



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL KIYI MEKANINDA DOLGU ALAN..

Yüksek Lisans Tezi

elif özdemir

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
KÜTÜPHANE VE DOKÜMANTASYON
DAİRE BAŞKANLIĞI

Yer No (DDC) : R-422-56

Kayıt No : 3556

Geldiği Yer : Fen Bil. Enst.

Tarih : 06.12.07

Fiyat : 7,95

Fatura No :

Ayniyat No : 23

Ek :

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

Demirbaş No:.....

25507020399398620700001

XIII - 159

İSTANBUL KIYI MEKÂNINDA DOLGU ALANLARIN
REKREASYONEL KULLANIMININ PLANLAMA
AÇISINDAN İRDELENMESİ
İSTANBUL AVCILAR ÖRNEĞİ

Peyzaj Mimarı Elif ÖZDEMİR

FBE Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programında
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Betül ŞENGEZER

Yrd. Doç. Dr. Ali KIRK

Prof. Dr. Hakan ALTINER

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	v
ÇİZELGE LİSTESİ.....	x
ÖNSÖZ	xi
ÖZET	xii
ABSTRACT.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. ÇEVRE KAVRAMI ve İNSAN	5
2.1. İnsan- Çevre İlişkisi.....	5
2.2. İnsan - Kentlişkisi.....	9
2.3. Kent – Kıyı İlişkisi	11
3. KIYI MEKÂNIN TANIMI	14
3.1. Kıyı Mekanı	13
3.2. Kıyının Ekolojik Özellikleri ve Ekolojik Yaklaşım	15
3.3. Kıyı Mekânı Coğrafi Tanımı	16
3.4. Kıyının Morfolojik Tanım ve Özellikleri	17
3.5. Kıyının Boyutsal ve Görsel Özellikleri	18
3.5.1 Doğal Peyzaj.....	19
3.5.2 Kültürel (Yapay) Peyzaj.....	20
3.6. Kıyı Mekânının Yasal ve Yönetimsel Boyutu	21
3.6.1. Dünya’da Kıyı ile İlgili Yasal Düzenlemeler	21
3.6.1.1. Amerika Örneği	21
3.6.1.2. Bulgaristan Örneği.....	22
3.6.1.3. Fransa Örneği	22
3.6.1.4. İtalya Örneği.....	23
3.6.1.5. İspanya Örneği.....	23
3.6.1.6. İsveç Örneği.....	24
3.6.2. Türkiye’de Kıyı ile İlgili Yasal Düzenlemelerin Gelişim Süreci	24
4. KIYIYA MÜDAHALE BİÇİMİ : KIYI DOLGULARI	35
4.1. Kıyı Dolgu Alanların Tanımı	35
4.2. Kıyı Dolgu Alanının Yasal Tanımı	35
4.3. Dolgu Alanlarının Amaçları	36
4.3.1. Rekreasyon Kavram ve Rekreasyon Amaçlı Müdahale	36
4.3.1.1. Rekreasyonun Önemi ve Rekreasyon İhtiyacını Etkileyen Faktörler	37
4.3.1.2. Rekreasyon Çeşitleri ve Özellikleri.....	39
4.3.1.3. Kıyı ve Rekreasyon	40

4.3.1.4	Rekreasyona Yönelik Düzenleme Örnekleri	44
4.3.1.4.1	Charleston Kıyı Parkı, USA	44
4.3.1.4.2	Kuching Waterfront Development	47
4.3.1.4.3	Parc del litoral, Barselona.....	49
4.3.1.4.4	Newyork	51
4.3.2	Ulaşım.....	53
4.3.2.1	Limanlar	54
4.3.2.1.1	Darling Limanı, Avustralya.....	54
4.3.2.2	Taşıt Yolları.....	57
4.3.2.3	Havalanları.....	58
4.3.2.3.1	Kansai Uluslar arası Havaalanı	59
4.3.3	Endüstri.....	61
4.3.3.1	Çıkarım Endüstrileri	61
4.3.3.2	Ağır Endüstri Kuruluşları	62
4.3.3.3	Enerji Santralleri.....	63
4.3.3.3.1	Parc de la Villette, Fransa Paris.....	63
4.4	Dolgu Alanları ve Dolgu Alanlarının Ekolojik Dengeye Etkileri	68
4.1	Doğal Çevreye Etkileri	71
5.	İSTANBUL'UN KIYISININ ÖZELLİKLERİ ve DOLGU ALANLARI	71
5. 1.	Kıyı Kenti İstanbul	71
5.2.	İstanbul Kıyı Mekanı İçinde Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi.....	76
5.2.1	Cumhuriyet Dönemi Öncesi	77
5.2.2.	Cumhuriyet Dönemi- 1950 Yılına Kadar Olan Dönem	80
5.2.3	Menderes Dönemi (1950- 1960)	82
5.2.4	Metropol Dönemi (1960-2005)	83
5.2.4.1	1960 Yılı Sonrası 1984 Yılına Kadar Olan Dönem.....	84
5.2.4.2.	Dalan Dönemi.....	85
5.3.	İstanbul Kıyı Kenti Peyzajı	87
6.	İSTANBUL METROPOL ALANI İÇİNDE AVCILAR KIYI BÖLGESİ ve KIYI DOLGU ALANI	96
6.1.	Avcıların Konumu	96
6.2.	Avcıların Tarihi ve Gelişim Süreci.....	96
6.2.1	Avcılarda Yönetsel Yapı.....	98
6.2.2	Avcılarda Planlama Çalışmaları Süreci ve Avcılar'a Etkisi.....	98
6.2.3	Avcılar Kıyısı Özellikleri.....	100
6.3.	Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Seçim Kriterleri	101
6.3.1.	Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Sınırları ve Özellikleri	103
6.3.1.1	Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Doğal Yapısı.....	106
6.3.1.1.1	Topoğrafik Yapı.....	106
6.3.1.1.2	Jeolojik Yapı.....	107
6.3.1.1.3	İklim	108
6.3.1.1.4	Bitki örtüsü.....	109
6.3.1.1.5	Sıcaklık.....	109
6.3.1.4.6	Yağış.....	110
6.3.1.4.7	Rüzgar.....	111
6.4.	Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanının Sosyo- Kültürel - Ekonomik Yapısı	113

6.4.1.	Sosyo- Kültürel Yapı.....	113
6.5.2.	Ekonomik Yapı.....	113
6.4.3.	Nüfus Yapısı.....	114
6.5.	Avcılar Kıyısı ve Kıyı Dolgu Alanı Yakın Çevresi Arazi Kullanımı	116
6.5.1.	Mülkiyet Yapısı	116
6.5.2.	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'na Yönelik Plan Kararları.....	116
7.	AVCILAR KIYI DOLGU ALANINDA ANKET ÇALIŞMALARI.....	121
7. 1.	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı Anket Çalışması ve Anketin Değerlendirilmesi	121
7. 2.	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı Anket Çalışmasının Sonucu.....	134
8.	SONUÇ.....	139
9.	KAYNAKLAR.....	144
	EKLER.....	148
Ek 1	Kıyı mekanı dolgu alanlarının rekreasyonel kullanımının peyzaj planlama Açısından irdelenmesi; İstanbul Avcılar örneği anket soruları	148
Ek 2	Avcılar kıyı dolgu alanına ait 3.2.1982 Uygulama İmar Planı	153
Ek 3	Avcılar marina projesi 1. alternatif	154
Ek 4	Avcılar marina projesi 2. alternatif	155
Ek 5	Avcılar marina projesi 3. alternatif	156
Ek 6	Avcılar sahil düzenleme uygulama projeleri örnekleri	157
Ek 7	Avcılar sahil düzenleme uygulama projesi örneği	158
	ÖZGEÇMİŞ.....	159

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1	İnsan- çevre ilişkisi.....	8
Şekil 2.2	İnsan -kent ilişkisi	10
Şekil 2.3	Leonardo da Vinci'nin ideal kent tasarımı eskizi.....	11
Şekil 2.4	Kent- kıyı ilişkisi.....	13
Şekil 3.1	Kıyıların oluşumu ve değişimi	17
Şekil 3.2	Peyzaj ve peyzaj bölümleri.....	19
Şekil 3.3	Doğal peyzajlar.....	19
Şekil 3.4	Yapay peyzajlar.....	20
Şekil 3.5	Kıyı Çizgisi, Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridini Gösteren Kroki.....	25
Şekil 3.6	3086 Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre kıyı, kıyı çizgisi, dar kıyı sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki. Sahil şeridi imar planı olan yerlerde 10m' dir	27
Şekil 3.7	3086 sayılı Kıyı Kanunu'na ve 110 sayılı Genelgeye göre Uygulama İmar..... köy ve mezraların yerleşik alanlarında kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi sahil şeridi.....	28
Şekil 3.8	110 sayılı Genelgeye ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre belediye ve mücavir sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda imar yönetmeliğinin 6. bölümüne yapı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi	29
Şekil 3.9	3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre kısmi yapılaşmanın olduğu, Uygulama İmar Planı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi sahil şeridi.....	30
Şekil 3.10	3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre yerleşik alanlarda, Uygulama İmar Planı bulunmayan belediye ve mücavir sınırları içinde kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi	30
Şekil 4.1	Doğal kaynak- kullanıcı- planlama ve yönetim ilişkileri	39
Şekil 4.2	Rekreasyonel Doğal Faktörler.....	42
Şekil 4.3	Charleston haritası.....	45
Şekil 4.4	Park girişi	45
Şekil 4.5	New Cooper ırmağı köprüsü	45
Şekil 4.6	Palmiye sıraları.....	46
Şekil 4.7	Waterfront Park. Downrown Charleston, SC büyük fiskeye	46

Şekil 4.8	Ananas şeklinde fiskiye.....	46
Şekil 4.9	Waterfront Park. Downrown Charleston, SC fiskiyele	47
Şekil 4.10	Tahıl siloları.	47
Şekil 4.11	Kuching Waterfront Development Gezi parkı, çay terasları, amfityatro	48
Şekil 4.12	Kuching kıyı gelişim master planı	48
Şekil 4.13	Parc del Port ve Parc d'I caria'dan bir görünüş.....	49
Şekil 4.14	Mevki Planı. Olimpiyat Köyü, Parc de les Cascadas, Parc del Port, Parc d'I caria.....	50
Şekil 4.15	Antoni Llenas'ın heykeli David'in egemen olduğu merkezi bir bulvar.....	50
Şekil 4.16	Ahşap köprü, Parc de Les Cascadas.....	50
Şekil 4.17	Kolonlar, Parc del Port	51
Şekil 4.18	Salix babylonica, Parc d'I caria.....	51
Şekil 4.19	New York ve East River.....	51
Şekil 4.20	New York kıyıları.....	52
Şekil 4.21	New York City waterways: 1. Hudson River, 2. East River, 3. Long Island Sound, 4. Newark Bay, 5. Upper New York Bay, 6. Lower New York Bay, 7. Jamaica Bay, 8. Atlantic Ocean	53
Şekil 4.22	Darling Limanı.....	55
Şekil 4.23	Darling limanı planı.....	55
Şekil 4.24	Sydney Sergi Merkezi.....	56
Şekil 4.25	Sydney Akvaryumu.....	57
Şekil 4.26	Kıyı mekanında konumlanmış ulaşımın doğurduğu sonuçlar.....	58
Şekil 4.27	Kansai havaalanı.....	60
Şekil 4.28	Kansai havaalanı planı.....	60
Şekil 4.29	La villette düzenleme öncesi.....	63
Şekil 4.30	Parc de la villette.....	64
Şekil 4.31	Parc de la villette.....	64
Şekil 4.32	Parc de la villette, sağda bulunan çelik küre şeklinde sinema.....	65
Şekil 4.33	Parc de la villette.....	65
Şekil 4.34	Parc de la villette, çocuk oyun alanları.....	66
Şekil 4.35	Parc de la villette, folly ve çelik küre.....	66
Şekil 4.36	Parc de la villette, çelik küre.....	67
Şekil 4.37	Parc de la villette, folieler.....	66
Şekil 4.38	Özel kırmızı çelik "folly".....	67
Şekil 5.1	1878 yılında İstanbul	73

Şekil 5.2	İstanbul gravürü.....	73
Şekil 5.3	Boğaz'da kıvrımlı topoğrafik yüzeyler.	74
Şekil 5.4	Boğaz'da kıvrımlı topoğrafik yüzeyler ve M.C. E.'in mobius strip tablosu	75
Şekil 5.5	Coğrafi kıyı biçimleriyle İstanbul uydu fotoğrafı	76
Şekil 5.6	Eminönü	79
Şekil 5.7	Sirkeci limanı	79
Şekil 5.8	Kağıthane deresi mesire alanı	80
Şekil 5.9	İstanbul Prost Planı.....	81
Şekil 5.10	Peyzaj ve obje.....	87
Şekil 5.11	Panoramik peyzaj	88
Şekil 5.12	Marmara Denizi, panoramik peyzaj	89
Şekil 5.13	Çamlıca Tepesi, panoramik peyzaj	89
Şekil 5.14	Özel peyzaj	90
Şekil 5.15	Kız kulesi.....	90
Şekil 5.16	Haydarpaşa Garı	90
Şekil 5.17	Sahil yolu Özel Peyzajlar	90
Şekil 5.18	Sınırlı peyzaj	91
Şekil 5.19	Adalar, Sınırlı Peyzajlar	92
Şekil 5.20	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı, sınırlı peyzaj.	92
Şekil 5.21	Odaksal peyzaj	93
Şekil 5.22	Boğaz kıyıları, Odaksal peyzaj.....	93
Şekil 5.23	Vapur, Detay peyzajlar.....	94
Şekil 5.24	Surlar. Detay peyzajlar.....	94
Şekil 5.25	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı, Atatürk Evi, detay peyzaj	90
Şekil 5.26	Yansımalar	95
Şekil 5.27	Sis, ışıklar. Geçici Peyzajlar.....	95
Şekil 6.1	Avcılar konum haritası.	96
Şekil 6.2	Ambarlı Köy içi (ilk yerleşme alanı) bugünkü görünümü.	97
Şekil 6.3	Avcılar kıyı dolgu alan üzerinde bulunan Petrol ofisi dolmuş tesisi	99
Şekil 6.4	Avcılar kıyı dolgu alan üzerinde bulunan Atatürk Evi.....	99
Şekil 6.5	Eski Avcılar sahilinden bir görünüm; plaj ve kamp alanları.....	100
Şekil 6.6	Eski Avcılar Sahili.....	100
Şekil 6.7	Avcılar Kıyısı	103
Şekil 6.8	Avcılar Kıyı Bandı.	104
Şekil 6.9	Avcılar kıyı dolgu alan kesitleri..	105

Şekil 6.10	Kıyı gerisi konut kullanımı	105
Şekil 6.11	Kıyı gerisi dolum tesisi	106
Şekil 6.12	Avcılar topografik harita	107
Şekil 6.13	Avcılar muhtemel jeolojik kesit	108
Şekil 6.14	Ortalama sıcaklık.....	109
Şekil 6.15	Ortalama deniz suyu sıcaklığı	110
Şekil 6.16	Ortalama yağış miktarı	110
Şekil 6.17	Ortalama rüzgar hızı.....	111
Şekil 6.18	Mak. S. rüzgar hızı	111
Şekil 6.19	Esmeye yüzdesi	112
Şekil 6.20	Esmeye sayısı	112
Şekil 6.21	Avcılar kıyı dolgu alanı üzerinde yer alan Petrol Ofisi Dolum tesisleri	114
Şekil 6.22	Avcıların yıllara göre nüfusu.....	115
Şekil 6.23	Avcıların Mahalle nüfusu.....	115
Şekil 6.24	Avcılar sahil boyu yapılan dolgular.....	117
Şekil 7.1	Avcılar kıyı dolgu alanında kullanıcıların cinsiyetleri.....	121
Şekil 7.2	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'na gelen kullanıcıların yaş grupları.....	122
Şekil 7.3	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların medeni durumları.....	122
Şekil 7.4	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların ailedeki birey sayıları.....	123
Şekil 7.5	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların doğum yeri.....	123
Şekil 7.6	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların eğitim durumları.....	124
Şekil 7.7	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların meslek dağılımı.....	124
Şekil 7.8	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'na gelen kullanıcıların aylık toplam gelirleri	125
Şekil 7.9	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların İstanbul'da ikamet edilen süre ...	125
Şekil 7.10	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların oturdukları semtler.....	126
Şekil 7.11	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların İstanbul kenti içinde seçtikleri en özelliikli yöreler.....	127
Şekil 7.12	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların alana ulaşımaları.....	127
Şekil 7.13	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların alana ulaşım süresi.....	128
Şekil 7.14	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'na kullanıcıların geliş amaçları.....	128
Şekil 7.15	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların en fazla kullandıkları bölümler ..	129
Şekil 7.16	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların eksikliğini duydukları şeyler	130
Şekil 7.17	İstanbul kıyı kentinde denizden tam olarak yararlanma durumu.....	130
Şekil 7.18	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kent mobilyalarının durumu.....	131
Şekil 7.19	Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nın da eksikliği duyulan kent mobilyaları.....	131

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1	Rekreasyon tipleri	40
Çizelge 5.1	2000'li yıllarda Batı Marmara ve Doğu Marmara kıyılarında yapılan düzenlemeler.....	86
Çizelge 6.1	Avcılar kıyı dolgu alanına ait planlar.....	118
Çizelge 6.2	Avcılar'da açık alanların yerleşik alan ve kıyı bölgelerine göre dağılım	119
Çizelge 6.3	Avcılar kıyı dolgu alanına ait planlar ve düzenlemeler.....	120

ÖNSÖZ

Bu tez çerçevesinde, Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu alanı'nın rekreasyonel kullanımı planlama açısından irdelenmiştir. Bu tez çalışması sonucunda Avcılar'da yaşayan biri olarak, Avcılar kıyı dolgu alanında günümüzde de devam eden düzenlemelerde Avcılar halkının ihtiyaçlarına yönelik kullanımların yer almasının sağlanması amaçlanmıştır.

Tez çalışmam sırasında benden yardımlarını esirgemeyen değerli hocam ve danışmanım Sayın Prof. Dr. Betül ŞENGEZER'E teşekkür ederim. Bu çalışmanın gerçekleşmesinde büyük emeği bulunan Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ'A teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca çalışmamın her aşamasında benden desteklerini esirgemeyen aileme ve eşime sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İSTANBUL KIYI MEKANINDA DOLGU ALANLARIN REKREASYONEL KULLANIMININ PLANLAMA AÇISINDAN İRDELENMESİ İSTANBUL AVCILAR ÖRNEĞİ

Peyzaj Mimarı Elif ÖZDEMİR

Çalışma bütününde çevre, kıyı, kıyı mekanı, dolgu alan, rekreasyon kavramları, kavramsal ve kuramsal açıdan tanımlanmıştır. Çalışma süresince elde edilen bu kavramsal ve kuramsal temeli mekânsal bir sisteme oturtabilmek ve örnekleyebilmek amacıyla geçmiş kıyı ile yakın ilişkiler kurmuş ve günümüzde de dolgu çalışmaları devam etmesi, kıyı düzenlemesi ile ilgili birçok uygulama projesi hazırlanması nedeni ile Avcılar Kıyı Dolgu Alanı örnek alan olarak seçilmiştir.

Çevre, kıyı, kıyı mekanı, dolgu alan, rekreasyon kavramları ile ilgili bir çok yerli ve yabancı kaynak taranarak hazırlanan kavramsal çerçeve dışında, Avcılar kıyı dolgu alanında hafta içi ve hafta sonu olmak üzere ayrı zamanlarda, kullanıcılarla yüz yüze görüşülerek, rasgele seçim metodu ile bir anket çalışması da yapılmıştır. Bu anket çalışması doğrultusunda Avcılar ve yakın çevre halkının kıyı dolgu alanı ile ilgili istekleri, sorunları belirlenmiştir. Bu anket çalışmasının sonuçlarından yola çıkılarak hazırlanan sonuç kısmında belirlenen sorunlar ve çözüm önerilerinin Avcılar kıyı dolgu alanı ile ilgili yapılacak düzenlemelere ışık tutması ve bir kaynak oluşturması amaçlanmıştır.

Tez çalışması kapsamında kentleşmenin ortaya koyduğu olumsuz koşullar ve yeşil alanların azalması ile rekreasyon amaçla kıyıların doldurulmasıyla yapılan planlamaların ve kıyı düzenleme çalışmalarının hem kıyı ekolojik dengesi, doğal yapı hem de insan açısından önemi ortaya konmuştur.

Anahtar kelimeler: Çevre, kıyı, kıyı mekanı, rekreasyon, dolgu alan.

**A THE RESEARCH OF FILLED AREAS ON İSTANBUL SHORE IN
RECREATIONAL USAGE IN ASPECTS OF PLANNING THE MODEL OF
İSTANBUL AVCILAR**

Peyzaj Mimarı Elif ÖZDEMİR

In the whole work, the concepts of environment, shore, shore place, shore filling area, recreation are defined in aspects of institutional and conceptual way. It is aimed to set this conceptual and institutional basis, which is obtained during the work, to a locational system and give example about it. Also some close relationships have been formed with the shores in the past. As the filling works continue today and lots of application projects are prepared, Avcılar Shore Filling Area has been chosen as a model.

Except the conceptual frame which is prepared by scanning lots of native and foreign resources related with the concepts of environment, shore, shore place, shore filling area and recreation, a questionnaire in Avcılar Shore Filling Area is made by the random selection method interviewing the users face to face at different times on week day and weekend. With this questionnaire, the desires and troubles of the people living in Avcılar and in its surroundings about the shore filling area have been defined. The matters and suggestions for solution which are defined in the conclusion part as a result of the questionnaire, aims to constitute a resource and clarify the arrangements which will be made about the Avcılar Shore Filling Area.

With the post-graduation work, the negative effects of urbanization and decreasing of green fields are defined. Furthermore, the importance of plannings made by filling the shores for recreation and arrangements of shore is described in aspects of both shore ecological balance, naturel structure and humanity.

Anahtar kelimeler: Environment, shore, shore place, recreation, shore filling area.

1. GİRİŞ

Doğal ortam bir çok ögesiyle insanlar için ekonomik, toplumsal ve bireysel kullanımlar sonucunda bir kaynak haline dönüşür. Kıyı da insan eylemlerinin bir çoğu için elverişli bir ortam oluşturan doğal bir kaynaktır. Kıyılar; yerleşme, ticaret, sanayi, kaynak, turizm, rekreasyon, atık boşaltım, gıda, ...vb. amaçlarla yoğun bir kullanıma maruz kalmaktadırlar. Ancak bu kullanımların bazıları kıyıların biyolojik, ekolojik, klimatik, fizyolojik, estetik, ...vb. özelliklerini bozucu boyutlarda tehlikeli denebilecek düzeye kadar gelmiştir. Kıyılarda gerçekleştirilen kıyı doldurma çalışmaları, uygulandıkları bölgelerde, kıyılarda oluşturdukları değişimlerin yanı sıra sosyal yaşamda da farklılaşmalara sebep olmuştur.

Doğanın devingen bir değiş tokuş ortamı olan kıyılar, değişik ölçekte ve sürekli olarak bitki ve hayvan dokusu (Flora ve Fauna), toprak, hava, su ve insanın birbirine bağlandığı bir çevre yapısına sahiptir (KARABEY, 1978: 14).

Çevrenin birçok ögesinde olduğu gibi kıyının tanımında da dar ve geniş kapsamlı tanımlamalar vardır. Kıyı, en genel anlamıyla, kara ve denizin, bir başka deyişle toprak ile suyun buluştuğu yer olarak bilinmektedir. Deniz ile su yüzeyi üzerinde kalan topraklar arasındaki sınır (GROLIER INTERNATIONAL AMERICANA, 1993:393). Bu gündelik kullanımların ardından bilimsel çalışmalar söz konusu olduğunda ise dar anlamda sadece fiziksel/doğal ölçütlerin göz önünde bulundurulmasından, geniş anlamda ise siyasal/yönetimsel özelliklerin dikkate alınmasından söz edilmektedir. Bu tanımlar arasında en uygun olanı, kıyının, hem denizin hem de karanın etkileşim içinde bulunduğu, kara ve deniz alanları arasındaki geçiş bölgesi olduğu yönündeki özelliğinin ele alındığı tanım olarak görünmektedir (DURU, 2003: 30).

Kıyılar, doğal çevre elemanı olan suyun tasarımla buluştuğu, görsel iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu en önemli alanlardır. Su ve karanın buluştuğu çizgi olan kıyı, “ deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi” olarak belirlenmiştir. Başka bir tanıma göre kıyı, “deniz, göl ve akarsular ile yan yana bulunan ve birbirleriyle bütünlük sunan alanlardır.

Kıyılar deniz ile karaların birleştikleri ekosistemler olarak, değişik hayvan ve bitki türleri için uygun habitatlar oluştururlar. Kıyılarda su yüzünden başlayarak dibe kadar inen doğal

değerler vardır. Kentsel coğrafyanın önemli bir parçası olan kıyılar, doğal yaşamın döndüğü su sağlayan acil bir kaynak olmasının yanında canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır (KILIÇ, 1999: 28).

Kıyı mekânına, yaşamın başladığı kara parçası diyecek kadar gerilere gidilmese de, geçmişe bir göz atıldığında, antik çağda önemli sitelerin aşağı yukarı tümünün bu alanda yer aldığını, bazı hallerde denizin getirdiği olanakları kullanan sitelerin çağlarına göre dev boyutlara ulaştığı gözlenebilir. Kara üzerindeki etki alanlarının çok az, birçok halde de iç dünya ile ilişkilerin seçilen yerin özellikleri dolayısıyla yok denecek kadar az olduğu, ancak deniz aracılığıyla dış dünya ilişkilerinin kurulduğu ve uygarlığın da bu yolla deniz aşırı kolonilere ulaştırdığı bilinir. (KARABEY, 1978: 46)

Kıyılar sundukları pek çok doğal, estetik, ekonomik ve coğrafi olanaklar nedeniyle tarihin ilk çağlarından itibaren insan toplulukları için çok değerli yerleşme alanları oluşturmuşlar ve pek çok medeniyetin beşiği olarak günümüze dek uzanan çeşitli tarihi ve mimari mirası barındırmışlardır. Kıyılar aynı zamanda mikro iklimik özellikleri nedeniyle tatil ve dinlenme olanakları sağlayan alanlardır.

Birçok canlı ile karşılaştırıldığında insanlar suya özellikle bağımlıdırlar. Su kenarları, çok çeşitli hayvan ve bitki yaşamını destekleyen farklı ve zengin ekosistemleriyle avcı toplayıcı insan için özellikle çekici ortamlar oluşturuyorlardı (ERKÖK, 2002: 8).

Su, eski zamanlarda da her ne kadar tarım ve insanların günlük ihtiyaçlarının giderilmesi açısından önemli bir unsur olsa da, su kıyısına yerleşim kararı için önemli etkenlerin başında yer almıyordu. İnsanların kıyıya gelip yerleşmelerinde güvenliğin daha kolay sağlanmasının ve kıyının bir anlamda “dışa açılım” olarak kabul edilmesinin etkisi büyüktür. Zamanla insan ve eşya ulaşımı için sudan daha verimli başka bir yolu olmayan şehirler kıyılara yerleşerek suyu ulaşım ve şehrin gelişimi için en önemli faktör haline getirmişlerdir. Su insan için her zaman, bir güç, konfor ve zevk kaynağı, bir temizleme ve yenileme sembolü olmuştur (BENDER, 1993: 32). Oluşum ve gelişmelerini kıyıya yerleşmiş olmalarına borçlu olan şehirlerde kıyının rolü geçen zamanla değişmiştir. İlk geçiş şehir ölçeğinin genişlemesi ile ortaya çıkmıştır. Bölgenin genişlemesi, endüstri ve nüfusun artmasıyla beraber herkesin kıyıda bir yer istemesi, kıyıların rekreasyon ve turizm açısından da kullanılmaya başlaması, kıyının önemini arttırmış ve problemleri de beraberinde getirmiştir (KILIÇ, 1999:21).

Günümüzde yerleşmelerin oluşumunda, toprak, su yeraltı zenginlikleri, yerüstü dokusu,

engebeler, deniz, yükselti, eğim gibi fiziksel verilerin olumlu olumsuz yönlerinin yarattığı mekân boyutunun yanı sıra, insanoğlunun kendisi; dış dünyaya tepki ve katkıları, kısaca tarih boyutu diye adlandırılabilir etken vardır (KARABEY, 1978: 46).

Kıyı da yapılacak her türlü müdahalede akıldan çıkarılmaması gereken en önemli nokta; kentsel alanlarda toplumsal ve ekonomik ilişkiler ve bu ilişkilere dayalı yapay çevrenin oluşturduğu kara parçası (kıyı) ve doğal çevreyi oluşturan suyun birbirleriyle olan etkileşiminde birbirlerinin niteliklerini olumsuz bir biçimde etkilememesidir. Bu aynı zamanda kentsel kıyı tanımının da özünü oluşturmaktadır. Kıyıları, fiziksel müdahaleler, kıyı doldurma çalışmaları ve yapılaşma ile gündün güne sahip oldukları dengeyi kaybetmektedirler. Kıyı dolgu alanlarında yapılan düzenlemeler kıyı ekolojisine ve doğal yapıya zarar vermemelidir.

