



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**İSTANBUL İLİNDE MALTEPE-KARTAL VE KUMCULAR-PENDİK
ARASI SAHİL DOLGU ALANLARININ PEYZAJ PLANLAMA
AÇISINDAN İRDELENMESİ**

**Peyzaj Mimarı Betül ATAKAN
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Peyzaj Mimarlığı Programı**

T. Hakan Altınçekiç

**Danışman
Doç. Dr. T. Hakan ALTINÇEKİÇ**

HAZİRAN, 2003

129482

İSTANBUL

İ.Ü. FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

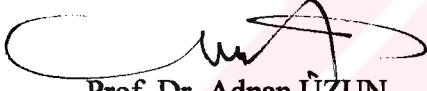
Bu çalışma 02.07.2003 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Peyzaj Mimarlığı Programında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



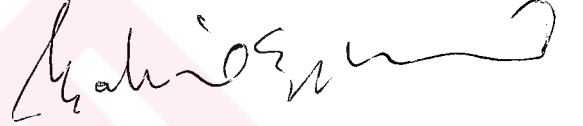
Doç. Dr. T. Hakan ALTINÇEKİÇ
İ.Ü.Orman Fakültesi
Danışman



Prof. Dr. Yalçın ÖZGEN
İ.Ü.Orman Fakültesi



Prof. Dr. Adnan ÜZÜN
İ.Ü.Orman Fakültesi



Prof. Dr. Kamil ŞENGÖNÜL
İ.Ü.Orman Fakültesi



Prof. Dr. Hüseyin DİRİK
İ.Ü.Orman Fakültesi

ÖNSÖZ

“İstanbul İlinde Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik Arası Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi” konulu bu çalışma, İ.Ü. Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Planlama ve Tasarım Anabilim Dalı’nda hazırlanmıştır.

Doğanın ayrıcalıklı bir parçası olan kıyılar ve denizler canlılar ve özellikle insanlar için önemli bir kaynaktır. Oldukça kıt bir kaynak olmasının yanı sıra tüketilmesi çok kolaydır. Kıyı bir “Doğal kaynak” olarak insanlar ve tüm canlılar için çeşitli amaçlarla kullanıma olanak sağlar. Ülkemiz; özellikle 1950’lerden sonra hız kazanan kentleşme olgusunun gerek mekansal yapıda, gerekse toplumsal yapıda yarattığı sorunları yaşamaya devam etmektedir. Günümüzde diğer kıyı kentlerinde görüldüğü gibi, İstanbul Metropolü kıyıları da yoğun kıyı kullanımı ile karşı karşıyadır. İstanbul’da artan nüfusun açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılamak amacıyla 1984 yılı sonrasında İstanbul Büyükşehir Yönetim Sistemi tarafından kıyıların yeniden canlandırılması maksadıyla bir takım düzenleme çalışmalarına gidilmiş ve çalışmalar kapsamında dolgu alan yapımı ve kullanımı gündeme getirilerek Marmara kıyılarında rekreasyonel kullanımlara olanak sağlanmış ve bu çalışmalar halen de sürdürülmektedir.

Bu çalışmada, İstanbul kentinin yoğun nüfus ve konut yoğunluğuna sahip Anadolu yakasında yer alan Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik sahil dolgu alanlarının mevcut kullanım durumları incelenerek, planlama kriterleri ve kullanıcı istek ve gereksinimleri dikkate alınarak bazı planlama ve tasarım önerileri getirilmiştir.

Araştırmamın her aşamasında değerli bilgi ve düşünceleriyle çalışmalarına yön veren danışman hocam Sayın Doç. Dr. T.Hakan ALTINÇEKİÇ’ e, değerli fikirleriyle çalışmalarına katkılarda bulunan Sayın Hocalarım Prof. Dr. Yalçın ÖZGEN’ e, Prof. Dr. Adnan UZUN’a, Prof. Dr. Aytuğ AKESEN’ e, Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI’ ya, Prof. Dr. Sedat AYANOĞLU’ na, Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ALTINÇEKİÇ’ e, Yrd. Doç. Dr. Ferhat GÖKBULAK’ a, Yrd. Doç. Dr. Aynur AYDIN COŞKUN’ a, Yrd. Doç. Dr. Ender MAKİNECİ’ ye, Yrd. Doç. Dr. Doğanay TOLUNAY’ a ve Uzm. Orhan SEVGİ’ ye, ilgili pafta ve verileri sağlayan İ.B.B Park ve Bahçeler Müdürlüğü’nden Sayın Ülkü ŞİMŞEK TUTAK’ a, sevgili arkadaşım Peyzaj Mimarı Sezer ADA’ ya, Kartal Belediyesi Harita Müdürü Sayın Zeyyat GÜMÜŞ’ e, Pendik Belediyesi’nden Park ve Bahçeler Müdürü Sayın Uğur GÖKDOĞAN’ a, Orman Endüstri Mühendisi Sayın Nuray ERKOCA’ ya, Şehir Plancısı Sayın Serhan KURAL’ a, Peyzaj Mimarı Dinçer SİVRİ’ye, yakın ilgi ve yardımları ile bana destek veren sevgili arkadaşlarım Ar. Gör. Ş. Doğanay YAYIM, Ar. Gör. Nilüfer KART, Ar.Gör. Necmi AKSOY’ a ve sevgili arkadaşım Sencer ile maddi ve manevi beni her konuda destekleyen her zaman yanımda olan anneme ve babama teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul, Haziran 2003

Betül ATAKAN

ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER.....	II
ŞEKİL LİSTESİ.....	VII
TABLO LİSTESİ.....	XIII
ÖZET	XV
SUMMARY	XVII
İLGİRİŞ	1
I.1. Kıyı Kavramı	2
I.2. Kıyı Mekanının Kentlerdeki Kullanım Türleri.....	6
I.2.1. Liman Kullanımı.....	8
I.2.2. Sanayi Kullanımı	9
I.2.3. Turizm Kullanımı	10
I.2.4. Ulaşım Kullanımı.....	12
I.2.5. Rekreasyon Kullanımı.....	13
I.2.6. Yerleşim Alanı Kullanımı	15
I.3. Kıyı Kullanımının Yasal Sınırları.....	16
I.3.1. Kıyı Kanunu Kapsamında Bulunan Alanlarda Planlama ve Yapılanma	17
I.3.1.1. Kıyılarda Planlama ve Yapılanma	18
I.3.1.2. Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma....	18
I.3.1.3. Sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma	20
I.4. Kıyı ve Sahil Dolgu Alanlarının Düzenleme Esasları	22
I.4.1. Planlama İlkeleri.....	24
I.4.2. Fonksiyon Alanları.....	28
I.4.3. Donatı Elemanları	29
I.4.4. Bitkisel Düzenleme.....	31
I.5. İstanbul Kenti Sahil Dolgu Alanları	32
I.5.1. Rumeli Yakası Sahil Dolgu Alanları	33
I.5.2. Anadolu Yakası Sahil Dolgu Alanları	37
II. MALZEME VE YÖNTEM	42
III.BULGULAR	44
III.1. Araştırma Alanının Doğal Özellikleri	44
III.1.1. Araştırma Alanının Konumu.....	44
III.1.2. Jeolojik Yapı ve Toprak Özellikleri	44
III.1.3. İklim Özellikleri	46
III.1.3.1. Sıcaklık	46
III.1.3.2. Yağış.....	48

III.1.3.3. Bağıl Nem	48
III.1.3.4. Rüzgar	48
III.1.3.5. İklim Tipi	48
II.1.4.Bitki Örtüsü	48
III.2. Araştırma Alanının Kültürel Özellikleri	50
III.2.1. Araştırma Alanının Tarihi	50
III.2.2. Alan Kullanımı	52
III.2.3. Nüfus Durumu	57
III.2.4. Ulaşım Durumu	57
III.3. Araştırma Alanı İle İlişkili İlçelerde Yeşil Alan Durumu	57
III.4. Araştırma Alanının Planlama ve Tasarım Analizi	60
III.4.1. Araştırma Alanının Planlama Analizi	60
III.4.2. Araştırma Alanının Tasarım Analizi	63
III.4.2.1. Mekansal Tasarım	63
III.4.2.2. Bitkisel Tasarım	68
III.4.2.3. Donatı Elemanları	72
III.5. Araştırma Alanına İlişkin Anket Sonuçları	78
III.5.1. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Anket Sonuçları	78
III.5.1.1. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı'nda Ankete Katılan Kullanıcıların Sosyo- Ekonomik Yapısı	79
III.5.1.1.1. Cinsiyet Durumu	79
III.5.1.1.2. Yaş Grubu	79
III.5.1.1.3. Eğitim Durumu	80
III.5.1.1.4. Meslek Dağılımı	80
III.5.1.1.5. Aylık Gelir Durumu	82
III.5.1.1.6. İstanbul'da Yaşanılan Semt	82
III.5.1.1.7. Konut Tipi	83
III.5.1.1.8. Oturulan Evin Bahçe Durumu	83
III.5.1.2. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Ulaşım Durumu	87
III.5.1.2.1. Alana Geline Araç	87
III.5.1.2.2. Alandaki Yaya Dolaşımı	87
III.5.1.2.3. Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arasındaki Ulaşım	87
III.5.1.2.4. Otopark Sorununun Belirlenmesi	87
III.5.1.2.5. Kullanıcıların Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı'na Ulaşım Sorunları	89
III.5.1.3. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Alanı Kullanımına Ait Bilgiler	89
III.5.1.3.1. Alana Geliş Sıklığı	89
III.5.1.3.2. En Çok Geline Gün	89
III.5.1.3.3. En Çok Geline Vakit	89
III.5.1.3.4. Alanda Geçirilen Zaman	90
III.5.1.3.5. En Çok Geline Mevsim	90
III.5.1.3.6. Alana Geline Kişiler	90
III.5.1.3.7. Kullanıcıların Alanı Kullanım Amaçları	90
III.5.1.3.8. Kullanıcıların Alanı Tercih Etme Sebepleri	91
III.5.1.3.9. Kullanıcıların Alan Düzenlenmeden Önce Alana Geliş Sıklığı	91
III.5.1.3.10. Düzenleme Yapıldıktan Sonra Alana Geliş Sıklığındaki Artış Durumu	91

III.5.1.3.11. Alanda Bulunması İstenen Fonksiyonlar	92
III.5.1.3.12. Alanın Bakım Çalışmalarından Memnuniyet Durumu	95
III.5.1.3.13. Alanın Güvenlik Hizmetlerinden Memnuniyet Durumu	95
III.5.1.3.14. Alandaki Bitkisel Düzenlemenin Uygunluğu ve Yeterliliği	95
III.5.1.3.15. Önerilen Bitkisel Düzenleme	95
III.5.1.3.16. Alanda Rahatsız Eden Faktörler	100
III.5.1.4. Donatılar	100
III.5.1.4.1. Alanda Yetersiz Bulunan Donatı Elemanları	100
III.5.1.4.2. Alandaki Donatı Elemanları ve Diğer Öğelerin Tahrip Nedenleri	100
III.5.1.5. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısı İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	102
III.5.1.5.1. Cinsiyet İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	102
III.5.1.5.1.1. Cinsiyet-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	102
III.5.1.5.1.2. Cinsiyet-Alandaki Donatı Elemanları ve Diğer Elemanların Tahrip Nedenleri İlişkisi	102
III.5.1.5.2. Yaş Grupları İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	104
III.5.1.5.2.1. Yaş Grubu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	104
III.5.1.5.2.2. Yaş Grubu-Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi	106
III.5.1.5.2.3. Yaş Grubu-Alanda Yetersiz Bulunan Donatılar İlişkisi	107
III.5.1.5.3. Eğitim Durumları İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	108
III.5.1.5.3.1. Eğitim Durumu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	108
III.5.1.5.3.2. Eğitim Durumu-Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi	109
III.5.1.5.3.3. Eğitim Durumu-Alanda Rahatsız Eden Faktörler İlişkisi	110
III.5.1.5.4. Gelir Durumu İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	112
III.5.1.5.4.1. Gelir Durumu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	112
III.5.1.5.4.2. Gelir Durumu-Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi	114
III.5.1.5.4.3. Gelir Durumu-Alanda Yetersiz Bulunan Donatı Elemanları İlişkisi	115
III.5.1.5.5. Konut Bahçe Durumu İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	115
III.5.1.5.5.1. Konut Bahçe Durumu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	116
III.5.1.6. Kulacaların Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı'nı Kullanımı İle Alana Ulaşım Durumlarının Karşılaştırılması	117
III.5.1.6.1. En Çok Geline Günlük Ulaşım Tipi İlişkisi	117
III.5.1.6.2. En Çok Geline Günlük Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arası Ulaşım Durumu İlişkisi	117
III.5.1.6.3. En Çok Geline Vakitler-Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arası Ulaşım Durumu İlişkisi	118
III.5.1.7. Kullanıcıların Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarına İlişkin Kullanım Özelliklerinin Karşılaştırılması	118
III.5.1.7.1. Kullanım Amacı-Tercih Nedeni İlişkisi	118
III.5.1.7.2. Kullanım Amacı-En Çok Geline Vakitler İlişkisi	122
III.5.1.7.3. Kullanım Amacı-Alanda Rahatsız Eden Faktörler İlişkisi	122

III.5.1.7.4. Kullanım Amacı-Alanda Yetersiz Bulunan Donatılar İlişkisi	124
III.5.1.7.5. Kullanım Amacı-Önerilen Bitkisel Düzenleme İlişkisi.....	127
III.5.2. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Anket Sonuçları	127
III.5.2.1. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı'nda Ankete Katılan Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısı	127
III.5.2.1.1. Cinsiyet Durumu	127
III.5.2.1.2. Yaş Grubu	128
III.5.2.1.3. Eğitim Durumu.....	129
III.5.2.1.4. Meslek Dağılımı.....	129
III.5.2.1.5. Aylık Gelir Durumu.....	131
III.5.2.1.6. İstanbul'da Yaşanılan Semt.....	131
III.5.2.1.7. Konut Tipi.....	131
III.5.2.1.8. Oturulan Evin Bahçe Durumu.....	132
III.5.2.2. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Alana Ulaşım Durumu ..	133
III.5.2.2.1. Alana Geline Araç	133
III.5.2.2.2. Alandaki Yaya Dolaşımı.....	133
III.5.2.2.3. Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arasındaki Ulaşım.....	137
III.5.2.2.4. Otopark Sorununun Belirlenmesi.....	137
III.5.2.2.5. Kullanıcıların Alana Ulaşım Sorunları	137
III.5.2.3. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Alanı Kullanımına Ait Bilgiler.....	137
III.5.2.3.1. Alana Geliş Sıklığı.....	137
III.5.2.3.2. En Çok Geline Gün.....	138
III.5.2.3.3. En Çok Geline Vakit.....	138
III.5.2.3.4. Alanda Geçirilen Zaman.....	138
III.5.2.3.5. En Çok Geline Mevsim.....	138
III.5.2.3.6. Alana Geline Kişiler	138
III.5.2.3.7. Kullanıcıların Alanı Kullanma Amaçları.....	139
III.5.2.3.8. Kullanıcıların Alanı Tercih Etme Sebepleri.....	139
III.5.2.3.9. Kullanıcıların Alan Düzenlenmeden Önce Alana Geliş Sıklığı.....	139
III.5.2.3.10. Düzenleme Yapıldıktan Sonra Alana Geliş Sıklığındaki Artış Durumu	140
III.5.2.3.11. Alanda Bulunması İstene Fonksiyonlar	140
III.5.2.3.12. Alanın Bakım Çalışmalarından Memnuniyet Durumu.....	143
III.5.2.3.13. Alandaki Güvenlik Hizmetlerinden Memnuniyet Durumu	143
III.5.2.3.14. Alandaki Bitkisel Düzenlemenin Uygunluğu ve Yeterliliği.....	143
III.5.2.3.15. Önerilen Bitkisel Düzenleme	144
III.5.2.3.16. Alanda Rahatsız Eden Faktörler	144
III.5.2.4. Donatılar	149
III.5.2.4.1. Yetersiz Bulunan Donatı Elemanları.....	149
III.5.2.4.2. Alandaki Donatı Elemanları ve Diğer Öğelerin Tahrip Nedenleri.....	149
III.5.2.5. Kullanıcıların Sosyo-Ekonomik Yapısı İle Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması	151
III.5.2.5.1. Cinsiyet İle Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	151
III.5.2.5.1.1. Cinsiyet-Alandaki Donatı Elemanları ve Diğer Elemanların Tahrip Nedenleri İlişkisi.....	151

III.5.2.5.2. Yaş Grupları İle Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	153
III.5.2.5.2.1. Yaş Grubu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	153
III.5.2.5.2.2. Yaş Grubu-Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi	154
III.5.2.5.3. Eğitim Durumu İle Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	155
III.5.2.5.3.1. Eğitim Durumu-Alanda Rahatsız Eden Faktörler İlişkisi.....	155
III.5.2.5.3.2. Eğitim Durumu-Yetersiz Bulunan Donatı Elemanları İlişkisi	157
III.5.2.5.3.3. Eğitim Durumu-Alandaki Donatı Elemanları ve Diğer Öğelerin Tahrip Nedenleri İlişkisi.....	159
III.5.2.5.4. Gelir Durumu İle Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	159
III.5.2.5.4.1. Gelir Durumu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	160
III.5.2.5.5. Konut Bahçe Durumu İle Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarının Karşılaştırılması.....	160
III.5.2.5.5.1. Konut Bahçe Durumu-Alanı Kullanım Amacı İlişkisi	160
III.5.2.6. Kullanıcıların Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı'nın Kullanımı İle Alana Ulaşım Durumlarının Karşılaştırılması.....	162
III.5.2.6.1. En Çok Geline Günlere-Ulaşım Tipi İlişkisi	162
III.5.2.6.2. En Çok Geline Günlere-Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arası Ulaşım Durumu İlişkisi	162
III.5.2.6.3. En Çok Geline Vakitler-Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arası Ulaşım Durumu İlişkisi	162
III.5.2.7. Kullanıcıların Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanımlarına İlişkin Kullanım Özelliklerinin Karşılaştırılması	164
III.5.2.7.1. Kullanım Amacı-Tercih Nedeni İlişkisi	164
III.5.2.7.2. Kullanım Amacı-En Çok Geline Vakitler İlişkisi	165
III.5.2.7.3. Kullanım Amacı-Alanda Rahatsız Eden Faktörler İlişkisi	167
III.5.2.7.4. Kullanım Amacı-Alanda Yetersiz Bulunan Donatılar İlişkisi	167
III.5.2.7.5. Kullanım Amacı-Önerilen Bitkisel Düzenleme İlişkisi.....	167
IV.TARTIŞMA VE SONUÇ.....	168
V.KAYNAKLAR	176
VLEKLER.....	184
VI.1. Anket Formu.....	185
VI.2.Şekiller	190
VII.ÖZGEÇMİŞ	193

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil I.1. Kıyı Alanı Tanımları İçin Kumsal Profili.....	3
Şekil I.2. Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi Tanımlarını Gösterir Kroki.....	5
Şekil III.1. İstanbul İdari Sınırları Haritası	45
Şekil III.2. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Yakın Çevresinde Bulunan Alışveriş Alanları.....	54
Şekil III.3. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Yakın Çevresinde Bulunan Lunapark ve Yerleşim Alanları.....	54
Şekil III.4. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı – Eski Set Çimento Fabrikası.....	55
Şekil III.5. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Yakın Çevresindeki Yerleşim Alanları .	55
Şekil III.6. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanının Pendik Mevkiinde Yer Alan Gemi Barınağı	56
Şekil III.7. Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Arasında Kartal ve Çevresi Su Ürünleri Kooperatifine Ait Alan.....	56
Şekil III.8. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yelken Dersleri Verilen Kısım	62
Şekil III.9. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanına Yapay Tepeye Gömülmüş Amfiden Görünüm.....	62
Şekil III.10. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yer Alan WC' lerden Biri	62
Şekil III.11. Araştırma Alanında Yer Verilen Bisiklet Yolu	63
Şekil III.12. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Kafelerden Biri	64
Şekil III.13. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yer Alan 7-14 Yaş Çocuk Oyun Alanı	65
Şekil III.14. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Spor Alanları.....	65
Şekil III.15. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Piknik Alanından Görünüm.....	65

Şekil III.16. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Bulunan Satranç Oyun Alanı	66
Şekil III.17. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanındaki Sergi Alanı	66
Şekil III.18. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kıyı Bandındaki Seyir Terası.....	66
Şekil III.19. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında 7-14 Yaş Çocuk Oyun Alanı.....	67
Şekil III.20. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Büfe.....	68
Şekil III.21. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Köprü	68
Şekil III.22. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Koşu Parkurundan Bir Görünüm.....	69
Şekil III.23. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Dere Kanalı Boyunca Yer Alan Salix babylonicalar	69
Şekil III.24. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Kullanılan Ahşap Oturma Elemanı....	72
Şekil III.25. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Kullanılan Metal Konstrüksiyon Oturma Elemanı.....	72
Şekil III.26. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Kullanılan Çocuk Oyun Elemanları... 73	
Şekil III.27. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanında Yanlış Kullanımdan Dolayı Tahribata Uğramış Çeşme.....	73
Şekil III.28. Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Kullanılan Çöp Kutusu Modeli	74
Şekil III.29. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Yer Alan Diğer Çöp Kutusu Modeli.....	74
Şekil III.30. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Aydınlatma Elemanı İle Kombine Edilmiş Çöp Kutusu Örneği.....	75
Şekil III.31. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Bulunan Ahşap-Beton Karışımı Oturma Elemanı.....	75
Şekil III.32. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Beton Çiçekliklerle Kombine Edilmiş Dairesel Oturma Elemanı.....	76
Şekil III.33. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanında Tali Aksların Bağlantı Noktalarında Yer Verilen Dairesel Oturma Birimi	76
Şekil III.34. Kumcular-Pendik Sahil Bandı	77

