeyi ve viyadük inşaatlarını iptal eden bir karar almıştır. Bu durumda koruma kuruluna yeni bir koruma planı sunularak Kordonboyu'nun yeniden ele alınması durumu ortaya çıkmıştır. Yerel seçimler öncesi belediye başkan adayları bu konu üzerinde çeşitli yorum ve önerilerde bulunmuşlardır.

Kordonboyu'nda dolgu çalışmaları hızla ilerlerken, Mimarlar Odası İzmir Şubesi Kent ve çevre komisyonu üyeleri, tek alternatifin kordonda otoyol projesi olmadığını kamuoyuna göstermek amacıyla, çok kısa süre içinde alternatif projeler üretmişlerdir. Komisyonun ortak önerisi diyebileceğimiz projede, kordon dolgusu, yeşil alan olarak önerilmekte, mevcut trafik yolu yalnızca gidiş-geliş kent içi ulaşım yolu olarak düzenlenip durak cepleri oluşturulmaktadır. Mevcut yol dolgu alanına doğru 2 metre ötelenmekte, yapıların bulunduğu kaldırım kot farkı ile yaya yolu olarak düzenlenmekte, ayrıca bu alanda kafelerin masa ve

sandalye koyacakları 5 metrelik bir şerit ayrılmaktadır. Gündoğdu ve Alsancak yeni limanının yerine iki iskele, bugünkü yol kenarına yapılan park etmiş araç sayısı kadar otopark cepleri, dolgu alanın ise, yaya yolu, bisiklet yolu, koşu yolu, platolar, bitki dokusu, havuz, yeşil alanlar olarak kullanımı önerilmektedir.

Bu öneriler kamuoyuna açıklandıktan sonra yaklaşan yerel seçimlerde kordonboyu konusu başkan adayları tarafından tartışmaya açılmıştır. Bir aday, kesinlikle kordonda otoyola karşı çıkarak, dolgunun yeşil alan olarak düzenlenmesi gerektiğini, iki aday, hukuka saygılı olduklarını hukuk ne gerektiriyorsa yapılacağını; belediye başkanı ise kordondaki dolgu fazlalığının kaldırılarak otoyolun yapılacağını savunmuşlardır. Otoyola karşı çıkan aday seçimleri kazanmış, seçim sonrası çalışmalara ağırlık vererek dolgu fazlalığının kaldırılması iznini kurultan almıştır. Kurul, bu alanın düzenlenmesine ilişkin bir yarışma açılmasını, şartnamenin ve kazanan projenin onayının kurul denetiminde gerçekleştirilebileceğini, koruma planı onaylanana kadar geçiş dönemi yapılaşma koşulları olarak; kordonda yeşil ve yaya fonksiyonları ile çim, sert zemin bordür düzenlemeleri ile, sökülebilen oturma elemanları yapılabileceğinin kararını almıştır. Bu karardan sonra Belediye Mimarlar Odasından hazırladığı düzenleme taslağı ile ilgili olarak görüş istemiştir. Diğer platformların da katıldığı toplantıda ortak görüş olarak geçiş dönemi koşullarına uyulması gerektiği, otopark düzenlemelerinin sınırlı olarak yapılabileceği görüşü ortaya konmuştur.



Resim 3.1 İzmir Kordonboyu

11 trilyon denize döküldü

İzmir'in eski belediye başkanı Özfatura'nın Kordon'a doldurduğu molozları yeni başkan Ahmet Piriştina kaldıracak. Piriştina, denize dökülen 29 milyon doların kurtarılamayacağını söyledi

RADİKAL

F.KARAGÖZ

“İZMİR - İzmir Kordon'unu doldurmak için harcanan 11 trilyon liranın denize gömüldüğü savunuluyor. Eski İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Burhan Özfatura, Karayolları ile birlikte yasalara aykırı olarak 6 şeritli olan Kordonyolu'nu inşa edebilmek için İzmir'in simgesi olan Tarihi Kordon'u molozlarla doldurtmuştu. Yeni başkan Ahmet Piriştina ise yasaları uygulamak için dolguyu boşaltacak. Başkan Piriştina Kordonyolu dolgusunu tamamen kaldıracığını söyledi. Piriştina, "Anıtlar Kurulu'na dolgunun kaldırılması için resmen başvuruda bulundum. Cevap gelir gelmez harekete geçeceğim. Daha sonra uzman kuruluşlarla bir araya gelerek Kordonyolu'na nasıl bir çehre kazandıracığımızı tartışacağız. Yasalar ve uzman kuruluşlar ne derse onu uygulayacağım" diye konuştu. Dolgunun İzmirli'lere faturası ise 29 milyon dolar (11 trilyon 295 milyar lira). SİT Kurulu'nun tüm uyarılarına rağmen Bayındır Şirketine trilyonlarca lira verilerek Kordon bir hafta içinde moloz yığını ile doldurulmuştu. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bugüne kadar Bayındır A.Ş.'ye dolgu için 22 milyon dolar para ödediğini belirten Piriştina, "Dolgunun kaldırılması için en az 7-8 milyon dolar harcanması gerekiyor. Yani 29 milyon dolar çöpe atılmış oluyor" dedi. Piriştina, "Denize dökülen trilyonları geri alamayız. Yüzyıllık tarihi izlerin yok edilmesi büyük bir hataydı. Kaldı ki Kordonyolu'na yapılması düşünülen altı şeritlik yol İzmir trafiğini rahatlatmaz" diye konuştu. Dönemin DYP'li Büyükşehir Belediye Başkanı Burhan Özfatura ve Karayolları'nın yasaları ve kamuoyunu hiçe sayarak 1. derece tarihi SİT alanı olan Kordon'u doldurmaları büyük tartışma ve tepkilere neden olmuştu".

(www.radikal.com.tr/1999/05/02/ekonomi/0111.html)



Resim 3.2 İzmir Kordonboyu'ndan bir görünüş

Kordonboyu ve diğerleri

Kordonboyu ve diğerleri derken, Kordonboyu'nun sahip olduğu özgün imajın; Karşıyaka sahil yolu ve Mustafa kemal sahil bulvarı ile karşılaştırılması akla gelmelidir. Fiziksel yapı itibariyle Kordonboyu'ndaki yol ve kaldırım genişliği ile, diğerlerinin yol ve kaldırım genişlikleri arasında fark söz konusudur. Mustafakemal sahil bulvarı dolgusu yapılmadan önce orada kıyı şeridi üzerinde yol yoktu. Deniz ve parseller birbirine komşu idiler. Sonradan yapılan dolgu yol, 3 şeritli iki izli bir trafik yolu ile deniz kenarında ince bir yeşil bant ve ötesinde geniş bir yaya yolu denize kavuşmaktadır. Trafik yolu ile parseller arasında ise, otopark cepleri, yeşil alanlar yer almaktadır. Mevcut binalar ile trafik yolu arasında oldukça geniş bir bant mevcuttur. Mustafakemal sahil bulvarının son durumuyla, yayaları denizden kopardığı, denizi daha da öteye yolun ardına attığı söylenebilir. Ancak bunun yanında trafik yolu ile binalar arasında yapılan düzenleme ile yeşil alan ve otopark gereksinimi karşılanmıştır. Trafik yolu üzerinde, kara tarafında otobüs durakları olmasına rağmen, deniz tarafındaki gidiş izinde otobüs durakları mevcut değildir. Yolun standardı ve bu gibi özellikleri dolayısıyla Mustafakemal sahil bulvarının gerçekten Çeşme otoyolunun devamı niteliğinde olduğu söylenebilir. Şu anda Mithatpaşa caddesinde mevcut toplu ulaşımın daha ağırlıklı olması, trafiğin daha canlı ve yoğun olması dikkat çekicidir. Bu bizi belki şöyle bir sonuca götürebilir: "Mustafakemal sahil bulvarı, bu bulvar üzerinde yer alan bölgelerdeki

kentlilerin faydalanmasından çok, Üçkuyular istikameti ile Konak meydanı arasında kent içi geçişi niteliğinde bir ekspres yol niteliği taşımaktadır.” (<http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11>)

Bulvarın trafik yolu dışındaki alanlarının günün belli saatlerinde yani sabah ve akşamları kentli yayalar tarafından daha yoğun kullanıldığı dikkati çekmektedir. Örneğin sabah sporu için koşanlar, köpeklerini gezdirenler, ya da balık tutanlar,... gibi. Trafik yolu ile binalar arasındaki yeşil bant üzerinde kesintiye uğramayan bölümlerde de akşam ve geceleri piyasa niteliğinde yaya sirkülasyonu söz konusudur. Burada kafeterya türü işyerlerinin az oluşu ve yay yolunun otoparklar ile kesintiye uğraması da bu canlılığın artmasını engellemektedir. Trafik yolunun üzerinde yapılan bir asma köprü, Göztepe vapur iskelesine ulaşımı sağlamanın yanı sıra, kıyı bandının yayalar tarafından kullanımının artmasında da etkili olmuştur. Bu da göstermektedir ki, yayaların kıyıya ulaşımını çok şeritli çift izli yol engellemektedir. Asma köprüye yakın kıyı bandındaki kullanımın yoğunlaşması bu görüşü pekiştirmektedir.

Karşıyaka sahil yoluna gelince; bu yol, gerçek anlamda bir kent içi ana arterdir. Henüz alternatifleri gerçekleşmemiş bir ulaşım aksı olmasının yanı sıra özellikle havaların uygun olduğu dönemlerde kentlinin nefes alabileceği bir rekreasyon alanı niteliğindedir. İçerdiği kıyı düzenlemesi, gerek otopark sayısının yeterli ölçüde oluşu, gerekse yapılaşmaya izin verilmemesi gibi açılardan iyi bir düzenleme olduğu iddia edilebilse bile, eski kıyının insancıl ölçekteki oranları, denize giren onlarca ahşap iskeleleri ortadan kaldırmış olması yönünden de tartışılabilir. Karşıyaka’da alternatif toplayıcı yolların kent içinde zamanında oluşturulmamış olması nedeniyle, Karşıyaka sahilinin doldurularak genişlemesi sonucunu doğurmuştur. Dolgu ile elde edilen bu düzenlemeye ilişkin halktan da bazı tepkiler gelmektedir. Örneğin yolun apartmanlar tarafında kalan kısmında yapılan otoparklar, yaya kaldırımının eski genişliğini daraltmış, yolda yaya ulaşımının zorlaşmasına yol açmıştır. Şerit sayısının 2x3 izli olması da yayaların deniz tarafına geçişlerinde engelleyici faktörlerden biridir. Ancak Karşıyaka’nın alternatif arter, toplayıcı yol ve kavşak projeleri tamamlandığında, Karşıyaka Yalı’sının kadın hakları anıtından, Girne caddesine hatta Bostanlı’ya kadar taşıt trafiğine kapatılması, düşük hızlı hafif raylı sistem, tramvay gibi toplu taşıma araçları ile ulaşımın sağlanarak özellikle Karşıyaka iskelesi önünde yaya ağırlıklı meydan oluşturulması yoluna gidilebilir. (<http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11>)

**KORDON'A OTOYOL YAPILAMAZ - VİYADÜKLER YASALARA AYKIRIDIR
İZMİRLİLER BUGÜNKÜ KORDON'A SAHİP ÇIKACAKTIR**

Şehircilik bilimi, planlama ilkeleri ve kamu yararına aykırı olarak Kordon'a altı izli hızlı yol yapılması projesi, "Kordonyolu" ve bir parçası olan viyadükler çeşitli aşamalarda bütün mahkemelerce iptal edilmiştir.

Mahkeme kararlarına rağmen 24.12.2001 tarihli gazetelerde Sn. Bayındırlık ve İskan Bakanı ile Sn. Ulaştırma Bakanı'nın "Viyadükler tamamlanacak, milyonlarca dolarlık yatırımlar yarım kalmaz, tüyü bitmemiş yetimin hakkı var" şeklindeki yorumlarını üzülenek izledik.

Hükümet üyesi Bakanların öncelikle hukukun üstünlüğü ilkesi ile yargı kararlarının güvencesini oluşturmaları gibi bir sorumlulukları bulunduğundan sayın bakanların açıklamalarını talihsizlik olarak yorumluyoruz.

Sayın bakanların öncelikle mahkeme kararlarına rağmen Kordon'un nasıl doldurulduğunu, mahkeme kararlarına rağmen viyadüklere nasıl başlandığını ve "tüyü bitmemiş yetimlerin" de hakkı bulunan bu dar gelirli ülkenin kıt kaynakları olan milyonlarca dolarının bu viyadüklere nasıl harcandığını sormaları bu kapsamda Bakanlıklarındaki sorumluların hesap vermelerini sağlamaları gerekmektedir.

Çünkü Kordon'a yol yapılamayacağı, Balık Hali'nin tescil kararının 1997 yılında Danıştay tarafından onanmasıyla kesinlik kazanmıştır. Viyadüklerin yapımına ise 1997 yılında başlanmıştır. Ayrıca Kordonyolu amacıyla yapılan İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 1/5000 ölçekli imar planını yine mahkemeler 1996 yılında iptal etmiş, mahkemenin bu kararı bypass edilerek Kıyı Kanunu gerekçe gösterilerek Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yeniden 1/5000 ölçekli planları onaylamıştır. Daha sonra aynı Bakanlık Balık Hali ile Cumhuriyet Meydanı arası bölümü kendisi iptal etmiştir.

Görüldüğü gibi burada asıl yapılması gereken, hukuka karşı hile yoluna başvuranların, planları kendileri iptal eden Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ilgililerinin, 2-3 milyar dolar borç arayan ülkemizin milyonlarca dolarını kent içi ulaşımına hiçbir yararı olmayacak ve mahkeme kararına aykırı viyadüklere yeniden harcamaya kalkmasını hem ulusal ekonomi hem de hukuk devleti ilkeleri açısından son derece sakıncalı buluyoruz.

Bu özet değerlendirmeler sonucunda; İzmir kent halkının Kordon'da yol istemediğini, bugünkü düzenlemeden memnun olduğunu, ülkemizin bu zor ekonomik koşullarında, bin bir güçlükte bulunabilen milyonlarca doların hukuk dışı viyadüklere devam etmek için heba edilmemesi gerektiğini belirtiyor, eğer kaynak bulunabiliyorsa çevre yolunun bir an önce tamamlanmasına ve ulaşım alt yapısına harcanmasını talep ediyoruz.

Çağdaş ve uygar bir kentin kimliğine ve kültürel değerlerine saygılı, otomobil ya da taşıtları değil, insanı ve yayayı öncelikli alan çağdaş planlama kentleşme ilkeleri ile elde edilebileceğini kamuoyuna saygıyla duyuruyoruz.

3.3 Çeşitli Ülke ve Metropollerde Kıyı İle İlgili Yasal Düzenlemeler

Amerika Birleşik Devletleri

Amerika Birleşik Devletlerinde en büyük iki tehlike; büyüme ve bozulmadır. Toplam nüfusun % 80'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Geleceğe yönelik planlamalara önem verilen ülkede, oluşturulan birliklerce yönetilen eyalet ve belediyelerin en iyi şekilde hizmet verebilmeleri için eğitim programları oluşturulmuştur. Birlikler birbirlerinin deneyimlerinden yararlanmak amacı ile işbirliği içindedirler ve üniversitelerle bağlantılar, halkla ilişkiler de geliştirilmiştir. Bu bağlamda, A.B.D.'de kıyılar oluşturulmuş 4 grup koruma alanı içinde incelenmiştir. Ulusal Parklar, Ulusal Anıtlar, Ulusal Rekreasyon Alanları ve Ulusal Deniz Kıyıları ve Ulusal Göl Kıyıları. Böylelikle, yüksek rekreasyonel değeri olan deniz ve göl kıyıları özel bir koruma altına alınmış olmaktadır. Bu alanlarda, halkın rekreasyonel gereksinimlerinin karşılanmasında büyük katkıları olacak planlamalar yapılmaktadır. (Kamış, 1991)

Ulusun bütün kıyısız kaynaklarını korumak, geliştirmek ve değerlendirmek amacıyla, kıyısız bölge yönetimi yasası 1972 yılında çıkarılmıştır. Yasada kıyının etkinliğinin yoğunlaştığı, çeşitli kullanışların kıyıya yerleştiği ve halkın yararlanmasının azaldığı belirtilmiştir. Örneğin; Kaliforniya'da halk 1072 mil kıyının yalnızca 263 milinden yararlanmaktadır.

Kıyısız kaynakların plansız, denetimsiz kullanımının, tüm yurttaşlara ait olan bu önemli alanların ekolojik, tarihsel ve güzel duyusal özelliklerinin yok olması sonucunu doğurduğunu dikkate alan A.B.D.'de, nüfus büyümesinin, ekonomik gelişmenin ve kıyıların gerek kara, gerekse suları üzerinde gittikçe artan ve birbirleriyle yarışan isteklerin artmasının deniz canlılarının vahşi yaşamın, besince zenginliğinin yitirilmesine, ekolojik dizgede sürekli ve olumsuz değişimlerin oluşmasına, toplumun yararlanmasına açık alanların azalmasına, aşırı bozulmasına yol açtığı gerekçesine dayanarak, gerekli yasayı benimsemiştir. Yasaya göre giderlerin üçte ikilik bölümü birlik devleti karşılamaktadır. A.B.D.'de benimsenen kıyı bölgesi kullanım planına göre (Bilen, 1987);

1. Kıyı bölgesinin sınırları belirlenir.
2. Kıyı sularına doğrudan ve anlamlı etkisi olan kıyısız bölgede izin verilecek su ve toprak kullanımları tanımlanacaktır. Kıyısız bölgede özel önem gösterilecek alanlar belirlenerek, dökümü yapılır.

3. Kıyı kullanımlarına ilişkin denetimi uygulamak için araçlar önerilir.
4. Belli alanlardaki kullanımların öncelik sırasını gösteren ilkeler saptanır.
5. Yürütmeden sorumlu örgütün yapısına, işleyişine ilişkin öneriler getirilmelidir.

Almanya

Almanya'da planlamada amaç; geçmişin yoğun şehrine nispetle, mesken, işyerleri, kültür ve boş zamanı değerlendirme faaliyetleri ve trafik ihtiyaçları için daha büyük bir yer sağlayacak olan bir şehir yenilemesini gerçekleştirmektir. Bu konuda kıyılar da önemli birer veridir. Almanya'da, şehir ve toplumlar, kendi bölgelerinde hukuk bakımından bağlayıcı arazi kullanım planları ile ayrıntılı yapım programları yapmak hak ve görevlerine sahiptirler. Bu konuda çalışmak üzere 60 büro kurulmuştur.

Almanya'da kıyı mekanı için pek çok sınırlamalar getirilmiştir. Kamu malının özel mülkiyete intikali, turizmi teşvik amacıyla da olsa söz konusu değildir. Aksine özel mülkiyetteki deniz ve göl kıyıları kamuya tahsis edilmek üzere satın alınmaktadır. Kıyılardaki kamu arazisi toplum yararına olmak kaydıyla irtifak hakkı veya kira sözleşmeleri ile özel şahıslara tahsis edilebilir. İrtifak hakkı süresi 33-66-99 yıl olabilmektedir. Kira sözleşmesi yoluyla arazi tahsisi olanağı varsa da, kredi almak için arazi üzerine ipotek konulmadığından turizm alanında kiralama işlemine rastlanmamaktadır. Kira süresi sonunda arazi üzerindeki tesislerin mülkiyeti de devlete ait olmaktadır. Kıyılar herkese açıktır. Özel sektör ve şahısların sahipliğindeki bazı yerlerin de topluma mal edilmesine çalışılmaktadır. (Kumuşoğlu, 1987)

Belçika

Kuzey Denizi boyunca uzanan Belçika sahilleri, bu sahillerdeki komünlerin mülkiyetindedir. Bu sahillerde gel-git olayları çok sık ve geniş etkili olduğundan, kumsal kısmı çok geniştir. Kumsalın bittiği yerden itibaren 40-50 metre arasında değişen genişlikteki bir kordon, kumsalla binaları birbirinden ayırır. Ne kumsalda ne de kordon üzerinde özel şahıslara ait bina tesisi yoktur. Sadece yaz aylarında komünler özel kişilere kabinler kurmak üzere kira ile yer tahsis etmekte ve bu kiralar şehirden şehire değişmektedir. Bir iki sahil şehrindeki dalgakıran üzerinde bulunan lokanta ve kahvehaneler ilgili şehirlerin malı olup, bunlar

işleticilere kiraya verilmektedir. Belçika’da kamu mülkiyetindeki arazilerin yatırımları teşvik amacıyla özel sektöre devri yapılmamaktadır. Esasen bu gibi transferler çok nadir olmakla, kanunla sınırlı bulunmaktadır. Turizm sektörü için taşınmazlar kira yoluyla özel yatırımcılara tahsis edilmekte olup, kira süresi 27-99 yıl arasında değişmektedir. (Kamış, 1991)

Bulgaristan

Bu ülkede, 1964 toprak planlaması çerçevesinde kıyı sorunları 1974’e kadar devam etmiş, çözümler aranmıştır. 1974 yılı sonlarına doğru, 2000 yılına kadar uzanan bir süreç içinde, 1990 yılına dek uzanan bir dönem için genel bir siyaset saptanmıştır. Ayrıca yeni bir kıyısal alanlar toprak planlaması anlayışı geliştirilmiştir. Gerekli araştırmalar yedi değişik düzeyde ilgili bakanlık ve kamu araştırma kurumlarınca yürütülmüştür. Araştırmalar; doğal kaynaklar, toprak planlaması, toplumsal, ekonomik boyutlar, kıyı bölgesi sınırlarının saptanması gibi konuları içermiştir. Kıyısal alanlar 350 kentsel merkezin 900 000 kişinin bulunduğu 9 000 km² bir yüzeyi kapsamaktadır. Plan, büyüme-gelişmenin özellik ve yönetimleri, toplumun kaynakları göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Çalışma, boş zamanlar, yerleşme gibi dizgelere ilişkin örgütlenmeler de planda kapsamaktadır. İşleyiş, turizm alanlarındaki yoğun gelişmeye koşut olarak Bulgaristan kıyısal alanlarının bölgesel ekonomisinin gelişmesinde kırsal ekonomi önemli yer tutmaktadır. Bulgaristan kıyısal bölgesinin özel gereksinimlerini karşılayacak alt yapı ve kamu kuruluşları turizmin en canlı ve yoğun olduğu döneme göre planlanmıştır İşlevlerine ve görelî önemine bakarak Bulgaristan’ın Karadeniz Bölgesi üç alt bölgeden oluşmaktadır. (Kamış, 1991)

A Bölgesi: İçeriye 5 ile 7 km. derinliğindeki bir kuşakı içermektedir. Bu kuşak başlıca turizm ve dinlenme gelişmesine ayrılmıştır. Diğer ekonomik uğraşlar bunların örgütlenmesi ve gelişmesi, bölgenin ana işlevlerinin gerekleriyle ilintisi açısından sıkı sıkıya denetlenmektedir.

B Bölgesi: Kıyı kenarından içeriye 20 ile 30 km.’ye değin girebilen bu kuşakta, dinlenme ve turizm işletiminin gelişmesine yarayışı olup olmama açısından öbür genel ekonomik etkinlikler eşgüdümüne sokulmaktadır.

C Bölgesi: Kıyı bölgesinin 40-50 km. içlere girebilen geri kalan bölümünü oluşturan bu kuşakta, ulusal ekonominin turizm ve dinlenmeyi doğrudan etkilemeyen, yalnızca yerel önem taşıyan kesimlerine öncelik verilmiştir. Plan alanları insanın ana işlevleri olan çalışma, dinlenme ve barınma etkinliklerinin tam olarak geliştirilmesini sağlayacak biçimde kıyıları kullanmak, değerlendirmek yoluyla doğal çevreyi koruyacak gerekli koşulları örgütlenmeyi yaratmayı amaçlanmaktadır.

Fransa

Desantralizasyon (çok merkezileştirme) ve kentsel alanın düzenlenmesi konularında köklü bir planlama geleneğine sahip bu ülkede son yıllara dek süregelen “büyümeyle gelişmeye yeğ tutan” politika, çevre sorunlarını alabildiğine ağırlaştırmış, doğal verilerin büyük çapta yağmasına ve tahribine olanak tanımıştır. Bugün, üzerinde, ülkenin iç kısmıyla deniz aşırı ilişkilerinin düğümlendiği, turist akımı ve tatil yapılarının, mal akımı ve liman yapılarının sıralandığı bir bölgedir. Günümüzde, istatistikler yönetsel kademelenme ölçeğinde ya da metropoliten ve kentsel kademelenme ölçeğinde yapıldığından, kıyı üzerindeki çok yönlü eylemlerin yoğunluğu ve kıyı mekanında yarattığı şekil değişimi gözden kaçmaktadır.

1971 yılında oluşturulan bakanlık arası bir kurul Fransız kıyılarının uzun süreli geleceği üzerinde incelemeler yapmakla görevlendirilmiştir. Kıyılarda verilecek çeşitli uğraşları, bunlara örnek Sit’leri; yeni uygulamalarda ele almaya elverişli düzenleme olanaklarını, düzenlemenin yasal yönlerini inceleyen bu kurulca hazırlanan yazı, 1973 Temmuz’unda bir genelgede özetlenmiştir. Burada; kıyı alanlarını koruma için örgüt kurulması kararlaştırılmıştır. Örgüte, korumaya ayrılmış toprakları satın alma, kamulaştırma gibi yollarla elde etmek üzerinde yapı yapılmasını önlemek, el değiştirmesini engellemek görevleri verilmiştir. Yazıda kıyı düzenlemesini sert ve değişmez bir doktrin konusu olamayacağı çok çeşitli kuruluşların karıştığı çevreyle ilgili çok değişik konularda kararlar alınmasını gerektirdiği uygulamada esnek bir yol tutulmasının gerekli olduğu belirtilmekte idi. Kıyı alanlarını koruma birliğinin kurulması halka açık doğal yörelerin belirlenmesi, kıyıların büyük kuruluşlarca çeşitli biçimlerde kullanımına ilişkin incelemeler yapılması, ekoloji uzmanlarının bilgisine başvurulması, toprak ayrılmasında bölgeler arasında işbirliği sağlanması, denizden yararlanma konusunda uygulamalı araştırmalar yapılması, düzenleme için sürekli bürolar kurulması önerilmekteydi. (Bilen, 1987)

1974'lerde ise artık kentsel kademelenmeyi bölümler olarak değil, ülke yüzeyinde bir sistem bütünü olarak ele alan politika ortaya atıldı. Bu politikayı savunanlar, doğal verilerin ve insan varlığının ülke planlama haritasının bir fon planı değil, bu planlamada dinamik olarak yer alması gereken denge ve karşı denge öğeleri olarak ele almak gerektiğini öne sürdüler. Bu fikrin gerçekleşmesi için ülkesel ve metropoliten ölçekte doğal veriler açısından iki temel kavram geliştirildi ve bu dönemde yapılan planlarda yerlerini aldılar. Bunlar, "hassas yöreler" ve "doğal denge bölgeleri" kavramları idi. Hassas yöreler, özellikle kıyı, dağ ve orman bölgelerinde üstün nitelikli doğa parçalarını, insan eli değmeksizin dinlenme amacına ya da ekolojik yenilenme (doğal çevrenin tüm öğeleriyle yeniden canlanmasını sağlama) amacına dönük olarak koruma ve planlara doğal rezerv alanları olarak geçirmek amacına dönüktü. Doğal denge bölgeleri önerisi ise, daha çok kentleri gelişme alanlarında bir fiziksel denge ve kentleşmeyi yönlendirici anlamda koruma bölgeleri oluşturuyordu. Bu fikir, İngilizlerin "Yeşil Kuşak" (Green Belt) uygulamalarından esinlenmiştir.

Sonradan çıkarılan genelgelerle kıyıda çeşitli yararlanma ve toprak kullanımı konusunda incelemeler yapılması örgütlenmiştir. Bakanlıklarla belediyelerin dinlenme ve doğa alanları kurmaları istenmiştir.

Devlete ait taşınmazların mülkiyeti devredilebilmektedir. Ancak mülkiyet devredilirken devlet "Kentsel plan ve diğer irtifak haklarına uymak" gibi koşullar koyabilmektedir. Devlete ait taşınmazlar üzerinde özel ve tüzel kişilere irtifak hakkı da tanınmaktadır. Ancak bu hakka her zaman son verme yetkisini de devlet elinde bulundurmaktadır. Kamu taşınmazlarının bütünlüğü her türlü saldırıya karşı emniyettedir. İrtifak hakkı süresi 70-99 yıl arasında olup, süre sonunda yapılmış bina ve tesislerin mülkiyeti devletin olmaktadır. Orly Hava Limanı'nın arazisi de irtifak hakkı yolu ile verilmiştir. Öncelik bölgelerindeki devlet arazisinin mülkiyetinin devri ya da irtifak yoluyla özel sektöre tahsisi sadece turistik yatırımların teşvikinde düşünülmektedir. (Kamış, 1991)

İngiltere

İngiltere, kraliçenin temsil ettiği parlâmenter bir hükümet biçimine sahiptir. Planlama Londra'da ilçeler ve Londra Planlama Komisyonu'nca metropoliten "Country"lerde ilçeler ve ortak komitelerce yapılmaktadır. İngiltere, Galler ve Kuzey İrlanda 6 bin km. kıyıya sahiptir.

İskoçya kıyılarının uzunluğu 10 000 km.yi aşmaktadır. 1964'te İngiltere ve Galler kıyılarında yapılan bir tarama, kıyıların üçte birinin doğa ve güzel görünüm açısından geriye korunacak değer bırakmayacak biçimde kötü kullanıldığını göstermiştir. İkinci üçte biri hiçbir dinlenme olanağı ya da güzel görünüm taşımamaktadır. Hiç kullanılmamış geri kalan üçte biri (yaklaşık 1600 km) sürekli korunması gereken göze çarpar, doğal güzelliklere sahip bulunmaktadır. (Bilen, 1987)

İngiltere'de suyun en çok yükseldiği çizgiye kadar ki alana kıyı denilmektedir. Bu yerler genellikle plaj olarak tanımlanır ve mülkiyeti mahalli idareye veya devlete aittir. Halk özel izin almadan veya bir ödemede bulunmadan plajlardan yararlanabilir. Belediyeler geliştirdikleri plajlardan gelir sağlamaktadırlar. Her kıyı şeridinin bir gelişme ve imar planı vardır. Yatırımcılar projelerini bu planlara uygun yapmak ve uygulayabilmek için Country Council'den izin almak zorundadırlar. (Kumuşoğlu, 1987)

Yerel planlama örgütlerinin yetkileri kıyıların doğal özelliklerini korumaya yetmemektedir. Bu amaçla belli kıyı bölgelerinin yüksek nitelikli görünümleri nedeniyle "Kalıtım Kıyısı" (Heritage Coast) olarak belirtilerek satın alınması görüşü benimsenmiştir. Buralar için özel kullanma planları yapmak, imar yasalarının öngördüğünden daha sıkı biçimde korumak, dinlenme amacıyla kullanma için özel uygulamalar geliştirilmiştir. Ulusal sandık 1965'ten bu yana 600 km.'den az olmayan bir kıyı kuşağını satın almaya başlamıştır. Bu çabalar halkın belli koşullara uyarak kıyıdan yararlanmasına elverişli biçimde kullanmasını düzenlemeyi amaçlamaktadır. Bugüne değin 650 km. uzunluğundaki kıyı, kamu ödenekleriyle satın alınmış, böylece bu kıyıların bozulması önlenmiş, halkın bu alanlara erişmesi sağlanmıştır. İskoçya'da buna gereklilik duyulmamış, planlama yasalarıyla yetinilmiştir. İskoçya'da doğayı koruma kurulu hükümete bu konuda danışmanlık etmektedir. İskoçya'da kıyıların uzunluğu 10 bin km.'yi aşmaktadır. Fakat kıyıların ancak % 12,5'ini oluşturan küçük bir dilimi (yaklaşık 448 km.) kullanıma açılmış, fakat buralarda da herkesin yararlanabileceği kuruluşlar geliştirilmiştir. 1970'lerden sonra işletim istemleri İskoçya'da da artmaya başlamış, yerel planlama örgütleri yer seçiminde güçlüklerle karşılaşmıştır. Bunun üzerine kıyı konusunda elverdiğince bilgi toplamayı, "koruma ve geliştirme bölgeleri"ni saptamaya elverişli biçimde bir araya toplamayı amaçlayan bir tarama yapılmıştır. Böylece kıyı planlaması yol göstericisi hazırlanıp yayınlanmıştır. Tüm İskoçya kıyılarını içeren bu kılavuz korumak ve geliştirmeye açılacak bölgeleri belirtmekte, fakat yöresel koşullara göre değişiklik yapma yetkisini yerel

kuruluşlara bırakmaktadır. Tarama kıyısal gelişmeye ilişkin kararları etkileyecek her tür bilgiyi içermektedir. (Bilen, 1987)

İngiliz yasalarına göre; lüks veya 1. sınıf oteller kıyılarda vaktiyle kendilerine bir hak tanınmış ise küçük özel plajlara sahip olabilirler, ancak yine de gemici ve balıkçıların bu araziye kullanmalarını engelleyemezler. Kıyılardaki otellerin genellikle özel plajı yoktur. Kıyıların gerisinde kıyı hattından itibaren kıyı boyunca muhtelif genişlikte uzanan araziye kıyı şeridi veya bölgesi denir. Kıyı şeridi içinde karavan ve kamp yeri kurulması, inşaat ve diğer geliştirme faaliyetleriyle ilgili özel kontrol araçları vardır veya konabilir. Kıyı şeridinin, bir kısmının mülkiyeti sayfiye kentinin mahalli idaresine, bir kısmı orman komisyonu, milli vakıflar gibi kuruluşlara aittir. Bir kısım arazi ise (çiftlik arazisi gibi) özel mülkiyete tabidir. Kıyı şeridindeki arazinin sahibi olmak bitişik plajın ön kısmının mülkiyetini kazandırmaz. Her ilde Country Council denilen il meclisince turistik geliştirme alanları olarak saptanan yerlerde uygulanacak projeler krediyle desteklenmektedir. Bu meclisler geliştirme alanları içine giren mülkiyetteki arazileri de satın almakta ve yapılmış planlar göre geliştirecek kişilere 33-66 veya 99 yıllığına kiralamaktadır. Geliştirme alanlarında yapılacak turizm projelerinin esasları otellerin geliştirilmesiyle ilgili teşvik tedbirleri kanunuyla saptanmıştır. (Kamış, 1991)

İsrail

Kıyılar hakkında ayrı bir yasa bulunmamaktadır. İngiliz manda idaresinden kalma yasalar ve İsrail devletine ait yasalarla yönetilmektedir. Kıyılar devletin iyeliğindedir. Satılamaz, kişilere devredilemez. Yerel yönetimlerin de devlet gibi kıyılardan yararlanma yetkisi mevcuttur. Kıyılarla ilgili uygulama kararları Osmanlı Devleti'nden kalma arazi kararnamesine göre alınmaktadır. Turizm yatırımlarını teşvik amacı ile kıyı kuşağındaki araziler özel ya da kamu kuruluşlarına, koşulları ve süresi her olayda değişmek üzere kiralanabilmektedir.

İtalya

Turizmin geliştirilmesi amacıyla borç verme vs. kolaylıklar getirilmiş, ancak özel sektöre devredilmemiştir. Kıyının kamu elinde kalması öngörülmüştür. Kıyı kuşağında geçici süre

için yalnızca plaj kolaylıklarına, doğum evi, kamp yeri gibi kuruluşlara, ancak 20 yıllık sürelerle kira sözleşmesi yapılabilir. Süre sonunda üzerindeki altyapı ve yapılar devlete geçmektedir. Turistik tesisler kıyıda belli bir miktar geride inşa edilir. Tesislerin kıyının devamlılığını kesmemesi zorunludur.

İspanya

İspanya'da deniz kıyıları yanında kum ve çakıldan oluşan bitkisiz ya da seyrek ve özel bitkiler biten, üzerleri düz olan akarsu ağızları ve plajlar da kamu malı sayılmaktadır. Deniz çekilme ve yükselmesinin belirgin ölçüde olduğu yerlerde denizin gel-git ile sardığı kıyı ya da deniz suları, akarsuların gemi ulaştırmasına elverişli ya da gel-gitten etkilenen bölümleri akarsu ağız limanları doğal limanlar, küçük koylar, limanlar, balıkçılık ve denizcilik için yararlı barınaklar, kamu iyeliğinde sayılmaktadır. Özel iyelikte bulunan adalar ya da bunların parçalanmasından doğanlar dışında kara sularında akarsu ağızlarında ya da gemi taşınımına elverişli ya da gel-gitten etkilenen kıyılarda var olan ya da oluşacak adalar da kamu malı sayılan taşınmazlar arasındadır. Sonradan oluşan kıyı ile birleşen topraklar da kamu malı sayılmıştır. Alınamaz, satılamaz, özel izin alınmadan tesis yapılamaz. Bu yerlerin nasıl kullanılacağı tüzüklerle düzenlenmiştir. (Kamış, 1991)

Kıyıların kullanılması, geçişler, yıkanma, ağ germe, balık avlama, deniz taşıtlarını karaya çekme, kalafatlama, gemi yapım ve onarımı gibi konuların da yasalarda kullanım ve yararlanım sınırları öngörülmüştür. Yönetim, ekonominin toplum yararına olan tasarımları ya da yerel kuruluşların girişimlerini gerçekleştirebilmek amacıyla gerekli izinleri verme ya da sınırlamalar koyma yetkisine sahip kılınmıştır. Özel taşınmazların sahipleri, halkın plajlara ya da kıyı bölgesine girebilmesi için yollar açmak amacı ile kamuya geçit vermekle yükümlüdür. Bu durumlarda taşınmaz sahibine, karşılık verilir. (Bilen, 1987)

İsveç

Bu ülkede turistik yer ayrımı yoktur. Özel ve tüzel kişilere aynı hükümler uygulanır. Kamuya ait taşınmazların kiralama süresi 66 yıla kadar olup, süre sonunda bina ve tesisler devlete intikal eder. Kıyı alanlarını temiz ve herkese açık tutabilmek için hükümet bu yerleri

koruyucu tedbirler almıştır. Kıyı sudan itibaren 300 metrelik alanı ihtiva eder. Bu alan kamuya açıktır. Yerel idarelerden izin almadan kıyı üzerinde inşaat ya da kıyıyı değiştirecek herhangi bir kazı yapılamaz. Çit, parmaklık, vs. gibi kıyidan herkesin yararlanmasını önleyen engeller varsa, bunların ortadan kaldırılması için sahipleri zorlanır. Kıyılara ve doğaya çöp veya değersiz atık atan herkes sorumludur. Atılan çöp ve atıkların temizlenmesi mecburidir.

Lübnan

Lübnan anayasasındaki konu ile ilgili maddeler şu şekilde sıralanabilir: (Bilen, 1987)

Madde 2: Kamu ya da özel sektöre ait arazi turizm ve tanıtma bakanlığının teklifi üzerine bakanlar kurulunca verilen karar ile turistik amaçlar için satılır ya da kiralanır. Bazı projelere devlet de katılır.

Madde 6: Turistik tesisler kurulması amacıyla özel kişilere ait araziler kamulaştırılır.

Madde 7: Devlete ait arazi turistik projeler için özel kişilere satılabilir ya da kiraya verilebilir. Belli bir kira süresi yoktur.

Tunus

Yasalara göre; kışın dalgaların en yüksek seviyeye ulaştığı yere kadar ki arazi kıyıdır. Kıyı kamu malı olup başkasına devredilemez. 50-30 m.'lik kıyı şeridindeki arazinin teşvik amacıyla da olsa özel sektöre devri yasaklanmıştır. Kıyı şeridinde sadece ve özel koşullar altında yarı sabit tesisler yapılabilmektedir. Buradaki araziler bölünemez. Kamu arazisinin kullanma hakkı özel kişilere sadece geçici olarak verilmektedir. Bunda da süre, yatırımın fayda ve niteliğine göre saptanmakta ve 35 yılı aşmamaktadır. Yapılan tesisler de süre sonunda devletin mülkiyetine geçmektedir. Kıyı şeridi dışındaki devlet arazisinin mülkiyeti ya da yararlanma hakkı kişilere devir edilebilir. Yatırımları teşvik etmek için bu yerler bedelli ya da bedelsiz verilebilmektedir. Turistik değeri olan yerlerde taşınmazın malikinden tesis kurması ya da taşınmazını başkasına satması istenebilir. (Kumuşoğlu, 1987)

3.4 Dünyadan Kıyı Düzenleme Örnekleri

Amsterdam

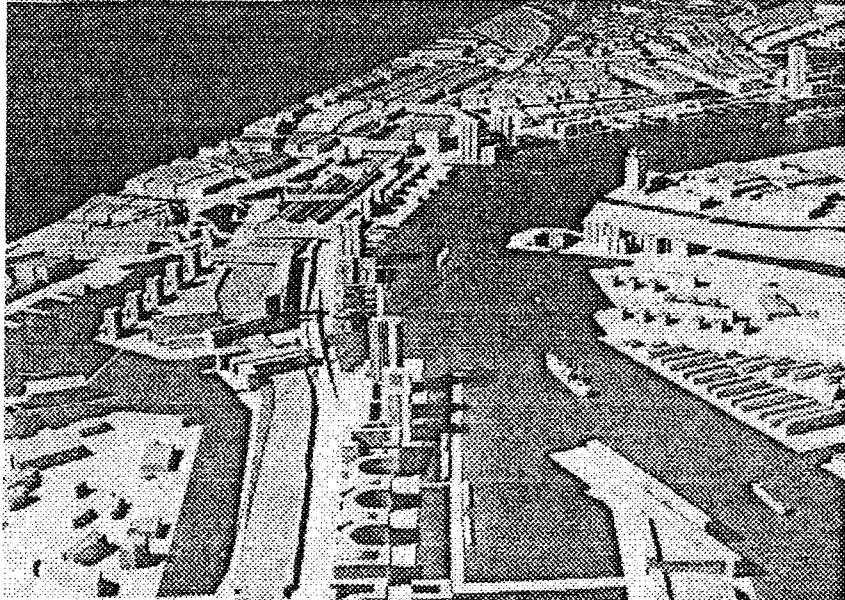
Amstel ırmağının ağzında yer alan, bir liman kenti olan Amsterdam, Hollanda'nın başkenti olmasına karşın hükümet merkezi değildir. Kuzey Denizi'nin bir girintisi olan IJsselmeer'in kara içine uzanan kolu olan IJ üzerinde yer alır. Zuiderzee 1932'de bir barajla denizden ayrıldıktan sonra IJsselmeer adını almıştır. Altı yüz kadar köprüyle ve kanallarla birbirine bağlanan, 90'a yakın küçük adacığın üstüne kurulmuş olması nedeniyle, kuzeyin Venedik'i denen şehrin, eski şehir çekirdeğinin çevresine yerleşmiş kanal ve yapılardan meydana gelen ve çok açılı bir gelişim gösteren karakteristik bir topografyası vardır. Yatağı kanallarla düzenlenmiş olan Amstel Irmağı, kenti ikiye böler. (Anabritannica, 1989)

Amsterdam'ın imar planı çalışmaları 1928'de başladı. Belediye Meclisi'nin 1935'te onayladığı imar planı, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan ivedi konut gereksiniminin, kısa sürede çok sayıda konut yapımını zorunlu kılması sonucunda uygulamaya kondu. Ama var olan konut alanlarının yetersiz olduğu görülünce planın kısa süre içinde yenilenmesi gerekti. Amsterdam'ın bu dönemdeki temel sorunu kentsel alanın yetersizliği idi. Konut alanlarının yanı sıra ulaşım, otoparkı okul, çeşitli hizmetler ile eğlence ve dinlenme birimleri için de yeni alanlar gerekiyordu. Amsterdam'ın planlama sorunları öteki büyük kentlerinkinden çok farklı değildir. Kentte karşılaşılan en özel sorun kentsel genişlemenin çoğunun geçmişi en az 300 yıl olan kent mekanlarının özelliğini bozmayacak biçimde gerçekleştirilmesidir. Örneğin kentin merkezindeki eski dar sokaklar, önemli bir trafik sıkışıklığı yaratmakta ve metropoliten alan büyüdükçe dış kesimden kent merkezine yönelen akım giderek artmaktadır. Kent merkezine uzanacak ana caddeler, kentin özellikleriyle bağdaşmayacağı ve eski kent dokusunu bozacağı için, 1980'lerin başında metropoliten ölçekte bir demiryolu sisteminin çalışmalarına başlanmıştır.

Devamlı bir büyüme ve gelişim gösteren Amsterdam'da ikamet, ticaret ve rekreasyon alanlarına duyulan gereksinmeye yanıt verebilmek için eski dokların bulunduğu kıyı şeridinin ve endüstriyel alanların yeniden organize edilerek düzenlenmesi kaçınılmaz olmuştur. Geçmiş 13. yy.'a uzanan şehrin söz konusu bu bölgeleri tarihi kent merkezine oldukça yakın bir konumda bulunmaktadır. 19. yy.'da yapay bir ada üzerine inşa edilen tren istasyonu da Amsterdam'ın denizle olan ilişkisini büyük ölçüde kesintiye uğratmıştır. Bu nedenle

geliştirilen projede ana hedef şehir merkeziyle su arasındaki ilişkinin yeniden kurulması olarak belirlenmiştir. Söz konusu program oldukça merkezi bir konuma sahip, ancak şimdiye kadar ihmal edilmiş olan IJ olarak adlandırılan bölgenin kıyılarının reorganizasyonunu içermektedir. Çünkü söz konusu bölgenin; ikamet, ticaret rekreasyon alanları arasında kurulacak koordinasyon için gerekli olan mekansal potansiyele sahip olduğu gözükmemektedir. Bunun tam aksine tarihi kent merkezinde ise, gelişme ve büyüme için en ufak bir boşluk dahi kalmamıştır. (Mambro ve Mancuso, 1991)

Amsterdam'da büyük bir konut ihtiyacı söz konusudur. Buna karşılık şehrin kırsal alanlarla Schiphol Havaalanı tarafından kuşatılmış olması gelişme olanağını kısıtlamaktadır. Yapılan etütler sonunda sorunun çözümü için gerekli olan alanların IJ bölgesinde bulunduğu saptanmıştır. Aslında IJ kıyılarının planlanması IJ AS (IJ AXIS) olarak adlandırılan ve Sloterdijk tren istasyonundan başlayarak IJ gölüne kadar uzanan 12 km'lik alanın bir parçasını oluşturmaktadır. Yani IJ AS kendi başlarına ele alınmış ancak aynı enfastrüktür içinde yer alan değişik projelerin bir bileşkesi görünümündedir. Bu projeler arasında telekomünikasyonla ilgili firmalar için planlanan Teleport Sloterdijk, işlevini yitiren ahşap tekne imalathanelerinin konut bölgelerine dönüştürüldüğü Houthavens, ticaret ve rekreasyon alanlarının planlandığı merkez, eski dokların kaldırılmasıyla kazanılan alanların ikamet bölgelerine dönüştürüldüğü Ostelijk Havengebied çalışmaları sayılabilir. Söz konusu planın en önemli özelliği eski şehir ile açık denizi birbirine bağlayan geçiş bölgesini ele almış olmasıdır. Böylelikle IJ bölgesinin suyla olan ilişkisi yeniden sağlanmış ve söz konusu alanların kamunun kullanımına açılması gerçekleşmiştir.



Resim 3.3 Amsterdam kıyı projesi maketi



Resim 3.4 Amsterdam kıyılarından bir görünüş

Rotterdam

Güney Hollanda'da yer alan Rotterdam, Kuzey Denizi'nden yaklaşık 30 km içeride, Ren Irmağı'nın kuzey kollarından biri olan Maas Irmağı'na bağlı bir kanal şebekesi olan Nieuwe Waterweg (Yeni Suyolu) üzerinde kurulmuştur. Şehir, Ren Irmağı deltasında bulunduğu ve bir yandan Almanya'nın büyük endüstri merkezlerine, bir yandan da Batı Avrupa'nın önemli bölgelerine yakın olduğu için, Avrupa'nın en önemli limanlarından biri durumuna gelmiştir. Son yıllarda Rotterdam'da da yoğun bir yapılaşma başlamıştır. Yer azlığı nedeniyle gabarinin yüksek tutulması nehir kıyısında dramatik bir gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Ancak taleplerin artan bir hızla büyümesi karşısında ihtiyaca yanıt verebilecek yeni mekanların yaratılması zorunlu kılınmıştır. Bu çabalar doğrultusunda geliştirilen "Kop Van Zuid Projesi" şehir merkezinin Maas nehrinin karşı yakasına atlayarak gelişmesine olanak veren bir çalışmadır. İnşa edilecek ikinci bir köprüyle ulaşım bağlantısının daha da güçlendirilmesi düşünülmüştür.