1.1. Araştırmanın Amacı

Medeniyetin ve yaşam kalitesinin bir göstergesi olarak kabul edilen açık yeşil alanların, kentsel ortamdaki önemi her geçen gün giderek artmaktadır.

Açık alanların temel işlevlerinden biri; spor, eğlence, dinlenme gibi rekreasyon eylemlere olanak vermesidir. Bu nedenle, en geniş ve en doğal açık alan olan kıyı mekânı, toplumun her kesiminin kullanabileceği çekici ve kentsel yeşil alan ile bütünleşen bir alandır.

Kıyı kentlerinde artan rekreasyon ihtiyacını karşılamak, su ile ilişkili rekreasyonel faaliyetleri arttırmak için yapılan dolgu alanlar hem kentin görsel ve kıyı plastiği açısından olumlu yönde etkilenmesi hem de kentlinin yeşil alana olan ihtiyacını karşılayan büyük bir potansiyel kaynak oluşturması nedeni ile önemlidir.

İstanbul Kıyı Dolgu Alanlarından Araştırma alanı olarak seçilen Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nın mevcut durumu incelenip var olan sorunlar irdelenmeli ve çözüme yönelik kararlar üretilmelidir. İnsanların beklentileri ve ihtiyaçları doğrultusunda kıyı dolgu alanında yapılması gerekenler belirlenmelidir. Avcılar kıyısı üzerinde dolgu çalışmaları günümüzde de devam etmektedir. Bu araştırmanın Avcılar kıyı dolgu alanında yapılacak rekreasyonel düzenlemelere ışık tutması ve kaynak olması amaçlanmıştır.

1.2. Araştırmanın Kapsamı

Giriş bölümünde kıyı tanımı yapılmıştır. Araştırmanın kapsamı gelişme bölümleri ile sınırlı tutulmuştur.

İkinci bölümde “Çevre kavramı ve İnsan” başlığı altında insan- çevre ilişkisi, insan- kent ilişkisi, kent-kıyı ilişkisi konuları üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde kıyı mekanın tanımı yapılmış ve çeşitli disiplinler açısından kıyı mekanı tanımlanmıştır. Kıyı mekanına yasal ve yönetsel yönden bakış atılmış, Türkiye ve Dünya’da kıyı ile ilgili yasal düzelmeler incelenmiştir.

Dördüncü bölümde kıyıya müdahale biçimi olan kıyı dolgusu ve dolgunun yasal tanımı ile müdahale biçimleri ve mekansal sonuçları dünyadan çeşitli örneklerle incelenmiştir.

Beşinci bölümde İstanbul kıyı mekanı içinde yer alan kıyı dolgularının gelişim süreci bağlamında, İstanbul’un kıyısı ve dolgu alanları, İstanbul kıyı mekanın değişimi ve İstanbul kıyı kenti peyzajı konuları incelenmiştir.

Altıncı bölümde, örnek alan olarak seçilen Avcılar Kıyı Dolgu Alanının konumu, özellikleri, doğal yapısı, yakın çevresi, yakın çevresinin arazi kullanımı, alan ile ilgili plan kararları, alanın mekânsal tasarımı çekilen fotoğraflar ve yapılan gözlemler yardımı ile bu bölümde yer almıştır. Alan kullanıcılarının ekonomik, sosyal ve kültürel yapılarını, boş zaman değerlendirme biçimlerini, bu alan ilgili isteklerini, memnuniyet derecelerini, eğilimlerini ve bu rekreasyon alanının kullanımı ile ilgili olguları saptamak amacı ile hazırlanan standart bir anket formu, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere ayrı zamanlarda, kullanıcılarla yüz yüze görüşülerek ve rasgele seçim metodu kullanılarak, alanda %5 örnekleme değeri uygulandı. Anket sonuçları değerlendirildiğinde sonuç bölümünde getirilen önerilerden yararlanılmıştır.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmanın ilk aşamasında konu ile ilgili yazılı ve çizili dökümanlar araştırılmış ve değerlendirilmiştir. Araştırmanın teorik yapısı oluşturulmuş ve varsayımlar belirlenmiştir.

Çalışma alanı için örnek alan belirlenerek alan çalışması yapılarak sorunlar belirlenmiştir ve çözüm önerileri getirilmiştir.

Hazırlanan standart bir anket formu ile Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nın kullanıcılarının ekonomik, sosyal ve kültürel yapıları, boş zaman değerlendirme biçimleri, bu alan ile ilgili

istekleri, memnuniyet dereceleri, eğilimleri ve bu rekreasyon alanının kullanımı ile ilgili olgular saptanmaya çalışılmıştır.

2. ÇEVRE, İNSAN ve ÇEVRESEL YAKLAŞIMLAR

Çevre, yaşamın olduğu ilişkiler ortamının tümüdür. Bu alan, maddesel- fiziksel tüm ilişkileri olduğu gibi, toplumsal ve üretim ilişkilerini de içerir. Fiziksel çevre, uzun süreden beri karşılıklı etkileşimler ve insan eylemleri dolayısıyla birbirinden kesin çizgilerle ayrılmayacak olan doğal ve yapay ortamları, toplumsal çevre ise, gene güçlü neden- sonuç ilişkileriyle birbirine bağlı bir alt yapı (üretim ilişkileri) üst yapıdan (örf, adet, kültür, ahlak, hukuk, politika, örgütler...) oluşur. Elbette bu tanım insanın varlığının çevreye katılması ile tanımlanır ve tüm yaşam ilişkilerini kapsayan devingen bir dizge bütünlüğü kazanır (KARABEY, 1978: 11). Çevre sorunlarına, yalnızca doğal ve yapay çevrenin ya da bir başka deyişle fiziksel mekanın bir bozukluğu olarak bakmanın yanılgısı burada ortaya çıkmaktadır.

2.1. İnsan- Çevre İlişkisi

Çevre, zaman içerisinde çok geniş anlamlar yüklenerek kullanılmış bir kavramdır. Genel bir tanımla “çevre, insan faaliyetleri ve canlı varlıklar üzerinde hemen ya da uzunca bir süre içinde dolaylı ya da dolaysız bir etkide bulunabilecek fiziksel, kimyasal, biyolojik ve toplumsal etkenlerin belirli bir zamandaki toplamıdır (KELEŞ ve HAMAMCI, 2002: 28).

Çevreyi oluşturan canlı öğeler; insanlar, bitki örtüsü, hayvan topluluğu ve mikroorganizmalardır. Cansız öğeler ise iklim, hava, su ve yer yuvarlağının yapısıdır. Canlı ve cansız öğeler karşılıklı olarak birbirlerini etkilemektedirler. Cansız öğeler canlıların bütün hareketlerini belirlemede, canlılarda cansızların yapıları üzerinde etkiler ortaya koyabilmektedir.

Çevre, insanların hem diğer canlılarla karşılıklı ilişkilerini hem de birbirleri ile olan ilişkilerinde ortaya koydukları ekonomik, sosyal, kültürel, tarihsel, vb. yapıları kapsamaktadır. Dolayısıyla, çevre kavramından anlaşılması gereken **insan çevresi**'dir. Bir hayvanın ya da bitkinin çevresinden söz edilemez.

İnsanın içinde yaşadığı, varlığını, özelliğini ve niteliğini fiziksel olarak algıladığı ortama fiziksel çevre denir. İnsan, fiziksel bir ortam olarak kentte, köyde, deniz kenarında, ırmak kıyısında, dağda, ovada veya ormanlık bir alanda yaşıyor olabilir. Bütün bu doğal alanların

yanında bu doğal kaynaklara bağlı olarak oluşturulmuş yapılaşma biçimleri de yine fiziksel çevrenin birer parçasıdır.

Fiziksel çevre, oluşumu bakımından doğal çevre ve yapay çevre olmak üzere ikiye ayrılır. Doğal çevre, insan eli değmemiş doğanın kendi kendine hazırlamış olduğu fiziksel çevredir. Doğada yaşayan bir canlı olarak insanda bu doğal çevrenin bir parçasıdır. Doğal çevre elemanları canlı ve cansız olmak üzere iki grupta toplanır. İnsan, bitki ve hayvan toplulukları canlı öğeleri oluştururlar. Canlıların yaşamlarını sürdürmeleri için gerekli olan hava, su, toprak ile yer kabuğunu oluşturan katmanlar, yer altı kaynakları ise doğal çevrenin cansız öğeleridir.

Doğal çevrenin temel özelliği, insan elinden çıkmamış olmasıdır. Bununla birlikte doğal gelişme ve oluşum çizgisi izlenecek insan eliyle yaratılan doğal çevreden de söz etmek olasıdır. Örneğin, ağaçlandırma faaliyetleri sonucu ortaya çıkan ormanlar, korular, yeşil alanlar ya da baraj gölleri, göletler bu niteliktedir.

İnsanın bilgi ve kültür birikimine dayanarak, doğal çevresinde bulmuş olduğu yeraltı ve yerüstü zenginliklerini kullanarak yarattığı çevreye yapay çevre denir. Temel özelliği tümünden insan elinden çıkmış olmasıdır.

Kentsel ya da kırsal olma özelliğine bakılmaksızın yerleşim yerlerinin hepsi yapay çevreyi oluştururlar. Yapay çevre yapıldığı dönemdeki toplumların bilgi, teknoloji ve toplumsal değerlerini yansıtır. Bu nedenle ortak kültürel mirasın da kaynağıdır. Yapay çevre üretildiği zamanın toplumsal gereksinimlerine ve sosyoekonomik sistemine göre biçimlenir. Sözelimi kentleri süsleyen anıtlar, gecekondular, köy evleri, yollar, her biri ayrı ayrı yapay çevrenin bir parçasıdır (KAHRAMAN N., ve TÜRKAY O, 2004: 17- 18).

Tarihi çevre, yapay çevrenin bir parçası olmakla birlikte, niteliği gereği özel bir yere sahiptir ve kültürel mirasın gelecek kuşaklara aktarılmasında temel öğedir (KIŞLALIOĞLU ve BERKES, 1994: 16-19).

İnsan ile doğal ortam arasındaki alışverişi, insan eylemleri ile insanın toplumsal tanımı, toplum oluşması, şekillenmesi ve gelişmesinin dinamiği düzenler. Çalışma sürecinde doğal ortam üzerinde etken olan, doğanın ayrılmaz bir parçası insan, aynı süreçte kendi üzerinde etkili olur. Marx'a göre, "İnsan doğa içinde, onun bir parçası olarak etkir; çevresi üzerinde çalışıp onu değiştirirken, kendi doğal yapısını da değiştirir. Çalışma toplumsal bir kategori olduğuna göre, insan doğa ilişkisi geçmişte olduğu kadar, bugünde toplumla kendisini çevreleyen doğal ortamın ilişkisi sorunudur ve temelde toplumsal bir sorundur. İnsan

yaşamının çalışma, özel yaşam, toplumsal yaşam dinlenme gibi yönlerinin ortamını oluşturan doğa, insanlığın tarihi boyunca yaşamını sürdürme ve gelişmesi için kaçınılmaz bir enerji ve kaynak vericisi olmuştur. Tarihin her döneminde, ilkel çağda, köle toplumunda feodal toplumda, kapitalist ve sosyalist toplum aşamalarında bu ilişki değişik yapılar kazanmıştır. İnsanın kültürel (çevresini işleyerek değiştirme, kendi yaşam sürecine yararlı kılma) yaşamı boyunca çevresiyle alışverişi, doğanın güçlerine karşı koyma çabasıyla başlayan alışveriş döneminden tüm tarihsel aşamalarda karmaşık yapılar kazanarak günümüze kadar gelmiştir.

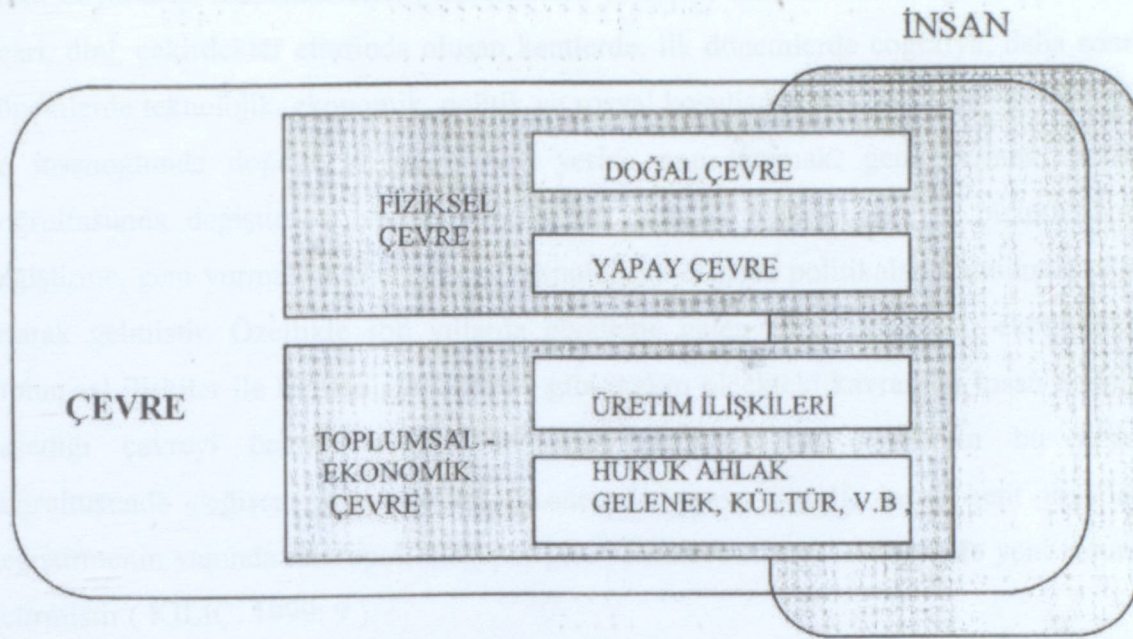
Bununla birlikte doğa insan ilişkilerinin içerdiği toplumsal ve ekonomik boyut ihmal edilerek soruna çözüm bulmaya çalışıldı. Bir başka deyişle soruna sadece fiziksel çevrenin bozukluğu olarak yaklaşıldı. Bazı bilim adamları yeni bir evrensel denge modeli ortaya atarak, sorunların planlı bir dünya düzenlemesi yaklaşımı ile çözülebileceğini öne sürerken, bazıları ise, daha gerçekçi davranarak soruna, büyüme ve gelişme kavramlarının farkını arayarak yaklaştılar. Önerdikleri çözüm, “ne pahasına olursa olsun büyüme” değil, “dengeli gelişme” olarak tanımlandı. Bu yaklaşım, endüstri ötesi toplumların yaşam düzeyine erişme çabasında olan, az gelişmişliğin üstesinden dış kökenli teknoloji ve ekonomik modellerle gelen üçüncü dünya ülkeleri için bir uyarıcı oldu. Günümüzde bir yandan gelişmeler, bir yandan gelişmekte olanlar, oluşan dengeyi değişik açılardan eleştirilerek ulusal ve evrensel ilişkiler düzeyinde bir arayışa girdiler (KILIÇ, 1999: 6).

1968 yılında bir grup girişimci, bilim adamı ve düşünür tarafından kurulan ‘Roma Klubü’ nün 1972 yılında MIT’a hazırlattığı ve “Büyümenin Sınırları” (The limits to growth) adı ile yayınlanan rapor, geniş tepkilere yol açmıştır. Batılı endüstri toplumlarının çevre sorunlarını dar kapsamlı ele aldığını, böyle bir yaklaşımın gelişmekte olan ülkeleri etkileyeceğini ve bu ülkelerin doğal kaynaklarına sahip çıkmaları gerektiğini öne sürmüştür.

Yaklaşık 100 yıl kadar önce bilim alanında yer alan “Çevre Bilim” (Ekoloji: Yunanca: Oikia: ev, logos: bilim, canlı varlıklarla çevreleri arasındaki ilişkiyi araştıran, biyolojinin bir kolu olarak uzun zamandır bilim alanında yer alan bir deyimdir.) (ALEXANDER ve FICHTER, 1974: 4) yaşadığımız dönemde gerçek tanımı bulamamış bunun aksine toplum yaşamı, üretim ilişkileri ve dengeli gelişme kavramlarından soyutlanarak tüketim toplumlarında olmadık öneriler getiren politik bir araç olarak ortaya atılmıştır. Bu konuda bir çok yayın ana temalarında çevre sorunlarını, “Ekolojik Kriz”olarak tanımlamaktadır.

Doğal ve yapay çevreye yaklaşım bir mekan düzenleme sorunudur. Tüm çevreye yaklaşım ise ülkesel ölçekte bir mekan organizasyonu ya da genel deyimle ülke planlama sorunudur ve birinciyi de içerir. Gelişme çabasında kendine doğru bir yol arayan ülkemiz için sorun, bunlardan genel kapsamlı olan ikincisinde yatmaktadır (KELEŞ, 1976: 156-158). Toplumsal ve ekonomik planlar bütünleşecek bir çevre politikası, ülkemiz için kaçınılmaz ve ancak bu aşamada bir ülkesel mekan organizasyonundan söz edilebilecektir (KILIÇ, 1999: 7).

Ortaya konan sorunun birbirinden ayrılmayan çevre bilimsel, teknolojik toplum bilisel ve ekonomik yönleriyle büyüklüğü ve karmaşıklığı, çözüme yaklaşımında çok yönlü, bilimler arası bir eşgüdüm olması gerekliliğini gösteriyor. Bu yaklaşımın amacı, doğal ortamın tüm kaynaklarının en etkili ve verimli bir şekilde değerlendirilmesi dönük koruma ve geliştirme eylemleridir. Bu düzenleme, özünde üretim, tüketim ilişkilerinden kaynaklandığı için önce ekonomik ve politik bir sorundur. Bu yaklaşımlar doğrultusunda çevreyi koruyacak ve geliştirecek düzenleme ölçütleri, insanın bireysel doygunluğu çevrenin bilimsel ve estetik değerleri gibi ölçülemeyen değerlerin yanı sıra daha kolay tanımlanabilen, ölçülebilen, arazi değeri, hammadde değeri gibi nesnel değerlerdir. Ancak bilimin görevi, amaçları: doğal kaynaklara ülkesel kalkınma için duyulan gereksinmeyi karşılamak, doğal ortam üzerinde toplumsal yaşam, çalışma ve gelişme koşullarını iyiye götürececek önlemleri almak, insanın kişisel gelişme ve dinlenme gereksinmesini sağlamak, tüm önlemlerinde doğanın kendi nesnel özelliklerine saygılı bir doğal mekan politikası önermek olacaktır (SAINT MARC, 1975: 24-30).



“Şekil 2.1” İnsan- çevre ilişkisi., (KARABEY, 1978: 11).

2.2. İnsan- Kent İlişkisi

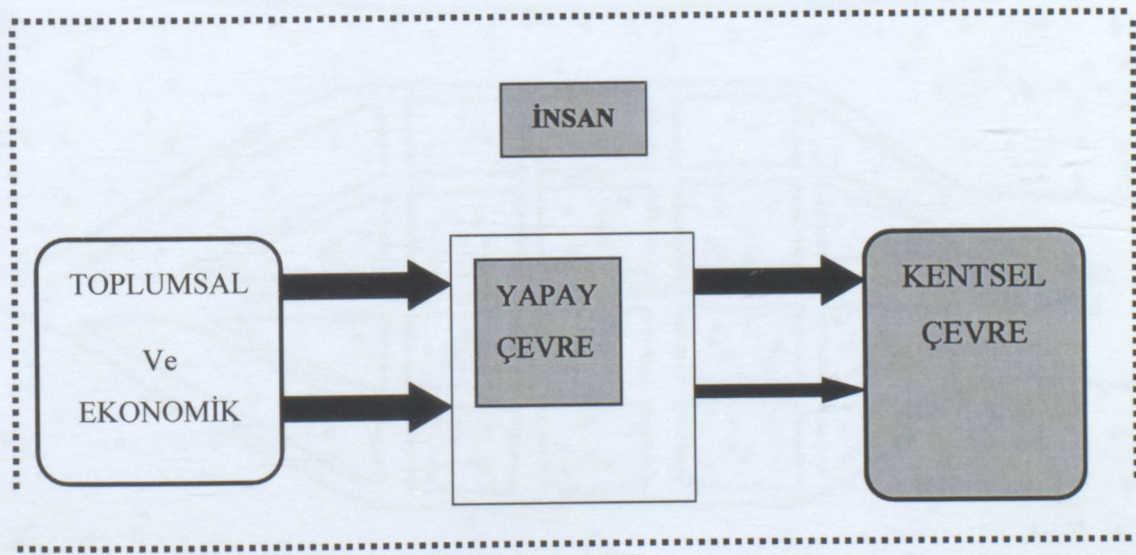
Kentin doğuşu için İ.Ö. 3500- 2500'lere kadar beklemek gerekiyor. Arkeolojik bulgular ancak Neolitik dönemin sonunda Mezopotamya'da, Mısır'da, Çin'de ve Hindistan'da ekolojik açıdan uygun yerlerde, yani büyük nehirlerin geçtiği verimli ovalarda kent niteliğinde yüksek nüfuslu yerleşmelerin ortaya çıktığını gösteriyor (TEKELİ ve GÜLÖKSÜZ, 19 :1225).

Kentler çok farklı peyzajlar, ekonomiler, kültürler ve toplumlara sahiptirler. Kentler çeşitli süreçler dizisi tarafından şekillenmişlerdir. Kent gelişimini etkileyen belirli süreçler dizisi de her bir kente özel bir dizi faktöre dayalıdır (kent büyüklüğü, ekonomisinin doğası, dünya ekonomisindeki yeri vb.) (ERKÖK, 2002: 27-28). Kentlerin gelişimini ve biçimlenmesini etkileyen çeşitli faktörler (kentsel coğrafya, ekonomi, teknoloji, politika vb.) kent ve insan arasındaki ilişkilerde de etkili olmuştur.

Binlerce yıl önce tarım uygulamasının başlangıcından beri insanlar doğada iz bırakmışlardır. Avcı ve toplayıcı toplumlar esas doğadan geçinmişlerdir, doğal çevrenin sağladıklarıyla yaşamışlar ve etraflarındaki dünyayı değiştirmek için çok az çaba göstermişlerdir. Bu durum, tarımın gelişimiyle değişmiştir (ERKAN, 2002: 138). Tarıma dayalı ekonomilerin gelişmesiyle atılan kentleşme adımı, insan doğa ilişkilerindeki yeni ve

farklı boyutlarla, müdahalelerle, günümüzdeki yerleşme düzenine kadar gelmiştir. Askeri, ticari, dini, çekirdekler etrafında oluşan kentlerde, ilk dönemlerde coğrafya, daha sonraki dönemlerde teknolojik, ekonomik, politik ve sosyal koşullar insan- kent ilişkisini etkilemiş ve insanoğlunda doğaya boyun eğmek yerine onu tanımak, gem vurmak, amaçlar doğrultusunda değiştirmek ve biçimlendirmek tutkusu başlamıştır. Bu biçimlendirme, değiştirme, gem vurma tutkusu, gelişen teknoloji ve değişen politikalarla günümüze kadar artarak gelmiştir. Özellikle son yıllarda gündeme gelen yeni teknolojik, ekonomik ve toplumsal ilişkiler ile birlikte globalleşme gibi makro ölçekteki kavramlar insan ve içinde yaşadığı çevreyi önemli ölçüde etkilemiş, değiştirmiştir. Kentlerin bu ilişkiler doğrultusunda değişen fiziki, sosyal, ekonomik yapısı, ölçeği, insan kent ilişkilerini değiştirmenin yanında metropol, megapol gibi yeni kavramları, beraberinde yeni sorunları getirmiştir (KILIÇ, 1999: 9).

İnsanların doğa üzerindeki sonu gelmez beklentileri ile, yenilenemeyen kaynaklar hızla tüketilirken yenilenebilir kaynaklarda tahrip ve bozulmalar görülmekte, hızlı nüfus artışı daha fazla kaynağın kirletilmesine ve yok edilmesine neden olmaktadır. Bu durum, rekreasyona yöneltilecek alanların hem kentsel hem de kırsal kesimlerde azalmasına ya da başka amaçlarla kullanılmasına neden olmuştur. Toplumsal kullanıma açık doğal alanlardan, geniş yolların, caddelerin geçirilmesi, kent çevresindeki ormanların yok edilmesi, açık alanların bir anda bina yığınlarıyla dolması; nehirlerin, göllerin, denizlerin aşırı kirlenmesini beraberinde getirmiştir.



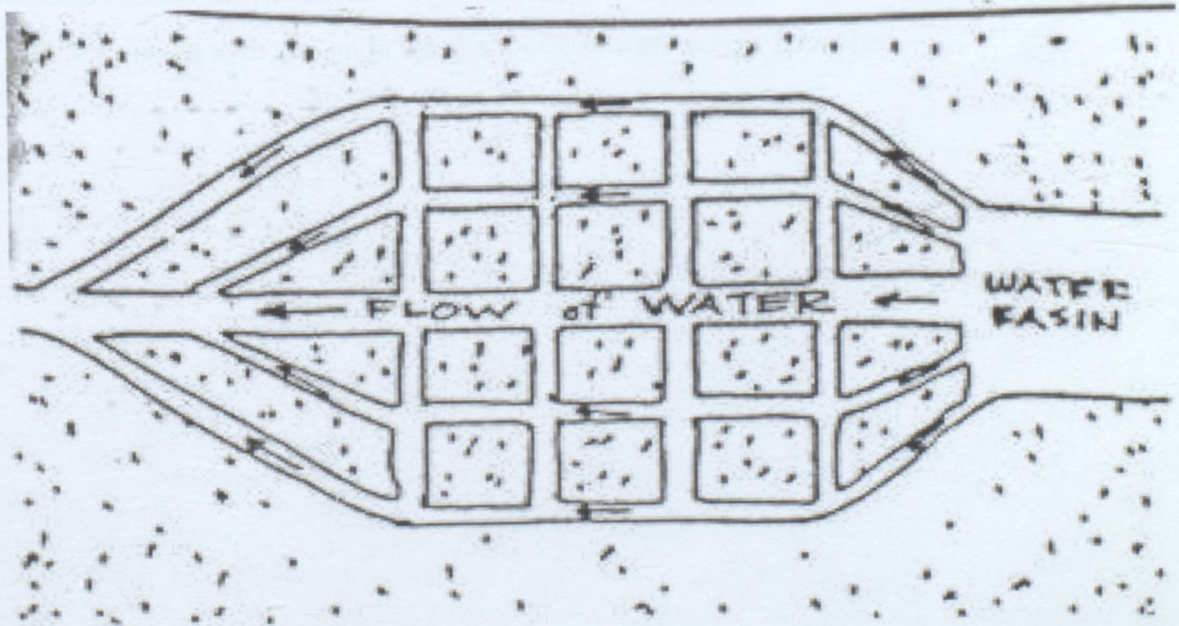
“Şekil 2.2” İnsan – kent ilişkisi., (KILIÇ, 1999: 11)

2.3. Kent- Kıyı İlişkisi

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insanın hayatını kolaylaştıran temel bir unsur olarak, savunmadan, ulaşım, ticaretten, sanayiye, kadar birçok önemli görevler üstlenmiştir. En önemlisi ise, suyun varlığı suya dayalı yerleşmelerin kültürünün varlığının oluşumunda ve gelişiminde önemli bir rol üstlenmiştir. Su ile karanın ortak yüzeyi olan kıyılar, insan eylemleri için çok elverişli bir ortam oluşturur (KILIÇ, 1999: 11).

Tarihte ilk uluslar arası ticaret, öncelikle birçok bölgeyi birbirine bağlayan, yani ulaşım kolaylıkları sağlayan ırmak boylarında olanak bulmuştur. Nitekim kıyılarda birçok kentin sıralandığı Nil ve özellikle, düzinelerce devleti bağlayan Dicle ve Fırat, insan toplulukları arasında her çeşit alışverişi sağlayan çok elverişli bir ortam oluşturmuştur.

Leonardo da Vinci, suyun hareketini tutkusuyla inceleyen biridir. Leonardo da Vinci "ideal kenti" bulabilmek amacıyla birçok kola bölünmüş bir nehir kenti eskizi yapmıştır. Akıntı yönünde nehre paralel 6,7 kola bölünüp tekrar nehir ile birleşen bu kent tasarımında kollar, üç ayrı seviyede üç ayrı amaç için açılmaktadır. En alttaki kanal su ve atıklar için, ortadaki kanal depolama ve sirkülasyon işlevi için, en üstteki ise kentin "beyefendisi" yani görsel, estetik amacıyla tasarlanmıştır (SPREIREGEN, 1965: 14).



“Şekil 2.3” Leonardo da Vinci’nin ideal kent tasarımı eskizi., (SPREIREGEN, 1965: 14).