Şekil III.35. Cinsiyet Durumu.....	79
Şekil III.36. Yaş Grubu	80
Şekil III.37. Eğitim Durumu	81
Şekil III.38. Meslek Dağılımları.....	81
Şekil III.39. Gelir Durumu.....	82
Şekil III.40. İstanbul’da Oturulan Semt	83
Şekil III.41. Konut Tipi Dağılımı	84
Şekil III.42. Oturulan Evin Bahçe Durumu	84
Şekil III.43. Alanın Kullanılma Amacı	91
Şekil III.44.1. Alanda 1.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	92
Şekil III.44.2. Alanda 2.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	93
Şekil III.44.3. Alanda 3.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	93
Şekil III.44.4. Alanda 4.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	94
Şekil III.44.5. Alanda 5.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	94
Şekil III.45. Cinsiyet – Spor Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	103
Şekil III.46. Cinsiyet – Alandaki Donatı Elemanlarının Tahrip Nedeni Sorumsuzluk Diyenlerin İlişkisi	103
Şekil III.47. Cinsiyet – Tahrip Nedeni Denetimsizlik Diyenlerin İlişkisi.....	104
Şekil III.48. Yaş Grubu – Spor Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	105
Şekil III.49. Yaş Grubu – Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	105
Şekil III.50. Yaş Grubu – Diğer İnsanlarla Birarada Olmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	106
Şekil III.51. Yaş Grubu – Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi.....	107
Şekil III.52. Yaş Grubu – Yetersiz Bulunan Donatılar İlişkisi.....	108

Şekil III.53. Eğitim Durumu – Diğer İnsanlarla Birarada Olmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	109
Şekil III.54. Eğitim Durumu – İstenen Fonksiyonlar İlişkisi.....	110
Şekil III.55. Eğitim Durumu – Bakım Çalışmalarının Yetersizliğinden Rahatsız Olma İlişkisi	111
Şekil III.56. Eğitim Durumu – Yeşil Alan Yetersizliğinden Rahatsız Olma İlişkisi	111
Şekil III.57. Eğitim Durumu – Kullanıcı Yoğunluğundan Rahatsız Olma İlişkisi.....	112
Şekil III.58. Gelir Durumu – Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	113
Şekil III.59. Gelir Durumu – Balık Tutmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	113
Şekil III.60. Gelir Durumu – İstenen Fonksiyonlar İlişkisi	114
Şekil III.61. Gelir Durumu – İşletmelerin Yetersiz Bulunması İlişkisi.....	115
Şekil III.62. Oturulan Konutun Bahçe Durumu – Yürümek Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	116
Şekil III.63. En Çok Geline Günlük Ulaşım Tipi İlişkisi	117
Şekil III.64. En Çok Geline Günlük Yakın Çevre İle Araştırma Alanı Arası Ulaşım Durumu İlişkisi	118
Şekil III.65. Spor Yapmak Amacıyla Alanı Kullananlar – İçerdiği Fonksiyon ve Donatılar Sebebiyle Tercih Edenler İlişkisi.....	119
Şekil III.66. Dinlenmek Amacıyla Alanı Kullananlar – Sessiz, Sakin Oluşu Nedeniyle Parkı Tercih Edenler İlişkisi	120
Şekil III.67. Manzara Seyretmek Amacıyla Alanı Kullananlar – Manzarası İçin Parkı Tercih Edenler İlişkisi	121
Şekil III.68. Manzara Seyretmek Amacıyla Alanı Kullananlar –Yakın Oluşu Nedeniyle Parkı Tercih Edenler İlişkisi	121
Şekil III.69. Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullananlar – Manzarası İçin Alanı Tercih Edenler İlişkisi	122
Şekil III.70. Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma – En Çok Geline Vakitler İlişkisi.....	123

Şekil III.71. Diğer İnsanlarla Birarada Olma Amacıyla Alanı Kullanma – Bakım Çalışmalarının Yetersizliğinden Rahatsız Olma İlişkisi	123
Şekil III.72. Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma – Çocuk Oyun Alanlarını Yetersiz Bulma İlişkisi	124
Şekil III.73. Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma – WC’yi Yetersiz Bulma İlişkisi	125
Şekil III.74. Diğer İnsanlarla Birarada Olma Amacıyla Alanı Kullanma – WC’yi Yetersiz Bulma İlişkisi	125
Şekil III.75. Diğer İnsanlarla Birarada Olma Amacıyla Alanı Kullanma – Satış Birimlerini Yetersiz Bulma İlişkisi	126
Şekil III.76. Diğer İnsanlarla Birarada Olma Amacıyla Alanı Kullanma – Döşeme Kaplaması Açısından Yolları Yetersiz Bulma İlişkisi	126
Şekil III.77. Cinsiyet Durumu	128
Şekil III.78. Yaş Grubu	129
Şekil III.79. Eğitim Durumu	130
Şekil III.80. Meslek Dağılımları	130
Şekil III.81. Gelir Durumu	131
Şekil III.82. İstanbul’da Oturulan Semt	132
Şekil III.83. Konut Tipi Dağılımı	132
Şekil III.84. Oturulan Evin Bahçe Durumu	133
Şekil III.85. Alanın Kullanılma Amacı	139
Şekil III.86.1. Alanda 1.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	140
Şekil III.86.2. Alanda 2.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	141
Şekil III.86.3. Alanda 3.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	141
Şekil III.86.4. Alanda 4.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	142
Şekil III.86.5. Alanda 5.sırada Bulunması İstenen Fonksiyonlar	143

Şekil III.87. Cinsiyet – Alandaki Donatı Elemanlarının Tahrip Nedeni Eğitimsizlik Diyenlerin İlişkisi	152
Şekil III.88. Cinsiyet – Alandaki Donatı Elemanlarının Tahrip Nedeni Denetimsizlik Diyenlerin İlişkisi	152
Şekil III.89. Yaş Grubu – Yürümek Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	153
Şekil III.90. Yaş Grubu – Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	154
Şekil III.91. Yaş Grubu – Alanda İstenen Fonksiyonlar İlişkisi.....	155
Şekil III.92. Eğitim Durumu – Yeşil Alan Yetersizliğinden Rahatsız Olma İlişkisi	156
Şekil III.93. Eğitim Durumu – Donatı Yetersizliğinden Rahatsız Olma İlişkisi.....	156
Şekil III.94. Eğitim Durumu – Plastik Objeleri Yetersiz Bulma İlişkisi.....	157
Şekil III.95. Eğitim Durumu – Çocuk Oyun Elemanlarını Yetersiz Bulma İlişkisi.....	158
Şekil III.96. Eğitim Durumu – Döşeme Kaplaması Açısından Yolları Yetersiz Bulma İlişkisi.....	158
Şekil III.97. Eğitim Durumu – Tahrip Nedeni Eğitimsizlik Diyenlerin İlişkisi	159
Şekil III.98. Gelir Durumu – Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi	161
Şekil III.99. Oturulan Konutun Bahçe Durumu – Dinlenmek Amacıyla Alanı Kullanma İlişkisi.....	161
Şekil III.100. Ulaşım Tipi – En Çok Geline Günlere İlişkisi	163
Şekil III.101. Ulaşım Durumu – En Çok Geline Günlere İlişkisi	163
Şekil III.102. Dinlenmek Amacıyla Alanı Kullananlar – İçerdiği Fonksiyon ve Donatılar Sebebiyle Tercih Edenler İlişkisi.....	164
Şekil III.103. Manzara Seyretmek Amacıyla Alanı Kullananlar – Sessiz, Sakin Oluşu Nedeniyle Alanı Tercih Edenler İlişkisi.....	165
Şekil III.104. Diğer İnsanlarla Birarada Olmak Amacıyla Alanı Kullananlar – Alışveriş ve Eğlence Merkezlerine Yakınlığı Sebebiyle Tercih Edenler İlişkisi	166
Şekil III.105. Piknik Yapmak Amacıyla Alanı Kullanma – En Çok Geline Vakitler İlişkisi.....	166

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo I.1. Ahırkapı Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	33
Tablo I.2.1. Yenikapı Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları	34
Tablo I.2.2. Türkmenistan Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	34
Tablo I.3.1. Kazlıçeşme Parkı Sahil Tarafı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları ..	34
Tablo I.3.2. Mermerkule Sahil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	34
Tablo I.4.1. Aytekin Kotil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	35
Tablo I.4.2. Bakırköy Deniz Otobüsleri Önü Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	35
Tablo I.4.3. Yeşilköy Sahil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	35
Tablo I.5. Avcılar İlçesi Uygulama İmar Planında Yer Alan Dolgu Kıyı Alanında Sert ve Yumuşak Zemin Oranları.....	36
Tablo I.6. Rumeli Yakası Sahil Dolgu Alanları Dağılımı.....	37
Tablo I.7.1. Moda İnciburnu Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	38
Tablo I.7.2. Kurbağalı Dere Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	38
Tablo I.7.3. Dalıyan Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları.....	39
Tablo I.8. Anadolu Yakası Sahil Dolgu Alanları Dağılımı.....	41
Tablo III.1. Kartal Meteoroloji İstasyonuna Ait Bazı Meteorolojik Elemanların Ortalama, Maksimum ve Minimum Değerleri.....	47
Tablo III.2. İstanbul Kentinin Yıllar İtibariyle Yeşil Alan Durumu	59
Tablo III.3. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı'nda Kullanılan Bitki Türleri.....	69
Tablo III.4. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı'nda Kullanılan Bitki Türleri	71
Tablo III.5. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Sosyo-Ekonomik Özelliklerine Göre Dağılımı.....	85

Tablo III.6. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Ulaşım Özelliklerine Göre Dağılımı	88
Tablo III.7. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Kullanım Özelliklerine Göre Dağılımı	96
Tablo III.8. Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Donatı Elemanlarından Memnuniyet Durumu	101
Tablo III.9. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Sosyo-Ekonomik Özelliklerine Göre Dağılımı.....	134
Tablo III.10.Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Ulaşım Özelliklerine Göre Dağılımı	136
Tablo III.11. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Kullanım Özelliklerine Göre Dağılımı	145
Tablo III.12. Kumcular-Pendik Sahil Dolgu Alanı Kullanıcılarının Donatı Elemanlarından Memnuniyet Durumu	150

ÖZET

“İstanbul İlinde Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik Arası Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi”

Kıyılar tarih boyunca toplumlar için çekici mekanlar olmuşlardır. Kıyılardaki doğal kaynaklar, toplumların ekonomik ve sosyal gelişmelerine imkan sağlamış, insanoğlunun bu doğal kaynaklardan faydalanması, kıyı bölgelerinin ve hatta ülkenin kalkınmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültürel rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan kıyılar, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir.

Kıyı kentlerinde ulaşım problemine yönelik bir alternatif olarak yapılan dolgu alanlar da, ekolojik dengeyi hem flora hem de fauna açısından olumsuz etkilemelerine rağmen bu alanların rekreatif amaçlı kullanıma olanak verecek şekilde düzenlenip kullanılması, hem kentin kıyı plastiği ve görsel özelliklerinin düzeltilmesi hem de kentlinin yeşil alan ihtiyacına bir kaynak oluşturması açısından önemlidir.

Araştırma kapsamında, konuyla ilgili literatür taraması yapılmış, kıyı kavramı, kentlerde kıyı kullanımı ve yasal sınırları ile kıyı ve sahil dolgu alanlarının düzenleme esaslarına ilişkin genel bilgiler edinilmiştir. Edinilen bu bilgiler ışığında, araştırma alanının doğal ve kültürel verileri ile planlamada toplum katılımının önemi nedeniyle yapılan anket çalışmalarının beraberce değerlendirilmesi sonucunda, sahil dolgu alanlarının kent yeşil alan sistemi içindeki yeri, araştırma alanının etki alanı içindeki ilçelere olan katkısı ile kentsel peyzaj planlama açısından değeri ortaya konmaya çalışılmıştır.

Tartışma ve sonuç bölümünde ise, kullanıcıların istek ve beğenileri ile alanın kıyı ve sahil dolgu alanı planlama kriterlerine göre alanda bulunan fonksiyon alanlarına işlevsellik kazandırılmasına ve alanın sürdürülebilir kullanımına ilişkin planlama ve tasarım önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

Araştırma alanında, planlama aşamasında toplum katılımının göz ardı edildiği ve planlama aşamasından sonra uygulama sırasında tasarım projesinin çok farklı bir şekilde applike edildiği, kullanıcıların vandalist eylemleri sonucu alanın tahribata uğradığı, alanda

bulunan bazı fonksiyon alanlarının donatı bakımından yetersiz oldukları bu nedenle kullanılmadıkları, yine bazı alanlara gerekli işlevsellik kazandırılmadığı için atıl durumda oldukları böylelikle kentlinin rekreasyon ihtiyacını karşılamak amacıyla düzenlenen bu alanların bazı bakımlardan yetersiz kaldıkları tespit edilmiştir.

Bu tez çalışmasında, Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik arası sahil dolgu alanlarının yakın çevre koşulları ile İstanbul kent kimliği ve kıyı yapısı bütünlüğü içinde kullanıcı istekleri de değerlendirilerek bazı revizyon çalışmalarının yapılması gerekliliği sonucu ortaya çıkmıştır.



SUMMARY

“Study In Regard Of Landscape Planning Of The Shore Filling Areas Between Kumcular-Pendik and Maltepe-Kartal Of The City Istanbul”

The shore have been the attractive places for the societies during the time. The natural resources at the shores, act an important role in the economical and the social developments of the societies.

As the shore places can also be accepted open areas of the urban places for using of the society, they are appearing like the environmental values where the urban becoming a united whole is provided, which meet the functions of cultural recreations, which include different uses. The shores which are an element of the natural environment, are the important urban symbols with the relation tied with the users and with their different arrangements.

Also the filling areas made as an alternative to the transportation problem in the coastal metropolitan areas, are very important in regard to form a resource to the need of the green areas of the citizen, as well as the shore plastic and the adjustments of the visual properties, the use of such areas by arranging in way of giving possibility to be used with the recreative target of these areas, inspite they are negatively influenced in regard of fauna as well as flora of the ecological balance.

In the coverage of the research, the literature concerning the matter has been done, the general knowledge regarding the shore concept, the use of the shore in the urban and the legal borders and fundament of the arrangement of the shore filling areas is obtained. Under the light of this knowledge obtained, as the result of the evaluation made together of the public survey works made because of the importance of the participation of the public in the planning and the natural and cultural datum of the research area, the place of the shore filling areas in the system of the green areas of the urban, the contribution of the research area to the counties which are in the influence area and the value in regard of urban landscape planning have been tried to be showed.

Whereas in the part of discussion and the result, the planning and design proposal are to be imposed regarding the continuous use of the area and winning the functional manner to the function areas existing in the area as per the coast and shore filling planning criterions according to the wishes and the tastes the users.

In the research area, it has been determined that these areas arranged in order to meet the need of recreation of the citizen are sufficient regarding some matters, that the contribution of the society in the stage of research has been disregarded and that the design project has been applied in very different kind during the application after the planning stage, that the area has been damaged as a result of vandalistic actions of the users, that some of the function areas in the area are sufficient in regard of equipment therefore they are not used, that also some areas are idle because the necessary function has not given to them.

In this thesis work, the result of the necessity to make some revisional works by evaluating also the wishes of the users within the whole of shore structure and Istanbul city identity with the near environment conditions of the filling areas between Maltepe-Kartal and Kumcular-Pendik, has been appeared.



I. GİRİŞ

Dünya yüzeyinin dörtte üçü, yaşamın başladığı ve günümüzde yaşam dengesinin başlıca ögesi olan denizlerle kaplıdır. Dünya kabuğunun zamanla şekil değiştirmesiyle karalarla denizleri ayıran çizgi olarak tanımlayabileceğimiz kıyı oluşumu değişik etkenlerle şekil almıştır.

Doğanın ayrıcalıklı bir parçası olan kıyılar ve denizler, canlılar ve özellikle insanlar için önemli bir kaynaktır. Oldukça kıt bir kaynak olmasının yanı sıra tüketilmesi çok kolaydır. Kıyı bir “Doğal kaynak” olarak insanlar ve tüm canlılar için çeşitli amaçlarla kullanıma olanak sağlar.

Kıyılar tarih boyunca toplumlar için çekici mekanlar olmuşlardır. Kıyılardaki doğal kaynaklar, toplumların ekonomik ve sosyal gelişmelerine imkan sağlamış, insanın bu doğal kaynaklarla bütünleşmesi, kıyı bölgelerinin ve hatta ülkenin kalkınmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültürel rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan kıyılar, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir.

Kamuya açık kıyı alanlarının oluşturulmasının başlıca nedenleri, toplumun yaşam kalitesine katkıda bulunması, rekreasyonel amaçlı kullanımlar için uygun olması ve tercih edilmesi, turizm açısından ekonomiye yarar sağlaması, herkes tarafından ulaşılabilir olması olarak sıralanabilir [1].

Kıyı kaynakları üzerindeki yoğun kullanım, sanayileşme ve kentleşme olgusu ile hız kazanmıştır. Kıyıların sorumsuzca kullanımı ise doğal çevrenin tahribi; su kirlenmesi, deniz canlılarının yaşam ortamlarının bozulması ve canlıların nesillerinin tükenmesi, kıyı morfolojisinin değişmesi ve ekosistemin dengesinin bozulması ile sonuçlanmıştır.

Ülkemiz ise; özellikle 1950’lerden sonra hız kazanan kentleşme olgusunun gerek mekansal yapıda, gerekse toplumsal yapıda yarattığı sorunları yaşamaya devam etmektedir. Günümüzde diğer kıyı kentlerinde görüldüğü gibi, İstanbul Metropolü kıyıları da yoğun kullanım ile karşı karşıyadır.

Kıyı alanlarındaki yoğun yapılaşma, kültürü ve tarihi ile dünyanın önemli metropolleri arasında bulunan İstanbul’da da, kent kimliğine zarar verecek boyutlara

ulaşmaktadır. Tarihi boyunca rekreatif faaliyetlere olanak tanıyan İstanbul kıyıları, hızlı kentleşme nedeniyle yoğun bir yapılaşmanın baskısı altında kalmıştır. Böylelikle İstanbul halkı, rekreatif kullanımlardan ve denizle olan ilişkisinden mahrum bırakılmıştır.

Gerek kıyıların korunması ve gerekse artan İstanbul nüfusunun açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılamak amacıyla 1984 yılı sonrasında İstanbul Büyükşehir Yönetim Sistemi tarafından kıyıların yeniden canlandırılması maksadıyla bir takım düzenleme çalışmalarına gidilmiş ve çalışmalar kapsamında dolgu alan yapımı ve kullanımı gündeme getirilerek Marmara kıyılarında rekreasyonel kullanımlara olanak sağlanmış ve bu çalışmalar halen de sürdürülmektedir.

Araştırma kapsamında Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik arası sahil dolgu alanlarının İstanbul kenti sahil dolgu alanları içerisindeki yeri ile burada yapılan uygulamaların ilçe nüfusunun rekreasyon ihtiyacını karşılamadaki etkisi araştırılmıştır.

I.1.Kıyı Kavramı

Doğal kaynak niteliği taşıyan kıyılar, önceleri sadece su ürünlerinden yararlanma ve ulaşımı sağlamak gibi kısıtlı kullanım alanlarına sahip iken, toplumlarda meydana gelen hızlı gelişme ve değişmelerle birlikte, özellikle nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve bunlara bağlı olarak da hızlı kentleşmenin etkisiyle değişik amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır.

Kıyıların farklı ve çok çeşitli amaçlara hizmet etmeye başlamasıyla birlikte giderek önemi artmış ve özellikle kıyılar üzerinde rant sağlamaya çalışan kişiler arasında çıkan çıkar çatışmaları ve buna paralel olarak kıyıların yanlış kullanımı, kıyı alanlarının korunması konusunu gündeme getirmiştir. Kıyıların korunması ve geliştirilmesi için alınacak önlemlerin doğru bir şekilde tespit edilmesi ve kıyı çizgisinin değişken özellikte olması ile doğacak sorunların giderilebilmesi için kıyı tanımının çok iyi yapılması gerekmektedir.