Güney yakada şu andaki merkeze dönük olarak oluşmuş 19. yy. kökenli liman bölgeleri tüm çabalara karşın eski işlevlerini yitirmişlerdir. Burası odak noktasını Wilhelminapier'in oluşturacağı Kop Van Zuid'in uygulanacağı yerdir: uluslar arası bir önem taşıyacak bir kent

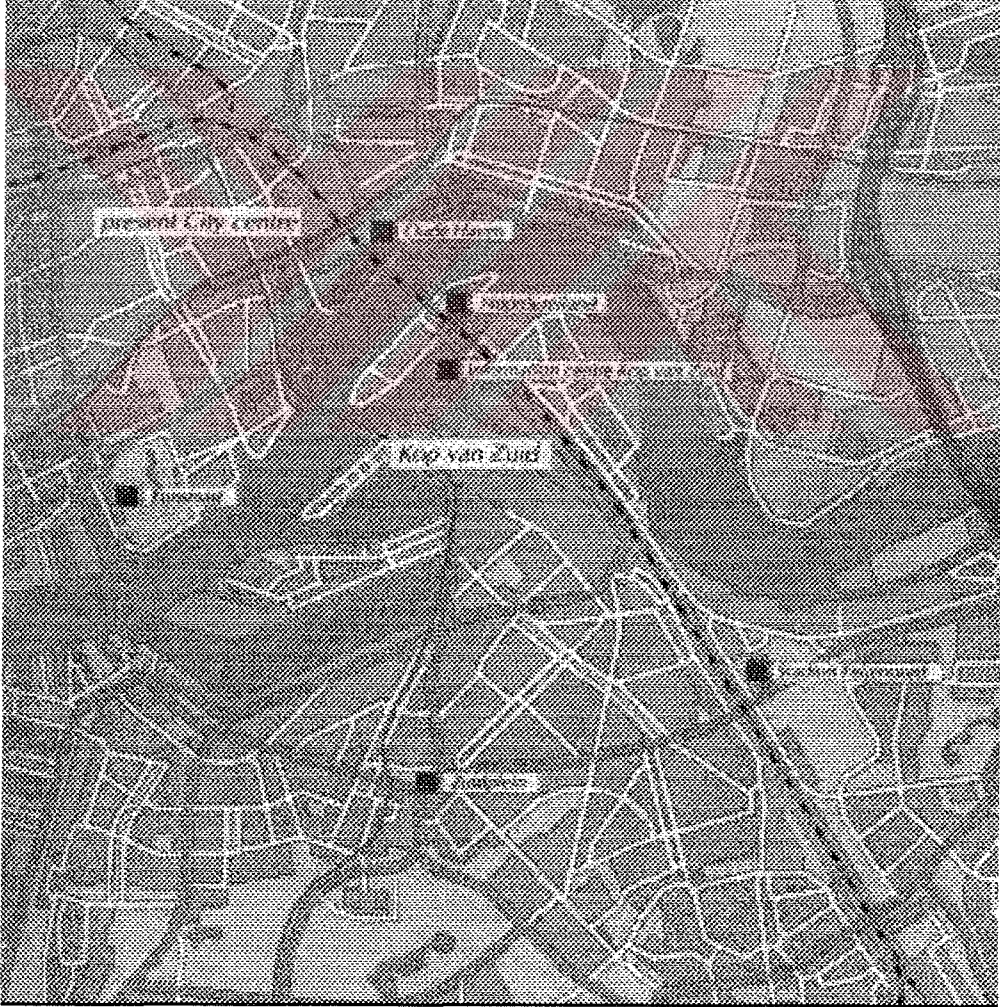
merkezi planının uygulama alanı. Bir çekim merkezi niteliğindeki nehir kıyısındaki yer seçimi ve var olan kent merkezine yakınlık bu amacın gerçekleştirilebilmesi için çok uygun verilerdir. Wilhelminapier'deki yüksek yapılarla, var olan kentsel peyzaj bütünlenecek ve Maas nehrinin her iki kıyısında nitelikli cepheler oluşacaktır. Böylelikle nehirde odaklanan özelleşmiş bir Rotterdam merkezi gerçekleştirilecektir. Planın uygulanmasında başlıca kabuller yüksek nitelik, kolay ulaşılabilirlik ve kentsel işlevlerin çeşitliliği olarak belirlenmiştir. (Mambro ve Mancuso, 1991)

Kop Van Zuid'deki uzun doklar Rotterdam limanının ilk gelişme aşamasını belgelerler ve 19. yy'ın sonuna tarihlenirler. 60'larda kent merkezinin tam karşısında yer alan dokların giderek büyüyen gemi boyutlarına göre fazla sığ ve kullanışsız kaldığı anlaşılmıştır. Dokların batıya doğru gelişmesi ise nehirde yeniden değerlendirilebilecek olağanüstü bir alan açmıştır. Çok sayıda eski antrepo, Hal'in eski merkez binası ve yolcu salonu Wilhelminapier'de korunacak yapılar arasındadır. Bu eski yapılar rıhtıma özel bir atmosfer kazandırmakta ve rekreasyon ya da kültürel amaçlı yeniden kullanıma ideal koşulları sunmaktadırlar. Bir otel, bir restoran, bir müze ve diğer kentsel işlevler, gezi yolları ve Maas ile Rijnhaven nehirlerinin rıhtımları boyunca oluşturulacak teraslarla birlikte planlanmıştır. Wilhelminapier'in başlangıcına bağlanan ikinci kent köprüsü planın temel noktalarından birini oluşturur. Ek bir metro istasyonu, kamusal ulaşım ağının geliştirilmesi ve eski demiryolu depoları üzerinden geçecek yeni bir yol bölgenin ulaşımına açılmasını ve güneydeki otoyollarla iyi bağlantılar kurulmasını güvenceye alacaktır. Böylelikle Kop Van Zuid kentsel kuzey-güney aksı üzerine yerleşecektir. Bu aks kuzey banliyölerindeki Noordrand yerleşmesi yakınındaki otoyollarla kent merkezi ve Waterstad (Kıyı Kenti) bağlantılı havaalanını Kop Van Zuid'e bağlayacaktır. Bölgeyi ulaşımına açmak için tasarlanan yeni yol güneydeki otoyollarla da iyi bağlantılar kuracaktır.

Kop Van Zuid planlama bölgesi bütün olarak yaklaşık 125 hektarlık alanı kaplar ve genel olarak iki sektöre ayrılır. Toplam kapasite 6500 konut ve 325 000 m²'lik büro alanından ibarettir. Wilhelminapier için özel olarak 1000 konut, 210 000 m² büro alanını içeren ve rekreasyon ile otoparklara 45 000 m² ayrılan bir program geliştirilmiştir, kentsel gelişme alanı da bunun içindedir; 30 000 m² de işyeri taban alanı olarak belirlenmiştir. Köprünün Kop Van Zuid'le bağlandığı yerde geniş bir meydan planlanmıştır. Bunun arkasındaki alanda 170 000 m²'lik, bir mahkeme için ayrılan alanla birlikte bürolar için düşünülen bölge yer alır. Aslında yapıların yüksekliği hiçbir yerde 8 kattan az değildir ve bu yapısal gelişme 20-25 katlık kule

biçimi kütlelerin oluşumuna bir temel hazırlayacaktır. Yapılaşma yoğunluğu da bu ölçüde yüksektir: kat/zemin oranı yaklaşık 6'dır. Planlama alanının güneyine doğru ilerlendiğinde yüksek yapılardan orta yükseklikte yapılara doğru bir kademelenme izlenir. Kara uzantısı ve Entrepot bölgelerinin çevresinde yapılaşma konut ağırlıklıdır. (Mambro ve Mancuso, 1991)

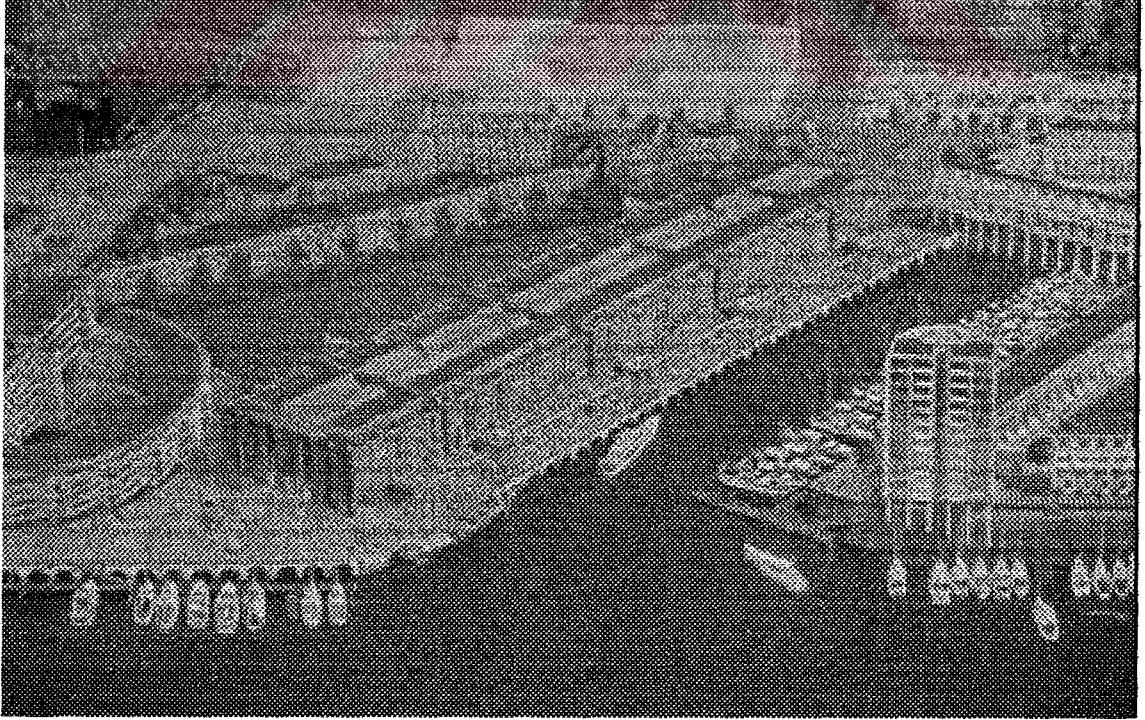
1987 Haziran'ında Belediye Kop Van Zuid planını tanıtmıştır. Plan, belediye, devlet yetkilileri ve özel sektörün işbirliğiyle gerçekleştirilmiştir. Çok sayıda fizibilite etüdü ve strateji planlamasının ardından hükümet köprü, metro istasyonu ve altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesi için 250 milyon gulden vermiş ve konut yapımı için de ek bir finansman anlaşması yapmıştır. Rotterdam Belediyesi projeye 225 milyon guldenle katılmıştır. Kullanılan alanın % 80'i belediyenin mülkiyetindedir.



Şekil 3. Rotterdam şehri vaziyet planı



Resim 3.5 Kop van Zuid projesi uygulama bölgesi ve yeni köprü.



Resim 3.6 Kop van Zuid projesinin kıyı düzenlemesini gösteren kısmi maket



Resim 3.7 Proje dahilinde inşa edilen yapılar.



Resim 3.8 Proje dahilinde fonksiyon değiştiren yapılar.

Hong Kong

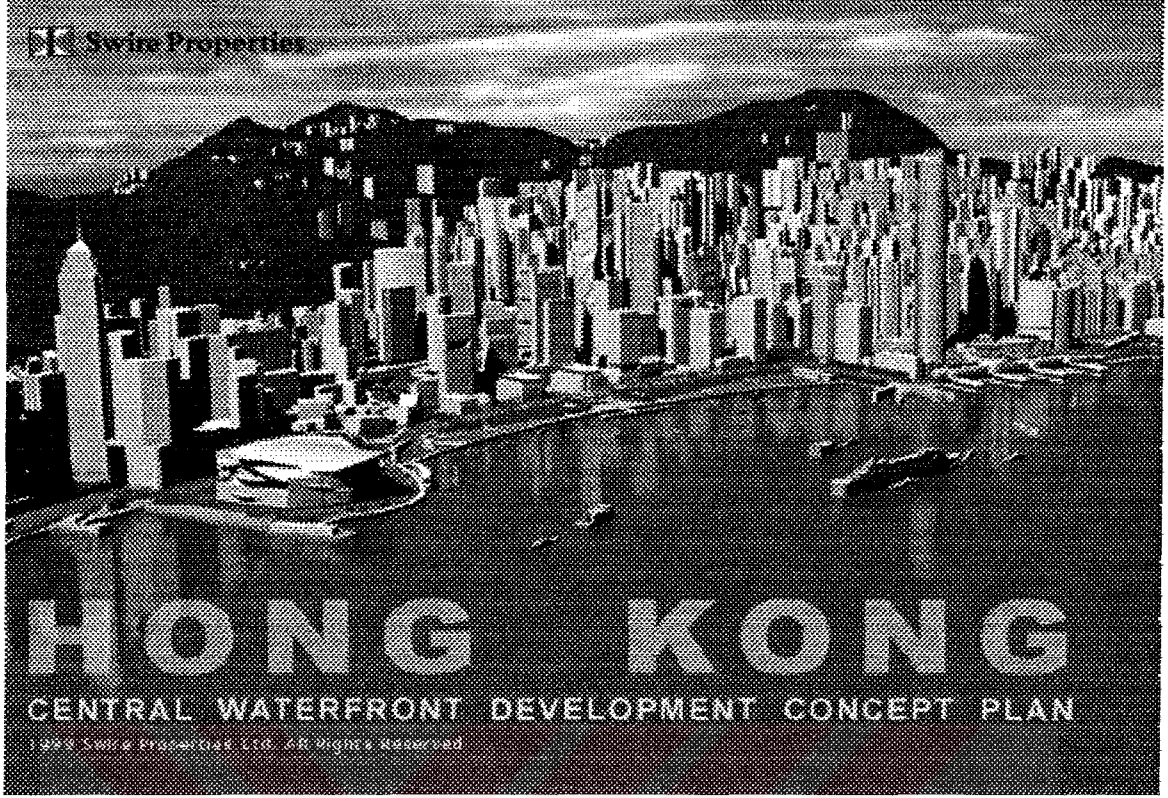
Çin'in güney-doğu kıyısında bir ada olan Hong Kong, 1841 yılında sömürge olarak İngiltere'ye bırakılmıştır. 1863'te Kowloon yarımadası da İngiltere'nin olmuş, 1898'de de Çin'de Yeni Topraklar ve Lan Tao adasıyla birçok küçük adacıklar 99 yıl için İngiltere'ye kiralanmıştır. Şehrin rüzgarlara kapalı bir limanı ve bu limanın da iki girişi vardır. Serbest liman ilan edilmesi, Hong Kong'u dünyanın en önemli ticaret merkezlerinden biri haline getirmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında, ticaretin önemini kaybetmesi yüzünden şehir

endüstrileşmeye yönelmiştir. Önemli bir gelir de turizmden sağlanır. Tamamen bir ticaret şehri konumundaki Hong Kong yoğun nüfusu ve hareketliliğiyle son derece karmaşık bir yapıya sahiptir. Bu hızlı gelişmeye yanıt verebilmek için adanın kuzeyindeki 168 hektarlık alan, gelişme bölgesi olarak ilan edilmiştir. Projenin ana hedefleri şöyle sıralanabilir: (Eşkar, 1997)

- Hong Kong'un iş merkezi büyütülürken, arazinin ticaret ve ikamet işlevlerine yanıt verecek şekilde düzenlenmesi,
- Çevrenin potansiyel gücü göz önüne alınarak, çevre şartlarının şehir mekanına katılabilmesi,
- Hong Kong'u havaalanına bağlayan tren için yeni terminal bölgelerinin seçimi,
- Ana yer altı yolunun çözülmesi,
- Bütün bu gelişmelerin mevcut şehir mekanlarıyla olan ilişkisinin sağlanması.

1970'li yılların ortasından itibaren Tokyo ile birlikte Asya'nın en önemli ticaret merkezi haline gelen Hong Kong adasının Tsim Sha Tsui bölgesinde ağırlıklı olarak imalat ve nakliye firmaları yer alırken, Wan Chai/Causeway koyuna inşaat firmalarıyla sigorta şirketleri yerleşmiştir. Merkezde ise ticaret ve finansman kuruluşları bulunmaktadır.

Söz konusu gelişme planında ikametle ilgili düşünceler konut ihtiyacına yanıt vermektten çok büro ve idare binaları ile ilgili bölgelere belirli bir canlılık kazandırmak üzere geliştirilmiştir. Bu nedenle kıyı boyunca otel ve konut entegrasyonundan meydana gelen bir gelişme öngörülmüştür. Açık alanlar ise hizmet vereceği toplum tarafından kolayca kavranabilecek bir biçimde planlanmıştır. Söz konusu sistem yaya yolları ile yeşil alanlardan meydana gelmektedir. Kuzey-güney yönünde uzanan koridorlar, yaya yolları, meydanlar ve üstü kapalı atriumları birbirine tamamen kaynaştırmış gözükmektedir. Bu ağ sayesinde yeni kıyı şeridi mevcut şehir mekanlarıyla da irtibatlandırılmıştır. Aynı kıyı şeridinin batı ucunda ayrıca şehir terasları düşünülmüştür. (Mambro ve Mancuso, 1991)



Resim 3.9 Hong Kong kıyı kalkınma projesi planı



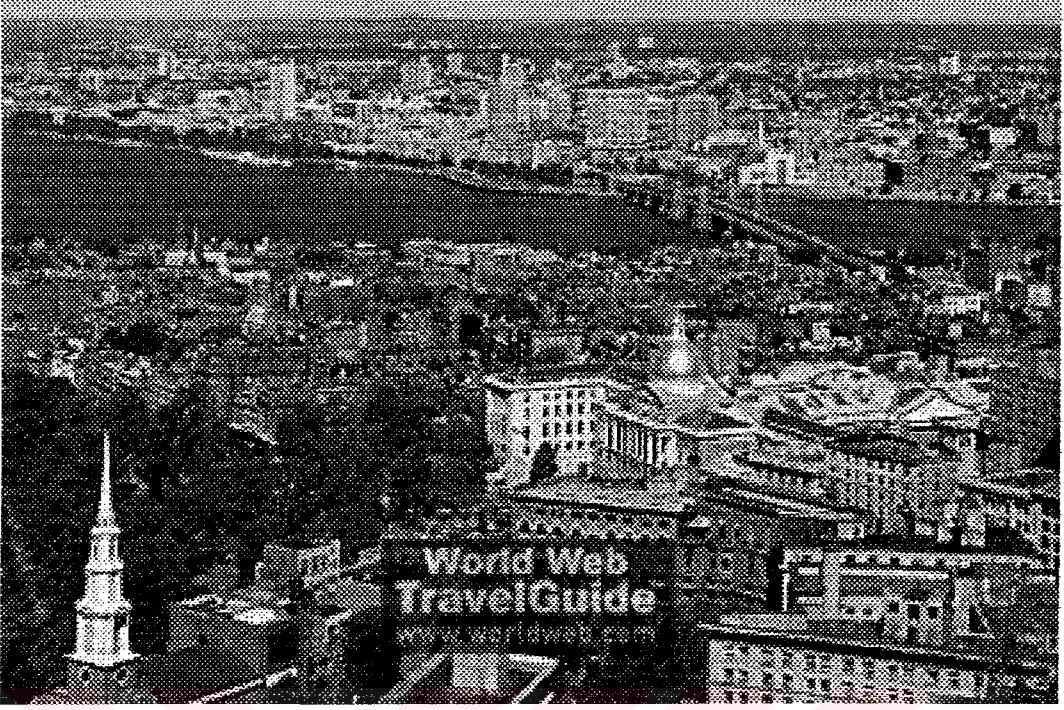
Resim 3.10 Hong Kong genel görünüşü

Boston

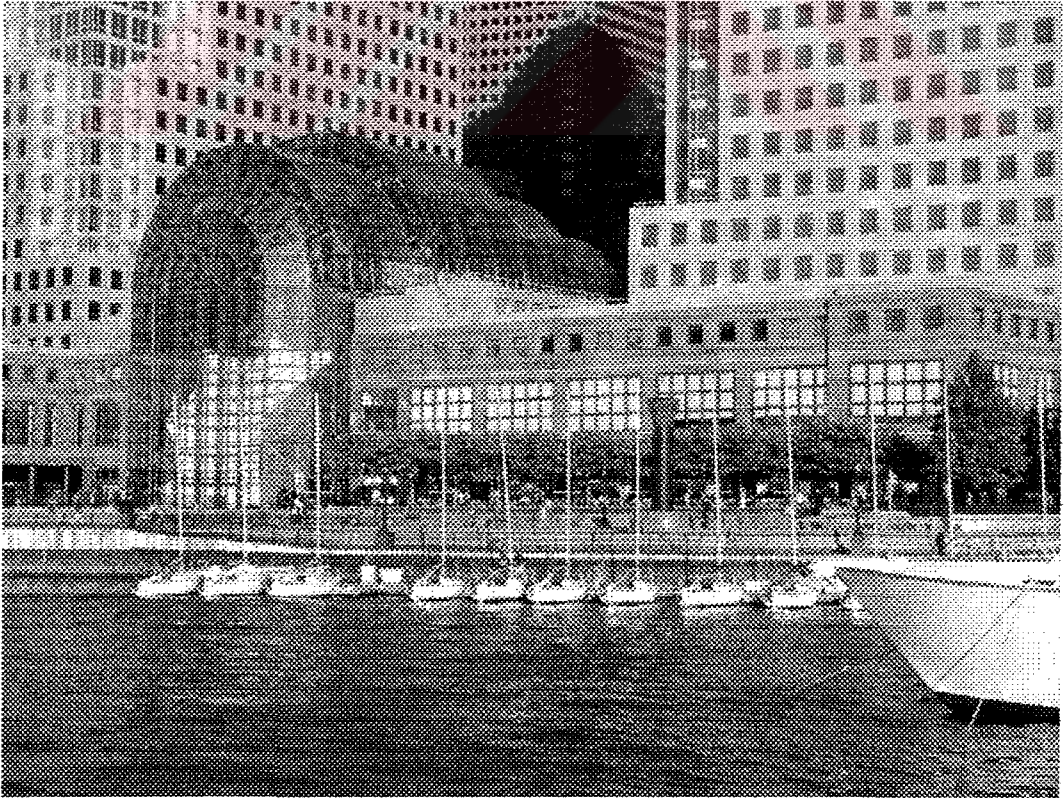
Amerika Birleşik Devletleri'nde Massachusetts eyaletinin başkenti olan Boston, 1630 yılında Charles ırmağı ve koyu arasındaki alçak yarımada kurulmuştur. Boston ve korunaklı açık deniz limanı güneyden kuzeye doğru uzanan alçak tepelerle çevrilidir. İlk yerleşimin kurulduğu Shawmut Yarımadası, güneyindeki anakaraya yalnızca dar bir kıstakla bağlıydı. Kıstağın batısında Back Bay olarak bilinen geniş çamurlu düzlükler ve tuzlu bataklıklar yer alıyordu. Daha batıda akan Charles Irmağı yarımadayı kuzey ve batı yönünde anakaradan ayırıyordu. Yarımada'nın doğusunda liman ve bir girinti oluşturarak kenti North End ve South End kesimlerine bölen Town Koyu bulunuyordu. Eski kent, yeni iskelelerin yapılması ve bataklık koyların doldurulmasıyla kıyı yönünde genişlemeye başladı. 18. yy.ın sonlarında ortaya çıkan yeni alan gereksinimiyle birlikte, kentin görünümünü büyük ölçüde değiştiren bir dizi çalışmaya girişildi. Kent yönetimini 25 yılı aşkın bir süre elinde tutan mimar Charles Bulfinch 18. yüzyıl İngiliz kasabası görünümünde olan Boston'u bir 19. yüzyıl Amerikan kentine dönüştürdü. 19. yüzyıl nüfus yoğunluğunun artmasıyla toprak talebi de arttı. Tepelerden taşınan topraklarla koylar dolduruldu ve eski yarımada anakarayla bütünleşti. Kıstağın iki yanında elde edilen dolgu alanda yeni bir South End oluşturuldu. (Anabritannica, 1989)

Boston'un kuruluşundan bu yana büyük gelişme göstermesinin en büyük nedeni deniz kıyısında oluşudur. Amerika'nın Avrupa'ya açılan en önemli limanlarından biridir. Uzun süre deniz ticaretinin merkezi olmuştur. Boston'un liman olarak ikinci plana düşmesi, son zamanlarda yerleşmenin Amerika'nın içlerine doğru kaymasıyla başlamıştır. Deniz ile ülkenin iç bölgeleri arasında iyi bir yere sahip olan New York kurulunca Boston, deniz egemenliğini bu şehre bırakmıştır.

Günümüzde Boston şehrindeki deniz kıyısının gelişimi konusunda; boyut, arazi kullanımı ve yeniden geliştirme programı, uygulama, devlet kuruluşlarının rolü, devlet yatırımının türü ve boyutu konularında değişiklikler gösteren; ancak etkili bir tasarım, halk tarafından gözden geçirilme, deniz kıyısını kent dokusuyla bütünleştirmek ve bu yeniden düzenleme konusunda halkın en üst düzeyde yararlanabilmesini sağlamak ortak özelliklerine sahip dört projeyi örnek göstermek mümkündür. Bu projeler, Charlestown Navy Yard, Harbor Point, Rowes Wharf ve Fort Point District başlıkları altında incelenecektir.



Resim 3.11 Boston şehri genel görünümü



Resim 3.12 Boston kıyı mekanından bir görünüm

Charlestown Navy Yard

Boston yakınlarındaki Charlestown eski Amerikan Tersanesi'nin yeniden geliştirilmesi konusu Boston Yeniden Geliştirme Birimi (BRA) tarafından ilk olarak 1970'lerde ele alınmıştır. ABD'de bir devlet kuruluşu tarafından gerçekleştirilen en başarılı kıyı düzenleme örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir. 1830'larda geliştirilen tersane, ülkenin en önemli tersanelerinden biri haline gelmiş; 1974'te kapatılmış ve Amerikan hükümeti tarafından Boston şehrine satılmıştır. Yaklaşık 430 000 m²'lik alan, tarihi ve mimari özellikleri dolayısıyla Ulusal Tarih Kayıtlarına geçirilmiştir. Bölge, değişik karakter ve olanaklara sahip dört alt bölgeye ayrılmıştır: Tarihi Anıt Bölgesi, Yeni Geliştirilen Bölge, Tersane Parkı ve Ulusal Tarihi Park. BRA, bölgeyi çok kullanımlı bir ticari, idari, araştırma ve kültür bölgesi haline dönüştürmek için esnek ve ayrıntılarıyla düşünülmüş bir nazım plan hazırlamıştır. Bu plan aynı zamanda, modern bir akvaryum ve kent merkezine deniz taşımacılığı gibi eğlence olanaklarını da içermekte ve çeşitli gelir düzeylerine yönelik konut birimlerine de olanak tanımaktadır. Tüm proje yeni inşaatlarla birlikte, tarihi yapıların uyarlanarak yeniden kullanılmasını da içerir. Bitirildiği zaman yaklaşık 133 000 m² açık alanı; 248 000m² ticaret, araştırma ve otel alanı; 44 000 m² kültürel etkinlik alanı; 1200 konut birimi ve 4300 otomobil park yeri olacaktır. Tersanenin yeniden geliştirilmesi devlete 6800 sürekli iş, 5800 inşaat işi; yılda 17.5 milyon dolarlık emlak vergisi ve 9.7 milyon dolarlık emlak komisyonunu içeren somut yararlar sağlayacaktır. (Mambro ve Mancuso, 1991)

Bugüne dek projenin başarısının büyük payı BRA'nın geliştirdiği uzun vadeli, somut stratejiye aittir. Bu strateji ekonomik yönden dengeli, bütünleşmiş bir bölge yaratmak ve bu yeniden geliştirilmiş alanla çevredeki bölgeler ve Boston kent merkezi arasında güçlü bağlar kurmayı amaçlamaktadır. Yapılan esnek plan ile Pazar göstergeleri ve gelişme eğilimlerinin sürekli izlenmesi, projenin ekonomik yönden sağlam bir temele oturmasına katkıda bulunmuş ve bölgede yaşanan ekonomik sallantının aşılmasını sağlamıştır. Son olarak devlet kurumlarının araziye sahip olması, BRA'nın özel sektör geliştirme işleminden devlete somut yararlar getirmesine yol açmıştır. Proje, yerel örgütler, eyalet ve federal örgütler arasında yoğun bir eşgüdüm faaliyeti gerektirmektedir. Bu da o bölge sakinleri ve ziyaretçiler için halka açık mekanlar ve diğer ortak kullanım olanakları sağlamıştır.

Harbor Point

Yıpranmış, düşük gelirli, dağınık bir toplu konut projesi olan Columbia Point'in, başarılı, değişik gelir gruplarını içeren bir kıyı konut bölgesi olan Harbor Point'e dönüştürülmesi ülkenin toplum mühendisliği, kent planlama ve bölge planlama yönünden en ilginç deneylerinden biridir. Bu deney, etkili bir toplumsal katılım yardımıyla bir özel sektör-devlet ortaklığı tarafından yürütülmüştür. Columbia Point, 1953'te Boston yakınlarındaki Dorchester'da bir deniz kıyısı atık bölgesinde yaklaşık 200 000 m²'lik boş bir arazi üzerine inşa edilmiştir. 1960'larda 1502 birimle, ülkenin en büyüklerinden biri olan proje, % 65'lik boşluk oranıyla korkunç bir çöküşün içindeydi. Bu çöküşün ana nedenleri, kente zayıf bağlarla bağlanmış bölgedeki yoksul nüfusun yoğunluğu; yetersiz arazi ve bina yerleşimleri ile binalar ve ek olanakların yetersiz bakımındır. Yeniden geliştirme işlemi arazi sahiplerinden oluşan yerel bir kuruluş olan Columbia Point Community Task Force (CPCTF) tarafından başlatılmıştır. Burada oturan halkın sorunlarını çözebilmek için yerel ve federal yetkililerin çeşitli başarısız ve kopuk girişimlerinden sonra, CPCTF tüm projeyi yeniden düzenleyecek büyük ölçekli bir plan geliştirilmesini talep etti. BHA (geliştirme programının sahibi), BRA (arazi sahibi) ve CPCTF'den oluşan üç üyeli bir komite ırk ve ekonomik olanaklar yönünden bütünleşmiş örnek bir kentsel konut bölgesi yaratmak için bir program öngörmüştür. Bu komite, Eylül 1982'de teklifler için ayrıntılı bir şartname yayınlamış ve 1983'te bir girişimci bulmuştur. Peninsula Partners liderliğindeki girişimci grup, Goody, Clancy Associates Inc. ve mimar olarak da Mintz Associates'ı içeriyordu. Bu grup, aşağıdaki ortaklık koşulları altında, yeniden geliştirme projesi içinde CPCTF'yi genel ortak olarak kabul etti: (Mambro ve Mancuso, 1991)

- Önerilen 1282 birimden en az 400'ü düşük gelirli ailelere tahsis edilecek. Düşük gelirli bölge sakinlerinin hakları, yeniden geliştirme süreci içinde azaltılmayacak ve değiştirilmeyecektir.
- Yeniden geliştirme süreci sırasında yaratılan sürekli işlerin ve inşaat işlerinin belli bir oranı Columbia Point sakinlerine ayrılacaktır.

Girişimci, Kent'le uzun vadeli bir kira anlaşmasına girmiştir. BHA ve BRA ise projenin geri kalan bölümünde gözlemci rolünü üstlenmişlerdir. Kesin planlar ve Harbor Point tasarımı konusunda bütün grup üyelerinin, ilgili kurumların ve kişilerin görüşünü alabilmek ve tasarım için, iki yıllık bir süreç öngörülmüştür. Harbor Point'in son planları ilk yerleşim planı ve

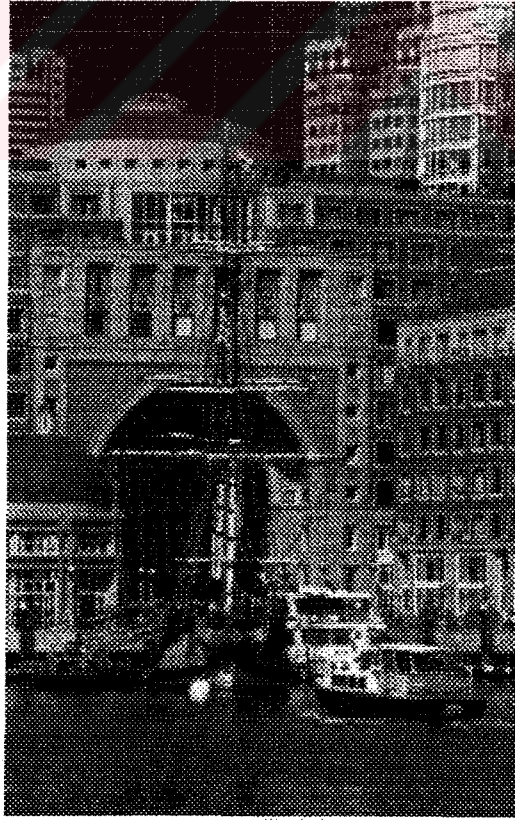
kavramını tamamen değiştiriyordu. Yeni plan kent ve limanın gösterişli manzarasından azami şekilde yararlanmaktadır. Caddeler yeniden düzenlenerek Boston'un nl Back Bay semtine benzer dik alarla birleştirilmiştir. Bölge yerleşimi semtin ortasına yayılan bir ana alışveriş merkeziyle vurgulanır. Yaklaşık 3000 yeni kullanıcıya hizmet verecek ortak servisler de bu alışveriş merkezi çevresine toplanmıştır. Yeniden düzenlenen yerleşim planı, çeşitli kullanıcılara değişik olanaklar ve seçenekler tanıyacak 65 tür konut birimini içeren çeşitli binalardan oluşan küçük komşuluk birimleri yaratmaktadır. İnaaat dört yıl sürmüş, yaklaşık 140 milyon ABD doları tutan proje masrafları finansman özel sektör ve devlet kaynaklarından sağlanmıştır. Devlet kaynakları, Massachusetts Konut Finansman Kurumu'ndan ve Amerikan Konut ve Kentsel Geliştirme Kurumu'ndan alınan düşük faizli kredileri içermektedir.

Bu proje, büyük çapta CPCTF'nin ileri görüşlülüğü ve kararlılığı sayesinde başarılı olmuştur. CPCTF bölge halkının sorunlarına anlayışla eğilmeleri için politik güçleri ve devlet kurumlarını baskı altında tutmuş; cesaretli bir geliştirme yaklaşımı benimsemiş ve önemli devlet kaynakları elde etmiştir. Geliştirme işleminde ve genelde oldukça zor gerçekleşen bölge sakinlerinin toplumsal ve ekonomik bütünleşmesi konusu ise konut pazarının sıkışıklığı nedeniyle kolaylaşmıştır. Nihayet; herkesçe kabul edilen tasarım yeteneği, yörenin özelliklerini azami düzeyde kullanarak Boston'un kıyı semtleri kolajına güzel bir ek oluşturmuştur.

Rowes Wharf

Kent merkezi kıyı silüetine son başarılı ek, Rowes Wharf projesidir. Kentin ticaret merkezine oldukça yakın, yaklaşık 22 000 m²'yi bulan bu alan, önceleri depo olarak kullanılıyordu. 62 000 m²'lik yeniden geliştirme paketi, bürolar, dükkanlar, 230 odalık bir otel, 100 lüks apartman dairesi, 700 otomobillik bir yer altı parkı, 38 yatlık marinayı ve gezinti botlarına ve Boston Logan Havaalanı'na deniz ulaşımına olanak sağlayan bir iskeleyi içermektedir. Kentin son ekonomik patlamasının doruğu olan 1987 yılında tamamlanan proje, yerel ve ulusal basında yeni bir anıt, kıyı gelişimne son atılım, Boston mimarlığının yeni simgesi olarak nitelendi. Kıyıya yaya ulaşımını en üst düzeye çıkaran proje, hem ticari bölgeye yeni bir geçit oluşturmakta, hem de kentin mevcut kıyı karakterini güçlendirmektedir. (Mambro ve Mancuso, 1991)

Proje, parselin sahibi BRA tarafından düzenlenen iki aşamalı bir geliştirme/tasarım yarışması sonucunda ortaya çıkmıştır. BRA tarafından hazırlanan teklif istek belgeleri, programlama limitleri ile yaya ulaşımı, açık mekanlar, kitleler, malzemeler, estetik ve boyutsal koşullarla ilgili ayrıntılı tasarım ilkelerini içermektedir. Planlar ve proje karakterini kesinleştirmek için seçilen girişimci grup, BRA ile birlikte iki yıllık bir tasarım sürecine girdi. Proje tamamlandığı zaman, proje masrafı 193 milyon doları bulmuştu. Geliştirme işlemi 1.4 milyon dolar komisyon sağladı. BRA ayrıca yılda 2.1 milyon dolar kira geliri elde etmektedir. Proje, 600-800 inşaat işi, 1500 sürekli iş olanağı sağlamıştır. Bu başarılı projenin şekillenmesine bir dizi etken yardımcı olmuştur. Öncelikle, Rowes Wharf çok destekleyici bir ekonomik ve politik dönemde kavramlaştırılmış ve uygulanmıştır. Kusursuz Pazar koşulları, girişimcinin projedeki riskini oldukça azaltırken, aynı zamanda geliştirme işlemindeki devlet kazancını en üst düzeye çıkarmak için BRA'nın tasarıma kesin ve makul koşullar getirmesine izin vermiştir. Ayrıca proje, yeniden oluşmakta olan kıyı şeridi içinde bu bölgenin önemini anlamış, kendilerini yüksek kaliteli, özgün bir Boston anıtı yapmaya adanmış oyuncuları bir araya getirmiştir. Son olarak, girişimci ve devlet kurumları, arazide uygun bir açık alan ve faaliyet karışımı programlayarak insanları yıl boyunca çekmeyi başarmışlar, burayı tam bir halka açık bölge yapmışlardır. (Mambro ve Mancuso, 1991)



Boston Waterfront

Resim 3.13 Rowes Wharf bölgesinden birgörünüş

Fort Point District

Fort Point District planı, yüzyılın başından beri üstlenilen en hırslı kıyı planlama çabasıdır. Gerektiği gibi kullanılmayan, yıpranmış, yaklaşık 3 700 000 m²'lik bölge, alan bakımından kent merkezi kadar olup, merkeze yakın olmasına karşın, bölgesel taşımacılık sistemlerine bağlantısı oldukça zayıftır. 1870-1920 yılları arasındaki kıyı şeridi dolgu çalışmaları sırasında oluşan alan 2. Dünya Savaşı'na kadar kentin en büyük depolama, üretim ve sevkiyat bölgesiydi. Bölgenin %53'ü devlete aittir ve halen kısmen kent merkezine gelenlerin park yeri olarak kullanılmaktadır. Diğer önemli kullanım alanları, denizcilik, sanayi, kültür, büro ve konut işlevleridir. 1980'lerde bölge, hem özel hem de devlet sektörüce yeniden keşfedilmiş ve kentin yeni gelişme alanı olarak potansiyeli anlaşılmıştır. On yıl süren planlama süreci bu alanın geleceği konusunda umut veren sonuçlar ortaya çıkarmış ve kıyı bölgesini bölgesel taşımacılık ağına tekrar bağlamak üzere yapılacak altyapı işleri için somut planlar geliştirmiştir. Halka sunulan bölge planı, yapılaşma yoğunluğunun 845 000 m²'den 2 100 000 m²'ye çıkartılmasına izin vermektedir. Aynı zamanda oteller ve ticari binalar gibi yeni etkinliklere olanak tanıırken mevcut denizcilik/sanayi karışımı arazi kullanımını da devam ettirmektedir. Önerilen kent tasarımı, arazi kullanımında çeşitliliği yansıtmakta ve arazinin özel görsel karakterini geliştirmektedir. Zeminde halk etkinliklerine yer verilen, orta yükseklikteki düşey binaların gelişmesine olanak tanıyan bir cadde ağı ve açık mekanlar sistemi getirilmektedir. Kıyı manzaraları ve bu manzaraya yaya yaklaşımı da en üst düzeyde tutulmuştur. Önerilen altyapı sistemi şunları içermektedir:

- Konut alanından gelecek kamyon trafiğini toplayan bir yan yol (by-pass) inşaatı.
- Bölgeyi Massachusetts Otoyolu'na ve limanın altından giden bir tünel yoluyla Boston Logan Havaalanı'na bağlayan bir yol.
- Bölgeyi kent merkezine bağlayan yeni bir metro.

Bu geliştirme işlemlerinin maliyetininin 1.5 milyon ABD doları olacağı tahmin edilmiştir. Liman ve endüstriyel kuruluşlara yapılacak diğer devlet yatırımları 350 milyon doları bulmaktadır. Dünya Ticaret Merkezi ve Boston Deniz Endüstrisi Parkı'nın inşaatını gerçekleştirecek 240 milyon dolara ek olarak 2010 yılına kadar özel yatırımların 1.35 milyar dolar olması beklenmektedir. Planlama ve geliştirme çabalarının bugüne dek elde ettiği başarı aşağıdaki özel durumlardan ileri gelmektedir: (Mambro ve Mancuso, 1991)

- Arazinin büyük bir bölümünün devlet mülkiyetinde olması gereken yeni altyapıyı tanımlamak için öncü bir rol oynamış; uygulama için gereken parasal kaynakları garantilemiş ve geliştirme sürecini çeşitli kurumların izlemesine yardımcı olmuştur.
- Planlama işlemindeki zamanlamanın sıkışık olması, yararlı ve yoğun bir kurumlar arası işbirliği ve halk katılımı gerektirmiştir.
- 1980'lerin sonundaki ekonomik çöküş, spekülasyon baskıları azaltarak, bölgenin özelliklerini göz önüne alan ve dengeli bir ekonomik gelişme ile kontrollü büyümeye olanak tanıyan bir plan hazırlanabilmesine zemin hazırlanmıştır.

New York

Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük şehri ve en büyük limanı olan New York, aynı zamanda ülkenin en önemli ticari, mali ve kültürel merkezidir. Hudson ırmağının East River ırmağıyla birleştiği yerde beş ayrı yerleşme merkezi vardır. Denizin en dar kolu olan East River, Manhattan'ı güneyde Long Island'ın batı ucundan, kuzeyde ise Bronx yarımadasından ayırır. Şehir merkezi olan Manhattan, East River ve Hudson ırmaklarının birleştiği noktada yer alan Manhattan adasının üzerindedir. New York limanının rıhtımları 1230 km uzunluğundadır. Bunun 800 km'si şehrin içindedir. New York limanı ülkenin en çok yolcu indirilip bindirilen limanıdır. Hudson ırmağının ağzını temizleyen, pisliklerin birikmesine engel olan akıntı, en büyük gemilerin bile limana girebilmelerini sağlamak ve gelgit hareketlerini azaltmaktadır. New York şehrinin konumu çeşitli güçlükler doğurmaktadır. Manhattan'daki işyerlerine her gün birkaç milyon kişinin gidip gelmesi büyük bir trafik sorunu meydana getirmektedir. Konut ve işyerleri için gerekli yerlerin sağlanması da nüfusun yoğunluğu yüzünden büyük problemler doğurmaktadır. (Arkin, 1972)

New York şehrinin sahil şeridi değerli fakat hala değerlendirilememiş bir kaynaktır. Çöken denizcilik aktivitesinin kalıntıları şehrin sahil şeridinin büyük bir kısmını kullanılmaz hale getirmiştir. Bugün, başarısız yenileme girişimleri ve ihmal yıllarından sonra, Şehir Planlama Departmanı ve yerel örgütler New York halkının ihtiyaç ve isteklerini karşılamak için bu kaynağın maksimum kullanımı için biraraya gelmiştir. Şehrin tarihinde ilk kez, doğal kaynakların değeri göz önüne alınarak, şehrin tüm 578 millik sahil şeridi boyunca arazi kullanımı için detaylı bir çalışma yapılmıştır. Plan, sahile halkın erişimini, açık alan, konut ve ticari aktiviteler için olanaklar sunmakla birlikte, liman ve çevresel açıdan duyarlı alanların

ihtiyaçlarını dengeleyen uzun dönemli bir aksiyon planı sergilemektedir. Planda; (Eşkar, 1997)

- Şehrin içinde halkın kolayca erişebileceği, aktivitelerle donatılmış parklar ve açık alanların bulunduğu,
- İnsanların tekrar temiz sulara balık tutabileceği, yüzebileceği ve tekneyle gezebileceği,
- Doğal haritaların korunduğu ve iyi bakıldığı,
- Altın Çağları'ndaki büyüklüklerin küçültüldüğü, denizcilik ve diğer endüstrilerin, yeterli ve altyapısı desteklenerek lokasyonlarının geliştirildiği,
- Şehrin limanında ve nehirlerinde feribotların gezdiği, trafik tıkanıklığı ve hava kirliliğini azaltan bisiklet veya yaya yollarının bir sisteme bağlandığı,
- Muhteşem güzelliği ile panoramik su görüntülerinin yaratıldığı,
- Şehrin yeni konut için ve düşük gelirli insanların iş ihtiyaçlarının, etkileyici ve güvenli çevrelerde karşılandığı bir 21. yüzyıl sahil şeridi öngörülmektedir.

Planda, sahil şeridi arazisinin kullanımı için ticaretle rekreasyon arasındaki tarihi yarışma tanımlanarak, şehrin sahil şeridinin uzunluğu ve büyüklüğü üzerinde çalışılmıştır. Plan, bu kullanımları dengelemeyi amaçlamaktadır. Bunu, şehrin önemli denizcilik aktivitelerini koruyarak ve sahil şeridinin ekonomik değerini arttırmak ve halkın kullanımını genişletmek için yeni olanaklar tanımlayarak yapmaktadır. Entegre Sahil Planı, geçmişin deneyimi üzerine kurulmuştur. Aynı zamanda plan, bugünkü koşulları öne sürmekte ve şehrin sahil şeridinin gelişimi ve kullanımını etkileyen yasal prosedürler ile çalışmaktadır. Şehrin Sahil Şeridi Yeniden Geliştirme Programı'nın (WRP) yaratıcısı Federal Sahil Bölge Yönetimi Yasası (1972), sahil şeridi için diğer bir önemli yasal taban oluşturmaktadır. WRP'nin sahil şeridi gelişimi üzerinde pozitif bir etkisi olmasına rağmen, daha da geliştirilmiş bir WRP, şehrin hedeflerini daha iyi telaffuz edebilirdi. Plan, sahil şeridinin 4 ana fonksiyonu etrafında organize olmuştur; (Eşkar, 1997)

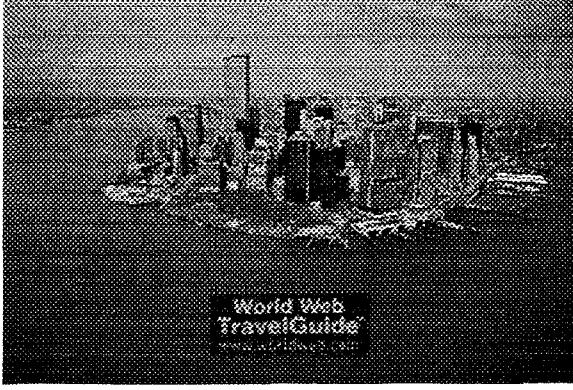
- Doğal Sahil Şeridi; kumsalları, bataklık alanları, doğal yaşama ortamlarını, duyarlı ekosistemleri ve suyun kendisini kapsamaktadır.
- Topluma Ait Sahil Şeridi; parkları, seyir yerleri, rıhtımları, sokak sonlarını ve kamuya açık alanları ve sahil kenarı manzaralarını sunan su yollarını kapsamaktadır.

- Çalışma Alanlarını Kapsayan Sahil Şeridi; suya bağımlı denizcilik ve endüstriyel kullanımların toplandığı veya çeşitli taşımacılık ve belediye faaliyetlerinin dağıldığı yerleri kapsamaktadır.
- Yeniden Gelişen Sahil Şeridi; arazi kullanımlarının değişim gösterdiği veya boş ve kullanılmamış ve yararlı değişim için potansiyel gösteren yerleri kapsamaktadır.

Her bir sahil şeridi için yapılan plan, hedeflerini, kaynaklarını ve ana noktalarını anlatmakta ve arazi kullanım değişikliği, planlama ve koordinasyon ile kamu yatırımlarına rehber niteliğinde kısa ve uzun dönemli stratejiler öngörmektedir. Her plan ayrı olarak sunulsa bile, birbirleri ile entegre olmuşlar ve tüm sahil şeridi için detaylı bir görüş açısı yaratmışlardır.