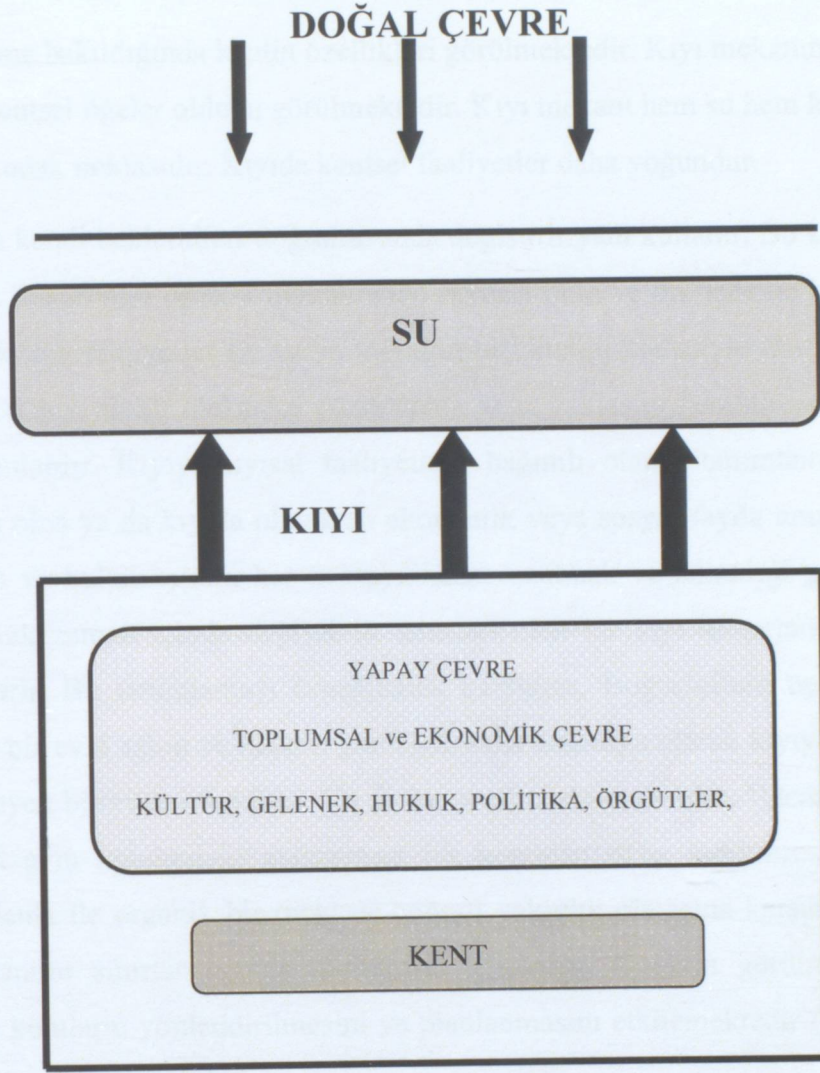
Lewis Mumford “O (su) olmasaydı kent büyüklük, amaç ve üretkenlik bakımından gelişimini sürdüremezdi” diyerek suyun kent için önemini dile getirmektedir. Su yolu toplu taşımacılığı ilk verimli aracıdır. Kentlerin ilk gelişiminin nehir vadilerinde gerçekleşmesi de rastlantı değildir (MOORE ve LIDZ, 1994: 78).

Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte kopan kent- kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yarattı. Bu nedenle kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent kıyı ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alındı (KILIÇ, 1999: 11).

Kıyı, kara ve deniz çevresinin kesişim noktası olarak önemli bir konumda ve yapıdadır. Deniz ve kara yaşamlarının ortaya çıkardığı çeşitlilik ve zenginlik kıyıda birikir. Ulaşım sistemi kıyıyı, liman ve ona bağlı faaliyet ve yerleşimler için en uygun alan haline getirir. Bunların yanı sıra kıyılar; şehir, bölge ve ülkelerin kenarlarını oluştururlar. Kıyı çok yönlü bir kaynaktır.

Geçmişten günümüze kıyı değişik kullanışları olan çok yönlü bir kaynaktır. Kıyıların kötüye kullanılması, kıyıların tüketilmesi sonucu, yeni kıyı elde etmek için çeşitli amaçlarla kıyılar doldurulmuştur.

Sanayileşme süreci ile birlikte bu ilişkide önemli bir değişiklik olmamıştır. Sanayinin desantralizasyonu ile birlikte kıyıların farkına varılmıştır. Bu süreçte dinlenme, eğlence, kültürel mekan aynı zamanda bir ekonomik mekan ortaya çıkmıştır.



“Şekil 2.4” Kent- kıyı ilişkisi., (KILIÇ, 1999: 13).

3. KIYI MEKÂNININ TANIMI

Kentin kıyısına bakıldığında kentin özellikleri görülmektedir. Kıyı mekanını şekillendiren öğelerinde kentsel öğeler olduğu görülmektedir. Kıyı mekanı hem su hem karaya yönelik faaliyetlerin odak noktasıdır. Kıyıda kentsel faaliyetler daha yoğundur.

İnsan doğayı kendi beklentileri doğrultusunda değiştirir yani kullanır. Bu kullanımda; kıyı, su ve toprak unsurunun ortak kullanımından faydası olan ve bu nedenle her ikisine yakın olmayı gerektiren faaliyetler ile su ve toprağın birlikteliği nedeniyle rant getiren veya bu niteliğinden dolayı farklı mekansal çözümlene veya yaklaşım gerektiren faaliyetlerin yer aldıkları alanlardır. Kıyıyı kıyısal faaliyetlere bağımlı olarak tanımlamak, kıyılar için tanımlanmış olan ya da kıyıda olmaktan ekonomik veya sosyal fayda uman kullanımların buldukları ve bulunacakları her noktaya kadar uzatmak ve teknoloji gelişme düzeyine bağımlı olarak zaman içinde değişebilir sınırları olan bir kıyı hinterlandını tanımlamak anlamını içerir. Bu tanımlamayı örneklemek gerekirse, Boğaziçi'nin üçüncü tepesinden deniz gören bir evin salon ve balkon yönlendirmesi coğrafya olarak kıyıya çok yakın ama deniz görmeyen bir evden farklıdır. Ya da bu denli uzaktan da olsa, "deniz manzaralı" bir evin getirisi aynı konumdaki manzarasız bir konuttan daha farklıdır. İşte bu farklılık aralarında deniz ile organik bir ilişki ve coğrafi yakınlık olmasına karşın, bu konumdaki evin kıyı tanımı sınırları içinde alınmasını gerektirir. Denizin görülmesi o bölgenin yerleşimini, kontların yönlendirilmesini ve planlanmasını etkilemektedir (ÖZCAN, 1983: 36-42)

Kıyı, insan eylemlerinin birçoğu için elverişli bir ortam oluşturur. Buna karşın bu eylemler özellikle belirli eşikleri aştıktan sonra kıyı doğal ortamı için zararlı olabilirler. Kıyı hem kara hem de denizin kullanışıyla oluşan birçok faaliyete dönük bir kaynaktır. Kıyı bölgesi ise bu iki farklı yapı ve özellikte deniz ve karanın birleştiği tek yöredir.

3.1. Kıyı Mekânı

Kıyı mekanı, bir yandan yüklü bulunduğu üstün potansiyel nitelikleri açısından ülkesel çevrenin düzenlenmesinde etkin bir veri oluştururken, diğer yandan yanlış ve plansız kullanımıyla doğal bütünlüğü büyük ölçüde tahrip ve yağmaya uğrayan kıt ve bozulabilir bir kaynağın çapraşık ikilemini oluşturur. Konuya değişik açıdan eğilen disiplinlerin bu tanıma getirdiği içeriklerin tümü, kıyı mekanı için çok boyutlu ve her fiziksel ortamda değişik yaygınlık kazanan özelliğine uygun, geniş kapsamlı bir tanım getirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Kıyı mekanı, varoluş nedenleri kıyının doğal verileri ve kıt kaynak olma niteliğinden kaynaklanan tüm toplumsal, ekonomik faaliyetler ve yerleşmelerin gelişme, etkiye ve işleme alanlarının yer aldığı bir alan olarak önemli bir derinlik kazanır.

Kıyı mekanının şekillenmesi, üzerindeki doğal, toplumsal, ekonomik ve politik devingen güçlerin etkileşimlerinin geçici dengeleri ile oluşur (KARABEY, 1978:65).

3.2. Kıyının Ekolojik Özellikleri ve Ekolojik Yaklaşımı

Ekoloji: (Yunanca: Oikia: ev, logos: bilim) canlı varlıklarla çevreleri arasındaki ilişkiyi araştıran, biyolojinin bir kolu olarak uzun zamandır bilim alanında yer alan bir deyimdir. Çevre sorunlarının bir kısmını oluşturan, canlı varlıkların, yaşam ortamlarının olumsuz yönde şekil değiştirmesi sonucunda varlıklarını sürdürebilme sorunu ekoloji alanına konu oluşturmaktadır (ALEXANDER ve FICHTER, 1974: 4). Kıyı Mekânı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde, denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir EKOLOJİK ZİNCİR oluşturmuştur. Ekolojik zincir, bir doğal birimin kapsadığı ve kendi koşullarından soyutlanamayan, birbirine bağlı hayvan ve bitki dokusudur. Bu ekolojik zincir mikroorganizmalardan başlayıp, insana kadar varan canlıların birbiriyle olan çok yakın ilişkileri yüzünden bir dizge yapısına sahiptir.

Bu alanda üzerinde, mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, balıklar, kıyı hayvanları, böcekler, kuş türleri birbirleri ile yakın ilişkide olarak barınırlar. UNESCO, Avrupa konseyi yayın organı “Naturopo” dergisinde, kıyı mekanının “hassas bölge” ilan ederek, gerekçesini şöyle tanımlıyor: ‘Kıyılarda, deniz ve kara ortamına, insan tarafından ölçsüz olarak katılan madde ve enerji, canlı kaynakların zarara uğraması, insan sağlığının tehlikeye düşmesi, deniz ortamının kullanılmasında nitel ve nicel zararlar oluşması gibi kötü etkiler yaratmaktadır. İnsanlık bu ortama, doğaya saygılı ve ölçülü yaklaşmalı ve sahip çıkmalıdır (KARABEY, 1978: 21).

Kentsel coğrafyanın önemli bir parçası olan kıyılar, doğal yaşamın döndüğü su sağlayan acil bir kaynak olmasının yanında canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır (KILIÇ, 1999: 28).

3.3. Kıyı Coğrafi Tanımı

Kıyının özellikleri, her şeyden önce doğal bir tanım gerektirmektedir. Deniz hareketleri ile karanın yapısı, zaman içinde karşılıklı etkileşim ile kıyıda özel şekiller oluşturur, bu özgün ortam kıyı üzerindeki çevre koşullarının ilk dinamiğidir. Bu etkileşim içinde kıyının yapısı (morfolojisi), karanın toprak yapısı (jeolojisi), eğim ve yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki ve hayvan dokusu, kıyıda yerleşmeler, üzerindeki insan faaliyetleri birbirlerini içeren özelliklerdir. Bu nedenle, doğal coğrafya kapsamında kıyı mekânı bütününe başlangıç tanımları bulunabilir (KARABEY, 1978: 15)

Coğrafyacılar, kıyı ve kıyı mekânını oluşturan alt parçaları şu şekilde tanımlamışlardır:

- Kıyı; kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler.
- Kıyı bölgesi; kıyıların gelgit akıntıları ile kıyı boyu akıntılarının ve kırılan dalgaların etkisi altında kalan kesimdir. Ekolojik bir denizalanı olan kıyı bölgesi, dalgaların şiddetine bağlı olarak 5–10 m. arasında değişen derinliklere kadar uzanır. Kıyı bölgelerinin, gelgit arası bölgesindeki kesimleri dönüşümlü olarak su düzeyinin üstüne çıkar ya da su altına gömülür (GROLIER INTERNATIONAL AMERICANA, 1993: 284).
- Kıyı Şeridi; deniz ve göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin kaidesi arasında kalan şerittir.
- Kıyı Çizgisi; herhangi bir anda kara ile denizi ayıran sınır çizgisidir, sabit değildir.
- Ön Kıyı; kıyı çizgisi ile suların en çok çekildiği sınır arasındaki şerittir.
- Ard Kıyı; herhangi bir anda kıyı çizgisi ile suların en çok ilerlediği sınır arasındaki şerittir.
- Açık Kıyı; ön kıyının dış sınırlarından, açıklara doğru uzanan sığ ve genişliği değişik bölgedir.
- Kıta Sahaneliği; ön kıyının dış sınırından, yaklaşık su altında 200 m. derinlikteki su altı zemini eğim kırılma noktasına kadar uzanan az eğimli bölgedir.
- Kıta Yamacı; su altı zeminin kıta sahanlığı sınırından, sonra kırılarak hızla derinleştiği bölgedir (KARABEY, 1978: 16).



“Şekil 3.1” Kıyılarının oluşumu ve değişimi., (KARABEY,1978: 18).

3.4. Kıyı Morfolojik Tanımı ve Özellikleri

Kıyılar boyunca rastlanan çeşitli morfolojik üniteler, erozyon şekilleri ve birikme şekilleri olmak üzere iki kategoriye ayrılmaktadır. Erozyon şekillerini meydana getiren başlıca faktörler dalgalardır. Bunlar, bazı istisnai hallerde, birikme şekillerini de tahrip edebilirler. Genellikle, kıyılarda kırılarak ilerleyip gerileyen dalgalar nakil ve birikme, kıyılara çarparak parçalanmış dalgalar ise tahrip yaparlar.

Kıyının aşınma ve birikmesiyle şekillenmesi çeşitli olayların sonucudur. Aşınma olayında en büyük rolü dalgalar oynar. Rüzgâr, don olayları, gelgit olayları da kıyılarının şekillenmesinde etkilidir.

Bütün bu etkilerden türeyen kıyı şekilleri şunlardır:

- Kumsallar;
- Haliçler, kıyı bataklıkları ve deltalar;
- Mercan kayalıkları (MEYDAN LAROUSSE, 1972:277).

Kıyı morfolojisi, kıyı bölgesi, kıyı çizgisi, yakın kıyı bölgesi, uzak kıyı bölgesi ve açık denizi kapsamaktadır. Kıyı Bölgesi, deniz ile karanın karşılıklı etkileşiminin ortaya çıktığı bölgedir. Kıyı Çizgisi, kıyı bölgesi içerisinde, denizin normal koşullarda ulaşabildiği kara

içerisindeki en iç noktaları birleştiren çizgidir. Yakın Kıyı Bölgesi, dalgaların kırılmaya başladıkları nokta ile kıyı çizgisi arasındaki bölgedir. Uzak Kıyı Bölgesi, dalgaların kırılmaya başladıkları nokta ile kırılma noktasının açığında deniz tabanının dalga etkisini hissettiği nokta arasında kalan bölgedir. Açık Deniz, dalganın deniz tabanını etkilemediği bölgedir.

Kıyı Bölgesinin Katı Madde Kaynakları:

Kıyıları oluşturan kum ve çakılların ana kaynağı, karalarda meydana gelen erozyon ve kayaların parçalanmasıyla oluşan malzemedir. Bu malzemeler sel ve akarsular yoluyla denize taşınırlar. Bu taşınma sürecinde iri malzemeler kum ve çakıl boyutuna ve şekline ulaşırlar. Denize taşınan bu katı maddeler dalga ve akıntı etkileriyle kıyı bölgesinde dağılırlar.

Katı madde hareketlerinin söz konusu olabileceği kıyı bölgeleri büyük çoğunlukla kum ve çakıl boyutundaki malzemedir. Silt ve kil gibi daha ince malzemeler ise ancak kıyının çok durgun, korunmuş veya yarı korunmuş, açık denize kısmen kapalı bölgelerinde çökelirler. Katı madde hareketine yol açan etkenler, dalgalar, akıntılar ve gel-gittir. Katı madde hareketinin kıyıya etkileri kıyı erozyonu ve yığılma şeklinde ortaya çıkar.

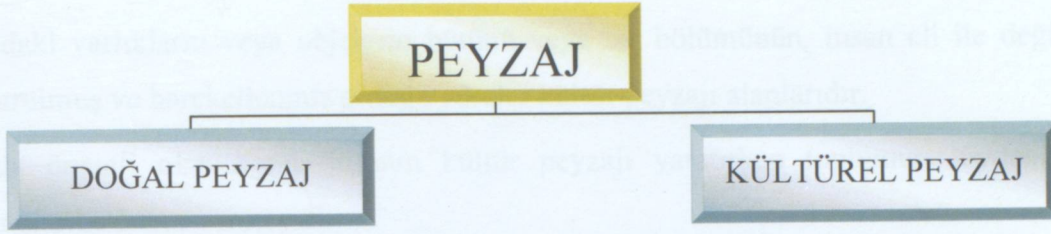
3.5. Kıyının Boyutsal ve Görsel Özellikleri

Peyzaj kavramı “manzara, görünüm” anlamına gelen Fransızca bir kelime olan “paysage”dan dilimize girmiştir. Bir alanın doğal görüntüsü içine yerleştirilmiş bulunan kültür tesislerinin tabiat varlıkları ile bir arada meydana getirdikleri manzaranın bir bütünü halinde görünüşüdür.

Peyzajın çeşitlerini ve karakterini, sürekli ve değişik objelerdeki kompozisyonlar meydana getirir.

Genel anlamada iki çeşitli peyzaj kabul edilir.

- Doğal peyzaj
- Kültürel peyzaj (yapay peyzaj)



“Şekil 3.2” Peyzaj ve peyzaj bölümleri.

3.5.1 Doğal Peyzaj:

Doğadaki objelerin sürekli bir kompozisyonudur. Doğada değişmeyen arazi ve değişebilen arazi üzerindeki vejetasyon örtüsü ve faunası ile birlikte meydana gelen hareketli ve plastik unsurlar, doğal peyzajı yaratırlar.

Burada insan, doğal peyzajı tamamlar ve ona göre hareket ve gelişme ortamı yaratır. Doğal peyzaj aşağıdaki çeşitli objeleri kapsar.

- Orman peyzajı
- Göl ve nehir peyzajı
- Mera peyzajı
- Step peyzajı
- Kumul peyzajı
- Sahil peyzajı



“Şekil 3.3” Doğal peyzajlar.

3. 5. 2 Kültürel Peyzaj (Yapay Peyzaj):

Doğadaki varlıkların veya objelerin bütünü veya bir bölümünün, insan eli ile değişmiş, oluşturulmuş ve hareketlenmiş olduğu yöreler kültür peyzajı alanlarıdır.

Burada önemli olan konu, insanın kültür peyzajı yaratırken toplumun faydalanması çalışmalarına önem vermesidir.

Kültür peyzajı ortaya konan objelere göre isimlendirilir.

- Tarım peyzajı
- Baraj ve gölet peyzajı
- Şehir peyzajı
- Endüstriyel peyzajı
- Turist yerleşme alanı peyzajı
- Tarihi ve arkeolojik yöreler peyzajı (BAYER, 1977:15-16).



“Şekil 3.4” Yapay peyzajlar.

İlk bakışta soyut, görelî, öznel bir yaklaşım gibi görünen peyzaj yaklaşımı boyutsal mekânın, renk, ölçek, doku, aydınlanma özellikleri açısından insan organizma ve ruh hali üzerinde olumlu, olumsuz, uyarıcı, dinlendirici, öğretici vb. etkinliklerin saptanması sonucunda önem kazanmıştır. Mekânla kullanıcı arasında “enerji bağlarının”(işlevsel bağların) yanı sıra, “haber bağlarının” (uyarı bağları) da bulunduğu kanıtlanmış ve bu konuda araştırmalar ileri bir aşamaya ulaşmışlardır. (KARABEY, 1978:23)

Kıyı mekânında doğal ve kültürel etkilerle oluşan peyzaj formları peyzaj mimarlığının çalışma konularından birini oluşturmaktadır.

Ülke bütününde doğa korumayı gerçekleştirmek, peyzajı korumak ve iyileştirmek amacıyla yapılacak çalışmalar, farklı düzeylerde ve içeriklerde düzenlenecek fiziksel ve sektörel

planlamalara paralel olarak hazırlanacak olan peyzaj planları ile sağlanabilir.

3.6. Kıyı Mekânının Yasal ve Yönetimsel Boyutu

Kıyıların toplum yararına kullanılması ve düzenlenmesi amacıyla kıyılara yönelik kanunlar çıkarılmıştır. Tüm kanunların amacı aynı olsa da, gerek tanımlar gerekse yapılaşma ve denetim şartlarındaki farklılıklar yüzünden kanunların birbiri ile çeliştiği görülmektedir.

3.6.1. Dünya’da Kıyı ile İlgili Yasal Düzenlemeler

Kıyıları toplumlar için o denli geniş olanaklara sahip bir doğal kaynaktır ki, kıyıdaki faaliyetleri düzenleyen veya kıyıyı çevrenin bir parçası olarak korumaya alan yasal düzenlemeler her toplumda karşımıza çıkmaktadır. Denizler ve kıyıları:

- Kum, çakıl, maden çıkarımı,
- Tarım, turizm, rekreasyon, kentsel gelişme alanı,
- Gemi, deniz taşımacılığı, liman,
- Balıkçılık, petrol, gaz rezervi,
- Sanayi, soğutma suyu, enerji sağlama,
- Atık imha alanı vb. türlü faaliyet ve kullanımlara konu olmakta ve tüm bu faaliyetlere ilişkin mevzuat ülkemizde olduğu gibi yabancı ülkelerde de çeşitli kurumların yetki ve görev alanına girmektedir (EKE, 1995:43).

3.6.1.1. Amerika Birleşik Devletleri

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

1977 yılında Kıyı Kuşağı Yönetim Yasası çıkarılmıştır. Bu yasayı temel alan program

kapsamında doğal kaynakların korunması, kıyıların bozulmasını önleyici teşviğin sağlanması amaçlanmıştır. Türkiye’de olduğu gibi kıyıların sadece kamu yararı gözetilerek kullanılması amaçlanmıştır ve kamu yararının gerektirdiği hallerde doldurma ve kurutma yolu ile arazi kazanılabilmektedir. Bu program doğrultusunda halkın karar verme sürecine katılması da sağlanmıştır.

Amerika, genel idari sistemine uygun olarak sorunları halkın doğrudan katılımı ile mahalli ölçekte çözümlene yoluna gitmiştir. Vurgulanması gereken diğer bir konu, kıyı alanlarına verilen önem ve bu alanların özel yönetim biçimleridir (EKE, 1995: 46).

3.6.1.2. Bulgaristan

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

3.6.1.3 Fransa

Son otuz yıldır Fransa’da kıyı alanları ile ilgili faaliyetler 3 düzeyde yürütülmektedir.

- Ulusal yasal mevzuat
- Bölgesel araştırmalar ve bölge ölçeğinde tanımlanan uygulama araçları
- Yerel özelliklere göre oluşturulmuş planlama ilkeleri.

3 Ocak 1986 yılında çıkarılan “Kıyısal Mekanın Planlanması Korunması ve Geliştirilmesi Yasası” ulusal ölçekteki kuralları getirmektedir. Buna göre kıyı alanı, denize ve 1000 m³’ü aşkın su yüzeyine sahip iç göllere cephesi olan belediyelerin idari sınırları içinde kalan tüm alandır. Deniz gören veya denizden görülebilen her yer kıyı alanına dahildir. Yasanın

amacı, kıyıda sürekli yapılaşmayı sınırlamak ve sadece halen yapılaşmış alanlarda bütünleşen gelişmelere imkan tanımaktır. Böylece yasa kentsel yerleşmeler için karasal alanlara kaymayı önermektedir.

Fransız kıyı planlaması ve korunmasında önemli bir yönetim ve örgütlenme biçimi 1975 yılında kurulan Kıyı ve Göl Alanları Koruma İdaresidir. İdarenin amacı, korunacak alanları kamuya mal ederek korumak için satın alınmaktır (EKE, 1995: 48- 49).

3.6.1.4 İtalya

İtalya kıyıları aşırı kentleşme ve çok yaygın turizm ve ikinci konut gelişimi ve denize ilişkin ticari faaliyetlerin baskısı altındadır. 1982 tarihli Kıyı Yasası kıyı ve denizlerle ilgili genel yönlendirici ilkeler getirmektedir. Ancak çevre ile ilgili yeterli envanter elde edilmediği için bu kanuna göre hazırlanması gereken nazım plan şemaları halen hazırlanmamıştır. Böylece yerel planlamalarda da kıyı koruma esasları yeterince uygulanmamaktadır. Bazı yöreler ve kıyılar için özel projeler hazırlanmaktadır (EKE, 1995: 51).

Türkiye’de olduğu gibi Kıyının kamu elinde kalması öngörülmüştür. Kıyı kuşağında geçici süre için yalnızca plaj kolaylıklarına, doğum evi, kamp yeri gibi kurtuluşlara, ancak 20 yıllık sürelerle kira sözleşmesi yapılabilir. Süre sonunda üzerindeki altyapı ve yapılar devlete geçmektedir. Turistik tesisler kıyından belli bir miktar geride inşa edilir. Tesislerin kıyının devamlılığını kesmemesi zorunludur.

3.6.1.5 İspanya

İspanya’da 1978 çıkarılan Yerelleştirme Yasası arazi kullanımına ait kararlarda yerel yönetimlere, eyaletlere yetkiler vermiştir. Bu yasa öncesindeki dönemde ise 1976 tarihli ve belediyelere kendi imar planlarını yapma yetkilerini tanımış olan bir yasa yürürlükte idi. Her iki yasada tüm ülkesel mekanı kapsamakta olup kıyılarla ilgili hiçbir özel önlem içermemektedir.

İspanya’da deniz kıyıları yanında kum ve çakıldan oluşan bitkisiz ya da seyrek ve özel bitkiler biten, üzerleri düz olan akarsu ağzları ve plajlar da kamu malı sayılmaktadır. Deniz çekilme ve yükselmesinin belirgin ölçüde olduğu yerlerde denizin gel-git ile sardığı kıyı ya da deniz suları, akarsuların gemi ulaştırmasına elverişli ya da gel-gitten etkilenen bölümleri akarsu ağzı limanları doğal limanlar, küçük koylar, limanlar, balıkçılık ve denizcilik için yararlı barınaklar, kamu iyeliğinde sayılmaktadır. Sonradan oluşan kıyı ile birleşen topraklar da kamu malı sayılmıştır. Alınamaz, satılamaz, özel izin alınmadan tesis

yapılamaz. Bu yerlerin nasıl kullanılacağı tüzüklerle düzenlenmiştir.

İspanya örneğinde ülkemizin açısından alınacak dersler vardır.

- Bir tek faaliyete verilen aşırı öncelik giderek zararlı sonuçlar verebilmektedir. Bu nedenle her faaliyet için arazi kullanım kararı tümden yaklaşım içinde çok sektörlü bir değerlendirme ve çevrenin korunması ilkeleri vurgulanarak karar verilmelidir.
- Yasal mevzuatta örgütler arası yetki karmaşası önlenmelidir.
- Yeni yasa hükümleri eski mevzuat dikkate alınmadan hazırlanmamalıdır. Böylece bireylerin idarelerin devamlılığına olan saygısının azalmasına neden olacak büyük mevzuat değişiklikleri yapılamamalıdır (EKE, 1995: 50).

3.6.1.6 İsveç

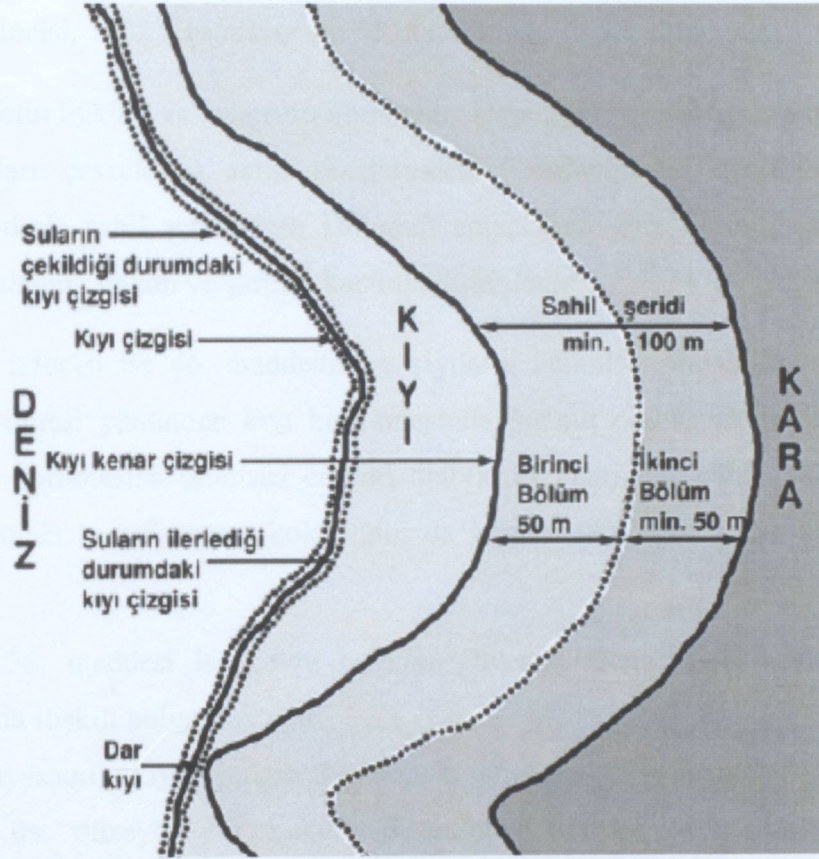
Bu ülkede turistik yer ayrımı yoktur. Özel ve tüzel kişilere aynı hükümler uygulanır. Kıyı alanlarını temiz ve herkese açık tutabilmek için hükümet bu yerleri koruyucu tedbirler almıştır. Kıyı sudan itibaren 300 metrelik alanı ihtiva eder. Bu alan kamuya açıktır. Yerel idarelerden izin alandan kıyı üzerinde inşaat ya da kıyıyı değiştirecek herhangi bir kazı yapılamaz. Çit, parmaklık, vs. gibi kıyıdan herkesin yararlanmasını önleyen engeller varsa, bunların ortadan kaldırılması için sahipleri zorlanır.