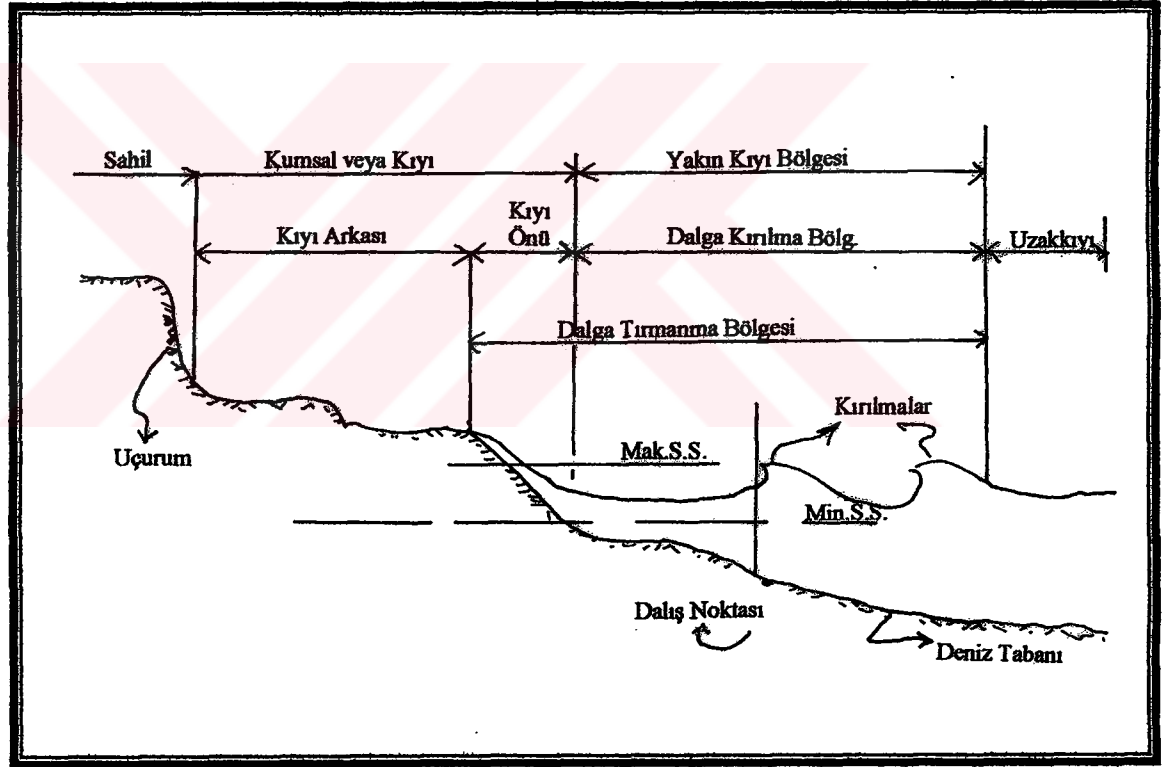
En basit tanımlama ile kıyı; deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şerididir. Genel bir tanımlama ile ise kıyı; deniz, doğal ve yapay göl ve akarsuların kara ile birleştikleri yerde doğal olarak oluşan kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçasıdır [2]. Coğrafya verilerine göre kıyı, kara ile denizin temas noktalarının birleşmesinden meydana gelen bir çizgi boyunca uzanan şerittir [3].

Kıyı kavramına biraz daha ayrıntılı bakmak gerekirse Şekil I.1.' de kıyı alanına ait olan profili incelemek uygun olacaktır. Profilde belirtildiği şekilde genel kıyı

alanında üç farklı bölge vardır. 1) Sahil 2) Kıyı (veya kumsal) 3) Yakın Kıyı. Bu üç bölgenin uzağında kalan alana uzak kıyı bölgesi denir [3].

Sahil, kıyıda dar bir alan teşkil etmektedir. Bu bölge kıyıdan itibaren başlar ani bir arazi değişikliği oluncaya kadar devam eder. Bu sahil kısmının genişliği, jeolojik yapıya göre çok değişik olabilir. Kıyı, su ile sınırlanmış arazi parçasıdır. Bu sınır medcezir ve dalgalarla devamlı değişir. Sıkışmayan malzemeli kıyı kesimi genellikle kıyı (veya kumsal) olarak adlandırılır. Yakın Kıyı, dalgaların kırıldığı sonra da kıyıya doğru tırmandığı bölgedir. Uzak Kıyı ise dalga kırılma bölgesi dışında kalan kesimdir.

Kıyı alanında, yerkürenin ana kütleleri olan hava, su ve kara birbirleriyle içiçedir. Bunlar birbirleriyle etkileşim halindedir ve her birinin dinamik bir yapısı vardır. Bu durum, bölgede karmaşık bir çevrenin oluşmasına neden olmaktadır.



Şekil I.1. Kıyı Alanı Tanımları İçin Kumsal Profili [3]

Kıyı, kendine özgü doğal bir alan olup kentin ve halkın kimliği, karakteri, yapısı ve refahına önemli katkılarda bulunan hassas ve karmaşık bir ekolojik sisteminin önemli bir parçasıdır [4].

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde bir ekolojik zincir yaratmıştır. Bu ekolojik zincir, mikroorganizmalardan başlayıp, insana kadar varan canlıların birbirleriyle olan çok yakın ilişkileri yüzünden bir dizge yapısına sahiptir [5].

Kıyı mekanındaki ekolojik zincir, denizlerdeki eriyik oksijen, mineraller ve buna bağlı iklim ve ısı dengesinden oluşmaktadır. Kıyı mekanı belirlenirken kıyıda var olan ekolojik zincirin bozulmamasına dikkat edilerek uygun yöntem ve tekniklerin kullanılması gereklidir [6].

Kıyılar, kara, deniz ve hava gibi yerküreyi oluşturan üç farklı ortamın arakesiti olan bölgelerdir. Bu ortamlara ait canlı ve cansız her unsur, kıyı özellikleri üzerinde önemli veya önemsiz bazı etkiler yapmaktadır. Bozulma ise, kıyıların fiziksel, çevresel ve ekolojik niteliklerinin doğal ve yapay etkilerle olumsuz yönde değişmesidir [7].

Kıyı, bir görsel mekan olarak ele alındığında, denizde ufuk çizgisine, karşı olarak karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Peyzaj verilerine bakıldığında ise, doğal yapılarının değişik olması yüzünden her kıyı parçası kendi özelliklerini taşıyan bir sit, kıyı mekanı ise bir sitler dizisidir. Alan olarak ufak bile olsa, bu sitler bazen, akarsu ağzları, kıyı yamaçları, koylar, adalar, boğazlar gibi nitel değer kazanırlar [5].

Kıyılar, deniz ve karalardan farklı algılanmaktadır ve farklı görsel niteliklere sahiptir. Kıyının görsel niteliklerinin belirlenmesinde doğal verilerin yanı sıra, kıyı kullanım türleri ve peyzaj öğeleri de etkili olmaktadır. Kıyı mekanındaki görselliğin, en önemli değerlerinden birisi silüet etkisidir [8].

Kıyı mekanını tanımlayan diğer bir görsel etki de; kıyının tüm doğallığı ve mimarisiyle sudaki yansımadır. Ufuk çizgisinde gökyüzü ile birleşen su, oluşan yansıma sonucu kıyı mekanında görsel bütünlük yaratır [8].

Hukuk sistemimize göre kıyı kavramını ele alacak olursak, Kıyı'nın Türk Hukuku'nda ilk yasal tanımı 1926 yılında yürürlüğe giren Medeni Kanun'un 41. maddesinde görülmektedir [2]. 17.4.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazetede, 3621 numaralı kıyı kanunu ile 3.8.1990 tarih ve Kıyı Kanununun Uygulanmasına dair Yönetmelikte geçen ve Şekil I.2'de gösterilen tanımlar ise şöyledir;

Kıyı Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir. Tabii ve suni göllerde Devlet ve Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün maksimum su kotu, kıyı çizgisini belirler.

Kıyı Kenar Çizgisi: (Değişik: 30.3.1994 – 21890 R.G.) deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırıdır. Bu sınır doldurma

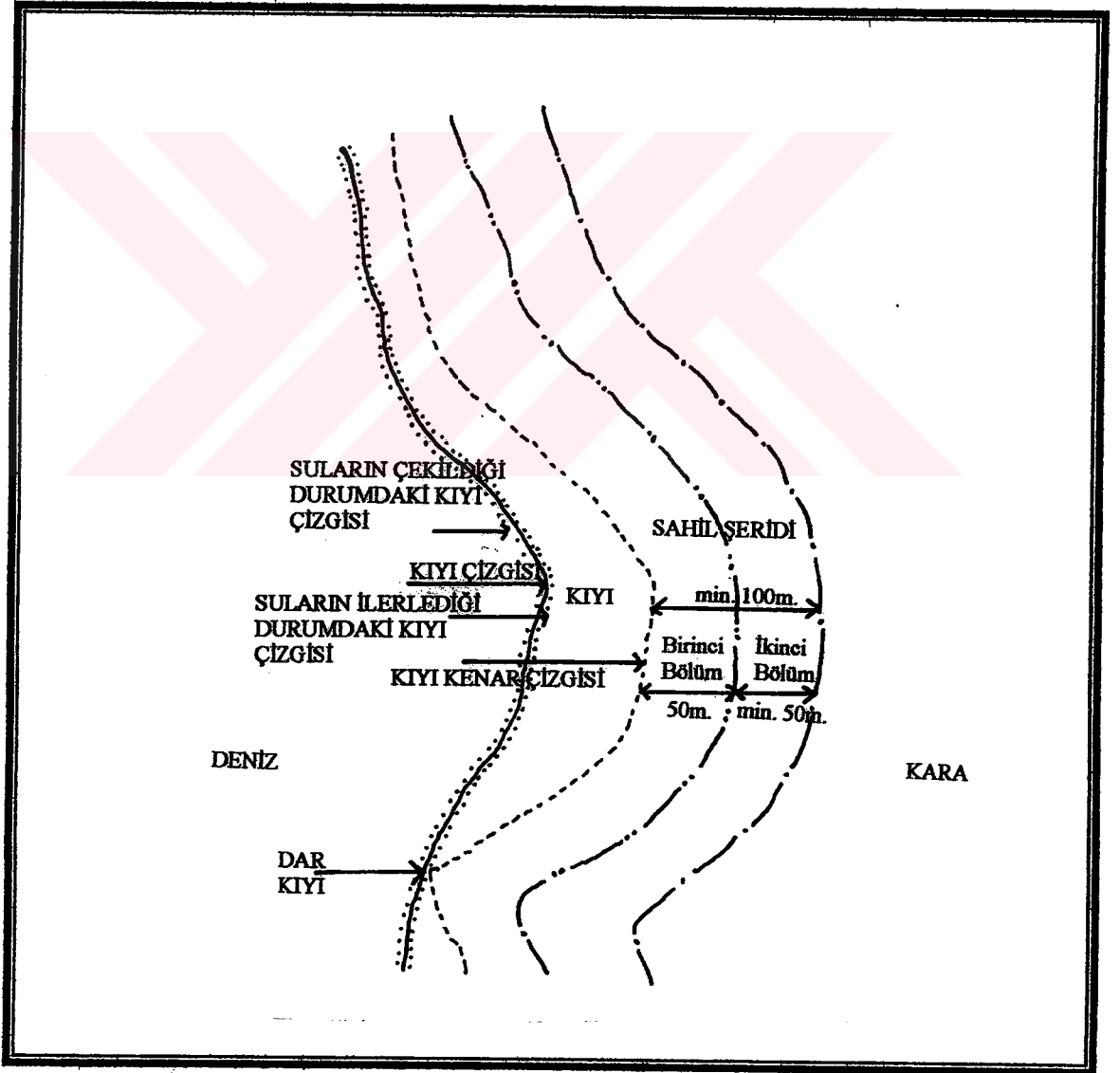
suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilemez. Kıyı kenar çizgisi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ve suni göllerle birleştii yerlerde, kıyı kenar çizgisi; deniz, tabii ve suni göl kıyı kenar çizgisi olarak tespit edilir.

Kıyı: (Değişik: 30.3.1994 – 21890 R.G.) Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

a) **Dar – Yüksek Kıyı:** Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır.

b) **Alçak – Basık Kıyı:** Kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

Sahil Şeridi: (Değişik: 13.10.1992 – 21374 R.G.) Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alandır [9].



Şekil 1.2. Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi Tanımlarını Gösterir Kroki [10]

L.2.Kıyı Mekanının Kentlerdeki Kullanım Türleri

Kıyı bir kara parçasıdır ve en önemli özelliği bir su yüzeyi yanında yer almasıdır. Kara parçasının yapısı deniz, göl ve akarsu hareketlerinin zaman içinde oluşan karşılıklı etkileşimleri iklim koşulları, bitki ve hayvan dokusu, kıyıdaki yerleşmeler ve insan etkisiyle kıyı mekanı oluşur [5].

Kara ile suyun birleştiği yer olan kıyıları, her toplumun özel tarih ve karakterini belirleyen bir kaynaktır. Kentler gibi kıyıları da dinamik yerlerdir. Son otuz yıl içinde terk edilmiş ve kullanılmamış kıyı alanlarında önemli değişiklikler olmuştur. Bu nedenlerle tüm dünya kentlerinde kıyı alanlarına yönelik söz konusudur [11].

İnsan yaşamında su ve kıyı, eski çağlardan beri yadsınamayacak derecede bir öneme sahiptir. Eski uygarlıklara bakıldığında, hemen hemen hepsinin su kenarlarında veya yakın yerlerde kuruldukları görülmektedir. İlk yerleşmelerde kıyı, insanla şekillenip, yeni bir boyut ve önem kazanmıştır. Kıyı mekanının ilgi odağı olması, birçok kıyı uygarlığının kurulmasına neden olmuştur. Bu demektir ki, kıyı, insan eylemlerinin birçoğu için elverişli bir ortam oluşturur. Buna karşın bu eylemler, özellikle belirli eşikleri aştıktan sonra kıyı doğal ortamı için zararlı olabilir [5].

Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özellikleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinti alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikinci konut edinme eğilimlerinin güçlenmesi ve metropoliten yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artması kıyıları olan istemi büyük ölçüde etkilemektedir [12].

Kentsel alanlarda kıyı mekanından yararlanma doğrudan ve dolaylı yoldan olmak üzere iki şekilde sağlanabilir. Kıyı mekanında yer alan sanayi, ulaşım, turizm gibi kullanımlar ve bunların üretimlerinden yararlanma dolaylı olarak yararlanmayı oluşturur. Doğrudan doğruya yararlanma ise toplumun her kesiminin kullanılabilmesi için oluşturulmuş dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanımlarla sağlanır [13].

Kıyı mekanları, toplum kullanımına açık kentsel mekan niteliği gösterdiğinden, farklı kullanımları içeren, kültür ve rekreasyon işlevlerini karşılayan, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değerler olarak ortaya çıkmaktadır. Doğal çevrenin bir elemanı olan kıyıları, farklı düzenlemeleri ve kullanıcılarla kurduğu ilişkilerle önemli kentsel simgelerdir. Kıyının varlığı; kentin gelişmesini ve kimliğinin oluşmasını çeşitli yönlerden etkilemektedir. Kıyı mekanının kullanım biçimleri, kentlerin mekansal kurgusunu, algılanışını ve anlamını belirler [8].

Kıyılar yerleşme (kentler), ticaret (limanlar), sanayi (rafineri ve santraller), kaynak (madenler, kum çakıl), turizm, rekreasyon (dinlenme), atık boşaltım (kentsel ve sanayi atıkları), gıda (balıkçılık) vb. amaçlarla kullanılmaktadır.

Kıyı çevresindeki tüm faaliyetler ve gelecekteki gelişmeler, açık, erişilebilen, kullanılabilen, farklı, cazip ve herkesin katılabileceği tipte olmalıdır. Kıyılarda mevcut kültürel miras ile kıyıya özgün çevre faktörlerine uyumlu arazi kullanımları mümkün kılınmalıdır [4].

Kıyılarda yer verilen kullanımlar genelde su ile ilgili olmalı, ekolojik, eğlence, istihdam ve ikamet olanakları dengeli bir şekilde sağlanmalı, getirilen kullanımlar çevreyle uyumlu olmalıdır [14].

İnsanların kıyı alanlarında yerleşim, endüstri veya rekreasyon amaçlı seçim yaparken temel olarak dikkat ettikleri noktalar bu alanlardaki iskan imkanları, endüstriyel varlıklar, ticaret, ulaşım, ve çeşitli serbest zaman kullanımı ve rekreasyonel etkinliklerin olmasıdır. Bunun yanı sıra, kıyı alanı bölgesini herkese açık kamusal alan olarak kabul edilmesi gerektiğini düşünen ikinci bir grup insan topluluğu daha vardır. Bu grup bu kaynakları direkt olarak kullanmasa da daha çok kalite ve kıyı alanlarının kullanım şekilleriyle ilgilenmektedir [15].

Kentlerdeki kıyı kullanımları, a)suya bağımlı kullanımlar, b)su ile ilişkili kullanımlar, c)sudan bağımsız kullanımlar olarak ele almak mümkündür. Suya bağımlı kullanımlar su kenarı kullanımlarının zorunlu olduğu yerler içindir. Bu alandaki kullanımlar içerisinde feribotlar, marina terminalleri, tekne bakım ve tamir alanları, marinalar ve gemi bağlama yerleri, ticari balıkçılık ve taşımacılık girmektedir. Su ile ilişkili kullanımlar ise su (kıyı) kenarı kullanımlarının avantajlarını sağlayabilecek şekilde konumlandırılmış su kıyısından uzak aynı verime sahip yerleşimlerdir. Bu alandaki kullanımlar ise endüstriyel fabrika prosesleri, ambar ve depolama olanakları, ve bazı kamu hizmeti yapan kurumlar olarak sıralanabilir. Üçüncü kategori olan sudan bağımsız kullanımlar ise ne tam bağımsız ne de direkt olarak bağımlı su kenarı yerleşimleridir. Bu kullanımlar apartmanlar, konaklama amaçlı yataklı yerler, oteller, açık parklar ve rezervler, perakende satış ve servis hizmeti veren kompleksler(restoran gibi), kıyı alanının çevresel faydalarını kullanabilen(pazarlama ve ticari nedenlerin dışında) fakat su kenarından uzak olan hizmet alanları olarak sıralanabilir [15].

Kentsel kıyı alanı gelişimleri uluslararası düzeyde kabul görmüş bir olgu haline almıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısında dünyanın bir çok yerindeki çoğu şehirde eski liman bölgelerinin ve endüstriyel kıyı alanlarının giderek kötüye gitmesini takiben, kentsel kıyı alanı gelişimi 70'lerde kuzey Amerika'da bulunan Baltimore limanı ile başladı ve 80'lerden bu yana yavaş yavaş Avrupa ve çevresine yayıldı. Bununla birlikte kentsel tasarım öğeleri içerisinde, kentsel kıyı alanı gelişimi son 10 yıl içerisinde artarak ilgi toplayan bir konu olmuştur. Yüzyıllardır kentsel çevrenin kalitesi ekonomik kalkınmanın bir sonucu olmasına rağmen, bugünlerde kentsel alanın kalitesi şehirlerin

ekonomik gelişimi için ön gereksinim duyulan bir unsur haline gelmiştir; ve kentsel tasarım şehirlerin gelişimini destekleyici unsurlardan biri olarak bilinçli bir şekilde kullanılmaktadır. Kentsel kıyı alanları yapı alanları ile su arasında ara yüzey olmasından ötürü yüksek kullanımlı alanlardır [16].

Kıyı alanları, kentlerde kentsel yaşam kalitesini arttıran ve kentin estetik çekiciliğini sergileyen en önemli unsurlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tip alanlar veya tarihsel kalıntıları, kentlerin en önemli bölümleri olmuşlardır. Kent imajına katkıları yanında kent yaşamında rutin yaşantıyla birlikte çok şey olduğunu anlatırlar [17].

Kara ve denizin ulaşım hareketlerinin birleşim noktası olan kıyı mekanı, ekonomik faaliyetlerin yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Ayrıca kıyı mekanı doğal değerleri ve güzellikleri ile sağlık ve rekreasyon fonksiyonlarının da yoğunlaştığı bir çekim noktasıdır [18].

I.2.1. Liman Kullanımı

Kıyılardaki yapılaşmanın ilk adımı limanlar ile gerçekleştirilmiştir. Endüstri devrimi ile başlayan deniz taşımacılığındaki gelişmeler, limanların artmasına neden olmuştur. Deniz yoluyla taşımacılık maliyetinin, kara taşımacılığına göre daha düşük olması da limanların yapımını teşvik etmiştir ve kıyılardaki endüstri kullanımını arttırmıştır [19].

Tarihi gelişim içerisinde kara ulaşımının zorluklarına karşı yoğun bir deniz ulaşımı meydana gelmiştir. Deniz aşırı ilişkilerin kurulması, kıyıda liman şehirlerini meydana getirmiş, liman özelliği şehrin gelişmesinde önemli bir payı üstlenmiştir. Günümüzde birçok büyük metropolün, karşılıklı ilişkiler içinde büyük tersane, sanayi bölgelerinin, ticaret ve kültür kökenli kentlerin liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak geliştiği söylenebilir [20].

Limanların çoğu tarih boyunca gelişmiş büyük yerleşme merkezlerinde kurulmuşlardır. Yer seçimlerinde önemli birçok faktör yer almaktadır. Bunlardan ilki ulaşım bağlantısıdır. Limanın karayolu, demiryolu ve kanal bağlantısı sağlanmalıdır. Limanın öngörülen ulaşımı karşılayabilmesi için yeterli büyüklüğe sahip olması gereklidir. Bu da kimi zaman bütün metropol kıyısını kaplayabilmektedir. Diğer kullanımlara olanak sağlanamamaktadır. Doğal ve topoğrafik koşullar da liman yer seçimini etkileyen faktörlerdir. Liman, açık rüzgarlardan korunan, derin su alanına sahip, deniz dibi zemini kil ve kum olan kıyı arazi eğiminin az olduğu bir mekanda yerleşmelidir. Aşınma yaratıcı gel git olaylarının olmaması da diğer bir önemli faktördür. Şiddetli fırtına ve sis bölgeleri de yer seçiminde etkili olmaktadır [18].

Liman kentlerinde kıyı alanını etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Bu nedenle kıyı alanlarında çevresel devamlılığın sağlanması için sadece liman yetkilileri değil, kent plancıları ve ilgili meslek dallarındaki kişiler de fikirleriyle bu tip alanların gelişimine katkıda bulunmalıdırlar [21].