Plan, şehrin doğal alanlarından kabaca sahil şeridinin %30'unu kapsayan üç tanesinin üzerinde yoğunlaşmıştır ve göze çarpan doğal özelliklerini geliştirmek ve korumak için kamusal kurallar öngörmektedir. Tüm şehirde komşuluklar, sahil şeridine tekrar bağlanacaktır. 100'den fazla yerleşim, yeni veya yeniden düzenlenmiş sahil kenarı kamu alanlarına ayrılmıştır; yeni atraksiyonların su kenarında yaratılabileceği yaklaşık 50 adet yeni kamu parkları ve mevcut parklar, erişim noktaları yaratılabilecek 25 adet sokak... İmalattaki düşüş ve sahil şeridindeki pek çok endüstriyel kullanımların kötü durumu için, plan, imalat olarak bölgenin bir kısmı alanın, yeşil alan, ticari ve rekreasyonel kullanım için tekrar bölgenin öngörmektedir. Önerilen yoğunluklara dayanarak, tekrar bölgenin öngörülen parseller üzerinde 50-75 000 konut ünitesi yapılabilecektir. Sadece bu inisiyatiflerle plan, yeterli arazinin, endüstri ve çalışma alanlarına ait sahil şeridinin ihtiyaçlarını karşılayabileceğini göstermektedir.

Bu planda öngörülen arazi kullanım değişiklikleri, kamusal yatırım stratejileri ve yasal düzenlemeler, şehrin sahil şeridi için yeni bir başlangıcın işaretidir. Planın gelişimine önderlik eden işbirliği süreci, Şehir Planlama Departmanı; yönetim kurulları, kamu daireleri, acentalar ile sivil ve komşu organizasyonlarla seri toplantılar düzenlediğinde kaybolmaya başlarsa Departman, planı uygun olarak değiştirecek ve Sahil Şeridi Yeniden Canlandırma Programı'nı yeniden gözden geçirecektir. Plan, doğal kaynakları koruyacak, yeni konut ve işler sağlayarak ekonomiyi güçlendirecek, kamu kullanımı ve eğlence için şehrin kenarını ıslah edecek realist bir aksiyon planını gerçekleştirecektir.



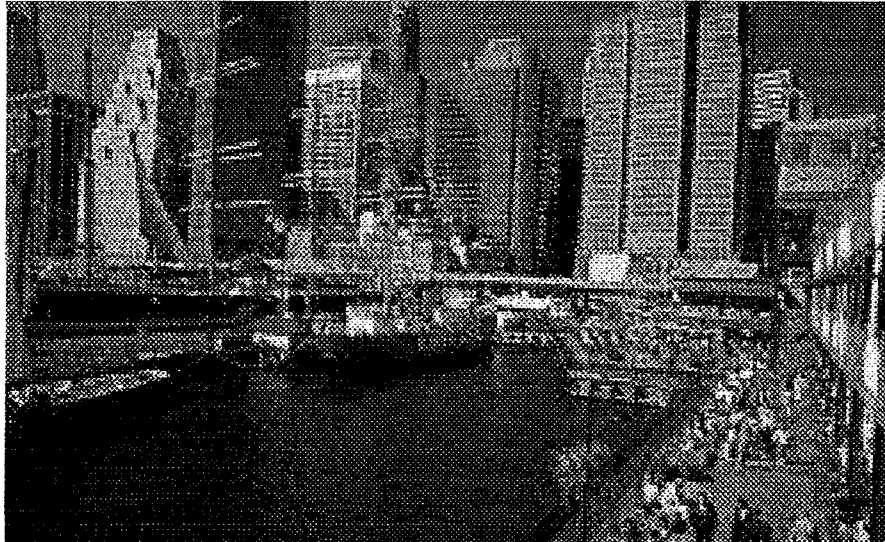
Resim 3.14 Manhattan adasının görünüşü



Resim 3.15 Manhattan ve Brooklyn köprüleri



Resim 3.16 Kıyıya inen bir caddeden görünüş



Resim 3.17 New York kıyı mekanından bir görünüş

4. İSTANBUL METROPOLÜ İÇİNDE KADIKÖY-KARTAL KIYI MEKANI

4.1 Kadıköy-Kartal Sahilyolu Güzergahının İstanbul İli İçindeki Yeri ve Önemi

İstanbul il sınırları içerisinde Kadıköy, Maltepe, Kartal ve Pendik ilçelerinin Marmara Denizi kıyısında yer alan sahil yolu, Anadolu'daki bazı yerleşim merkezlerini İstanbul'a bağlayan önemli demir ve kara yollarına da paralel uzanmaktadır. Bu karayollarından en önemlileri E-5 ve Ankara Asfaltı adlarıyla anılan D-100 Karayolu ile O-2 Otoyoludur. Bir başka karayolu da Maltepe yönünden kıyıya paralel biçimde uzanarak gelen Bağdat Caddesi'dir. Kartal ilçe merkezine geldiğinde İstasyon ve Hükümet Caddeleri ile saçaklanan bu karayolu, yine kıyıya paralel biçimde Ankara Caddesi adıyla Pendik'e doğru uzanır. Haydarpaşa'da sona eren demiryolu hattı da Ankara ve Bağdat Caddelerini izler.

Kadıköy - Kartal sahil yolu, İstanbul'un Anadolu yakasının trafik yükünü hafifletmek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bağdat Caddesi'nin, artan araç trafiğini karşılayamaz hale gelmesi üzerine alternatif bir yola ihtiyaç duyulmuş, inşa edilen sahil yolu ile aynı zamanda E-5'in trafik yoğunluğunu azaltmak hedeflenmiştir. Sahil yolu projesi 1984 yılında uygulanmaya başlamış ve 5 aşamada gerçekleştirilmiştir. (Çelebi, 1994)

Sahil yolunun Caddebostan'dan Pendik'e uzanan bölümünde yol, denizin doldurulması ile meydana getirilmiş; bunun sonucunda yol ile deniz arasında ortaya çıkan dolgu alanlarının yeşil alan olarak düzenlenmesi amaçlanmıştır. Oluşturulan proje ile gününbirlik tesislerde, halkın oturma, dinlenme, seyir, spor eylemlerini karşılamayı amaçlayan düzenlemelere yer verilmiştir. Bunlar; konser alanı, piknik alanı, spor sahaları, paten pisti, bisiklet yolu, açık sergi alanı, çocuk parkı ve sahil boyunca gezinti olanağı veren sert zeminli yollardır. Bu amaçla Kadıköy-Kartal arasında 850000 m² alanda 6 aylık proje ihalesi gerçekleştirilmiştir. (İBB Yayını, 1994)

Deniz doldurularak kazanılan bölümün yeşil alan olarak değerlendirilmesinin yanında, dolgu alanının altına kolektörler yerleştirilerek, bölgede oturan çok büyük bir nüfusun atıklarının buralarda toplanması ve çeşitli noktalarda inşa edilecek olan arıtma tesislerine ulaştırılarak temizlendikten sonra denize deşarjı planlanmıştır.

4.2 Kadıköy–Kartal Kıyı Mekanının Tarihsel Gelişimi

Kadıköy, Maltepe ve Kartal ilçeleri günümüzde her ne kadar tamamen kentsel alan içinde kalmış ve yapılaşmış olsalar da, kentle bütünleşip sürekli iskan sahası haline gelmeleri 19. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bölge, İstanbul'un diğer tarihi alanlarına nazaran şehir tarihi içinde oldukça yeni bir yerleşim sahası olmakla birlikte, geçmişi İstanbul'dan çok daha eskilere dayanmaktadır.

İstanbul ve çevresinin günümüzdeki doğal görünümü ve kıyı çizgisi MÖ 5500 yıllarında tamamlanmıştır. Bu dönemde İstanbul ve çevresindeki vadi ağzlarında koylar meydana geldiği gibi, Kurbağalıdere'nin ağzından da Kalamış Koyu oluşmuştur. MÖ 3000 yıllarında ise deniz yüzeyi bugünkünden 3 ila 5 m daha yükseğe ulaşır. İstanbul çevresinde ilk insan yerleşmeleri de MÖ 5000-3000 arasında ortaya çıkmıştır. (Akbulut, 1985)

Bölge, Osmanlıların eline geçinceye dek farklı din ve dile sahip, değişik birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Özellikle Bizans döneminden itibaren Kadıköy'den başlamak üzere tüm sahil; sayfiye yerleri ve yazlık saraylar, kilise ve manastırlar, bağ ve bahçelerden oluşan bir yerleşim bölgesi halini almıştır. Ne yazık ki o döneme kadar inşa edilen yapılardan, liman ve sur duvarlarından günümüze ancak pişmiş toprak ve mermerden su künkleri ile temel kalıntıları ve duvar taşları ulaşabilmiştir.

Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u fethettiğinde Kadıköy bugünkü çarşı civarında toplanmış köy görünümüne bir kasabadan daha fazlası değildir ve yerleşmedeki hane sayısı birkaç yüzle sınırlıdır. Çoğunlukla tarım ve balıkçılıkla uğraşan yoksul Rum halkının yaşadığı Kadıköy'de fetihten sonra da uzunca bir süre önemli bir Türk nüfus görülmez. Ancak bölge Roma ve Bizans dönemlerinde olduğu gibi Osmanlı döneminde de üst düzey yöneticilerin rağbet ettiği gözde bir sayfiye ve mesire yeridir. (Akbulut, 1985)

18. yüzyılda Kadıköy Söğütluçeşme civarında iki anayolun varlığından bahsedilmektedir. Bu yollardan bir tanesinin, günümüzün Bağdat Caddesi'ni andırır bir çizgi üzerinde önemli bir kervan yolu olarak doğuya uzandığı görülür.

Osmanlı Devleti'nin hızlı bir çöküş yaşadığı 19. yüzyılda bölge mevsimlik olarak kullanılmasının yanı sıra, imparatorluğun içinde bulunduğu durumla doğru orantılı olarak askeri faaliyetlerin de etkisi altında kalmıştır. 1872'de Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı

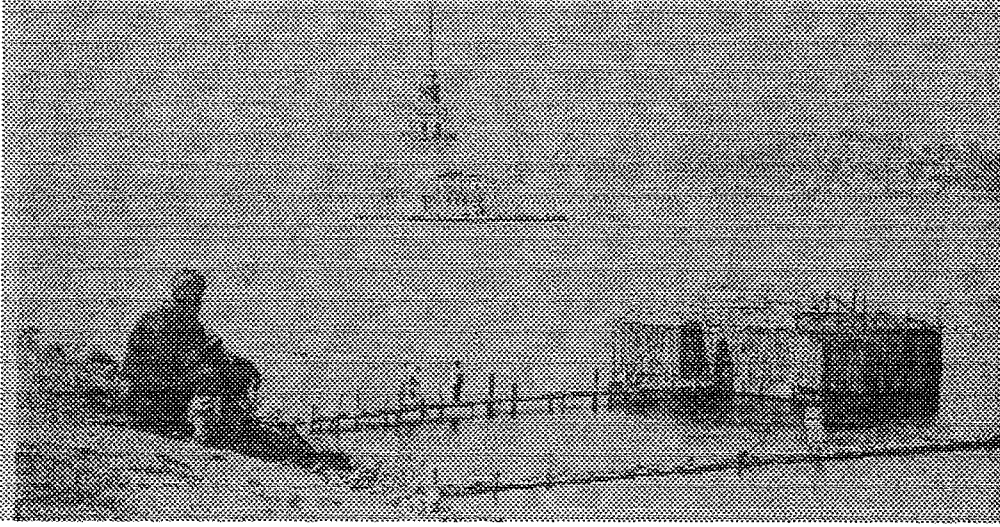
yapılır ve Feneryolu ile Fenerbahçe Burnu arasına bir hat döşenir. Özellikle 1. Dünya Savaşı'nda askeri amaçlı kullanılan bu hattın 1934'te Fenerbahçe'ye yapılan cephaneliğe nakliyat için arada sırada, fakat artık sadece askeri amaçlar için yararlanılır ve nihayet hat 1970'te sökülür.

Bölge esas olarak 19. yüzyılın ikinci yarısında büyük bir gelişme gösterir. Şehir içi vapur işletmeciliği ve Haydarpaşa-İzmit demiryolunun açılması, İstanbul'da 1840'lardan sonra önce Marmara, daha sonra Boğaziçi hatlarında başlayan düzenli vapur seferleri ile şehrin iç bütünlüğü daha yoğun sağlanırken, şehir çevresinde yer alan ve o zamana kadar şehir yaşantısından soyutlanmış Üsküdar, Kadıköy, Adalar ve Boğaziçi köyleri gibi denizaşırı banliyölerin de merkezle ilişkileri artar, yaz kış oturlan sürekli yerleşmeler haline gelmeye başlar. Demiryolu ise, Kadıköy örneğinde, tüm 19. yy. kentlerinde görüldüğü şekilde, yerleşmenin önce hat boyunca istasyon çevrelerinde noktasal olarak saçaklanmasına, ardından da yeni oluşan ya da mevcut hat boyu yerleşmelerinin kalabalıklaşıp büyüyerek birbirleri ve merkezle ilişkilerinin artmasına, nihayet esas yerleşmenin birer semt ve mahallesi haline dönüşmelerine neden olur. (Akbulut, 1985)

Anadolu yakası ile İstanbul arasındaki sürekli ve düzenli ilk vapur seferleri 1857'de başlarken, 4 Ağustos 1871'de yapımına başlanan Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı 1873 yılında hizmete girmiştir. Tek hat olarak hizmet veren demiryolu boyunca Pendik'e doğru küçük kıyı yerleşmeleri ve köylerin merkezle bütünleşmesi artarken, çevredeki geniş bağ, bahçe ve bostan alanları yavaş ancak kararlı bir şekilde iskan edilmeye başlanmıştır. 1. Dünya Savaşı öncesi bölge -başta Kadıköy olmak üzere, ağırlıklı olarak gayrimüslim ve Levantenler ile orta ve üst gelir gruplarının yaşadığı, İstanbul'un seçkin bir konut alanı olmuştur.

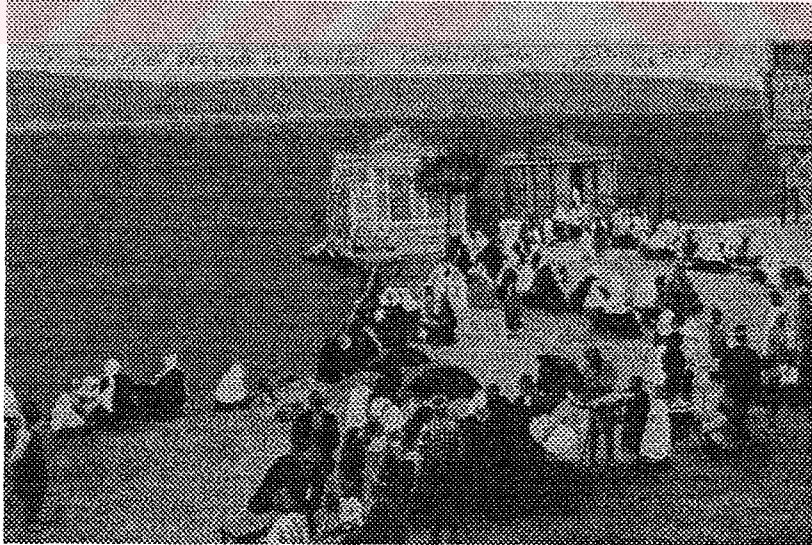
19. yy. ortalarından itibaren İstanbul sahillerinde deniz hamamı kullanımını görülmeye başlamıştır. Denize girme kültürünün geliştiği ilk yerler olan deniz hamamları genellikle 35 metre boyunda 20 metre eninde; kıyıya, sığ yerlerde 5-6 metre, Boğaz sahilleri gibi akıntılı ve derin yerlerde 1-2 metre uzunlukta ahşap iskeleye bağlı; dört tarafları kapalı ve küçük soyunma kabinleriyle çevrili; akıntılı yerlerde kurulmuşlarsa, suya dayanıklı sağlam kereste ayaklarla denizin içine çakılmış ahşap yapılarıdır. Ortada suya girilen bölümün derinliği genellikle 1,5 metreyi geçmez, bu seviyede bir ahşap kafes bulunurdu. Bazı yerlerde sadece erkeklere mahsus deniz hamamları olduğu gibi, bazı kıyılarda da kadın ve erkeklere mahsus ayrı ayrı deniz hamamları, aralarında belli bir mesafe bırakılarak yan yana kurulurdu.

Kadın ve erkek deniz hamamlarının aynı sahilde bulunduğu yerlerde, bunların arasında her türlü meraklı gözü saf dışı edecek bir bekçi kayığı dolaşırdı. (Akçura, 1985)



Resim 4.1 Salacak'taki deniz hamamları.

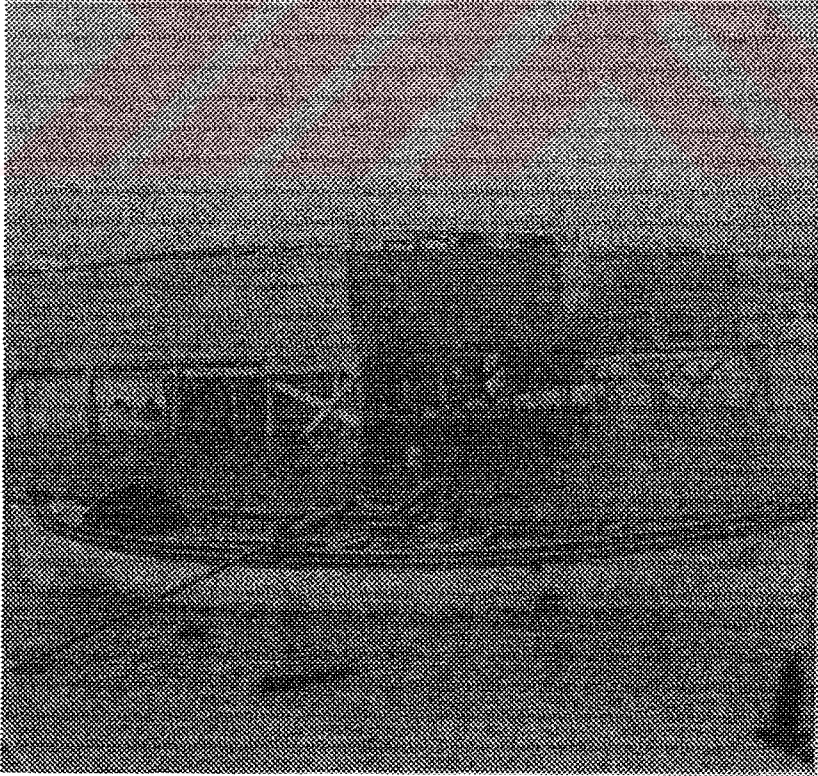
Biri erkekler, diğeri ise kadınlara mahsus. İstanbul'un ilk deniz hamamlarından biri. Bu tür hamamlar her yıl deniz mevsiminin başında yapılıp, sonunda da sökülürdü. Devamlı olarak yapılıp sökülmekten çoğunlukla salaş durumdaydılar. (Fotoğraf Kargopulo, yaklaşık 1875, Evren, 2000)



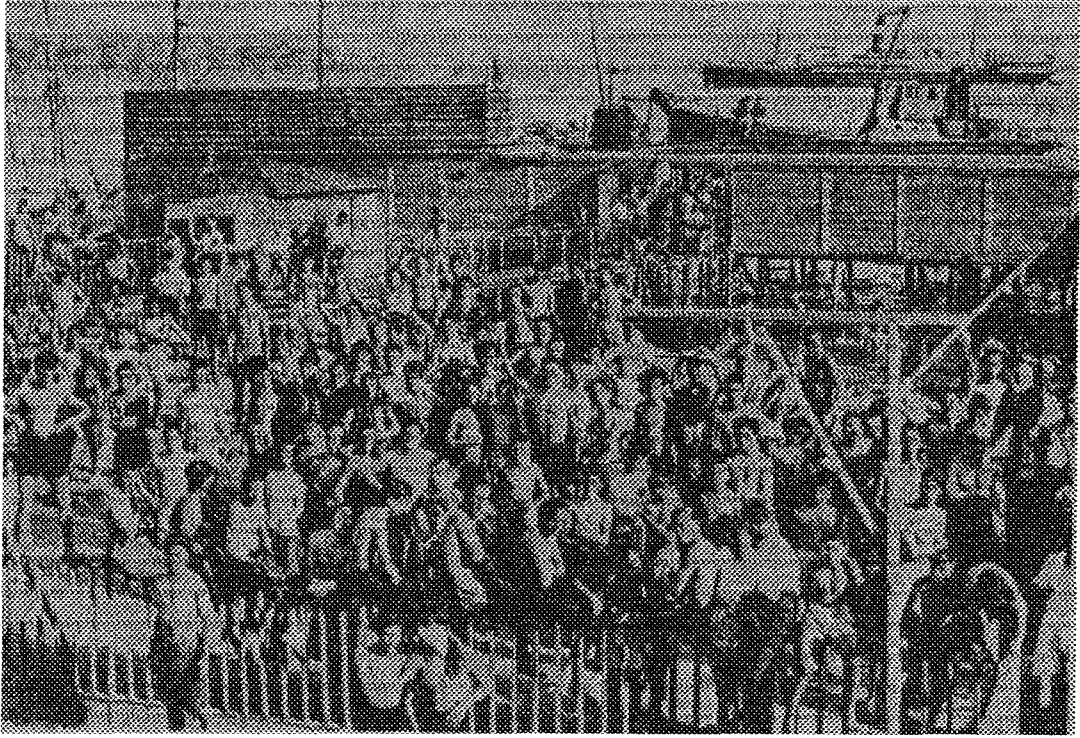
Resim 4.2 Boğaz'da bir deniz eğlencesi. Kıyıda birbirinden güzel iki deniz hamamı (Uğur Göktaş arşivi, Evren, 2000)



Resim 4.3 Galata Köprüsü'ne bitişik deniz hamamları. Haliç'in henüz kirlenmediği dönemlerde dileyen, iş dönüşü köprünün hemen yanı başındaki bu hamamlarda serinleme olanağı bulurdu. (Evren, 2000)



Resim 4.4 Kadınlara mahsus deniz hamamı önünde gezinti yapmak yasaktı. Bu yasağı hamamın görevlisiyle polis birlikte sağlardı. Her ikisi de hamamın namusundan sorumlu idiler.(Sener Köksümer arşivi, Evren, 2000)



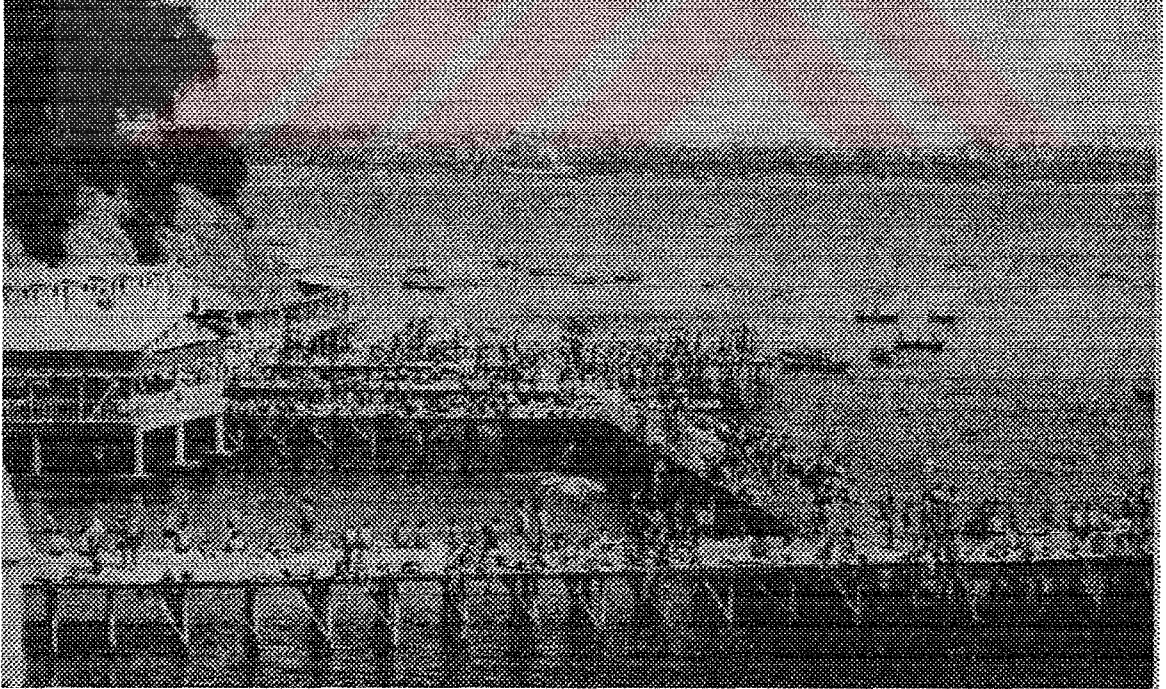
Resim 4.5 Cumhuriyetin ilk yıllarında Salıpazarı Deniz Hamamı.
Her zaman olduğu gibi oldukça kalabalık. (Gökhan Akçura arşivi, Evren, 2000)

Deniz hamamı kullanımının görüldüğü yıllarda, Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyılarında Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Bostancı, Maltepe, Kartal deniz hamamları İstanbul halkı tarafından oldukça rağbet görmüşlerdir. Moda Deniz Hamamı 1970'li yıllara kadar varlığını sürdürebilmiştir.

Cumhuriyet sonrası dönemde bölgenin sayfiye yeri olarak kullanımı devam etmiş, hatta mütareke yıllarında Beyaz Rusların İstanbul halkına tanıttığı plaj kullanımı ile sayfiye karakteri daha da pekişmiştir. Plaj, cumhuriyetin özgür ortamı içinde kısa sürede deniz hamamı ve deniz banyosu geleneğinin yerini almış; Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye gibi tüm İstanbul'da tanınan ve sevilen plajlar ortaya çıkmıştır. Deniz kirliliğinin ciddi boyutlara ulaştığı 1970'lerin ortalarına kadar bu plajlar hemen tüm İstanbul'da rağbet görmüş, varlıklarını bir ölçüde deniz dolgularının yapıldığı 1980'lerin ortalarına kadar sürdürebilmişlerdir. Bu sahillerin bir anlamda tüm İstanbul'un plajı haline geldiği dönemler boyunca banliyölerdeki yerleşme yapısı da adeta yeniden keşfedecek şekilde denize daha çok yönelmiş ve kıyı kesiminde yer alan bağ ve bostanlar köşklele dolmuştur.



Resim 4.6 Beyaz Rusların ailecek deniz sefası
(Cengiz Kahraman arşivi, Evren, 2000)



Resim 4.7 Moda Plajı, her deniz mevsiminde yapılan özel eğlenceleri ve sportif etkinlikleriyle de ünlüydü. Plajdaki her iskelede kendine özgü bir adı vardı. Usta yüzücülerle acemiler aynı iskelede pek buluşmazlardı. (Evren, 2000)

1954-1958 yılları arasında gerçekleştirilen Haydarpaşa-Pendik çift şeritli yolu- eski E-5, yeni D-100, bölge açısından önemli bir projedir. Bağdat Caddesi yerine yerleşmenin kuzeyinde inşa edilen yeni Ankara yolu ile şehirler arası trafik yerleşme içinden çıkarken, yeni yol güzergahıyla da bir anlamda yeni bir psikolojik sınır tanımlanmıştır. Ankara yolu güzergahı ile Bağdat Caddesi ve Kadıköy merkezini iç taraftaki yerleşmelere bağlayan yeni yollar sayesinde, yapılaşma deseni daha önceki kıyı, Bağdat Caddesi, demiryolu çizgisinden koparak sonraki yıllarda Ankara yolu çevresindeki boşluk ve çayırlara doğru kaymıştır.

1960 sonrası dönemde kıyı bölgesi yerleşim yoğunluğunda bir değişim sürecinin başladığı görülür. 1955 İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı ve 1966 Sanayi Sahaları Planı ile Maltepe, Pendik, Kartal, Tuzla semtlerinin sanayi kullanımına açılması sonucu buralarda çalışanların Kadıköy ve çevresine olan talepleri artmış, 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ile az yoğunluklu yerleşmelerin yerini çok yoğun apartmanlara bırakması ile birlikte de bu talep karşılanabilmiştir. Bu süreç içerisinde sahil kesimi kasabaları büyüyüp yoğunlaşarak banliyö ve sayfiye olma özelliklerini yitirmeye başlamışlardır. 1970'li yılların ilk yarısını, Moda-Bostancı arasındaki sahil şeridinin İstanbul'un plaj ve sayfiye yerleri olmaktan çıktığı tarih olarak belirtmek mümkündür. Ancak nüfus artışı Kadıköy'ü sadece konut bölgesi olmaktan çıkarmış, ticaret ve hizmet sektörünün de yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Bölgede yer alan Kartal ilçesi, sayfiye yerleşmesi olmasının yanı sıra, bir dönem ulaşım merkezi olarak da önem kazanmıştır. Bursa ve İzmir yolunda İzmit Körfezi'ni dolaşmak istemeyen araçlar, Kartal'dan araba vapurlarıyla Yalova'ya geçerlerdi. Kartal-Yalova araba vapurları banliyö treni bağlantılı olarak yolcu trafiğine de sahne olurlardı. Sanayileşmeye bağlı olarak gözlenen hızlı gelişme, özellikle 1970'ten sonra semtin kıyı kesiminden itibaren bir apartmanlaşma sürecini başlatmıştır. Eskiden körfezi geçişte önem taşıyan su yoluyla araç ulaşımı da Kartal'dan Eskihisar'a kaymıştır. (Aksel, 1985a)

1980'li yıllarda bu mekanda kentsel yatırım ve düzenleme çalışmalarına başlandığı görülür. Kadıköy'den Kartal'a uzanan sahil yolu 1984-1994 yılları arasında gerçekleştirilmiş, kıyı mekanının yapısı ve kullanımında büyük bir değişim yaşanmasına sebep olmuştur. Bölge için büyük önemi olan Bağdat Caddesinde de 1985-1986 arasında görsel-estetik düzenlemeler yapılmıştır.

4.3 Kadıköy-Kartal Kıyı Mekanının Fiziksel Özellikleri

4.3.1 Topografik Durum

İstanbul'un Anadolu Yakası'nda, Marmara Denizi boyunca sıralanan ilçelerden Kadıköy'ün sınırları içerisinde Kayış dağı ve Göztepe gibi önemli yükseltiler bulunmasına karşın, araziye; Boğaz'a ve Marmara Denizi'ne açılan vadiler ile yarılmış düzlükler yayılmıştır. Bu düzlükler, Marmara Denizi'nin lodos fırtınalarına maruz Kadıköy ve Selimiye sahillerinde 30-40 metre yüksek yarılar ile sona erer. Kayış dağı ve Çamlıca eteklerinden Marmara Denizi'ne doğru uzanan hafif dalgalı düzlükler ve taşlı eğimler tüm alana hakimdir. 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. (Aksel, 1985c)

Kuzeybatıdaki Çamaşırıcı (Bostancı) Deresi ile güneydeki Dragos Çayı (Bülbül Deresi) arasında uzanan Maltepe ilçesi topraklarının kıyı kesimi düzlüklerden oluşur. Doğuya ve kuzeye gidildikçe yer yer yumuşak eğimlerle yükselen ilçenin orta ve doğu kesimlerinde engebeleşmeler görülür. (Aksel, 1985b)

Kartal ilçesi sınırları içerisinde de Dragoztepe, Kartaltepe, Emirli gibi yüksek kesimler bulunmasının yanı sıra arazi genelde engebeli, sahil şeridi düz bir yapıya sahiptir.

4.3.2 İklim ve Bitki Örtüsü

Kadıköy-Kartal kıyı mekanında iklim, Marmara Denizi'nin etkisi altındadır. Bölgede yaz ayları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı geçer. Ocak, Şubat ve Mart aylarında Anadolu'nun sert iklimi etkisine girer.

İklim rasatları incelendiğinde İstanbul'da 4 farklı devre göze çarpar. (Kökten, 1996)

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 sığa doğru değişir. Yağış ihtimali kışa oranla düşüktür.

3. Temmuz-Ekim sonu “Sıcak Devre”dir. Sakin hava tipleri çoğalır. Aşırı sıcak görülür. Eylül’de 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 hava tipleri hakim olur.

Bölgede bitki örtüsü zengin değildir. Çam, at kestanesi, çınar, söğüt, kavak gibi ağaçlar, evlerin bahçelerinde sarmaşık, kasım patı, gül, leylak kauçuk, lale, menekşe, karanfil vb. süs bitkileri yetiştirilir. Kadıköy ve çevresi 1970’li yıllarda rengarenk açan çiçekli bahçeleri ile tarif edilir; bir dönem bağlar, bahçeler ve bostanlarla kaplı Kartal, İstanbul ilinin sebze ve meyve ihtiyacının bir bölümünü karşılarken, bugün durum değişmiş, bahçelerin yerini beton binalar almıştır.

4.3.3 Görsel Özellikli Mekanları

Fenerbahçe

İstanbul’un Anadolu yakasında, Kadıköy ve Moda’nın güneyinde, Kızıltoprak ve Çiftehavuzlar semtleri arasında kalan, tarihi bir semt olan Fenerbahçe, Marmara Denizi’ne doğu-batı yönlerinde uzanan bir yarımadadır. Yarımadanın batısı, kuzeyinde Kalamış, güneyinde Fenerbahçe koyları olmak üzere bir berzahla karaya bağlanan ve batı ucunda fenerin yer aldığı bir diğer küçük yarımada şeklindedir. Bu yarımadanın güneybatısındaki burun Fenerbahçe Burnu; Fenerbahçe Koyu’nun doğusunda kalan ve Fenerbahçe Koyu ile Dalyan Koyu’nu birbirinden ayıran burun ise Laz Burnu adını alır. Fenerbahçe semti bugünkü adını yarımadanın batı ucundaki fener kulesinden almıştır. Osmanlı kaynaklarında Kelemiş yöresi olarak geçen bölgenin Fener Bahçesi (Bağçe-i Fener) adıyla anılmaya başlaması, 1562’de burada bir deniz fenerinin yapılmasından sonradır. (Hür, 1985)

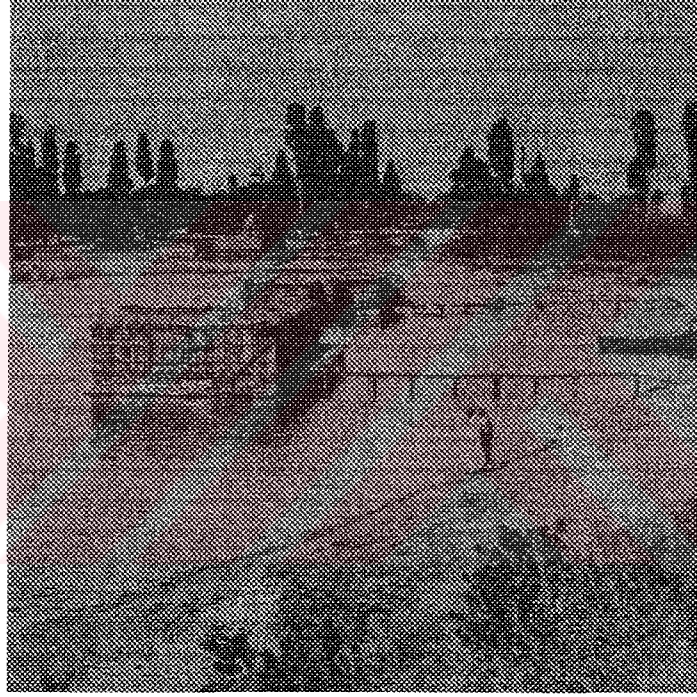
Yörenin tarihi çok eskilere gider. MÖ 680’lerde yörede kurulan Halkedon kolonisinin varlığından ve Tanrıça Hera adına yapılmış bir tapıntan söz edilir. Tarihçi Janin’e göre, kaynaklarda “Hieria” adıyla geçen yöre Fenerbahçe olup, adını da büyük olasılıkla Hera Tapınağı’ndan almıştır. Bizans döneminde burada bir saray yapılmış, kaynaklarda “Hereia”, “Heria” ya da “Hria” diye anılan bu sarayın çevresinde, halka açık mekanlar, hamamlar, Meryem Ana’ya ithafen yapılmış bir kilise, bir fener, iki-üç kadırgalık bir liman ve bunu denizden ayıran bir mendirek inşa edilmiştir. Bizans döneminde yazlık sarayların bulunduğu

bir sayfiye olan bölge, Osmanlı döneminde de bağlık, bahçelik bir mesire olarak tanınırdı. Badem, nar, şeftali, kocayemiş ve defne ağaçları ile kaplı olan Fenerbahçe çevresinde ilk Osmanlı yapıları 16. yy.da kurulmuştur. Osmanlı döneminde bölgede Mimar Sinan tarafından Fener Bağçesi Sarayı inşa edilmiş, Sultan Selim Camii, Şadırvan Köşkü, Derya Köşkü, vb. yapılar yapılmış ancak Patrona isyanı ile birlikte hemen hepsi yıkılmıştır. (Hür, 1985)

19. yy. ortalarında Fenerbahçe, çok dar ve kötü bir yolla Kadıköy'e bağlanan; tek tük konak veya kulübeler dışında yerleşmeye rastlanmayan; berzahın kuzeydoğusunda birkaç Rum ve Ermeni balıkçı ailesinin barındığı; doğal güzellikleri bakımından ise "eşsiz" diye tarif edilen bir yerdir. 1870'lerden itibaren Fenerbahçe, İstanbul'un zengin Levanten aileleri ve Osmanlı devletinin payitahtında çeşitli görevlerle veya iş icabı bulunan Belçikalı, Fransız, İngiliz, İtalyan, Alman zenginlerinin rağbet ettikleri bir yazlık olmaya başlamıştır. Bunlar Fenerbahçe'de çok büyük topraklar satın alıp birkaç katlı ahşap veya kagir köşk yaptırmışlarsa da, yerleşme hala çok seyrekti. Buna karşılık yöre, artık padişah bahçesi değilse de, doğal güzelliklerine, bağlarına, deniz manzarasına doyulmayan bir mesire olarak, tatil günlerinde ve yaz aylarında halkı kendine çekmeyi sürdürmüştür. Fenerbahçe'ye ulaşım 1870'lere kadar çok zordu. Abdülaziz döneminde ulaşım sorununu çözmek üzere Haydarpaşa-Anadolu demiryolu hattının bugünkü Feneryolu İstasyonu'ndan Fenerbahçe'ye bir yan hat döşenmiş; demiryolunun işletmeye açılmasından sonra Fenerbahçe köşklele, yazlık bahçelerle daha bir şenlenmeye başlamıştır. 1910'larda Kalamış tarafında yapılan küçük iskele sayesinde yandan çarklı şehir hatları vapurları buraya uğramaya başlayınca Fenerbahçe'ye ulaşım daha da kolaylaştı. I. Dünya Savaşı ve savaşı izleyen işgal yılları semtin gelişmesini sekteye uğrattı. 1914-22 arasında yarımada'nın neredeyse tümü yabancı birliklere tahsis edilmiş büyük bir hastane gibiydi. Fenerbahçe'de eğlence hayatı, 1917'den sonra Beyaz Ruslar'ın bölgeye akın etmesiyle renklenmeye başlamıştır. (Hür, 1985)

Anadolu yakasının en çok rağbet gören deniz hamamlarından biri de Fenerbahçe'de idi. Yaklaşık 400 metrekarelik bir alanı kaplayan, büyüğü erkeklere, küçüğü ise kadınlara ait olan bu deniz hamamı Fenerbahçe Plajı'nın açılışına kadar devam etti. 1938 yılında plajın açılmasıyla birlikte erkekler hamamı kaldırıldı, kadınlar hamamı ise 70'li yılların başlarına dek plajla birlikte varlığını sürdürdü. Anadolu yakasının en temiz deniz suyuna sahip olan Fenerbahçe Plajı, yaz boyunca kumsal ve denizde yapılan bir dizi etkinliklerle de dikkati çekip, çeşitli plajlar arasında tercih edilenlerin başında geldi. Fenerbahçe Plajı'na ulaşım özel tek hatlı trenle sağlanırdı. Haydarpaşa'dan kalkan tren yaz aylarında ve yalnızca tatil

günlerinde çalışırdı. 22 Eylül 1872’de işletmeye açılan bu tren yolunun uzunluğu 1756 metreydi. Feneryolu ile plajın önündeki set arasındaki gezi amaçlı bu tren yolu 1. Dünya Savaşı sırasında askeri amaçlarla da kullanılmış ve daha sonra kendi kaderine terkedilmişti. 1928 yılında tekrar yaşama geçirilen bu tren yolu, bir süre sonra ekonomik olmadığı gerekçesiyle bir kez daha kapanmış, 1936’da Atatürk’ün bu yöreye gelme ihtimali nedeniyle onarılarak işletmeye açılmıştır. Fakat bu kez de hattın ömrü uzun sürmemiş, birkaç yıl içinde önce Fenerbahçe’deki istasyon binası yıkılmış, sonra da seferler iptal edilerek tümüyle ortadan kaldırılmıştı. Tren rayları ise uzun süre yerinde kaldı. Ancak 70’li yılların başında sökülerek asfaltlandı ve bugünkü Dr. Faruk Ayanoğlu Caddesi açıldı. (Evren, 2000)



Resim 4.8 Fenerbahçe Deniz Hamamı’ndan bir görüntü.

Fenerbahçe’nin bugünkü çehresini kazanması son 60 yıllık süre içinde olmuştur. 1936’da plaj yolu açılmış, 1938’de kotra limanı ve dalgakıran yapılmış; ardından Fenerbahçe Burnu çevresinde İstanbul Yelken Kulübü, Kalamış Spor Kulübü, Fenerbahçe ve Galatasaray Spor kulüpleri açılmıştır. Bütün bu gelişmelere karşın 1950’lerde Fenerbahçe, hala güzel köşkler ve bahçelerle kaplı; bugünkü Dalyan Koyu ve Fenerbahçe Burnu’nun güneydoğusunda kalan Fenerbahçe Koyu çevresinin bütünüyle açık, kırlık alan olduğu; sadece askeri tesislerin bulunduğu bir görünümdeydi. Fenerbahçe’nin büyük değişimi 1960’lardan başlayıp 1975’ten sonra hızlanarak günümüze kadar geldi. 1990’ların Fenerbahçe’si kuzeybatıda Kalamış ve güneydoğuda Dalyan bölgelerini de kapsayan, çok katlı lüks apartmanların sıkışık bir düzende

yer aldığı yoğun bir yerleşme bölgesidir. Fenerbahçe Koyu'nda askeri lojmanlar, sosyal tesisler ve Orduevi, koyun Laz Burnu'na kadar olan sahilini tümüyle örtmüş, Dalyan Koyu'nun çevresi ise bir yaya bölgesi olarak düzenlenmiştir. (Hür, 1985)

1980'lere gelindiğinde, sahil yolunun açılması ile ulaşımı kolaylaşan, birbiri ardına yükselen dev apartmanlar, spor kulüpleri ile zengin kesimin yaşadığı lüks bir semt haline gelen Fenerbahçe ve artık onunla birleşmiş olan Dalyan'da gerçekleşen büyük yatırımlardan biri Fenerbahçe ve Kalamış marinalarının kuruluşudur. Yapımı 1987'de tamamlanan marina kompleksi yaklaşık 1500 yat vb aracın barınmasına uygundur ve içindeki çeşitli eğlence ve dinlenme birimleri özel kişilerce işletilmektedir.

Yapımına 1986'da başlanan ve 1988'de halka açılan Fenerbahçe mesire yeri ise 60000 m²'lik bir alana yayılmaktadır. Eylül 1992'de yarımadayla burnu birleştirilen kesimde denizin doldurulmasıyla elde edilen alanda inşa edilen Pyramid Kültür ve Eğlence Merkezi, 3000 m²'lik alanda modern ilkelere uygun biçimde çalışan büyük bir alışveriş merkezidir. (Hür, 1985)

Pyramid Eğlence Merkezi, 20.02.1986 onay tarihli, 1/1000 ölçekli Fenerbahçe Kıyı Düzenlemesi Planı'nda dolgu yeşil alan olarak görülen bir alanda gerçekleştirilmiştir. Böylelikle 3830 sayılı Kıyı Yasası'na ve 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun'a aykırı olarak yapımı gerçekleştirilmiştir. (Öksüz, 2000)

Geçen yıllar içerisinde Fenerbahçe sahillerinin çehresi değişmiş, inşa edilen marina ile plajın temiz, berrak suyu, pırıl pırıl kumları bir bataklık haline gelmiştir. Esasen Pyramid yapılmasa ve plaj ortadan kalkmasa bile buradan denize zevkle ve sağlığı tehlikeye atmadan girmek imkanı olmayacaktı.

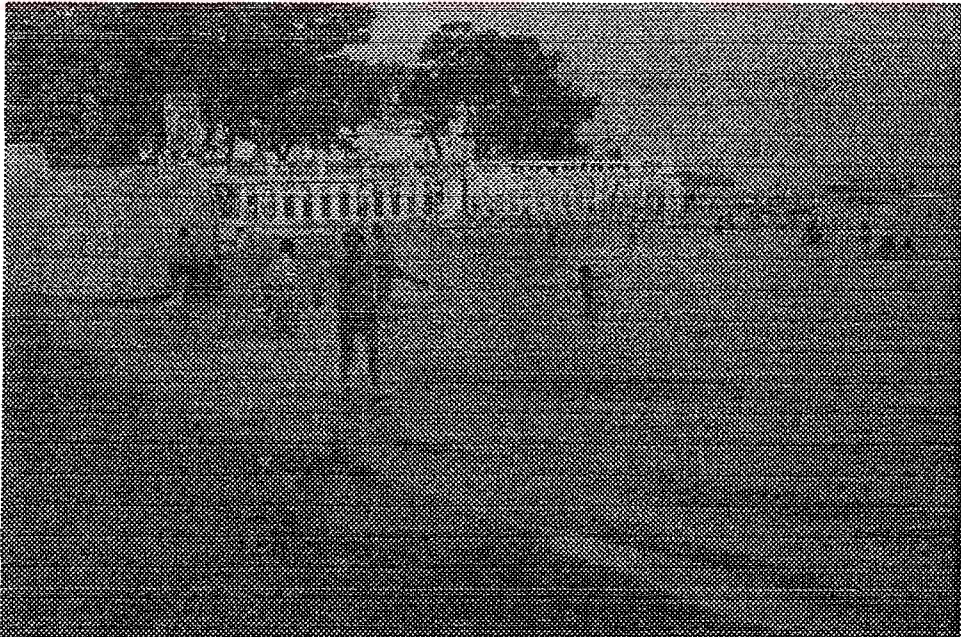
Caddebostan

Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde, Bağdat Caddesi'nin güneyinde, Göztepe, Erenköy, Fenerbahçe semtleri arasına rastlayan bölgede yer alan Caddebostan; zamanında büyük bir bostanla, tarla ve ağaçlarla kaplı olduğundan, 18. yy. ortalarına kadar askeri kaçakları, hırsız ve diğer kanun dışı unsurların saklandığı, bostancı devriyelerinin kol gezdiği bir yer olmuş;

bu niteliğinden ötürü uzun bir zaman “Cadı Bostanı” adı ile anılmıştır. 18. yy.dan itibaren Bağdat yolunu koya bağlayan Cadıbostanı yolunun açılması, bölgenin yerleşime açılıp evlerin ve köşkerin yapımına başlanması ile semtin ismi değişerek bugünkü şeklini almıştır. İdare-i Mahsusa vapurlarının Anadolu yakasına işlemeye başlaması ile birlikte bir de Caddebostan Vapur İskelesi yapılmış; böylece semt, zamanın ileri gelenlerinin yazlık köşkerinin, konaklarının bulunduğu bir yer haline gelmeye başlamıştır.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Caddebostan artık kentin en mutena yazlık semtlerinden birisidir. 1926’da iskelenin bitişiğine geniş bir kır kahvesi açılır, gelen müşterilerin denize girmeleri için kadınlara ve erkeklere ait olmak üzere iki ayrı deniz banyosu mahalli hazırlanır.

Daha sonraki yıllarda kır kahvesi gazinoya deniz hamamları ise plajlara dönüştürülmüştür. 1950-60’lı yılların Anadolu yakasındaki en sosyetik yerlerinden biri olan Caddebostan özellikle yaz mevsiminde yazlığa gelen azınlıkların da katkısıyla bir tatil köyü/sitesi görünümüne bürünürdü. Plajlar, hemen onların yanı başında birçok kuruluşun resmi balolar yaptığı gazinolar, kafeler, mini golf sahaları, yazlık sinemalar diğer semtlere göre burasını biraz ayrıcalıklı yapardı. Fenerbahçe ile Suadiye arasındaki halkın denizle kucaklaşma olanağı bulunduğu bu semtte, yalıların özel plajlarının yanında bir de bugünkü Yelken Kulübü’nün olduğu yerde, Caddebostan plajlarına oranla daha az bir ücretle girilen halk tipi bir plaj daha bulunurdu. (Evren, 2000)



Resim 4.9 Caddebostan Plajı ve onun hemen yanında bulunan ünlü Caddebostan Gazinosu. Burası daha sonra Maksim olarak işletildi, bugün ise aynı yerde Migros bulunuyor. (Evren, 2000)



Resim 4.10 Cadı Bostanı adı verilen yere yapılan Caddebostan Plajı.