3.6.2. Türkiye’de Kıyı ile İlgili Yasal Düzenlemelerin Gelişim Süreci

Osmanlı toprak düzeninde kıyıların devlet malı sayıldığı bilinmektedir. 1858 sayılı Arazi Kanunu dolgu yapılmasına ve özel mülkiyete izin veriyorsa da 1876 sayılı Mecelle deniz ve göllerin herkesin ortak malı olduğunu ifade etmektedir. Kıyının Türk hukukundaki yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 643 sayılı Medeni Kanun’da yer almıştır. Bu Kanunun 641 sayılı maddesinde “Sahipsiz şeyler ve menfaat’ı umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır” ifadesi ile kıyıların kullanımını herkesin yararlanmasına açmıştır. Kıyının kamu malı sayılması, özel mülkiyete konu olmaması ilkesi ufak değişikliklerle günümüze dek her yasal mevzuatta yer almaktadır. Ancak 2644 sayılı Tapu Yasası’ndaki (Madde: 8) denizi doldurarak özel mülk edinme maddesi bu ilkeye bir istisnadır. Yine de kıyılara gidilerek duyulan ilgi ve kamuoyundaki duyarlılığın artması, dolgu alanlarındaki özel mülkiyetin daha sonraki yasal düzenlemelerde kaldırılmasına neden olmuştur (EKE, 1995: 7).

Türkiye’de 1970’lerde turizmin giderek önem kazanması, bu sektörün önemli bir bileşenini oluşturan kıyıların korunması yönünde ek önlemler alınmasını beraberinde getirmiştir. 1972 öncesi dönemde kıyı korunmasıyla ilgili özel bir düzenleme yoktur. Koruma, Medeni

Kanun'un ve 1961 Anayasası'nın ilgili hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilmekteydi. Burada sadece kıyıda özel mülkiyetin söz konusu olmadığı sonucu sorunlara çözüm olmaktaydı, ancak kentleşme sorunları, turizmin etkisi gibi konular düzenlemenin kapsamını oluşturmamaktaydı (DURU, 2003:188).



“Şekil 3.5” Kıyı Çizgisi, Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridini Gösteren Kroki, (E.Ü. Su Ürünleri Dergisi, 2005:241-260).

6785 Sayılı İmar Yasasına 1605 sayılı Yasa ile Eklenen Ek. 7. madde

1972’de çıkarılan 1605 sayılı “6785 sayılı İmar Yasası’nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Yasa”nın ek 7. ve 8. maddeleri, kıyıya ilişkin düzenlemeyle ilgilidir. Ancak burada da sadece yapı denetimi ve sınırlamalarıyla ilgili hükümler vardır (DURU, 2003: 190).

Bu kanuna göre doldurma ve kurutma yolu ile kazanılacak arazilerde izlenen yöntem “Doldurma ve kurutma yolu ile özel mülkiyet adına arsa ve arazi kazanılamaz” hükmüdür. Bu alanlara ilişkin uygulama imar planları İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanmaktadır. Doldurma ve kurutma yolu ile kazanılacak arazilerde sadece toplumun yararlanmasına ayrılmış yapılar yapılabilmektedir.

1982 Anayasası

Kıyılarımızın gelecek nesillere bugünkü güzellik ve değerleri ile bozulmadan aktarılması ve kamu yararlı kullanım yaklaşımı Anayasamız ile de tescil edilmiştir (EKE, 1995: 9). Anayasa'nın çevreyi doğrudan ya da dolaylı olarak konu alan birçok maddesi varsa da kıyılarla ilgili iki maddesi kıyı koruması açısından önemlidir (KELEŞ vd., 1997:163). Bunlardan birincisi, 1982 Anayasası'nın 43 maddesinde şu yer almaktadır:

“Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyıları çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir”.

Maddelerden ikincisi ise 46. maddedir ve kıyıların kamulaştırılması konusunda devlete kolaylık getirilmesi yönünden kıyı korunmasında önemli olabilecek niteliktedir. Ancak devletin, kıyı korumasına olumsuz etkileri olabilecek enerji projeleri, iskân projeleri ve turizm konusunda kamulaştırma kolaylığını da gözden uzak tutmamak gerekir (DURU, 2003:197).

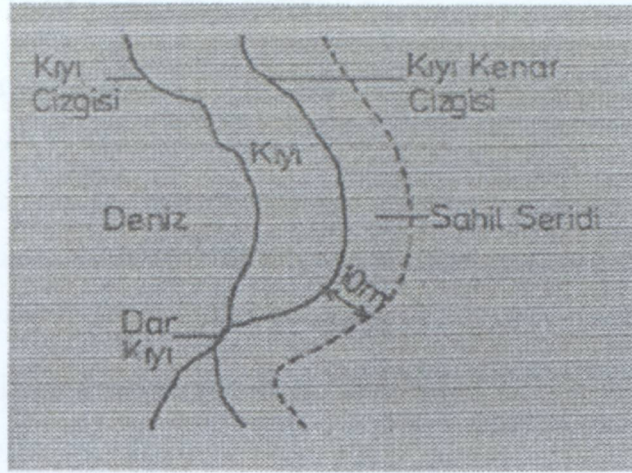
Anayasa'nın 56. maddesi ise çevre hakkını güvence altına almakta ve bu hak kıyı kullanımıyla da ilişkili bulunmaktadır.

Böylece Anayasamız kıyılarımızın korunması için gerekli çalışmalar yapılmasını ve bunların en üst düzeyde bir hukuki düzenleme ile, bir yasa ile pekiştirilmesini emretmektedir.

1984 tarihli ve 3086 sayılı Kıyı Yasası

1982 Anayasası'nın 43. maddesiyle, kıyı kuşaklarının kullanım amaçlarına göre derinliğinin ve yararlanma imkânlarının yasalarla düzenleneceğinin belirtilmesi üzerine, TBMM 1984 yılında Kıyı Yasası'nı çıkarmıştır (TÇV, 2001:214).

Doldurma ve kurutma yapılacak alanlara ilişkin uygulama imar planları İmar ve İskan Bakanlığınca onaylanmaktadır.



“Şekil 3.6” 3086 Kıyı Kanunu’na ve 110 sayılı Genelgeye göre kıyı, kıyı çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki. Sahil şeridi imar planı olan yerlerde 10m’ dir., (KILIÇ, 1999:29)

İlk Kıyı Yasası Yönetmeliği:

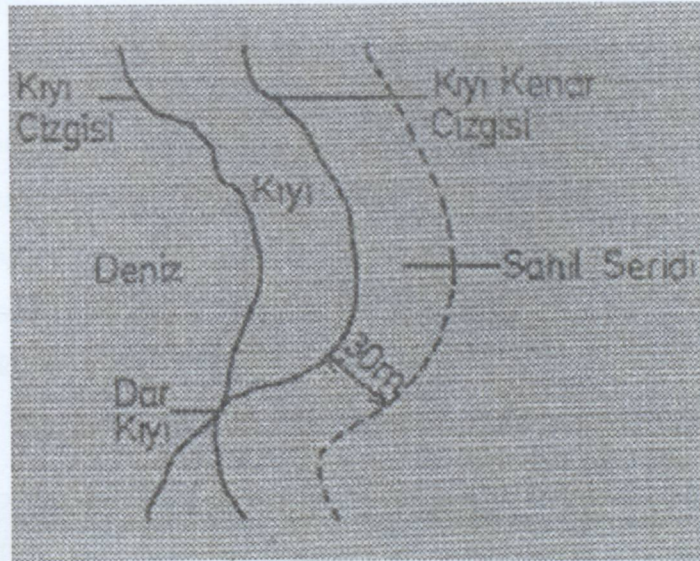
3086 sayılı Kıyı Yasası’nın uygulanma biçimini göstermek üzere, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nca 1985 yılında bir yönetmelik çıkarılmıştır. Yönetmeliğe göre, kamu yararının gerektirdiği durumlarda denizi doldurma ya da kurutma yoluyla toprak kazanılabilir. Ayrıca kıyı ve kıyı kuşağında planlama ve yapılanma ile ilgili kurallara yer verilmiştir.

3086 sayılı Kıyı Yasası ve ilgili Yönetmeliğinin iptali için Anayasa Mahkemesine başvurulmuştur. İptali istenen maddeler 4-5-9-12-13-17 sayılı ve geçici 2. maddelerdir. 1986 yılında ana muhalefet partisi Halkçı Parti’nin Anayasa Mahkemesi’ne açtığı iptal davası sonucunda 3086 sayılı Kıyı Yasası’nın 4., 6., 9., 13. ve geçici 2. Maddesinin iptaline karar verilmiş, bu maddelerin iptali sonucu yasanın öbür hükümlerinin uygulama olanağı kalmaması nedeniyle de yasanın tümü iptal edilmiştir. İlgili maddelerin, kayalık tanımının yer almamasının yaratacağı sorunlar, geniş kavramlara yer verilmesi, özel yapılaşma izni verilebilmesi, toplumun yararlanması ilkesi konusundaki çelişki ve 1972 öncesi özel yapılaşmalarına izin verilmesi gibi konuların Anayasa’nın 43. maddesine aykırılıkla ilişkilendirilmesi sonucu iptal edildiği görülmüştür. Mahkeme, iptal kararında 6 ay içinde Anayasa’ya uygun yeni bir yasa düzenlenmesini öngördüğü halde, bu çalışma yıllarca yapılamamış ve Türkiye kıyıları, 1990 yılına dek yasal denetimden yoksun kalmıştır (KELEŞ, 1997: 163).

15 Temmuz 1987 Tarih ve Sayılı Genelge

Yeni Kıyı Yasası yürürlüğe girene kadar tereddütleri gidermek amacıyla, Anayasa Mahkemesi gerekçeli kararı uyarınca, Anayasaya aykırı bulunmayan hususlar, daha önceki mevzuat ve uygulamalarda yerleşmiş prensipler dikkate alınmak suretiyle belirlenmiş ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 15.7.1987 de 110 sayılı genelge çıkarılmıştır. Bu yaklaşımla sahil şeridine 3 tanım getirilmiştir.

1. Uygulama imar planı olan yerlerde en az 10 metre,
2. Uygulama imar planı olmayan belediyeler ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında köy ve mezraların yerleşik alanlarında en az 30 metre,
3. Planı bulunmayan yerlerde uygulanacak yönetmeliğin 6. bölümü kapsamında kalan yerlerde en az 100 metre olarak belirlenmiştir.



“Şekil 3.7” 3086 sayılı Kıyı Kanunu’na ve 110 sayılı Genelgeye göre Uygulama İmar Planı bulunmayan belediye ve mücavir sınırları içinde ve dışındaki köy ve mezraların yerleşik alanlarında kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi., (KILIÇ, 1999: 29).

Böylece Ek 7 ve 8 Yönetmeliği ve 3086 sayılı Kanunun bir bileşimi yapılmıştır. Kıyıda yapılacak yapılar sınıflamasında, Anayasa Mahkemesi Kararına uyularak kullanımlar kısıtlanmıştır.

- a. İskele, liman ve çekek yeri gibi kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapılar ve tesisler,
- b. Turizm tesisleri

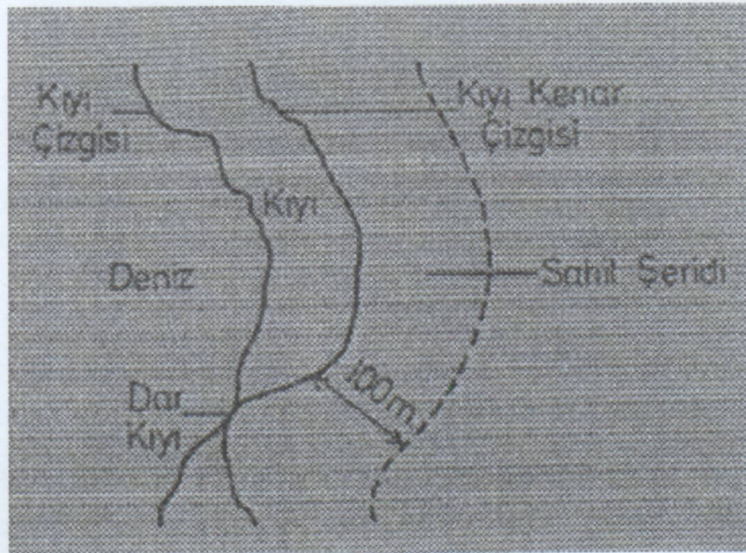
- c. Faaliyet gereği kıyıda başka yerlerde yapılmayacak tersane, su ürünleri tesisleri gibi.

Dolgu alanlarında da aynı yaklaşım içinde sadece yukarıda sayılanlar ve yol, açık otopark, park, çocuk bahçesi gibi sosyal ve teknik altyapının düzenlenebileceği öngörülmektedir. Sahil şeridi toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile turizme, dinlenme ve sportif amaçlı yapı ve tesislere ayrılmıştır.

Genelgenin önemli diğer bir hükmü de kıyıda, sahil şeridinde ve dolgu alanlarında yapılacak planlamanın artık Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca değil, yine ilgili idarelerce imar mevzuatına göre veya yerin özelliğine göre Turizm Teşvik Yasası'nın 7. maddesine göre onaylanacağını belirlemesidir.

110 sayılı Genelge her ne kadar yasa kuvvetinde değilse de uygulamayı uzun yıllar yönlendirmiştir. Daha önceki yasalarla karşılaştırıldığında önemli ilke ve detay gelişmeleri şöyle özetlenebilir:

1. Sahil şeridinin derinlikleri, kıyı, dolgu ve sahil şeridinde yer alabilecek faaliyetlerin kısıtlanması,
2. Kıyı kenar tespiti ve dolgu işlemlerinde uygulanacak idari süreç ve onama süreçlerine ilişkin detaylar ve yeni düzenlemeler,
3. Cezai hükümlerde artış (EKE, 1995: 13).

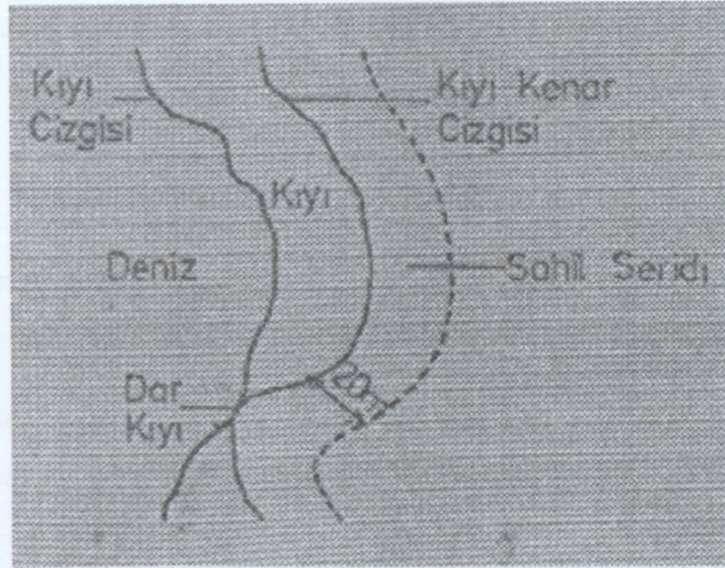


“Şekil 3.8” 110 sayılı Genelgeye ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre belediye ve mücavir sınırları içinde ve dışında planı bulunmayan alanlarda imar yönetmeliğinin 6.

bölümüne yapı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi., (KILIÇ, 1999:30).

3621 sayılı Kıyı Yasası

4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilmiştir ve kıyı şeridini, imar planı yapılacak alanlarda yatay olarak en az 20 metre genişliğindeki, uygulama imar planı bulunmayan belediye ve mücavir alan sınırları içinde ya da dışındaki yerleşim alanlarında, çevre düzeni ve / veya nazım imar planı bulunsun ya da bulunmasın, yatay olarak 50 metre genişliğindeki, belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki iskân dışı alanlarda ise yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan olarak belirlemiştir. Ancak Anayasa Mahkemesi, yasanın anılan maddesini, 20 metre genişliğindeki bu alanın çevre koşulları ve kamu yararını gözetmediği gerekçesiyle iptal etmiştir (TÇV, 2001:215).

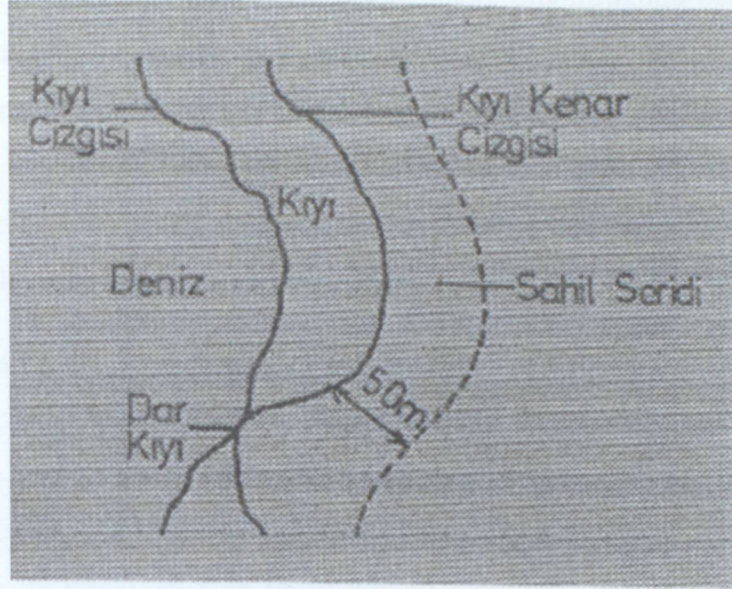


“Şekil 3.9” 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na göre kısmi yapılaşmanın olduğu, Uygulama İmar Planı yapılacak alanlarda kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi., (KILIÇ, 1999:30).

Turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizme dönük kullanımlara ait uygulama imar planları Turizm Bakanlığınca onaylanır. Turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizm dışı kullanımlar içeren uygulama imar planları ile doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan diğer alanlardaki uygulama imar planları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylanır.

Kıyıda yapılabilecek yapı ve tesislerle birlikte yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk

bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir (EKE, 1995: 238).



“Şekil 3.10” 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na göre yerleşik alanlarda, Uygulama İmar Planı bulunmayan belediye ve mücavir sınırları içinde kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi., (KILIÇ, 1999:31).

3830 sayılı Kıyı Yasası

Anayasa Mahkemesi kararları doğrultusunda Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca yeni yasa hazırlığı için bir çok kaynak taranmış ve yabancı ülke mevzuatı incelenmiştir.

1.7.1992 tarihinde kabul edilen Kıyı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 sayılı Yasa , 11 Temmuz 1992 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (EKE, 1995: 24).

Bunun üzerine çıkarılan 3830 sayılı Yasa’nın getirdiği değişiklikle (1992), kıyı kuşağı, “kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan” olarak kabul etmiştir (TÇV, 2001:215). Aynı yasada kıyı ise, “deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden meydana gelen...” şeklinde tanımlanan kıyı çizgisi ile “deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı” şeklinde tanımlanan kıyı kenar çizgisi arasında kalan alan şeklinde ifade edilmiştir (TÇV, 2001:212).

Bu yasanın 3086 sayılı Yasa'dan daha geniş kapsamlı olarak, kıyıların doğal ve kültürel özelliklerini ve kamu yararını gözeterek düzenlemeler öngördüğünü belirtebiliriz. Her iki yasada da kıyı çizgisi, dar kıyı ve kıyı kavramları aynı şekilde tanımlanmıştır, ancak kıyı Anayasa Mahkemesi'nin 1986'daki iptal kararının rolü vardır. Sahil şeridi konusunda da daha geniş çaplı bir düzenleme görülmektedir. Ayrıca yeni yasa, kıyıda yapılacak yapılara ilişkin daha sınırlayıcı önlemler getirmiş, özel yapılanma yolunu ise tamamen kapatmıştır. Doldurma yoluyla arazi kazanımı ise daha da zorlaştırılmıştır (DURU, 2003: 213).

3830 sayılı Yasa'da ise yapılaşma koşulları yeniden belirlenmiştir. Bu düzenlemede kıyı kuşağı, 3086 ve 3621 sayılı yasaların öngördüğünden daha geniş tanımlanmış, yapılaşma koşulları da bu iki yasanın öngördüğünden daha olumlu sonuç doğuracak biçimde belirlenmiştir. Ayrıca 3621 ve 3830 sayılı Yasalarla ilgili bir yönetmelik de çıkarılmıştır. Bu yönetmelikte ilk yönetmelikten farklı yönler bulunmaktadır. Hem kimi yeni konulara ilişkin düzenlemeler getirilmesi, hem de konuların kapsamlı ve ayrıntılı ele alınması nedeniyle önemlidir (DURU, 2003:218).

Diğer Düzenlemeler

Kıyı alanlarını dolaylı ya da dolaysız olarak ilgilendiren çok sayıda yasal düzenleme vardır. Bunda, belli dönemlerde oluşan boşluk sonucu farklı düzenlemeler ve çevre sorunları alanındaki karmaşık yapının etkisi vardır (DURU, 2003:226).

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

- Limanlar Kanunu(1924)
- Orman Kanunu (1956)
- Su Ürünleri Kanunu (1971, değişiklik 1986)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu (1982)
- Turizm Teşvik Kanunu (1982)
- Çevre Kanunu (1983)
- Milli Parklar Kanunu (1983)
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (1983)

- Boğaziçi Kanunu (1983)
- İmar Kanunu (1985)
- Başkanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığım Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (1989)
- Kıyı Kanunu (1990, değişiklik 1992) (KILIÇ, 1999: 25).

Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu; 28634 sayılı, 1983 yılında yürürlüğe giren bu kanunun amacı; koruması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve etkinlikleri düzenlemek.

Çevre Kanunu; 2872 sayılı, 1983 yılında yürürlüğe giren bu kanunun amacı; iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanlarda arazinin doğal kaynaklarının en uygun şekilde kullanılması ve korunması, ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerin korunması.

Turizmi Teşvik Yasası, bir yandan hazineye ait taşınmazları, ormanları, turizmin hizmetine sunarak söz konusu yerler üzerindeki baskıyı artırmış, bir yandan da işletmelere türlü teşvikler öngörerek turizmin hızla büyümesine, doğal ve kültürel değerlerin bozulması sürecine katkıda bulunmuştur (DURU, 2003:226). Ayrıca Boğaziçi'nde yapılaşma koşullarını belirleyen 2960 sayılı Boğaziçi Yasası, Boğaziçi Bölgesi'nin doğal ve tarihsel dokusunu korumak için çıkarılmıştır. Boğaziçi Yasası, 3. maddesi ile Boğaziçi'nde nüfus yoğunluğunu artıracak yapılaşmayı engelleyen ve Boğaziçi kıyı ve sahil şeridi ile öngörünüm bölgesindeki yapılaşma, birleştirme ve ayırma işlemlerini yasaklayan hükümler getirmiştir. 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Yasası ile Boğaziçi Yasası'nın ilgili maddeleri yürürlükten kaldırılmasına karşın Anayasa Mahkemesi, İmar Yasası'nın ilgili maddelerini iptal etmiştir (KELEŞ ve ERTAN, 2002:281).

1995 yılında yapılan değişikliklerle, bölgede sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması ve uygulamaya dönük çalışmaların hızlandırılması amaçlanmıştır (DURU, 2003). Bu Sözleşme, 22 Temmuz 2002 tarih ve 2002/4545 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla, 22 Ağustos 2002 tarih ve 24854 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır (<http://www.cevre.org>). Bilindiği gibi Anayasa'nın 90.maddesine göre "usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar yasa hükmündedir" (<http://www.anayasa.gen.tr/1982ay.htm>). Ancak Türkiye'nin 2002'deki onayından 2004'teki yürürlüğe girişine kadar geçen zaman, sözleşmenin 33.maddesi gereği, en az altı ülkenin onayının öngörülmesi nedeniyle yaşanmıştır (<http://www.cevre.org>).

Kıyı alanlarının planlanması ve korunması amacıyla tarihsel süreç içinde uygulanan mevzuat kronolojik olarak kısaca şu şekildedir:

- 6785 sayılı İmar Kanunu'nun bazı maddelerini değiştiren ve bu Kanuna bazı ek maddeler ekleyen 1605 sayılı Kanun ve buna dayalı olarak çıkartılan Ek 7 ve Ek 8 maddeleri ile ilgili yönetmeliği.
- 1982 Anayasasınının 43. maddesine dayanılarak çıkartılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu ve bu Kanuna dayalı olarak çıkartılan yönetmelik.
- 3194 sayılı İmar Kanunu'na dayanılarak çıkarılan 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili Yönetmeliği.
- 3194 sayılı İmar Kanunu'na dayanılarak çıkarılan 3830 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili Yönetmeliği.

Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrilidir ve kıyılar farklı morfolojik özelliklere sahiptir. Bu nedenle kıyı sahil şeridi tanımları yapılırken ve yapılanma koşulları belirlenirken, farklı yapısal özellikler dikkate alınmalıdır.

Kıyı bölgeleri, ulaşım, turizm, rekreasyon olarak üç önemli kullanıma açılırken yatırım ve uygulamalarda lokal olarak gerçekleştirilmiştir. Plan yapma ve onama sürecinde yetkili kurumlar arasındaki ilişkiler denetimi güçleştirmiştir. İlçe belediyeleri 3030 sayılı Kanun ve mevzi plan değişiklikleri ile Kıyı Kanunu ve Boğaziçi Kanunu'na aykırı uygulamalara yönelmiştir. Bu durum kıyıda plan bütününe bağlı olmayan, fonksiyon türleri yapı ve yoğunluk türleri ile donatı alanları yönünden değişiklik gösteren uygulamalar yaratmıştır (KILIÇ ve GÜL, : 403).

İstanbul kıyılarının kötü kullanılması, kıyıların tüketilmesi sonucu, yeni kıyı elde etmek istemi ile dolgular yapılmıştır. Planlama sonucu oluşan alanlar, kıyı ile ilgili yasalar dikkate alınmadan, koruma- kullanma dengesi gözetilmeksizin çevrelerine yeterli hizmeti sunamamış alanlar olarak ortaya çıkmıştır.

Bu uygulamalar ve düzenlemelere bakıldığında; kıyılarımızı ve tüm doğal- kültürel değerlerimizi asla tekrar üretilmez ve paha biçilemez nitelikleriyle koruyarak gelecek kuşaklara aktarma sorumluluğumuzu tamamen unutarak, koruma – kullanma dengesinin gözetilmesinden çok, bu değerlerin en acımasızca kullanılması ve tüketilmesi yolu seçildiği açık bir biçimde görülmektedir.

4. KIYIYA MÜDAHALE BİÇİMİ- KIYI DOLGULARI

4.1. Kıyı Dolgu Alanların Tanımı

Dolgu alanlar doğal ve yapay olarak ikiye ayrılabilir. Dolgu alanlar akarsuların taşıdığı alüvyonlu toprakların deniz ağzında birikerek oluşturduğu deltalar, su veya rüzgar erozyonu ile diğer doğa kuvvetlerinin etkileri sonucu dolan sulak araziler olarak değerlendirilirken; yapay dolgu alanlar insan eliyle ihtiyaç karşılamak üzere doldurulan alanlar olarak değerlendirilmektedir.

Kıyı dolgu alanları tersane, rıhtım, mendirek, iskele, çekek yeri, dolgu parkı ve rekreasyon alanları ve daha başka kullanımlara yönelik olarak yapılabilirler.

Dolgu alanlar; Islah amaçlı (bataklık kurutma çalışmaları vb.), koruma amaçlı (dalga kıranlar vb.), ulaşım amaçlı (limanlar, yollar vb.), yeşil alan düzenlemesi ve rekreasyon amaçlı (parklar vb.), barınma ve bakım amaçlı (kayıkthane vb.) ve tesis amaçlı (su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri) olarak yapılmaktadır.

4.2. Kıyı Dolgu Alanı Yasal Tanımı

1990 yılında çıkarılan 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nda doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılacak yapılar belirtilmiştir. 01.07.1992 tarihinde kabul edilen 3830 sayılı yeni Kanun değişiklikleri ile kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerde yapılabilecek yapılar tekrar belirlenmiştir. Bu kanun, bugün yürürlükte olan kanundur. ‘*’

‘*’ Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki, kurutma ve doldurma yoluyla kazanılan arazilerde, Kanunun 6. maddesinde belirtilen, iskele, liman, barınak, tersane, gemi söküm yeri, sabit olmayan, duş, gölgelik, soyunma kabini 6 m² yi geçmeyen büfe, kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet, ahşap iskeleler, kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı ve tesisler, park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın %3'ünü yüksekliği 5.50 m. 'yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla, inşa edilen lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları yapılabilir.