I.2.2. Sanayi Kullanımı

Bir ülkenin ekonomisinde, geri kalmışlığın ya da kalkınmışlığın belirleyicisi olan sanayi faaliyetlerinin önemli bir yeri vardır. Sanayi için özellikle ulaşım olanaklarının önemi büyüktür. Kıyı mekanı da deniz ve kara ulaşımının birleştiği bir nokta olmaktan dolayı sanayiciler için aranan bir mekandır. Ayrıca limanların depolama olanaklarını sağlamaları sanayicilerin mevcut limanların çevresini tercih etmelerine neden olmuştur. Kıyı mekanı bütün bu özelliklerinden ötürü sanayi için bir çekim noktası olmuştur [20].

Kıyı mekanlarının endüstri amaçlı tercih edilmesinin temel nedenleri;

- Kıyının kara ve deniz ulaşımı arasında geçişi sağlayan bir kırılma noktası olması ve depolama kolaylığı,
- Endüstrinin ürettiği negatif malların arıtılmadan deniz, göl ve akarsular yoluyla uzaklaştırılabilmesi ve bunun maddi karşılık olmadan yapılabilmesi,
- Kıyının ham madde kaynağı (kum, çakıl, kalker, deniz bitkileri) olarak kullanılabilmesidir [22].

Endüstrinin yarattığı diğer bir etki de, ikincil gelişmelere sebep olmasıdır. Endüstri ile birlikte yerleşmelerin büyümesi ivme kazanır ve yeni kullanışlar için duyulan alan gereksinimi artar. Bunu karşılayacak öncelikli mekanlar olan kıyı mekanları, insan ve yapı yoğunluğu ile karşı karşıya kalır. Bu nedenle, endüstrinin beraberinde getirdiği ikincil gelişmeler dikkate alınmalıdır [22].

19. yüzyıla endüstriyel gelişim anlamında damgasını vurmuş birçok büyük şehir su kenarında yer almaktadır. Örnek olarak Londra, New York, Buenos Aires, Cape Town ve Sydney gösterilebilir. Endüstriyel gelişim öncesinde gemilerin başlıca ulaşım yolu olarak kullanılması deniz yolu ulaşımını en önemli yerleşim faktörü olarak karşımıza çıkarmaktadır. Malzemelerin iç hatlarda taşınmasında su yolu yerine demiryolu kanalı kullanılmasına rağmen büyük hacimli malların kıtalar arasında su kanalı yolu dışında taşınmasına alternatif yoktur. Avrupa güçleri deniz aşırı ülkelerle sıkı ilişkiler kurduklarından dolayıdır ki daha gelişmiş bir dünya ticaret sistemi için her kara bölgesinde iş limanları geliştirmektedirler [15].

I.2.3. Turizm Kullanımı

Turizmin temelini çevre oluşturmaktadır. Çevreyi ise doğal kaynaklar, insan yapısı kaynaklar ve sosyo-kültürel kaynaklar oluşturmaktadır. Bütün bu kaynaklar, ziyaretçileri bölgeye çeken başlıca turizm değerlerini oluştururlar. Bu değerler yok olmaya başladığında turizmde gerileme görülecektir. Bu nedenle turizmin gelişmesinde çevrenin korunması son derece önemlidir. Doğal kaynaklar turizm endüstrisi tarafından en çok kullanılan, tüketilen ve tahrip edilen kaynaklardır. Kıyılar da birer doğal kaynak niteliği taşıdığına göre, turizmin temelini oluşturmaktadırlar. Bu nedenle, kıyıların korunması turizmin gelişmesine yol açacaktır. Kentsel kıyı alanı düzenlemeleri, kentin tarihsel ve mimari yapısını desteklemesinin yanında kentsel turizm kaynağı olarak da kullanılabilir [16].

Turizm Amaçlı İmar Planları için yönetsel olarak belirlenmiş olan ve ilkesel olarak da göz önünde bulundurulacak yaklaşım, kıyılarından yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetilmesidir. Mevcut kıyı değerlerinin korunması, iyileştirilmesi ve gereğinde geliştirilmesi, kullanımı destekleyecek aktivitelerin varlığı, niteliği ve niceliği de kamu yararını sağlamanın gerekleridir [23].

Turizm, rekreasyonel, sağlık, inanç, doğa ve bilimsel amaçlı turizm olarak kendi içinde sınıflandırılabilir. Bunların içinde rekreasyonel turizm alanlarının büyük çoğunluğu ise deniz kıyılarında yer almaktadır [24].

Kıyı alanları tabiatın bize sunduğu eşsiz manzarayı ön plana çıkartır ki bu da kentsel gelişim için az bulunur bir olanak sağlar. Kıyı alanı, sosyal, rekreasyonel ve çevresel anlamda somut yararları ortaya çıkartmıştır. Kıyı alanına ilginin artması sonucu kıyıya olan siyasi ve ekonomik yaklaşım da olumlu yönde değişmiştir. Böyle olunca da kıyı alanı sermaye finansman sıkıntısının olduğu ve global ekonomi genişlemesinin azaldığı bir dönemde turizm yatırımı için bir hedef olmuştur [25].

Turizm sektörünün başlıca sermayesi temiz, sağlıklı yaşam koşulları sunan ve doğal özelliklerini korumuş alanlardır. Bu koşulları sağlayan turizm alanlarının büyük bir kısmı kıyı alanlarında bulunduğundan, Türkiye'deki turizm gelişimi de doğal olarak kıyı turizmi biçiminde gerçekleşmiştir [26].

Son yıllarda, dünya nüfusunun hızla artışı, gereksinimlerin ve zevklerin değişimi ile turizm önem kazanmaya başlamıştır. Öncelikle deniz turizmine olan talep artışı, kıyıların yoğun bir biçimde ve kontrolsüz kullanımı ile değişime ve bozulmaya uğrayarak özelliklerini gittikçe yitirmesine neden olmaktadır [27].

Kıyılarda alan kullanım kararları alınırken, yoğun turistik tesisler yerine kamping veya düşük yoğunluklu piknik kullanımlarına yer verilmesi, doğal kaynakların korunması, estetik değerlerin devamlılığının temini yönünden gerekli olmaktadır [28].

Geçmişten kalan mirasların turizm endüstrisindeki değerinin giderek daha fazla tanınıyor olması, özellikle gelişen dünyada turizmin kendisinin de bunun farkına varmasına neden olmuştur. Bugün gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde turistler için yapılan kentsel kıyı alanı yenileme projelerinin sosyal yapı üzerindeki etkilerinin giderek farkına varılmaktadır [29].

Ülkemizin kıyısal varlığı ile diğer doğal ve tarihi değerleri ile iklimsel özelliklerinin birleşimi kıyılarımızı turizm kullanımı için çekim noktası haline getirmektedir [20].

Turizm amaçlı kıyı kullanımında; doğal, yapay ve sosyal çevre koşullarına bağlı kalınmalı, turizm açısından çekici değerlerin olduğu yerleşimlerde yapılacak turizm yapılarının, yerleşmenin geleneksel dokusu ve kültürel özellikleri ile uyumlu bir biçimde ve ölçekte yapılması sağlanmalı, büyük yapı kitlesi gerektiren tesisler, kentsel dokuların dışında ve kıyı kuşağının gerisinde konumlanmalıdır [23]. Turizm amaçlı dolgular ise; turizm alan ve merkezlerinde ve turistik tesislerin önündeki turizmin devamı ve tamamlayıcısı olan sahil düzenlemelerine ilişkin dolgular ve yat limanlarıdır. Ayrıca tümüyle turizm amaçlı olmasa da turizme hizmet vermesi nedeniyle iskele, güneşlenme terasları ve bu amaçlı sahil düzenlemeleri de aynı kapsamda değerlendirilmektedir. Turizm alan ve merkezleri içerisinde ve dışındaki turistik tesislerin deniz yönünde bulunan ve onanlı planlarda turizm+II.konut alanları deniz yönünde yer alan iskele, güneşlenme terasları, platformlar ve sahil düzenlemelerine ilişkin dolgular ve yat limanları kamu kullanımına açık olmak kaydı ile bu kapsamda değerlendirilmektedir [10].

Turizm amaçlı dolgu düzenlemeleri Bakanlığa iletildiğinde, ilk olarak yöre özellikleri göz önüne alınmaktadır. Turizm alan ve merkezinde veya turizm, II.konut kullanımına ayrılmış alanların kıyıda faydalanmak için iletilen tekliflerin, tek tek olması yerine birden fazla tesise ve kullanıma hizmet verebilmesi için ortak çözümler aranarak yönlendirilmektedir. Bu alanlarda yukarıda bahsedilen kullanımlar dışında olan dolgulara kesinlikle izin verilmemektedir [10].

Kullanıcıların kıyı bölgelerine olan olumlu yaklaşımlarından yola çıkan bazı uzmanlar kıyı turizminin gelişmesine yönelik çalışmaların bir zorunluluk arz ettiğini belirtmektedirler. Bu düşünceyle birlikte teknolojik gelişmeler doğrultusunda, geleneksel kıyı kullanımı değişmiş, yeni alanlarda rekreasyon ve turizm gibi bazı kullanımlara ağırlık verilerek varolan boşluk doldurulmaya çalışılmıştır [30].

I.2.4. Ulaşım Kullanımı

Kıyılar, deniz ile kara arasında bağlayıcı özelliğe sahip olduğundan, ulaşım amaçlı kullanımlara kaynaklık etmektedir [18]. Ulaşımın kıyı boyunca gelişmesi, yollar boyunca mevcut kentleri geliştirerek yerleşimlerin kurulmasını getirmekte, kıyının silüeti, genel görünümü ve doğal karakteristikleri bozulmakta, ekolojik yapı etkilenmektedir (Streets, 1971) [27].

Kıyılardaki ulaşım su ve kara ile ilişkilendirilerek sınıflandırılmaktadır. Programlı deniz hatları, deniz ticaret yolları, demirleme alanları, ticaret limanları ve yan tesisleri, yolcu limanları, deniz ile ilişkili bir ulaşım sistemi oluştururlar. Ticaret ve yolcu limanları, köprü, su altı geçişi, deniz altı iletişim hatları kara ile ilgilidir. Metropolitan alanlarda kara ile deniz ulaşımının güçlü bağlantılarının sağlanması gerekmektedir [20].

Kıyı bandında konumlanan taşıt yolları, kent ile deniz arasında bir engel oluşturarak, insanların su ile ilişkisini kopartmaktadır. Bu da, doğal kıyının zedelenmesine neden olmaktadır. Taşıt yolu ile birlikte, kıyıda yer alan yapı dokusunda değişimler meydana gelmektedir. Yol çekim noktası haline gelerek, bölgede rant artışına sebep olmaktadır. Bunun sonucu olarak, kıyıda yer alan işlev türlerinde ve yapı yoğunluklarında değişimler meydana gelmektedir [8].

Kıyı mekanında yer alan kara ulaşımının yaratacağı olumsuzlukları önlemek için; yollar, kıyıya paralel geçirilmemelidir. Ara yollar kıyıya dik ve doğal su akışını kolaylıkla sağlayacak alt yapı koşullarını sağlamalıdır [31].

Karayolları, olanaklar ölçüsünde, kıyılara 40-50 km uzaklıklardan geçirilmeli ve kıyılara bağlantıları uygun yerlerde kılçık yollarla sağlanmalıdır. Bu durumda, kıyılardaki mevcut karayolları, “manzara yolları” ya da “manzara koridorları” olarak yeniden planlanmalıdır [24].

Kıyı yerleşmelerinde, kentsel ulaşım çözümü olarak en ideal çözüm deniz ulaşımıdır. Ticaret ve ulaşım kaynaklık eden deniz, kültür akışını sağlayarak, kıyı uygarlıklarının oluşmasını sağlamıştır [8].

Kıyı mekanında yer alan havaalanı kullanımı, kıyı ekolojisine büyük zarar vermektedir. Yoğun beton yüzeyler nedeniyle, kıyılardaki doğal su drenajı engellenmekte ve kıyı ekolojisi zarar görmektedir. Bu olumsuz sonuca karşın alınacak önlemler; havaalanları kıyı mekanında konumlandırılmamalı ve havaalanları ile kıyı arasında yeşil dokudan bir yalıtım oluşturulmalıdır [31].

Kıyı yolları; doğayı yaralamasının dışında, ayrıca kıyı yolu boyunca bulunan enerji ulaşım hatları, reklam levhaları, taş ocakları vb. çevre ile uyumlu olmayan öğeleri de sergilemesi açısından görsel yönden olumsuz etkiler de sunarlar [32].

Karayolları kıyılara çok yakın geçirildiği takdirde, rekreasyon tesisleri denizden ana karayolu ile koparılmış olur. Bu durum trafik yönünden bir takım sakıncalar yaratmasının yanı sıra hava kirliliği ve gürültü gibi sorunların da ortaya çıkmasına neden olur [33].

Artan ulaşım ihtiyaçları doğrultusunda yapılan kıyı dolgu alanları üzerinden geçirilen kıyı karayolları kıyı doğal dengesi ve canlıların yaşama ortamlarını olumsuz etkilemektedir. Kıyı dengesi hem doğal hayatın hem de morfolojisinin etkilenmesi sonucunda bozulmaktadır.

Deniz ulaşımının ana elemanı ise limanlardır. Limanlar; taşımacılık, yükleme, boşaltma işlevlerinin yerine getirilmesi ve deniz ulaşımında odak olması nedeniyle, kentlerin gelişmesinde önemli rol oynar. Limanların meydana getireceği olumsuz etkileri önlemek için, liman bölgeleri; toplumsal mekan niteliği taşıyan alanlardan bağımsız, çevreye zararın minimum olduğu bölgelerde yerleşmelidir ve limanların yarattığı kirlilik kontrol edilmelidir [8].

1.2.5. Rekreasyon Kullanımı

İnsanın çalışma ve diğer zorunlu faaliyetleri için harcadığı sürelerin dışında kalan zaman parçaları içerisinde, kendisini yenilemesi, dinlenmesi ve eğlenmesi için yaptığı faaliyetlerin tümüne rekreasyon denilmektedir. Rekreasyonel aktivitelerin etkini de açık hava rekreasyonudur. Açık hava rekreasyonunun biçimlenebilmesi için, yabanıl karakterde ya da özel amaçlara göre geliştirilmiş belirli doğal kaynakların yeterli ölçülerde kullanılması gerekmektedir [28].

Günümüzde insanların yoğun bir tempo ile çalışmaları ve boş zamanının değerlendirilmesi dediğimiz rekreasyon faaliyetlerine ayrılan zamanda kısıtlamalar şehir içi rekreasyon alanlarının önemini arttırmıştır. Hızlı kentleşmenin sonucu kamu kullanımına ayrılan açık alanların azalması kıyı bölgelerinin rekreatif amaçla kullanım oranlarını arttırmıştır [34].

Rekreasyon faaliyetlerini arttırıcı etkenler incelendiğinde endüstrileşme ve kentleşme olayları ile sıkı ilişki içinde olduğu göze çarpmaktadır. Bu nedenle, özellikle metropol yerleşmelerinde rekreasyon ihtiyacı, önemli boyutlardadır. Açıklık hissini en iyi veren mekanların başında kıyı mekanı gelir. İnsanlar boş zamanlarını

değerlendirmek, birbirini görmek, kültürel faaliyetlerde bulunmak ve açık bir mekanda bulunmak ihtiyacı ile kıyıyı tercih etmektedirler [20].

Yaşam biçiminde oluşan değişimler, teknolojinin beraberinde getirdiği yoğunluk, gürültü, çevre kirliliği, kent yaşamının oluşturduğu sorunlar, insan-doğa-çevre arasındaki ilişkilerin kopukluğu insanları kıyı mekanlarındaki ortak kullanım alanlarına yöneltmiştir (Yıldızcı,1982). Kentsel mekanlar olan kıyı mekanları; insanların rekreatif amaçlı gereksinimlerini karşıladığı, kültürel etkinliklerde bulunduğu, sosyal yaşamın güçlendiği, kentsel bütünleşmenin sağlandığı çevresel değer olarak ortaya çıkmaktadırlar [8].

Yapılan çeşitli araştırmalar sonucunda su kıyılarının diğer peyzaj elemanlarına oranla rekreasyon için çok daha fazla ilgi çekici olduklarını göstermiştir [29]. Kıyı şeridi önemli bir doğal ve rekreatif kaynaktır. Bu nedenle bu alanların herkese açık tutulması ve amacına uygun düzenlenmesi gerekmektedir.

Kıyıların rekreatif amaçlı kullanımlarda tercih edilmesinin nedenlerine bakacak olursak;

- Deniz; estetik ve algısal yönden insanların dinlenmeleri, eğlenmeleri, yeniden zindelik ve canlılık kazanmaları, kısacası suya dayalı rekreasyonel etkinliklerde bulunmalarına olanak sağlar.
- Kıyısal alanlar, ayrıca göze sunuş açısından pitoresk ve romantik bir görünüme sahiptir.
- Deniz iklimleri; sert karasal iklimlere göre genelde çok daha yumuşaktır, yer yer oluşturduğu mikroklimalar ile insan sağlığını olumlu yönde etkilerler (Güleç, 1983) [33].

Kıyılarda belirginleşen açıklık duygusunun birinci boyutu, fiziksel ve görsel boyuttur. Kıyılar bu anlamı ile kentlerin yüksek yoğunluklu, gürültülü, belirli ekonomik amaçlara yönelik biçimde yapılaşmış ve kapalı karakterdeki çevresine karşı bir işlev görerek özgürlük duygusu, rahatlama, dinlenme olanağı vermektedir. Açıklığın ikinci boyutu, kıyılardaki dinlenme aktivitelerinin sosyal engelleri kırmada bir olanak yaratmasıdır [35].

Kıyı alanı yeniden düzenlemesi çerçevesinde oluşturulan bazı planlarda anlamlı bir bileşen olarak kullanılmaya çalışılan boş zaman kullanım aktiviteleri bölgenin güçlendirilmeye çalışılan imajını olumsuz yönde etkilemektedir. Ortaya çıkan bu kötü imajı değiştirebilmek için, modern gelişimi sağlayıcı ve etkin alan kullanımını arttıran ve yatırımı teşvik edici bir çevre yaratılmalı, kıyı alanından uzak kamusal kesimin ilgisini çekecek aktivitelere(kullanımlara) yer verilmelidir [30].

Rekreasyonel kullanım için kıyı alanının seçiminde rol oynayan önemli etkenler, ulaşım, park alanı, açık alan kullanımlarının varlığı, suyun ve sportif aktivitelerin kalitesi sıralanabilir ve aslında tüm bunlar çevresel kalite olarak özetlenebilir [15].

I.2.6. Yerleşim Alanı Kullanımı

Eski uygarlıkların büyük bir bölümü akarsu ve deniz kıyılarında kurulmuşlardır. Su kıyıları yaşam koşullarının güç olduğu dönemlerde, sulu tarıma elverişli olması, tarım ve hayvancılık gibi geçim kolları için bereketliliği, savunma olanakları dolayısıyla yerleşme için olumlu ve tercih edilen mekanlar olmuşlardır [18].

Günümüzde ise, kent alanı içinde kıyı alanlarının yüksek rant özelliği kıyı alanlarını etkilemiş, kıyılarda mal sahibi olmak sosyal bir statü haline gelmiştir. Bu kentsel yerleşmeler nedeniyle kıyı çizgisinin doğal özelliği çoğu yerde kaybolmuştur.

Kıyı mekanlarının en büyük arazi kullanıcılarından birisi olan ikinci konutlar, çoğunlukla kent yerleşimi yakınında, rekreasyon kullanımı yönünden uygun, deniz kıyıları boyunca çizgisel biçimde gelişen ve kıyıların elverişsiz olduğu yerlerde noktalanmış, kent gelişimi ve deniz kirlenmesiyle özelliğini kaybeden, yılın büyük bölümünü boş geçiren, dinlenme amaçlı daimi konutlardır (Özkan, 1982) [36]. Bu yerleşmeler zamanla 1. konut yerleşimleri işlevini üstlenmişlerdir.

Kıyı yerleşmelerinde rastlanabilen başka bir olay, kıyıda çok katlı binaların yer almasıdır. Kıyıların betonlaştırılması biyolojik yaşamı, doğal alışverişi etkilemekte, doğal dengeyi bozmaktadır. Bu “duvarların” denizden gelen rüzgarları kesmesi sonucu yerleşme içinde hava akımı engellenmekte ve rüzgarın yaz aylarında serinletici etkisi büyük ölçüde azalmaktadır [37, s.140].

Mikrolima ve kıyı peyzajı ile yakın ilişkiden kent nüfusunun sadece belirli bir kesiminin faydalanmasını sağlayacağından, denizle yapıların doğrudan doğruya ilişkisi arzu edilemeyen bir durumdur. Kıyıların konut amaçlı kullanımları, kıyı mekanının yoğun ve plansız gelişmesine, toplumsal kullanım mekanı özelliğinin yitirilmesine yol açmaktadır. Bu da, kıyı mekan kimliğinin kaybolmasına ve kıyıların tanımsız alanlara dönüşmesine neden olmuştur.

Kıyı mekanında yer alan kontrolsüz yapılaşma, suyun doğal drenajını engelleyerek, doğal su akışının değişime uğramasına neden olmuştur. Bu oluşum sonucunda, kıyı mekanları deformasyona uğramakta, kıyının ekolojik dengesi bozulmaktadır.

Kıyılardaki doğal dengenin sürekliliği için, konut yerleşimleri kıyılardan uzakta yer almalıdır. Kıyıların gelişme biçimleri önceden planlanmalı, yoğunluk aza indirgenmelidir. Kıyılardaki doğal su akışının sağlanabilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır [31].