Caddebostan Plajı, Ragıp Sarıca Paşa'nın konağına bitişik yerden başlar, gazinonun yanına dek uzanırdı. Bu gazinonun yerinde daha sonraları Maksim ve şimdi de Migros yer almaktadır. Plajın içinde incir ağaçları bulunur, kabinler ise plajla yol arasında bir set teşkil ederdi. Bu kabinlerin arka tarafında günümüzdeki yazlıklar ya da devre mülkler gibi sezonluk kiralanın küçük odalardan oluşan binalar yer alırdı. Binaların çoğunlukla başka kentlerden gelen kiracıları ise yıllar boyu hiç değişmez, aynı kişiler, yaz aylarında buraları kiralarlardı. Plajın içinde bir de gazinonun olması onlara yarı pansiyon olanaklarını tanırdı. Gündüzleri plajın günlük müşterileri gidince, onlar gazinoda oturup yemekli, sazlı sözlü akşam eğlencelerine başlarlardı. (Evren, 2000)



Resim 4.11 Caddebostan Plajından bir başka görüntü. (Evren, 2000)

1970'lerin sonlarına gelindiğinde Caddebostan Plajı, denizin aşırı kirlenmesinden dolayı kapanmış, sonra da 1980'lerin ikinci yarısında sahil yolu inşaatı sırasında denizin doldurulmasıyla tümüyle silinmiş, gazino ise yeniden düzenlenmiştir. 1950 sonları ve 1960 başlarında Bağdat Caddesi'nin bugünkü durumuna imkan veren değişimi sırasında yöre artık yazlık değil, sürekli yerleşim mahalli olurken Caddebostan da hızla yüksek apartmanlarla dolmuştur. Plajın kapanması, açık ve kapalı kısımlarıyla ve çay bahçesiyle birlikte gazonun da değişip, başka bir hale dönüşmesi, motor ve kayık iskelesinin de ortadan kalkması sonucunda Caddebostan'ın sahil kesiminin canlılığı artık kalmamıştır; buna karşılık, Bağdat Caddesi'ne ve hemen güneyine rastlayan kesimleri gelişmesini sürdürmektedir.

Suadiye

Suadiye, Kadıköy yakasının en seçkin müşterilerininin devam ettiği en pahalı plajlarından birine sahip olması ile ünlenmiş bir semttir. 1929 yılında Suadiye Plajı açılmış, denizi, gazinosu, oteli, cazı lokantası ile Kadıköy'ün olduğu kadar, İstanbul'un hayatına da değişik ve kaliteli bir yaşam tarzı getirmişti. Suadiye tren istasyonundan denize kadar olan ve bugün apartmanlarla dolmuş bulunan arazi, boş tarlalardan oluşur, demiryolundan bütün deniz görünürdü. Ulaşım sadece trenle yapılır, plajdan çıkan ve güneşten yanmış halk uzun bir şerit halinde istasyonun yolunu tutardı. Önceleri kayalık olan plajın bulunduğu yerde kayalar kırılarak yok edilmiş ve başka kıyılardan kamyonlarla kum taşınarak kumsal oluşturulmuştur. Plajın sahibi ve işletmecisi Aydınlı Mustafa Güler yalnızca plajı değil, yan tesisleri de düzenleyerek halka açmış, ayrıca Atatürk'ün para yardımıyla Suadiye Gazinosu'nu işletmeye başlamıştır. (Ekdağ, 1996)

Uzun yıllar özellikle İstanbul sosyetesinin gözde mekanlarından biri olan plaj, Mustafa Bey'in ölümü ile "Manş'ı yüzerek geçen ilk Türk" unvanına sahip bulunan oğlu Murat Güler'e kalmış ancak o bu işte başarılı olamayınca plaj ve otelin işletmeciliği başkasına verilmiştir. Plajın yeni işletmecisi Reşat Nuri Karakaya, 1987 yılının Temmuz ayında kendisi ile söyleşi yapan Cezmi Ersöz'e, plajın son zamanlarını şöyle anlatmaktadır: "Gazino ve plajı mal sahibi Lütfiye Güler'den 1964 yılında kiraladım. O zamanlar deniz tertemizdi. Teknelerle Suadiye açıklarına gider, kıyıyı seyrederdim, her yer yemyeşildi, ağaçlar doluydu, içimin açıldığını hissederdim. Her çeşit balık bulunurdu bu denizlerde; geçenlerde denize daldım, dibi simsiyahtı. Çünkü yeni yapılan bu sahil yolu nedeniyle bütün yosunlar öldü. Bilirsiniz denizi

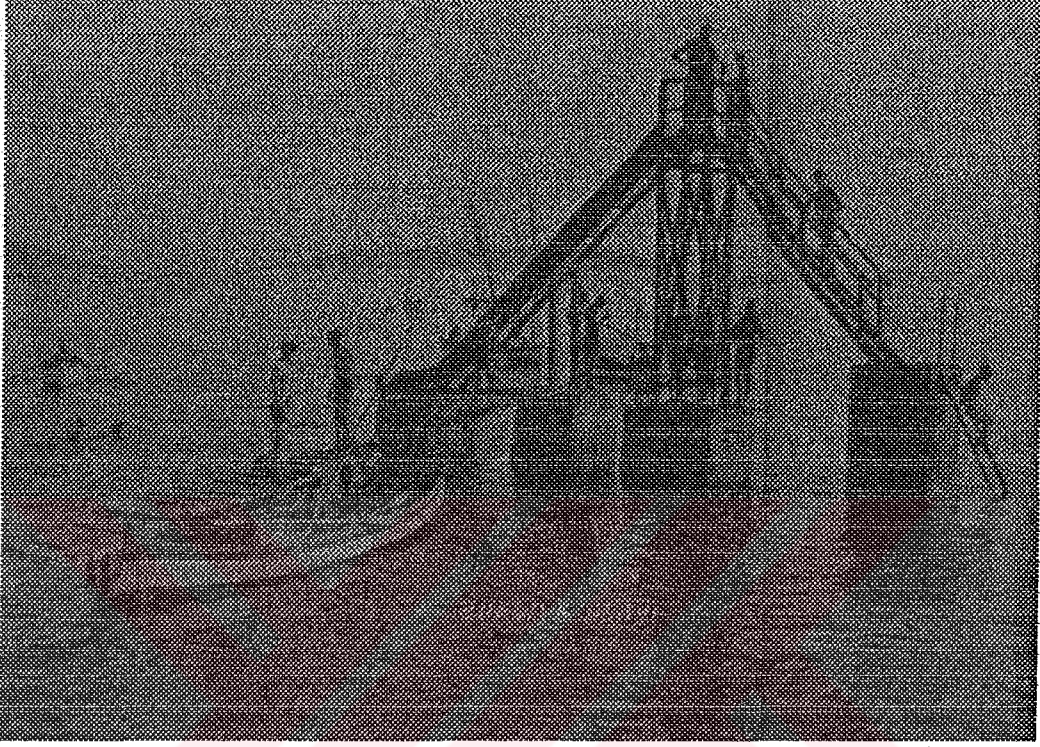
temizleyen yosundur, artık denizi temizleyen bir şey kalmadı. Şimdi de durum malum. Her taraf asfaltlandı, her şey betona dönüştü; inanın yıllardır denize girmiyorum. Geçen gün Suadiye sahilinden denize baktım, içim acıyla doldu. Yeşillerden eser yoktu, hiç ağaç kalmamıştı. Evlat acısı gibi bir şeyler hissettim içimde. Sonra bu plajın tarihi özelliklerini dikkate almadan kaldırılması Atatürk'e açık bir saygısızlık değil mi? Geçmişte Suadiye Gazinosu'nda Türkiye'de gelişen batı müziğinin öncülüğünü yapmış olan bir Macar müzik orkestrası çalardı..." Emekli bir deniz subayı olan ve boş zamanlarında amatör dalgıçlık yapan Reşat Nuri Karakaya daha sonraları bu yeri canlandırmak için, büyük bir havuz yaptırmış, mor leylaklarla kaplı 40 metrelik tarihi şadırvanı onarmış ama ne var ki yaptığı her şey asfalt ve beton yığınlarının arasında vahaya dönüşmeden karşı konulmaz bir yıkımdan ve ilgisizlikten nasibini alarak yitip gitmiştir. (Evren, 2000)



Resim 4.12 Kumsalı ve denizi kadar, oteli ve gazinosuyla da ünlü olan Suadiye Plajı. (Evren, 2000)

Bedrettin Dalan'ın başlattığı sahiyolu projesi yaşama geçince Anadolu yakasındaki diğer plajlar gibi Suadiye Plajı da yok olmuştur. Bugün Suadiye Otel'i'nin yerinde, "Suadiye Princess Otel" bulunmaktadır. Bu otelin yapımı, Pyramid Eğlence Merkezi'nde olduğu gibi

3830 sayılı Kıyı Yasası ve 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri ile İlçe Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun'a aykırıdır. Bu plajın en hareketli yeri, bir dönem Batı müziğinin ve danslarının yapıldığı tek yer olan Kulüp Reşat ise plajın yok olmasıyla eski önemini yitirmiş, o da bir süre işletildikten sonra kapanmıştır.



Resim 4.13 Suadiye Plajı ve o dönem için oldukça modern sayılan atlama kulesi (Evren, 2000)

Bostancı

İstanbul'un Anadolu yakasında, Kadıköy ilçesi içinde yer alan Bostancı semtinin antik çağdaki adı ve o dönemde burada bir yerleşme olup olmadığı kesin olarak bilinmemektedir. Bostancı'nın Bizans dönemindeki adının Poleatikon olduğu ve imparatorların Anadolu içindeki seferlerinden dönüşte şehir başkanının onu burada karşıladığı sanılmaktadır. Bu yüzden o dönemde burada bulunan bir saray veya köşk, bir liman ve bir kilisenin varlığından söz edilmektedir. O dönemden günümüze ulaşabilen tek eser olan liman, bu bölgede yapılan kıyı doldurmasına kadar gayet belirli idi. Bostancı'da doğudaki ikinci koyun bir kısmı lodos dalgalarına karşı, iri kaya bloklarının yığılması suretiyle kurulmuş bir mendirekle korunmuştu. Bu mendirek orijinal durumuyla 1935'li yıllara kadar durmuş, 1935-1938'de bunun üstüne beton dökülerek alçak bir mendirek yapılmış, birkaç yıl sonra bu yeni mendirek

de yükseltilmişti. 1985-1990 arasında sahil yolu yapımı ve kıyı doldurması ile mendirek dolgunun altında kalmış, eski liman da yok olmuştur. Limanın varlığına işaret eden tek iz, evvelce altında kayıkhaneye olduğu görülen ahşap küçük bir evdir. (Eyice, 1985b)

Osmanlı döneminde şehri Anadolu'ya bağlayan yol Bostancı'dan geçiyordu. Bu yolun bir bölümü sonra Bağdat Caddesi olarak adlandırılmıştır. Şehrin sınırını teşkil eden bu yerde, bir bostancı derbendi kurulmuş ve İstanbul'a giriş çıkışlar burada bostancılar tarafından kontrol edilerek işi gücü olmayan ve şehirde kefil gösteremeyenlerin şehre girişleri önlenmiş; semt bugünkü ismini de buradaki bostancı derbendinden almıştır. Bostancı semtinde Osmanlı dönemi boyunca önemli bir yerleşme olmamış, semtin canlanması 19. yy. sonlarında Bağdat demiryolunun buradan geçmesiyle başlamıştır. Tren hattının iki tarafında geniş bahçeler içinde ahşap köşkler, kıyılarda da yahılar yapılmıştır. 1930'lu yıllarda Kadıköy tramvay hattının Bostancı'ya kadar uzatılması da semtin gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Yaklaşık 1930'dan itibaren Bostancı'da kıyı ve demir yolu çevresi ile Bağdat Caddesi etrafında eski ahşap köşkerlerin bahçeleri parsellenip binaları yıkılmış, genellikle iki katlı villalar yapılmıştır. Son yıllarda ise bu mütevazı villalar yerlerini kıyıda 4, Bağdat Caddesi'nin iki yanında 5, bunun dışında kalan yerlerde 8-10 katlı apartmanlara bırakmıştır. Bu arada yetişkin ağaçların pek çoğu da kesilmiştir. (Eyice, 1985b)

Bostancı daha çok plajları ile ünlenmiş bir semttir. Bu bölgede yan yana Deniz Plajı, Teksin Plajı, Yumurcak ve Derya Plajı adlarında dört plaj bulunurdu. Bunların yanında, açık hava sinemasının yanından girilen, yalnızca kadınlara mahsus bir de deniz hamamı yer alıyordu. Bu deniz hamamının diğer hamamlardan farkı denize açılan kısmının açık olmasıydı. Yani dileyen bu kısımdan rahatlıkla denize açılabilir ya da plajlardan birine gidebiliyordu. Plajlardan deniz hamamına gidiş ise yasaktı. Derya Plajı'nı çalıştıran kişi ile 1987 yılında yapılan bir röportajda deniz suyundaki değişimi şu sözlerle anlatmıştır: "Sabah kalkar kalkmaz yüzümü deniz suyu ile yıkardım. Önce denizi kirlettiler, şimdi de her yer beton ve toprak yığını oldu. Yaklaşık on yıldır denize girmiyorum." (Evren, 2000)

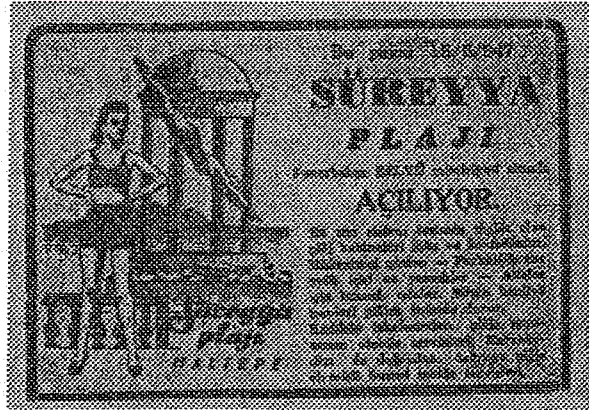
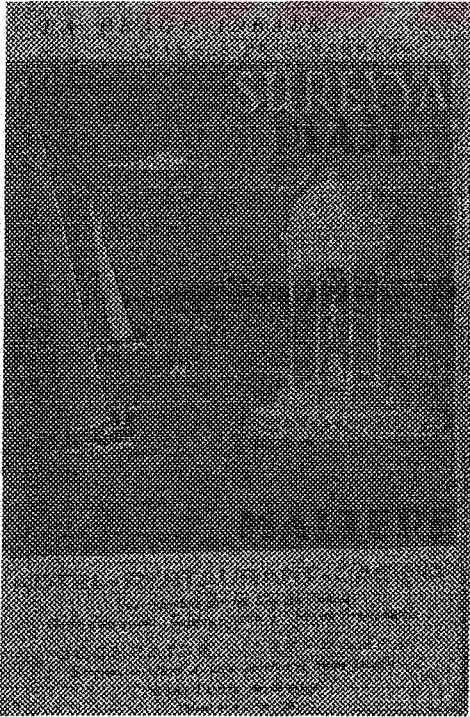
1985 kent düzenlemeleri sırasında Kadıköy-Pendik sahiyolu açılırken Bostancı Koyu ve İskelesi çevresi doldurulmuş, eski sahil lokantaları, yahılar içeride kalmış, iskele meydanının önemli bölümü açık otopark halini almış, semtin sahil kesimlerinin karakteristiği ve görünümü bütünüyle değişmiştir.



Resim 4.14 Plajlarda sandalla gezilir, çeşitli oyunlar oynanırdı.
(Evren, 2000)

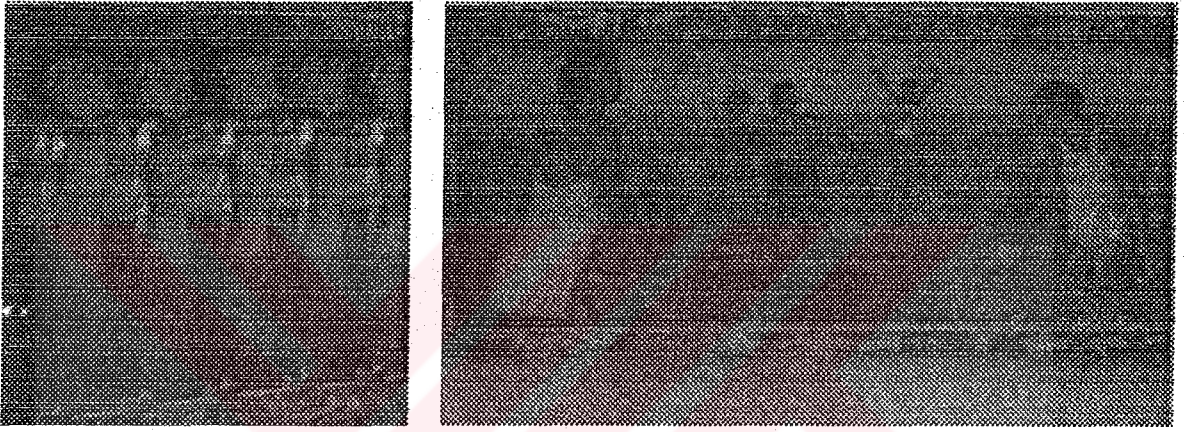
Maltepe

İstanbul ilinin doğu yarısında yer alan Maltepe ilçesindeki bilinen en eski yerleşme yeri, Bizans döneminde kurulan Brias'tır. Semtin adının kaynağı tam olarak bilinmemekle birlikte, eskiden içinde hazine ya da define bulunan küçük höyük biçimindeki toprak yığıntılarını Türklerin Maltepe olarak nitelendirmelerinden dolayı, burada bulunan bir tümülüsün ilçenin adına kaynak olduğu sanılmaktadır. (Aksel, 1985b)



Resim 4.15 Süreyya Plajı'nın açılışını bildiren gazete ilanı ve plajın La Turquie Moderne'de çıkan ilanı.
(Eylül 1951) Süreyya Plajı'nın simgesi Bakireler Mabedi idi.

Eskiden bağık, bahçelik ve seyrek evlerle kırsal bir yerleşme görünümü veren Maltepe kıyısında doğal kumsallar uzanırdı. Küçükyalı ile Süreyya Plajı arasında yer alan İdealtepe’de, ikisi halka açık, biri özel olmak üzere üç plaj bulunurdu. Özel plaj diğerlerine oranla oldukça küçük ve kumsalsız olup, çevredeki ailelere aitti. Diğerleri ise genel plajlardı. Bu yörenin plajları ne Suadiye gibi seçkin, ne de Süreyya Plajı gibi kozmopolit olmuş, adeta bir aile plajı olma özelliğini sürdürmüştü. İdealtepe ve Suadiye arasındaki kayalar ise yaz boyunca civardaki evlerle, öğrenci kesiminin ücretsiz özel plajı gibiydi. Hafta sonları dolar, her kayanın üstü bir soyunma yerine dönüşürdü. Diğer günlerde ise yalnızca çevre sakinlerinin özel yeri olurdu. (Evren, 2000)



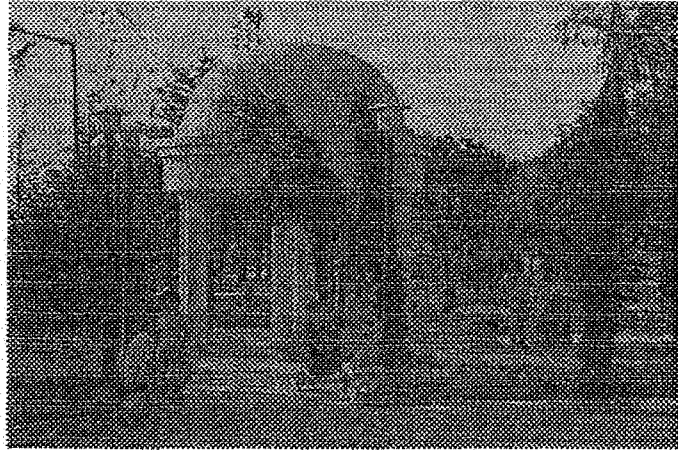
Resim 4.16 Süreyya Plajı’nın, plajla birlikte yok olan cephe süslemeleri.
(Fotoğraf: Aclan Uraz, Evren, 2000)

Anadolu yakasının en medeni ve büyük plajı Süreyya Plajı idi. İdealtepe ile Maltepe arasındaki eski bir bostanın yerinde yerel yönetimlerin desteği ile yapımına 1939’da başlanan plaj, 1946’da hizmete girmiştir. Plajın açılmasıyla hareketlenen bölge, kısa sürede Maltepe’nin en gözde yerleşim birimlerinden biri haline geldi. Otel ve özel aile odalarıyla yalnızca günlük değil, sezonluk tatil ve eğlence gereksinimlerini de gidermeye başladı. Kapanıncaya kadar da bu yörenin en kalabalık ve en nezih plajlarından biri olma üstünlüğünü sürdürdü. Plaj, özellikle kumsaldan 50-60 metre uzaklıktaki Bakireler Mabedi ve kabinlerin tren istasyonuna bakan cephesindeki antik freskleri anımsatan devasa resimleri ile dikkat çekiyordu. Plaj kapandıktan sonra da plajda eğlenen insanları gösteren devasa büyüklükteki bu duvar freskleri uzun bir süre yerinde kaldı, ancak sahil yolu doldurulup burada yeni yapılanmalar başlayınca ortadan kaldırılarak yok edildi. Bugün Süreyya Plajı’ndan kalan tek anı Bakireler Mabeditir.



Resim 4.17 Bir zamanlar denizin içinde yer alan Bakireler Mabeti.
(Evren, 2000)

İnsan boyunu aşan bir yerde kayalık üzerine kurulan yapı, bir çeşit dinlenme, onun da ötesinde tanışma yeri görevini üstlenmişti. Yaz aşklarının bir çoğu burada filizlenir, ya da burada noktalanırdı. Plajın kumsalından 50-60 metre uzaklıkta denizin ortasında olan mabet, bugün bir parkın ortasında, bu kez denize yüzlerce metre uzaklıkta bulunmaktadır. İstanbul'a yabancı kişiler bugün Bakireler Mabeti'ne bir türbeymiş gibi yaklaşıp önünde dua etmektedirler. Bu mabet aynı zamanda denizin içinde olan İstanbul'un, şimdi denize ne denli hasret kaldığının da bir simgesi gibidir. (Evren, 2000)



Resim 4.18 Bakireler Mabeti bugün denizin değil de karanın ortasında, bir parkın içinde yer alıyor.

Anadolu yakasında Marmara sahillerinin özellikli mekanlarından bir diğeri de; Maltepe ve Kartal arasında bulunan, denizden 107 m yükseklikteki Dragos Tepesi (Orhan Tepe) üzerinde kurulu, daha çok yazlık amacıyla kullanılan villalar semti olan Dragos'tur. Yeşillik, fundalık; özellikle ilkbaharda sapsarı açan katırtırnakları ve kekiğiyle bilinen; sahile yer yer dik kayalıklarla inilen ve önünde dibi pırıl pırıl beyaz kumlu bir denizin uzandığı bu tepe, 1940'ların son yıllarına kadar bomboştu. Tepenin karşısında, en yakını Büyükada olmak üzere Adalar yer alırdı. Özellikle mehtabı ünlüydü. 1947'de, üyelerinin çoğunluğunu o dönemin bakan, milletvekili, bürokrat ve aydınlarının oluşturduğu "İstanbul-Ankara Evleri Kooperatifi", hazine arazisi olan tepenin güneydoğu yamaçlarını satın alarak parselledi. Tepeye o döneme göre lüks sayılan villa tipi, bir veya iki katlı özenli yazlık evler yapılmaya başladı ve Dragos, birkaç yıl içinde güzel bir yazlık semt olarak gelişti. 1950'lerde Dragos, birbirinden özenli bahçelerle ayrılan yeşillikler arasındaki villaları, tepenin altındaki özel plajı, kulübü, yeni yetiştirilmekte olan çam koruluğu, seçkin sakinlerinin yaşam biçimleriyle İstanbul'un özel bir köşesiydi. Otomobil dışında, semte, banliyö trenlerinin durduğu Cevizli İstasyonun'dan faytonlarla veya gidilecek villanın anayoldan uzaklığına göre 300 m ile 1 km arası bir yol yürünerek ulaşıldı.

1960'lardan sonra Dragos'un ve çevresinin manzarası değişmeye başladı. Cevizli İstasyonu'nun çevresindeki alan hızlı bir gecekondulaşma sürecine girerken Dragos'daki kooperatifte hisse sahibi olanlar arsalarının bir bölümünü satışa çıkardılar, yeni parselasyonlar yapıldı. Dragos'un Maltepe'ye doğru uzanan eteklerinde yer alan bostanlık, bağlık, bahçelik alanlar ve Kartal'a doğru sahil boyu, adeta bir sanayi bölgesine dönüşmeye başladı. Dragos Yahısı diye bilinen, Maltepe'den Dragos Tepesinin güneydoğusuna kadar uzanan sahilde çeşitli fabrika ve imalathaneler kuruldu. Dragos Tepesi yine villa tipi olmakla birlikte, çok sayıda bina ile dolmaya başladı. Mahalle ilk oluşurken dikilen çamların büyüüp güzel bir koruluk meydana getirdikleri tepenin üstünde bir kır gazinosu açıldı. Tepenin güneydoğu eteklerine çeşitli banka ve kuruluşların yazlık dinlenme tesisleri kuruldu. Semt 1980'lerde, ilk sükunetinden, güzelliğinden, su, hava ve çevre temizliğinden çok şey kaybettiyse de yine lüks ve zarif villaların, güzel bahçelerin, özenli yolların ve köşelerin hatta çok azalmış olmakla birlikte çamların bulunduğu hoş bir yerdi. Asıl değişme 1992'den sonra oldu. 1990'ların başında, tepenin önünden geçirilen geniş sahiyolu, İstanbul'un çoğu yerinde olduğu gibi burada da, bir zamanlar denizin hemen üstünde olan, bahçelerinden veya buldukları bölgede tepenin eteklerinden denize girilen yalıları, köşklere denizden ayırdı. Sırtlara doğru tırmanan binalar ise tepede betonlaşmanın ilk işaretlerini vermeye başladılar. Çevredeki

sanayi ve yapılaşmanın yarattığı deniz kirlenmesi ve sahilyolu, doğal plajları ve denize girebilme imkanlarını yok etti. Konutların ilk sahiplerinin büyük çoğunluğu buradaki evlerini sattılar. Dragos sakinlerinin toplumsal-ekonomik çehresi değişti. Denize girmek de imkansızlaştıktan ve tepe İstanbul'un genel çevre kirlenmesine teslim olduktan sonra, sahilden geçirilen yol da trafiğe açılınca semt eski özelliklerini kaybetti.

Kartal

İstanbul İli'nin doğu yarısında yer alan Kartal'da ilk yerleşimin ne zaman görüldüğü kesin olarak bilinmemekle birlikte, çevresinde günümüzden 5000 yıl öncesine ait olduğu tahmin edilen kalıntılara rastlanmıştır. İlçeye ait kesin bilgiler Bizans döneminde başlamaktadır. Buradaki balıkçı köyüne, kıyıdaki küçük limanı nedeniyle Bizanslılar Kartalimen (ya da Cartalimin) derlerdi. Adalar'ın karşısındaki bu küçük köyün halkı balıkçılığın yanı sıra sebze yetiştiriciliği ile de uğraşıyordu. 1329'da yapılan Pelekanon Savaşı ile bölge tamamen Osmanlı egemenliğine geçmiş, Kartal eskisi gibi balıkçılık ve bahçecilik yapılan küçük bir yerleşme olma özelliğini korumuştur. Bağlar, bahçeler ve bostanlarla kaplı olan Kartal, uzun yıllar İstanbul'un sebze ve meyvesinin bir bölümünü karşılamıştır. Gemilerle getirilen buğdaylar buradaki değirmenlerde öğütülerek İstanbul'a gönderiliyordu. Türklerin de yaşadığı Kartal'da halkın büyük bölümü Rumlardan oluşuyordu. Kıyıdaki iskele çevresinde yer alan Kartal Köyü, günümüzde aynı adı taşıyan semtin ve ilçenin tarihsel çekirdeğidir. (Aksel, 1985a)

1873'te Haydarpaşa-Pendik banliyö hattının açılmasından sonra Kartal'da bir gelişme başladı. Kartal yöresi 19. yy.'ın sonlarında Üsküdar sancağına bağlı bir kazaydı. Ekili ve dikili alanların bitiminde başlayan ormanlar Aydos Dağı'na doğru uzanıyordu. Samandıra'daki ormanlar kentin av alanlarından biriydi. 1. Dünya Savaşı ile birlikte bölgenin sosyal yapısı oldukça değişti. Lozan Antlaşması hükümlerine göre yapılan mübadelede Kartallı Rumlar Yunanistan'a, Kavala yöresinde yaşayan Müslüman halkın bir bölümü de Kartal'a göç etti. Göçmenlerin yapmayı bildiği tek üretimin tütün yetiştiriciliği olması nedeniyle, Kartal'daki bağlar, bahçeler ve bostanlar bir süre sonra büyük ölçüde yozlaştı. Daha çok banliyö yerleşmesi olarak gelişen Kartal, 1950 öncesinde İstanbul'un sayfiyesi haline gelmeye

başladı. Eski Kartal Köyü'ndeki bağlar ve bahçeler içinde bulunan evler, yazın kentin sıcağından bunalan sahipleri tarafından ferahlatıcı sayfiyeler olarak değerlendirildi. Kıyıdaki plajların berrak sularında İstanbulluların bir bölümü serinledi. (Aksel, 1985a)

Bölgede yer alan Kartal Nizam Plajı, İstanbul'un Anadolu Yakası kıyılarının en ucunda yer alan, çoğunlukla da bu bölge sakinlerinin tercih ettiği bir plajdı. Bir süre belediye tarafından işletilen plaj, denizinden çok, tesisleriyle dikkati çeker ve bu amaçla varlığını sürdürdü. (Evren, 2000)

Artık kıyılarındaki yoğun kirlilik nedeniyle denize girilemeyen Kartal semti, büyük şehir belediye sınırları içerisinde önemli bir ticaret ve hizmet merkezidir.

4.4 Kadıköy-Kartal Sahilyolu Güzergahında Arazi Kullanımı

İstanbul, önemli coğrafi konumunun yanı sıra, dünya tarihini derinden etkileyen, yönlendiren ve yönetimi altına alan Bizans, Roma ve Osmanlı gibi imparatorlukların üzerinde hüküm sürmesi, hatta onlara yıllarca başkentlik yapması nedeni ile dünya kentleri arasında özel bir yere sahiptir. Bu imparatorlukların bugün gelinen noktada büyük etkileri olmuş, her dönemde ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleşen gelişim ve değişim, bir önceki dönemin temelleri üzerinde oluşmuştur. Bu nedenle, İstanbul ili sınırları içindeki hiçbir bölge, yaşanan tarihi süreç, yapılan planlar ve uygulanan politikalar göz önünde tutulmadan ele alınmamalıdır. Bu düşünceden yola çıkılarak, aşağıda bahsedilecek olan Kadıköy-Kartal sahilyolu güzergahındaki arazi kullanımının şu an ki durumunun yanı sıra, bölgenin tarihten bugüne benimsenen ve uygulanan politikalar doğrultusunda zaman içerisinde nasıl şekillendiği de araştırılacaktır. Konut alanları, ulaşım sistemi, rekreasyon alanları, sanayi ve depolama alanları başlıkları altında anlatılacak olan bölümde adı geçen unsurlar her ne kadar birbirlerine paralel ve bağımlı olarak değişiyor olsalar da daha kapsamlı incelenebilmeleri için ayrı ayrı ele alınacaklardır.

4.4.1 Konut Alanları

Konutlar halkın yaşadığı, toplumun ekonomik ve sosyal yaşantısını yansıtan mekanlardır ve kent dokusundaki en etkili elemanlardır. Geçmişten günümüze dek bir konutun ortaya çıkma sürecinde, çevresel faktörler, kültür bileşenleri ve bina formu arasında dönüşümsel bir ilişki vardır. İstanbul'daki konut mimarisi de bu faktörlerin etkisi altında gelişmiştir.

İstanbul'da ilk yerleşmeler M.Ö. 7. yy.da Megaralı Grekler tarafından önce Kadıköy ve daha sonra şimdiki Sarayburnu civarında koloni şehirler şeklinde kurulmuştur. Bu şehirlerden Bizantion, topografik avantajlarından ötürü önemini arttırmış ve bağımsız bir şehir olmuştur. Bu dönemden sonra şehri ele geçiren tüm devletler ile Roma ve Bizans İmparatorluklarında belli bir hiyerarşik düzen doğrultusunda konut alanları, yönetim binaları, tapınaklar, askeri alanlar gibi ihtiyaç duyulan yapılar oluşturulmuş, ancak tüm yerleşim kıyılarda inşa edilen surlarla çevrilmiş ve stratejik bir konumda yerleşilerek öncelikli amaç savunma olmuştur. Ayrıca ticaret ve ulaşım da kıyıların biçimlenişini etkileyen dinamiklerdir.

Osmanlı döneminde sur içi yapılaşma devam etmekle birlikte dericilik, barut, mezbaha gibi şehrin sağlık ve temizliği yönünden belirgin ölçüde sakıncası olan faaliyet dalları ile şehrin günlük, toplumsal ve ekonomik yaşamıyla yoğun ilişkileri bulunmayan grupların sur dışı mahallelere yerleştikleri görülür. Ayrıca sur içinde meydana gelen büyük yangınlar bu alandaki yerleşme dengesini sarsmıştır. Bu dönemde kıyıların biçimlenmesinde savunma faktörü önemini yitirmekle birlikte, ticaret, ulaşım ve dolayısıyla sosyo-kültürel yapı etkin olan dinamikler olmuştur.

Uzun yıllardır çoğunlukla gayrimüslimlerin yaşayıp, bahçecilik ve balıkçılıkla uğraştığı Maltepe ve Kartal bölgeleri Osmanlı döneminde de köy olma özelliklerini sürdürürken, özellikle 19. yy. sonlarına doğru Moda çevresinde gayrimüslim ve Levantenlerin yerleşme eğilimleri kararlılık kazanmış, Göztepe, Erenköy, Bostancı çevresinde de daha farklı bir yerleşme karakteri belirmeye başlamıştır. Buralarda II. Abdülhamit döneminin (1876-1909) önde gelen devlet görevlilerinin geniş araziler içinde köşkler yaptırdıkları görülür. Keza Fenerbahçe'ye doğru da varlıklı Levanten ve gayrimüslimler geniş araziler satın alarak sayfiye amaçlı köşkler inşa ettirirler. 1868'de yabancıların da mülk sahibi olmalarına izin veren yasal düzenlemelerin ardından varlıklı Levantenlerin Kadıköy çevresindeki mülklerinde artış olur. Bir yandan varlıklı Levanten, gayrimüslim ve üst düzey bürokratlar Kadıköy

çevresinde mülk alımına hız verirken, satış ve ihsan yoluyla hazinenin elinden çıkan mülkler İstanbul'un ilk ve büyük boyutlu spekülâtif hareketlerinden birini başlatır ki, Kadıköy çevresinde 19. yy.'ın sonlarında başlayan spekülâtif hareketlerin o zamandan günümüze hemen hiç değişmeden ulaşabilmiş tek kentsel olgu ve belki de gelenek olduğu söylenebilir. (Akbulut, 1985)

I. Dünya Savaşı öncesinde Kadıköy, İstanbul'un en önemli konut alanı haline gelmiştir. Gün içinde bölgeye yapılan sık vapur seferlerinden de anlaşılmaktadır ki; bu dönemde Kadıköy hala önemli bir sayfiye yeri olmasının yanı sıra İstanbul ile konut-işyeri ilişkisine de girmiş, yaz kış oturlan önemli bir yerleşme bölgesi haline gelmiştir. Bu dönemde Bostancı güzergahında fark edilen yoğunlaşmalara karşın, geniş bahçeler içindeki köşkler bu kesimde bağ ve bostanların da zararına gittikçe daha fazla alana yayılmaktadır. Cumhuriyet arifesinde Kadıköy'ün İstanbul'un en gelişmiş semtlerinden biri olduğu söylenebilir. O dönem için İstanbul'un birçok yerinde olmayan kamu ve altyapı hizmetlerinin Kadıköy'de sağlanmış olduğu, buna karşılık, yangın gibi İstanbul'un büyük kısmını tehdit ve tahrip eden bir afetin Kadıköy'ü pek az etkilediği görülür. (Akbulut, 1985)

Birbirini izleyen I. Dünya Savaşı, itilaf devletlerinin İstanbul'u işgal etmesi ve Kurtuluş Savaşı ardından başkentin Ankara'ya taşınması İstanbul için bir duraklama dönemini beraberinde getirmiştir. 2.5 bin yıldan daha fazla ayakta kalan kent tarihsel ve hemen hemen ölümsüz sayılan konumunu yitirmiştir. İstanbul için I. ve II. Dünya Savaşları arası bir bekleme dönemi olmuştur. Bu dönemde İstanbul'un nüfus artış hızı diğer kentlerin altındadır. İstanbul'un bütünüyle çökmemesinin nedeni endüstri birikimi, liman olarak uluslar arası ticaretteki önemi ve politik açıdan ikincil konumda kalmasına karşın, bir kültür ve uygarlık merkezi olmasıdır. (Hızal vd., 1998)

Bu dönemde düşünceleriyle İstanbul'un planlanmasını yönlendiren kişi Roma ödüllü Fransız mimar Henry Prost'tu. 1936-1951 arasında İstanbul Nazım Planı'nı hazırlayıp yönlendiren Prost'un önerilerinde çekimser kaldığı görülür. Mimar Kadıköy'de bir stadyum, Fenerbahçe Yarımadası'nda da İçişleri Bakanlığı isteğiyle bir yat limanı düzenler. Prost Kadıköy ve çevresinde sanayi konusunda oldukça çekimser davranırken yörede konut, sayfiye ve ticaret kullanımlarını destekleyici bir tutum takınır. Prost'un İstanbul yakasına nazaran şehrin Asya yakasındaki yerleşmelerle fazlaca ilgilenmediği, genelde mevcut durumu bir veri olarak kabul

ederek bazı olumsuzlukları giderici sınırlı operasyon önerisiyle yetinmeye çalıştığını söylemek mümkündür. (Akbulut, 1985)

Bütün Türkiye’de durağan bir kentsel yapının hüküm sürdüğü 1940’larda, Kadıköy’de, özellikle banliyölerde ahşap köşklerin yıkılarak yerlerine betonarme villaların yapıldığı bir süreç belirginleşmeye başlar. Bu süreç 1960’ların ortalarına kadar az çok devam eder. 1950’li yıllarda tüm İstanbul’un yaşantısını ve çehresini etkileyen iki önemli gelişme olmuştur. Türkiye’nin girmekte olduğu hızlı kentleşme süreci içinde büyük kentlerin çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. 1950’lerdeki ikinci gelişme ise Menderes operasyonlarıdır.

1956 yılı İstanbul’un imarı açısından kritik bir yıl oldu. Bu yılda 6785 sayılı yeni imar, 6830 sayılı yeni istimlak yasaları TBMM’den geçti. Hemen hemen aynı günlerde dönemin başbakanı Adnan Menderes İstanbul’da gösterişli bir imar operasyonuna başladı.

1950’de Demokrat Parti’nin iktidarı almasından sonra başbakan olan ve bu konumunu Demokrat Parti 27 Mayıs 1960 askeri harekatiyle iktidardan düşürülene kadar sürdüren Menderes, İstanbul’un fiziksel çehresini en fazla etkilemiş kişilerden biridir. Cumhuriyet tarihinde kent planlaması ve kentlerin gelişmesi açısından bu dönem olumlu ve olumsuz etkileri ne olursa olsun, çok önemli bir dönüm noktasıdır. Bu köklü girişimlerin harekete geçirip yönlendirdiği yapılanma eğilimleri, İstanbul’da demografik gelişmenin baskısıyla birleşerek tarihi kent dokusunu yok etmiş; sorunlarını çözmekte büyük zorluklar çekilen bir megapolis hazırlamıştır. İstanbul kent tarihi içinde önemli bir yeri olan Menderes imarı dönemi, aynı zamanda yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması dönemidir. 1950 yılına gelindiğinde Türkiye dışta ödemeler dengesi sorunu ile karşılaşmıştı ve dış borç bulamıyordu. İçte de muhalefet güçleniyordu. Menderes ülke içinde siyasal desteğini arttırmak ve dışa karşı gücünü göstermek için İstanbul’da siyasal amaçlı bir imar operasyonuna girişti. Böylece bir operasyon için gerekli kaynak kısmen ulusal bütçeden kısmen kamu iktisadi kuruluşlarının ve sosyal güvenlik kurumlarının kaynaklarına başvurarak, kısmen de halka yapılacak ödemeler geciktirilerek, büyük ölçüde de enflasyonla sağlandı. Yapılan açıklamalara göre, operasyonlarla üç şey amaçlanıyordu. Bunlardan birincisi trafiği rahatlatmaktı. Bunun için trafiğin düğümlendiği meydanlar ve ana yollar yıkımlarla genişletiliyor, o zamana kadar görülmedik hızla ve genişlikte yollar açılıyordu. Bu yollar karayolu mühendislerince kentin topografyasına ve tarihi eserlerine duyarlılık gösterilmeden gerçekleştiriliyordu. Operasyonun

ikinci amacı kenti güzelleştirmektir. Bu Hausmanian bir estetik anlayıştı. Meydanların ve camilerin çevrelerinin açılmasına dayanıyordu. Üçüncüsü ise camilerin ve dini yapıtların restorasyonunu yapmaktır. Bir yandan tutucu çevrelerden siyasal destek sağlamaya dönük bu eylem, aynı zamanda Menderes'in imar operasyonunun tarihi çevreyi tahrip ettiği biçimindeki eleştirilere bir yanıt olarak kullanılıyordu. Bu operasyonun içinde kenti çevreleyen gecekondular için bir çözüm önerisi bulunmuyordu. (Hızal vd., 1998)

Menderes operasyonları daha öncekiler gibi ağırlıklı olarak şehrin Avrupa yakasında uygulamaya konulmuş ve Anadolu yakasında faaliyetler daha sınırlı tutulmuşsa da, bu dönemde Kadıköy-Bostancı arasında bir dizi yeni yol açılması ya da yol genişletilmesi türünden imar uygulamaları yapılmıştır. Ancak planlanan tüm projeler gerçekleştirilememiş, özellikle sahil yollarının inşası ancak 1980'lerde mümkün olmuştur.

1960'larda bütün hızıyla süren gecekondulaşmanın yanında, kentsel mekanın biçimlenişini değiştiren bir diğer olgu da, imarlı arsalar üzerinde apartmanlaşma olmuştur. Önce boş alanlar, daha sonra yeşil alanlar, parklar ve oyun alanları apartmanlarla dolmuştur. 1965 Kat Mülkiyeti Kanunu ile, az yoğunluklu yerleşmenin yerini hızlı bir apartmanlaşmanın almasının önü açılmıştır. 1955 İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı ve 1966 Sanayi Sahaları Planı ile sanayi kullanımına açılan Kartal, Tuzla, Pendik bölgelerinde çalışan nüfus Kadıköy civarında konut ihtiyacının artmasına sebep olmuş, 1972 tarihli Bostancı-Erenköy Bölgeleme İmar Planı ile Kızıltoprak-Bostancı arasında yapı yoğunluklarının artırılması ve bu yoğunluk artışını destekleyecek şekilde 1973'te hizmete giren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolu, Kadıköy ve çevresini cazip bir konut bölgesi haline getirmiştir. Böylece Kadıköy'de günümüze dek 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 hemen bütünüyle yok edilmiştir.

1950-1984 yılları arasında yürürlükte kalan yasalara göre merkezi yönetim, belediyelere rağmen asıl karar verici organdı. 1984'ten sonra çıkarılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeler Yasası ile karar mercii merkezi yönetimden yerel yönetime geçmiş, planlama süreci etkinlik kazanmıştır. Bundan önceki dönemde kentin biçimlenmesi ile ilgili olarak planlama kurumunun denetiminin zayıf olmasındaki önemli etkenlerden biri belediye sınırlarının düzenlenme biçimidir. Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki köy sınırları metropollerde değişik devrelerde belediye sınırları olarak tanımlanmıştır. Köy ya da genç belediye

statüsündeki bu kurumlar, o günkü İstanbul Belediyesi sınırları dışına taşan konut ve sanayi alanlarının gelişme süreçlerini yönlendirecek şekilde örgütlenmemiş, dolayısıyla İstanbul metropoliten alanının mekansal yapısının öngörülme biçiminde gelişmesinde etkin olmuştur. Böylelikle İstanbul metropoliten alanında 1970'lerden bu yana ağırlıklı olarak hissedilen iki ana gelişme yönü ortaya çıkmıştır. Batı yakasında önceleri merkezden çevreye yayılan, radyal, kentin soluklanması için gerekli açık ve yeşil alanları içermeyen yoğun yapılanma biçiminde, sonraları ulaşım arterleri boyunca bir anlamda doğrusal bir biçimde yerleşim görülürken; doğu yakasında altyapıya bağlı olarak karayolundan ayrılan ana kavşaklar çevresinde gelişigüzel sanayi alanları ve bunları izleyen konut alanları ile doğrusal bir gelişme gerçekleşmiştir. Doğu yakasındaki gelişmeye örnek olarak verilebilecek olan Kartal ve Pendik ilçeleri bütününde konum, topografya ve yerleşme özellikleri açısından kıyrya koşut üç kuşak görülür: (Hızal vd., 1998)

1. Kuşak: E-5 aksı ile Marmara Denizi arasında, topografya ve iklimin yerleşmeye en uygun olduğu kısmen düzenli, planlı konut alanları.
2. Kuşak: E-5 karayolu kuzeyinde topografya açısından 1. Kuşak ile bütünlük oluşturan, hisseli tapu ve yasadışı yapılaşma örüntüsü içindeki sağlıklı gelişmeler.
3. Kuşak: 2. Kuşağın kuzeyinde topografik açıdan diğer iki kuşaktan kopuk erişebilirlik düzeyleri düşük, Nazım Plana uygun olarak sanayinin gelişmeye başlaması ve nüfus patlaması nedeniyle sağlıklı gelişmeler yaşamaya başlayan köy statüsündeki yerleşmeler.

80'li yıllarda çıkarılan bir diğer yasa da 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu'dur. Bu kanun bir parselde birden fazla yapı yapılmasını mümkün hale getirmiş, böylelikle az sayıda kalan köşkların bahçelerinde yeni bir apartmanlaşma başlamıştır. Böylece elde kalmış köşklar yıkılmaktan kurtarılmış olsa da, özgün mekansal yapılaşmanın son izleri de silinmiştir.

Kadıköy, Maltepe ve Kartal ilçelerinde, özellikle sahil kesiminde oturan halk açısından son dönemde bölgede görülen en büyük değişim Marmara Denizi boyunca uzanan Kadıköy-Kartal Sahil yolu Projesi'nin gerçekleşmesi ile olmuştur. 1984-1994 yılları arasında denizin doldurulması ile oluşturulan sahil yolu ve yeşil alanlar denizle iç içe yaşayan apartman ve yahtaların su ile olan ilişkisini koparmış, konutlar ile deniz arasındaki mesafe kimi noktalarda 200 m.'yi bulmuştur. Özellikle Caddebostan-Bostancı ve Maltepe-Dragos arasında yaşayan konut sahipleri projeyi durdurmak için çeşitli girişimlerde bulunmuş, zaman zaman burada

yaşayan insanlar ve çevreci derneklerle güvenlik güçleri arasında olaylar da meydana gelmiştir.



Resim 4.19 Konut işlevini günümüzde de sürdüren yalılardan biri. Ancak yalı denizin doldurulmasıyla kıydan onlarca metre içeride kalmıştır.



Resim 4.20 İşlevini kaybetmemiş bir başka konut.