1972 yılında İmar Yasası değişikliği ile kıyıları doldurmanın ancak ‘‘kamu yararı’’ için

yapılmasının olanaklı olduğu hükmü getirtilmiştir. Kısaca belediyeler ve köyler, satmak ya da kiralanmak için değil, ancak “kamu malı” niteliği kazanabilecek doldurmalar yapmaya yetkilidirler.

3830 sayılı Yasa'nın getirdiği değişiklikle (1992), kıyı kuşağı, “kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan” olarak kabul etmiştir (TÇV, 2001:215). Aynı yasada kıyı ise, “deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden meydana gelen...” şeklinde tanımlanan kıyı çizgisi ile “deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı” şeklinde tanımlanan kıyı kenar çizgisi arasında kalan alan şeklinde ifade edilmiştir (TÇV, 2001:212).

4.3. Dolgu Alanların Amaçları

Aşağıda kıyı müdahale biçimlerinin amaçları altyapı ve altyapı tesisleri, rekreasyon, ulaşım ve endüstri incelenmektedir.

4.3.1. Rekreasyon Kavramı ve Rekreasyon Amaçlı Müdahale

Rekreasyonun sözcük anlamı “bireyin çalışma dışı zamanlarda hoşlandığı bir işle uğraşması” ya da “ruhsal ve bedensel yenileme” olan rekreasyon, Latince “Recreasyon” sözcüğünün karşılığı olup İngilizce’de “Recreation” olarak yer almıştır. Dilimizde ise aynı anlamda “Rekreasyon” olarak kullanılmaktadır.

Daha geniş ve detaylı tanımlar konuyla ilgili çeşitli uzmanlarca yapılmış ve yapılmaktadır. 1959 yılında ALLEN rekreasyonu doğal kaynakların katılımı açısından ele almış, toprak parçası, su, ağaçlar, yeşil alan ve yaban hayatı olmadan pek çok birey için boş zamanı geliştirici spor ve dinlenme amacıyla kullanmanın gerçek yararlar sağlayamayacağını belirtmiş, bahsedilen tüm doğal kaynakların kendilerine özgü katkılarıyla “rekreasyon” kavramını oluşturduğunu kabul etmiştir.

1970’de TOCHER ve DRIVER somut bir rekreasyon tanımı yapmakla beraber, çeşitli varsayımlarda bulunarak, rekreasyonun çalışma karşıtı bir kavram olduğu, ancak çalışma dışı boş zamanda yapılan eylemlerin rekreasyonel nitelikte olabileceği, bu koşullarda, yeniden güçlenme, süre gelen tek düzeliği değiştirme, zevk alma gibi amaçları taşıyan tüm eylemlerin rekreasyonu simgelediğini verdiği örneklerde savunmuştur.

1976 yılında Federal REGISTER’ rekreasyonu, kara avcılığı, su avcılığı, botla gezinti,

piknik yapma ve yüzme gibi boş zaman devinimleri şeklinde açıklamış; ayrıca boş zamanın bireysel zevkler ve eğlence için kullanılması olarak tanımlamıştır.

Diğer yandan rekreasyon kavramının değişik ilgi alanları tarafından algılanmış olduğu tanımlarda daha net ortaya çıkmaktadır.

Örneğin, DİNİ yönden yapılan tanımlamalarda rekreasyon “yeniden can verme”, “Kuvvetlendirici araç” ve “ruhsal gelişme aracı” biçiminde tanımlanmıştır.

Mantık ve Felsefe yönünden yapılan tanımlarda, “Yenilenme aracı”, “mutluluğa ulaşma aracı”, “kişisel özellikleri geliştirerek toplumsal yaşama sağlayıcı araç” yorumu getirilmektedir.

PSİKOLOJİ’DE ise rekreasyon “ruhsal ve bedensel gerginliklerin atılması için bir araç” olarak algılanmaktadır.

DEMOKRASİ açısından yaklaşıldığında insanların yaratıcılığına ve bireysel özelliklerinin gelişmesine yardımcı olan rekreasyon aynı zamanda kişilere özgür seçim hakkı verip, onlara doyuma ulaştırıcı olanaklar sağlayan, demokratik anlayışı ile uyumlu bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (AKESEN, 2004: 1-5)

4.3.1.1 Rekreasyonun Önemi ve Rekreasyon İhtiyacını Etkileyen Faktörler

Rekreasyonun insanların ruhsal ve fiziksel gelişiminde büyük rol oynadığı bugün her toplumda kabul edilen bir gerçektir. Bu ihtiyacın karşılanması bakımından yeterli olmayan bir çevre hayal gücünün ve yaşama zevkinin yok olmasına, sinir gerginliklerinin artmasına yol açmaktadır.

Rekreasyonun önemini belirleyen fonksiyonlar şu şekilde sıralanabilir:

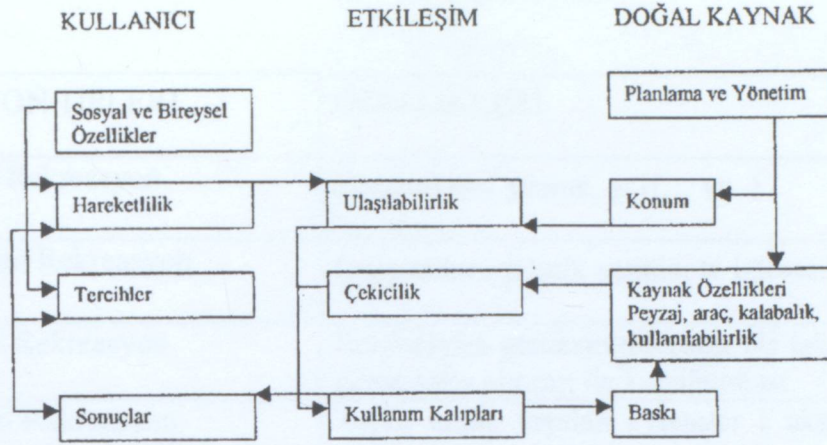
- Fiziksel Sağlık: Sportif faaliyetler insan vücudunun düzenli çalışmasını sağlar.
- Ruhsal Sağlık: Tüm rekreasyonel faaliyetleri ruhsal gerginlikleri giderir.
- Entelektüel hayatı geliştirir.
- Eğitime yardım eder.
- Toplumsal hayatı düzenler.
- İnsan ilişkilerini geliştirir.
- Uluslar arası ilişkileri geliştirir.
- Rekreasyon, kişiye fiziksel ve ruhsal katkıda bulunabileceği faaliyetleri üç ana grupta toplamak mümkündür:

- Dinlenme: Hedefi olmayan meşguliyetler. Örneğin televizyon seyretme, oturma.
- Eğlence: Kişinin doğrudan katıldığı veya işlediği faaliyetler. Örneğin spor, oyun, yarışma.
- İlerleme: Günlük davranışlar dışındaki fikirsel ve kültürel ilerlemeyi amaçlayan faaliyetler. Örneğin kültür ve sanat olayları, gösteriler, toplantılar (ARKON C. ve GÜNDÜZ O, 1976: 13).

İnsanların rekreasyon ihtiyacını ve toplum hayatında rekreasyonun daha da önemli bir hareket olarak ele alınmasına sebep olan gelişmeler şu şekilde özetlenebilir:

- Kentleşme: Kentleşme arttıkça nüfus da artmakta, bu da her yaştaki insanın ihtiyacı için elverişli yerlerde ve yeterli miktarda rekreasyon alanlarının planlamasını zorunlu kılmaktadır.
- Ev Şartlarındaki Değişmeler: Bugün elektrik ve mekanikle ilgili gelişmelerin sağladığı imkânlardan yararlanabilen ev kadını rekreasyonel faaliyetlere ayırabilecek geniş bir boş zamana sahip olmaktadır. Bununla beraber evlerin iç ve dış mekânları yönünden ilişkilerin değişmesi de çeşitli yaştaki aile bireylerinin dış rekreasyon ihtiyacını ortaya koymaktadır
- Boş Zamanların Çoğalması: Endüstriyel ve teknik alanlardaki gelişmelerin tabii sonucu olarak, iş yerlerinde çalışma potansiyeli teknik sahaya yönelmiş bulunmaktadır. Bu durum haftalık çalışma süresinin azalmasına imkân vermekte, rekreasyonun sosyal ve kültürel bir ihtiyaç olarak kabul edildiği ülkelerde bu yönden gelişmeler görülmektedir.
- Teknolojik ve Ekonomik gelişmeler: Dünya endüstrisinin gelişmesiyle oluşan imkânlar rahat ve hızlı yaşam biçimini sağlamakta, geçmişte çok daha uzun sürede yapılan işlerin kısa zaman aralıklarına sığmasına imkân vermektedir.

(AKESEN, 2004: 10)



“Şekil 4.1” Doğal kaynak- kullanıcı- planlama ve yönetim ilişkilerinde önemli etkenlerin etkileşimi. AKESSEN, 2004:12)

4.3.1.2 Rekreasyon Çeşitleri ve Özellikleri

Rekreasyon boş zamanların değerlendirilmesi yönünden ele alındığında, rekreasyon eylemleri;

- Ev içi eylemler (televizyon izlemek, yatıp dinlenmek)
- Kapalı yer eylemler (sinema, tiyatro izlemek)
- Açık hava eylemler (kampçılık, yürüyüş, balık tutma vb.)

şeklinde 3 grupta toplanmaktadır.

“Çizelge 4.1”Rekreasyon tipleri

REKREASYON TİPLERİ	ÖZELLİKLERİ
1) Etkin Rekreasyon	Dinamiktir (yüzme, golf... vb)
2) Edilgen Rekreasyon	Durgundur (piknik yapma, tv izleme..vb)
3) Ticari Rekreasyon	Rekreasyon gereksinimlerinin bir takım hizmet veya gereç satın alınımı ile karşılanması
4) Sosyal Rekreasyon	Toplu halde yapılan eylemler (akşam toplantıları, aile yemekleri...vb)
5) Uluslararası Rekreasyon	Boş zaman yurtdışında geçirilmesi (gidilen ülkede dinlenme, çeşitli geziler..vb)
6) Kırsal Rekreasyon	Boş zaman değerlendirilme amacıyla kırsal alanların kullanılması (piknik yapma, balık tutma, dağcılık..vb)
7) Estetik Rekreasyon	Boş zaman değerlendirilme amacıyla sanat olayları ile ilgilenme (müzik dinletileri, sanat etkinlikler..vb) (edilgen niteliklidir, yüksek kültür düzeyi gerektirir)
8) Entelektüel Rekreasyon	Ussal çalışmanın ağırlık kazandığı sanatsal, politik vb. olaylar (konferans izleme, fikir tartışmaları)
9) Fiziksel Rekreasyon	Açık ve kapalı yerlerde yapılan tüm spor çeşitleri (yüzme, basketbol oynama..vb)
10)Orman Rekreasyon	Ormanlık alanlar içerisinde yapılan rekreasyonel eylemlerdir.
11)Kapalı Yer Rekreasyon	Kapalı bir çevrede yada kapalı bir mekan içinde gerçekleştirilir (sinema, tiyatro, kapalı spor salonları..vb)
12) Açık hava Rekreasyon	Açık havada yapılan eylemlerin tümünü içerir.

4.3.1.3 Kıyı ve Rekreasyon

Endüstrileşmenin kentlere getirdiği hızlı nüfus artışı, yanlış alan kullanım kararları, tabiatın tahrip edilmesi, altyapı ve ulaşım sisteminin yetersiz kalması, kaynakların aşırı ve yanlış kullanılması, bilinçsiz toprak ve su kullanımı, yeşil alanların yok edilmesi telafisi çok zor çevre sorunları yaratmıştır. Bu sorunların azaltılması iş hayatından uzaklaşması mümkün olmayan kent insanın doğaya olan özlemlerinin kent içinde çözülmesi ile sağlanmaya çalışılmaktadır. Çözüm alternatifleri içinde en önemlisi kentsel rekreasyonel alan planlamasıdır. Ancak nüfus artışının getirdiği plansız şehir gelişimi, konut sayısının giderek artması, bunun paralelinde açık alanların azalması bunu zorlaştırmaktadır.

Nehir, göl, deniz kıyıları toplumsal yaşamının çok önemli ve artan bir ihtiyacı olan

rekreasyon olgusu için çok önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Bu amaçla da açık alan yaratmak için kıyılar doldurulmaktadır. Kıyı dolgu alanları rekreasyonel eylemler için önemli bir kaynaktır.

Rekreasyonun özel kıyı düzenlemelerine ihtiyacı olduğu için arazi formları daha düzenli kıyı çizgileri oluşturmak amacıyla değiştirilmektedir (FAIRBROTHER, 1974: 80).

Bir alanın rekreasyonel potansiyelini belirleyen faktörler:

- Rekreasyonel Doğal Faktörler
- Rekreasyonel Alt ve Üst Yapı Faktörleri
- Rekreasyonel Sosyal Faktörlerdir.

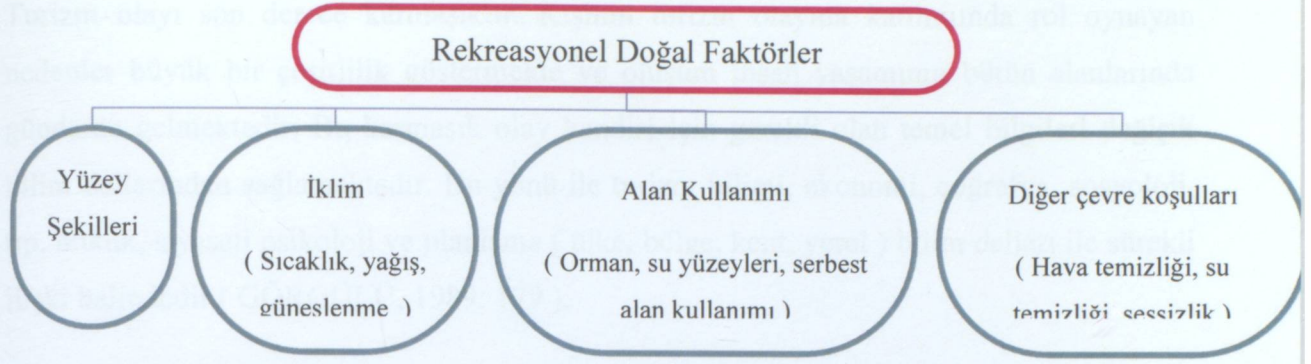
Rekreasyonu Etkileyen Doğal Faktörler:

- Yüzey Şekilleri
- İklim
- Alan Kullanımı
- Diğer Çevre Koşulları

Rekreasyon kaynaklarında yer alan en büyük görsel ve estetik öge sudur. Özellikle rekreasyonel kullanım tiplerinin büyük çoğunluğunda odak noktası oluşturması “su” yu kullanıcı toplumun birinci derecede görsel ve estetik değer olarak tercih etmesine neden olmaktadır (AKESEN, 2004: 19).

Denize girmek, balık tutmak, kumsalda güneşlenmek, su kenarında dinlenmek vb. eylemler kıyıların rekreasyon kullanımını belirler. Buna ilaveten, kıyılar sadece kara yönünde özellikli mekânlar değildir. Kıyılarda su yüzünden başlayarak dibe kadar inen doğal değerler vardır. Bu alanlarda dinlenme eyleminin bir parçası olarak sualtı ve su üstü sporları, balıkçılık, arkeolojik araştırmalar yapılmaktadır.

Kıyılar, sahip oldukları doğal değerler ve güzelliklerle dinlenme ve eğlence hizmetlerinin yoğunlaştığı alanlardır. Bir alanın rekreasyonel değerini belirleyen en önemli olgu, doğal faktörleri, diğer bir deyişle peyzaj elemanlarıdır (ALTAN, 1983: 66- 83).



“Şekil 4. 2” Rekreasyonel Doğal Faktörler.

Rekreasyon için tercih edilen doğal peyzaj elemanlarının başında su kıyıları gelmektedir. Hafta sonu tatil evleri, turistik tesisler genel olarak deniz ve göl kıyılarında yoğunlaşmaktadır.

İsveç’te yapılan araştırmalarda ise hafta sonu ve tatil evlerinin genellikle deniz, göl ve nehir kıyılarında yoğunlaştığı görülmüştür. Yine su kıyılarının büyük ölçüde çekici bir özelliğinin oluşu nedeni ile Avrupa’da ilk defa, su kıyılarının korunması ile ilgili yasaları çıkaran ülke İsveç olmuştur. Kıyıları özel mülkiyetin tasarrufundan korumak amacıyla İsveç’te, 300 metrelik kıyı şeridi yerleşim, parselasyon, etrafının çevrilerek girişlerin önlenmesi gibi eylemlerden arındırılmış ve toplumun yararına açılmıştır.

Son yıllarda Dünya ülkelerindeki yaşam standartlarının yükselmesinin yanı sıra çalışma saatlerinin azalması, rekreasyon isteklerinin çeşitlenmesi nedeni ile rekreasyon alanlarını kullanan mobil nüfusta büyük artışlar görülmektedir. Diğer açıdan ülkeler ve hatta kıtalararası ulaşım ağlarının çeşitlenmesi de kitle turizmini ve endüstrisini ortaya çıkarmıştır.

Bu nedenlere bağlı olarak ülkemizin zengin doğal kaynakları yoğun bir sistem yaratmaktadır. Dış ve iç kaynaklı turizm hareketleri özellikle batı ve güney kıyı bölgelerimize yönelmekte olup, kuşkusuz rekreasyonel içerikli tesislere büyük bir gereksinme duyulmaktadır.

Sosyal bir Bilim Dalı olarak ortaya çıkan ve temel öznesi insan olan Turizm, ilk çağlardan günümüze anlayışların farklılaşması, gereksinmelerin değişmesi, gelir düzeylerinin yükselmesi ve teknolojinin hızla gelişmesi sonucunda çok önemli bir büyümeye konu olmuştur.

Turizm olayı son derece karmaşıktır. Kişinin turizm olayına katılımında rol oynayan nedenler büyük bir çeşitlilik göstermekte ve oluşum insan yaşamının bütün alanlarında gündeme gelmektedir. Bu karmaşık olay kendisi için gerekli olan temel bilgileri değişik bilim dallarından sağlamaktadır. Bu yönü ile turizm bilimi, ekonomi, coğrafya, sosyoloji, tıp, hukuk, siyaseti psikoloji ve planlama (ülke, bölge, kent, yerel) bilim dalları ile sürekli ilişki halindedir (GÖRGÜLÜ, 1989: 179).

Turizm para kazanma amacına dayanmayan, sadece zevk için yapılan seyahat ve konaklamalar sonucu ortaya çıkan olay ve ilişkilerin bütünüdür. Endüstrinin gelişmesi, kentleşme, ekonomik refahın artması, karayolu, demiryolu, havayolu altyapılarının gelişerek insanların hareket kabiliyetlerinin artması, kitle iletişim araçlarının yaygınlaşması, eğitim- kültür düzeyinin yükselmesi, serbest zamanın çoğalması turizmin gelişerek bir sektör halini almasının temel nedenleridir (DİNÇER, 1973: 13).

Ülkemizde de, turizmin bacasız endüstri olarak gösterilip gereken altyapının devletçe yapılmasıyla kıyılara ulaşım olanakları artmıştır. Hazine arsaları turistik tesis yapacaklara tahsis edilmiş, büyük sermaye yatırımcıları iyi korunmuş kıyı kaynaklarına el koymuştur. Kamu kuruluşları sadece kendi mensuplarına açık kamp ve sosyal tesisler kurarak herkesin serbestlikle kullanımına açık olan bu mekanın kullanımını orta ve alt gelir grubunun elinden almıştır.

Kıyılarda koruma – kullanma dengesi içinde kalıcı bir planlama yapabilmek için, kıyılarda olan rekreasyonel istem ile kıyıların rekreasyon potansiyeli ve taşıma kapasitelerinin bilinmesi zorunludur. Kıyısal alanların rekreasyonel potansiyelleri ile bu kıyılara olan rekreasyonel işlemler karşılıklı etkileşim içindedirler.

İmar ve İskan Bakanlığı ve Kültür ve Turizm Bakanlığı gibi kamu kuruluşlarının ülkemiz kıyı bölgeleri için 1973 yılında ürettiği turizm fiziki planlarında koruma ve geliştirme içerikli ilkelerin kullanılmadığını kıyı bölgelerimizdeki turizm yerleşim uygulamalarında görülmektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2634 sayılı turizm teşvik yasasından faydalanarak turizm yatırımcılarına sunulan 1/ 25.000 ölçekli Ege ve Akdeniz kıyı şeridi Çevre Düzeni planlarındaki plan lejantında doğal varlıkların korunmasına ilişkin genel hükümler aşağıdaki notlarda toplanmıştır. Bunlar;

- Ülke iç ve dış turizm açısından büyük önem taşıyan turizm ve rekreasyon kaynaklarının planlı bir biçimde kullanıma açılması

- Orman kaynaklarının korunması
- Kıyı kesiminin halkın mutlak eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık bulunduğundan, üzerinde hiçbir yapı yapılmaması
- Deniz, göl ve nehirlerde halkın yararlanmasını sağlamak için kıyılarda ve kıyının 30 m. den dar olduğu yerlerde + 0 kotlu doğal eşyükselti eğrisinden kara yönünde en az 30 m. içinde yapı ya da duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazı v.b. engeller yapılmaması
- Kıyılarda kıyıyı değiştirecek ölçekte kazı yapılmasına kum, çakıl, yosun, saz v.b. gibi doğal verilerin çekilmesine izin verilmemesi
- Kıyılarda moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan artıklar atılmaması.

Kıyılarının sahip olduğu doğal, estetik ve kültürel değerler kıyıda turizmi teşvik ederken, bu oluşum aynı zamanda birçok problemi de beraberinde getirmektedir. Su kaynakları akuatik ekosistemdeki doğal fonksiyonu ile tüm canlı varlıklar tarafından yaşamın her aşamasında gerekli olmaktadır. Bu değerli kaynağın herhangi bir girişimle zarar görmesi doğal yaşamın çok hassas olan dengesini bozar. Sonuç olarak, yaşamı ona bağlı olan mikro organizmaları, bitki örtüsünü ve faunayı etkiler. İnsan kullanabileceği en değerli bu doğal kaynağı zaman içinde yanlış girişimleri sonucu kaybeder (ATABAY, 1989: 33- 34).

4.3.1.4 Rekreyasyona Yönelik Düzenleme Örnekleri

4.3.1.4.1 Charleston Kıyı Parkı, USA

Charleston kıyı parkı tarihi bölgelerle bitişik durumda olan üç dönümlük bir mücevher kadar değerlidir. Park peyzaj mimarları tarafından tasarlanmış ve kent ile uyumlu çok güzel detaylar ortaya çıkmıştır. Park da balık tutma iskeleleri, palmiye ağaçları yer almaktadır. Parkın girişinde ve diğer bölümlerimde su öğelerine (fiskiyelere) yer verilmiştir.



“Şekil 4.3’ Charleston haritası



“Şekil 4.4” Park girişi



“Şekil 4.5” New Cooper ırmağı köprüsü



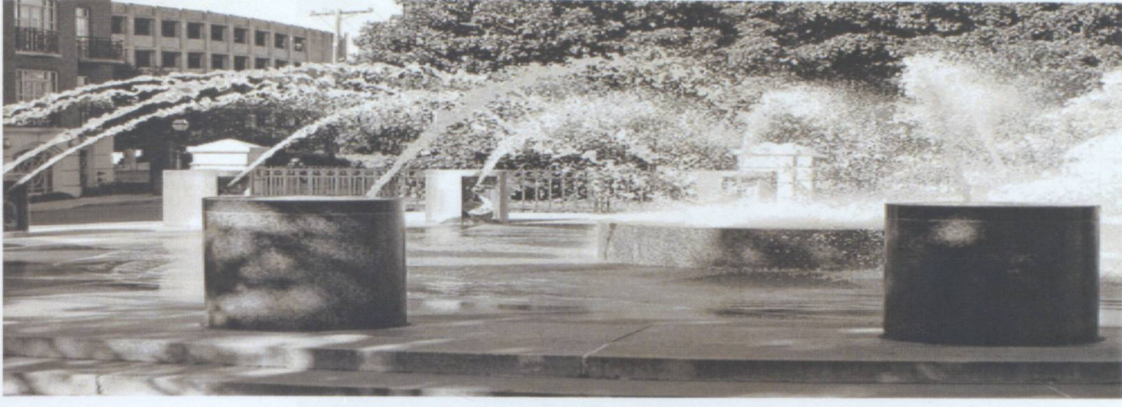
“Şekil 4.6” Palmiye sıraları,



“Şekil 4.7” Waterfront Park. Downrown Charleston, SC büyük fiskiye,



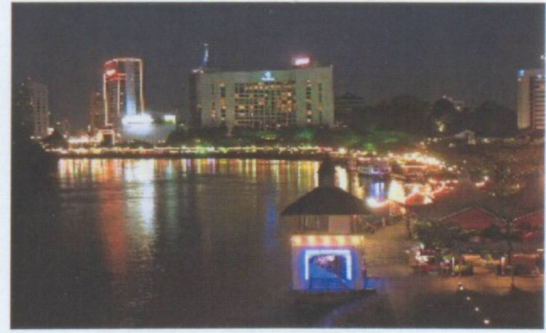
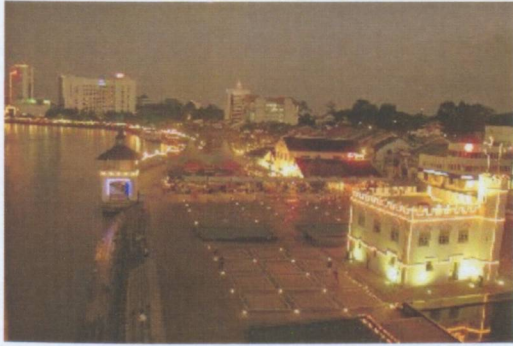
“Şekil 4.8” Ananas şeklinde fiskiye



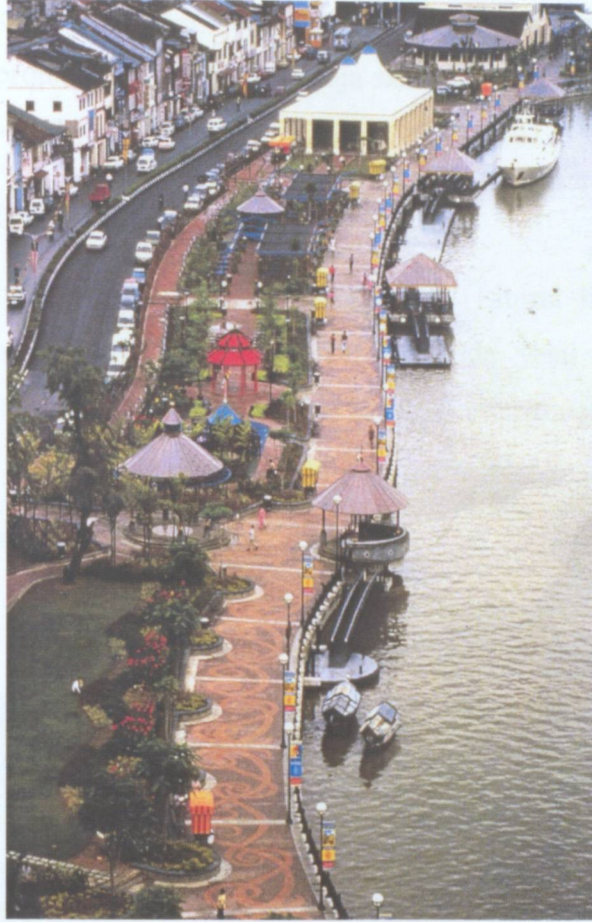
“Şekil 4.9” Waterfront Park. Downrown Charleston, SC fiskiyeler,

4.3.1.4.2 Kuching Waterfront Development, Saravak Malaysia

Kuching kıyısı şehrin kalbi gibiydi. Kötüye giden, terk edilmiş yaşam koşulları ile karakterize edilmiş bu alan 1993 yılında çok güzel gezinti ve kamu mekanına dönüştürülmüştür.



“Şekil 4.10” Tahıl siloları.



“Şekil 4.11” Gezi parkı, çay terasları, amfityatro, (BREEN ve RIGBY, 1996:149).



“Şekil 4.12 ” Kuchin kıyı gelişim master planı., (BREEN ve RIGBY, 1996:148).

Nehir kıyısı önceleri depo, ambarlar ve izinsiz kamp alanları gibi kullanımlar tarafından işgal edilmiştir. Yeni proje ile mükemmel peyzaja sahip bir kıyı parkı yapılmıştır (BREEN ve RIGBY, 1996: 148- 152).