Kıyının kara tarafından (kent iç kısımlarından) görünebilirliği çok önemlidir ve yerleşim yapıları açık görüş imkanı sunan koridorlar biçiminde tasarlanmalıdır. Yapılar ve diğer elemanlar kıyuyu bir duvar gibi kapatmamalıdır. Buna bir çözüm olarak yapıların açık alanlarla ayrılması düşünülebilir [38].

Bütün bu kullanımların yanı sıra, kentsel artıkların, kanalizasyonların, endüstriyel atıkların kolay ve ucuz bir sistemle dökülmesi de kıyı kullanımının bir diğer boyutudur. Diğer yandan, kıyılar ülke savunması için stratejik önem arzeden bölgelerdir.

1.3. Kıyı Kullanımının Yasal Sınırları

Kıyı kullanımı ile ilgili olarak ülkemizdeki yasal düzenlemeler 1858 yılında yürürlüğe giren “Arazi Kanunu” ile başlamıştır [8]. Kıyı mevzuatının temel taşını 1926 yılında kabul edilen 643 sayılı Medeni Kanunun 641.maddesi oluşturmaktadır. Bu madde “sahipsiz şeyler ve menfaati umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır” ifadesi ile kıyıların kullanımını herkesin yararlanmasına açmış ve kıyuyu kamu malı saymıştır (Eke, 1993) [36].

1972 yılı kıyı mevzuatının gelişimi ile ilgili ilk özgün yasal düzenlemenin yapıldığı tarih olarak belirleyici olmaktadır. 1972 yılında İmar Kanununa getirilen bir ek madde ile deniz, göl ve nehir kenarlarına 10 metreden olmamak üzere özel kişilerce toplum kullanımına ayrılmayan bina inşa edilemeyeceği hüküm altına alınmış ve yasal düzenlemenin detaylandırılıp bir yönetmelik şeklinde yürürlüğe girmesi 1975 yılını bulmuştur [10].

Bu tarihten sonra en önemli gelişme Anayasamız ile gerçekleştirilmiş ve 1982 yılında yürürlüğe girdiği şekliyle, Anayasamızın 43. Maddesi; “Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıların sahil şeritlerinin kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkanı ve şartları kanunla düzenlenir.” şeklinde kıyı ve sahil şeritlerine ilişkin çok özel bir hüküm getirmiştir.

Anayasamızın emrettiği kanun düzenlemesi 1984 yılında olmuş ve “ilk Kıyı Kanunu” (3086 sayılı) yürürlüğe girmiştir. Ancak adı geçen kanun gerek Anayasa’ya

aykırı olması gerekse getirdiği hükümlerdeki iç tutarsızlıklar nedeniyle 1986'da iptal olmuş ve ortada bir hukuki (yasal) boşluk oluşmuştur. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bu yasal boşluğu bir genelge ile doldurmaya çalışmış ve nihayet 1990 yılında "yeni bir kıyı kanunu" (3621 sayılı) yürürlüğe konularak yasal boşluk giderilmiştir. 3621 sayılı Kıyı Kanunu halen yürürlükte olan, ancak 1992 yılında Anayasa Mahkemesince iptal edilen bazı maddelerin, 3830 sayılı (1992 yılında) kanunla yeniden düzenlenmesi suretiyle değiştirilmiş şekliyle kullandığımız hukuki metindir [10].

Kıyı, toplumsal kullanıma doğası gereği açık, kendisinden kural olarak, sadece ortaklaşa yararlanımın mümkün olduğu doğal bir kamu malıdır. Kıyılardan ortaklaşa yararlanım, Anayasa gereği, herkesin sahip olduğu; fakat kimsenin şahsına bağlı olmadığı için, başka yararlanmalara engel olmayacak nitelikte bir hak ve hürriyettir. Kıyılardan ortaklaşa yararlanımın kapsamı, kıyının doğal bir yeryüzü biçimi oluşu ile yakından ilgilidir. Bu yararlanım, kıyı, sudan yararlanmanın onsuz olmaz aracını oluşturduğundan, burasının doğrudan kullanımının yanı sıra, sudan yararlanmaya yönelik her türlü faaliyet de içerir. Başka bir anlatımla, kıyıda, ya güneşlenmek, dinlenmek, manzara seyretmek, kum banyosu yapmak, spor yapmak vb. biçimlerde doğrudan, ya da aslında sudan yararlanımın bir aracı olarak yüzmek ve bu amaçla şemsiye, şezlong ve havlu koymak, balık avlamak vb. biçimlerde, yani dolaylı olarak yararlanılır [39].

1.3.1. Kıyı Kanunu Kapsamında Bulunan Alanlarda Planlama ve Yapılanma

Kıyılarda 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulama ve yapılanmaya geçilemez. Kıyılarda ve sahil şeritlerinde, uygulamaya geçilebilmesi için planlamanın önemi büyüktür. Planlama, her şeyden önce, bu alanların bugünkü kullanım biçimlerinin belirlenmesi ve kıyılar ve sahil şeritlerindeki mevcut durumun hukuksal statüye uydurulmasının bir gereği olarak ortaya çıkmaktadır.

Kıyılarının ve sahil şeritlerinin kullanımına ilişkin sorunların çözümü, kıyı kenar çizgisinin belirlenmiş olmasına bağlıdır. 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 5 inci maddesinde, "*Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin...*" tespitinin zorunlu olduğu belirtilmektedir. Yine aynı Kanunu'nun 9 uncu maddesinde, bu tespiti ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir.

I.3.1.1. Kıyılarda Planlama ve Yapılanma

Kıyıda, gerektiğinde ilgili kuruluşların görüşleri de alınarak sadece 3621(Değişik 3830) sayılı Kıyı Kanunu'nun 6 ncı maddesi ve Yönetmeliğin 13 üncü maddesindeki yapı ve tesislerin inşası amacıyla, imar planı yapılabilir.

Kıyı Kanunu'nun 6 ncı maddesinde belirtildiği üzere; kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Ayrıca özel kullanımlara ait arıtma tesisleri yapılamaz, kıyıda ancak kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir.

Kıyıda hangi yapılara yer verilebileceği ise, 3830 sayılı Kıyı Kanunu'nun 6 ncı maddesi ile Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilmiştir. Bu maddelere göre, kıyıda onaylı uygulama imar planlarına uyulmak ve çevre kirliliğine karşı tedbirlerin alınması koşulu ile, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, kayıkhanesi, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları vb. alt yapı ve tesisler, tersane, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi faaliyetlerinden ötürü kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesisler ile uygulama imar planı yapılmaksızın sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, en az 150 metre mesafe ile yerleştirilmiş ve büyüklüğü 6 m²'yi geçmeyen büfe, kirletici etkisi olmayan ve fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ile ahşap iskeleler yapılabilir. Kıyılarda, hangi amaçla yapılırsa yapılsın, tüm yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar. İlgili Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen diğer bir husus, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik yapı ve tesis alanları ile faaliyetleri gereği kıyıdan başka bir yerde yapılamayan yapı ve tesis alanlarında, bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğindeki alt ve üst yapı ve tesislerinin yapılabileceği, günübirlik turizm yapı ve tesislerinin yapılamayacağıdır.

I.3.1.2. Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma

Dolgu; imar mevzuatındaki tanımına göre yapı, karada ve suda kalıcı veya geçici, resmi veya özel, yer altı ve yerüstü inşaatını içine alan sabit veya taşınabilir tesislerdir. Bu kapsamda bakıldığında dolgu, kara ve su alanlarını birlikte içine alan, çoğunlukla kalıcı olmak üzere inşa edilen bir yapı türüdür. Özetle dolgu alanları, su alanlarında ve bunların kıyı ve sahil şeridindeki uzantılarında inşa edilir. Kıyı ve sahil şeritlerinde kurutma yoluyla elde edilen arazilerin Kıyı Kanunu kapsamındaki yapılanmalar için kullanıma açılması, Kanunun 7.maddesi kapsamında değerlendirilmesi gereken bir eylemdir [10].

Nitekim, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7 nci maddesinde kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebileceği belirtilmiştir. İlgili maddede de belirtildiği gibi; dolgu, arazi kazanma amacıyla, her zaman her yerde, her koşulda gerçekleştirilebilecek bir eylem değildir. Dolgu ve kurutma işlemi, sadece kamu yararına gündeme gelebilen ve bir gerekliliğin veya bir zorunluluğun ortaya çıkması koşulu aranan bir yapılandırma değildir.

İlgili Yönetmeliğin 14 üncü maddesinde 1994 yılında yapılan değişiklikle, denizlerde, tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde, daha uygun alternatifler bulunmaması ve uygulama imar planı kararı ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7 nci maddesi gereği yapılabilecek kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri, fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemi yapılarak arazi kazanılabilir. Planların hazırlanması, incelenmesi ve doldurma ve kurutma işleminin gerçekleştirilmesi aşamalarında, ekolojik dengenin korunması, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır.

Gerek kıyılar gerekse doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Bu alanlarda özel mülkiyet söz konusu değildir.

Kıyı Kanunu'nun 7 nci maddesine göre, bu alanlar üzerinde Kıyı Kanunu'nun 6 ncı maddesinde belirtilen yapılar; iskele, liman, barınak, yanarışma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler; faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler olarak sıralanabilir.

Bu alanlarda yapı yapılabilmesi için, imar mevzuatı gereğince tapu yerine geçecek, Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nca hazırlanan kiralama, irtifak hakkı veya teşhis belgesi gereklidir.

Dolgu alanları kentsel kullanım alanları olarak ele alındığında; Kanunda, dolgu alanlarında yeşil alan düzenlemelerinin, park, çocuk bahçesi, yol, açık otopark yapısının gündeme gelebileceği hükme bağlanmıştır. Bu anlatım, Kanunun dolgu düzenlemeleri kapsamında bazı kentsel alan düzenlemeleri oluşturulabilmeyi mümkün kılmaktadır. Dar kıyı özelliği gösteren kentsel alanlarda, yoğun yapılaşma nedeniyle, açık kentsel kıyı kullanım alanı yetersiz olan kentlerin kıyılarındaki kıyı ve dolgu alanlarında, yeşil alan, otopark, açık spor alanı, açık havuz, vb. düzenlemeler yapılabilmektedir. Ayrıca, bu alanların kullanımını kolaylaştırmak ve kentle bütünleşmelerini sağlamak amacıyla lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri, idare binaları da yapılabilmektedir. Ancak bu tür kullanımlar için yapılacak yapıların emsali,

aynı amaçla ayrılan alanın %3'ünü, yüksekliği 5.50 metreyi geçemez. Bu yapıların kalıcı yapı olmaması, sökülüp takılabilir elemanlardan inşa edilmesi de zorunludur.

Diğer taraftan kentsel dolgu alanlarının yeni yapılanma alanları oluşturmak amaçlı değil, kentin ortak ve açık kullanımını amacıyla yapımı zorunludur. Kentsel dolgu alanlarının düzenlenmesinde esas, kentin imar planı ile bütünleşen, kentin ve kentlinin ihtiyaçlarına göre düzenlenen dolgu alanları olmalarıdır [10].

Özetle, kamu yararının gerektirdiği ve kıyı alanının yetersiz kaldığı hallerde gündeme getirilen dolgu alanlarında, çağdaş kentli toplumun dinlenme ihtiyaçlarına cevap verecek ve kent yaşam koşullarının kalitesini iyileştirici hizmetler planlanabilecek, yat limanı, sergi, fuar alanları, çay bahçesi ve lokantalar yer alabilecektir [36].

I.3.1.3. Sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma

Kıyı Kanunu'nun 4 üncü maddesinde sahil şeridi, deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan olduğu ve iki bölümden oluştuğu belirtilmiştir. Bu tanım, hiç planı olmayan alanlardaki durumu anlatmaktadır [10].

Sahil şeridi, alt sınırını kıyı kenar çizgisinin oluşturduğu, üst sınırı ise, 1982 Anayasası'nın 43 üncü maddesi gereği yasakoyucu tarafından belirlenecek olan bir alandır. Şu halde, Yasa'da yer alan 100 metre derinlik, bölgenin özelliklerine ve kullanım biçimlerine göre artırılabilir [39].

Yönetmeliğin 17 nci maddesinde belirtilen esaslara göre, sahil şeridinde uygulama imar planı yapıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez. Tamamen veya kısmen yapılaşmamış sahil şeritlerinde yapılacak planlar; Kanunun 5 inci maddesindeki esaslar dikkate alınarak düzenlenir. Bu maddeye göre; kıyılarda olduğu gibi sahil şeritlerinden de yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir. Bu alanlarda sadece yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ile Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde tanımlanan rekreatif amaçlı kullanımlar; 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 alanlar ile Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler; kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı

korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler: iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları, faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri ve bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesisleri, kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan, sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m² 'yi geçmeyen büfe ve kirleticisi etkisi olmayan, fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler ile kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiçbir yapı ve tesis yapılamaz. Kıyı Kanunu'nun 8 inci maddesi ile Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri; kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, duş, gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri eğlence alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ve özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m²'yi geçmeyen sergi ve satış üniteleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak planlar, Yönetmelikte ilgili maddelerde sayılan yapı ve tesisler ile toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile konaklama hariç Yönetmelikte tanımlanan günübirlik turizm yapı ve tesislerini kapsayacak şekilde düzenlenir.

Yönetmeliğin 16 ncı maddesine göre belirlenen sahil şeritlerinde uygulama imar planı olmaksızın hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

Sahil şeridinde yapılanmaya ilişkin esaslar ilgili yönetmeliğin 17 nci ve 18 inci maddesinde belirtilmektedir. Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir. Yaklaşma ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenirken, taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönüne yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Sahil şeritlerinin birinci bölümünün tümüyle yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve rekreatif alanlar ile yaya yolları olarak planlanacağı, bu alanlarda hiçbir yapı yapılamayacağı, ikinci bölümünde yapılacak günübirlik turizm yapı ve tesisleri için, bir (1) katı, H= 4.50 metreyi, asma katlı yapılması halinde H= 5.50 metreyi geçmemek üzere plan kararları getirilebileceği Kanunun ve Yönetmeliğin ilgili maddelerinde belirtilmiştir.

Yukarıda belirtilen yapı ve tesisler dışında, duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engel oluşturmak; moloz, toprak, çürük, çöp gibi atık ve artıklar dökmek; kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapmak, kum, çakıl vs. almak; ruhsatsız veya

ruhsatlı ve eklerine aykırı yapı yapmak, Kanuna aykırı olarak doldurma ve kurutma yolu ile arazi kazanmak cezai yaptırımlar uygulanan faaliyetlerdir [10].

Sonuç olarak, sahil şeritlerinin mekansal olarak kıyıların devamı niteliği taşıması sebebiyle, kıyı kullanımını bakımından önem taşımaktadır. Bu sebeple, sahil şeritlerinin, kıyılarda öngörülen kullanım biçimini sağlamaya yönelik yapı ve tesislerin ve bu yapı ve tesisler aracılığıyla sunulacak kamu yararına dönük hizmetlerin yer alabileceği bir alan olarak düşünülmesi gerekir. Söz konusu alanlar, sudan yararlanmanın bir aracı işlevine sahip olmadıklarından, daha çok, kıyılardan manzara seyretmek, dolaşmak v.b. tali nitelikte yararlanmalara yöneliktir [39].

I.4. Kıyı ve Sahil Dolgu Alanlarının Düzenleme Esasları

Kentsel dokuda rekreasyon aktivitelerine kaynaklık eden kıyı mekanları; bu gereksinimlerin karşılanmasına yönelik , yoğun kullanımlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu da; kıyı mekan düzenlemelerinin önem kazanmasına ve kıyıların toplumsal kullanımlara yönelik değerlendirilmesine sebep olmuştur.

Günümüzde yer alan kıyasal rekreasyon düzenlemelerinde kullanılan araziler dolgu arazileridir. Düzenleme açısından kıyı alanları ile dolgu alanları çok fazla farklılık arz etmezler, ancak dolgu alanların sahip olduğu koşullar düzenlemeyi kısıtlar. Bu nedenle, peyzaj çalışmaları yapılırken dolgu arazisinin olumsuzluklarını giderecek çalışmalara önem verilmeli, gerekli olan koşullarda toprak ıslahı yapılmalıdır. Bunun yanı sıra bu bölgelerin su yüzeyi yanında yer almalarından dolayı rüzgar ve tuzlu su gibi etkileşimler altında bulunduğu da dikkate alınmalıdır.

Kentsel mekanın en önemli unsurlarından olan kıyıları, yoğun ve plansız kullanımlar sonucu, deformasyonlara uğramakta ve doğal yapısı bozulmaktadır. Bu nedenle kıyı mekanının düzenlenmesinde;

- gelişebilen,
- açık,
- esnek,
- devingen,
- uygulamaya yönelik bir yöntem araştırması uygulamaya konulmalı ve mevcut planlama, örgütlenme ve yasal olanaklar ile uyum sağlanabilmelidir [8].

Kıyı mekan düzenlemeleri sadece dar kıyı şeridi (bandı) içinde kalmamalı, kara yönünden kıyıya kadar ulaşan yerleşik alanların imar planlarının yapılmasında, kıyıdan içeriye derinlemesine bağlantılar ve açılımlar yapılmalı ve kıyıya erişilmesi sağlanmalıdır [40].

Her kıyı alanının kenarında bulunduğu deniz, göl ya da nehrin tamamlayıcı parçası olduğu yapılacak tüm düzenlemelerde dikkate alınmalıdır [11].

Kıyı mekanları; kentsel kamu mekanı niteliklerinden dolayı, düzenlenirken, kamu kullanımlarına uygun, sosyal ve kültürel yaşantıyı destekleyen biçimde tasarlanmalıdır. Bu nedenle, insan – doğa – çevre arasındaki ilişkilerin kurulduğu, kentsel bütünleşmenin sağlandığı, sosyal ve kültürel yaşantının desteklendiği ve rekreatif gereksinimlerin dengeli olarak karşılandığı kıyı mekanlarının yaratılmasında; kullanıcı isteklerine uygun planlama kararlarının ve düzenlemelerin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Kıyı alanları, halkın kolayca girebildiği, manzaranın korunduğu, kent halkına kıyı faaliyetlerine katılma fırsatı verecek şekilde düzenlenmelidir [4].

Kıyı mekanları düzenlenirken;

- Doğal, yapay ve sosyal çevre bir bütün içinde ele alınmalı, görsel açıdan nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır.

- Kullanıcıların istekleri ve gereksinimleri belirlenmelidir.

- Gerekli alt yapı ve donatım sağlanmalı, kıyı mekanındaki yoğunluğu dengelenmelidir.

- Kıyı, kentin bir parçası olarak tasarlanmalıdır.

- Kıyının, kıyı ardı mekanla güçlü ilişkisi kurulmalı, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulmalıdır. Farklı fonksiyonların kıyı ardı mekanda konumlanması; kıyıya açılan yollar ile kolay ulaşılabilmesine, kıyı bandı üzerinde su ile ilişkinin kurulduğu alanların konumlanmasına olan sağlamaktadır [5].

- Kullanıcı-su ilişkisi tam olarak kurulabilmelidir.

- Kıyı mekanına hareket kazandıracak, sosyal ve kültürel yaşantıyı geliştirecek mekanlar oluşturulmalıdır.

- Toplumun her yaş ve meslek grubunun yararlanabildiği mekanlar yaratılmalıdır.

- Kent mobilyaları yeterli sayıda, ergonomik ve çevreye uyumlu tasarlanmalıdır.

- Özürlüler için gerekli donatımlar oluşturulmalıdır.

- Kullanıcıların rekreasyon amaçlı aktivitelerini gerçekleştirebildikleri, dinlenme, gezinti, spor ve çocuk oyun alanları gibi kentsel mekanlar oluşturulmalıdır.

- Kültürel aktiviteler kapsamında; kıyının niteliklerine bağlı olarak, açık hava müzeleri, amfi tiyatrolar, festival alanları vb. mekanlar düşünülmeli ve kıyı bu şekilde planlanmalıdır. Değişimlerin yaşamın bir parçası olduğu kentsel mekanlarda yer alan festival ve gösteri alanları, geçmiş ile devamlılığı sağlamakta ve kalıcılık hissi uyandırmaktadırlar [41].

Kısaca; kıyı alanları, halkın kolayca girebildiği, manzaranın korunduğu, kent halkına kıyı faaliyetlerine katılma fırsatı verecek şekilde düzenlenmelidir [4].

L4.1. Planlama İlkeleri

Kıyı bölgelerinin planlaması ve korunmasında amaç, kıyıların dengeli bir biçimde gelişmesi olmalıdır. Halkın kıyılara serbestçe ulaşabilmesi tüm planlamalarda ana ilkedir.

Başarılı bir kıyı planlaması ve kıyı yönetimi kıyının korunmasının yanısıra, kıyıya uygun erişimin sağlanması ile, kıyıyı çekici hale getiren kaynakları tamamlayan her türlü altyapı ve üstyapı elemanlarının yeterli sayı ve kalitede ve aynı zamanda kullanıma uygun biçimde sağlanmasını gerektirmektedir [23].