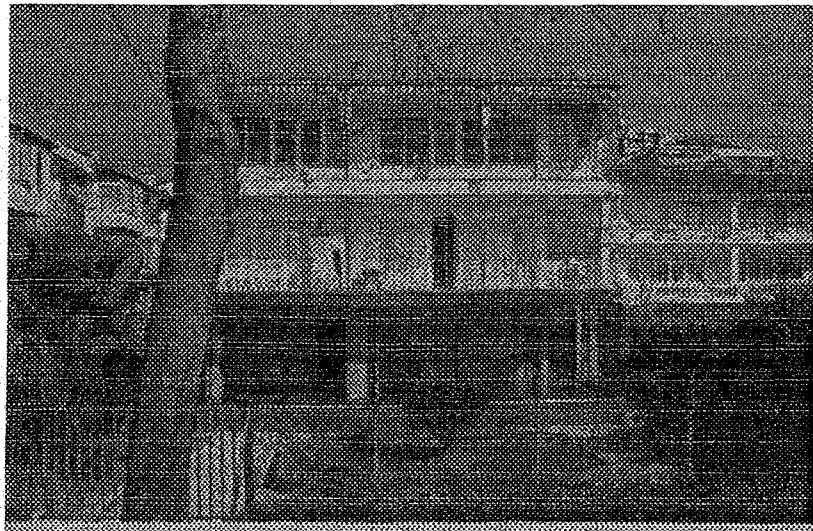
Geçen zaman içerisinde apartmanlar ve sayıları iyice azalmış olan köşkler konut işlevlerini sürdürmüş olsalar da, bazı konutlar oldukça rağbet gören lüks lokantalara dönüşmüşlerdir. Caddebostan-Bostancı arası bölge, konut ağırlıklı olma özelliğini devam ettirirken, Kartal'a doğru uzanan yol boyunca lokanta, alışveriş ve eğlence merkezlerinin sayısı gün geçtikçe artmaktadır.



Resim 4.21 Uzun süredir satılmayı bekleyen bir villa.



Resim 4.22 Eski yalı, şimdi restoran olarak kullanılıyor.



Resim 4.23 Alt katı işlev değiştirmiş bir konut.



Resim 4.24 İşlevi değişmemiş bir konut.



Resim 4.25 İşlev değiştirmesine karar verilmiş bir yapı.



Resim 4.26 Resim 4.25'deki yapının uygulama sonrası hali.

4.4.2 Ulaşım Sistemi

Ulaşım, insan ve eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya belirli bir amaç için taşınmasıdır. Ancak bu yalın tanım ulaşımın önemini yeterince vurgulamamaktadır. Ulaşım, toplumsal-ekonomik bir içeriğe sahiptir. Ulaşım olanaklarını geliştirerek ulaşılabilirlik düzeyinin artırılması kültürel yayılmayı da beraberinde getirmektedir. Tarihsel süreç içinde görüyoruz ki önemli ulaşım yolları üzerindeki yerleşmeler gerek nüfus gerekse kültürel yapı açısından diğer yerleşmelere göre daha hızlı bir şekilde gelişmiştir. (Ünal, 1997)

İnsan yerleşmelerinin tarihsel gelişme sürecinde su yollarını kullanarak erişme, tekerleğin keşfinden öncedir. İlkel deniz araçları, kıyıları boyunca yerleşen insan topluluklarına zorunlu ve sürekli ulaşım hizmeti sağlamışlardır. Antik çağda yelkenli teknelerin ortaya çıkışıyla yeniçağ sonuna kadar kıtalararası kıyıları boyunca ticaret genişlemiştir. Keşifler ve ticaretin getirdiği zenginliklerle deniz kentleri anakentler olma sürecine girmişlerdir. Buhar enerjisinin 18. yy'da sanayileşmeyi ve kentleşmeyi ortaya çıkarmasıyla hem kentsel yapılar, hem de ulaşım teknolojisi büyük evrimler geçirmiştir. Demiryolu taşıması limanların bölgesel etki alanlarını geliştirmiş, deniz kentleri buharlı gemilerin de hizmete girmesiyle metropol büyüklüğüne erişmiştir. Çelik köprü yapımında ilerlemelerle kıyıları birleşmiş ve kıyı boyu ulaşımında demiryolları denizyolu taşımasıyla rekabet etmiştir. 19. yy. sonu ve 20. yy. başında içten patlamalı motor ve lastik tekerlekli ulaşım araçlarının hizmete girmesinden sonra kentleşmede olağanüstü boyutlar ve kitlelerin kent içi ulaşımında toplu taşıma gereği ortaya çıkmıştır. Demiryolu ve daha sonra kara taşıma araçlarında elde edilen yüksek hız aynı geçki üzerinde sürekli olarak denizyolu araçlarının tasfiye edilmesine yol açmıştır. Karayolu araçlarının denizyollarına rakip olmasına köprü ve tünel yapımı teknolojisindeki ilerlemeler de bir başka etmendir. Asma köprüler ve tünellerin yapımıyla birbirine yakın kıyıları kara ve demiryolu araçlarıyla bağlanmıştır. (Kılıçaslan, 1995)

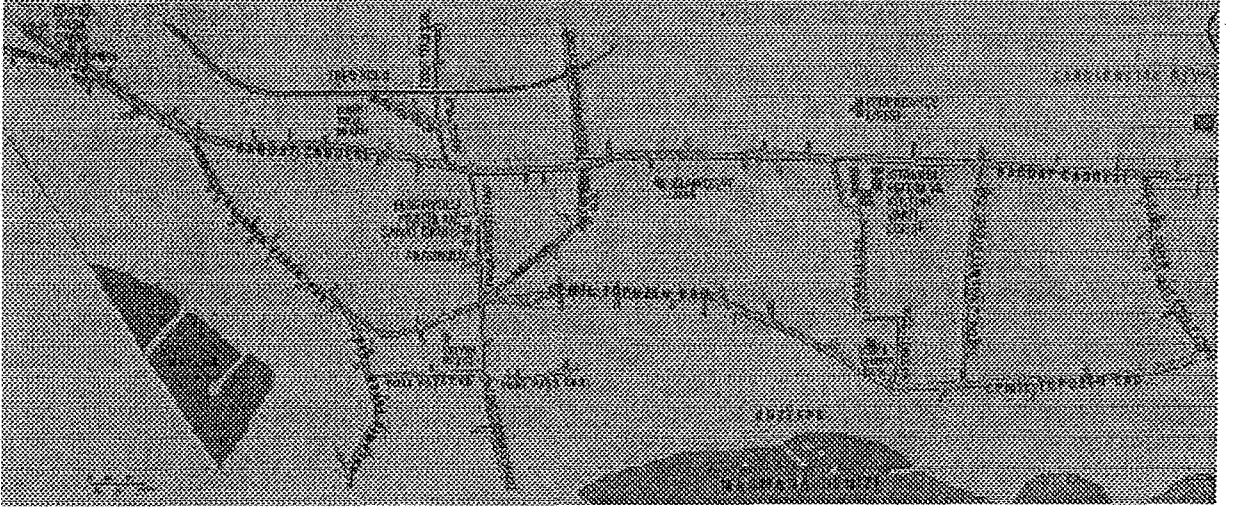
İstanbul iki kıtayı birleştiren bir su engeli üzerinde kurulmuş dünyadaki tek kettir. İstanbul bir kıyı kenti olarak, dünyadaki benzerleri gibi, bahsedilen tarihsel süreç doğrultusunda ulaşım sistemini geliştirmiş, ancak bir yağ lekesi gibi her yöne yayılan kent zaman içerisinde su kenti olma özelliğini yitirerek kara kenti kimliğine bürünmüştür.

Osmanlı döneminde İstanbul kentinin ulaşım ağı; deniz taşımacılığı, atlı tramvaylar, kısa bir metro hattı ve trenler gibi dört ana unsurdan oluşuyordu. İlk Osmanlı vapur şirketi olan Şirket-i Hayriye 1851 de kurulmuştur. Bu döneme kadar kent sahilleri arasındaki ulaşım

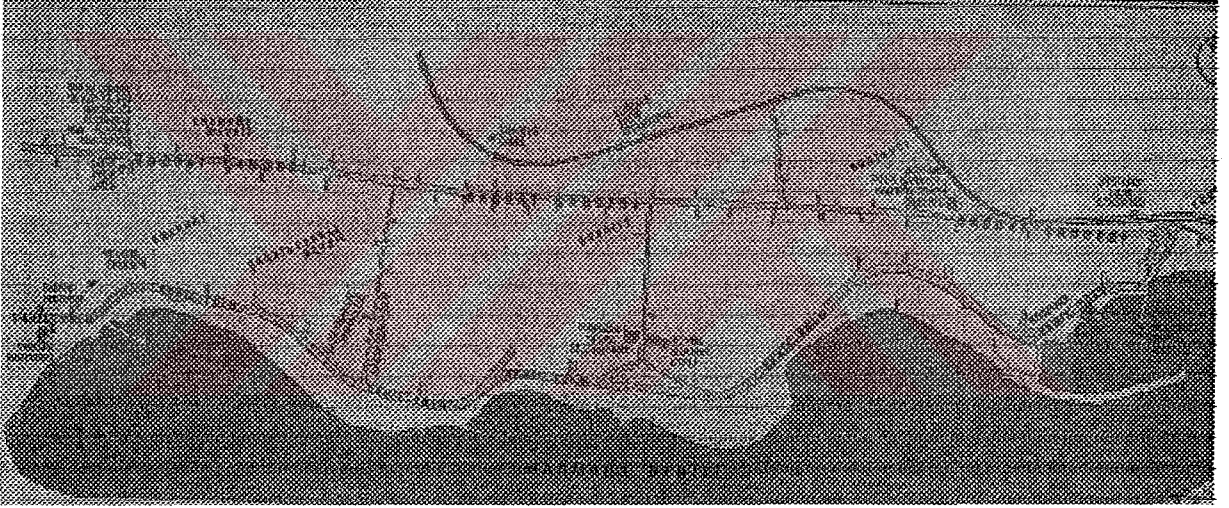
kayık ve mavnalarla sağlanıyordu. Anadolu yakası ile İstanbul arasında 1857'de başlayan sürekli ve düzenli vapur seferlerinin Kadıköy ve çevresinin gelişmeye başlamasında büyük etkileri olmuştur. 1873'te tek hatlı olarak hizmete giren, Anadolu yakasında Marmara Denizi boyunca kıyı yerleşmeleri ve köylerinin yanından geçip Pendik'e uzanan tren hattı ve seferleri de buradaki yerleşmelerin merkezle bütünleşmesini sağlamıştır. Böylece Kadıköy kendi hinterlandı ile bütünleşirken demiryolu istasyonlarının çevresindeki sayfiyeler, zamanla sürekli iskan bölgelerine dönüşmüşlerdir.

Cumhuriyetle birlikte Anadolu yakasına bazı kentsel hizmetler götürülür. 1927 yılında kurulan tramvay şirketi ilk seferini 1928'de Üsküdar-Kısıklı arasında gerçekleştirir. Marmara kıyılarındaki ilk seferi ise 29 Ekim 1934'te Kadıköy-Altıyol-Kızıltoprak-İhlamur-Feneryolu-Suadiye-Bostancı güzergahında yapılır. Çatalçeşme'ye kadar çift hat halinde olan tramvay yolu, buradan sonra Bostancı çarşı ve karakol meydanına kadar tek hat halinde işlerdi. Bu işletmeyi, ülkemizin ilk girişimci işadamlarından olan ve Kadıköy'de adını taşıyan bir sinema ile, İdealtepe'de bir plaj ve ayrıca bir sanatoryum yaptırmış olan Süreyya Paşa'nın öncülüğünde Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi oluşturur. Üsküdar ve Kadıköy'de tramvay işletmesiyle ilgili olarak yapılan fizibilite araştırmaları arasında iskelelerde yolcu sayımları da yapılır. Haziran 1926'da bir hafta süren sayımlara göre Kadıköy İskelesi'ne gelen giden günlük ortalama yolcu sayısı toplam 14 639 olarak bulunur. Anadolu yakasında tramvaylar İstanbul yakasından daha geç olarak 1967'ye kadar hizmette kalmıştır. Ayrıca toplu ulaşım alanında tramvayları desteklemek amacıyla 1947'den itibaren bölgede otobüs işletilmesine de başlanır. (Akbulut, 1985)

Tam kıyıda olmamakla birlikte kıyıya paralel uzanan ve bölge tarihi içinde şekillenen Bağdat Caddesi, Bizans döneminden beri önemini sürdürmektedir. Osmanlı döneminde, Üsküdar'dan Şam veya Bağdat yönünde gidecek kervanlar gibi, Doğu'ya yapılacak seferlerde ordu, bu yol üzerinden yolculuğuna başlıyordu. Cumhuriyet döneminde çeşitli şehir ve yol çalışmaları çerçevesinde genişletilerek düzenlenen cadde bugün, blok apartmanların altında geniş vitrinli mağazaları, banka şubeleri, caddeyi dört dizi halinde işgal eden yoğun trafiği ile tamamen değişik görünümlü bir yol olmuştur. Bağdat Caddesi günümüzde Küçükyalı-Maltepe-Kartal-Pendik yönünde değişik adlar alarak uzanır. (Eyice, 1985a)



Şekil 4.1 Bağdat Caddesi, Kızıltoprak – Caddebostan arası.



Şekil 4.2 Bağdat Caddesi, Erenköy – Bostancı arası

Bölge her ne kadar önemli bir sahil şeridine sahip olsa da, kent içi ve kıyılar arası ulaşımında deniz taşımacılığının önemli bir yere sahip olduğu söylenemez. Bostancı'nın Adalar ile en yakın bağlantı sağlanacak yer olması, ayrıca gerek karayolu, gerek demiryolunun birleştikleri önemli bir noktada bulunması bakımından, burada deniz yolu ile de iletişim sağlanması uygun görülerek 1912'de Bostancı'da bir vapur iskelesi yapılmıştır ve bu iskele günümüzde de işlevini sürdürmektedir. Kartal ilçesi de, İstanbul ili deniz ulaşımında yıllarca önemli bir yer tutmuştur. Uzun yıllar boyunca kentin Yalova ile olan ilişkisi büyük ölçüde Kartal'dan yapılan araba vapuru seferleri ile kuruluyordu. Bu seferler günümüzde kaldırılmıştır.

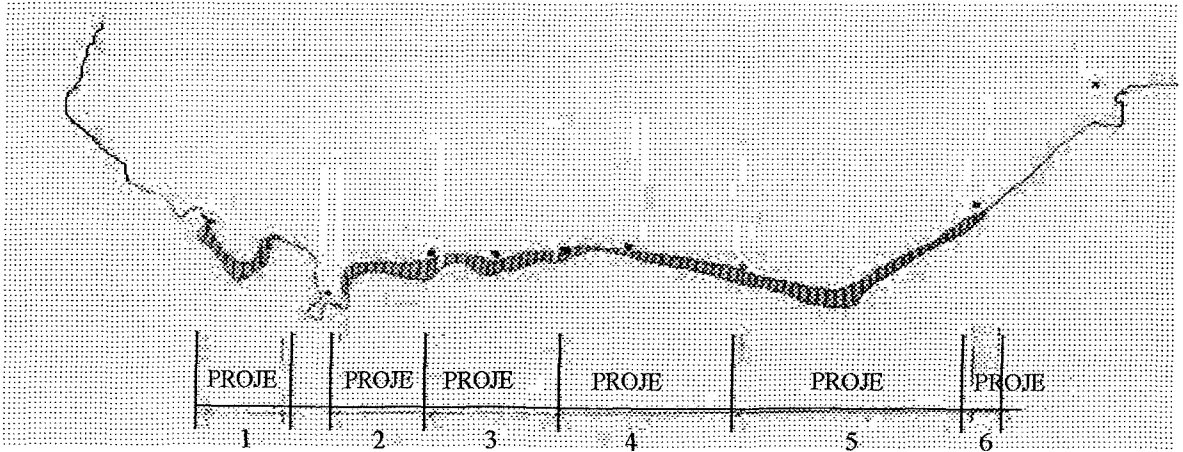
Denizyoluyla Kartal-Yalova ulaşımı bugün deniz otobüsü ve şehir hatları vapurlarıyla sağlanmaktadır.

Denizyolu ulaşımının geri kalmasında en önemli etken, aynı zamanda metropolün şekillenmesinde önemli bir faktör olan, 1950'li yıllarda başlayan, kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarıdır. Kıyıda 2-5 km içerden geçen yer yer kıyı ile bütünleşen ve metropol boyunca Marmara Denizi kıyılarına koşut uzanan E-5 Uluslar arası Karayolu'nun yapımı bu karayolu üzerinde plansız yerleşen sanayi alanları, ardından da plansız konut alanları için çekim alanı oluşturmuştur. Birinci Boğaz geçişi fayda-maliyet analizi yapılmaksızın, arazi kullanım sisteminde yatırım öncelikleri belirlenmeksizin ve şehir içi kullanıma açık olarak 1973 yılında gerçekleştirilmiştir. Birinci Boğaz Köprüsü ile kent, köprünün iki başında yer seçmeye başlayan merkez işlevlerinin çevresinde kuzeye doğru yönelmiş, böylelikle Boğaziçi'nin çevresiyle bütünleşen mimari güzelliklerinin bozulma süreci başlamıştır. (Hızal vd., 1998)

Metropolleşme süreci içinde kent içindeki tüm yığılmalara karşın orta ve orta üst tabakalar yoğun yerleşme sınırlarını aşarak kendi banliyölerini yaratmışlardır. Önceleri bu banliyölerin konumlanmasında buharlı gemi ve kıyıya koşut uzanan demiryolu güzergahları etkili olmuştur. Ancak Boğaz'ın karayolu ile geçilmesini izleyen dönemde özel oto sahipliğinin de özendirilmesi ile işyeri-konut-işyeri ilişkisinde ulaşım biçimi değişme sürecine girmiştir. Nitekim temel amacı yük taşımacılığına hizmet olarak belirlenen 1. Boğaz Köprüsü'nün kullanım biçimi daha 5 yıl geçmeden % 80 oranında özel araç geçişlerine sahne olmaya başlamıştır. Metropol ölçeğinde E-5 Uluslar arası Karayolu'nun plansız sanayi ve plansız konut alanları ile çevrili bir kent içi aksı konumuna gelmesi ve ülke ölçeğinde doğu ile batı arasında kesintisiz otoyol transit yol arayışı içinde Anadolu-Trakya Otoyolu'nun geçirilmesi 2. Boğaz geçişini zorunlu kılmıştır. Bu döneme kadar E-5 ve kıyılar arasında lineer gelişim gösteren kent makroformu 2. Köprü ile bağlantılı çevre yollarının düzenlenmesi ile kuzeye doğru yağ lekesi şeklinde biçimlenmiştir. 2. Boğaz Köprüsü çevre yolları ve bağlantıları üzerinde yaşanan arazi spekülasyonu ve kentin ormanlar ve su havzaları aleyhine olarak kuzeye doğru ilerlemesi, tek merkezli bir yerleşme olarak gelişmeye başlayan kentin doğu, batı, kuzeybatı ve kuzeydoğu doğrultularına çok kutuplu büyümesi sürecidir. (Hızal vd., 1998)

Anadolu yakası Marmara Denizi kıyılarında ulaşım sistemi adına yapılan en önemli çalışma; bölgenin trafik yükünü hafifletmek amacıyla yapılan ve Kartal'a kadar gerçekleştirilen sahil yoludur. Bağdat Caddesi ve E-5'in trafik yükünü hafifletmek üzere planlanan yol, Kadıköy'den başlayıp Kızıltoprak'ta ikiye ayrılarak Caddebostan Plajı'na giden yolun kalitesinin yükseltilmesi ve Caddebostan'dan, Pendik'e kadar olan bölümde denizin doldurulması ile oluşturulmuştur. Kadıköy-Pendik Sahil Yolu Projesi olarak adlandırılan ve 6 etapta gerçekleştirilen projenin yapım aşaması şu şekildedir: (Çelebi, 1985)

1. Etap, Caddebostan-Bostancı arasında gerçekleştirilmiş, 1984'te başlayan 4 şeritli, 5 km uzunluğundaki yol, 1987'de tamamlandı hizmete girmiştir.
2. Etap, Bostancı-Maltepe arasıdır. Bu yolun inşaatına da 1987'de başlanmış, 1989'da bitirilmiştir. Gidiş geliş 6 şeritli yolun uzunluğu 3 km civarındadır.
3. Etap, Maltepe-Piri Reis Caddesi arasıdır. Bu yolun inşaatına da 1990'da başlanmış, 1991'de bitirilmiştir. 700 m uzunluğundaki yol, 6 şeritli olarak inşa edilmiştir.
4. Etap, Piri Reis Caddesi-Timurhan Sokağı arasında 750 m uzunluğundaki, yine 6 şeritli yol inşaatıdır. Bu bölümde yol çalışmalarına 1991'de başlanmış, 1992'de bitirilmiştir.
5. Etap, Timurhan Sokak-Rahmanlar arasıdır. 6 şeritli, 3.350 m uzunluğundaki yol inşaatına 1992'de başlanmış ve aynı yıl içinde tamamlanmıştır.
6. Etap, 1994'te gerçekleştirilmiş olup, Rahmanlar-Kartal arasıdır. 2 km uzunluğundaki yol inşaatına 1993'te başlanmıştır.



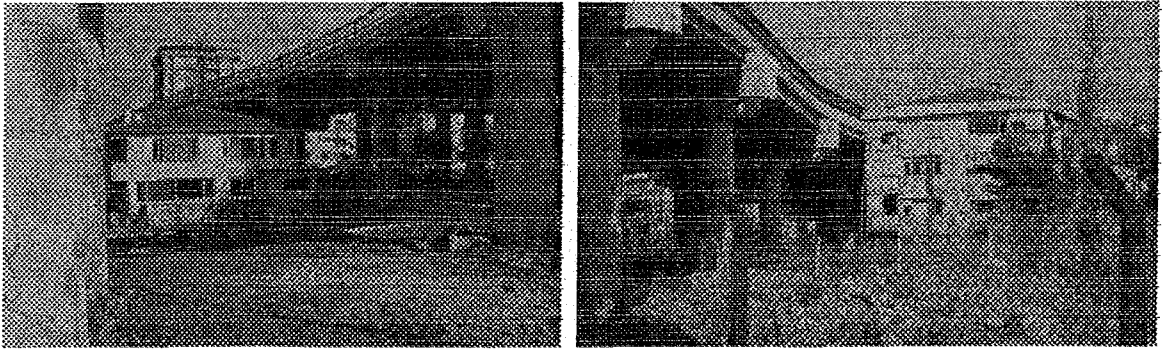
Şekil 4.3 Kadıköy – Kartal Sahil Yolu yapım aşamaları

Bu araştırmada sadece Kadıköy-Kartal arasındaki kısmının konu edildiği sahil yolu, günümüzde Pendik'e kadar uzanmaktadır. Yolun Maltepe mevkiinde bir de bağlantı yolu inşa

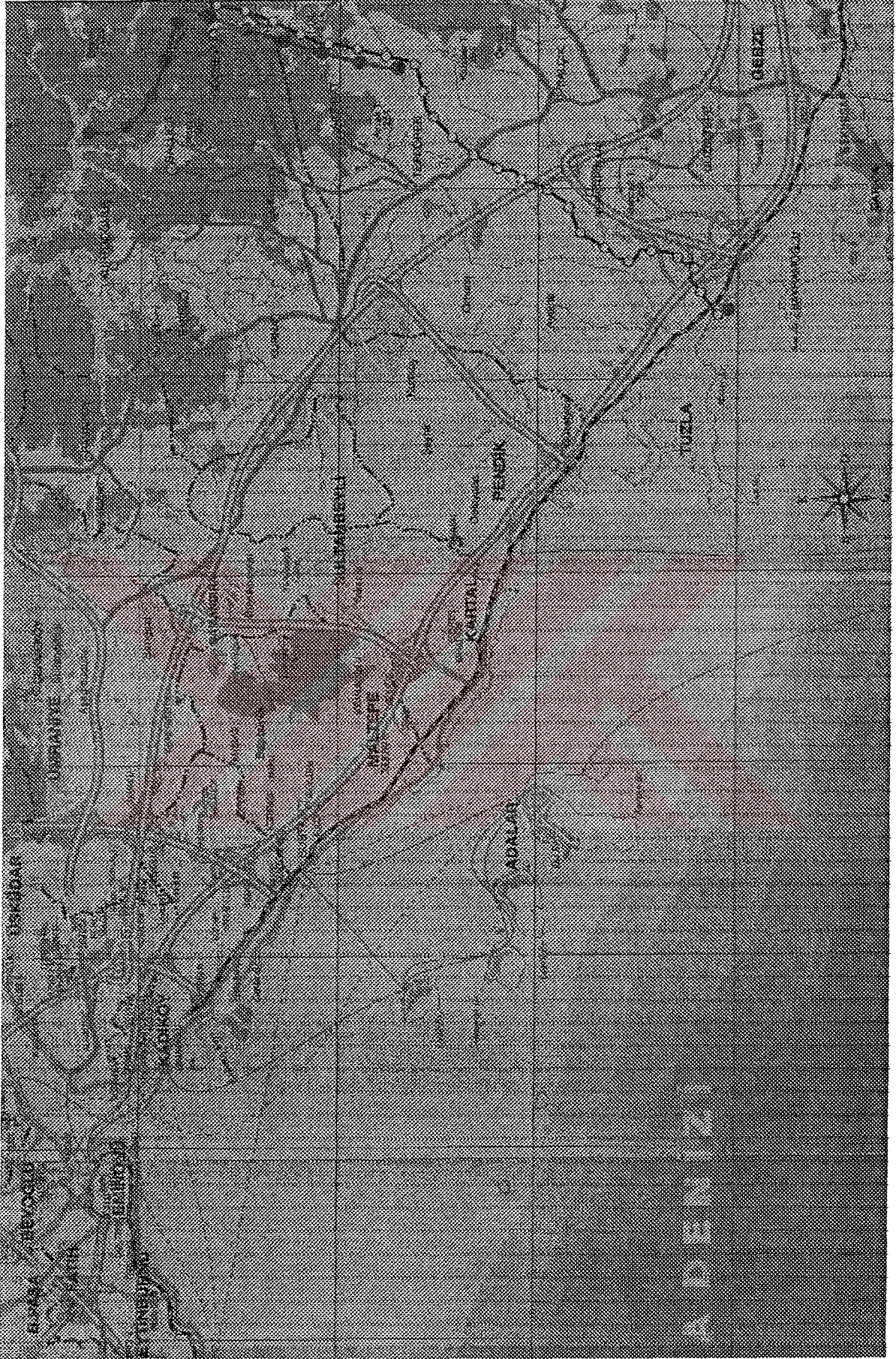
edilmektedir. Sahil yolunun Caddebostan-Kartal arasındaki 12,5 km'lik bölümünde bisiklet yolları da bulunmaktadır.



Şekil 4.4 Bağlantı yolunun bulunduğu bölgenin vaziyet planı.



Resim 4.27 Bağlantı yolunun çevresindeki çarpık yapılaşma.



Şekil 4.5 Kadıköy-Kartal ana ulaşım akslarını gösteren harita

4.4.3 Rekreasyon Alanları

Genel anlamda rekreasyon, insanların çalışma saatlerinin dışındaki boş zamanlarında, kendi zevk ve isteğine göre, bedensel ve ruhsal deşarjını sağlayan, hayata ve çalışmaya motive eden, gelir sağlama kaygısından uzak, yalnızca kendi için yaptığı her türlü eylemi kapsayan davranışlar bütünüdür.

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 II. Dünya Savaşından sonra, özellikle 1950'den günümüze gelişen endüstri hareketi tarıma göre, kentlerde iş olanaklarının ve kazancın artmasını ve sonuçta hızlı bir kentleşmeyi 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.

En hızlı sanayileşmenin yaşandığı, en çok göç alan ve çok kısa bir zamanda kapasitesinin üstünde bir nüfus ve yerleşime maruz kalan İstanbul, barındırdığı insan sayısına göre oldukça az olan yeşil alanları ile gün geçtikçe nefes alınamayacak bir kent durumuna gelmektedir. Hızla büyüyen İstanbul'un yeşil alan ihtiyacının karşılanabilmesi için atılan adımlardan biri sahil dolgu alanlarının yeşil alan olarak düzenlenmesi çalışmalarıdır. Anadolu yakasında Kadıköy'den Kartal'a uzanan dolgu alanı da bu amaçla projelendirilmiştir. Bu alanda halka açık günübirlik tesisler, piknik alanları, spor sahaları, çocuk parkları, yürüyüş alanları gibi çeşitli aktivitelere uygun alan ve tesislerin oluşturulabilmesi için 850 000 m²lik alanda 6 ayrı proje ihalesi gerçekleştirilmiştir. Projeler Daire Başkanlığı, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin de içinde bulunduğu gruplar tarafından projelenen ve çeşitli inşaat şirketlerince yapımı gerçekleştirilen alan şu şekilde ayrılmıştır: (İBB Yayını, 1994)

Proje 1: Kadıköy-Fenerbahçe arası

Proje 2: Fenerbahçe-Caddebostan arası

Proje 3: Caddebostan-Bostancı arası

Proje 4: Bostancı-Maltepe arası

Proje 5: Maltepe-Kartal arası

Proje 6: Kartal dolgu alanı düzenlemesi

Projenin 1., 2. ve 3. etaplarını içeren Kadıköy- Bostancı arasında kalan kıyı dolgu alanının sınırlarının işlendiği 1/5000 ölçekli plan İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış ve 14.02.1985 tarihinde Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nce, 14.02.1985 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onaylanmıştır. (Öksüz, 2000)

1. etap proje olan Kadıköy-Fenerbahçe, Kadıköy İskele Meydanı'ndan başlayarak, Moda kıyı dolgu alanı, Kalamış Koyu ve Marinası ile Pyramid Eğlence Merkezi'ni de içine alan Fenerbahçe Parkı'nı kapsamaktadır. Fenerbahçe Dalyan Koyu'ndan Caddebostan'a ilerlendiğinde kıyı dolgu alanları gözlenmektedir. Kadıköy'den Fenerbahçe'ye kadar olan kıyı bantı askeri alanların kıyıda yer almasıyla kesintiye uğramaktadır.

Fenerbahçe-Caddebostan kıyı dolgu alanında, toplam alan 180.805 m² olup, bunun % 69,54'ü (125.744 m²) yumuşak zemin, % 30,51'i ise (55.061 m²) sert zemindir. Düzenleme alanı Fenerbahçe Orduevi yanından başlamakta ve Caddebostan Maksim Gazinosu'na kadar devam eden 2,5 km.'lik dolgu alanı kapsamaktadır.

Fenerbahçe-Caddebostan kıyı dolgu alanında oturma terasları ve sahil gezinti yolları bulunmaktadır. Sahil gezinti yolu hem işlevsel hem de estetik açıdan kullanıcı üzerinde olumlu etkiler bırakmaktadır. Bu bant üzerinde denize yakın cepler, balık tutma gibi kullanıcıların deniz rekreasyonuna katılmalarına olanak veren birimler yer almaktadır.

Caddebostan-Bostancı kıyı dolgu alanında, toplam alan 230.000 m² olup, alanın % 68,59'u (157.744 m²) yumuşak zemin, % 31, 41'i ise (72.256 m²) sert zemindir. Caddebostan ile Bostancı Deniz Otobüsleri İskelesine kadar olan alan yaklaşık 3,5 km'lik kıyı şerididir. Bu şerit, dolgu ile elde edilen kıyı kesimi ve alana paralel olarak uzanan sahil yolunun üst tarafındaki özel mülkiyete ait parsellerin bir bölümünden oluşmaktadır.

Kadıköy ilçe toplamında toplam kıyı dolgu alanı, 580.805 m²'dir. Bu alanın % 31,73'ü (184.299 m²) sert zemin, % 68,26'sı ise (396.506 m²) yumuşak zemindir. Kıyıda yer alan yeşil alanların % 14,30'u (97.700 m²) 1984 yılına kadar, % 85,70'i (585.516 m²) ise 1984 sonrası dolgu ile elde edilen kıyı alanlarıdır. Kadıköy ilçesi kıyı yeşil alan miktarı toplamı 648.445 m², mevcut kıyılardaki oranı % 14,30'u (92.700 m²), dolgu alan üzerindeki kısmı da

% 85,70'i (555.745 m²) içermektedir. En son nüfus sayımı sonuçlarına göre 699 379 kişinin yaşadığı Kadıköy İlçesi'nde kişi başına 1,19 m² aktif yeşil alan düşerken, 0,80 m²'de dolgu yeşil alan düşmektedir.

Çizelge 4.1 Kadıköy İlçesindeki Kıyı Dolgu Alanlarında Sert ve Yumuşak Zemin Oranları

Düzenleme Alanı	%	Sert Zemin Alan m ²	%	Yumuşak Alan m ²	%	Toplam m ²
Kadıköy-Moda	33,51	56.882	66,48	113.018	100	170.000
Fenerbahçe-Caddebostan	30,45	55.061	69,54	125.744	100	180.805
Caddebostan-Bostancı	31,41	72.256	68,59	157.744	100	230.000
Kadıköy İlçe Toplamı	31,73	184.299	68,26	396.506	100	580.805

Çizelge 4.2 Kadıköy İlçesi Kıyı Dolgu Alanlarının Toplam Aktif Yeşil Alan İçindeki Yeri ve Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarı

Aktif Yeşil Alan m ²	%	Düzenlenmiş Dolgu Alan m ²	%	Nüfus	Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan m ²	Kişi Başına Düşen Kıyı Dolgu Alan m ²
833.770	100	555.745	66,65	699 379	1,19	0,8

Kadıköy'den Bostancı'ya uzanan sahil gezinti yolunda, oturma birimleri, balık tutma birimleri, küçük bir açık hava gösteri alanı, taşıt yoluna yakın kısımlarda spor alanları ve çocuk oyun alanları, oturma cepleri bulunmaktadır. Alanda koşu parkuru yanında bisiklet yolunun da düşünülmesi olumlu olmakla birlikte döşeme kalitesinden kaynaklanan yüzey çökmeleri bu iki fonksiyonun da sağlıklı bir şekilde kullanılmasına olanak vermemektedir. Otopark alanları hafta içi park kullanıcı isteklerine cevap verebilir kapasitede olmasına karşın hafta sonlarında oluşan yoğun talep sebebiyle yerleşik alan içinde yol kenarlarında yer alan ceplere arabalarını park etmek durumunda kalmaktadırlar. Alanda bulunan birimler yanında çay bahçesi ve benzeri fonksiyonlara yer verilmemiştir.

Park alanına girişler yeterince vurgulanmamıştır. Alan içerisinde ana arterlerde döküm beton, tali yollarda ise sıkıştırılmış kırmızı toprak kullanılmıştır. Ana arter üzerinde yer yer kırmızı granit parke taşlarıyla desenler yaratılarak kullanıcıları yönlendirme amaçlanmıştır. Aydınlatma elemanları dışında tüm donatı elemanları beton ağırlıklıdır. Alanda bitkisel düzenleme olarak yeşil çim alanlar kullanılmıştır.

Yapımı Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen Bostancı-Maltepe kıyı dolgu alanı düzenlemesi, Bostancı Deniz İskelesi'nden Maltepe'ye kadar yaklaşık 5 km'lik bir sahil şeridini içine almaktadır. Bu alanın düzenlenme öncesi planlama ve onanma aşamasında uzun bir süreç yaşanmış, uzun uğraşlar sonucunda bu gün kullanımda olan planlama gerçekleştirilmiştir. Maltepe İlçe Belediye Başkanlığı'nın hazırlamış olduğu planlama raporu incelendiğinde şöyle bir süreç yaşandığı görülmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları dahilinde bulunan Maltepe İlçesi, sahil kesiminde Kadıköy-Kartal İlçeleri ile sınırlanmakta olup, Marmara Denizi'ne 6380 m kıyısı bulunmaktadır. Bahsi geçen kıyıda 82 hektarlık kıyı dolgu yapılarak arazi kazanılmış ve bu alanda Uygulama İmar Planı yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Konu ile ilgili olarak İstanbul Belediye Başkanlığı'na 25.11.1988 tarihinde 1/5000 ölçekli Bostancı-Maltepe Dolgu Planı, 01.02.1989 tarihinde ise İlçe Belediye Başkanlığı tarafından hazırlanan 1/1000 ölçekli Bostancı-Maltepe Dolgu Planı onanmıştır. Ancak her iki plana ait plan notları ile plan arasında çelişki ortaya çıktığı, bunun da 08.02.1991 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onanan 1/5000 ölçekli Küçükyalı-Maltepe-Dragos-Kartal-Pendik Kıyı Dolgu Planı ile yeniden düzenlendiği görülmüştür. Bu kez de 24.05.1991 gün ve 1053 sayılı Büyükşehir Belediye Başkanlığı Planlama Müdürlüğü yazısında konunun 1/1000 ölçekli planlarda çözümlenmesi gerektiği belirtilmiş olup; 15.02.1994 günle Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından onanan plan ile plan notları, 1/1000 ölçekli plan ile düzenlenmiştir.

Gerek 08.02.1991 onanlı 1/5000 ölçekli nazım planda, gerekse 01.02.1989 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, sahil yolu dışında kalan kısımlarda kullanım kararı getirilmediğinden uygulamada çeşitli zorluklar ortaya çıkmıştır. Ham arazi niteliğinde bulunan bu alan için Büyükşehir Belediye Başkanlığı Yatırım ve Planlama Müdürlüğü tarafından Mimar Sinan Üniversitesi'ne Bostancı-Maltepe arası düzenleme projeleri hazırlanmıştır. 10.03.1993 gün ve 373 sayılı Büyükşehir Belediye Başkanlığı yazısında da konudan bahisle 1/1000 ölçekli hazırlanan projenin 1/1000 ölçekli plana işlenmesinin gerektiği belirtilerek gereğinin yapılması istenmiştir.

Mimar Sinan Üniversitesi'nce hazırlanan 1/1000 ölçekli planlar ve sahil yolunun, fiili durum ile uyumsuzluk içinde olduğu görülmüş, revizyon gerekliliği ortaya çıkmıştır. Gerekli revizyonlar İlçe Belediyesi Harita Şefliği tarafından yapılarak 25.10.1995 tarihinde paftalar onanmıştır.

1/5000 ölçekli plan doğrultusunda ve fiili durum dikkate alınarak hazırlanan Sahil Dolgu Planı yaklaşık 107 hektarlık alanı kapsamakta olup, 95,5 hektarı kıyı kenar çizgisinin altında, 11.5 hektarı da kıyı kenar çizgisinin üstünde bulunmaktadır.

Söz konusu plan çalışmaları mevcutta da kullanılan 3 km.'lik sahil yolunun deniz tarafında ve kara tarafında kalan kısımları olmak üzere iki aşamalı sürdürülmüştür. Planda genel ilke olarak kıyı kenar çizgisinin altında kalan kısımlarda işgal ve kaçak yapılanmayı engellemek için kıyı kenar çizgisi üzerinden yer yer 7 m. yer yer de 10 m.'lik yaya yolları niteliğinde yan yol geçirilmiştir. Sahil yolu ile yerleşik alana bağlantıları sağlayan ana arter ile kavşak düzenlemeleri yapılarak, Bostancı-Kadıköy sınırındaki kavşak açık sergi alanı, konser ve açık sinema alanı, otopark, çay bahçesi gibi fonksiyonlarla beslenmiştir. 20.03.1996 gün ve R-1161 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı-Fen İşleri Daire Başkanlığı-Altyapı Koordinasyon Müdürlüğü yazısı ve eki plan paftaları ile Küçükyalı hemzemin geçitte talep edilen düzenleme incelenerek, Sahil Dolgu Plan sınıırı içinde kalan kısım plana işlenmiştir. Ayrıca Küçükyalı Dere Planı'nın kıyı kenar çizgisinin altında kalan kısmında sahil dolgu planı kapsamında, kavşak düzenlemesi yapılarak Küçükyalı Dere Düzenlemesi planındaki sahil yolunun E-5-2 Çevre Yolu ile bağlantısı sağlanmıştır.

Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca 20.09.1993 onanlı 1/1000 ölçekli Orhangazi Caddesi Uygulama İmar Planı'ndaki 24 m'lik yolun sahiyolu ile birleştiği noktada ve halihazırda trafiğe açılan Dr. Sadık Ahmet Bulvarı'nın da sahiyolu ile birleştiği noktada düzenlenen kavşaklar plana işlenerek halihazır durum ile plan arasındaki uyum sağlanmıştır.

Sahil kesiminde ise Küçükyalı'da Balık Pazarı fonksiyonu verilen alanın önünde motor barınağı ile Maltepe'de yat limanı önerileri vardır.

Düzenleme alanı sahil taşıt yolunun üst tarafındaki özel mülkiyete ait parsellerin bir bölümü ile birlikte 370 000 m²'dir. 1/1000 ölçekli Bostancı-Maltepe Kıyı Düzenleme Projesi'ne göre; alanın % 31,38'i (116.117 m²) sert zemin, % 68,62'si ise (253.823 m²) yumuşak zemindir. 1992 yılında Kartal İlçesi'nden ayrılarak İlçe Belediyesi olan Maltepe İlçesi'ndeki kullanılan toplam aktif alan miktarı (çocuk parkı, spor alanı ve park alanları) 569.540 m²'dir. Bu alanın % 37,58'i (214.040 m²) yerleşik bölgedeki açık alanlar, % 62,42'si ise (355.500 m²) kıyı dolgu alanı oluşturmaktadır. Kıyı açık alan düzenlemelerinin tamamı dolgu alan üzerinde yer

almaktadır. 355 539 nüfusa sahip olan Maltepe İlçesi sınırları içinde kişi başına düşen açık alan miktarı 1,70 m², kişi başına düşen dolgu alan miktarı ise 1,06 m²'dir.

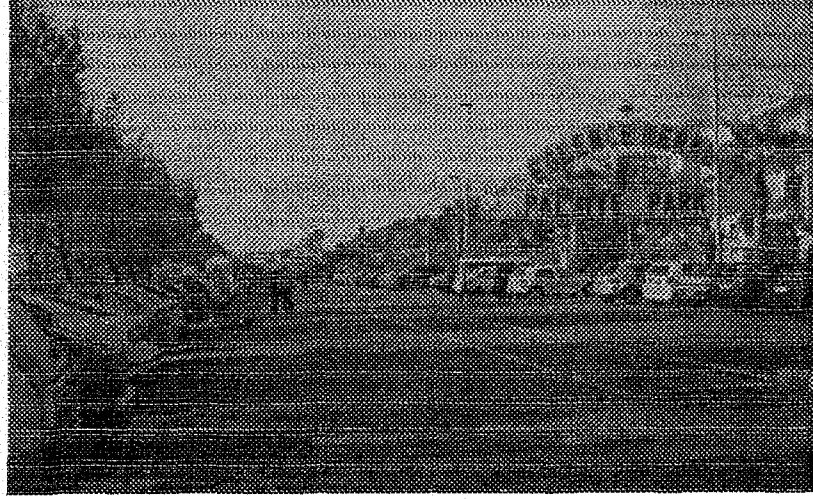
Çizelge 4.3 Maltepe İlçesi'ndeki Kıyı Dolgu Alanlarında Sert ve Yumuşak Zemin Oranları

Maltepe Kıyı Dolgu Alanı m ²	%	Sert Zemin Alan m ²	%	Yumuşak Alan m ²	%
355.500	100	116.117	31,38	253.823	68,62

Çizelge 4.4 Maltepe İlçesi Kıyı Dolgu Alanlarının Toplam aktif Yeşil Alan İçindeki Yeri ve Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarları

Aktif Yeşil Alan m ²	%	Düzenlenmiş Dolgu Alan m ²	%	Nüfus	Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan m ²	Kişi Başına Düşen Kıyı Dolgu Alanı m ²
569.540	100	355.500	62,42	335.539	1,7	1,06

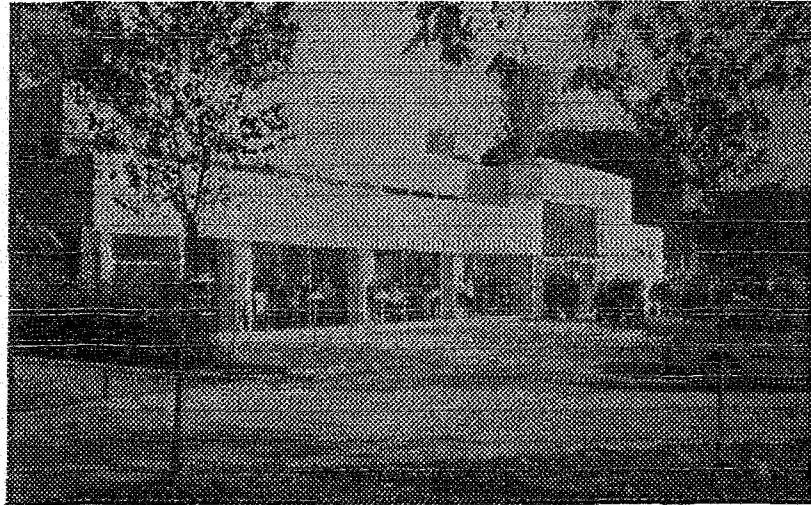
Maltepe İlçe kıyılarındaki uygulamalar, ilçe belediyesi olmadan önce bağlı bulunduğu Kartal İlçe Belediyesi tarafından belirlenen, eğlence ve alışveriş birimi ölçeğindedir. İlçe belediyesinin yapımına izin verdiği uygulamalar arasında İdealtepe sahilindeki alışveriş ve eğlence merkezi ile daha ileride bulunan Migros Alışveriş Merkezi ve Wonderland Eğlence Merkezi bulunmaktadır. Bu alanlar, uygulaması yapılan Bostancı-Maltepe kıyı şeridi düzenleme sınırları içindedir. Düzenleme projesinde park alanı olarak gösterilen bu alanlarda plan dışı olan bu uygulamalar Büyükşehir tarafından yapılan kıyı projelerinde içerik ve uygulama sürecini değiştirmiştir. İdealtepe Alışveriş ve Eğlence Merkezi yoğun kullanıcı kitlelerine cevap veriyor olması yanında sahil görünümünde büyük yapısal kitleler olarak göze çarpmakta, kıyı silüetini bozmaktadır. Projede bulunmayan, sahilden Küçükyalı geçişinin tam karşısında Maliye Bakanlığı'nın 09.03.1999 tarih ve 205 sayılı olurları ile Fenerbahçe Spor Kulübü Su Sporları Eğitim alanı yer almaktadır. Böylelikle Bostancı-Maltepe sahil yolu bu noktada kesintiye uğramaktadır. Ünlü bir plaj olan Süreyya Plajı ve Bakireler Tapınağı, kıyı dolgu inşaatından sonra kıyının gerisinde kalmıştır. (Öksüz, 2000)



Resim 4.28 Wonderland Eğlence Merkezi.



Resim 4.29 Eğlence merkezi bünyesinde yer alan Aqua Park



Resim 4.30 Yeni inşa edilen alışveriş merkezlerinden biri.

Sahil yolunun deniz tarafında kalan kısmı peyzaj planı niteliğinde, rekreasyon alanı olarak düzenlenmiş olup; tamamen yaya yolları ile beslenerek kaya bahçesi, gösteri alanları, paten pisti, balık pazarı, manzara seyir-ses, ışık gösterileri ve satış birimleri olan tepeler, eğlence, park, oturma köşeleri, spor amaçlı alanlar ile yat limanına hizmet edecek alanlar gibi fonksiyonlar bulunmaktadır.

Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen Doğu Marmara Sahil Düzenlemesi, Kartal İlçesi kıyılarında da devam etmektedir. Maltepe-Pendik kıyı kesimini kapsayan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda dolgu yapılacak alan sahil yolu ve rekreasyon alanı olarak belirlenmiştir. Bu proje kapsamında, Maltepe-Dragos, Dragos-Rahmanlar ve Rahmanlar-Kartal kısımları yer almaktadır.

Maltepe-Dragos arasında kalan kısım 2 km, toplam alan 230.000 m²'dir. Bu alanın % 35'i (80.500 m²) sahil taşıt yolu, % 65'si ise (149.500 m²) rekreasyon alanıdır. Dragos-Rahmanlar arasında kalan alanın uzunluğu 2,5 km, toplam alan 320.000 m²'dir. Bu alanın % 34'ü (112.000 m²) sahil taşıt yolu, % 66'sı ise (208.000 m²) rekreasyon alanı olarak ayrılmıştır. Rahmanlar-Kartal arasında kalan bölümün toplam alanı 380.000 m²'dir. Bu alanın % 35,13'ü (133.500 m²) sahil taşıt yolu, % 64,90'u (246.500 m²) rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir.

Maltepe-Kartal arasındaki 8 km'lik kıyı alanı toplamı 930.000 m²'dir. Bu alanın % 35'i rekreasyona ayrılmıştır. Kartal ilçesi sınırları içinde yer alan yeşil alanlar 649.643 m²'dir. Bu alanın % 86,95'i (604.000 m²) kıyı alanı, % 13,05'i ise (90.643 m²) yerleşik alandır. 362.175 nüfusa sahip olan Kartal ilçesi sınırları içinde kişi başına düşen açık alan miktarı 1,92, kişi başına düşen dolgu alan miktarı ise 1,67 olarak belirlenmiştir.