4.3.1.4.3 Parc del Litoral, Barselona

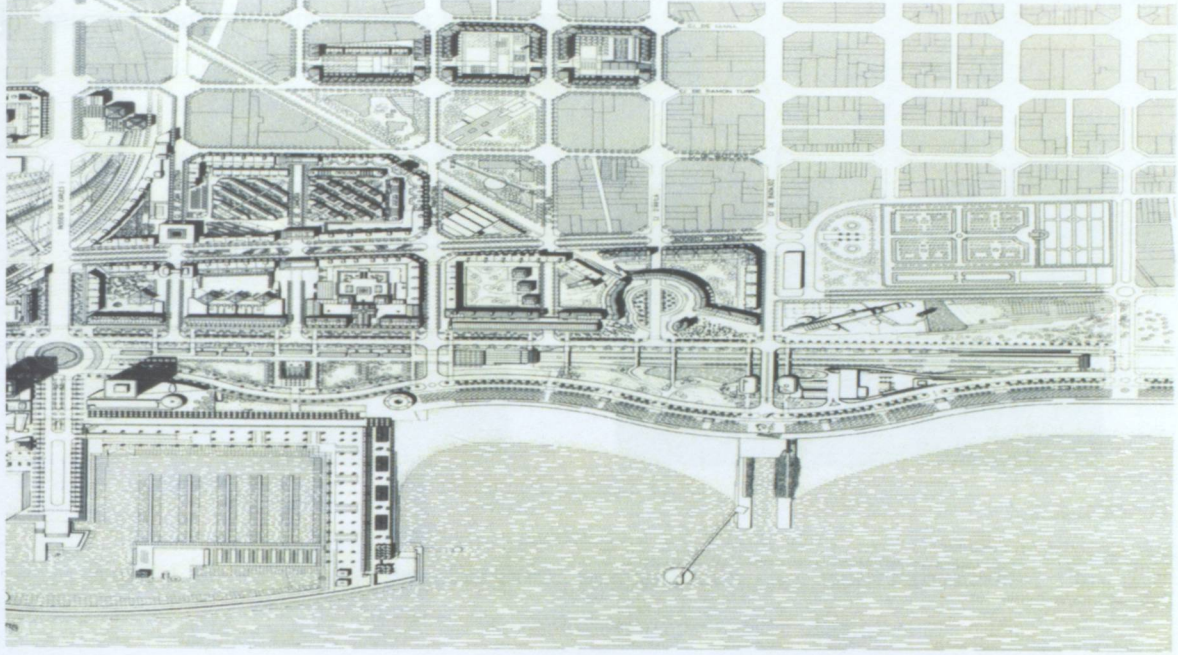
Olimpiyat Köyünün batısında yer almaktadır. Parc del Litoral liman ile şehir merkezi arasında bir yaya bağlantısı sağlamıştır. Aynı zamanda yeşil bağlantılarla var olan endüstrinin ve büyük otoyolun olumsuz etkilerini yumuşatmıştır. Park, 3 bölümden oluşmaktadır;

1. Parc de les Cascadas
2. Parc del Port
3. Parc d'I caria



“Şekil 4.13 ” Parc del Port ve Parc d'I caria'dan bir görünüş, (HOLDEN, 1996: 75).

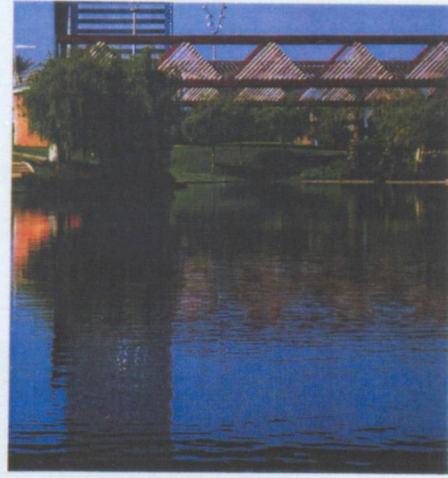
Parc de les Cascadas (Şelale Parkı): Bu bölüm şehrin merkezine en yakın olan bölümdür. Parkta gezerken izlenecek iki önemli rota vardır. Bunlardan birincisi, Antoni Llenas'ın heykeli David'in eğemen olduğu merkezi bir bulvardır. İkincisi ise; daha ıssız ve gözden uzak bir rota olan Akdeniz bitki örtüsü içinde kurulu çam ağaçları, Laurus nobilis (Defneler), ve Celtis australislerin oluşturduğu muhteşem bir peyzajdır.



“Şekil 4.14 ” Mevki Planı. Olimpiyat Köyü, Parc de les Cascadas, Parc del Port, Parc d'Icaria, (HOLDEN, 1996: 76).



“Şekil 4.15 ” Antoni Llenas'ın heykeli David'in egemen olduğu merkezi bir bulvar. Parc de les Cascadas, (HOLDEN, 1996: 77).



“Şekil 4.16” Ahşap köprü, Parc de Les Cascadas

Parc del Port: Parkın bu bölümünün merkezi parçası sahilin başladığı yerdir. Burada geniş bir havuz ve Platanus acerifolia dizisi ile bir geniş meydan bulunmaktadır. Deniz kenarında bulunan çimenlik alan Cupressus sempervirens, Ceratonia siligua ve Phoenix canariensis ile donatılmıştır.

Parkta ayrıca yerel yolu perdeleme amaçlı olarak Citrus aurantium, corob, Sophora

japonicae, Parksonia aculeata kullanılmıştır.



“Şekil 4.17” Kolonlar, Parc del Port
(HOLDEN, 1996: 77).



“Şekil 4.18” Salix babylonica, Parc d'I
caria

Parc d' Icaria: Bu bölüm Aegan'deki Ikaria adası şeklinde bir göle ile parktan ayrılmıştır. Göl kıyısı yeşil çimenlerle kaplıdır ve Salix babylonicalarla donatılmıştır. Gölün diğer tarafına ahşap bir köprü ile geçilmektedir (HOLDEN, 1996: 75- 76).

4.3.1.4.4 New York

Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük şehri ve en büyük limanı olan New York, aynı zamanda ülkenin en önemli ticari, mali ve kültürel merkezidir.

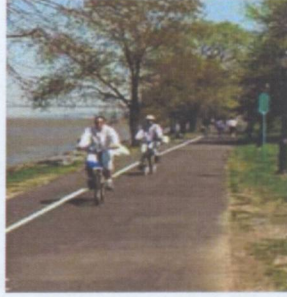


“Şekil 4.19 ” New York ve East River.

New York sahil şeridi değerli fakat hala değerlendirilmemiş bir kaynaktır. Şehrin tarihinde ilk kez, doğal kaynakların değeri göz önüne alınarak, şehrin tüm 578 millik sahil şeridi

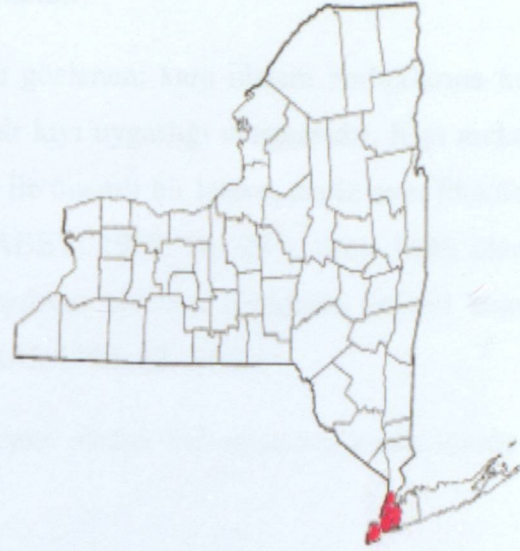
boyunca arazi kullanımını için detaylı bir çalışma yapılmıştır. Plan, sahile halkın erişimini, açık alan, konut ve ticari aktiviteler için olanaklar sunmakla birlikte, liman ve çevresel açıdan duyarlı alanların ihtiyaçlarını dengeleyen uzun dönemli bir aksiyon planı sergilemektedir. Planda;

- Şehrin içinde halkın kolayca erişebileceği, aktivitelerde donatılmış parklar ve açık alanların bulunduğu,
- İnsanların tekrara temiz sularda balık tutabileceği, yüzebileceği ve tekneyle gezebileceği,
- Doğal haritaların korunduğu ve iyi bakıldığı,
- Altın Çağları'ndaki büyüklüklerin küçültüldüğü, denizcilik ve diğer endüstrilerin, yeterli ve altyapısı destelenerek lokasyonların geliştirildiği,
- Şehrin limanında ve nehirlerde feribotların gezdiği, trafik tıkanıklığı ve hava kirliliğini azaltan bisiklet ve yaya yollarının bir sisteme bağlandığı,



“Şekil 4.20 ” New York kıyıları.

- Muhteşem güzelliği ve panoramik su görüntülerinin yaratıldığı,
- Yeni atraksiyonların su kenarında yaratılabileceği yaklaşık 50 adet yeni kamu parkları ve mevcut parkların yaratıldığı,
- Şehrin yeni konut için ve düşük gelirli insanların iş ihtiyaçlarının, etkileyici ve güvenli çevrelerde karşılandığı bir 21. yüzyıl sahil şeridi öngörülmektedir.



“Şekil 4.21 ” New York City waterways: 1. Hudson River, 2. East River, 3. Long Island Sound, 4. Newark Bay, 5. Upper New York Bay, 6. Lower New York Bay, 7. Jamaica Bay, 8. Atlantic Ocean.

Plan, sahil şeridinin 4 ana fonksiyonun etrafında organize olmuştur;

- Doğal Sahil Şeridi; kumsalları, bataklık alanları, doğal yaşama ortamlarını, duyarlı ekosistemleri ve suyun kendisini kapsamaktadır.
- Topluma Ait Sahil Şeridi; parkları, seyir yerleri, rıhtımları, sokak sonları ve kamuya açık alanları ve sahil kenarı manzaraları sunan suyollarını kapsamaktadır.
- Çalışma Alanlarını Kapsayan Sahil Şeridi; suya bağımlı denizcilik ve endüstriyel kullanımların toplandığı veya çeşitli taşımacılık ve belediye faaliyetlerinin dağıldığı yerleri kapsamaktadır.
- Yeniden Gelişen Sahil Şeridi; arazi kullanımının değişim gösterdiği veya boş ve kullanılmamış ve yaralı değişim için potansiyel gösteren yerleri kapsamaktadır.

4.3.2 Ulaşım

Kıyının biçimini değiştiren dolgu alanlarının bir başka amacı ise ulaşım ve altyapı tesisleridir.

Ulaşım kıyı mekanının kaynaklık ettiği kullanışlardan bir diğeridir. Kıyının kara ile deniz arasında kalan bir kırılma noktası olması nedeniyle, ulaşım sistemi terminalleri (liman, havaalanı, otopark vb.) kıyıda yer seçmeye çalışmaktadır. Bu özelliği nedeniyle kıyı, bir çok ekonomik faaliyetin yerleşmek için yarıştığı bir alandır. Taşıt yollarlı ve limanlar

kıyılarda en etkin olarak görülen ulaşım kullanışlarıdır.

Tarihsel gelişim sürecinde kıyı yerleşmelerinde gözlenen; kara ulaşım zorluklarına karşı gelişen yoğun bir deniz ulaşımı ve buna bağlı bir kıyı uygarlığı ulaşmasıdır. Kıyı mekanı, ilk uygarlık dönemlerinden bu yana, bu özelliği ile önemli bir işleve, deniz aşırı ilişkilerin kurulmasına bağlı olarak kullanılmıştır (KARABEY, 1978: 16- 23). Buna bağlı olarak, yerleşmeler arası bağlantılar sağlanmasında kıyıların elverişli kesimleri önemli kentsel yerleşme alanlarına dönüşmüştür (VİDİNLİOĞLU, 1983: 32- 36).

Kıyı ekolojisini zedeleyen ve doğal dengeyi bozan ulaşım kullanışlarını kendi içinde üç temel gruba ayrılmaktadır:

1. Limanlar
2. Taşıt yolları
3. Havaalanları

4.3.2.1 Limanlar

Limanlar kentlerin tanıtım ve gelişmesindeki en önemli bir etmewndir ve kentleri tanımlarlar. Ulaşım bağlantıları, doğal ve topoğrafik koşullar, hidrografik ve hidrolojik koşullar, meteorolojik koşullar, malzeme temini liman yer seçimini etkileyen faktörlerdir. Taşımacılık liman fonksiyonlarının odak noktasıdır. Limanlar bölge ekonomisinde olduğu kadar, şehirselleşmede de önemli rol oynar. Çünkü limanlar yükleme ve boşlatma hizmetleri yanında, iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını da üstlenmişlerdir. Taşımacılıkta ve hizmette görülen teknolojik ilerlemelerle, limanın gelişimi paraleldir.

Limanın kıyı ekolojisi üzerinde yarattığı başlıca problem kirlenmedir. Gemiler ve liman üzerinde bulunan hizmet yapıları kirlenmenin kaynağını oluşturur.

4.3.2.1.1 Darling Limanı, Avustralya

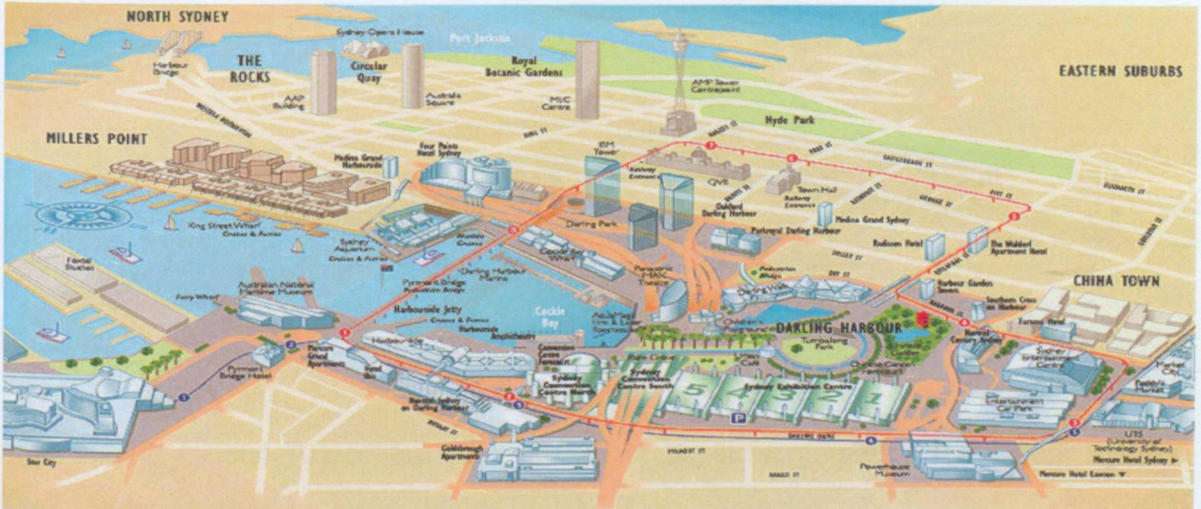
Sydney Darling Harbour projesi, Avustralya'daki en geniş çok yönlü tek kentsel dönüşüm projesidir. Hem kamu hem özel olarak toplantı, sergi, eğitim, kültür, rekreasyon ve eğlence kullanımlarını bir araya getirmiştir. (BRUHOMESSO, 1991)

Darling Harbour dönüşümü Avustralya'da 1988 yılında yapılan büyük bir proje olmuştur. Darling Harbour Sydney'in büyük liman alanı haline gelmiştir. Bu dönüşüm ile denizcilik teknolojisinin ve dağıtım ağının değişimi ile kullanılmaz hale gelmiş olan Darling Limanı demiryolları, ambarları ve limanlarını yenilenmiştir.



“Şekil 4.22 ” Darling limanı planı

Darling Harbour, 16 milyon insanı kapsayan bir resmi inceleme ile dünyanın başarılı kıyı dönüşüm planlarından biri olmuştur. Darling Harbour bahçeleri, müzeleri, yürüyüş yolları, kasinoları ve alışveriş dükkanlarıyla büyük bir yerdir. Liman kıyıları boyunca park ve koşu alanları, kumsallar uzanıyordu.



“Şekil 4.23 ” Darling limanı planı

Bu proje, açık mekânların yaratılması üzerine odaklandırılmıştır. Yaya mekanlarının yaratılması amaçlanmıştır, örneğin burada bulunan Tumbalong Park gölün batı kıyısında üzerinde yer alan bir aile eğlence ve yaya mekanıdır ve bunla ilişkili olarak Cockle Bay, Darling Harbour içinde bir kıyı gezinti alanı olarak düzenlenmiştir. Cockle Bay Marinası

52 liman için çeşitli olanaklara sahiptir. 2,888 hotel odası, 3,341 servis apartmanı, 43 restoran, 29 kafe, 12 bar bulunmaktadır.

Darling Harbour'da bulunan yerler Sydney Akvaryumu, Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi, Çin Bahçesi, IMAX sineması (dünyanın en büyük ekranına sahip), Sega World (bilgisayar oyunlarını üç boyutlu tatmak isteyenler için ideal) ve Powerhouse Müzesi'dir.

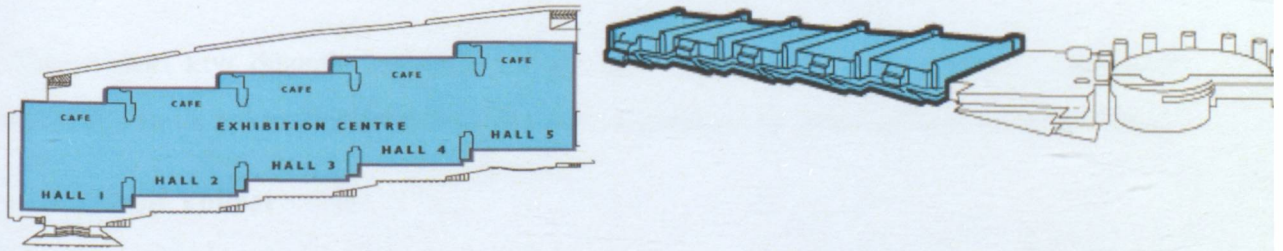
Darling Harbour bir toplumsal oyun alanına benzemektedir. Örnek olarak Copenhag'daki Tivoli Garden'a benzetilmektedir.

Toplumsal alanda odaklanmış faaliyetler 25,000 m² sergi merkezi, 3,500 delegelik konferans salonu; 13,700 m² festival Pazar alanı; Uluslar arası Denizcilik Müzesi; bilimsel ve sanatsalın uygulamaların yer aldığı Powerhouse Müzesi; akvaryum; 12,500 koltukluk eğlence merkezi; 1,300 m² Çin Bahçesini kapsamaktadır.

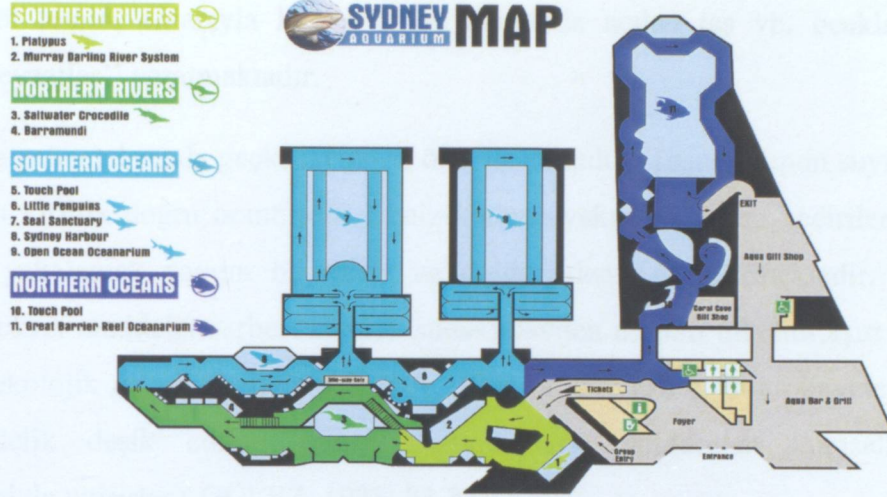
Su aktiviteleri için botlar, kayıklar, su taksileri, özel gemiler bulunmaktadır ve tarihi ve görkemli gemilerin ziyareti gibi faaliyetler yapılmaktadır.

Liman, Sydney'in merkezi imajı olmuştur.

Darling Harbour'un mimarisi doğal arazi formuna bağlı kalmıştır. Darling Harbour içinde bulunan yapılar denizden, ana yoldan, araziden ve kent binalarından görülmektedir.



“Şekil 4.24”Crystal Palace’dan beri geleneksel büyük sergi merkezleri içinde Sydney Sergi Merkezi kentsel kıyı parkı içinde parlak bir yapı olmuştur.



“Şekil 4.25” Sydney Akvaryumu, Ulusal Denizcilik Müzesi karşısında geri kalan rıhtımda Darling Harbour içinde bulunur. Dünyanın en büyük akvaryumudur. Özel bir gelişim gibi inşa edilmiştir. Akvaryum Darling Harbour kamusal mimarisinin ve eğlence yapısının bir parçasıdır.

Sydney Darling Limanı dönüşüm projesi Avustralya için büyük bir kıyı dönüşüm projesi olmuştur.

Darling Harbour dönüşümü sadece Sydney’i değil yakın çevresini de etkilemiştir ve yeni dönüşümlerin gerçekleşmesinde etkili olmuştur.

Darling Harbour dönüşümü, kentin yeniden yapılandırılmasını sağlamıştır.

Türkiye’deki kıyı düzenlemelerinde olduğu gibi değil burada açık mekanlar yaratılmış, insanların su ile yakın ilişkiler kurmasına imkan sağlayan su aktivitelerine yer verilmiştir.

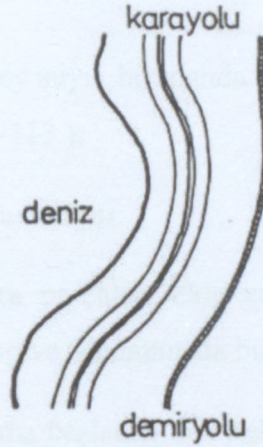
4.3.2.2 Taşıt Yolları

Öncelikle kıyıda yer seçilmesinin nedeni kıyıların yapılaşmamış alanlar olması ve buralardan taşıt yolları geçirilmesinin, yapılaşmış alanlara göre çok daha düşük maliyetli olmasıdır. Kıyı mekanına konumlanan taşıt yolları, çevresel koruma tedbirleri alınmadığı takdirde kirliliğe ve fiziksel bozulmaya neden olur.

Kara yollarının kıyılara çok yakın geçirilmesinin yarattığı diğer çok önemli sorun ise rekreasyon tesislerinin denizden ana karayolları ile koparılmış olmasıdır. Bunun trafik yönünden yarattığı sakıncalar dışında, hava kirliliği ve gürültü sorunun ortaya çıkmasında önemli rolü olmaktadır. Ayrıca yol yapımı sırasında bazı kent ve kasaba bölgelerinin yıkılması sonucu geleneksel dokunun bozulması ve ölçeğin kaybolması konusu da kara

yollarının kıyı mekanında yarattıkları olumsuz etkilere örnek gösterilebilir. Yol yapımı içim materyal temini amacıyla kıyıya yakın alanlarda açılan taş vb. ocakları “hasta görünümlü peyzajlar” yaratmaktadır.

Yol planlama çalışmalarında geçki tayini en önemli konudur. Taşıt yolunun suya yakınlığı ile yaratacağı kirlilik doğru orantılıdır. Deniz koduna yakın yerlerden geçirilen yollarda, statik kodu yakalamak yaygın bir yargı ve dolgu işlemi gerektirmektedir. Bu işlem sonucunda, toksik maddeler serbest kalarak sudaki oksijen miktarı tüketilir, aşırı yüklenme ve atıklarla ekolojik denge bozulur (CLARK, 1974: 127 - 130). Buna ilaveten, kazı ve dolgularla delik deşik edilen yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görünümlerini de yitirirler (GÜLEZ, 1983: 83-87).



“Şekil 4.26” Kıyı mekanında konumlanmış ulaşımın doğurduğu sonuçlar., (KILIÇ, 1999: 23).

Sahil yolları, kent ile deniz arasında bir set oluşturarak kent- deniz ilişkisini minimuma indirir ve doğal kıyıyı yok eder (TANRIÖVER, 1976: 50). Geçirilen sahil yoluyla birlikte çevredeki yapı dokusu da değişmektedir. Çünkü, yol çekim noktası haline gelmekte ve bölgede büyük bir rant artışı olmaktadır. Bu da yakın çevrede konumlanacak fonksiyonların türlerine ve yapı yoğunluklarına direk etki yapmaktadır (YAPI,1991:50).

4.3.2.3 Havaalanları

Havaalanları, genellikle, ucuz maliyetlerle elde edilebilen sulak alan düzlüklerinde konumlandırılırlar. Bu nedenle, ekolojik yönden hassas olan ve doğal dengenin devamlılığı için korunması gereken birçok alan bu amaca tahsis edilmiştir (CLARK, 1974: 111-113).

Kıyı zonunda yer alan bir havaalanı, kıyı ekolojisinde önemli deformasyonlara neden olur.

Genel olarak deformasyonlar;

- Havaalanı inşaatı sırasında,
- Alanın kullanımından kaynaklanmaktadır.

Havaalanlarının betonlaştırılmış yaygın yüzey alanları, petrol, biosidler ve uçak egzozlarından çıkan partiküllerin içine karıştığı yüzey suyunun akışını hızlandırır. Yoğun beton yüzeyler nedeniyle, doğal su drenajı engellendiğinden, bu yüzey suları kıyıların ciddi ekolojik tahribatlar almasına neden olur (CLARK, 1974: 111-113).

Bu negatif faktörlere karşı alınabilecek önlemleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- Kıyı mekanı ile havaalanı arasında bitkilendirilmiş tampon bölge oluşturulmalıdır.
- İnşaat aşamasında çevreye en az zarar veren teknoloji seçilmelidir.
- Pistler ve diğer donatı alanları, beton yüzeyi minimum kullanacak şekilde tasarlanmalıdır.

Zararlı kirleticilerle karışmış yüzey suyu, bir alanda toplanmalı ve denize verilmeden önce arıtılmalıdır (CLARK, 1974: 111-113).

4.3.2.3.1 Kansai Uluslararası Havaalanı

Denizin doldurularak yapay kara parçaları elde edilmesi aslında yıllardır yapılan bir uygulamadır. Japonya, Hong Kong ve Singapur'da bu projeler başarıya ulaştı.

1975 yılında Nagazaki'de yapımına başlanan 163 hektarlık bir alana kurulan havaalanı ya da 2000 yılında Osaka'daki Kansai havaalanı buna örnek olarak gösterilebilir. 1100 hektar üzerine kurulu Kansai havaalanı başlarda tartışma yaratsa da, Kobe depreminden neredeyse hasarsız çıkması sonucu insanların güvenini kazandı.



“Şekil 4. 27” Kansai havaalanı.

Yapay adalar genellikle 10-15 metreyi geçmeyen sığ sularda yapılıyor. Dağlardan taşınan molozlardan tutun da, endüstriyel atıklara kadar pek çok malzeme bu yapay adaların yapılmasında denizi doldurmak üzere kullanılabilir. Tarım için hazırlanan adalarda en üste bereketli bir toprak katmanı ekleniyor.



“Şekil 4. 28” Kansai havaalanı planı.

4.3.3 Endüstri

Kıyılardaki endüstri kullanımını tarihsel gelişim içinde endüstri yer seçimi ölçütlerine göre irdelemek gerekir. Doğaya bağlı olan ölçütler; hammadde varlığı, yüzey şekli, iklim durumu, enerji kolaylıkları, insana bağlı olanlar ise; işgücü, anapara, teknoloji, pazar, karar organları ve yasalardır.

Endüstrinin kıyıyı tercih etme nedenleri:

- Kıyının kara ve deniz ulaşımı arasında geçişi sağlayan bir kırılma noktası olması,
- Endüstrinin, ürettiği negatif malları hiç bir temizlemeye tabi tutmadan, diğer bir deyişle, hiçbir para ödemedi, denize döküp kurtarılabilmesi,
- Kıyıyı hammadde kaynağı (kum, çakıl, kalker, deniz bitkileri) olarak kullanılmasıdır.

Endüstri kıyıdan yararlanma biçimlerine ve kıyıya verdiği zararlara göre;

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

Endüstrinin kıyıya üç boyutlu etkisi vardır.

- Üretimin hazırlanması sürecine yol açılar
- Deniz doldurularak kazanılan alanlar
- Üretimin getirdiği kirlilik.

4.3.3.1 Çıkarım Endüstrileri

Petrol, doğalgaz, kum, çakıl, tuz, fosfat ve katı mineraller kıyının hammadde olarak endüstriye kaynaklık ettiği elemanlardır. Her çıkarım süreci kıyı zonunda farklı zararlar oluşturur.

Yapım endüstrilerinin yüksek oranda gereksinim duyduğu kum ve çakılın kıyıdan alınması sırasında, kıyının doğal yapısı bozulur, denizin ilerlemesi ile kumsallar ortadan kalkar.

Petrol ve doğalgaz çıkarımı ve buna bağlı ulaşım ve rafine eylemlerinin kıyı zonunda yarattığı temel sorunlar ise, çıkarım yapılan alanda ve yakın çevresinde tarama ve trafik kaynaklı bozukluklar, ekolojik açıdan hassas olan ve ekolojik dengenin devamlılığı açısından korunması gerekli alanların bu işlem amacıyla ele geçirilmesi, su kalitesinin, su

akışının, balık ve diğer canlı türlerinin popülasyonunun petrol atıkları, boru hattı sızıntıları ve ulaşım kazaları ile azalmasıdır.