Sahil şeritleri ve kıyılar kentlinin giderek artan rekreasyon ihtiyacına cevap verebilecek önemli kaynaklardır. Kıyı kentlerinde rekreasyonun bu alanlarda gerçekleştirilebilmesi kentli için bulunmaz bir olanaktır. Bu nedenle, yüksek rekreasyonel değeri olan deniz ve göl kıyıları özel bir koruma altına alınmalıdır. Bu alanlar korunmaya alınmış olmakla beraber halkın rekreasyonel gereksinimlerinin karşılanmasında büyük katkıları olacak şekilde planlanmalıdır. Bu amaçla yapılacak planlamalarda; planlama alanındaki mevcut kullanım durumları; ulaşım, orman, tarım ile alandaki mevcut rekreasyonel aktiviteler belirlenmeli, kentsel yerleşimlerdeki nüfus değişimi, sosyo-ekonomik yapı ve kültürel yapı yanında halkın rekreasyonel eğilimleri saptanmalıdır. Alanda yapılacak çalışmaların amacını belirlerken kullanıcı istekleri, açık alan kullanım niteliğini bozmayacak şekilde plana aktarılmalıdır. Kullanıcı talep ve arzuları, tasarım grubu ilkeleri ve amaçları, yerel otorite istekleri ve yasal kanunlar çerçevesinde ortak noktalarda buluşularak uygun bir planlama yapılması günümüz ve gelecek nesiller için sürdürülebilir bir planlamanın temelini oluşturmaktadır.

Kıyı hattı üzerindeki kıyı kullanımlarının akıllıca dağıtımı ve yerleştirilmesi, kıyı peyzajının ve çevrenin tahrip ve deformasyonunu önleyebilir [42].

Kıyı mekanının, nüfusun donatı ihtiyaçlarına cevap vermesi dışında dikkat edilecek hususlar şunlar olmalıdır:

- Tüm doğal ve kültürel olguların etkin öğeler olarak bir bütün olarak 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 bağlantısı kurulması, kıyıya yeterince açılımlar oluşturması gereklidir. Her türlü eylemin kıyı arkasında yer almasının bir koşulu da, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar ve kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılması, kıyı bandı üzerinde denizle organik ve görsel ilişkiler kurabilecekleri, serbest alanların bulunmasıdır.

- Kıyı mekanı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek şekilde olmalıdır.

- Her yaş grubuna hitap eden, her yaş grubunun gereksinmelerine cevap verecek mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekanların yaratılması gereklidir.

- Bu mekanlar yürümeyi, oturmayı, durmayı, görmeyi, konuşmayı çekici hale getirmeli, spor yapmaya, oyun oynamaya elverişli, toplumsal ilişkilerin gelişmesini sağlayıcı şekilde düzenlenmelidir.

- Alanın kaliteli olması, bu alanda meydana gelecek aktivitelerin çeşidini artırır.

- Doğal ve yapay çevre bir bütün içinde ele alınarak estetik değerler göz önünde bulundurularak nitelikli mekanlar oluşturulmalıdır [43].

Kıyı şeridi herkese serbestçe geçit imkanı veren kamu alanı olarak kabul edilmelidir. Yapı alanları kıyıyla temas ettirilmemeli ve önlerinde yeşil bir kuşak planlanmalı ve uygulanmalıdır. Kayalık alanlarda, kayalar korunmuş, peyzajın bir parçası olarak kalmalıdır [42].

Peyzaj projelendirme çalışmalarında amacın doğru bir şekilde tespit edilmesi ilk ve en önemli aşamadır. Amacın tespit edilmesinden sonra, amaca uygun fonksiyon alanları belirlenmelidir. Tasarım ise, belirlenen fonksiyon alanlarının işlevsel ve estetik olarak en uygun şekilde yerleştirilmesidir. Kıyı rekreasyon alanlarında amaç, kıyı-insan (kullanıcı) ilişkisinin sağlıklı bir şekilde kurulmasıdır. İnsanlar için rekreasyonel açıdan çekici olan kıyı alanları rüzgara açık, nemli ortamlara olan elverişliliği ve tuzlu su etkisi nedeniyle tasarımın gerçekleştirilmesi zor mekanlardır [6].

Kıyı peyzaj çalışmalarında, "su kaynağı"ndan rekreasyonel anlamda en iyi şekilde nasıl yararlanılacağı düşünülerek planlamaların yapılması gerekmektedir. "Su kaynağı" sayısız rekreasyonel kullanımlara olanak tanımaktadır. Bunlar; deniz sporları kulübü, deniz müzesi, akvaryum gibi büyük çaplı üniteler olabildiği gibi, daha küçük çaplı düşünüldüğünde park kullanıcılarına hitap edecek sandal ve deniz bisikleti kiralama birimleri, balık tutma yerleri, maket gemi koyu ile maket gemi kiralama

birimleri, sahil gezinti yolu üzerinde yer alan dürbünlerle desteklenmiş manzara terasları, giyinme kabinleri, duş, gölgelik gibi donatı elemanları ile desteklenmiş plaj oluşumları gibi su kaynaklı rekreasyonel kullanımlar olabilmektedir [6].

Kıyı planlaması uzun vadeli ve kapsamlı olmalı ve ilgili tüm birimlerin görüşleri dikkate alınarak yapılmalıdır. İlgili tüm teknolojiler kullanılarak kıyı alanlarında sistemli bir gelişim teşvik edilmelidir. Kıyı planlaması ve gelişiminde toplumun katılımı da göz ardı edilmemelidir [11].

Kıyılarda yürütülen çalışmalar ne sadece ekonomik gelişimle ilgili ne de sadece tasarım ve çevre konusuyla ilgilidir. Aksine bunların bileşimi ve çeşitli tekniklerin toplamından ibarettir. Kıyı alanlarında yapılan çalışmalar hemen netice vermeyecektir. Bu dönüşüm süreci 10,15 ve hatta 25 yılı alabilir [11].

Kıyı kullanımının planlanmasında kıyının gelecekteki entegrasyonunun devamı açısından doğal çevredeki insan faaliyetleri dikkate alınmalıdır. İster bölgesel ister yerel olsun kıyı parkları öncelikle mevsimsel dinlenme ve kültürel etkinlikler için planlanmalıdır. Bölgesel ve yerel kıyı parklarının tesisinde, halkın kullanımını için, güvenli, cazip ve davetkar olmasına dikkat edilmeli ve özel kıyı alanları ile kamusal kıyı alanları fiziksel olarak ayrılmalıdır. Kıyının cazibesini arttıran ve kıyının mevcut değerlerine önemli katkılarda bulunan peyzaj planları uygulanmalıdır. Bu planlar, çevresel açıdan hassas bitki dokusunu ve arazi Őekillerini korumalı, yeşil alanlarla desteklenmiş huzur dolu ortamlar yaratmalıdır. Kıyılarda yaya, bisikletli, araç sürücüsü ve diğer ulaşım araçları için dengeli bir ulaşım Őebekesi planlanmalıdır. Tüm bu ulaşım tiplerinin kıyıdaki kamu açık alanlarına ve parklara ve diğer kıyı tesislerine bağlantısı sağlanmalıdır. Kıyılarda düşünülen yol sisteminin halka açık kıyı alanları ile kıyı çevresinde bulunan diğer ilgi çekici noktaları birbirine bağlayıcı özellik taşıması gerekmektedir [4].

Kıyı manzarası muhafaza edilmeli, suyun açıktan akması sonucu oluşan manzaralar önemli değerler olarak görülmelidir. Kıyı yapılarının yoğunluğu ve tasarımı kıyı için görsel bir engel oluşturmamalıdır. Kıyılarda tasarım ve peyzaj, farklı ve hatırda izler bırakan yerleri korumalı, geliştirmeli ve bu tip yerler yaratılmalıdır. Kıyılarda tasarım, mevcut manzarayı koruyacak Şekilde yapılmalı, geçmişle bir süreklilik hissi yaratılmalı, binaların tasarımına ve dikkatli bir Şekilde yerleştirilmelerine zen gösterilmelidir. Yapılar, açık alan ve kıyı arasındaki ilişki göz önüne alınmalı, harmonize renkler, dokular ve malzeme kullanılmalı ve değişik kullanımlara yer verilmelidir [14].

Kıyı alanlarında tekrar geliştirmenin amacı, halkın genellikle gerek aktif gerekse pasif aktivitelerle kıyı parklarını ve açık alanlarını kullanmalarını azami seviyeye çıkarmaktır [44].

Başarılı bir kıyı alanı gelişimine kentsel tasarım ve estetik açıdan baktığımızda ise, toplumun yapısına uygun ve destekleyici bir özellikte olmalı, şehir merkezinden kıyı alanına ulaşımına önem verilmeli, bu amaçla kıyı alanına doğru yol gösteren çekici ana caddeler açılması, kıyı alanının yerel sakinler için rekreasyon ve gurur kaynağı olan bir yer haline getirilmesi gerekliliği gibi sonuçlar ortaya çıkmaktadır [45].

Kıyı alanlarının planlama ve geliştirilmesinde yapılacak düzenlemeler, kıyı alanı bölgesinin imajına olumlu katkılar sağlamalıdır. Bunu yaparken de yöre halkının tümünün kıyı alanına ulaşımı desteklenmeli, serbest zaman, rekreasyon ve turizm aktivitelerinden en az biri gelişimin değişmez konusu olarak benimsenmeli, çevre dokuyla bütünleşmiş bir kullanım alanı yaratılmalı, mekanın sunduğu fırsatlara uygun aktiviteler getirilmeli [30].

Kıyı alanı düzenlemeleri gerçekçi ekonomik potansiyeller doğrultusunda yapılmalıdır. Bunun yanında, kıyı alanı ve çevresinin tarihsel önemini korumak ve yerel sakinler ile ziyaretçilerin kıyı alanına ilişkin tecrübelerini arttırmak gelişim için gerekli temel unsurlarındandır. Gelişim gereksinimlerin farkına varmalı ve kıyı alanında nadir bulunan kara kaynaklarının hangi amaçlar için olursa olsun dengeli kullanımını sağlamalıdır [46].

Kıyı alanına taşıt trafiği özellikle de ticari araçların oluşturduğu trafik hakim olmamalıdır. Yaya geçişleri ve bağlantıları ön planda olmalıdır. Kısaca kıyı alanlarında yaya dostu bir çevre oluşturulmalıdır. Kıyı ve sahil dolgu alanlarının kentin karakterini yansıması gerekliliği unutulmamalı, plan kararları buna göre belirlenmelidir [38].

Sahil alanında rekreasyonun pek çok çeşidi hem aktif hem pasif rekreasyon, uygulanabilir olmalıdır. Aktif uğraşlar; bisiklete binme, koşma, balık tutma, yelken sporu, yüzme ve kürek sporunu içerir. Daha az kuvvet gerektiren aktiviteler; piknik yapma, yürüyüş, kuş gözlemleme, güneşlenme, fotoğraf çekme ve değişen manzarayı gözlemlemeyi içerir. Sahil şeridi dolgu alanları ile yenilenebilir, yani alanlar yaratılarak mümkün olan rekreasyonel olanak tipleri arttırılabilir [47].

Kıyı alanı kullanma geleneği, kullanıcıların demografik yapıları ve kıyı alanında yer verilen faaliyetler kıyı alanı gelişiminde önemli bir yere sahiptirler. Kıyı alanı planlama kararlarında yer verilen kamusal öğelerin değerleri ve miktarları farklı etkilere neden olmaktadır. Örneğin kar amaçlı yapılan düzenlemelerde turist çekilebilir, ancak alanın doğal yapısı yoğun kullanımdan ötürü zarar görür. Oysa, kıyı alanında kentsel kültüre uygun yapılara yer verilmesi kente olumlu özellikler katar [48].

I.4.2. Fonksiyon Alanları

Peyzaj düzenleme çalışmalarına getirilecek fonksiyon alanları, alanın demografik yapısı, meslek grupları dağılımı, sosyal ve kültürel koşulları, yerel eğitim ve alışkanlıklar, ekonomik yapı, gelir durumları, alan büyüklüğü, konum, iklimsel özellikler, mevcut bitki örtüsü gibi etmenlere göre belirlenir.

Kıyı peyzajının ve çevresinin değerlerinin korunabilmesi için, aktivitelerin çok mantıklı bir şekilde dağıtılması ön şarttır [42].

Projelendirme çalışmalarında ilk aşama amacın ne olduğunun doğru saptanması ardından da bu amaca yanıt verecek fonksiyon alanlarının tespitidir. Bu noktada tasarımcı için önemli olan belli amaç doğrultusunda tasarlanmış olduğu mekanın kullanıcılar tarafından doğru algılanması, tanımlanmasıdır. Bu anlamda parkların başlangıcı olan girişler ayrı bir öneme sahiptirler çünkü girişler bir düzenleme alanının kullanıcı tarafından ilk tanımlanmaya başladığı noktalardır. Kullanıcı parka girdiği andan çıkıncaya kadar sürekli olarak beş duyu organı ile parkı algılayacak ve sonunda da belli bir tanımlama ile, bu süre içerisinde kafasında yarattığı belli bir imaj ile parkı terk edecektir. Bu dikkate alındığında giriş mekanlarının önemi daha iyi anlaşılabilir. Parkın giriş kısımlarında geniş alanların yaratılması, fonksiyonel olmasının yanı sıra girişlerin vurgulanması açısından da önemlidir [49].

Kıyı ve yakın çevresindeki yapılaşmalar arasında anlamsal bir bağ yaratılmalı ve çeşme, heykel gibi fonksiyonlarla belli bir imaj sağlanmalıdır [4].

Kıyı açık alanlarında yer verilecek fonksiyon alanları, bir kent parkı içerisinde yer verilmesi uygun tüm mekanları içermelidir. Bu fonksiyon alanları; sahil gezinti yolu (promenad), ana ve tali ulaşım arterleri, bisiklet ve koşu parkurları, otopark alanları, meydanlar, üstü açık ve kapalı dinlenme mekanları, amfiler, spor alanları, çocuk oyun alanları sergi satış birimleri, çay bahçeleri, seyir terasları, piknik alanları ve görsel su öğeleri olabilir. Fonksiyon alanlarının dağılımı yapılırken, kullanıcıların öncelikli olarak deniz manzarasına sahip olması nedeniyle burayı tercih ettikleri unutulmamalıdır. Bu düşünce doğrultusunda, kullanıcıların deniz manzarasıyla bütünleşmesini sağlamak amacıyla manzaraya hakim noktalarda, meydan, amfi, dinlenme alanı ve çay bahçesi gibi oluşumlara yer verilmelidir. Kıyı silüeti boyunca yapılaşmadan kaçınılmalı, bu nedenle otopark, spor alanı gibi oluşumlarına sahil hattının mümkün olduğunca gerisinde yer verilmelidir [6].

Bunların yanı sıra, suya dayalı rekreasyonel kullanımlar olan tekne gezileri ve balıkçılık gibi aktivitelerin daha geniş katılım sağlanmasına yönelik alternatiflere yer verilmesi düşünülmelidir. Kıyı alanı çevresinde fotoğrafçılık ve benzeri pasif rekreasyonel uğraşılara yönelik sakin ve sessiz ortamlar yaratılmalıdır [45].

Kentlinin talep ettiği kullanım şekillerinden biri olan piknik alanlarına ise, kıyı bandının bir kısmında yer verilmeli, diğer kısımlarında peyzaj kültürünün kentlilere ulaştırabileceği oluşumlara yer verilmelidir [6].

İnsanları hem gündüz, hem de gece, hafta içi ve hafta sonu ve yılın tüm mevsimlerinde çekmeye yönelik alanlar tasarlanmalıdır. Kıyı alanları bireysel kullanımlardan ziyade toplumsal kullanımlara yönelik açıklikta alanlardan oluşmalıdır. Kıyı alanı içerisindeki alanları birbirine ve çevreye güvenli bir şekilde bağlayan yaya ve bisiklet dolaşım yollarının oluşturulması düşünülmelidir. Otopark alanları kıyı alanına yakın fakat dışında kalacak şekilde tasarlanmalıdır [45].

Yaz mevsimi kullanımında yürüyüş, oturma ve doğadan zevk alma kıyı kenarında yapılan en popüler aktivitelerdir. Daha soğuk aylarda da patenle kayma gibi aktiviteler daha popülerdir. Soğuk aylardaki rekreasyonel kullanım uzunluğu; hava sıcaklıklarına ve rüzgardan korunma derecesine bağlıdır. Kural olarak insanlar ısınma ihtiyacı hissetmeden yaklaşık olarak 10 dakika yürür. Yürüyüşler ve gezintiler yazın olanlardan çok daha kısa sürer, korunaklı oturma birimlerine ihtiyaç artar. Rüzgar, yağmur ve kara karşı korunaklı alanlar havalar soğumaya başlasa da kıyı yönündeki gezilerin uzamasını sağladığından bu tip alanlar kıyı kenarında bilhassa istenir. Bu alanların yerleştirildikleri noktalar, ziyaretçilerin oturup vakit geçirebilecekleri yerleri içerir ve yemek yeme yerleri ile birleştirilebilir [47].

I.4.3. Donatı Elemanları

Yaşadığımız kültürel çevrede; mimari öğelerin yanı sıra kentin ortak yaşam mekanları olan ve çağdaş yaşam bilgisi/kültürün yansıması olan sokak, yol, cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında yer verilen, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi olan; ulaşım, toplanma, oturma, barınma, korunma, güvenlik, kuşatma, iletişim, tanıtım, danışma, aydınlatma, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren ve toplumsal yaşamı kolaylaştırarak, kullanıcıların beğenisini kazanan, peyzaj elemanlarına ihtiyaç duyulur. Bu nedenle mekanı oluşturan temel öğelerin donatı elemanları ile desteklenip güçlendirilmesi, kaçınılmaz bir gereksinimdir. Buldukları çevreye, mekana ya da ortama işlev (fonksiyon) kazandırmaları ötesinde estetik kalitesini yükseltmek amacı ile tasarlanıp üretilen ve projedeki yerlerine konulan ya da yaratılmak istenen özgün bir çevre içinde kullanılmak üzere seçilen: masa, sehpa, sandalye ve mobil banklar, bitki kasaları, şemsiye, çöp kutu ve bidonları gibi hareketli elemanların yanı sıra; döşeme, sınırlayıcı, kuşatıcı ve koruyucu elemanlar; ağaç altlık ve koruyucuları; yön, işaret, bilgilendirme, tanıtma, ilan ve reklam levhaları ile aydınlatma elemanları, saat, heykel, su gösterileri ve çeşmeler, altyapı girişleri ve rögar kapakları gibi ürünler dışında, kalıcı nitelikteki; çadır, pergola, büfe, otobüs durağı ve danışma gibi destek elemanlar; donatı elemanları ya da kentsel donatılar olarak tanımlanır. Bunlar, mekanı oluşturan üç temel elemana (yer düzlemi, çatı ve kuşatma elemanlarına) bağlı ya da onları güçlü kılacak biçimde kullanılan ikincil ya da destek elemanlardır (Başal, 1997) [50].

Kent mobilyaları, kentsel yaşamı daha zevkli ve anlamlı kılmaya, kentsel konfor ve kentsel estetik yaratmaya olanak verirler. Bunu sağlayabilmek için, kent mobilyalarının tasarım ve konuşlandırılmasında aranan en önemli özellik uyum olmalıdır. Ayrıca kent mobilyaları, mevcut düşünülen işlevlere uygun olma özelliklerinin yanında, içinde yer alacağı çevrenin karakterlerini de yansıtmalıdır [51].

Kent mobilyalarının kentsel mekandaki görsel etkisi de çok önemlidir. Bu nedenle bu elemanların hem tek tek hem de grup olarak tasarımı ve bunların kentsel peyzajda bütünleşmesi sağlanmalıdır [51].

Kentsel mekanlarda gereksinimlere bağlı olarak belirlenmiş kent mobilyaları; malzeme, renk, biçim, kullanım ve bakım kolaylığı yönünden uygun tasarlanmalı ve uygulanmalıdır. Ayrıca bütün öğelerin yer seçiminde, biçimlenmesinde ve algılanmasında, bireyleri uyarak akılda kalıcı olması sağlanmalıdır [52].

Kıyı mekanlarını düzenlemede kullanılan kent mobilyaları; oturma yerleri, gölgelikler, bisiklet park yerleri, içecek kaynağı, çeşmeler ve havuzlar, oyun masaları, sanat çalışmaları, haberleşme araçları, tuvaletler, satış kulübeleri, alan aydınlatıcıları, yol aydınlatıcıları, trafik lambaları, caydırıcı, sınırlayıcı yaya trafik bariyerleri, yönlendiriciler, belirleyiciler, bilgi iletişim panoları, ticari levhalar, trafik işaretleri, oyun elemanları, bayrak direkleri, çiçeklikler olarak sıralanabilir.

Haberleşme araçları, kamuya ait alanlarda toplum kullanımı için düzenlenen telefon kulübeleridir. Birbirlerinden uzaklıkları 200-300 m. ile 1000m. arasında değişir. Kolay algılanır yerlerde, dış hava etkilerinden ve gürültüden uzak konumlandırılmalıdır. Tuvaletlerin yer seçiminde ulaşılabilirlik ve kolay algılanma önemlidir. Gerekli ışıklandırma, havalandırma ve temizlik koşulları sağlanmalıdır. Satış kulübeleri, servis alabilecek biçimde donatılmalıdırlar. Kullanılan form, renk ve malzeme açısından çekici olmalıdır. Çöp kutuları, bütün açık mekanlarda olduğu gibi, kıyı mekanlarında da bulunması zorunlu kent mobilyalarıdır. Bunların birbirinden uzaklığı 50-100 m., zorunlu durumlarda 25 m. olmalıdır. Yerden yüksekliği 40-50 cm. olmalıdır. Oturma yerleri, yayalar için düzenlenen her mekanda gerekli eylemler ve istenen işlevlere bağlı olarak, uygun oturma olanağı sağlanmalıdır. Yer seçiminde; trafik ve gürültü gibi rahatsız edici etkilerden yalıtılmış alanlar uygundur. Oturma elemanları, kıyıdaki çevresel koşullara göre dayanıklı malzemelerden üretilmelidir. Oturma yerleri, oturacak kişilerin niteliklerine bağlı olarak, farklı büyüklüklerde tasarlanmalıdır. Seyir olanağı veren yerlerde konumlanmalıdır. Oturma elemanları arasında yapılacak gruplamalar, kullanıcılar arası ilişkileri güçlendirecek veya istemli bir ayrılma olanağı sağlayacak biçimde olmalıdır. Açık alanda kullanıcılara sunulan içecek kaynakları 76 cm. yüksekliğinde olmalıdır. Oyun masaları satranç, tavla veya dama için genç ve yaşlıları alana yönlendirecek şekilde olmalıdır. Sanat çalışmaları, mekanları çekici kılan elemanlardır. Çeşmeler ve havuzlarla açık alanda sağlanan su hareketi ve sesi mekanlara ferahlık verir [53].