Çizelge 4.5 Kartal İlçesindeki Kıyı Dolgu Alanlarında Sahil Taşıt Yolu ve Rekreasyon Alanı Oranları

Düzenleme Alanı	%	Sahil Taşıt Yolu m ²	%	Rekreasyon Alanı m ²	%	Toplam m ²
Maltepe-Dragos	35	80.500	65	149.500	100	230.000
Dragos-Rahmanlar	34	112.000	66	208.000	100	320.000
Rahmanlar-Kartal	35,13	133.500	64,9	246.500	100	380.000
Toplam Alan	75	326.000	35	604.000	100	930.000

Çizelge 4.6 Kartal İlçesi Kıyı Dolgu Alanlarının Toplam Aktif Yeşil Alan İçindeki Yeri ve Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarı

Aktif Yeşil Alan m ²	%	Kıyı Alanı m ²	%	Nüfus	Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan m ²	Kişi Başına Düşen Kıyı Dolgu Alanı m ²
649.643	100	604.000	86,95	362.175	1,92	1,67

Maltepe-Kartal kıyı dolgu alanı düzenlemesinde sert zemin oranı düşük tutularak geniş yeşil alanlara yer verilmiştir. Park alanı yakınında, otobüs durakları, özel araçlar için otoparklar, ana girişlerde bisiklet parkları, transit geçen araçlar için indirme-bindirme cepleri ve deniz yoluyla gelenler için barınak ve iskele mevcuttur. Giriş noktalarının konumu, karadan gelecek kullanıcıları karşılayacak biçimde seçilmiştir. Ana giriş yolları 3,60 m ve 5,20 m, tali yollar ise 2,40 m genişliğindedir. Yaya yollarının tümü bariyerler ile araç trafiğine kapatılmış olmasına rağmen acil durumlar için bakım ve servis araçları, itfaiye, ambulans ve polis otoları için hareketli bariyerler ile giriş çıkış olanağı sağlanmıştır.

Sahil gezinti yolu üzerinde oturma cepleri, seyir terasları, spor alanları, basketbol, voleybol ve satranç sahası, kay kay pisti, şemsiye ve pergola donatı elemanlarıyla gölgelendirilmiş açık çay bahçeleri, piknik alanlarına yer verilmiştir. Ayrıca alanda yapay tepelerin içine gömülmüş açık hava gösteri alanı, wc gibi birimler bulunmaktadır. Sahil gezinti yolunda döşeme elemanı olarak kırmızı ve gri kilit parke taşı kullanılmış ve çeşitli desenler yaratılmıştır. Bağlantı yollarında granit küp taş kullanılmıştır. Beton-ahşap oturma birimleri, cepler içinde metal konstrüksiyonlu dairesel formlu oturma birimleri, aydınlatma elemanları, çöp kutuları diğer elemanlarla uyumlu bir şekilde kullanılarak park genelinde donatı elemanları gerek malzeme gerekse renk açısından bütünlük içindedir.

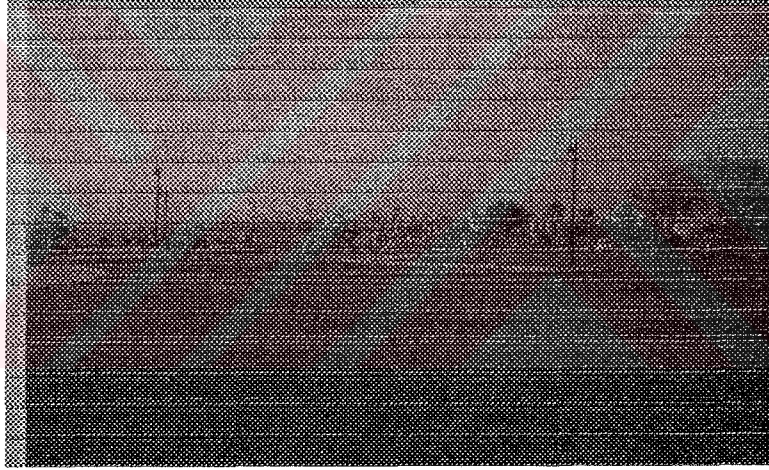
Kartal'dan Pendik'e doğru ilerlerken halkın kullanımına açık Kartal Özgürlük Parkı, Kıyı Rıhtım Caddesi'ndeki lokanta ve eğlence birimleri dikkati çeker kartal Deniz Otobüsleri iskelesini içine alan Kartal kıyı alanı düzenlemesinde iskele yanında çay bahçeleri ve balık satış birimleri yer alır. Kartal kıyı alanı sonrasındaki arazi kullanımında, sanayi ve depolama tesisleri ile liman ve tersane birimleri, Yunus Kum-Çakıl Deposu, Kartal Taşıyıcılar Kooperatifi, 1997'ye kadar faal olarak çalışan ve daha sonra kira süresi geçtiği için kapatılan, bir harabe görüntüsündeki Sep Çimento A.Ş.'ye ait olan Yunus Çimento Fabrika Binası bulunmaktadır. Kıyı mekanına olumsuz görsel etkileri olan bu kullanımlar, çevre kirliliğine de sebep olmaktadır. (Öksüz,2000)

Çizelge 4.7 Adı Geçen İlçelerin Toplam Yeşil Alan ve Düzenlenmiş Dolgu Alan Değerleri

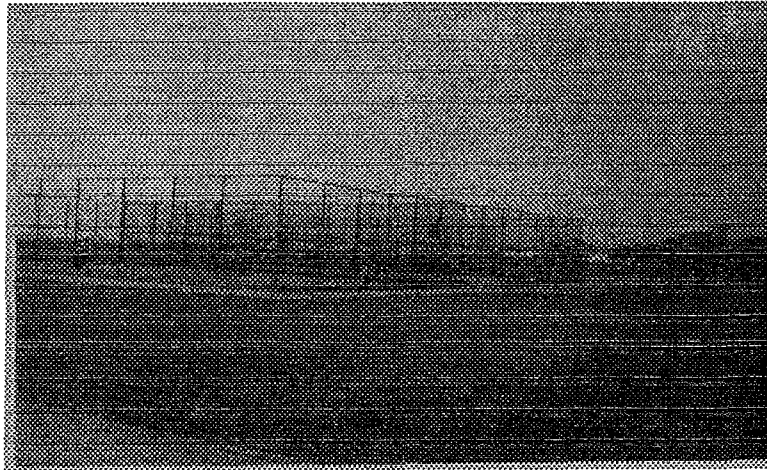
İlçeler	%	Toplam Yeşil Alan m ²	%	Aktif Yeşil Alan m ²	%	Düzenlenmiş Dolgu Alan m ²
Kadıköy	100	1.389.515	60,00	833.770	40,00	555.745
Maltepe	100	925.040	61,57	569.540	38,43	355.500
Kartal	100	1.298.643	53,49	694.643	46,51	604.000

Çizelge 4.8 Adı Geçen İlçelerin Toplam Kıyı Yeşil Alan ve Düzenlenmiş Dolgu Alan Değerleri.

İlçeler	Kıyı Yeşil Alanı m ²	Düzenlenmiş Dolgu Alan m ²
Kadıköy	648.445	555.745
Maltepe	335.500	355.500
Kartal	604.000	604.000
Toplam	1.587.945	1.515.245



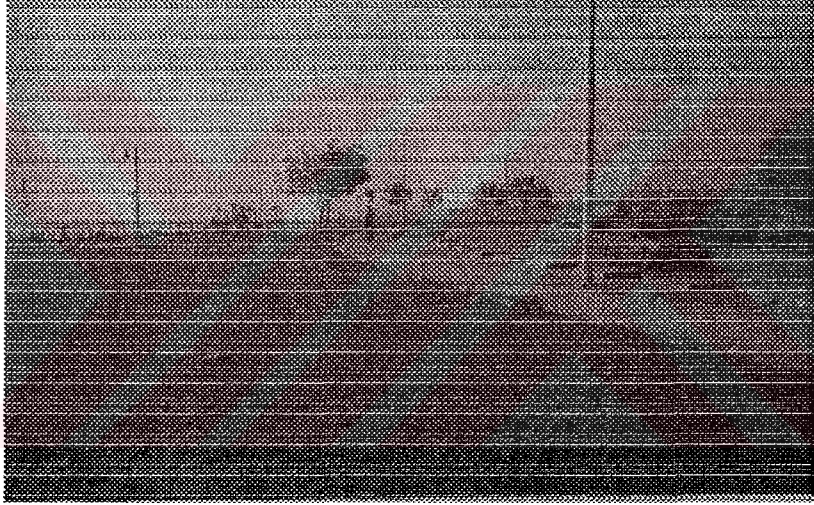
Resim 4.31 Rekreasyon alanında yer alan çocuklar için oyun alanları ve parklar.



Resim 4.32 Futbol, basketbol, vb. aktiviteler için kullanılan spor alanları.



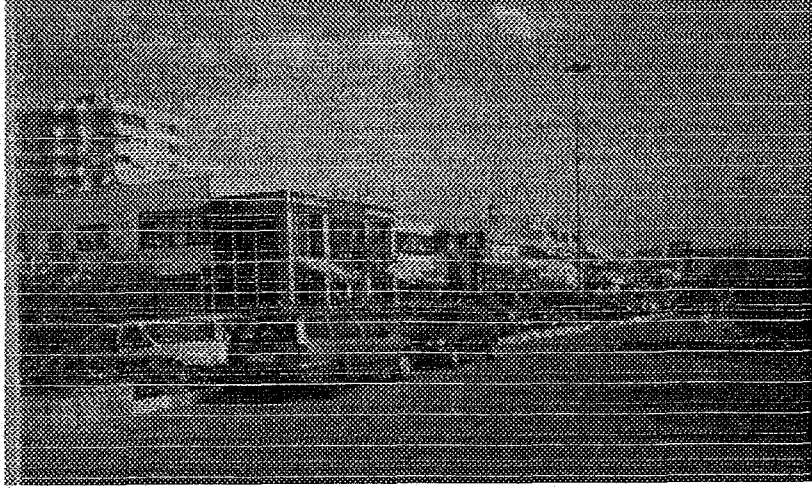
Resim 4.33 Maltepe kıyı rekreasyon alanında düzenlenen Ulusal Resim ve Heykel Sempozyumu sergisi



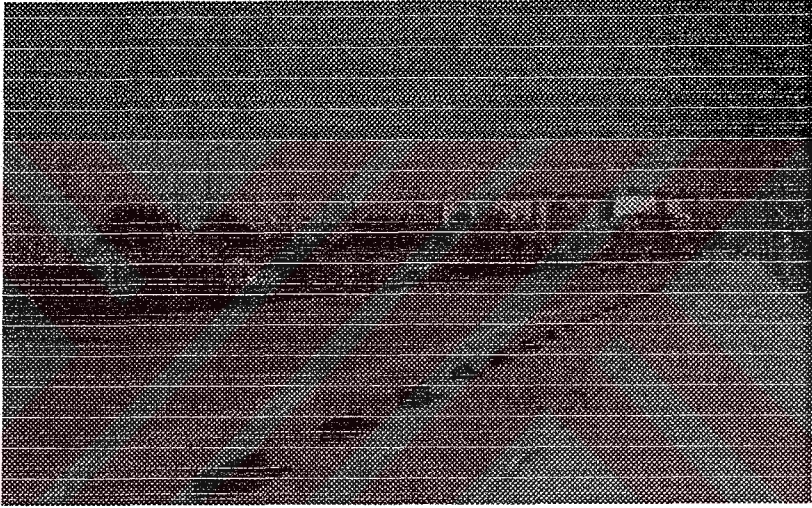
Resim 4.34 Rekreasyon alanından yola bakış.



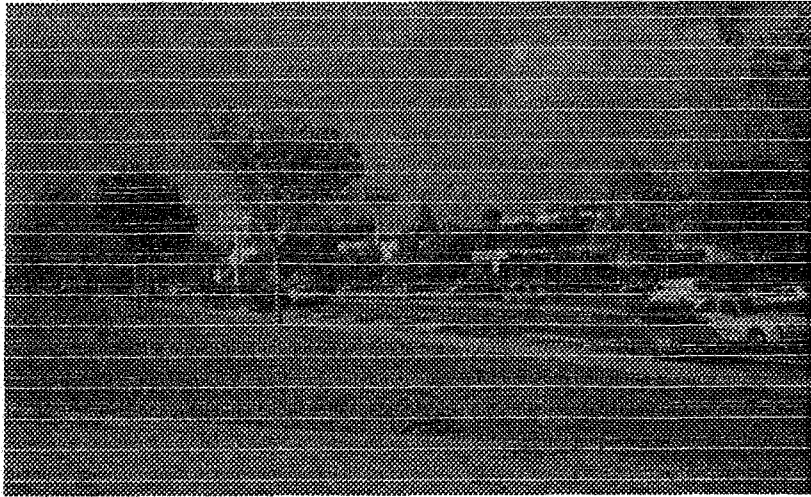
Resim 4.35 Sinema ve restoranlar



Resim 4.36 Tiyatro ve alışveriş mekanları



Resim 4.37 Sahil yolunun Maltepe'den Bostancı'ya gidiş yönü



Resim 4.38 Rekreasyon alanından sahil yoluna ve alışveriş mekanlarına bakış

4.4.4 Sanayi ve Depolama Alanları

İstanbul, Bizans döneminden beri tarım dışında hep ticaret ve sanayi ağırlıklı bir ekonomik yapıya sahip olmuştur. Daha Bizans döneminde bile kent birinci sınıf bir liman ve imalat merkeziydi. Yerli halk tarım, ticaret ve imalat işleriyle uğraşırdı. Zamanla ekonomik durum kötüleşmeye başlayınca, İstanbul halkı ticaret aktivitesini Venedik ve Cenevizlilere kaptırmıştır. Bu durum İstanbul'un Osmanlıların eline geçmesine kadar devam etmiştir. Osmanlı dönemi boyunca yine sanayi ve ticaret başlıca ekonomik kaynak olmuştur.

Kol gücüne dayanan, lonca ve benzeri geleneksel yapılar içinde örgütlenmiş küçük çaplı zanaat üretiminden; inorganik enerji kullanan büyük imalathane ve fabrikalarda, geniş ölçekli üretime geçiş anlamındaki sanayinin ilk adımları İstanbul'da 1830-1840'larda atılmıştır. Daha önce, 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kentte lonca ve gediklerde örgütlenmiş yoğun bir üretimin varlığı bilinmekle birlikte, 18. yüzyılın ortalarına gelene kadar, en geniş anlamıyla bile olsa, bir sanayi gelişiminden söz etmek mümkün değildir. Özellikle Haliç, Boğaziçi kıyıları ve Marmara Denizi'nin batı kıyılarında kurulan dokuma, cam, tütün, kağıt, kundura, demir-döküm fabrikaları, feshane, tersane, baruthane ve tabakhaneler bu dönemde kurulan kayda değer tesislerdir. (Hızal vd., 1998)

1. Dünya Savaşı başlarken İstanbul, o zamanki sınırları içinde Osmanlı ülkesinin toplam sanayinin yarısından daha fazlasını barındırmaktaydı. 1915'te yapılmış, oldukça yetersiz ve güvenilirlik oranı düşük bir sayımın yine de bir fikir verebilecek sonuçlarına göre, belli bir büyüklükte ve görece önemli 282 sanayi kuruluşunun 155'i İstanbul'daydı. Önde gelen sanayi dalı olduğu anlaşılan gıda sanayiinde 75 işletmenin 45'i, toprak sanayiinde 21 kuruluşun 20'si, deri sanayiinde 13 kuruluşun 11'i, ağaç mamullerinde 24 kuruluşun 15'i, kimya-ilaç sanayiinde 13 kuruluşun 5'i, kağıt ve basın dalında 55 kuruluşun 44'ü İstanbul'daydı. Dokumada ise, büyük ve önemli kuruluşlar İstanbul'da bulunmakla birlikte, Rumeli ve Anadolu'daki 78 tekstil işletmesinden ancak 15'i İstanbul'daydı. Askeri amaçlara yönelik sanayinin ise hemen hemen tümü İstanbul'da toplanmıştı. (Hızal vd., 1998)

Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul ekonomik açıdan daha önceki dönemlerde de olduğu gibi ticaret ağırlıklı bir kent olmayı sürdürdü. 1930'lara kadar İstanbul'da var olan ve çoğunluğu yabancı sermayenin İstanbul'da yoğunlaşmış ticaret sermayesi ile doğrudan veya örtülü ortaklığına dayanan hafif sanayi kuruluşları, ithalatı azaltıcı yada önleyici değil, tamamlayıcı

bir yapıya sahipti. Yerli sanayi henüz korumadan yoksundu. En yüksek kar sağlayan ticaret, zaten çelimsiz olan sermayenin yöneldiği başlıca alandı. Sanayiye yatırım yapmanın çekiciliği yoktu. “Osmanlı burjuvası” denilebilecek küçük zümre, geleneksel olarak, sanayi alanında değil dışa bağımlı ticaret alanında gelişmişti. “Milli” sayılabilecek özelliklerden yoksundu; çok büyük ölçüde gayrimüslimlerden oluşuyordu. Cumhuriyet öncesinden devralınan böyle bir ekonomik- toplumsal yapı, sanayinin hızla gelişmesine olanak vermiyordu. 1929 Dünya ekonomik bunalımının da etkisiyle 1930’lardan sonra uygulamaya başlanan korumacı ve devletçi ekonomi politikası, bütün Türkiye ekonomisi gibi İstanbul sanayisinin de yapısını etkiledi. Devlet eliyle milli sanayileşme dönemine, İstanbul cılız bir sanayi alt yapısı ve birikimiyle giriyordu. Sanayi yatırımlarının, planlı bir şekilde ve çok büyük ölçüde devlet tarafından gerçekleştirildiği bu dönemde, ithal ikameci bir ekonomi ve sanayi politikası izlenirken, devlet eliyle yaratılan sanayiden aslan payını alan, bu defa İstanbul olmadı. 1934’ten itibaren yürürlüğe giren 1. Beş Yıllık Sanayi Planı’nda İstanbul’da büyük yatırım projeleri önde gelmiyor, aksine geçmiş kötü deneylerin ve milli pazarın oluşmasının etkileriyle temel sanayinin Türkiye’nin çeşitli yörelerine dağıtılması öngörülüyordu. 1930-1939 arasında, sabit fiyatlarla sanayinin büyüme hızı yıllık ortalama % 11,6 iken, bu ortalamanın İstanbul’un sanayi üretiminde biraz daha düşük kaldığı hesaplanmaktadır. (Hızal vd., 1998)

Çok partili siyasal düzene geçildikten sonra, iktisat politikaları değişmiş; ithalat serbestleşmiş, miktarı artmıştır. Dış açıklar, dış yardım, kredi-yabancı sermaye gibi kavramlar bu dönemde ekonomiye yerleşmiştir. 1946 sonrası milli gelirdeki artma, İstanbul gibi büyük kentlerde; ücretli geliri olmayan ancak küçük üreticilik veya hizmet işlerinde çalışarak geçinen bir grubun oluşmasına neden olmuştur. 1950’de iş başına gelen yeni yönetim, ekonomik politikayı değiştirerek özel girişimlere öncelik tanıyınca ülke ekonomisine yön veren güçler, sanayi kurmak üzere İstanbul’a yığılmışlardır. Maliyeti en aza indirmek ve hazır tüketim alanı bulmak yeni kurulan sanayi için gerekiyordu. İstanbul bu bakımdan elverişliydi. Yeni hükümetin, sanayicinin yöneldiği bu kente, kuruluş yıllarının tersine yoğun bir ilgisi olmuştur. Bu da İstanbul’da nüfus patlamasına, yeni ve çok sayıda konut gereksinimine, yeni iş kollarının türemesine ve günümüze kadar gelen bir çok gelişme ve soruna neden olmuştur.

1950 ve öncesinde sanayi, geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. Sanayileşme hareketinin ilk defa bir plana bağlanması, 1954 senesinde yürürlüğe giren Beyoğlu Nazım Planı ile olmuştur. Daha sonra 1955 planı ile Topkapı, Haznedar, İstinye

sanayi alanlarına ilave edilmiş, 1955-1959 arasında mevzii planlar ve sanayi planları ile sanayi bölgeleri belirlenmiştir. 1957'de Bakanlar Kurulu'nun kararı ile, İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. 1961'de belediye, İstanbul planlaması için geniş ölçüde faaliyete girişmiş, 1963'te Milli Güvenlik Kurulu, sanayi potansiyelini rasyonel bir işletme ve gelişme zeminine oturtabilmek için İstanbul Nazım Planı'nın yapılmasını ve sanayi bölgelerinin tespitini istemiştir. Bunun üzerine 7.5.1965'te İstanbul Sanayi Nazım Planı ve Uygulama Mevzuatı Raporu hazırlanmış ve kabul edilmiştir. 1966 Sanayi Nazım Planı olarak geçen bu planda kabul edilmiş sanayi alanları, toplam 1140 ha.'dır. Bu planla İstinye ve Haliç kıyıları sanayi sahaları iptal edilmiştir. Kentsel rantın ve maliyetlerin yükselmesi, büyük sanayinin kent çevresine yayılma eğilimini pekiştirmiş, çeşitli özendirme önlemleriyle desteklenen, Yakacık-Tuzla-Çayırova-Gebze eksenine, Kartal-Maltepe sanayi alanları eklenmiştir. (Hızal vd., 1998)

Bu gelişmeler doğrultusunda, 1950-1964 yılları arasındaki duruma bakıldığında, İstanbul'un Türkiye sanayiindeki eski önemini yeniden kazandığı görülür. İstanbul'un Türkiye sanayiindeki payının 1950-1964 arasındaki artışı, bir ikisi hariç hemen bütün sanayi kollarında gerçekleşmiştir. Sanayi dallarından, matbaacılık-yayın (% 57'den, %50,4'e düşmüş), petrol ve kömür türevleri (% 50'den, % 14,2'ye) ve metal ana sanayii (% 67,7'den, %50'ye) dışında hepsinde artış vardır. 1964 durumuna göre İstanbul'daki özellikle giyim eşyası, kağıt ve kağıt ürünleri, kimya, madeni eşya, elektrik makineleri gibi sanayi kolları, Türkiye'deki kuruluşların % 50'sinden fazlasını kapsamaktadır. (Tümertekin, 1997)

1970'li yıllarla birlikte yaşanan göç dalgası ve ulaşım imkanlarındaki artış, İstanbul sanayiinin gelişim yönünün belirleyicisi olmuşlardır. İstanbul'daki sanayi kuruluşlarının ulaşım ile ilişkisinde göze çarpan ilk nokta, özellikle yeni kuruluşların ana karayollarının kenarlarını ve hemen yakınlarını kuruluş yeri olarak seçmiş olmalarıdır. Şehir içinde gün geçtikçe artan trafik ve park yeri bulma güçlüğü, şehir çevresinde modern kuruluşların inşası için geniş ve ucuz arazinin varlığı, karayolu ulaşım ağının geliştirilmesi ile birlikte şehir dışı alanları sanayi kuruluşları açısından çekici bir duruma getirmiştir.

Ancak İstanbul'daki sanayi kuruluşlarının yer seçiminde şehir dışını tercih etmeleri bazı problemleri de beraberinde getirmiştir. İstanbul'a bitişik, hatta yer yer içinde bulunan bazı yerleşmeler köy kanununa göre idare edilmektedir ve bağımsız belediyeler halindedirler. Bunlar yerleşme sınırları içinde kalan sahalarda "arazi kullanılışı" nı kendileri belirlerler.

İstanbul şehri otoriteleri, ancak şehir belediye sınırları içindeki kullanışları kontrol edebilirler. Böylece aslında İstanbul içinde bulunan, dolayısıyla bütünüyle İstanbul'un gelişmesini etkileyen birçok bölge, başına buyruk büyümekte ya da değişime uğramaktadır. Bu bölgelerdeki sanayi faaliyetleri de yerleşme sınırları içinde gelişi güzel dağılmışlardır. Hiçbir planla ilgisi olmayan bu dağılım gecekonduları cezbetmekte, dolayısıyla İstanbul'un çevresi, sanayi faaliyetleri ve onun hemen bitişiğinde yarattığı gecekondular mahalleleri ile özel bir görünüm kazanmaktadır. Köy ve bağımsız belediyelere sahip yerleşmelerde "araziden yararlanma"nın bir diğer ilginç yanı ise, biçimsel fonksiyonlar bakımından İstanbul'a bağlı olmasına ve kır yaşantısının kalkmasına rağmen tam bir şehir ortamının –gerek sosyal, gerek ekonomik yönden- kurulmamış olmasıdır. Ne kır, ne şehre benzeyen bu yerleşmelerde tarlalar fabrika arsası haline gelirken, çevredeki kırsal karakter de özellikle fabrika işçilerinin inşa ettikleri gecekondularla değişmeye başlamıştır. Ulaşım kolaylığı faktörü de çok kez alan faktörü ile ele alındığı için bu konu daha da önem kazanmıştır. (Tümertekin, 1997)

Sanayi kuruluşlarının ulaşım sektörü ile ilişkisine daha yakından bakılacak olursa şu durum gözlenir: Şehrin Trakya yakasında hammaddeyi karayolu ile Trakya'dan sağlayan kuruluşların İstanbul'dan oldukça uzak alanları kuruluş yeri olarak seçmelerine karşılık, hammaddeyi Anadolu'dan sağlayan ya da mamul maddenin büyük bölümünü Anadolu'ya sevk etmekte olan bir çok kuruluş Ankara Asfaltı üzerinde yer almıştır. Bu, İstanbul-İzmit arasındaki alanda sanayi faaliyetlerinin gelişmesini etkileyen önemli bir faktördür. (Tümertekin, 1997)

Anadolu yakasında, demiryolunu kollayarak yer seçmiş olan kuruluşlar da vardır. Bunlar genellikle ağır ve hacimli hammadde kullanan ve ağır mamul madde üretenlerdir. Bu yakada deniz ulaşımından yararlanmak üzere yer seçmiş olan kuruluşlar da vardır. Bunlardan bazıları kıyı ile demiryolu arasında yerleşerek her iki sektörden de yararlanma olanağını elde etmişlerdir.

İstanbul'da sanayi faaliyetleri, her iki yakada eskiden zamanlardan beri yer aldıkları alanlarda yoğunlaşırken, bir yandan da belirli doğrultularda yayılmaktadır. Bunlardan biri İzmit doğrultusudur. İstanbul'un Anadolu yakasındaki sanayi kuruluşlarının çoğu Maltepe'de yoğun bir sanayi alanı oluşturmuştur. Maltepe'de sanayileşme faaliyetleri her ne kadar 1929 yılında Yunus'ta kurulan Anadolu Çimento Fabrikası'yla başlamışsa da ikinci bir fabrika ancak 1955'te (Koruma Tarım İlaçları) kurulabilmiştir. 1956'da ise üç fabrika kurulmuştur.

Sanayi 1971'den sonra hızla çoğalmıştır; 1982 yılında bu alanda yer alan sanayi kuruluşlarının sayısı 380'e ulaşmıştır. Maltepe'de sanayi kuruluşlarının yerleştiği ilk alan Cevizli ve Yunus'tur. Sanayi faaliyetleri buraya, İstanbul'un hemen tüm banliyö ve köylerinde hala var olan ucuz arazi ve ulaşım kolaylığı yüzünden akmıştır. Gerçekten bu faktörler bugün de yeni sanayi kuruluşlarını buraya çekmektedir. Ancak mekan artık eskisi gibi, geleneksel konutlar ya da bahçe içinde genel olarak bir ailenin yaşadığı beton evlerden oluşan, az nüfuslu bir banliyö yerleşmesi değildir. Yerleşmenin eski konutlarının yerini çok katlı apartmanlar, ticarethaneler ve sanayi kuruluşları almıştır. Eskiden gezinti yerleri olan alanlar –örneğin Yakacık'a uzanan yamaçlar, tümüyle gecekonduyla dolmuştur. Maltepe sanayi alanı artık bir şehir içi sanayi alanıdır. Şehrin başka sanayi alanlarında olduğu gibi, boş arazilerde yeni sanayi tesislerinin yapımı da sürmektedir. Böylece bu mekandaki sanayi kuruluşları daha da yoğun hale gelmektedir, sanayinin İzmit doğrultusundaki yayılımı devam etmektedir. Maltepe'nin bir kesiminde başta sanayi olmak üzere konut, ticarethane ve gecekondu kullanımları iç içedir. Ancak gecekondu ayrıca belirli alanlarda yoğunlaşmıştır. Maltepe'deki sanayi kuruluşlarında çalışan işçilerin büyük bölümü, çevredeki gecekondu oturmaktadır. İstanbul-Ankara karayolunun kuzeyinde yer alan gecekondu alanı Kadıköy'e doğru gelişmektedir. Eski İstanbul-Ankara karayoluyla, yenisi arasında da dağılık olarak Kartal gecekonduları yer alır. (Tümertekin, 1997)

4.5 Kadıköy-Kartal Sahil Yolu Güzergahında Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapı

Tarih boyunca toplumlar, topluca yaşama koşullarının ve üretim faaliyetlerinin gerektirdiği fiziki ortamları, içinde buldukları sosyal ekonominin örgütlenme düzeyi ve gelişmişlik derecesi çerçevesinde gerçekleştirebilmişlerdir. Bu nedenle toplumların mekansal gelişimlerinin yanı sıra o toplumun tarihsel süreç içindeki sosyal ve ekonomik yapısındaki değişimler incelenmelidir.

Osmanlı tarihi genelde İstanbul modelinden hareketle yazılmıştır. İstanbul'da gördüğümüz türde örgütlenme ve organizasyon şekilleri Osmanlı toplum yapısını temsil etmektedir. Bu nedenle Osmanlı döneminde toplumsal yapıdaki, siyasi yaşamdaki, ekonomi ve diğer tüm alanlardaki değişimler önce İstanbul'da yaşanmış, daha sonra Anadolu'ya yayılmıştır.

Kurulduğundan beri karışık bir nüfus yapısına sahip olan İstanbul, günümüzde de bu özelliğini korumaktadır. İstanbul'un tarihinin her döneminde kalabalık bir nüfusa sahip olduğu görülmektedir.

1453'te 4. Mehmet'in İstanbul'u fethinden önceki döneme ait nüfus hakkında fazla bir bilgi yoktur. Tarihçi O. Seeck, 15. yüzyılda nüfusun 100 bini aştığını söylemektedir. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'u aldığı anda nüfusun 40-50 binlere düştüğü bilinmektedir. İstanbul'un fethi, İslam ve Hıristiyan dünyaları arasındaki ilişkileri etkilemiş, Osmanlı devleti, uzun yıllardır Romalı ve Yunanlıların yönetimi altındaki kenti ele geçirerek önemli ölçüde saygınlık kazanmıştır. Sultan Mehmet, kenti imparatorluğun dini, kültürel ve idari başkenti haline getirmekte kararlıydı. Nüfusu arttırmak için hemen harekete geçti. Adamakıllı büyüyen imparatorluğun çeşitli yörelerinden insanlar, etnik ayırım gözetilmeden İstanbul'a yerleştirildi. İktisadi kalkınmayı sağlayabilmek içinse, yapımcılar, ressamalar, eğitimciler, askerler, devlet adamları, tüccar ve girişimcilerden oluşan gruplar, çarşı ve hanlar çevresine yerleştirildi. Bu dönemde kentte etnik ayrımların, kültür kutuplaşmalarının gündemde olduğu, Hıristiyan ve Müslüman grupların ayrı mahallelerde yaşamak eğilimi gösterdikleri belirtilmektedir. (Örer, 1995)

Şehrin fazla kalabalıklaştığına ilişkin ilk alarm işaretleri Kanuni Sultan Süleyman zamanına rastlamaktadır. Kanuni döneminde nüfus artmış; başlangıçta mahalle adedi 182 iken 219'a ulaşmıştır. Müslüman nüfusun gayrimüslimlere oranı ise aynı kalmıştır. Nüfusun %58.3 ünü Müslümanlar, %41.7 sini Hıristiyan ve Yahudiler oluşturmaktaydı. 17. yüzyılda nüfus 600-750 bin kadar olmuştu. Daha sonra bu sayı bir inişe geçmişti. 1818'de nüfus 633 bindir. Daha sonra nüfus Kurtuluş Savaşı'na kadar tekrar artmış, savaştan sonra hızlı bir inişe geçmiştir. Nüfus 19. yy. da hızla artmış, kent nüfusu 1856'da 430 bin, 1878'de 547 bin olmuştur. 1840-1900 yılları arasında Doğu Avrupa ve Rusya'dan kaçan göçmenlerin de nüfusun artmasında etkilerinin olduğu düşünülmektedir. Bu tip olaylar sonucu İstanbul daha kozmopolit bir duruma gelmiştir. (Uzlaşık, 1996)

Kadıköy bu dönemde Cumhuriyet'e kadar az çok devam eden oldukça renkli bir nüfus yapısına sahip olmuştur. Bu konuda elimizdeki ilk ayrıntılı resmi veri olan 1882 Nüfus Sayımı'na göre Kadıköy'de nüfusun (toplam 7 003) değişik etnik gruplara dağılımı şöyledir: Müslüman 2 965 (%42), Rum 1 822 (% 25,9), Ermeni 1 831 (%26), Katolik Latin+Protestan 108 (%2), Bulgar 28 (% 0,4), Musevi 249 (%4). Kadıköy bu tarihte Büyükdere (%32,26),

Yeniköy (%33,95) ve Beşiktaş'tan (%37,36) sonra Müslüman nüfusun en düşük orana sahip olduğu yerleşmedir. Yüzyıl başında Moda Burnu İngilizlerin, Küçük Moda Fransızların kendi içlerine dönük bir şekilde yaşadıkları yerlerdi. Buralarda az sayıda İtalyan Levantenine de rastlanmaktadır. Rumlar çoğunlukla Moda ve kısmen Yeldeğirmeni'nde, Türkler ise daha çok Hasanpaşa ve Yeldeğirmeni'nde yoğunlaşmışlardır. Yeldeğirmeni'nde ayrıca I. Dünya Savaşı'na kadar küçük bir Alman kolonisi varlığını sürdürür. 1906-1907 Nüfus Sayımı'nda Kadıköy'de Müslüman nüfusun toplam nüfusa oranının bir miktar arttığı görülür. (Akbulut, 1985)

Cumhuriyetin başlarında Kadıköy'ün mekansal yapısında Osmanlı dönemine göre büyük farklılıklar görülmez. Osmanlı mirası devam etmektedir. Refik Halit Karay'ın Cumhuriyet arifesinde belirttiği gibi "Kadıköy vapurunun boşalmasını insan bir seyran, çok güzel bir gezinti, bir zevk ve eğlence olarak kabul edebilir. İstanbul'un en tanınmış erkek çehrelerine orada rastlayabileceğiniz gibi, en şık ve en güzel giyinmiş, her ulustan en seçkin güzelleri de bir kafiye, bir resmi geçit halinde toplu ve tabii olarak orada görebilir, ancak orada seyredebilirsiniz. Kadıköy hem mütevazı halk tabakasının, hem de sosyete mensuplarının yatağıdır." Anılan sosyal doku ve yarattığı mekansal çevre Kadıköy'de varlığını 1950'lerin ortalarına kadar sürdürür.

Osmanlı döneminde de eskisi gibi balıkçılık, bahçecilik yapılan, birer köy niteliğindeki Maltepe ve Kartal ilçeleri ise büyük çoğunluğu Rumlardan oluşan bir nüfusa sahipti. Ancak Lozan Antlaşması hükümlerine göre yapılan mübadelede bu bölgede yaşayan Rumlar, Yunanistan'da yaşayan bir kısım Türk nüfus ile yer değiştirilmiştir. Daha çok banliyö yerleşmesi olarak gelişen Kartal ve Maltepe bölgesi, zaman içerisinde İstanbul'un sayfiyesi haline gelmiştir.

Cumhuriyetin ilanından günümüze, İstanbul'un nüfus artış hızı her geçen gün çoğalarak sürmüştür, özellikle 1950'lerden sonra uygulanan politikalarla sanayi, istihdam, göç, çarpık yapılaşma döngüsü içinde şehrin taşıma sınırlarını aşan bir patlama durumuna gelmiştir. Şehrin çevresinde gelişen sanayi ile birlikte ortaya çıkan iş imkanları İstanbul'u bir çekim merkezi haline getirmiştir. Bu dönemde İstanbul'daki nüfus artışında genel olarak iki ana eğilim açıkça görülmektedir:

- a) Nüfusları hızla artan mahalleler şehir içinde de görülmekle beraber çoğunlukla kenarlardadır.

b) Nüfus kaybeden mahalleler çoğunlukla merkezdedirler.

1970-1975 arası dönemde Bakırköy ve Kadıköy en çok nüfus artışı görülen ilçelerdir. Bu ilçeler, Marmara'nın doğusunda, merkezini İstanbul'un oluşturduğu, Tekirdağ ve İzmit doğrultusunda gelişen ve artık iyice belli olan "şehirsel bantlaşma"nın batı ve doğu uzantılarıdır.

1965-1975 arasındaki on yıllık dönemde İstanbul Belediyesi sınırları içinde ve çevresinde meydana gelen değişimi izlemek bile bu şehirde nüfusun alansal dağılımında çok kuvvetli bir hareketliliğin var olduğunu göstermektedir. Bunda kuşkusuz Türkiye'nin hemen her yerinden İstanbul'a nüfus akımının büyük rolü vardır. Ancak, İstanbul içinde ve çevresinde şehirsel fonksiyonların yerlerini tam bir kontrolsüzlük içinde seçmelerinin de etkisini katmak gerekir. Böylece, örneğin sanayi kuruluşlarının yer aldığı bir alanda, bu kuruluşlarla ilişkili ticaret ya da benzeri faaliyetlerin barındığı binalar ve gecekondular ya da gecekondular olmayan türde konutlar da hızla ortaya çıkmaktadır. Zamanla bahçe içinde tek katlı gecekondular, çok katlı apartman ve yer yer sanayi faaliyetlerini ya da başka başka faaliyetleri barındıran binalar haline dönüşmektedir. Bu değişim son derece hızlıdır ve nüfus dağılımında büyük rol oynamaktadır. Bazı gecekondular bölgelerinde bir zamanlar pek yoğun olmayan nüfusun çok katlı binaların yapılması ile yoğunlaşmasından sonra, bu binaların çoğunun atölye türü sanayi faaliyetleri, depo ve başka kullanışlara verilmesi nüfus yoğunluğunun azalmasına yol açmaktadır. Öte yandan yine gecekondular alanlarını düşünecek olursak, genellikle kırsal alandan gelenlerin çok çocuklu olmaları ve beraberlerinde bazı akrabalarını da getirmelerinin yoğunluğu artırıcı etkisi vardır. Zamanla şehir hayatına alışma, az çocuk yapma, ailenin bir kısmının şehrin başka yerlerine gitmesi, bu kez nüfus yoğunluğu üzerinde azaltıcı rol oynar. Aslında bu olguların ya da ekonomik faaliyet-gecekondular ilişkileri gibi birçok özelliğin şehirdeki bugünkü nüfus dağılımı kadar, değişimleri de açıkladığına kuşku yoktur. Bu nedenle, nüfus dağılımını izlemek için yerleşmenin türü, planı, sakinlerinin ekonomik ve sosyal yapıları üzerinde duracak alan çalışmalarına ayrı ve önemli bir yer vermek gerekir. (Tümerekin, 1997)

1975 yılına gelindiğinde kıyılarda, özellikle Marmara kıyıları ve kıyılara yakın alanlarda nüfusun arttığı açıkça görülmektedir. Kıyılardan iç kısımlara doğru düz alanların var oluşu ile yüzey şekilleri bakımından yerleşmeye çok daha uygun olan Marmara kıyıları, Boğaziçi kıyıları ile karşılaştırılamayacak derecede nüfuslanmıştır. Kuşkusuz bu farkın meydana

gelmesinde tarihi etken, ulaşım kolaylıkları ya da yakın yıllarda Boğaziçi'nde uygulanmaya çalışılan yeni inşaat sınırlamaları gibi yasal etkenler de rol oynamaktadır. Öte yandan Boğaziçi'nde de Anadolu ve Trakya yakalarındaki kıyılar arasında da nüfuslanma bakımından belirli farklar gözlenmektedir. Her şeyden önce o tarihte Anadolu yakasında kıyıları daha az nüfusludur. Bunda da kıyı şeridinin dar olması başta olmak üzere vadilerin daha az ve de yamaçların dik olması gibi yüzey şekillerinin rolü büyüktür. Kuşkusuz, ayrıca Trakya yakasının şehir merkezi kısımları ile kolaylıkla bağlantısını sağlayan yolların var oluşu, yine bu kısımda kıyı ve kıyıya açılan vadilerin çeşitli kullanışlara sahne olması da önemlidir. Yine de, Boğaz köprüsünün açılması, Anadolu yakasında nüfus artışını hızlandırmıştır. Ancak nüfus artışı daha çok bu yakanın eskiden beri yerleşmeye sahne olmuş yerleri ile Marmara kıyılarında belirli kesimler ve Yakacık, Dolayoba doğrultusunda düz alanların uzandığı yerlerde meydana gelmiştir. Söz konusu doğrultuda özellikle gecekonduların yamaçlarda su bölümü çizgisine kadar çıktığı görülür. (Tümertekin, 1997)

Şehrin Anadolu yakasında özellikle Maltepe-Kartal ve Pendik bölgeleri incelendiğinde, sanayi ile vakıf ya da hazine arazisi ile gecekonduların ilişkileri açıkça görülmektedir. Ashında Kartal'da sanayi kuruluşlarının faaliyete geçmesi 1959'da Yunus mevkiindeki çimento fabrikasının kurulmasıyla başlar. İstanbul-Ankara karayolunun kuzeyinde Gülsu ve Gülenus'da 1957'den itibaren gecekonduların yapımına başlanmıştır. Bu gecekonduların hepsi hazine arazilerindedir. Kartal'da eski karayolu ile yeni İstanbul-Ankara karayolu arasında yer alan Karlıktepe semtindeki gecekonduların bir kısmı belediye arazisi üzerinde, bir kısmı da sahipli arazi üzerinde inşa edilmiştir (belediye arazisi üzerindeki tapu verilmiştir). Söz konusu alanlarda sanayinin Cevizli-Kartal-Yunus ve İstanbul-Ankara karayolu çevresinde olmak üzere dört alanda yoğunlaştığı görülür. Bunlardan Cevizli özellikle blok apartmanlarla karakterize edilen İstanbul ilinin yeni yoğun nüfus alanlarından biridir. Ancak burada gecekondular da vardır. Öte yandan sanayi ile konutlar iç içe girmiştir. Ortaya konulan tablodan anlaşılacağı üzere, Kadıköy-Pendik arasında 1965-1975 yıllarındaki hızlı nüfus artışından sadece gecekondular sorumlu değildir. Suadiye ve özellikle Cevizli-Kartal kıyı kesiminde blok apartmanların yapılması bir başka sebeptir. İstanbul'un bu kesimindeki nüfus artışı-konut ilişkisi basit olarak şu şekilde şematize edilebilir:

- a) İstanbul-Ankara karayolunun kuzeyinde genel olarak gecekondulardan oluşan yeni yerleşme yerleri,
- b) İstanbul-Ankara karayolu ile kıyı arasında blok apartmanlardan oluşan yoğun nüfuslu yerler.

Bugün yer aldıkları semtlerin şehrin kalabalık yerleri haline gelmesinde baş rolü oynayan bu blok apartmanlar, geniş bahçeli köşkler, bostanlar ya da yeşil alanlarda inşa edilmektedir. Suadiye blok apartmanların hızla çoğaldığı bir alandır. Suadiye sahil kesiminde Kuru sokaktaki Kuru Park'ın yerinde 12 katlı blok apartmanların yükselmesi açık bir örnektir. Kadıköy-Pendik arasındaki alanda ilk planlı yerleşme yerleri Şenesenevler, Koşuyolu ve Ellialtı evlerdir.

Görülüyor ki, İstanbul ve çevresindeki yerleşme yerlerinin genişleme ve yoğunlaşmasında planlı ve plansız girişimler birlikte rol oynamışlardır. Fakat özellikle plansız yerleşmelerin hem mekanın fiziki koşulları hem de konut-işyeri ilişkisine bağlı olarak yer seçtikleri açıktır. Gecekondular genelde yamaçlardadır, fakat düz alanlarda da yer aldıkları görülür. İstanbul'un konumu ve mekanın topografik yapısı gereği büyümesi, sınırlı uzunluktaki yaylarla kısmen radyokonsantrik bir görünüm vermekteyse de, esas gelişme kıyıları ve ana yollara uygun olarak doğrusaldır. Boğaziçi ve Marmara kıyıları, hatta geçmişte tarihi yarımada kıyılarında bunu açıkça görüyoruz. Ancak şu da önemle belirtilmelidir ki, kıyıları eskiden denizyolunun, sonra yer yer demiryolu ve nihayet daha yakın yıllarda bazı karayollarının da yer aldığı mekandır. Dolayısıyla kıyıları, birçok yerde yine şehrin topografik özelliği nedeniyle yolları kendine çekmiş, bunu da yerleşme ve nüfus artışı izlemiştir. (Tümerterkin, 1997)

Bu gelişmeler doğrultusunda ilçe ölçeğinde gelişime bakıldığında; günümüzde Kadıköy, nüfus büyüklüğü, ekonomik faaliyet ve imar açısından İstanbul'un en önemli ilçe ve semtlerinden birisidir. Üretim faaliyetleri daha sınırlı olmasına rağmen ticaret ve hizmet sektörlerindeki yoğunlaşma Kadıköy'ü bugün en önemli metropoliten alt merkezlerden birisi yapmaktadır. Kadıköy'de hizmet sektöründe istihdam edilenlerin toplam işgücüne oranı 1970'te %10 iken, 1990'da bu %25'e erişmiştir. Bugün Kadıköy ulaşım, turizm, finans, kişisel hizmetler (avukatlık, mimarlık, mühendislik, hekimlik vb.) alanlarında İstanbul'un, hatırı sayılır bir yoğunlaşmanın görüldüğü önemli yerleşmelerinden biridir. Kadıköy'ün yerleşme özelliklerine bakıldığında ise, ilçe merkezinin büyük ölçüde konut dışı kullanımların yer aldığı bir metropoliten alt merkez kimliğine büründüğü görülür. Yel değirmeni ve Hasanpaşa yoğunlukla alt-orta ve alt gelir gruplarının, Acıbadem çevresi ise Koşuyolu ile orta ve üst-orta gelir gruplarının ağırlığını oluşturduğu konut alanlarıdır. Moda çevresi ise günümüzde alt-orta ile üst gelir grupları arasında oldukça renkli bir sosyal katmanı barındıran bir konut alanıdır. nispeten az ve orta yoğunluklu bu konut alanlarından itibaren Bostancı'ya doğru, denizden uzaklaştıkça farklılaşan dört ayrı konut çevresi olduğu görülür. Deniz kıyısı

ile Bağdat Caddesi arasında genelde orta-üst ve üst gelir gruplarının ikamet ettiği az ve orta yoğunluklu konut çevresi, Bağdat Caddesi ile demiryolu ve Kayışdağı Caddesi arasında uzanan orta ve orta-üst gelir gruplarının ağırlığı oluşturduğu yüksek yoğunluklu konut alanı uzanmaktadır. Buralarda orta ve üst gelir gruplarının yoğunlaştığı konut alanlarının varlığı ve nüfus artışı 1970'lerden itibaren Kadıköy yakasının en ilginç ve tanınmış fizyolojik özelliklerinden birisi olan Bağdat Caddesi'ni bir lüks tüketim ve piyasa (gezinti) mekanı olarak yaratmıştır. Kayışdağı Caddesi ile Ankara yolu arasında ise daha çok orta ve alt-orta gelir gruplarının yaşadığı yüksek yoğunluklu konut alanları yer almaktadır. Ankara yolu çevresinde ise, Üst Bostancı ve İçerenköy'e uzanan ve son 10 yılda imar iskan planı uygulamalarıyla yoğunluğu artırılmış, eski gecekondular yeni ıslah alanları uzanmaktadır. Ankara yolunun üst kısımlarında ise 1980'ler sonrasında biçimlenmiş yüksek yoğunluklu toplukonut alanları bulunmaktadır. (Akbulut, 1985)

Günümüzde Kadıköy, İstanbul'un çoğunlukla orta ve üst gelir gruplarının ikamet ettiği bir konut alanı kimliğini korumaktadır. Bu açıdan Kadıköy'ün 19. yy.da biçimlenmiş önemli özelliklerinden birinin halen devam ettiği söylenebilir. Her ne kadar Kadıköy'ün 1950'lere dek varlığını sürdüren burjuva yaşantısının izleri büyük ölçüde yok olmuş ise de günümüzde de Kadıköy'ün İstanbul'un büyük ölçüde kentli bir yaşam biçimine sahip yerleşmeleri arasında yer aldığı görülmektedir.

Çizelge 4.9 Kadıköy ilçesinin nüfus gelişimi

Yıllar	Kent	Kır	Toplam
1940	57.740	161	57.901
1945	66.540	140	66.680
1950	77.798	195	77.993
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
2000	?	?	699.379

Çizelge 4.10 Maltepe ilçesinin nüfus gelişimi

Yıllar	Nüfus	Yıllık Nüfus Artış Oranı (%)
1935	3.131	-
1940	3.714	3,7
1945	?	-
1950	4.797	-
1955	7.391	10,8
1960	11.052	9,9
1965	16.626	10,1
1970	32.196	18,7
1975	66.343	21,2
1980	90.439	7,3

Çizelge 4.11 Kartal ilçesinin nüfus gelişimi.