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

Çıkarım endüstrilerinin yarattığı negatif etkileri önleyebilmek için;

- Kıyı alanlarından kum ve çakıl çekilmemelidir.
- Petrolün kıyı zonunu tehdit ettiği ve dalga ve rüzgarlarla başka alanlara kolayca taşınabildiği yerlerde petrol çıkarımı durdurulmalıdır.
- Çıkarım eylemlerini gerçekleştirmek amacıyla kıyı zonu önceden ele geçirilmemelidir (CLARK, 1974: 115-119).

4.3.3.2 Ağır Endüstri Kuruluşları

Zorunluluktan dolayı bazı endüstri birimleri hemen su kıyısında konumlanırken, diğer bir çoğu deniz suyuna duydukları aşırı gereksinimden değil de alçak kıyı mekanlarının ucuz değerinden, Pazar alanına deniz yolu üzerinden kolay ulaşılabilirlikten dolayı kıyı mekanını tercih ederler. Kıyıda konumlanan ağır endüstri her türün niteliğine bağlı olarak, kıyıda küçük hasarlardan biyolojik hasarlara varan negatif etkilere sahiptir.

Kıyıda yerleşen endüstri;

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

Ağır endüstri kaynaklı deformasyonları önleyebilmek için;

- Kıyı üzerinde spekülasyonu ve deformasyonları önleyebilmek için endüstri konumlandırılmamalıdır.
- Endüstrinin yaratacağı etkiler düşünülürken, ikincil gelişme etkileri mutlaka dikkate alınmalıdır.
- Oluşan kirliliğin denetim altına alınabilmesi için, kirlilik kontrol standartları belirlenmeli ve uygulanmalıdır.
- Direk olarak suya bırakılan atıklar, suya bırakılmadan önce arındırılmalıdır
- Arazi ve su kullanımına yönelik mevcut ülkesel, bölgesel ve yerel kurallar takip

edilmelidir (CLARK, 1974: 158-160).

4.3.3.3 Enerji Santralleri

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

Kullanım aşamasında enerji santrallerinin yarattığı temel iki sorun;

- Termal Kirlilik; Bir örnekle açıklanırsa; 1000megabyt kapasiteli tipik enerji santralinde, soğuk su 1 dk.'dan daha az bir sürede tesisin içine girer ve tekrar suya geri verilmeden önce sıcaklığı yaklaşık 15C° artar. Bu son derece yüksek ısı artışı sonucunda; sudaki oksijen çözünürlüğü azalır, ısı kimyasal reaksiyon süreçlerini hızlandırarak istenmeyen bileşikler oluşmasına neden olur, sudaki canlı organizma popülasyonu azalır.
- Su canlıların bir çoğunun soğuk su ile birlikte tesise sürülmesi ve ısı, gürültü, aşınma ve şok ile tesisin içinde ölmesidir. (CLARK, 1974: 130-140).

4.3.3.3.1 Parc de la Villette, Fransa Paris

Parc de la Villette bir şehir yenileme projesi kapsamında daha önce bir mezbaha ve et pazarı olan alanda yarışma sonucu 1982 senesinde yapılmıştır.

Fransız hükümeti tarafından 1982 yılında Parc De La Villette Tasarım Yarışması düzenlendi.

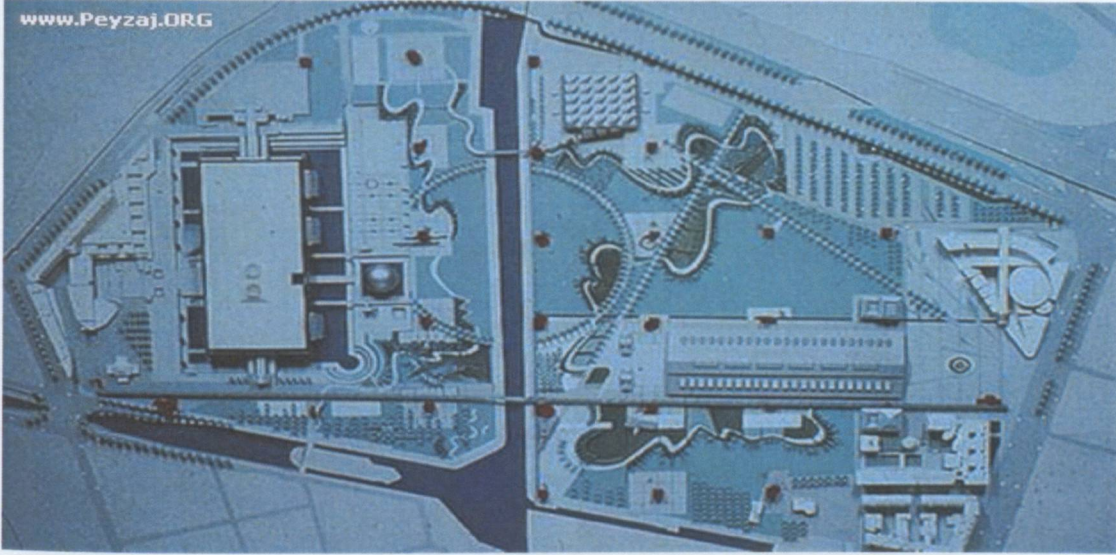


“Şekil 4.29” La villette düzenleme öncesi

Bu yarışmayı Bernard Tschumi kazanarak Parc de la Villette'te tasarımını uygulayan kişi oldu.

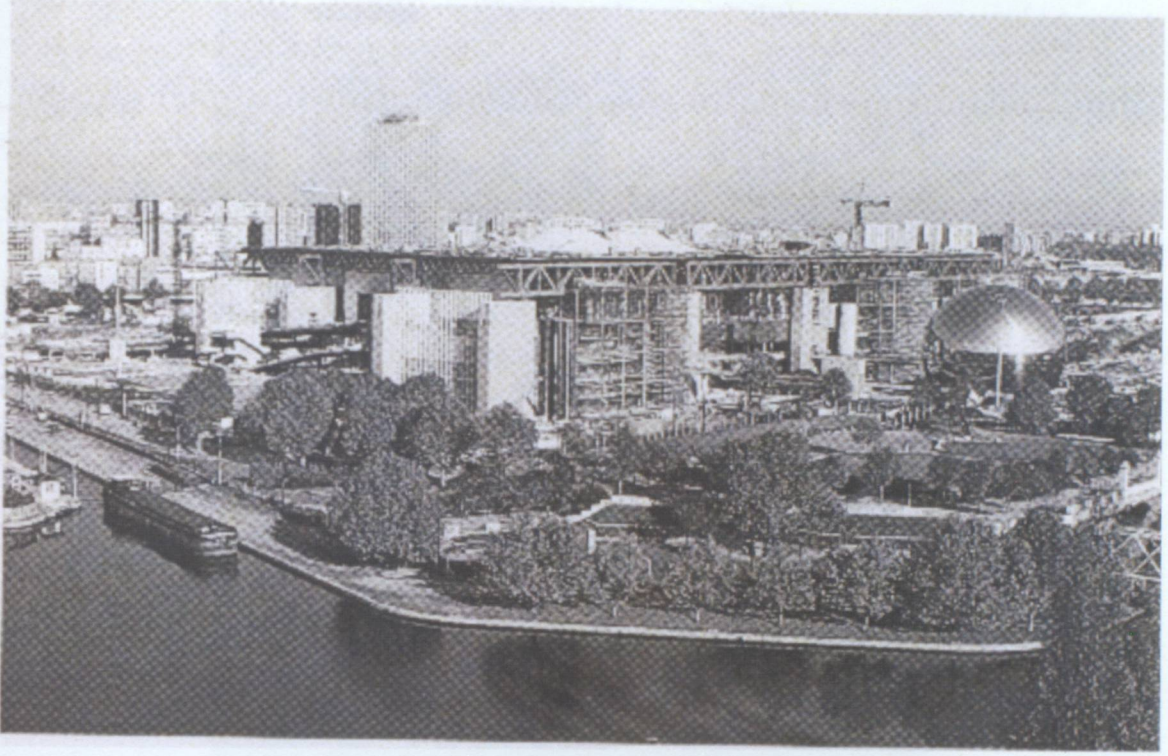


“Şekil 4.30” Parc de la villette.

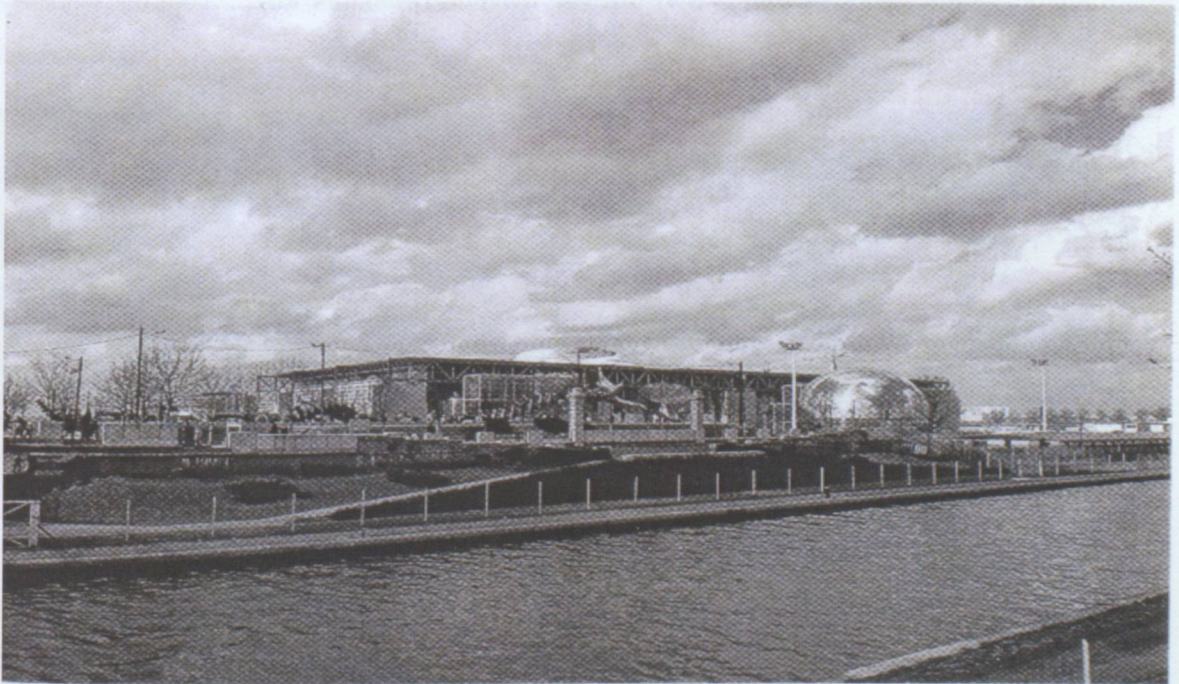


“Şekil 4.31” Parc de la villette.

Proje hiçbir zaman tamamlanmamış, sınırlar da hiçbir zaman kesinleşmemiştir. Bu park basit bir park olmasının ötesinde kültürel ve eğlence aktiviteleri bakımından zengin; açık hava tiyatroları, restoranlar, sanat galerileri, resim atölyeleri, çocuk oyun alanları, film gösteri merkezleri, bilgisayar merkezleri ile desteklenmiş kompleks bir parktır.



“Şekil 4.32” Parc de la villette, sağda bulunan çelik küre şeklindeki sinema., (BREEN ve RIGBY, 1996:143).

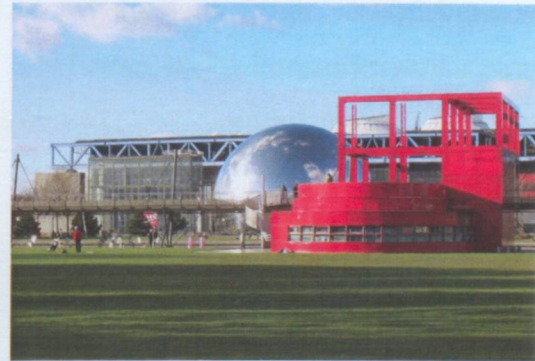


“Şekil 4.33” Parc de la villette, (BREEN ve RIGBY, 1996:143).



“Şekil 4.34” Parc de la villette, çocuk oyun alanları.

Tschumi bu parkı, parktaki tüm binaların birleşimiyle “dünyadaki en büyük bina” olarak nitelirmektedir.



“Şekil 4.35” Parc de la villette, folly ve çelik küre.

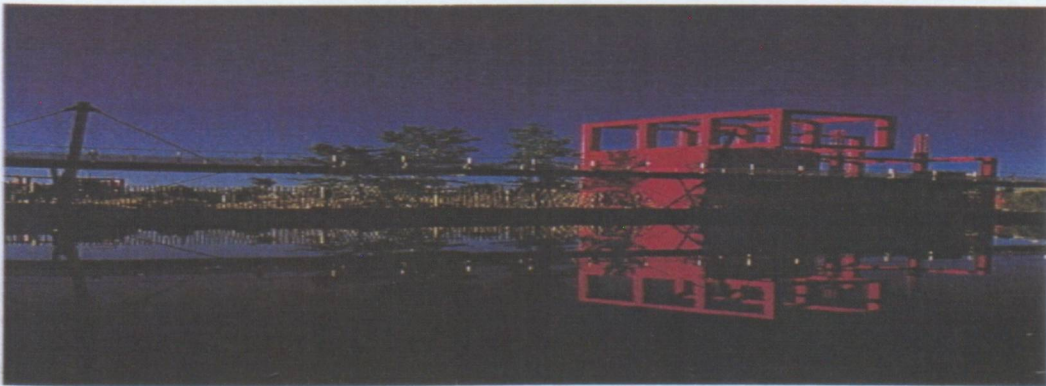


“Şekil 4.36” Parc de la villette, çelik küre.



“Şekil 4.37” Parc de la villette, folieler.

Düşünsel temelini Derrida ile birlikte oluşturdukları bu proje, temelde “folie” (şaka – yapılar) adı verilen, park içinde belli bir düzen / düzensizlik içinde yerleştirilmiş ve her biri başka işlevlere uygu olacağı düşünülerek tasarlanmış küçük konstrüksiyonlar etrafında gelişmiştir. Tüm folie’ler 20,8 x 10,8 m ebatlarında küplerden oluşmuştur.



“Şekil 4.38” Özel kırmızı çelik “folly”. Bunun gibi 24 adet yapı park boyunca yer almaktadır. (BREEN ve RIGBY, 1996:146).

Parc D e La Villette 1995 yılında tamamlanmıştır. 25 folie (şaka- oyun yapıları), galeriler, köprüler ve özel bahçeler içermektedir. (BREEN ve RIGBY, 1989: 142-148).

4.4. Dolgu Alanları ve Dolgu Alanlarının Ekolojik Dengeye olan Etkileri

Kıyı mekanı yapay çevre ve doğal çevre arasında bir ara kesittir. Bir tarafta doğal bir eleman diğer tarafta yapay bir eleman bulunmaktadır. Kıyı da yapılan dolgu alanlar hem su hem kara yönünde etkili olmaktadır.

4.1 Doğal Çevreye Etkileri

Denizlerde üç ana ekolojik ortam vardır. Bunlar, kendilerine özgü yapıları olan, dolayısıyla özel ekoloji zincirleri oluşturan, açık deniz, kıta sahanlığı düzlüğünün üstü ve denizin yıkadığı kıyı parçasıdır. Bunlardan sonuncusu gıda ve oksijen bakımından en zengin olanıdır ve kıyısında yer aldığı kesimin özelliklerine göre daha dar anlamda birimlerden oluşur. Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak, durgunsu, akarsu ağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım kıyı gölü gibi özel ortamlar kendi özel canlılar zincirini de zamanla oluştururlar. Kıyı mekânının özelliği yüzünden bu zincirlerin bir ucu da kara üzerinde denizin etkisinin ulaştığı derinliğe kadar uzanır. Bu alan üzerinde mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, balıklar, kıyı hayvanları, böcekler, kuş türleri birbirleri ile yakın ilişkide olarak barınırlar. İlk bakışta birbiriyle bağlantısı olmayan bu türler arasında bir beslenme zinciri vardır. (KARABEY, 1978: 15). Kıyıların doldurulması, kıyının kendine özgü ekolojik yapısını bozmakta ve bu alanlarda tekrar ekolojik zincirlerin oluşması için güç ve uzun bir süreç başlamaktadır.

Denizlerin kıyıları boyunca uzanan canlı alanları (LİTORAL BÖLGE), gerek kaynakları, gerekse rekreasyon amaçlarıyla, yoğun insan kullanımında olduğu için, uygarlık merkezine yakın bu sığ denizler, en fazla korunması gereken sulardır.

Denizlerdeki canlıların besin zincirinin önemli halkaları; kirlilik, kurutma deniz kıyısındaki alçak alanların doldurulması ile tahrip olurlar. Su ortamındaki besi zinciri halkalarını fitoplanktonlar, zooplanktonlar, küçük balıklar ve büyük balıklardan oluşmaktadır. Birinci halkayı oluşturan filoplanktonlar; balıkların ve diğer su ortamında yaşayan (Akuatik) canlıların besinini oluşturan bitkisel mikroorganizmalardır. Su ortamındaki oksijen kaynağı yönünden fitoplanktonların önemi büyüktür. Sulardaki erimiş oksijenin yaklaşık %70'i bu organizmalarda gerçekleştirilen fotosentez (özümleme) sonucu kazanılmaktadır. %30'u

ise havanın suya çarpmasıyla meydana gelir. İkinci halkayı oluşturan zooplanktonlar, yani hayvansal mikroorganizmalar filoplanktonlarla beslenirler. Küçük balıklar zooplanktonlarla, büyük balıklarda küçük balıklarla beslenmektedirler. Büyük balıklarda insanların besinini oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle insanlar besi zincirinin son halkasını oluşturmaktadır. Görüldüğü gibi besi zinciri halkalarını oluşturan canlı grupları arasındaki ilişkilerin kaynağında enerji alımı bulunmaktadır.

Ayrıca oksijen miktarının düşmesi su kirliliğine neden olmaktadır. Çünkü oradaki canlılar solunum yaptıkları için karbondioksit çoğalır ve kirlilik ortaya çıkar. Dolgu alanlar sebebiyle, oksijen akımının azalmasıyla, optimum yaşama alanları kalkmış olur.

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

Marmara Denizi ve Boğaziçi'ndeki balık türlerinin giderek azalması da kıyı doğal dengesinin bozulmasının bir sonucudur. Bunun nedenleri ise aşırı avlanma, zararlı atıklar, kıyı alçak alanlarının taranması ve doldurulmasıyla yok edilmesidir. Kıyı dolgusu, denizlerdeki ekolojik zinciri kırdığı gibi, binlerce yıldan beri aşınma ve birikme ile oluşmuş olan kıyı oluşumlarını da ortadan kaldırmaktadır.

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

Kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza düşürme amacıyla, bazı karayolları deniz kotuna en yakın yerlerden geçirilmektedir. Kazı ve dolgularda delik deşik edilip bozulan yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görünümünün önemli bölümünü

kaybetmektedirler. Dalgaların etki ile yolların temelleri oyulmakta ve bazen toprak kaymaları ile yollar kapanmaktadır. Bunlar da kıyının doğal dengesinin bozulmasına yol açmaktadır (GÜLEZ, 1983: 79-84).

4.2. Yapay Çevreye Etkileri

Kıyıların yapay çevreye etkilerini açıklamak kıyı tanımına ekonomik ve sosyal unsurları sokabilmekle mümkündür. Kıyı, toprak kabiliyeti diğer karasal alanlardan farklılık gösteren ve bu özelliğin bittiği yerde sınırları biten bir coğrafi alan parçası değildir. Kıyıları doğal ve toplumsal özellikleri ile kıyı çizgisinden daha içerilere doğru yerleşimi etkileyen alanlardır. Kıyıları ilk tarihsel yerleşmelerden bu yana coğrafi konumları nedeni ile “kazanılmış ekonomik ve toplumsal özellikler arz eden ve tercih edilen karasal alanlardan farklı iklim, ulaşım ve iletişim olanakları sunan” alanlardır. Coğrafi kıstaslara bağımlı olarak yapılan alan belirlemeleri, kıyı tanımları, kıyı çizgisi belirlemeleri konunun algılanmasını dar kalıplar içinde sınırlamaktadır. Kıyı çizgisi sadece kıyı hareketlerince oluşmuşluk tanımının dışında planlama, ekonomik ve sosyal unsurları da içeren bir tanımlamayı gerektirmektedir. Bunun nedeni kararlar ve sulardan söz konusu olan her türlü mekan kullanım ilişkilerinin kıyılarda yer almasıdır. Kara veya su olan bölgelerde farklı iklim ve canlı hayat özellikleri, diğer bir deyişle farklı kalınlıkta ve özellikte “biyosfer” katmanları söz konusudur. Kıyıların doldurularak yol ya da rekreasyon amaçlı kullanılması da bölgede sosyal ve ekonomik değişikliklere yol açmaktadır. Kıyı yolları boyunca bulunan enerji ulaşım hatları, reklâm levhaları ve çarpık yapılaşma ile kıyı silueti görsel yönden olumsuz etkilenmektedir.

Kıyıları doğal güzellikleri ile bile çekim alanı iken doldurularak halka açık rekreasyon alanları olarak düzenlenince yöredeki yerleşimlerin ekonomik rantları daha da artmaktadır. Dolgu alanları üzerinde de ticari amaçlı alanların düzenlenmesi gündeme gelmektedir. “Ticari yeşil alan” formülüyle, bir yandan üzerinde yapı yasağı bulunan, halkın özgürce yararlanabileceği alanlar içerisinde “tesisler” kurularak, yüksek bedellerle kiraya verilebilmektedir. Bu alanlar birer “rant kaynağı” olarak görülebilmektedir.

5. İSTANBUL'UN KIYISININ ÖZELLİKLERİ ve DOLGU ALANLARI

5. 1. Kıyı Kenti İstanbul

İstanbul'un suyla olan ilişkisi, ne Venedik, Amsterdam'daki gibi kanallar tarafından bölünmüş şehirlerin, ne de Londra, Paris veya Frankfurt gibi bir akarsu kenarında yerleşmiş şehirlere benzemektedir. İstanbul'u kentsel açıdan eşsiz kılan kentin tam ortasından suyun geçmesi ve suyun her yerde oluşudur (ERKÖK, 2002:144). İstanbul denizle tamamen birlikte yaşayan tarihin en önemli suyollarından biri olan Akdeniz-Karadeniz su yolunu tam içinde barındıran bir kıyı kentidir.

İstanbul'un kıyıları, kıyıya dair yeryüzü peyzajlarının biçimlenişi açısından tek bir biçimlenme göstermez. Düz kıyı, haliç, adalar, koy, yarımada, boğaz gibi biçimler, İstanbul'da farklı ağırlıkları olan kompozisyonlar oluştururlar.

İstanbul Boğazı, Anadolu ve Rumeli fenerlerinden başlayarak Anadolu yakasında Üsküdar'a, Rumeli yakasında ise Tophane'ye kadar uzanır. Her iki yamaç denize, vadiler, ovalar, koylar, burunlar oluşturarak iner. İki kıyının buluştuğu vadide yer alan Boğaziçi çeşitli kıvrımlar ile Marmara Denizinden Karadeniz'e ulaşır

İstanbul Boğazı, Türkiye sınırları içindeki Anadolu yakası ve Rumeli yakasında yer aldığı gibi aynı zamanda Dünya sınırları içinde de Asya Kıtası ile Avrupa Kıtası arasında yer almış, hem coğrafi hem tarihi önemli bir konumdadır (ATICI, 1986: 24).

İstanbul Boğazı Karadeniz'le Marmara Denizi'ni birleştirir. Uzunluğu düz olarak 30 kilometredir. Girinti ve çıkıntılar hesaba katılınca kıyıların uzunluğu ortaya çıkar. Rumeli yakasında Rumeli Feneri'nden Haliç kıyılarına dolaşarak Ahırkapı Fenerine kadar 55 kilometre, Anadolu yakasında Anadolu Feneriyle Kızkulesi arası 35 kilometre, Selimiye önündeki Kayak Burnu'na kadar 36 kilometredir. Boğazın genişliği Anadolu Feneri ile Rumeli Feneri arasında 3600 metre, Anadoluhisarı ile Rumelihisarı arasında 760 metredir.

Batılıların Altın Boynuz (Corne d'Or) diye adlandırdığı Haliç, İstanbul ile Beyoğlu arasında, genişliği yaklaşık 500 metre, uzunluğu 5 kilometre olan bir iç limandır.

İstanbul'un 24 kilometre batısında ve Marmara Denizi kıyısında Küçükçekmece Gölü yer alır. Yüzölçümü 16 kilometre karedir. Suyunu Sazlıdere'den alır.

Mimar Sinan Bucağının bulunduğu yerde ve Marmara kıyısında yer alan diğer bir göl de Büyükçekmece Gölüdür. Yüzölçümü 11 kilometre karedir. Suları derin değildir. Karasu Deresiyle beslenir.

İstanbul'da baraj gölleri de vardır. Bunlardan en tanınmış olanları Elmalı Baraj Gölü, Ömerli Baraj Gölü ve Alibey Baraj Gölüdür. Ayrıca Darlık, Sazlıdere ve İsaköy barajlarının gerisinde birer baraj gölü meydana gelmiştir.

İstanbul'un büyük akarsu yoktur. En büyüğü Riva çayıdır. Kocaeli topraklarından çıkar ve Çayağzı (Riva) Köyü yakınlarında Karadeniz'e dökülür. Uzunluğu 65 kilometredir. Yeşilçay (Ağva), Çanak Deresi, Şile batısında Uludere'de Karadeniz'e dökülür. Boğaz'ın batı kesiminde İstinye Deresi ve Büyükdere, (1 5 km.) Haliç'e dökülen Kağıthane (12,5 km) ve Alibey dereleri (5 km), Küçükçekmece Gölüne dökülen Sazlıdere, Büyükçekmece Gölüne dökülen Karasu Deresi, Terkos Gölüne dökülen İstiranca Deresi, İstanbul'un önemli akarsularıdır.

Bunlardan başka birçoğu gezi ve eğlence yeri olan dereler de vardır. Kadıköy'de Kurbağalıdere (20 km) Boğaz'da Göksu, Küçüksu (16,1 km), Elmalı, Baltalıman (15 km), Belgrad, Sarıyer dereleri küçük akarsulardır (İstanbul Ansiklopedisi, 1994).

İstanbul, deniz ulaşımından yararlanma açısından özel konumu olan bir kenttir ama ulaşımında en az paya sahiptir. Rüzgârdan korunmuş doğal bir liman olan Haliç, ulaşımına elverişli Boğaziçi, günlük mal ve insan taşımacılığında küçük deniz araçlarının çalışmasına uygun olduğundan İstanbul'da deniz gerçek yaşamın bir parçası olmuştur (KILIÇASLAN:191996). Kentin coğrafi konumunun, denizle iç içe yaşamında birincil önemi bulunmaktadır. Kentin eski haritaları ve gravürlerinde de, denizin üzerinde yoğun biçimde ulaşım araçları görülmektedir.

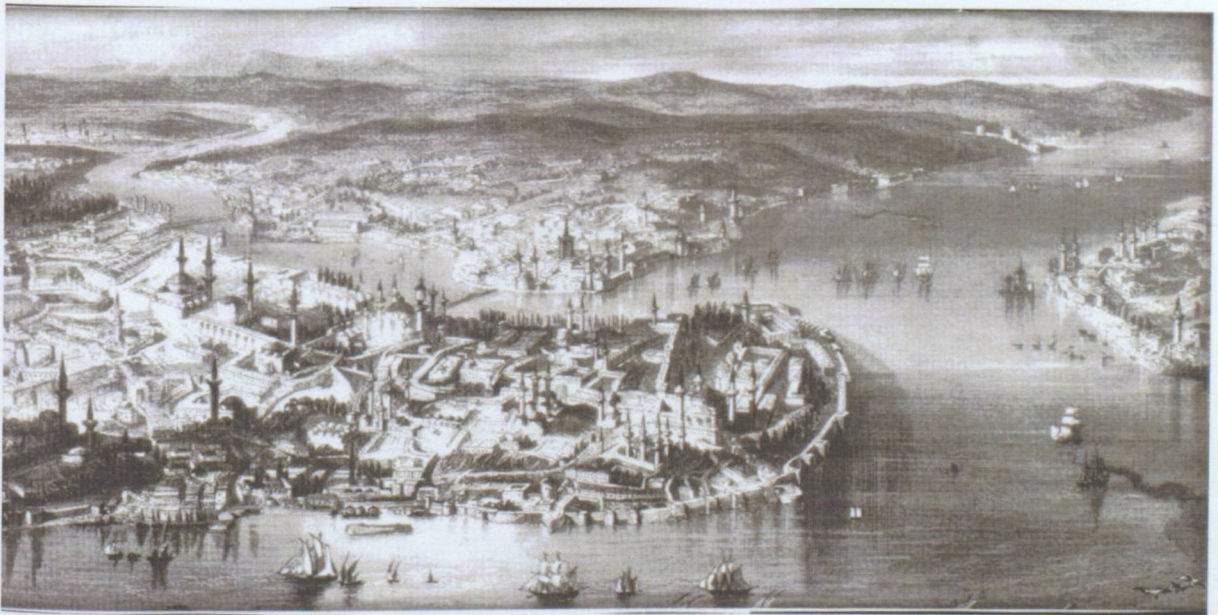
İstanbul'da su her yerde olmasına rağmen, hiçbir dönemde su kentin içine girememiş, toplum ve kültürün bir parçası olmamıştır. Su her dönemde kent yaşamını kolaylaştırıcı ve zenginleştirici bir unsur olmaktan çok zorlaştırıcı bir unsur olarak görülmüştür.