Kıyı mekanlarında kullanılan zemin kaplamaları ise, suyun etkilerine karşı dayanıklı, rahat yürümeyi sağlayan ve ışık yansımalarını önleyecek malzemelerden yapılmalıdır.

Kıyı alanında oturma amaçlı getirilen pergola, gazebo gibi donatılara özellikle kış aylarındaki uzun süreli kullanıcılar için şeffaf veya cam paneller gibi geçici ilaveler eklenebilir ve eğer mümkünse ısınma olanakları da düşünülmelidir [47].

Genellikle açık mekanlarda kullanılan kent mobilyalarının her türlü hava koşullarına, trafik etkilerine ve insanların vandalizmine karşı kendilerini koruyacak robust bir yapıya sahip ve güvenli olmaları gerekir. Asıl tasarım problemi ürün kimliğinin çevre kimliği ile uyum sağlamasıdır [54]. Nitekim, kıyı dolgu alanlarında tuzlu su, rüzgar ve nemin etkisiyle kullanılan donatı elemanları kısa sürede tahrip olmaktadır. Bu nedenle, kıyı alanlarında kullanılacak elemanlar emprenye edilmiş ahşap ile desteklenmelidir. Alanda meydana gelebilecek mikroklima koşulları nedeniyle bakım çalışmaları sistemli bir şekilde periyodik olarak yapılmalıdır.

I.4.4. Bitkisel Düzenleme

Kamuya ait kıyılarda yaratılan açık alanlarda peyzaj planlama kapsamında yerli bitkilerin kullanımı, doğal yaşamın genişletilmesini teşvik edici bir unsurdur [4].

Kıyı dolgu alanları, yumuşak peyzaj düzenlemeleri açısından en zor mekanlardan biridir. Zira denizden gelen tuzlu su etkisi, kuvvetli rüzgar ve nemin yanı sıra dolgu topraktan kaynaklı kısıtlı gelişme ortamı ile topraktaki tuzlu su etkisine sahiptir [55]. Kıyı peyzaj çalışmalarının genel olarak en başarısız olduğu bölüm yumuşak peyzaj uygulamalarıdır. Bu anlamda kıyı dolgu alanlarında yetismeye uygun bitki türlerinin bilinçli bir şekilde düzenleme alanında kullanılması gerekmektedir. Tuzlu su etkisi ile dolgu toprak koşuluna dayanıklı bitki türlerinin denize en yakın kısımlarda kullanılarak, ikinci derecede dayanıklı olan türlerin kıyının arka kısımlarında kullanılmasına dikkat edilmelidir.

İstanbul kenti dolgu alanlarında yapılan gözlemler sonucunda, belli türlerin kıyı mikroklimasına uygunluk gösterirken diğer türlerin kıyı alanındaki varlığını devam ettiremediği saptanmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda kıyı dolgu alanında kullanıma uygun türleri ön kıyı alanına ve arka kıyı alanına uygun türler olarak ayırmanın gerekliliği anlaşılmıştır.

Ön kıyı alanına uygun ağaç ve ağaççıklar; Acer sp., Ailanthus altissima, Albizzia julibrissin, Elaeagnus angustifolia, Elaeagnus pungens, Fraxinus excelsior, Fraxinus ornus, Fraxinus angustifolia, Gleditsia triacanthos, Platanus orientalis, Populus

alba, Robinia pseudoacacia, Robinia pseudoacacia “Umbraculifera”, Salix alba ve Salix babylonica'dır.

Ön kıyı alanına uygun çalılar; Atriplex halimus, Baccharis halimifolia, Cotoneaster frainchetti, Pittosporum tobira, Pittosporum tobira “nana”, Pyracantha coccinea ve Tamarix sp.'dir.

Arka kıyı alanına uygun ağaç ve ağaççıklar; Cercis siliquastrum, Cupressus sempervirens, Cupressus macrocarpa, Hibiscus syriacus, Laburnum alpinum, Lagerstromia indica, Malus floribunda, Pinus halepensis, Pinus brutia, Pinus pinea, Prunus spinosa ve Thuja sp.'dir.

Arka kıyı alanına uygun çalılar; Berberis thunbergii “atropurpurea”, Berberis veitchii, Cineraria maritima, Cotoneaster dammeri, Cotoneaster horizontalis, Cydonia japonica, Euonymus japonica, Forsythia viridissima, Ligustrum sp., Lonicera nitida, Mahonia aquifolium, Rosa sp., Spirea bumalda, Sparteum junceum, Philadelphus sp., Viburnum tinus, Veronica sp. ve Yucca filamentosa' dır.

Yukarıda belirtilen türlere ilaveten Aesculus pavia, Aesculus hippocastanum, Aesculus carnea, Alnus glutinosa, Koelreuteria paniculata, Morus alba f.pendula, Hippophae rhamnoides türleri deniz ve tuzlu su etkilerine dayanıklı türlerdir. Fraxinus, Elaeagnus ve Tamarix türleri sahil dolgu alanlarında kullanılacak türlerin başında gelirler [56,57].

Arka kıyı alanı için uygun olan türlerin ön kıyıda kullanılması durumunda bitkiler tahribat uğramaktadırlar. Kıyı alanlarında, ibrelili türlerin arka kıyı alanında olsalar bile az miktarda kullanılmasına özen gösterilmelidir.

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

I.5. İstanbul Kenti Sahil Dolgu Alanları

Boğazların bağlandığı Karadeniz ve Marmara Denizi sahillerinin uzunluğu bakımından, İstanbul bir “su kenti” özelliği taşımaktadır. İstanbul il sınırları içindeki toplam kıyı uzunluğu 450.334 km.dir.

Ülke içinde, İstanbul metropoliten alanı, kentleşmede büyük payı almış, aynı zamanda doğal ve tarihi özellikleri ile dünyanın sayılı kıyı metropolleri arasında yerini almıştır. İstanbul Dünya tarihini etkileyen Bizans, Roma ve Osmanlı İmparatorluklarının üzerinde yer aldığı bir bölgedir. İstanbul'un kent kimliği, bu güçlü devirlerin ve kültürlerinin izlerini taşımaktadır. “Su kenarı” kenti olarak, deniz ulaşımının getirdiği avantajlar, Akdeniz ve Karadeniz'i birleştiren uluslararası su yolu

üzerinde olması, önemini artırmaktadır. Doğal su yolu Boğaziçi ve iç limanı Haliç, kent kimliğinin oluşmasındaki temel belirleyicilerdir. Doğal özellikler ve üzerindeki kültür mirasının birleşimi İstanbul'un "su kenti" imajını güçlendirmektedir [20].

İstanbul kenti rekreasyonel kullanıma açık dolgu alanlarının her iki yakadaki toplam alanı 2.102.465 m²'dir. Anadolu yakası bu alanın %57'sini, Rumeli yakası ise %43'ünü oluşturmaktadır. İstanbul kenti kıyı dolgu alanlarında yapılan düzenleme çalışmaları bazı bölgelerde halen devam etmektedir [58].

İstanbul kenti toplam yeşil alan miktarı 46.313.400 m²'dir. Toplam yeşil alanın 17.207.275 m²'si aktif yeşil alan, 29.106.125 m²'si pasif yeşil alandır. Kent yeşil alan sistemi içerisinde dolgu alanlar, aktif yeşil alan kapsamında bulunmaktadır. İstanbul kenti içinde kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarı 1,9 m²'dir. Dolgu alanlarında ise kişi başına düşen yeşil alan miktarı 0,2 m²'dir. Toplam kişi başına düşen aktif yeşil alanın %10,5'ünü sahil dolgu alanları oluşturmaktadır.

L5.1. Rumeli Yakası Sahil Dolgu Alanları

Batı Marmara Kıyısı boyunca Eminönü, Fatih, Zeytinburnu, Bakırköy ve Avcılar ilçeleri kapsamında dolgu alanı çalışmaları yapılmıştır. Batı Marmara Kıyı Bandının tek bir proje kapsamında ele alınmış olması, kıyı bütünlüğünün korunması ve fonksiyon alanları arasında akıcılığın sağlanmış olması açısından yararlı olmuştur.

Eminönü İlçesi'nde Ahırkapı Parkı, sahil dolgu alanı kapsamında yer almaktadır. Ahırkapı Parkı içerisinde, yaya yolları, bisiklet yolu, otopark alanları, spor alanları, dinlenme alanları ve çocuk oyun alanlarına yer verilmiştir.

Tablo L.1. Ahırkapı Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	27.404	41
Yumuşak Zemin	39.669	59
Toplam	67.073	100

Büyükşehir Belediyesi'nin 1984 sonrası kıyıları yeniden geliştirme projesi kapsamında ele aldığı "Ahırkapı-Bakırköy" dolgu alanı düzenlemesinin belli bir kısmı Fatih ilçesi sınırları içinde kalmaktadır. Projenin Fatih İlçesi sınırlarında kalan bölümü; Yenikapı iskelesinden başlamakta ve Zeytinburnu ilçe sınırına kadar devam etmektedir. Fatih İlçesi'nde, Yenikapı Parkı ve Türkmenistan Parkı sahil dolgu alanları üzerinde yer almaktadır. Bu parklar gününbirlik kullanımlar için düzenlenmiş olmakla birlikte, park dahilinde gezinti alanları, çocuk oyun alanları, spor alanları ve çay bahçeleri gibi fonksiyon alanlarına yer verilmiştir.

Tablo I.2.1. Yenikapı Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	4.950	30
Yumuşak Zemin	11.355	70
Toplam	16.305	100

Tablo I.2.2. Türkmenistan Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	30.143	33
Yumuşak Zemin	60.670	67
Toplam	90.813	100

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kıyıları yeniden geliştirme projeleri içinde ele aldığı Batı Marmara Sahili Kıyı Dolgusu Uygulamaları bütünü içine Zeytinburnu ilçesi kıyıları da girmektedir. İlçe kıyılarındaki açık alan düzenlemelerinin tamamı Büyükşehir Belediyesi'ne ait olup ilçe belediyesinin herhangi bir uygulaması bulunmamaktadır.

Kazlıçeşme Parkı Sahil Tarafı ile Mermerkule Sahil Parkı, Zeytinburnu İlçesi sınırlarında bulunan sahil dolgu alanları üzerinde yer alan parklardır.

Tablo I.3.1. Kazlıçeşme Parkı Sahil Tarafı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	45.016	30
Yumuşak Zemin	103.930	70
Toplam	148.946	100

Tablo I.3.2. Mermerkule Sahil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	11.785	42
Yumuşak Zemin	16.545	58
Toplam	28.330	100

İlçe sınırları içerisinde yer alan kıyı düzenleme alanlarının tamamı dolgu alan teknikleri ile kazanılmıştır. Zeytinburnu İlçesi sahil dolgu alanlarında yaya yolları, spor alanları, dinlenme alanları, çay bahçeleri, çocuk oyun alanları, otopark alanları gibi fonksiyonlara yer verilmiştir.

Bakırköy İlçesi sınırları içerisinde bulunan Aytekin Kotil Parkı, Bakırköy Deniz Otobüsleri Önü ve Yeşilköy Sahil Parkı, ilçe sınırlarındaki sahil dolgu alanları üzerinde yer almaktadır.

Aytekin Kotil Parkı'nda, kıyı mekanı üç boyutlu tepelerle hareketlendirilmiş, yaya yolu, bisiklet yolu, çocuk oyun alanları, spor alanları, dinlenme ve seyir terasları, çay bahçeleri ile otopark alanları gibi fonksiyon alanlarına yer verilmiştir. Kıyı dolgu alanı 1,5 km.'lik bir kıyı bandı boyunca yer almaktadır.

Tablo I.4.1. Aytekin Kotil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	46.699	45
Yumuşak Zemin	56.486	55
Toplam	103.185	100

Bakırköy sahilindeki deniz otobüsleri iskelesi, Batı Marmara sahilinin Sirkeci ve Yenikapı'dan sonra üçüncü toplu taşıma deniz iskelesidir. İskelenin Bakırköy sahilindeki aktivite alanları olan Regetta, Galeria gibi alışveriş ve eğlence merkezleri ile olan yakınlığı özellikle hafta sonları kullanımını arttırmaktadır.

Tablo I.4.2. Bakırköy Deniz Otobüsleri Önü Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	-	-
Yumuşak Zemin	2.148	100
Toplam	2.148	100

Yaklaşık 3,5 km.lik kıyı bandını kapsayan Yeşilköy Sahil Parkı'nda da sahil gezinti yolu, oturma cepleri, meydan oluşumları, çay bahçeleri, dinlenme alanları, spor alanları, plaj alanları, çocuk oyun alanları ve otopark alanlarına yer verilmiştir. Yeşilköy-Yeşilyurt sahil bandında yat birimleri ile marina aktif bir şekilde kullanılmaktadır, bunun yanında deniz rekreasyonuna ilişkin motorsuz deniz araçlarını kiralama birimleri plaj alanında yer almaktadır.

Tablo I.4.3. Yeşilköy Sahil Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	127.598	54
Yumuşak Zemin	110.620	46
Toplam	238.218	100

Bakırköy ilçesi yeşil alan mevcudiyeti açısından İstanbul'un en şanslı ilçelerinden biridir. İstanbul bütününde çoğu ilçede kıyı dolgu alanları ile kazanılan

alanlar yeşil alan gereksinimini karşılamada büyük etken oluştururken zaten yerleşik alanı dahilinde birçok rezerv yeşil alana sahip olan Bakırköy ilçesinde kıyı dolgu alanları ile kazanılan açık alan düzenlemelerinin diğer ilçelerde olduğu gibi hayati bir önemi bulunmamaktadır.

Bakırköy-Ahırkapı arasında yer alan dolgu alanları düzenlemesi kapsamında kıyı alanlarına getirilen oluşumlar; kıyı boyunca devam eden bir sahil gezinti yolu, manzaraya açık oturma cepleri, pergolalı dinlenme alanları, çay bahçeleri, çocuk oyun alanları, spor alanları, otopark birimleri, klasik ülke bahçeleri, görsel tepeler, balık satış birimleri ile marinalara yer verilmiştir.

Avcılar sahilinin ise, büyük bir bölümünün doldurulmuş olduğu ve düzenleme çalışmalarının ilçe belediyesi tarafından devam ettiriliyor olduğu görülmektedir. Avcılar kıyı dolgu alanı incelendiğinde; Avcılar deniz otobüsleri iskelesi, Batı Marmara'nın dördüncü toplu taşıma iskelesi olup kıyı dolgu alanı bünyesinde yer alan sahil gezinti yolu bu iskeleden başlayarak deniz köşkleri mevkiine kadar devam etmektedir. Avcılar kıyı dolgu alanı düzenlemeleri ilçe belediyesi tarafından yürütülmektedir. Buna göre, 1/1000 ölçekli uygulama imar planında dolgu kıyı alanına daha çok alışveriş merkezi, eğlence ve dinlenme alanları, ticaret fonksiyonları ile plaj, dinlenme ve gezinti alanları gibi rekreasyon fonksiyonları verilmiştir. Plana göre 350.000 m²'lik kıyı dolgu alanının %48'i (168.562 m²) sert zemin alanı, %52'si ise (181.348 m²) yumuşak zemindir. Sert zemin alanları içinde yapılaşma oranı %4 olup sert zemin alanları içindeki oranı İstanbul bütünündeki diğer kıyı dolgu alanlarına göre yüksektir.

Tablo I.5. Avcılar İlçesi Uygulama İmar Planında Yer Alan Dolgu Kıyı Alanında Sert ve Yumuşak Zemin Oranları[59]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	168.152	48
Yumuşak Zemin	181.348	52
Toplam	350.000	100

1992 yılından bu yana Avcılar İlçe Belediyesi dolgu alan üzeri düzenleme alanlarını kısım kısım uygulamaktadır. 2003 yılı itibariyle uygulama safhası devam etmektedir. Toplam 350.000 m² alana sahip olan dolgu alanların 200.000 m²'sinin yeşil alan düzenlemesi bitmiş durumdadır.

Rumeli yakasında dolgu alana sahip ilçelerin toplam düzenlenmiş dolgu alanı 895.018 m²'dir.

Tablo I.6. Rumeli Yakası Sahil Dolgu Alanları Dağılımı

Rumeli Yakası Dolgu Alana Sahip Kıyı İlçeleri	Düzenlenmiş Sahil Dolgu Alanı (m ²)	Nüfus	Kişi Başına Düşen Yeşil Alan (m ² /kişi)
Eminönü	67.073	55.548	1,2
Fatih	107.118	407.991	0,3
Zeytinburnu	177.276	244.062	0,7
Bakırköy	343.551	208.223	1,6
Avcılar	200.000	235.113	0,8
Toplam	895.018	1.150.937	0,7

Rumeli yakasında dolgu alana sahip ilçelerin dolgu alan m²'leri ile nüfus verileri birlikte değerlendirildiğinde ortalama kişi başına düşen yeşil alan miktarının 0,7 m²/kişi olduğu saptanmıştır. Rumeli yakasında bulunan 21 ilçe toplamında kişi başına düşen dolgu yeşil alan miktarı ise, 0,13 m²/kişidir.

I.5.2. Anadolu Yakası Sahil Dolgu Alanları

İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında Üsküdar, Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik ve Tuzla ilçelerinde sahil dolgu alanları bulunmaktadır. Bazı alanlarda düzenleme çalışmaları halen devam etmektedir. Bazı dolgu alanları, ulaşım ağlarının birleştiği ve dağıldığı, trafik meydanı konumundayken bazıları da kullanıcıların dinlenme ihtiyacına cevap verecek şekilde rekreatif yeşil alanlar olarak düzenlenmiştir.

Üsküdar İlçesi kıyı alanlarında Üsküdar İlçe Belediyesi'nin herhangi bir uygulaması bulunmamaktadır. Yapılan düzenlemeler Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilmiştir. Üsküdar İlçesi'nde yaklaşık 2,5km.'lik Harem-Üsküdar sahil şeridi düzenlemesi mevcuttur. Harem-Üsküdar sahil şeridi düzenlemesinin gerçekleştirildiği alan büyük ölçüde dolgu olup, bir kısmı da kamulaştırma ile elde edilen alandır. Sahil yolu dışında kara tarafındaki rekreasyonel düzenlemeler ile sahil yolu kenarındaki gezinti alanlarından oluşmaktadır. Toplam düzenleme alanı 63.000 m² olup, bunun %35,07'si (22.100 m²) sert zemin, %64,93'ü (40.900 m²) ise yumuşak zemindir.[66] Harem-Üsküdar Sahil Yolu Düzenlemesi kapsamında, yaya yolları, otopark alanları, spor alanları, çay bahçesi ve çocuk oyun alanlarına yer verilmiştir. Üsküdar kıyı dolgu alanı temel olarak yaya dolaşımı amacıyla düzenlenmiştir. Üsküdar İlçesi'ndeki uygulamalar anroşman dolgu ve kazıklı yol sisteminden ibarettir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1984 sonrası yeni imar yasası dönemiyle başlattığı kıyı düzenleme projeleri ve uygulamalar, Kadıköy ilçe sınırlarını da kapsamaktadır. Kadıköy ilçe sınırları içerisinde, dolgu alanlar kapsamında Moda-İnciburnu Parkı, Kurbağalıdere Parkı, Kalamış Marinası ve çevresi, Fenerbahçe-

Caddebostan ve Caddebostan –Bostancı arası sahil parkları bulunmaktadır. Kadıköy ilçesi sınırları içerisindeki dolgu alanlara ilişkin uygulamaların büyük bir bölümü, Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilmektedir. İlçe Belediyesi ise, ilçe sınırları içerisinde turizm, eğlence ve sportif amaçlı uygulamalar gerçekleştirmektedir. Bu çalışmalar, Kadıköy İlçe Uygulama İmar Planı'nda gerçekleştirilen mevzi imar planı değişiklikleri ile gerçekleştirilmiştir. Örneğin, Kalamış Koyu'nda Büyükşehir Belediyesi tarafından ilçe belediyesine tahsis edilen alanda, ilçe belediyesi tarafından 1991 yılında "Kalamış Tesisleri" yaptırılmıştır. Tesis alanı içinde, bir adet çocuk parkı, spor kulübü ve eğlence birimlerine yer verilmiştir.

Moda-İnciburnu Parkı 25.707 m² yeşil alan ve 10.270m² sert zemin ile toplam 35.978m²'lik alana sahiptir. Park içerisinde hem sahilde hem de daha iç kısımlarda olmak üzere yaya gezinti yollarına, çocuk oyun alanlarına, meydanlara, çay bahçelerine yer verilmiştir. Alanda ağırlıklı olarak yaya gezinti yolları ile çay bahçelerine yer verilmiş olduğu saptanmıştır. Alanda sonradan yer verilen arıtma tesisi ise, alanda bölünmeye neden olmuştur. Kıyı bandı boyunca 1.5 m. genişliğinde bir anroşman oluşumu mevcuttur. Park kapsamında özellikle manzaraya açık geniş oturma birimleri, meydanlar ve çay bahçeleri bulunmaktadır. İstanbul kenti kıyı dolgu alanları üzerinde yer alan tek trafik eğitim parkuru bu rekreasyon alanı içinde bulunmakta olup bu parkur da günümüz itibarıyla kullanım dışı ve tahribata uğramış durumdadır.