Yıllar	Kent	Kır	Toplam
1935	4.462	?	?
1940	3.622	14.329	17.951
1945	24.842	6.553	21.395
1950	5.301	20.849	26.150
1955	7.442	33.909	41.351
1960	14.815	53.647	68.462
1965	20.139	77.664	97.803
1970	35.381	133.441	168.822
1975	53.073	234.032	287.105
1980	68.291	345.548	413.839
1985	557.664	14.882	572.546
1990	506.477	105.055	611.532
2000	?	?	362.175

5. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

Araştırmada bu noktaya kadar, “doğal ve tüketilebilir bir kaynak olan kıyı”nın insanlar ve tüm canlılar için nasıl bir önem taşıdığı, ne tür amaçlarla kullanılabilirdiği, ele alınan örnek inceleme bölgesinden de yola çıkarak; ne çeşit uygulamalara maruz kalabildiği ve bu uygulamaların sebepleri üzerinde durulmuştur.

Kıyı kullanımı ve yıpranması insanlık tarihi ile başlamış, teknolojik gelişme ile de bozulma, ekosistemin parçalanması, kıyılarımızdaki fiziksel, görsel, toplumsal ve tarihi değerlerin yok edilmesi hızlanmıştır. Denizlerin kirletilmesi ile deniz canlılarının yok edilmesi, jeomorfolojinin değiştirilmesi, plajların tahrip edilmesi, bitki örtüsünün zarar görmesi ve kıyı çizgisinin kesintisiz beton duvarlarla tüm güzelliklerini kaybetmesi süreci devam etmektedir. Bu durumda; sayıları az da olsa hala var olan, tahrip edilmemiş kıyı bölgelerimizin genel kullanım ilkelerinin ve karşılaşılabilecek sorunlara karşı alınabilecek önlemlerin belirlenmesi ilk aşama olmalı, bunun devamında bozulan ve yeni düzenlemelerle tekrar kullanıma açılması düşünülen kıyı mekanları için doğru bir planlama yapılması amaçlanmalıdır. Bu ilke ve önlemler aynı zamanda, yoğun emek ve maddi güç harcanarak düzenlenen kıyı mekanlarının tekrar bozulmadan, doğru bir şekilde kullanımının belirlenmesi açısından da önemlidir.

Genel kullanım ilkeleri, karşılaşılabilecek sorunlara karşı alınabilecek önlemler ve genel kıyı planlama kriterleri şu şekilde sıralanabilir:

- Kıyıların bilinçli kullanımında ve bozulmasının önlenmesinde etkili olacak eğitim ve kamuoyu oluşturma çalışmaları yapılmalıdır.
- Kıyılar mevzuatın ortaya koyduğundan daha geniş tanımlanmalı, ‘kıyı kenar çizgisi’ gibi tek boyutlu sınırlamaların getirdiği yetersizlik giderilerek ‘kıyı mekanı’ çevresi ile birlikte değerlendirilmelidir. Arazi kullanım düzeninin oluşturulmasında bu dikkate alınmalı ve derinlemesine düzenleme yapılmalıdır. Doğal kentsel eylemler; kıyıda bulunması zorunlu olanlar ve olmayanlar şeklinde sınıflandırılarak kıyı, gereksiz işgallerden kurtarılmalıdır.
- Su kirlenmesinin yol açabileceği tüm sorunlar göz önünde tutularak, yerleşim, deniz araçları, sanayi, vb.. sebebi ile oluşabilecek atıklardan korunma yöntemleri belirlenmelidir.
- Kıyı mekanının var olan değerlerinin korunabilmesi için alana getirilmesi düşünülen aktiviteler kıyı boyuna çok mantıklı bir biçimde yerleştirilmelidir. Bu da, geniş kapsamlı

bir planlama ve uygulama ile mümkündür. Planlama başlangıçta ulusal ve bölgesel ölçekte yapılmalı, ancak daha sonra mikro ölçekte her kent ve yerleşmeyi kapsamalıdır.

- Kıyı mekanlarının her biri için standart, kalıplaşmış planlama ve imar yöntemleri kullanılmamalı, kıyıların özgün, doğal, fiziksel ve kültürel nitelikleri ile yerleşim dokusu dikkate alınarak kentsel tasarım ölçeğinde planlar yapılmalıdır.
- Kıyı kullanım potansiyeli, çevre gelişim yönü ve nüfus gelişim hızı saptanarak kıyı kuşağı gerisindeki alanlarda arazi kullanımlarına tür ve yoğunluk açısından sınırlamalar getirilmelidir.
- Kıyı mekanı tüm toplumun ortak kullanımına açık olmalıdır. Bu nedenle, kıyı mekanı kullanım planının oluşturulmasında su kıyısı yeşil bant alanı düzenlemelerinin ortak kullanım açısından bir çözüm olacağı düşünülebilir.
- Kıyı bandı ile kara arasında bir engel meydana getirebilecek yerleşim, dinlenme hatta endüstri merkezleri yeşil alanlar etrafında bütünleştirilmelidir.
- Kıyı gelişmelerinde ana merkezler arasında yer alan gereksiz kentleşme ve yoğun endüstrileşmeye izin verilmemelidir. Endüstri, eğer izin verilmişse yöresel kaynaklara dayandırılmalıdır.
- Kıyılarıdaki sanayi yerleşmelerinde, birbirlerinin artık ve atıklarını kullanan sanayi kuruluşları bir araya getirilerek hem kıyısız yoğun kullanım bölgeleri yaratılmalı, hem de çevre kirliliği en aza indirilmelidir.
- Devlet karayolunun çoğu yerde kıyı kuşağının içinden ya da yakınından geçmesi, kıyıda aktif yararlanmayı sınırlamaktadır. İskan alanlarından kıyı kesimine geçişler sürat yolları ve demiryolları ile kesilmemelidir. Transit ulaşım, kıyı boyunca devam etmemeli ve kıyı şeridinin dışından geçmelidir.
- Kamu kuruluşlarınca yapılan liman, mendirek, yol gibi alt yapıların yer seçiminde ekonomik, teknik, estetik ve doğal ölçütler birlikte kullanılmalıdır.
- Kıyı bitki örtüsü ve su ortamı canlılarının korunması amacıyla planlamalar yapılmalıdır.
- Kıyıları, gelecek kuşaklara bırakılacak doğal birer miras olarak ele alınıp değerlendirilmelidir.
- Kıyıların toplum ve kamu yararına kullanılması ilkesine bağlı kalınarak, kıyı bandı içindeki doğal değerlerin korunması yanında, mevcut kültürel ve tarihi değerleri de saptanarak korunmalıdır.
- Önceki bölümlerde gördüğümüz üzere, ülkemizde bir çok yasa ve yönetmelik kıyı kavramı ile ilgili yaptırımlar getirmektedir. Bu kadar çok yetki mercii ve çok başlıklı, kıyıların kullanımına ilişkin, temel ilkeleri oluşturan ve tek merkezden denetlemenin

mümkün olduğu bir yönetim modeli oluşturulmasını gerekli kılmaktadır. “Kentsel kıyı alanlarının planlanmasına ilişkin” bazı saptamaların ortaya konarak, bu noktadan tartışmanın başlaması gerekmektedir. Bu kriterlerin değerlendirilmesi, kentsel kıyı kullanımına ilişkin projelerin irdelenmesi için, Büyük Şehir Belediyesi koordinatörlüğünde, ilçe belediyeleri, üniversitelerin ilgili bölümleri, ilgili meslek odaları, ilgili kamu kurumları ve gönüllü temsilcilerden ve uzmanlardan oluşan bir “Kentsel Kıyı Kullanımı Komisyonu” oluşturulması, bu komisyona, kıyılarda yapımı düşünülen her türlü proje önerisinin getirilerek, kabul gördükten sonra uygulanmaya başlanması gerekmektedir. Ancak bu komisyonun öncelikle yapacağı iş, sorumluluk alanı ve bu alanı etkileyen alana dönük olarak çevre düzeni planını oluşturmasıdır. Bu komisyon ayrıca, kıyıların kullanımına ilişkin balıkçılıktan yapılaşmaya kadar her türlü faaliyeti sürekli olarak izleme ve yönetme gibi bir görevi de üstlenmelidir. Kıyıları bu komisyon tarafından sürekli olarak denetlenmelidir. Bu komisyon, diğer bölgelerde oluşturulacak benzeri bölge komisyonlarının temsilcilerinin katılımı ile birlikte “Ulusal Kıyı Konseyi”ni meydana getirmeli ve bu konsey ulusal düzeyde genel uygulama ilkelerini belirlemelidir.

- Kıyı bölgesinde en etkili koruma, devletin tüm otoritesini bu alanlar üzerinde kullanmasına bağlıdır. Bu konuda, merkezi yönetim ve yerel yönetimler, çeşitli sosyal kurumlar işbirliği içinde olmalıdır.
- Planlamada çatışan etmenler arasında bir denge kurulması gereklidir. Önemli olan yaşam çevresini, peyzajı, ekolojik dengeyi korumaktır. Plan yapımında dikkate alınacak kriterler geniş tutulmalı, merkezi ve yerel yönetimler sorumluluklarının bilincinde olarak ortak hareket etmelidirler. Kıyıların doğal güzelliklerini, kullanışların yarattığı baskılara rağmen olduğu gibi koruyabilmek için kamu ve özellikle sivil toplum denetimi daimi olmalıdır.
- Plansız imar hareketleri durdurulmalı, planlar üzerinde yoğunluk artışları belirlenmeli ve her türlü düzenleme projesi kesinlik kazanmadan önce kamuoyunda tartışılmalıdır.
- Kıyı kullanışlarına yönelik düzenleyici ve sınırlayıcı hukuki boyut her aşamada dikkate alınmalıdır.
- Kentsel fonksiyonlarla kıyı alanları arasında koordinasyon kurulmalıdır.
- Kıyıda yer alan kötü kullanışlara yeniden nitelik kazandırılması ve kullanılması konusu tartışılmalı, böylelikle kıyı mekanını geri elde etmenin yolları belirlenmelidir.

Yukarıda sıralanan maddelerden de anlaşılacağı üzere bir kıyı mekanını korumak veya düzenleme kararı almak bilinçli ve organize bir çalışma gerektirmektedir. Alınacak kararlar

doğrultusunda yapılacak uygulamalar geri dönülmesi çok güç hatta imkansız sonuçlar doğurabilmektedir. Özellikle kıyı düzenlemelerinde çokça kullanılan kıyı dolguları, kıyı ve su ortamında bulunan mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, balıklar, kıyı hayvanları, böcekler, kuşlar gibi değişik türdeki canlıların bu ortamda oluşturdukları beslenme zincirini bozmakta, zarar gören ekolojik yapının tekrar oluşması mümkün olmamakta ya da uzun ve zor bir süreç gerektirmektedir. Binlerce yıldan beri aşınma ve birikme ile oluşmuş kıyı çizgisinin doldurma yoluyla kısa bir sürede onlarca hatta yüzlerce metre ötelenmesi girişimi ciddi çalışmalar, tetkikler sonucu verilmesi gereken önemli bir karardır. Üstelik dolgu alanların tümü, çevrelerindeki açık yeşil alan gereksinimi nedeniyle oluşturulmamaktadırlar. Temel kazıları ve diğer inşaat molozlarıyla doldurulan bu alanlar genellikle ya kıyı kuşağının içinden geçen, böylece kıyıdan aktif yararlanmayı önleyen devlet karayolu ile deniz arasındaki kıyı alanı kazanmak için ya da sadece çevrelerindeki inşaat artıklarının o alanda biriktirilmeleri veya kıyılardaki zorunlu alt yapı hizmetlerini örtme amacıyla yapılmaktadırlar. Dolgu tesis edildikten sonra bu alanlar genellikle belediyelerce park alanı olarak planlanmaktadır.

Kıyı dolgu alanları üzerinden geçirilen karayolları ile de kıyı doğal dengesi ve canlıların yaşam ortamları etkilenebilmektedir. Kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza düşürmek amacıyla bazı karayolları deniz kotuna en yakın yerden geçirilmektedirler. Kazı ve dolgularla delik deşik edilen yamaçlar, kumsallar doğal görünümünün önemli bir bölümünü kaybetmektedirler.

Kıyı kullanımının belirlenmesinde çevrenin sosyal yapısı da önemli bir etmendir. Sosyal yapının zamanla farklılaşması kıyı mekanında değişime sebep olabileceği gibi, tam tersi kıyıdaki değişim de sosyal yapıyı etkileyebilmektedir. Nüfus artış hızı kıyının gelecekteki kullanım yoğunluğunu etkileyecektir. Bölge insanının sosyal-ekonomik yaşam düzeyi kıyının planlanmasında rol oynar. Bu sebeple bölgenin nüfusu, artış hızı ve sosyal yaşam düzeyi saptanmalıdır. Yerleşik nüfusun kıyıya bakış açısı ve beklentileri arasındaki uyum ve çelişkiler belirlenmelidir. Kıyı bölgesinin ekonomik verilerinin saptanmasında, endüstri ve hizmet sektörlerinin kıyıya getireceği yük göz önünde tutulmalıdır. Sektörlerin yer seçim kriterleri arasında ekonomik faktörlerin yanında sosyal boyut da yer almalıdır.

Bütün bu saptamalardan ve verilerden yola çıkarak bir kıyı kenti gelişim modeli ortaya çıkarmak mümkündür. Kıyı kentlerinin kıyı boyunca doğrusal bir şekilde gelişmesi doğal ve

kaçınılmazdır. Kıyılarının sağlayabildiği kitle ulaşımı olanakları ve araştırmamızda da belirlenmiş olan farklı kullanım potansiyeli böyle bir gelişimi ortaya çıkarmaktadır. Ancak bu doğrusal gelişmenin erişebilirliği olumsuz etkilemeyecek ve alt merkezlerin de oluşumuna olanak sağlayacak şekilde arazi kullanımının ve ulaşım sisteminin kurulması ön şart olmalıdır. Kıyılarda liman gibi kullanışlar dışında sadece turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımlara yer verilmeli, diğer etkinlikler kıyıya dik eksenler boyunca yoğunlaştırılmalıdır. Böylece kıyısız olabilecek işlevler kıyıdan daha üst kesimlerde odak noktaları oluşturarak kıyı üzerindeki ilgi ve değerin, buna bağlı olarak da yatırımın çevreye yayılmasını sağlanmalıdır. Kıyıya dik oluşturulacak altyapı ve donatım, güçlü ulaşım eksenlerinin kurulmasını sağlayacaktır. Böylelikle kıyı arkasının kıyıya açılması kolaylaştığından kıyı üzerindeki baskı azalacak, kıyıda gerekli olan toplumsal donatımı yerleştirecek alanları elde etmek mümkün olacaktır. Kıyıda ulaşım odakları arasındaki alanlar rekreasyon amaçlı kullanıma ayrılmalı, alt merkezler ve yoğun konut alanları kıyıya dik eksenler üzerinde yer almalıdır. Bu kullanımlar arasında kalan ara bölgelerde ise düşük yoğunluklu prestij alanlarına yer verilmelidir. Böyle bir modelle kıyı bölgesi ve arkasındaki arazi kullanış, yoğunluk, kültürel alışveriş açısından çelişki ve farklılıkların zaman içerisinde dengelenebileceği düşünülmektedir. Böyle bir yerleşim modelinin beraberinde yönetim modelinin de gözden geçirilmesi ve akılcı alt yönetim birimleri oluşturulması şarttır.

Araştırmanın bu bölümünde; kıyılarımız üzerinde söz sahibi olacak bir yönetim modelinin kurulmasının önemi vurgulanmıştır. Peki bu yönetimin kıyı değerlendirme kriterleri neler olmalıdır? Bu konuda değerlendirme kriteri olarak ele alınabilecek bazı konular şu şekilde sıralanabilir. Bu kriterler aynı zamanda kıyı alanlarında planlama yapacak ve proje üretecek olan tasarımcılar için de faydalı olabilecek kabullerdir:

- Çok amaçlı kıyı kullanımını ve ilişkili aktiviteleri sağlamak.

Ancak; alan önerilen fonksiyonlar için kısıtlıysa; endüstri, trafik ve benzeri fonksiyonlarla kullanıcıların emniyeti ve katılımı kısıtlanıyorsa; kullanıcılar farklı yaş gruplarında iseler farklı fonksiyonları bir araya getirmek sorun olabilir. Bu durumda; iyi bir dış mekan tasarımı ve peyzaj düzenlemesi ile tampon bölgeler oluşturarak; bölgeden sanayiye kaldırarak; kullanımlar arası uzaklıklar bırakarak; tamamlayıcı kullanımlar geliştirerek; iyi düzenlenmiş bir sirkülasyon dokusu, açık otoparklar ve doğru yönlendirme ile ortaya çıkabilecek problemler çözülebilir.

- Kıyı odak noktaları yaratmak.

Kullanıcıları kıyıya çekmek amacıyla; kafeterya, spor alanları, marina, deniz feneri, köprü gibi elemanlarla odak noktaları oluşturulabilir. Yayalar için hedef niteliğinde görsel odak noktaları oluşturarak kıyı boyu kullanım sağlanabilir.

- İnsan ölçeğini sağlayabilmek.

Tente ve güneşlikler, renk kullanımı, yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar insan ölçeğinde mekanlar oluşturma imkanı oluşturur. Girintili cephe hattı olan yapı veya yapı grupları, kuytu yerler, gölgeli alanlar oluşturarak hem daha iyi bir dış mekan yaratılabilir, hem de daha insancıl bir ölçek oluşturulabilir.

- Topoğrafik düzenlemeler yapmak; görüş açıları, bakış noktaları oluşturmak.

Yapılı çevre ve su arasında yapılacak düzenlemeler, görsel ve fiziksel bağlantıları sağlamalıdır. Su kenarında biten yollar iyi bakış açıları yakalamada başarılı sunumlar sağlar. Bu alanlarda dış mekan odakları yaratılabilir. Araçtan inilip yürünebilmeli, yürüyüş uzaklığı içinde görüş açıları çoğaltılmalıdır. Kıyı düzenlemelerinde bakış noktaları oluşturmak ve korumak; doğal ve tarihsel özelliklerin korunması kadar önemlidir.

- Yeni düzenlemelerde toplumun mevcut çeşitliliğini birleştirebilmek.

Her toplum kendi kültür çeşitliliğini ve ilgi alanlarını öne çıkarmalı, ona önem kazandırmalıdır. Kıyılardaki bakış koridorlarını ve görüş açılarını korumak ve oluşturmak kadar, toplumun, kentin mevcut kimliğini yansıtan karakteristikleri ve çeşitliliği kıyı düzenlemelerinde korumak şarttır. Kıyılar genellikle kentin en eski yerleşim bölgeleridir ve mevcut mimari mirasa sahip olabilirler. Bunlar kıyı planlaması içinde düşünülerek tasarıma dahil edilmelidirler. Restorasyon, renovasyon, restitüsyon,.... gibi.

- Tasarlanan alanda ilgi ve çekim gücü yaratabilmek, kimlik oluşturabilmek.

Doğal güzelliği bir kıyının en önemli özelliğidir. Her ne kadar peyzaj, insan ölçeğine saygılı mimari, tarihi binalar ve görüş açıları önemli olsa da, bunlara aktif rekreasyonel kullanımlar eklemek (anfiteyatrolar, paten pistleri, kum havuzları, çocuk oyun alanları, vb..) heykeller, su elemanları, sokak mobilyaları gibi elemanlarla zenginleştirmek kıyı kullanımına ayrı bir ilgi ve uygun bir kimlik kazandırır.

- Kullanışlı ve emniyetli tasarım çözümleri oluşturabilmek.

Uygun aydınlatılmış ve sade görünüşlü toplanma alanları iyi emniyet koşulları oluşturur. Uygun peyzaj, yürüyüş yolları, kent mobilyaları, merdivenler, rampalar, kolay yaya ulaşımı, kontrollü hemzemin geçitler, uygun sirkülasyon, park çözümleri ve bisiklet yolları kullanışlı bir düzenleme oluşturmak için gerekli unsurlardır. Rüzgar, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar da düşünülmalıdır.

Araştırmamız içerisinde örnek bölge olarak ele alınan Kadıköy-Kartal kıyı mekanında dolgunun ne şekilde düzenleneceği, yol mu yeşil alan mı olacağı tartışmalarından önce, kentsel kıyı mekanlarımızın tümünün hangi süreç içinde, hangi tasarım kabullerine göre, ne şekilde planlanması gerektiği ve bunların hayata geçirilmesi sürecinin başlaması konusunun ne kadar önemli olduğu vurgulanmaya çalışılmıştır. Örnek bölgemizden yola çıkarak ülkemizdeki kentsel kıyı düzenlemelerine baktığımızda uygulama öncesi ve sonrası ortaya çıkan durumların benzer olduğu görülmektedir. Şu ana kadar ortaya konan önerilerin bir an önce incelenerek hayata geçirilmesi, henüz bir düzenleme yapılmamış ya da bozulmamış kıyı alanlarımızın kurtarılması açısından önemlidir. Fiziksel tesisler oluşumundan sonra çok zor değişimler ve bu değişimin maliyeti oldukça fazladır. Hatta bozulan bazı dengelerin geri getirilmesi imkansızdır. Bu konuda inceleme alanımız olan Kadıköy-Kartal kıyı mekanını ele aldığımızda gerçekçi olunmalıdır ki; önceki bölümlerde de anlatılan, yapılan uygulama ile bozulan değerleri, doğal güzellikleri geri getirmek mümkün değildir. Ancak iyi bir organizasyon içerisinde, belirtilen kıyı alanlarına ilişkin tasarım kabulleri göz önünde tutularak bölgede yapılabilecek değişiklikler mekanı herkese hitap eden, daha kullanılabilir hale getirebilir.

Kadıköy'den başlayarak kıyı şeridini takip ederek Kartal'a ulaşan sahil yolu birbirinden oldukça uzak mesafeleri birbirine bağlayan, ulaşım kolaylığı göz önünde tutulduğunda kullanıcıların işini çok kolaylaştıran bir yoldur. Ancak getirdiği kolaylıklara rağmen, bölgede ortaya çıkardığı fiziksel ve sosyo-ekonomik değişimler azımsanamayacak kadar büyüktür. Böylesine önemli bir uygulama öncesinde, bölgede uygulama sonrası olabilecek değişimlerin belirlenmesine dair bir çalışma yapılması zorunludur. Sonuçta çıkması muhtemel problemlerin belirlenmesi alınacak önlemlerin saptanması ve istenmeyen değişimlerin minimuma indirilmesi açısından önemlidir.

Kıyılarımız geçmişten bize kalan geleceğimize bırakacağımız önemli bir mirastır. Ne yazık ki bu önemli alanlar gün geçtikçe şu ya da bu sebeple tahrip olmaktadır. Kıyılarımızın bozulmasının önüne geçmek onların ne kadar değerli olduğunun bilincine varıp buna göre davranmakla mümkündür. İstanbulumuzda bir zamanlar denize girilebilen plajlarımız vardı, ancak artık denize girilememesinin tek suçlusu yapılan dolgu alanlar değildir. Önemli olan çevremizi koruma ve sahip çıkma bilincine sahip olmaktır. Zaten yeterli bilinç ve sevgi karşısında ne denizlerimiz kirlenir ne de eksik, yanlış, başına buyruk uygulamalar yapılabilir.

KAYNAKLAR

- Akbulut, M. R., (1985), "Kadıköy", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (4): 329-339.
- Akçura, G., (1985), "Deniz Hamamları", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (3): 24-25.
- Akkaya, M. A., Müftüoğlu, E., "Denizel Ortamın Doldurulmasıyla Kazanılan Kıyı Alanının Hukuki Statüsü", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 26-29 Haziran 2001, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Aksel, A., (1985), "Kartal İlçesi", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (4): 471-473.
- Aksel, A., (1985), "Maltepe İlçesi", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (5): 281-282.
- Aksel, A., (1985), "Kadıköy İlçesi", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (4): 341-342.
- Alkay, E., (1995), Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Anabritannica, (1989), "Amsterdam", Genel Kültür Ansiklopedisi, Ana Yayıncılık,(2):15-16.
- Anabritannica, (1989), "Boston", Genel Kültür Ansiklopedisi, Ana Yayıncılık, (4): 464-465.
- Apaydın Başa, B., (2001), Hızlı Gelişme Sürecinde İşlev Değiştirmeye Zorlanan Yapıların Büyük Kent Modeli İçinde İrdelenmesi, Marmara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Güzel Sanatlar Enstitüsü, İstanbul.
- Arkın, R. G., (1972), "New York", Cumhuriyet Ansiklopedisi, (8): 2453-2454.
- Atay Ç., (1993), İzmir'in İzmir'i, İzmir.
- Ay, B., (1996), Kıyı Alanları İle İlgili Mevzuat, Kıyı Kentlerinin Sorunları ve Kıyı Planlamasına Işık Tutacak İlkelerin Saptanması, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü 110 Sayılı Genelge.
- Bilen, E., (1987), Kıyılarıyla İlgili Yasal Mevzuat ve Kent Planlamasına Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, MSÜ, İstanbul.
- Çelebi, B., (1985), "Kadıköy-Pendik Sahil Yolu", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (4): 343-344.
- Doğan, E., Eringöz, M. A., (1997), Türkiyede Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması, Arion Yayınevi, İstanbul.
- Ekdal, M., (1996), Bizans Metropolünde İlk Türk Köyü Kadıköy, Kadıköy Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, İstanbul.

- Eşkar, F., (1997), Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Evren, B., (2000), İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları, İnkılap Kitapevi, İstanbul.
- Eyice, S., (1985), "Bağdat Caddesi", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1): 528-531.
- Eyice, S., (1985), "Bostancı", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (2): 301-304.
- Geray, C., (1976), "Kıyıların Toplum Yararına Kullanılmasına İlişkin Sorunlara Genel Bakış", Mimarlık Dergisi, 2.
- Gerekçeli 1982 Anayasası, (1997), Filiz Kitabevi, İstanbul.
- Gezim, G., (1976), "Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Alternatifleri Üzerine", Mimarlık Dergisi, 2.
- Giz, A., (1988), Bir Zamanlar Kadıköy, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Gülez, S., "Kıyısal Alanların Rekreatif ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyılar Kollokyumu 6-8 Aralık 1983, Trabzon.
- Gülöksüz, Y., (1976), "Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler", Mimarlık Dergisi, 2.
- Güngör, Ö., (1994), Yeni İmar Yasası Döneminde İstanbul Kıyı Bandındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hızal, N., Zeren, M., Aslıhak, Ö. Ve Aremek, A. Ş., (1998), Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kıyıların Biçimlendirilmesini Etkileyen Dinamikler, Salıpazarı-Zeytinburnu, Bitirme Tezi, YFÜ Mimarlık Fak. ŞBP Böl., İstanbul.
- Hür, A., (1985), "Fenerbahçe", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (3): 283-285.
- İBŞB, (1994), 1989-1994 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Projeler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yatırım Planlama Dairesi, 2001 Arşiv İncelemesi.
- İstanbul, (1985), "Caddebostan", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (2): 365.
- İstanbul, (1985), "Dragos", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (3): 103.
- Kamış, Ö., (1991), Boğaziçi Kıyı Mekanında Yasal, Yönetimsel, Planlama Yaklaşımları ve Öneriler, Yüksek Lisans Tezi, YFÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karabey, H., (1978), Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanı Düzenlemesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kılıçaslan, T., (1995), "İstanbul'da Denizyolları Kullanımı", Yapı Dergisi, 166: 79-85.

Kökten, N., (1996), Kadıköy İnciburnu-Modaburnu Kıyı Dolgu Alanının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kumuşoğlu, G., (1987), Kıyı Kentlerinde Kıyı Düzeni, Fiziksel, Sosyal, Yasal Boyutlar Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, MSÜ, İstanbul.

Maltepe İlçe Belediye Başkanlığı, Bostancı-Maltepe Sahil Düzenleme Planlama Raporu.

Mambro, A., Mancuso, F., (1991), "Kıyı Şehirleri Sergisi Üzerine", Yapı Dergisi, 114: 49-75.

Okyay, S., (1987), "Kıyıların Yeniden Keşfi", Şehir Dergisi, 9: 10-12.

Ökstüz, K., (2000), Kent ve Peyzaj Planlaması Çerçevesinde Kıyı Dolgu Düzenlemelerinin İncelenmesi: Maltepe-Bostancı ve Samatya Dolgu Alanları Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Örer, G., (1995), İstanbul'un Kentsel Kimliği ve Değişimi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özhan, E., (2001), "Türkiye'de Kıyı Yönetimi Üzerine Değerlendirmeler", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 26-29 Haziran 2001, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

Sıvalıoğlu, P., (1997), Kadıköy İlçesindeki Semt Parkları ve Sahil Dolgu Alanlarından Kullanıcıların Memnuniyet Derecelerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Şakar, M., (1996), İmar Mevzuatı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.

Şener, G., (1987), Kent İçi Rekreasyon Alanları ve Dalyan-Bostancı Kıyı Düzenleme Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Şengül, E., (1995), Mimari-Su İlişkisi Üzerinde Bir İnceleme, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, İ., (1976), "Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları", Mimarlık Dergisi, 2.

Tümertekin, E., (1997), İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Uzlaşık, Ş., (1996), Ülkemizde Sosyal Değişim Sürecinde Kentsel Gelişim, İstanbul Altunizade Örneği İçin Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ünal Y., (1997), "Ulaşım Planlaması", YTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehircilik 1 Ders Notları.

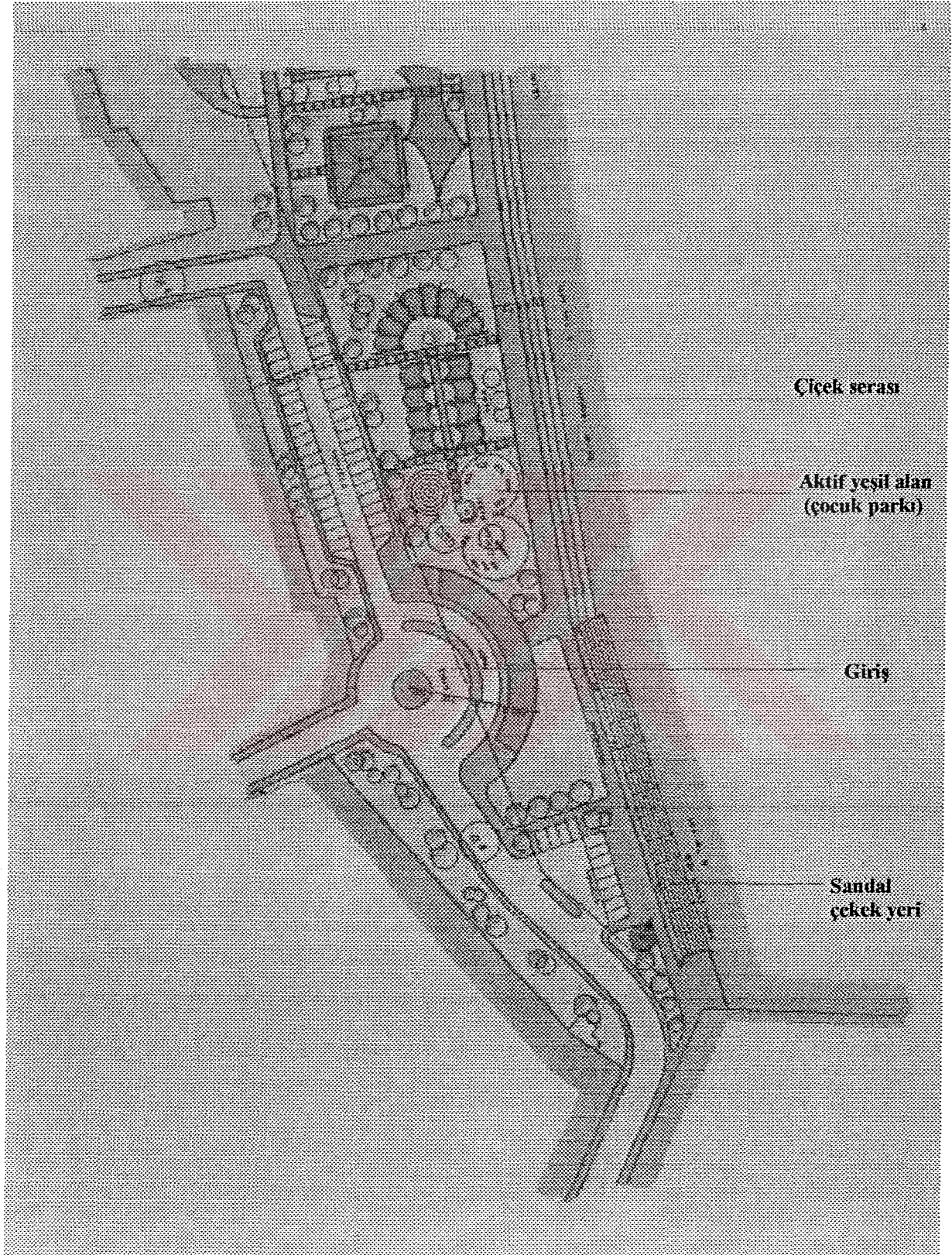
<http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11.html>, 21.12.2001, 22:30.

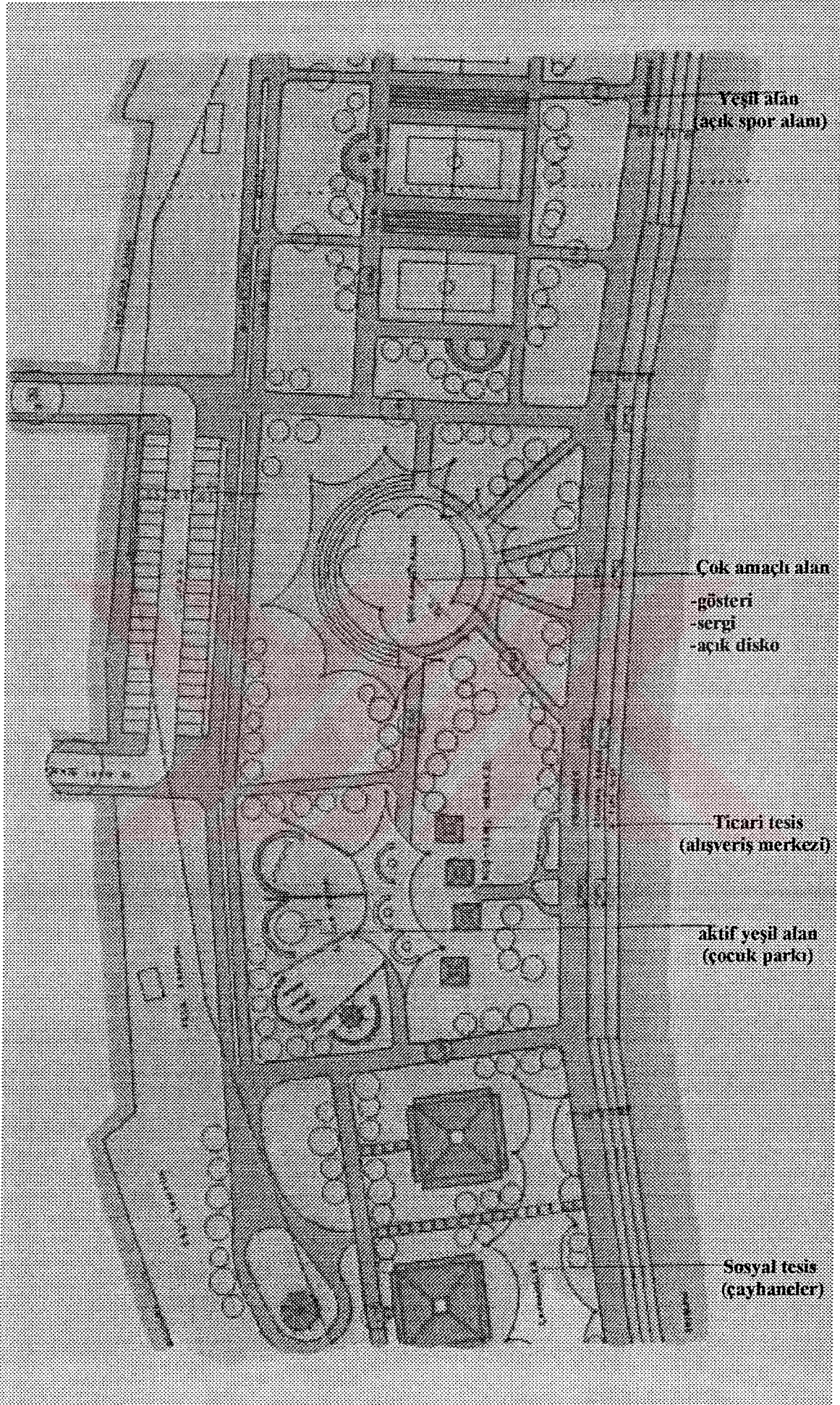
www.radikal.com.tr/1999/05/02/ekonomi/0111.html, 21.12.2001, 22:30.

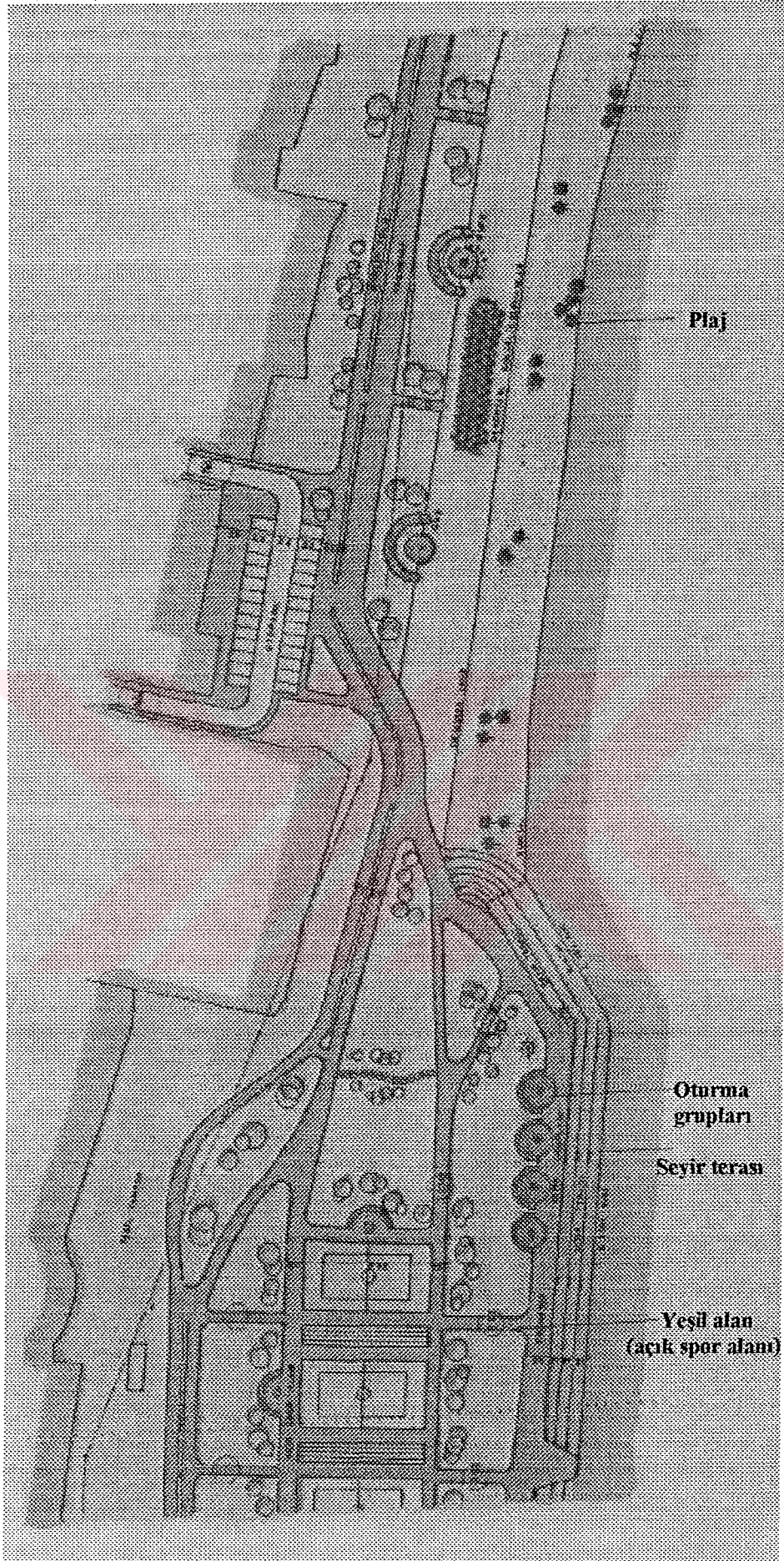


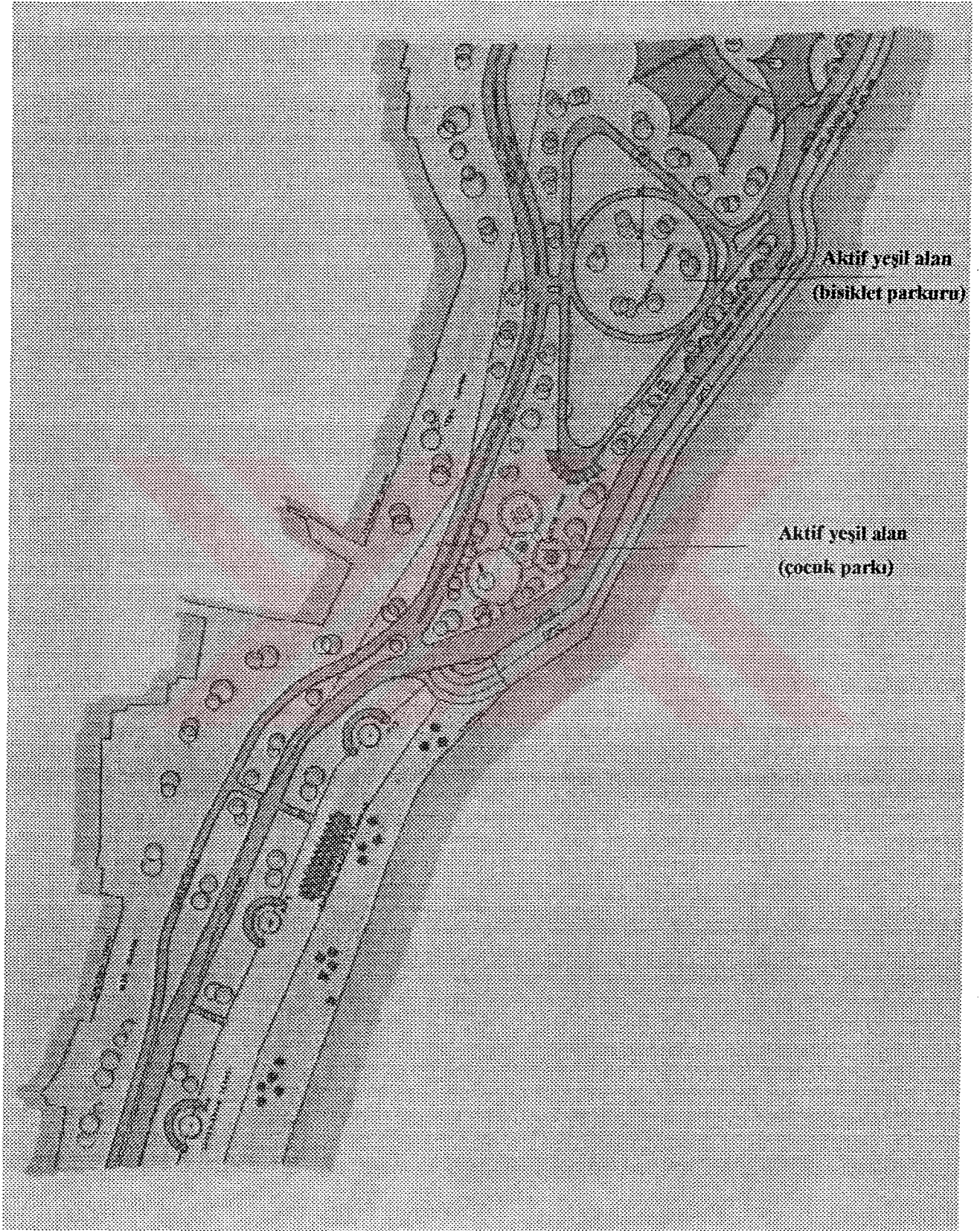
EKLER

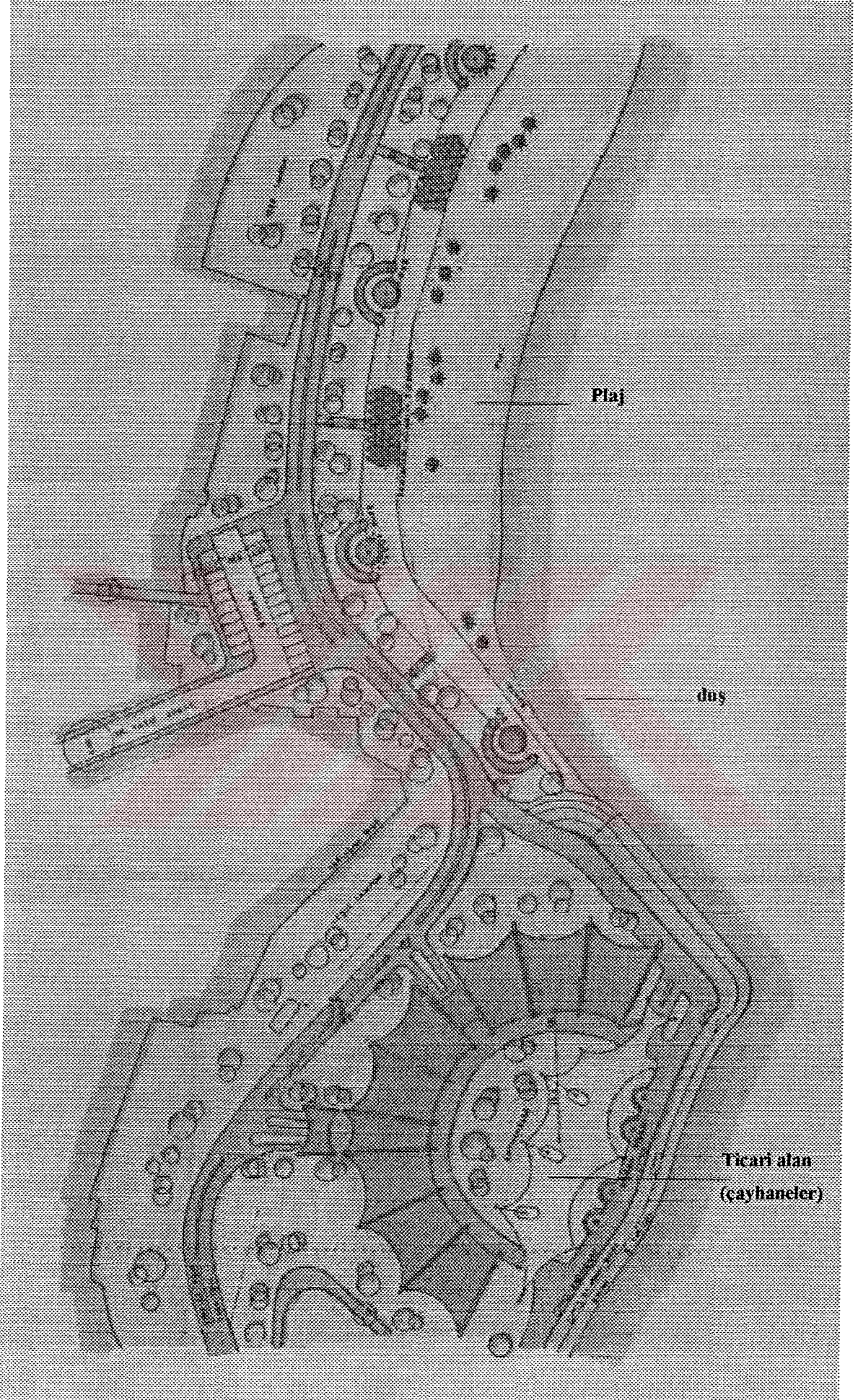
EK 3: DALYAN-BOSTANCI SAHİL DÜZENLEME PROJESİ