Tablo L7.1. Moda İnciburnu Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	25.707	71
Yumuşak Zemin	10.270	29
Toplam	35.978	100

Kurbağalı Dere Parkı(Yoğurtçu Parkı), Kurbağalı Dere'nin Marmara Denizi'ne açıldığı noktada yer almaktadır. Park alanında çocuk oyun alanları, oturma ve dinlenme mekanları ve spor alanlarına yer verilmiştir. Moda sahilinden Kalamış'a doğru ilerlerken Kurbağalı Dere kenarında yer alan Yoğurtçu Parkı, Kadıköy halkının yeşil alan gereksinimine cevap veren nitelikli bir mekan olarak algılanmaktadır.

Tablo L7.2. Kurbağalı Dere Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	23.498	51
Yumuşak Zemin	22.538	49
Toplam	46.037	100

Kalamış kıyı dolgu alanında, marina kullanımını etkili bir şekilde yer almakta ve yoğun bir yat trafiği deniz kıyısında gözlenmektedir. Kıyı parkında bakım ve onarım çalışmalarının yapılmamasından kaynaklı olarak nitelik kayıpları gözlenmektedir. Park

genelinde sahil gezinti bandı ile ulaşım arterlerinin yanısıra otopark alanı yer almaktadır.

Fenerbahçe-Caddebostan arası dolgu alanı (Dalyan Parkı), Fenerbahçe, Çiftelhavuzlar, Göztepe ve Caddebostan semtlerinin kıyılarını kapsamaktadır. 01.05.1993 tarihinde Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan Fenerbahçe-Caddebostan sahil dolgu alanı(Dalyan Parkı) düzenleme projesine göre alanın %37'si (53.772 m²) sert zemin, % 63'ü (93.132 m²) ise yumuşak zemindir. Gününbirlik rekreasyonel kullanımlar için düzenlenmiş olan alanda, gezinti alanları, güneşlenme ve seyir terasları, çocuk oyun alanları, spor alanları (kültür-fizik alanları ile basketbol-voleybol sahaları) ve otopark alanlarına yer verilmiştir. Yer yer denize açılma cepleri yaratılarak balık tutma ve yüzme amaçlı olarak kişilerin deniz rekreasyonuna katılabilmesine imkan sağlanmıştır. Kıyı bandında anroşman düzenlemesi yoktur. Sahil gezinti yolunun gerisinde kalan kısımlarda spor alanları ile çocuk oyun alanları, oturma cepleri gibi fonksiyon alanları yer almaktadır. Düzenleme alanı içerisinde bisiklet yolu ile koşu yolunun yer alıyor olması dikkat çekmektedir. Sahil gezinti yolu üzerinde tali oturma cepleri, balık tutma birimleri ile plaj alanı yer almaktadır. Düzenleme alanında eksikliği hissedilen bir konu çay bahçelerinin var olmamasıdır. Spor alanı olarak kıyı bandında iki adet basket ve iki adet voleybol sahası yer almaktadır. Otopark alanları parka gelen insanların otopark problemine çözüm teşkil edecek şekilde planlanmıştır.

Tablo I.7.3. Dalyan Parkı Sert Zemin ve Yumuşak Zemin Oranları[58]

Düzenleme Tipi	Alan (m ²)	%
Sert Zemin	53.772	37
Yumuşak Zemin	93.132	63
Toplam	146.904	100

Caddebostan-Bostancı arası sahil dolgu alanı, Caddebostan ile Bostancı Deniz Otobüsleri İskelesi'ne kadar olan yaklaşık 3.5 km'lik bir kıyı şeridi üzerinde gerçekleştirilmiştir. Alan sahil araç yolunun kara ve sahil taraflarında olmak üzere iki tarafında yer alan iki bölümden oluşmaktadır. Toplam düzenleme alanı, 241.573m²'dir. Rekreasyonel kullanıma konu olan kısım sahil tarafıdır. Sahil tarafındaki toplam dolgu alanı, 152.424m²'dir. Bu alanın 67.424m²'si yeşil alan, 85.000 m²'si ise sert zemin olarak ayrılmıştır. Dolgu alanı üzerinde, çocuk oyun alanları, spor alanları(Basketbol sahası, koşu parkuru), bisiklet yolu, sahil gezinti yolu, meydan, amfi tiyatro ve otopark alanlarına yer verilmiştir. Kıyı bandı boyunca ilerlendiğinde spor alanlarından, çocuk oyun alanlarına, plaj alanına kadar çok çeşitli fonksiyon alanlarını bünyesinde bulunduran bir kent parkı ile karşılaşmaktadır. Düzenleme alanında kıyı bandı boyunca 7m. genişliğinde bir sahil gezinti yolu yer almaktadır. Bu gezinti yolunun deniz ile bittiği kısımda anroşman olmadığı dikkat çekmektedir. Düzenleme alanında halka açık dört adet basketbol sahası bulunmaktadır. Caddebostan-Bostancı kıyı bandında, dolgu ile ortadan kaldırılan Caddebostan, Suadiye ve Erenköy plajlarının yerine önerilen plaj alanları yer almaktadır. Sahil gezinti yolu üzerinde ise, geniş meydanlar ve amfiler yer almaktadır.

Büyükşehir Belediyesi tarafından Maltepe İlçesi sınırları içerisinde gerçekleştirilen Bostancı-Maltepe arası sahil dolgu alanı düzenlemesi, batıda Bostancı Deniz İskelesinden Maltepe'ye kadar olan yaklaşık 5 km.'lik kıyı şeridini kapsamaktadır. Düzenlemenin sahil tarafı toplam alanı 99.387 m²'dir. Bu alanın % 72'si (71.985m²) yumuşak zemin, % 28'i (27.401m²) sert zemin olarak ayrılmıştır [67]. Sahil dolgu alanı içerisinde, sahil gezinti yolu, bisiklet yolu, çay bahçeleri, piknik alanları, spor alanları, çocuk oyun alanları ve otopark alanlarına yer verilmektedir. Alanda düzenleme çalışmaları halen devam etmektedir.

Maltepe ilçesi kıyılarındaki uygulamalar, ilçe belediyesi olmadan önce bağlı bulunduğu Kartal İlçe Belediyesi'ne aittir. Kartal İlçe Belediyesi'nin kıyı uygulamaları, eğlence ve alışveriş birimi ölçeğindedir. İlçe belediyesinin yapımına izin verdiği uygulamalar içinde İdealtepe sahilindeki alışveriş merkezi (Migros) ve Wonderland eğlence merkezi yer almaktadır. İlçe belediyesinin ticaret ve eğlence merkezi yoğunluğu getirdiği alan, Büyükşehir Belediyesi tarafından uygulaması yapılan Bostancı-Maltepe kıyı şeridi düzenleme sınırları içinde düzenlenmenin kara tarafında yer almaktadır. Bunun dışında Kartal İlçe Belediyesi tarafından uygulaması gerçekleştirilen ve bakımı da sonradan Maltepe İlçe Belediyesi'nin kurulmasıyla bu belediyeye verilen, mülkiyeti hazineye ait olan denizden dolgu yoluyla elde edilen 1000 m² büyüklüğündeki Maltepe Sahil Parkı Maltepe İlçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Park mahalle parkı düzeyinde olup 1 adet basketbol sahasına yer verilmiştir [60].

Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen Doğu Marmara Sahil Düzenlemeleri Kartal İlçesi kıyılarında da devam etmektedir. İlçe sınırlarında kalan proje 03.11.1989 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisi'nce onaylanmıştır. Maltepe-Pendik kıyı kesimini kapsayan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda, dolgu yapılacak alan "sahil yolu ve rekreasyon alanı" olarak belirlenmiştir.

Maltepe-Kartal sahil dolgu alanı, Maltepe ile Kartal arasındaki 6 km.lik kıyı şeridi boyunca rekreasyon alanı olarak ayrılan dolgu alanı miktarı toplam 275.345m²'dir. Bu alanın % 58'i (159.337m²) yeşil alan, % 42'si (116.008m²) sert zemin alanı olarak ayrılmıştır. Deniz dolgusu niteliğindeki proje alanı güneyde Marmara Denizi, kuzeyde 30 metre genişliğinde çift yönlü motorlu trafik ve bisiklet yolu ile sınırlanmıştır. Trafik yolunun kara tarafında yerleşme bölgeleri yer almaktadır. Kumcular-Pendik sahil dolgu alanı ise, toplam olarak 141.187 m²'lik alan üzerinde rekreasyonel kullanım için düzenlenmiştir. Bunun 52.536 m²'si sert zemin alanı, 88.651 m²'si ise yeşil alan olarak düşünülmüştür. Kartal İlçe sınırları içinde Özgürlük Parkı (21.931 m²) da dolgu alanlar üzerinde yer almaktadır [58,61].

Kartal İlçesi bütününde kıyı açık alan düzenlemelerinin tamamı dolgu alan teknikleri ile kazanılan kısımlarda yer almaktadır. Ayrıca, Kartal İlçesinde gününbirlik yeşil alan kullanımlarını içeren düzenlemelerin büyük bir kısmının da dolgu alan üzerinde kaldığını söylemek mümkündür.

Pendik İlçesi kıyılarında Büyükşehir Belediyesi tarafından Doğu Marmara sahil yolunun Tuzla'ya kadar ulaşmasını amaçlayan dolgu alan çalışmalarının 5 km.lik kısmı Pendik İlçesi sınırları içinde kalmaktadır. İlçe sınırları içinde kalan dolgu alanları 6 etapta gerçekleştirilmiş olup toplam 138.629 m²'lik bir alanı kaplamaktadır. Alanın % 32'si (53.035m²) sert zemin, % 68'i (85.592m²) yeşil alandan oluşmaktadır. Yapılan düzenlemede spor alanları başta olmak üzere, çocuk oyun alanları, çay bahçeleri ve otopark alanlarına yer verilmiştir. Bu alanın yanı sıra 14.659 m²'lik bir alanı kaplayan 100.Yıl Parkı da dolgu alan üzerinde yer almaktadır [58,62]. Pendik İlçe Belediyesi, çalışmalarını daha çok yerleşik alan üzerinde yoğunlaştırmıştır.

Tuzla İlçesi, İstanbul Metropoliten Alanı'nın Doğu yakası yerleşme mozağının en uç noktasında yer almaktadır. Tuzla İlçesi'nde yürütülen çalışmalar, Doğu Marmara Sahil yolu Projesi'nin en son ayağını oluşturmaktadır. Dolgu alanların denetimi Büyükşehir Belediyesi'nin denetimi altındadır. Tuzla İlçesi sınırları içinde "Tuzla-Merkez Kıyı Bandı Dolgu Alan Düzenleme Projesi" Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülmektedir. Dolgu alan inşaatı tamamlanmış olmakla birlikte açık alan düzenlemeleri daha şekillenmemiştir. İlçede kıyı bandında dolgu alanlar dışında kalan mevcut kıyılarda herhangi bir düzenlemeye gidilmemiştir. Düzenlemenin 71.316 m²'lik kısmının ise dolgu alan üzerinde gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. Dolgu alan üzerinde gerçekleştirilen düzenlemenin 31.407 m²'si sert zemin, 39.909 m²'si ise yumuşak zeminden oluşturulması planlanmaktadır. Düzenlemede, yaklaşık 200 araç kapasiteli bir otopark birimi ile Atatürk anıtlı bir şölen yeri düşünülmüştür. Otopark alanı yüksek oranda bir sert zemin yaratıyor olmasına rağmen sahil yolunun yerleşik alan istikametinde yer alan çok sayıda lokanta ve eğlence birimlerinin ihtiyacını karşılamak amacıyla yapımı belediye tarafından gerekli görülmüştür.

Anadolu yakasında dolgu alana sahip ilçeler incelendiğinde, kişi başına düşen dolgu alan miktarının en yüksek olduğu ilçenin Kartal, en düşük olanın ise Üsküdar olduğu saptanmıştır.

Tablo L8. Anadolu Yakası Sahil Dolgu Alanları Dağılımı

Anadolu Yakası Dolgu Alana Sahip Kıyı İlçeleri	Düzenlenmiş Sahil Dolgu Alanı (m ²)	Nüfus	Kişi Başına Düşen Yeşil Alan (m ² /kişi)
Üsküdar	63.000	496.402	0,1
Kadıköy	381.343	661.953	0,6
Maltepe	196.762	358.231	0,5
Kartal	295.581	407.034	0,7
Pendik	199.795	382.936	0,5
Tuzla	71.316	123.716	0,6
Toplam	1.207.447	2.430.272	0,5

Dolgu alana sahip ilçelerin dolgu alan m²'leri ile nüfus verileri değerlendirildiğinde ortalama kişi başına düşen yeşil alan miktarının 0.5 m²/kişi olduğu saptanmıştır. Anadolu yakası bütününde, 11 ilçe toplamında kişi başına düşen dolgu yeşil alan miktarı ise, 0,34 m²/kişidir.

II. MALZEME VE YÖNTEM

İstanbul Metropolü'ndeki aktif yeşil alan ihtiyacının karşılanmasında yararlanılan ve İstanbul kıyı bandındaki dolgu alanlarından olan Maltepe-Kartal ve Kumcular-Pendik arasındaki sahil dolgu alanları araştırma alanı olarak seçilmiştir.

Araştırma konusu olarak bu alanların seçiliş nedenleri;

- Doğal kaynak niteliğindeki kıyıların özellikle İstanbul örneğinde olduğu gibi büyük kıyı metropollerindeki yoğun kıyı kullanımları ve tüketimi,
- Flora ve fauna bakımından çok farklı iki ortamın yani deniz ve kara arasında kıyımın geçiş özelliğinde olması,
- Dolgu alanların kentlinin yeşil alan ihtiyacına katkılar sağlıyor olması,
- Seçilen dolgu alanların İstanbul'da nüfusun yoğun olduğu ilçelerde konumlandırılmış olmasıdır.

Araştırma amacına ulaşabilmek için, öncelikle konuya ilişkin literatür taraması yapılmıştır. Peyzaj mimarlığı, şehircilik, kentsel tasarım, kent planlama ve kıyı kavramı ile ilgili yerli ve yabancı kitaplar, ilgili internet siteleri, makaleler, sempozyum ve bildirilerden, ilgili kanun ve yönetmeliklerden yararlanılmış, kıyı ve sahil dolgu alanı kavramları, kentlerde kıyı kullanımı, kıyı kullanımının yasal sınırları, İstanbul kenti sahil dolgu alanları hakkında genel bilgiler edinilmiştir. Alanların doğal ve kültürel özelliklerinin saptanmasında da literatür taraması yapılmış, farklı kaynaklardan yararlanılmaya çalışılmış, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ilgili birimleri ile İlçe Belediyelerinin Park ve Bahçeler, Planlama ve Harita Müdürlüklerine ait dökümanlar incelenmiştir.

Bunun yanı sıra araştırmaya konu olan alanlar belirlendikten sonra çalışmalarda İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nden sağlanan 1/1000 ölçekli peyzaj projelerinden, alanda çekilen fotoğraflardan ve yapılan gözlemlerden yararlanılmıştır.

Ayrıca bu alanlardan yararlanan halkın, bu alanlarla ilgili isteklerini, sosyo-kültürel özelliklerini ve parkın kullanımına ilişkin olguların saptanması amacıyla düzenlenen anket, alanlar dolaşarak ziyaretçilere uygulanmıştır. Kullanıcı istek ve gereksinimlerinin saptanabilmesi amacıyla oluşturulan ve (Ek 1)'de formu verilmiş olan anketler, 4 bölüm ve 31 sorudan oluşmaktadır. Birinci bölümde kullanımlara, ikinci bölümde donatılara, üçüncü

bölümde ulaşım ve dördüncü bölümde de kullanıcıların sosyo-ekonomik yapılarına ilişkin sorular sorulmuştur.

Anket uygulanacak kişiler rasgele seçilmiş ve karşılıklı görüşme şeklinde yürütülen anket çalışması, farklı kullanıcı kitlesine hizmet ettiği düşünüldüğünden hafta sonu ve hafta içi uygulanmıştır. Anket çalışması dönem olarak, Mayıs- Temmuz-Ağustos-Eylül ve Ekim aylarında gerçekleştirilmiştir.

Anketlerin değerlendirilmesinde SPSS (Statistical Package for the Social Sciences – Sosyal Bilimler İçin İstatiksel Paket) paket programı kullanılmıştır. Anketler %95 katılım ve %95 güven sınırına göre 100 adet uygulanmıştır [63]. Her alan için 100'er adet olmak üzere toplam 200 adet anket formu SPSS 10.0 paket program için oluşturulan kodlama formlarına kodlanarak, verilerin elde edilmesine başlanmıştır. Açık uçlu sorular ise alınan cevaplara göre gruplandırılmış ve kodlaması yapılmıştır. Tüm sorular yüzde ve sıklık durumlarına göre değerlendirilmiş olup ayrıca uygun sorular, birbirleri arasında ilişkinin olup olmadığının bulunması amacıyla çaprazlanıp değerlendirilerek kullanıcıların alanı kullanım özellikleri, beğenileri ile istek ve beklentilerine yönelik ayrıntılı sonuçlara ulaşılmıştır. Elde edilen tüm veriler, EXCEL ve WORD programlarında oluşturulan tablo ve grafiklerle desteklenerek açıklanmıştır.

Anketler, istatistiksel yöntem olarak Khi-Kare (x^2) bağımsızlık testi ile yapılmıştır. Khi-Kare (x^2) testi, çapraz tablonun iki değişkeninin birbirinden bağımsız olup olmadığını test eder. İki değişken arasında ilişki bulunması koşulunun sağlanması ile sonuçlara ilişkin yorumlar yapılabilir. Güven düzeyi, %5'lik yanılma payıyla $p \leq 0,05$ alınmıştır [64,65].

Tartışma ve sonuç bölümünde de elde edilen tüm literatür bilgileri ile bulgular bölümünde ayrıntılı olarak ele alınan araştırma alanına ilişkin doğal ve kültürel veriler, yeşil alan durumu, planlama ve tasarım analizi, anket sonuçları doğrultusunda, doğal kaynak olarak önem taşıyan bu tip alanlarda, planlamada toplum katılımının önemi göz önünde bulundurularak kullanıcıların istek ve beğenileri ile alanın kıyı ve sahil dolgu alanı planlama kriterlerine göre alanda bulunan fonksiyon alanlarına işlevsellik kazandırılmasına ve alanın sürdürülebilir kullanımına ilişkin planlama ve tasarım önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

III. BULGULAR

Bu bölümde, araştırma alanının doğal ve kültürel özellikleri, araştırma alanı ile ilişkili ilçelerdeki yeşil alan durumu, araştırma alanının planlama ve tasarım analizi ile araştırma alanını kullanan halkın sosyo-kültürel özellikleri ve alanı kullanımlarına ilişkin sonuçlar açıklanmıştır.

III.1. Araştırma Alanının Doğal Özellikleri

Burada araştırma alanının konumu, jeolojik yapı ve toprak özellikleri, iklim özellikleri, bitki örtüsü konuları irdelenmiş ve araştırma alanı ve yakın çevresine ilişkin genel bilgiler verilmiştir. Araştırmamızı doğrudan ilgilendiren konularda bu bölümün diğer alt başlıklarında ayrıntılı bilgiler verilecektir.

III.1.1. Araştırma Alanının Konumu

Araştırma alanlarımızdan biri olan Maltepe-Kartal Sahil Dolgu Alanı, İstanbul'un Anadolu yakasında Maltepe ve Kartal ilçeleri sınırları dahilinde yer almaktadır. Diğer bir deyişle, Kadıköy-Tuzla ilçeleri arasında yapılan sahil dolgusunun Maltepe sahilinden Kartal ilçe merkezine kadar olan kısmıdır. Alan, Maltepe İlçesi Yalı Mahallesi Dragos mevkiinden başlayarak Kartal İlçesi Orhantepe ve Kordonboyu Mahalleri boyunca devam ederek yine Kordonboyu Mahallesi'nde son bulmaktadır. Araştırma alanı, güneyde Marmara Denizi ve Adalar, kuzeyde 30 m. genişliğindeki çift yönlü trafik yolu ile sınırlanmıştır.

Kumcular- Pendik Sahil Dolgu Alanı ise, yine İstanbul'un Anadolu yakasında, Kartal Kordonboyu Mahallesi Kumcular(Yunus) mevkiinden başlayarak Pendik İlçesi Batı Mahallesi'nin 2. km.'sinde son bulmaktadır. Alan, doğuda Pendik, batıda Kartal, güneyde Marmara Denizi ve Adalar, kuzeyde ise çift yönlü araç yolu ile çevrelemiştir. (Şekil III. 1).

III.1.2. Jeolojik Yapı ve Toprak Özellikleri

Araştırma alanlarımızı kapsayan ilçelerin jeolojisi incelendiğinde, daha çok I.zaman silur ve devon devirlerine ait, daha düşük oranlarda da IV.zaman kumul devrine ait anakayaların bulunduğu belirlenmiştir. Jeolojik formasyonlar incelendiğinde ise, yüksek oranda Kartal Formasyonu (seyrek siltaşı ile kumtaşı aratabakalı şeyller), düşük oranda da Aydos Formasyonuna (pembe-boz renkli kuvars arenitten yapılmış bir istif)