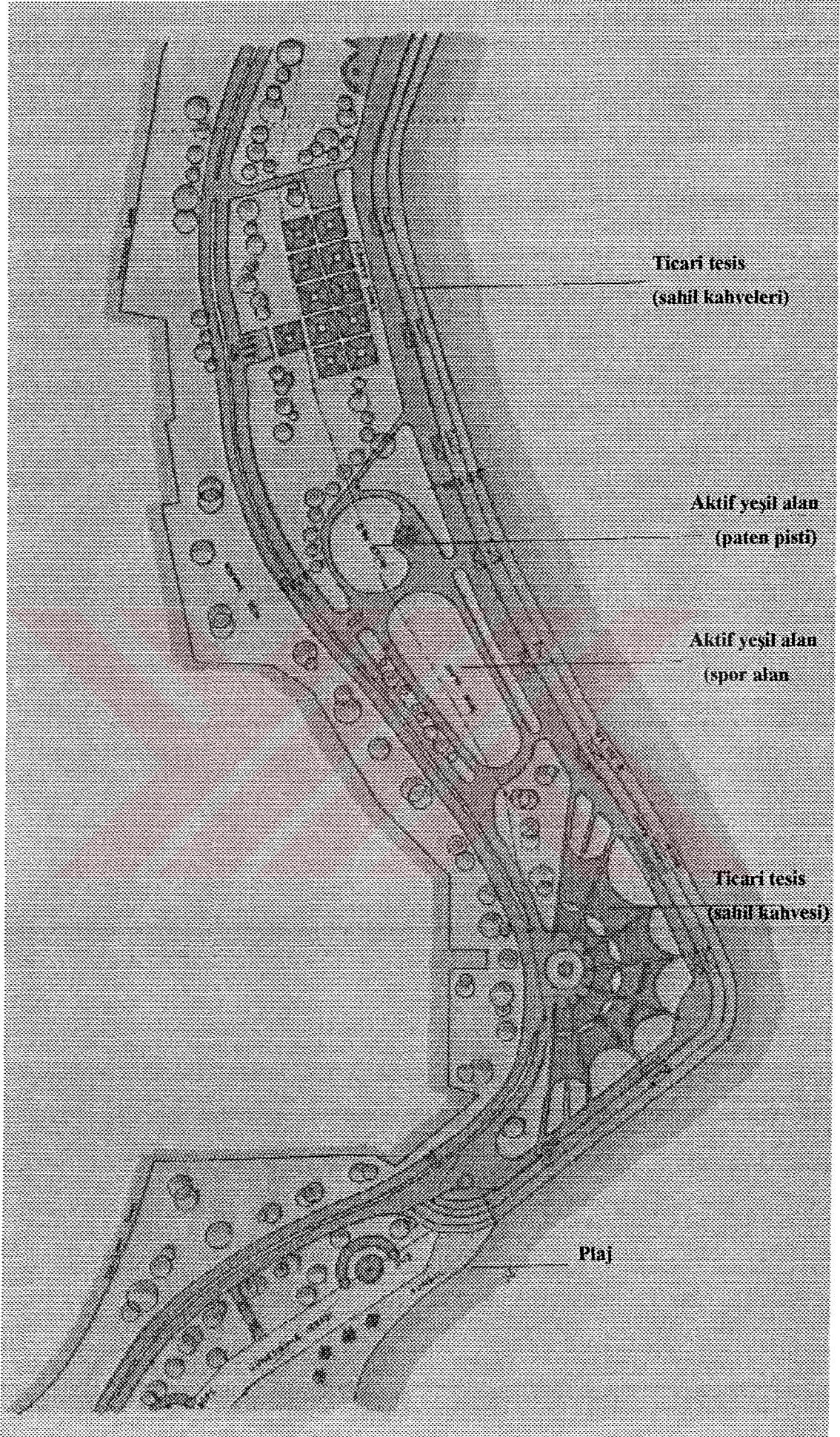


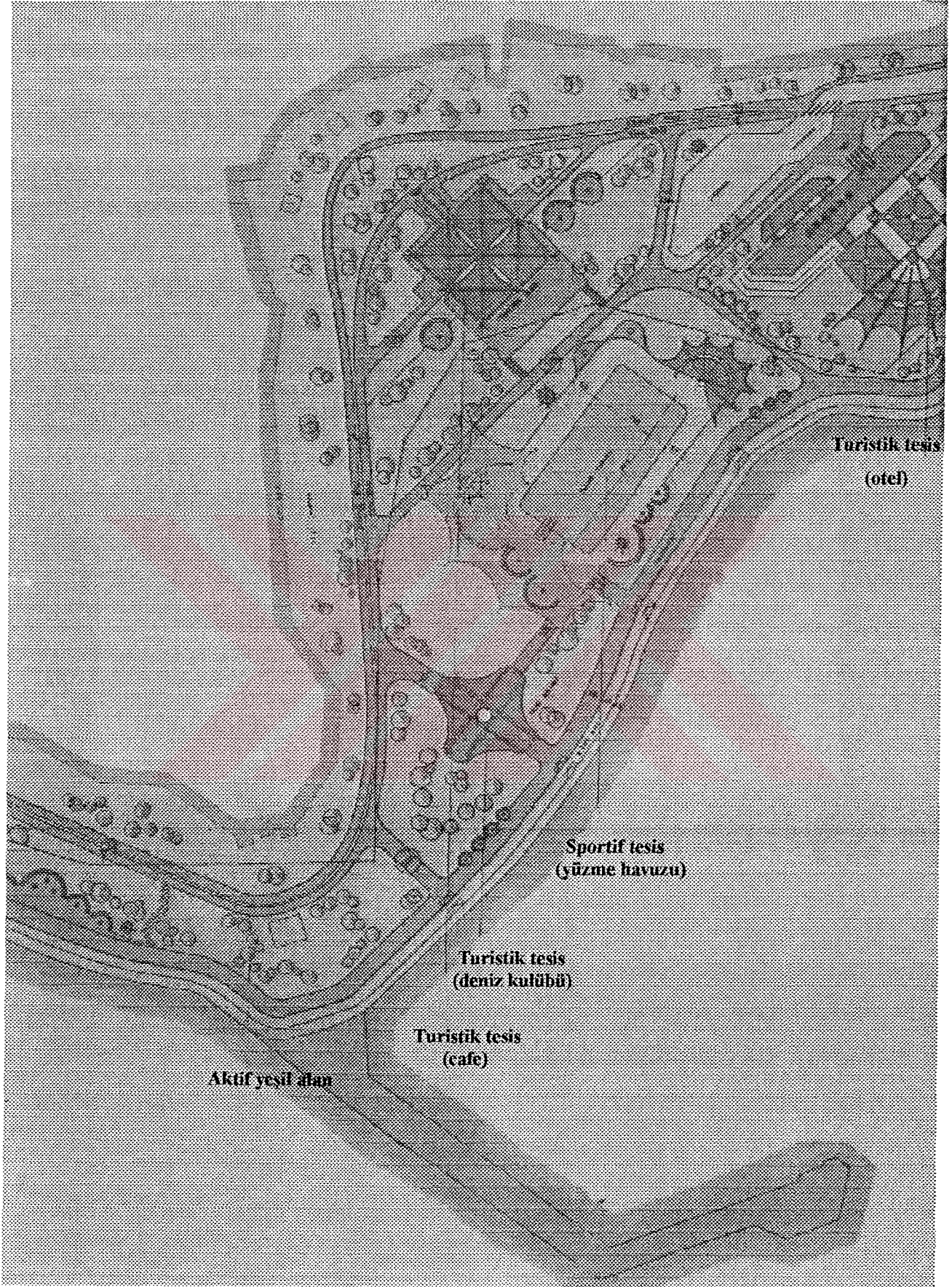


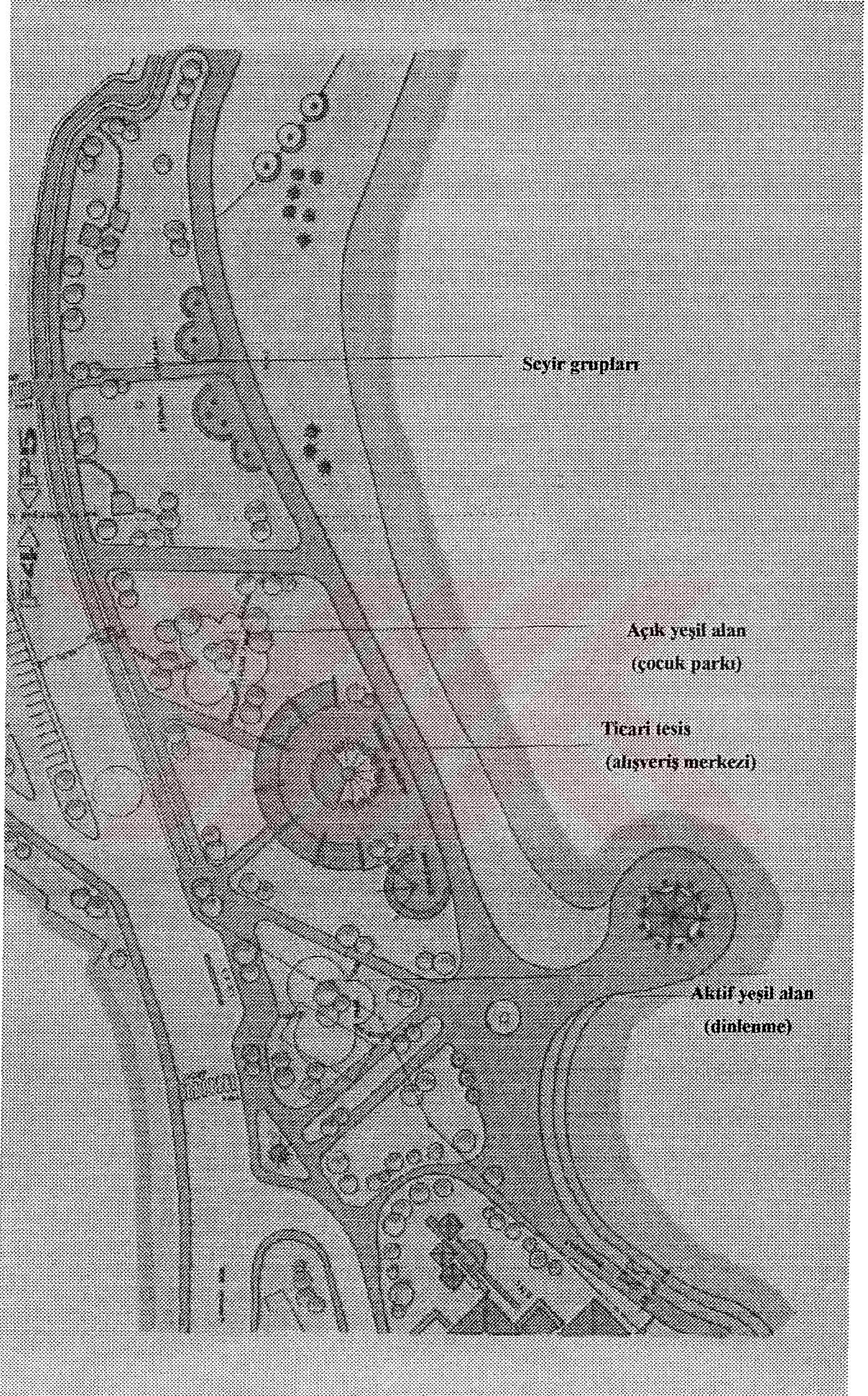


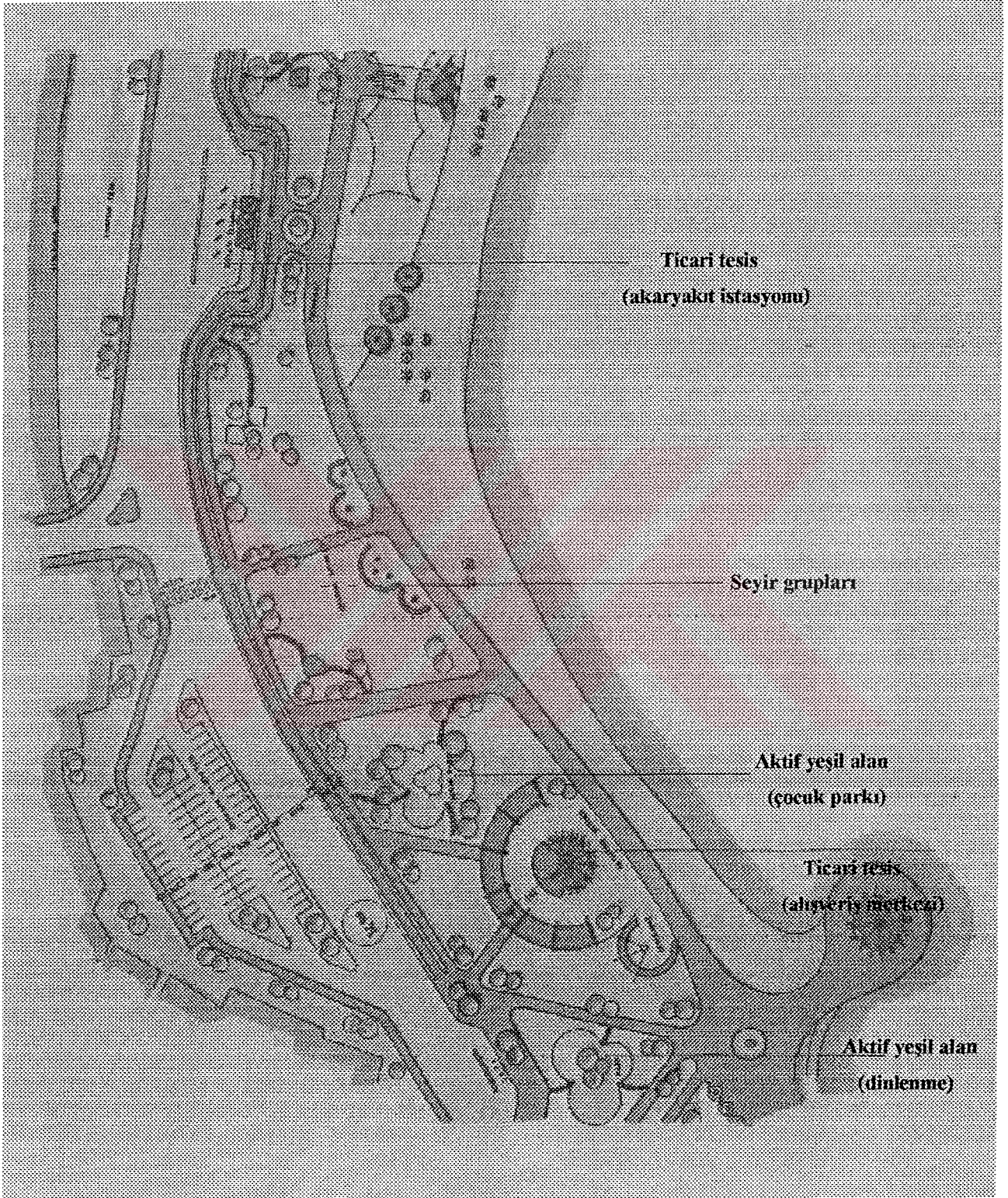


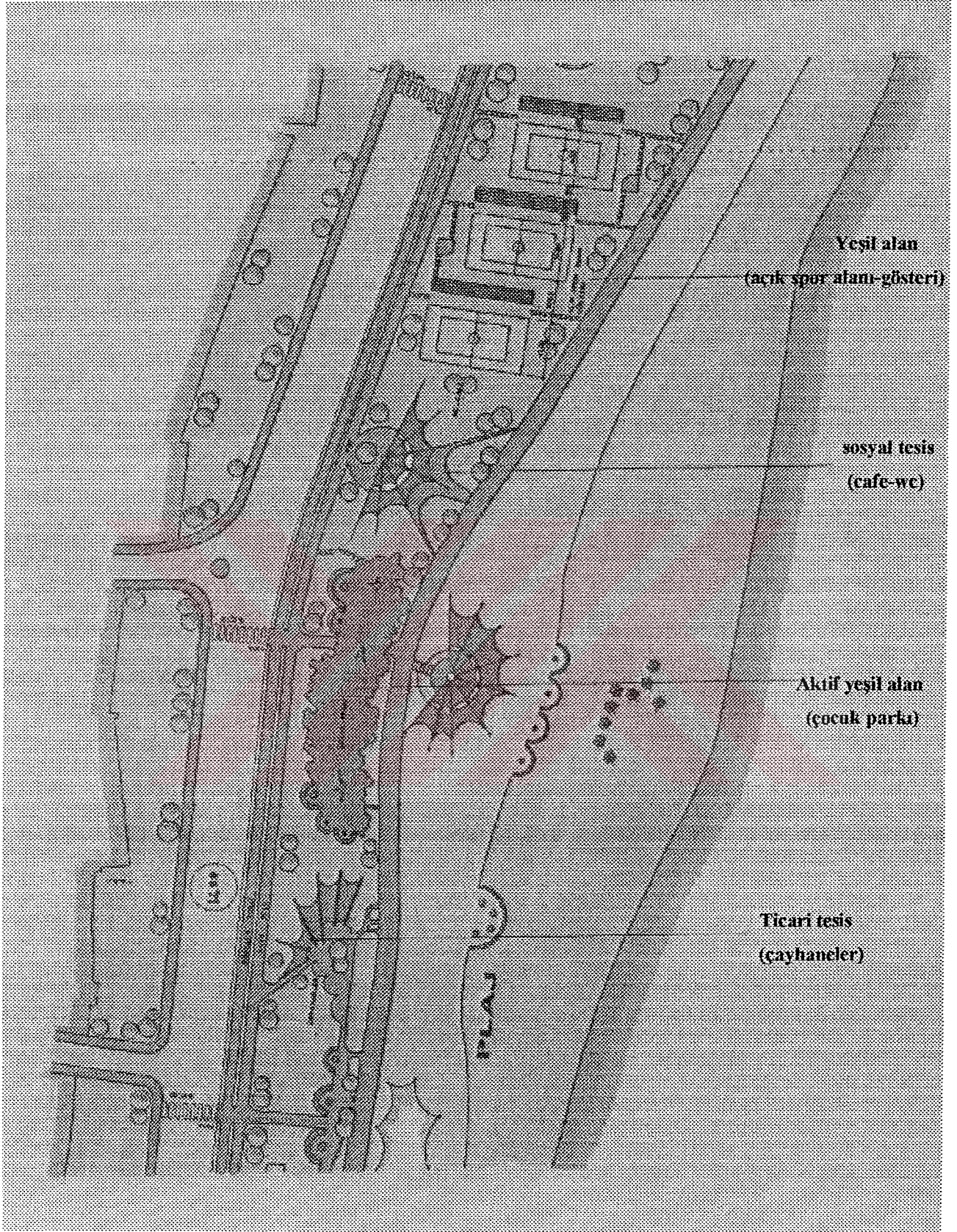


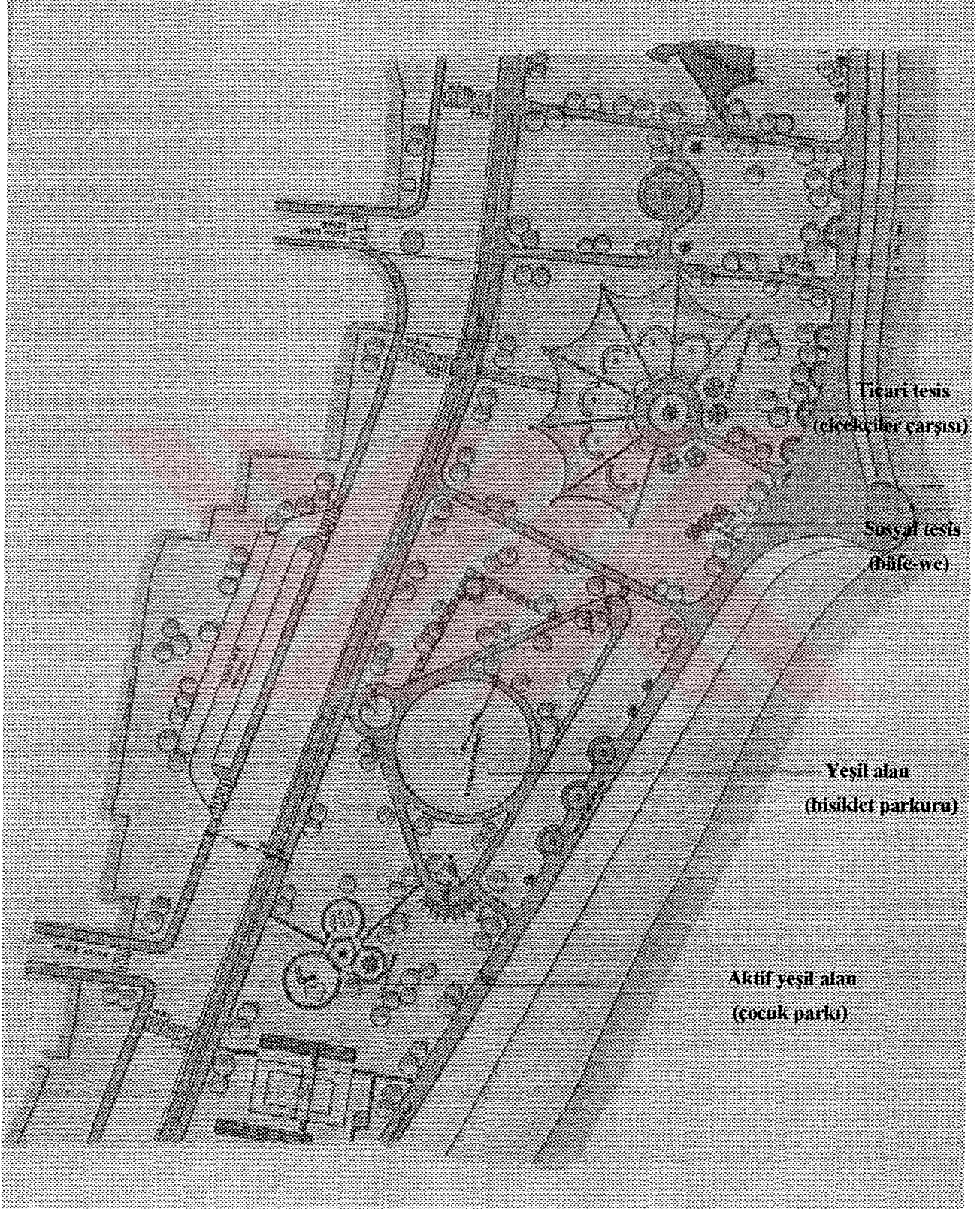


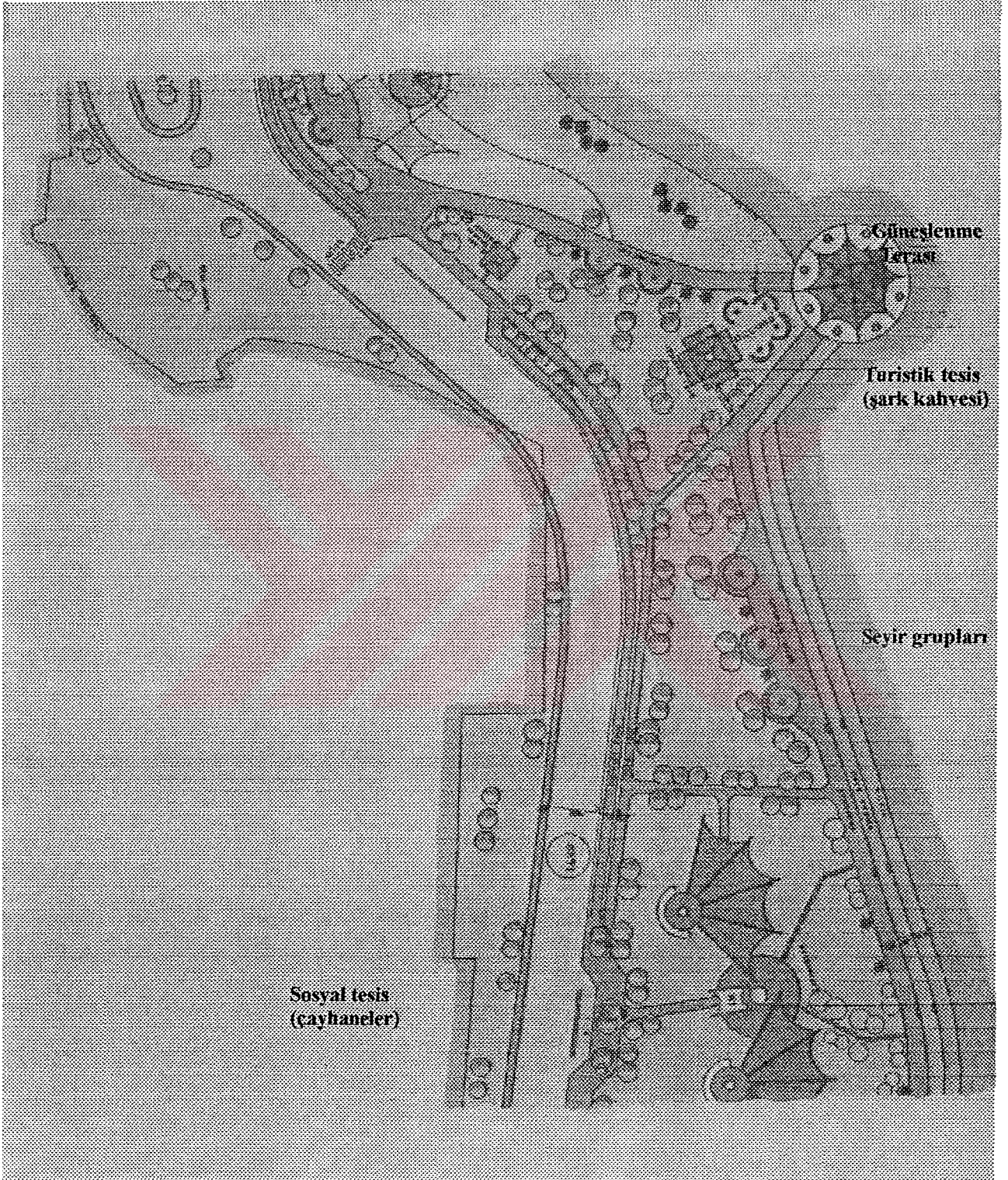


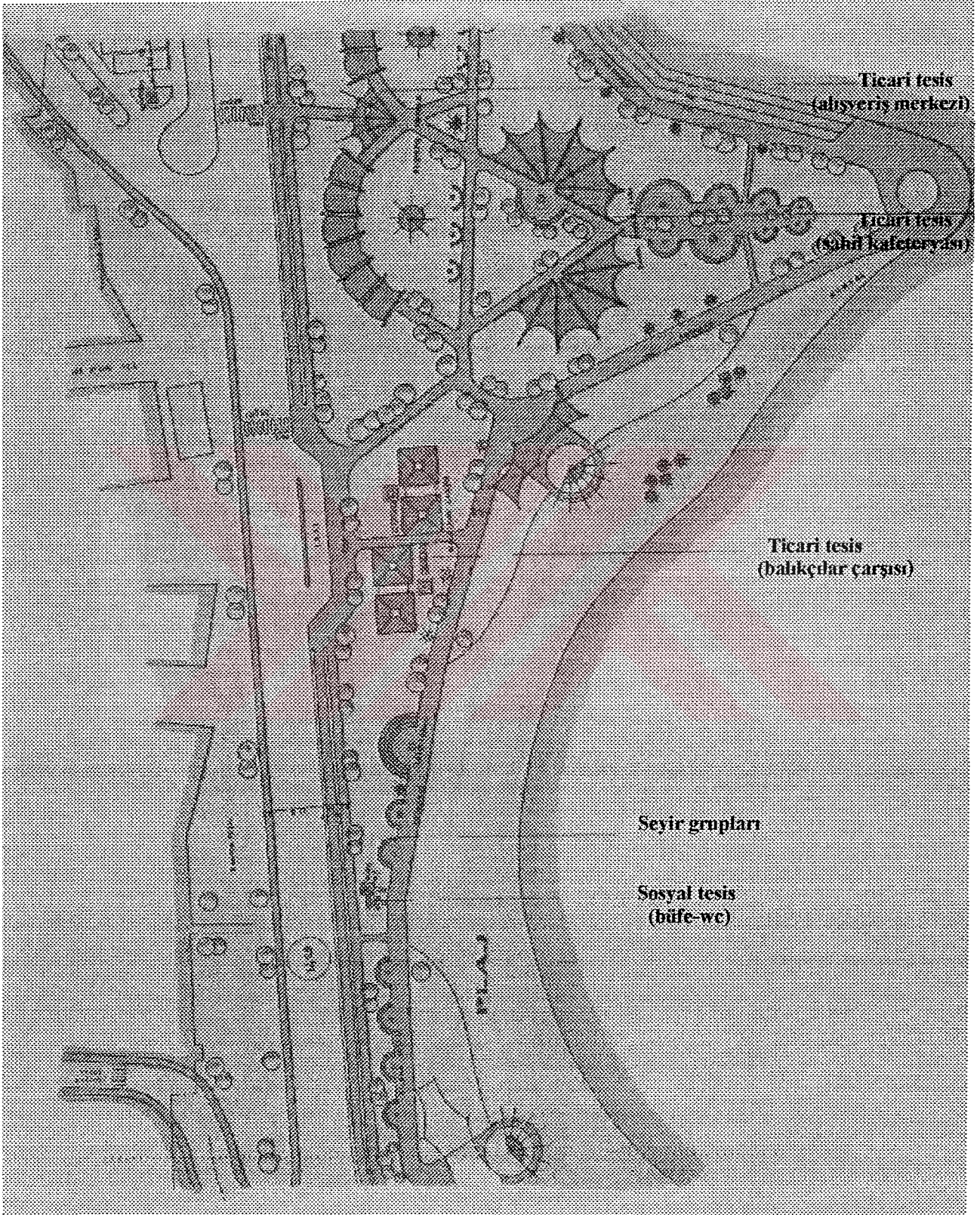


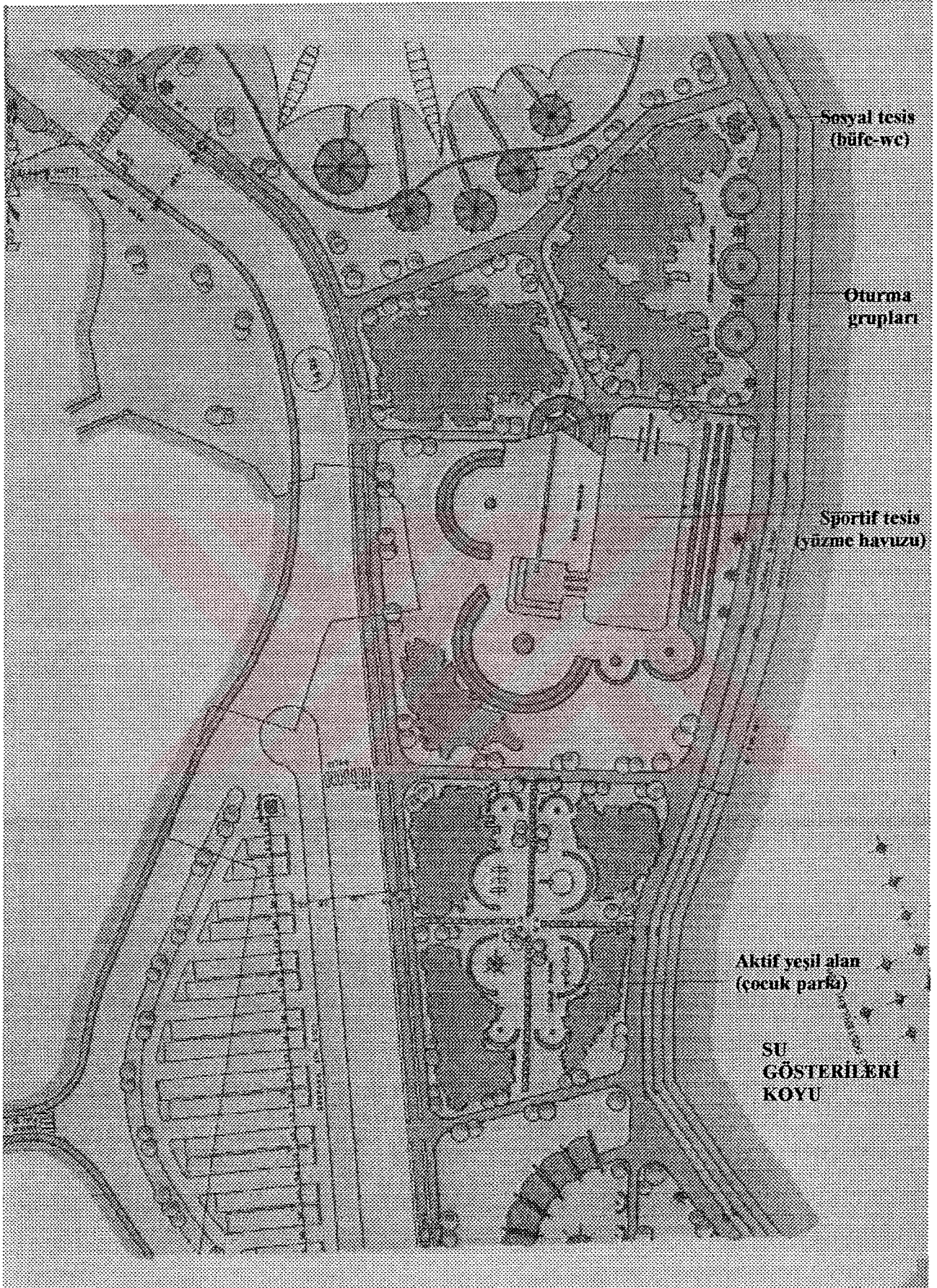


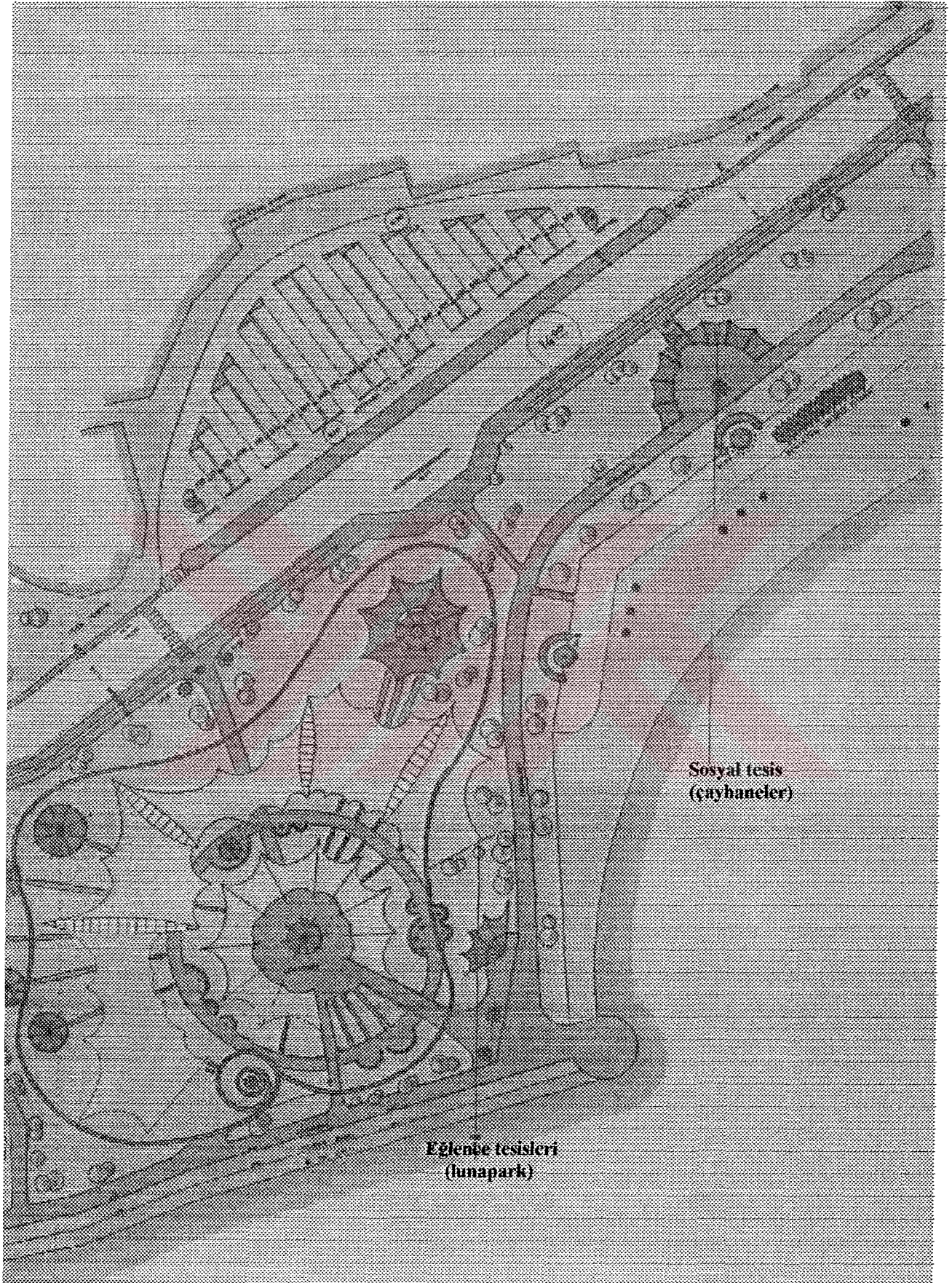


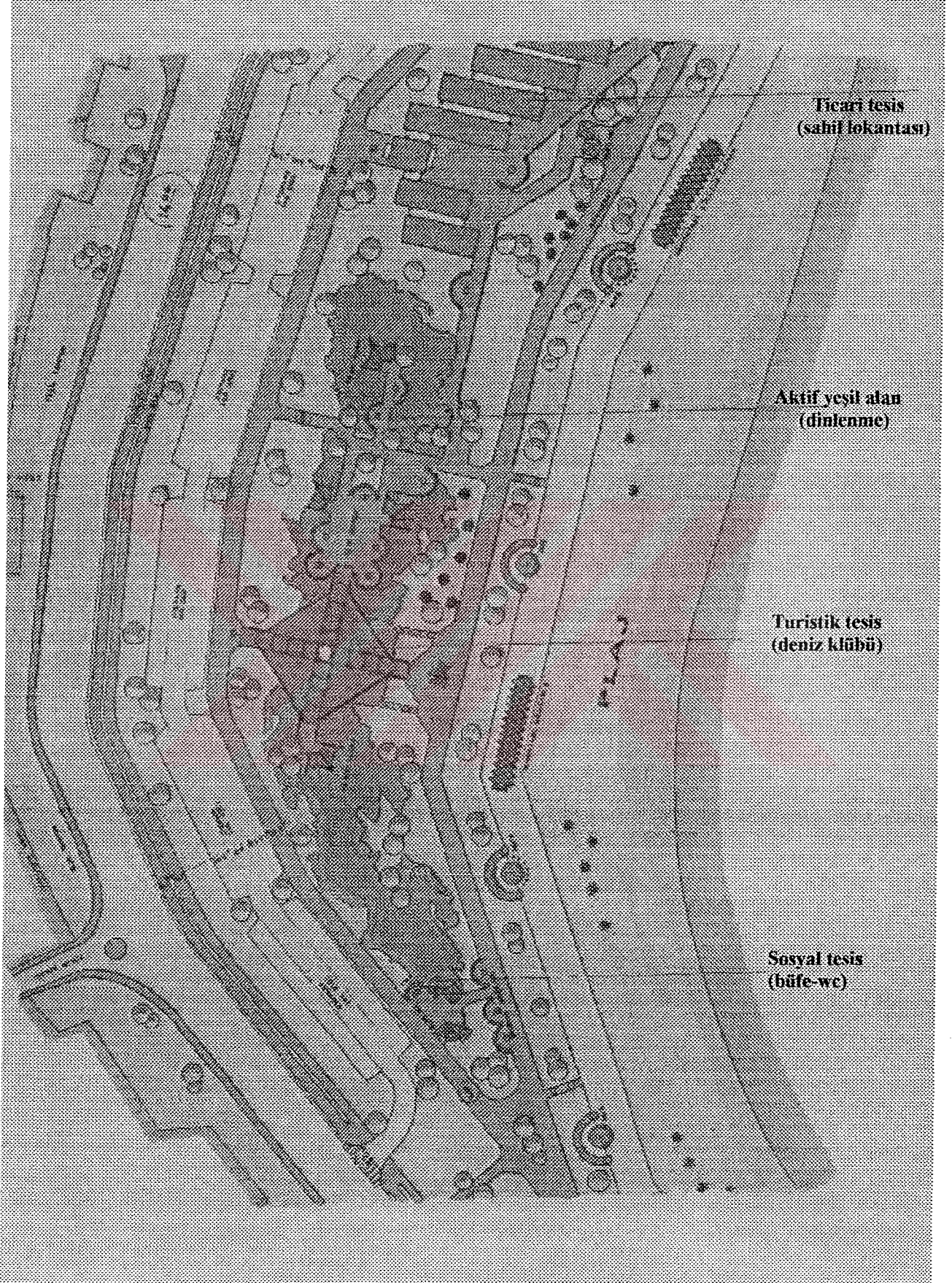


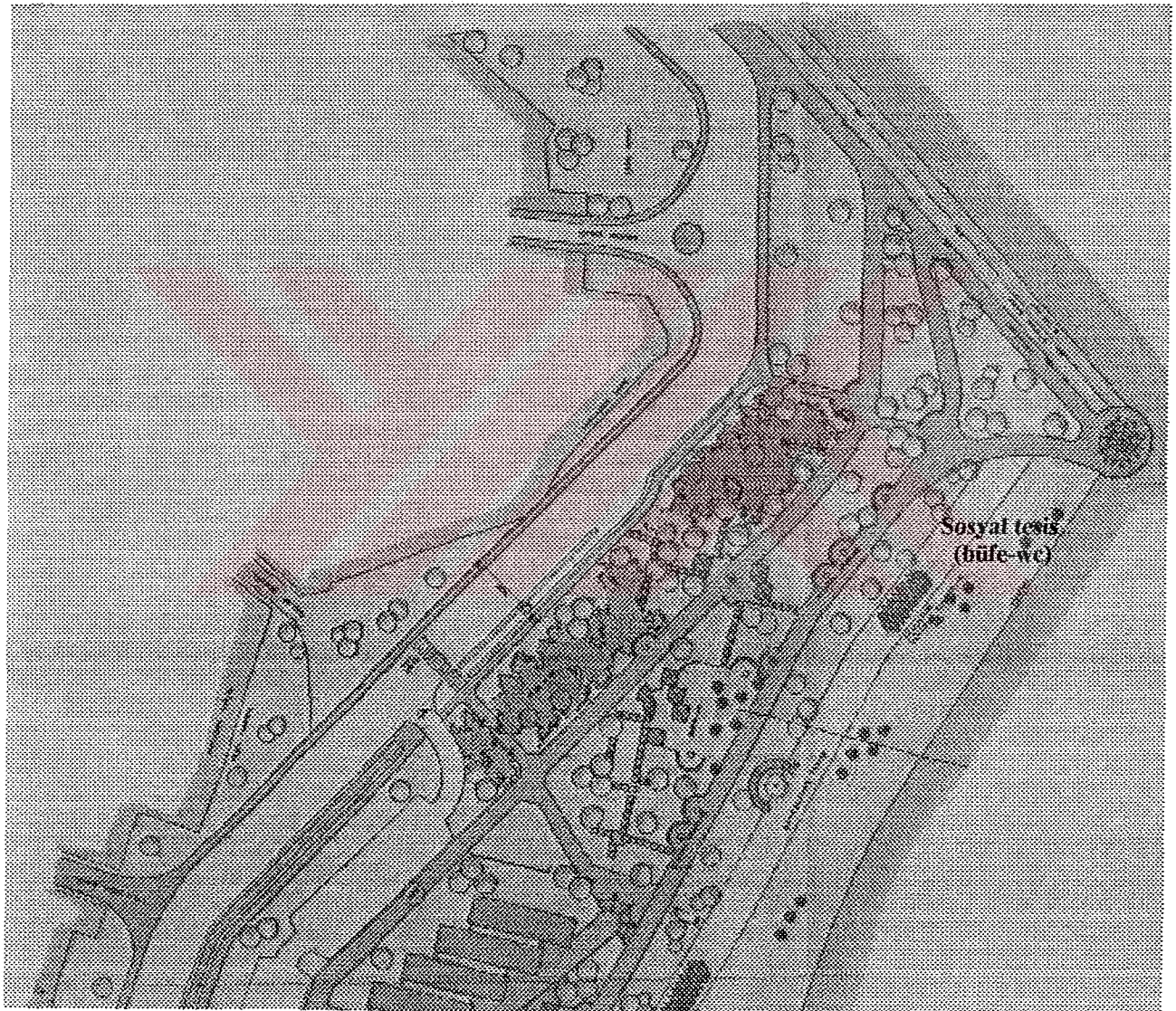


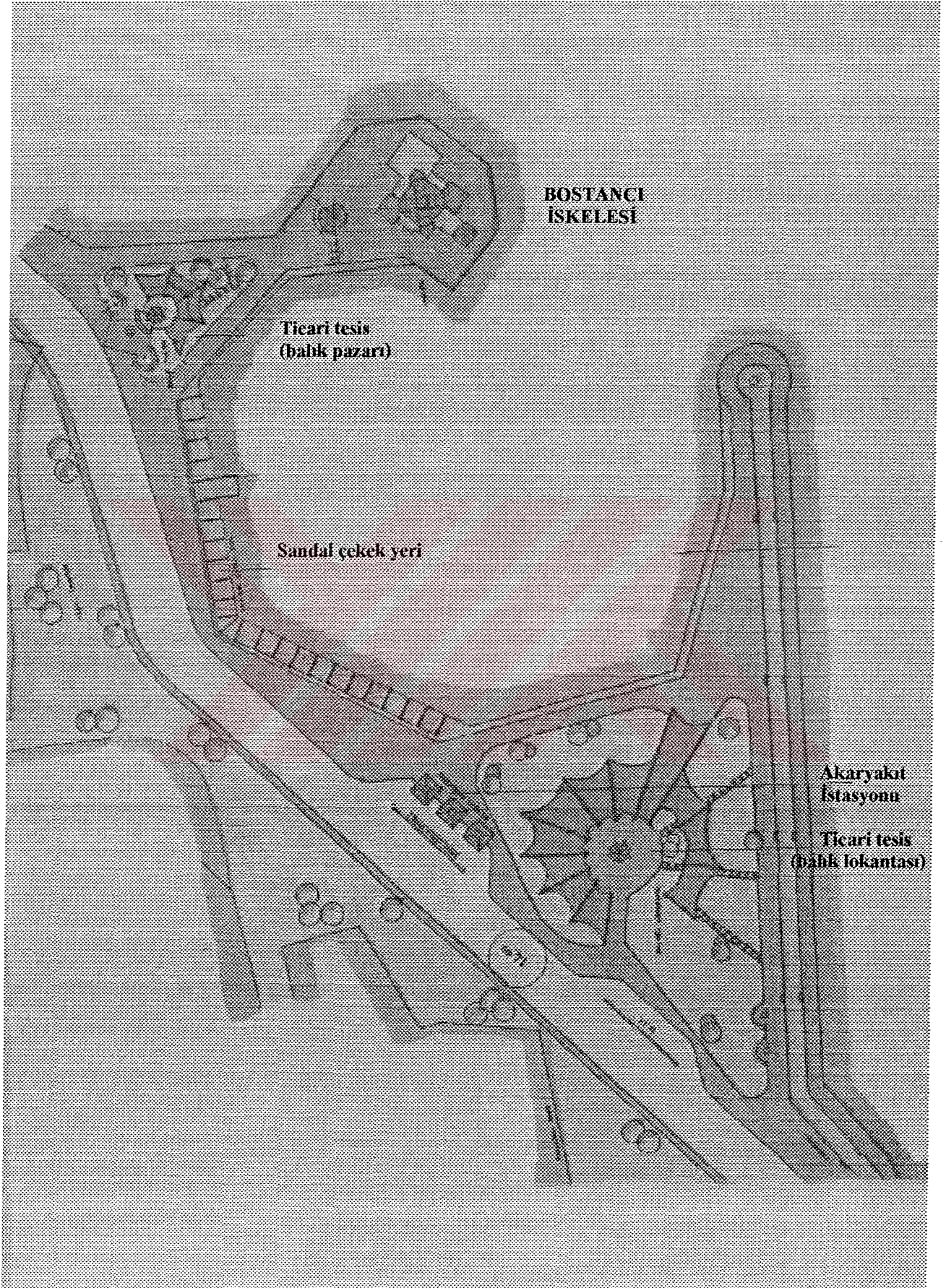












ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 14.02.1977

Doğum yeri Keşan / Edirne

Lise 1988-1995 Cağaloğlu Anadolu Lisesi

Lisans 1995-1999 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Çalıştığı kurumlar

2001-2002 YTÜ Çevre Düzenleme Bilim Dalı'nda Öğrenci
Asistan

2002-Devam ediyor Miniatureart Ltd. Şti.