Su İstanbul için ayrı bir öge olarak görülmüştür. İstanbul'da insanlar hep suya kapalı ilişkiye dayalı bir yaşam belirlemiştir. Su İstanbul'da her dönemde sınırlı kullanımların hizmetinde olmuştur.



“Şekil 5.1” 1878 yılında İstanbul.

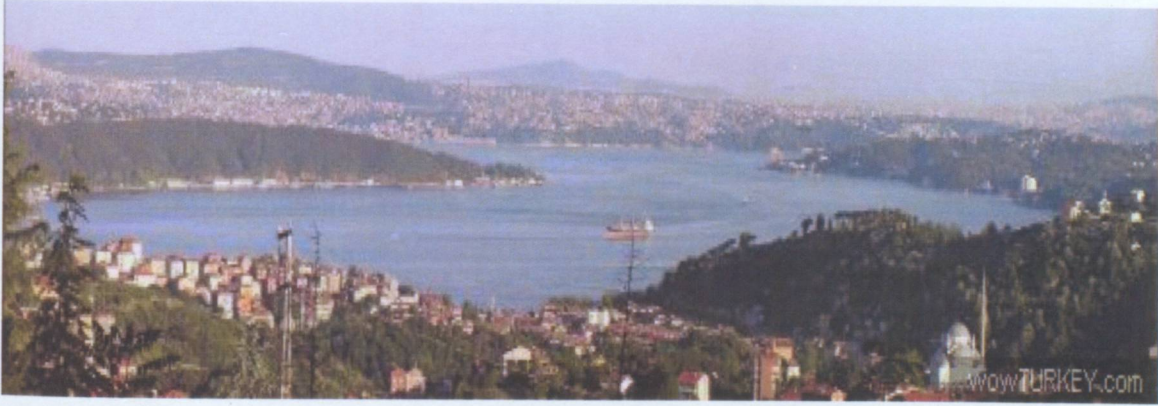
İstanbul, coğrafi açıdan diğer limanlardan ayrılan biçimde, farklı ekosistemler arasında transit bir konuma sahiptir. Diğer limanlar ise, genelde ya son nokta ya da mola noktası konumundadırlar. İstanbul, aslında bu açıdan, ne bir otobanın kenarında onunla hiç bir ilişkisi olmayan bir kasabaya, ne de bir yol üstü durulan kır kasabasına benzememektedir. İçinde sürüp giden yoğun gidiş gelişler, kent içi işlevlerle de ilişki kurarlar (ERKÖK, 2002:131).



“Şekil 5.2” İstanbul gravürü.

Topografik kompozisyonun alt biçim elemanları arasında, vadiler, kanyonlar, jeolojik çöküntülerden oluşan açık biçimler ile tepeler, eğimler, platolardan oluşan kapalı biçimler bulunmaktadır. İstanbul'un topografyasında, iki grubun da elemanlarının kompozisyonu oluşturduğu görülebilir (ERKÖK, 2002:133).

İstanbul Boğazının topografyası doğal ve yapay etkenlerle günümüze dek hayli değişikliğe uğramıştır. Tipik olarak birbirine paralel olarak uzanan kıyı ve kıyının bazen hemen geniş bir düzlükten sonra ulaştığı yamaçlar halindedir. İki kıyı birbirine en çok 698 m ile Anadolu ve Rumelihisarı'nda yaklaşırken Büyükdere- Umuryeri birbirinden 3550 m ile en fazla uzaklaşır. Boğaziçi'nde sahilden başlayarak eğim batıda % 10'dan yüksektir. Yer yer % 30'u aşar. Anadolu yakasında eğim % 5'ten başlar, kuzeye doğru artan vadiler her iki yakada genellikle kuzey- batı, güney- doğu yönünde ve birbirine paraleldir.



“Şekil 5.3” Boğaz'da kıvrımlı topoğrafik yüzeyler.

Su altı topografyası ise iki yamacın su altında oluşturduğu bir vadidir. Vadi Arnavutköy ile Vaniköy arasında (-92) metre ile en derine, Ortaköy ve Kuzguncuk birleşimi ise (-30) m ile en az derinliğe ulaşır. Boğaz oluşumunun uzunluğu 28,5 km'dir. Ayrıca İstanbul Boğazı Marmara Denizinden Karadeniz'e doğru hafif bir eğim gösterir. (ATICI, 1986:30)

Akdeniz ikliminden Karadeniz iklimine geçişi yansıtan, ağırlıklı olarak Boğaz'daki orman, koru ve bahçelerden oluşan bitki örtüsü de, peyzaj üzerinde önemli etki oluşturur.



“Şekil 5.4” Boğaz’da kıvrımlı topoğrafik yüzeyler ve M.C. Escher’in Mobius Strip tablosu.

Topografyanın hareketliliği, iç- dış, ön- arka, yan yüz-ön yüz, gibi iç içe geçmişlikleri içerir. Bu iç içe geçmişlik Escher’in tablolarını hatırlatabilir. Nasıl ki Mobius Strip tablosunda, karıncalarla, üzerinde hareket ettikleri yüzeyin alt yüz- üst yüzünün algısal olarak birbirine dönüşümünde ince bir geçiş bulunmaktaysa, benzer bir durum bir anlamda, Boğaz’ın (ya da İstanbul’un başka kısımlarının) kıvrımlı topografik yüzeylerinde, öndeki kütlelerin arkada görünmeyen yüzü ile başka bir kütlelerin yüzü arasındaki ince geçişte görülebilir.

İstanbul Boğazı ve çevresi jeolojik formasyonları ve litolojik özellikleri açısından çeşitlilik gösterir. Temel üzerinde 3. zaman serileri ve depoları bulunurlar. Aşınmayan kalker ve kuvarsitler Çamlıca ve diğer tepeleri oluşturmuşlardır.

Rumeli tarafında, Boğaz ve Halice inene vadilerde yapılan sondajlarda şist ve mavi kalkerin mevcudiyeti görülmüştür.



“Şekil 5.5” Coğrafi kıyı biçimleriyle İstanbul uydu fotoğrafı.

Boğaziçi'nin doğu yakasında ise genellikle paleozoik'e (birinci zamana) ait, yer yer metamorfoza olmuş, genellikle geçirimsiz olan formasyonlar görülür. En karakteristikleri yumrulu kalker, radiolarit, killi şist, grovak ve kalkerdir. Kıyıya yakın yerlerde kalkerler, kıydan uzaklaştıkça şistler hakimdir. (AYSU, 1973:45)

İstanbul'da bulunan kıyı tipi yaygın bir morfolojik deyişle “boğulmuş” kıyılar kategorisine girmektedir (ERKÖK, 2002:140).

5.2. İstanbul Kıyı Mekanı İçinde Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi

Kıyılar kentleşmenin başladığı ilk çağlardan günümüze kadar, kentlerin gelişmesinde ve biçimlenmesinde çok etkin rol oynayan suyun karayla kesişme noktasıdır. Kentin kuruluşunda çok etkin bir faktör olan suyun sağladığı savunma, ulaşım ve ekonomik aktiviteler, kent kıyı ilişkilerinde ve kentin gelişmesinde, kentin ve kıyının biçimlenmesinde ve kullanımında etkili olmuştur.

Teknolojinin gelişmesi ve bununla birlikte insanların boş zamanlarının artması suyun farkına varılması, kıyı alanlarında fonksiyonel çeşitlikle birlikte bu talebe yönelik yeni alan

gereksinimini doğurmuştur. İnsanların bu talebini karşılamak için denizi doldurma yoluna başvurulması beraberinde önemli sorunlar getirmiştir. Kent yaşamının ve kültürünün yansımaları olarak, önceleri su kıyısı olarak kullanılan kıyılar, sonradan kıyı dolgu alanları ile geliştirilen düzenlemelerde bununla uyumlu benzerlikler gösterememişlerdir (GÜL ve KILIÇ, 2002: 398).

5.2.1. Cumhuriyet Dönemi Öncesi

Cumhuriyet öncesi dönemde özellikle ulaşım (liman vb.) amacıyla kıyılar doldurulmuştur.

İstanbul kıyıları, Roma döneminden başlayarak günümüze kadar zaman içinde doğal ve yapay nedenlerle doldurulmuştur. Üsküdar, Yenikapı, Kumkapı, Langa, Kadırga, Eminönü, Sirkeci limanları dolgu ile oluşturulmuştur (GÜL ve KILIÇ, 2002: 398).

Bizans devrinde Marmara kıyısında ve Haliç'te bir çok liman yapılmıştır. Bizans devrinde yapılan bu limanlardan günümüze bazı duvar kalıntılarında başka bir şey kalmamıştır. Bu dönemde öncelikle ulaşım amaçlı (limanlar) kıyı dolgu çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Bizans döneminde İstanbul'da yapılan limanlar;

Neorion Limanı: Yeni Cami Külliyesi ile Sirkeci arasındaki Bahçekapı'da bulunuyordu. Sirkeci-Eminönü bölgesinde yapılan jeolojik toprak araştırmaları günümüzdeki kıyı çizgisinin en azından 250 m. kadar ileriye kaymış olduğunu göstermektedir. Grekçe'de "neorion" sözcüğü tersane anlamına gelmektedir. Bu liman da buradaki tersaneden ötürü bu ismi almıştır. 1203 senesinde de bu bölgede çıkan yangından sonra da bu liman bir daha temizlenip kullanılmamıştır (KUBAN, 1996: 56-60).

Ahırkapı Limanı: Sarayburnu'nu başlangıç olarak aldığımızda Marmara sahilindeki ilk Bizans limanı Ahırkapıdadır. Bu liman Manganlar Sarayının iskelesi olarak da kullanılmıştır. Daha sonraları Bukhaleon Sarayı ve limanının yapılması ile burası terk edilmiştir (KUBAN, 1996: 360).

Bukhaleon Limanı: Büyük Saray'ın ön cephesinin batı yakası ile Çatladıkapı arasında olduğunu eski harita ve kayıtlardan öğrenilmektedir (KUBAN, 1996: 61-64).

Hormisdas Limanı: Hormisdas limanı Bukhaleon limanının batısında ve ona yaklaşık olarak 60 m. uzaklıkta idi. Sadece ticari amaçla kullanılmış olan bu limana Hormisdas adının verilmesi Bizans'a sığınan İran İmparatoru Hormisdas'ın oğlundan ötürüdür. Çatladıkapı yakınlarında olduğunu tahmin edilmektedir. Önüne bir de mendirek yapılan liman IX uncu yy. da Bukhaleon Limanı ile birleştirilmiştir (KUBAN, 1996: 105).

Kaesurius veya Heptaskalon Limanı: I. Leon (457-474) zamanında yaptırılmış olan bu liman günümüzdeki Kumkapı balıkçı barınağının yaklaşık 500 m. batısında idi. İmparator VI. Ioannes Kantakuzenos devrinde önemini yitirmiş ve terk edilmiştir (KUBAN, 1996: 62-63).

Kondoskalion Limanı: Kumkapı ile Langa arasındaki kıyı şeridinde bulunmaktaydı. Buandelmonte''in İstanbul'' ziyareti sırasında gördüğü ve aynı zamanda içinde bir de tersanenin bulunduğunu ve 300 kadar geminin barındığını belirttiği bu liman, daha sonraları diğerleri gibi terk edilmiş, yeri dolmuş, üzerine ise mahalle yapılmıştır.

Theodosius Limanı (Portus Theodosiacus): Marmara denizi kıyısındaki genişçe bir körfezde yer alan bu liman Kondoskalion limanının batısındadır. I. Theodosius (379-395) tarafından ticari liman olarak yaptırılmıştır. Mısır'ın 641 de Arapların eline geçmesiyle zahire sevkiyatı durmuş liman da bu yüzden önemini kaybetmiştir (KUBAN, 1996: 62).

Kadirga Limanı (Sophia Limanı): Bu liman Ayasofya ve Hipodromdan denize doğru inen yolun sonunda Bukoleon Sarayının yakınında idi. Çatladıkapı ile Kumkapı arasına rastlayan bu limandan da günümüze hiçbir kalıntı gelmemiştir. (KUBAN, 1996: 274).

Vlanga Limanı (Eleutherius Limanı): Sarayburnu'ndan Yedikule'ye kadar uzanan sahil şeridinin tam ortasında bugün Langa olarak isimlendirilen yerde idi. Bizans'ın en önemli limanlarından biri olan Elefterios limanı , Porta Vlanga (daha sonra bu kapı Yenikapı adını almıştır) kapısının doğusundadır. (KUBAN, 1996: 63).

Altınkapı Limanı: Marmara sahilindeki surların sonunda bulunan Altınkapı'nın yakınındaki askeri amaçlı kullanılmış bir limandır. Deniz yolu ile seferden dönen İmparatorlar bu limandan karaya çıkar, Altın kapı'dan geçerek merasimle kente girerlerdi

Osmanlı döneminde bu limanların büyük bir kısmı terk edilmiştir. Bu dönemde insanlar denizle yakın ilişkiler kurmuştur. Osmanlı kültüründe özellikle İstanbul ve İzmir olmak üzere bazı büyük şehirlerimizin kıyılarında kurulan ahşap deniz hamamlarının yüzme sporunun sevilip, yerleşmesinde önemli rolü olmuştur. Kıyılarda denizlere çakılan ağaç kazıkların arasına tahta perdeler çakarak yapılan tahta havuzlarda yaz aylarında İstanbul ve İzmir halkı yüzme sporu yapmaktaydı.



“Şekil 5.6 ” Eminönü



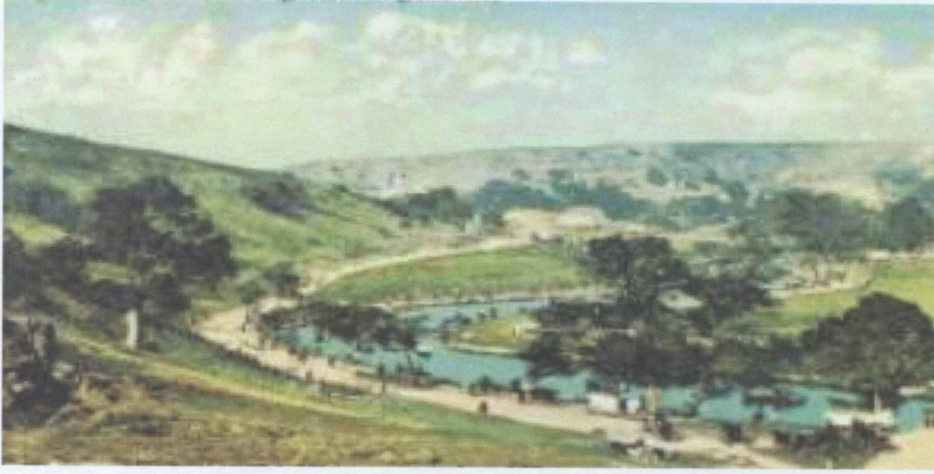
“Şekil 5.7 ” Sirkeci limanı.

İstanbul'daki dolgu alanların bir imar planı ile denetimli olarak planlanması 1860 yıllarında Bekir Paşa'nın planında yer almıştır. Bekir Paşa Marmara sahil surlarını yıkarak tüm taşları ile bütün sahile rıhtımlar yapmayı önermiştir. Osmanlı Döneminde deniz trafiğinin artması ve ticaret için düzenli rıhtımlara ihtiyaç duyulması, kamu sağlığını tehdit eden olumsuz koşulların ortadan kaldırılması ve kent imajının düzeltilmesi istemi ve insanla deniz ilişkisi 19. y.y.'da planlamaya ilişkin yeni hedefler belirlemiştir. Sahil şeridinin kamu kullanımı amacıyla düzenlenmesine ilişkin ilk adım 1863 yılında atılmıştır. 1850- 1900 yılları arasında, kıyıda sahil şeridinin yenilenmesine ilişkin çalışmalar yapılmıştır.

Osmanlı döneminde kıyı ve deniz mesire alanı olarak da kullanılmıştır. Tophane, Kabataş,

Dolmabahçe ve Beşiktaş semtleri, sahil saraylar ve yalılarla çeşme ve camilerle süslü bağılık bahçelik içinde birer mesire ve sayfiye yeri idi.

Kanun Sultan Süleyman döneminde üne kavuşan Kağıthane deresi kıyısında bulunan Kağıthane mesire alanı da Osmanlı Döneminde önemli kıyı mesire alanlarından biriydi.



“Şekil 5.8” Kağıthane deresi mesire alanı.

19. y.y. ortaları İstanbul’da deniz hamamları kent kıyı ilişkisinin, farklı bir mekansal ögesini oluşturmuştur. 1876 yılında hamam sayısı 26 dan 62 ye yükselmiştir.

Kent kıyısında Cumhuriyet sonrası, daha farklı ani ve büyük değişimler olmuştur.

5.2.2. Cumhuriyet Dönemi – 1950 Yılına Kadar Olan Dönem

Cumhuriyet döneminde kıyı dolgu alanlarının oluşturulma sebepleri; kıyıda kirliliği önlemek, kamuya açmak ve kamu yararı ilkeleri olarak sayılabilir.

Cumhuriyet döneminde, 1940’ların başında Zeytinburnu- Yenimahalle arasındaki koyun, molozlar, çöpler ve fabrika artıkları ile kıyının doldurulması, kıyıların plansız olarak doldurulması sürecini başlatmıştır.

Kent kıyılarının değişiminin de en önemli etmen, 20. y.y.’da otomobilin yarattığı ulaşımdaki karakter değişimi olmuştur. Bu değişim baskısı İstanbul’a Prost’un 1939 planı ile girmiştir. Bu planda;

- Küçük Ayasofya Samatya arasında sınırlı bir sahil yolu önerilmiştir.
- Plajların ve Florya’nın rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi,



İstanbul Prost planı 1/50 00 1939

“Şekil 5.9” İstanbul Prost Planı,

(<http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/fotoarsiv.php>)

Prost Planı’ında ulaşım hatları boyunca yayılan kentin bütünleşmesi, İstanbul silüetinin korunması, başta Boğaziçi olmak üzere doğal güzelliklere ulaşması, kentte ulaşım ve altyapı yatırımları ile birlikte nitelikli binaların yapılması, tarihi değerlerin korunması ve restore edilmesi olarak belirlenen ilkeler ülkenin ekonomik kaynakları ile uyuşmamıştır. İstanbul Prost Planı aracılığında, Anadolu’nun canlandırılması için Ankara’ya giden zengin ve aydın bürokratlar ile İstanbul’un ekonomisinin önemli bir bölümünü oluşturan azınlıkların ülkeyi terk etmesinin kenti içine soktuğu ekonomik çöküntüyü aşarak bunun mekânsal izlerinden kendini kurtarmaya çalışsa da istenen ekonomik gelişmeyi bu dönemde yakalayamamıştır .

Bu dönemde kentin yasal alt yapısının oluşturulmasına olanak hazırlayan 1580 sayılı Belediyeler Yasası (1930), Umumi Hıfzıssıha Kanunu ve ona bağlı olarak çıkarılan Gayri

Sıhhi Müessselere ait Yönetmelik kentsel altyapı hizmetleri üretimi ve işlev alanlarının denetimi konularında önemli başlangıçlara yön vermiştir. Kentin imar planını yapmak üzere İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü kurulmuştur.

1938- 1949 Kırdar döneminde sahil yolu önerisi, Unkapanı- Yedikule sahil yolu olarak büyütülmüştür. Fakat bu düşünce uygulanmadan, 15 yıllık bir bekleme sürecine girmiştir. Planlı dönem öncesi Boğaziçi'nde büyük dolgular yapılmamış, küçük rıhtım genişletmeleri ile sınırlı müdahaleler yapılmıştır. Kırdar döneminde, 1944'de açılan Bebek- İstinye asfaltı için rıhtımlar büyütülmüştür (DAVER, 1944: 1).

1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Artan sanayileşme ile birlikte o zamana değin görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bu dönemde 1950-60 yılları arası çok partili rejim denemeleri açısından da bir ilktir. CHP'nin ideolojisine karşı çıkan Demokrat Parti için, Cumhuriyetin başkenti Ankara'ya karşı, Osmanlı başkenti İstanbul imar hareketlerinin yoğunlaşacağı yer seçilmiştir (KUBAN, 1994: 415-420).

5.2.3 Menderes Dönemi- (1950-1960)

Başbakan Menderes'in 1950- 1960 yılları arasında sürdürdüğü İstanbul imar operasyonları, yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması dönemidir. Bu bağlamda, metro yerine, yeni yol açılmasının tercih edilmesi, kentin değişiminde de önemli bir etken olmuştur. İstanbul'un suyolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolları geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür. Dönemin yükselen değeri olan karayolu, kent kıyılarına da yansiyarak sahil yolu şeklinde kentin eteklerini genişletmiştir. Bu amaçla Prost'un Küçük Ayasofya Samatya sahil yolu önerisi, başbakan Menderes döneminde, Florya'ya kadar uzatılmış, Sirkeci- Florya sahil yolu olarak uygulanmıştır. Sonuç olarak Post planından farklı olarak, kıyıdan yol geçirilirken, rekreasyon bandı yapılmamıştır. Sahil yolu, kent ile deniz arasında engel olarak görülen Marmara sahil surlarını aşan ve Bakırköy sahillerini temizleyen, İstanbul imarındaki en yeni uygulama kabul edilmiştir (GÜL ve KILIÇ, 2002:399).

Parçacıl dolgu yapılan yerler, Rumeli yakası sahil yollarında Arnavutköy, Akıntı burnu, Tarabya, Emirgan 'dır.

Menderes dönemi imar planı uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler İstanbul için

yeni bir plan arayışını başlatmıştır. 1958 yılında çalışmaya başlayan Piccinato'nun önerileri aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- İstanbul kenti ile ilgili çözümün çevre ve bölge ölçeklerini içeren bir mekansal örgütlenmede aranması,
- 'radial – concentric' kent modeli yerine sanayinin ve konut alanlarının desantralizasyonuna dayalı açık ve doğrusal gelişen bir kent sistemi kurgulanması, bağlı olarak yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi,
- İstanbul'un bir üretim kenti değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması,
- Haliç kıyılarındaki sanayinin temizlenmesi, Topkapı ve Rami'de kurulan sanayiye hizmet edecek bir limanın Kazlıçeşme- Bakırköy arasında kurulması,
- Kağıthane'de büyük bir hayvanat bahçesi yapılması, Suriçi ve sur dışındaki yeşil alanların Marmara ve Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantısının sağlanması,
- İstanbul'un turizm potansiyelinin korunması ve özendirilmesi, tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önlenmesi.

20. yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çareler aranırken, Haliç dışında Alibeyköy, Rami- Topçular, Topkapı- Sağmacılar, Sefaköy, Kazlıçeşme- Zeytinburnu İstanbul yakasında gelişen ve yoğunlaşan diğer sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır. Kentin bir başka sanayi aksı ise Beyoğlu yakasında Kağıthane- Bomonti- Levent- Esentepe bölgesidir.

5.2.4 Metropol Dönemi (1960- 2005)

Metropol dönemi Cumhuriyet tarihi içinde İstanbul'un en büyük kıyı operasyonlarının yapıldığı dönemdir. İstanbul'un kıyı yerleşimindeki arazi kullanımı, sosyal ve ekonomik yapıyı da olumsuz etkilemiştir. Denizi doldurma ve karayı boşaltma şeklinde operasyonlar yapılmıştır. Haliç kıyıları sanayi yapılarından tamamen boşaltılırken, Marmara kıyıları tamamen doldurularak, Marmara takım adaları ve Boğaziçi kıyıları ise kısmen boşaltılmak ve doldurulmak istenmiştir. İstanbul kıyılarında en kapsamlı değişimlerin gerçekleştiği dönemdir.

1982 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizm Teşvik Yasası, 1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı Yasası dönemde gelişmeleri etkileyen ve biçimlendiren önemli yasal değişikliklerdir. Yerel yönetimleri kaynak ve yetki yönünden güçlendiren düzenlemeler, 1984 yılında iki kademeli bir metropoliten yönetim modelini içeren 3030 sayılı Büyükşehir

Belediyeleri Yasası'nın yürürlüğe girmesi ve 1985 yılında 3194 sayılı İmar Yasası ile belediyeler plan yaptırma ve onama yetkisine kavuşmaları da aynı paralelde gelişmelerdir.

Bu dönemde sahil yolları ile kıyı dolgularının en önemli karakteristiği, Başbakan Menderes'in ulaşım amaçlı ilk dönem sahil yolu yerine, hem ana yolları ve kanalizasyon kolektörlerini, hem de kıyıda rekreasyon bandını içermeleri olmuştur (GÜL ve KILIÇ, 2002: 400).

5.2.4.1. 1960 Yılı Sonrası 1984 Yılına Kadar Olan Dönem

27 mayıs hareketi siyasi rejimin iradesinin ön plana çıkararak plansız yaklaşımı yadsıyan bir ideoloji çerçevesinde ülkede planlı kalkınma dönemini başlatmıştır. İlk dönem kalkınma planları ile, bölgelerarası dengenin sağlanması yönünde bölge kalkınmasına önem verilmesi gerekliliği vurgulanarak, sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir. 1975 sonrası kalkınma planları ile ise, sanayinin planlı desantralizasyonu ile birlikte, kıyıların potansiyelinden yararlanmak amacıyla kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesi öne çıkarılmıştır.

Marmara Bölge Planlama Bürosu, Piccinato'nun önerileri doğrultusunda, kıyı şeridindeki yoğun yapılaşma baskısını azaltmak için doğrusal bir kentiçi gelişme aksı önermiş, hızlı deniz ulaşımının geliştirilmesini, metropoliten işlevlerin üst bir yönetim organı eliyle bölgeye yayılmasını, desantralizasyonun üniversiteler, bazı yönetim işlevleri, organize sanayi bölgeleri, haller ve benzeri kurumlar vasıtasıyla gerçekleşmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Belediyeler sınırlarını aşan problemlere çözüm üretmek için Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği'ni, bu kurumun metropoliten alanın koordinasyonunu sağlamakta yetersiz kalmasıyla ise 1979 yılında İstanbul Belediyeler Birliği'ni kurmuşlardır.

1960 ve 1984 yılları arasında İstanbul'da Florya, Küçükalyalı, Tuzla gibi banliyö yerleşme kıyıları parçacıl planlarla düzenlenmek istenmiştir.

Deniz hamamları ve plajlar Cumhuriyet döneminde de eğlence ve rekreasyon alanı olarak kullanılmıştır. Açılan her plaj, farklı sosyo- ekonomik gruplara hitap ederken, farklı kimliklerde ve eğlence, rekreasyon mekanları olarak ortaya çıkmaya başlamıştır.

Bu dönemde yapılan kıyı dolgu çalışmaları yeşil alan düzenlemesi ve rekreasyon amaçlı ve ulaşım amaçlı olmuştur. Cumhuriyet döneminden, Metropolleşme dönemine kadar olan süreçte kıyıların kullanışları, sahil yolları ve dolgu alanları yapılmaya kadar, kimliklerini

koruyarak çok az değişimlerle aynı kalmıştır.

5.2.4.2 Dalan Dönemi

1985'te Batı Marmara kıyısında, Tarihi Yarımada'da, Samatya'dan başlayan yıkımlarda Sirkeci- Florya kıyı bandı, 'Rekreasyon Planı' uygulamaya konmuştur. Batı Marmara kıyılarında, Sarayburnu'ndan Ataköy'e, mevcut sahil yollarına, rekreasyon alanları için genellikle ek dolgular ile genişletme yapılırken, Yeşilyurt- Florya arasında yeni dolgular yapılmıştır. Sirkeci- Florya kıyı bandı, dolgu alanının genişliğinden yararlanılarak halka açık kıyı rekreasyon kuşağı şeklinde, büyük açıklıklar olarak düzenlenmiştir. Böylece kent kıyıda modern parklardan oluşan yeşil kuşak ile sarılmak istenmiştir (Anonim, 1989: 32).

1984 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı olmasıyla Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki; bu operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise; Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların yıkılmasıdır.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperlerinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiş, altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler hızla gelişmeye başlamıştır.

Bu olumsuz gelişmelerin en önemli nedenlerinden biri, 30 yıl öncesinde Menderes Operasyonu sırasında düşünülen yanlışın tekrarlanmasıdır. Bu uygulama sırasında ortaya çıkan olumsuzlukların nedeni, İstanbul Metropolitan Alanıyla ilişkileri kurulmuş, mülkiyet, uygulama, etaplama, mevzuat yönünden hazırlıkları yapılmış, yöre sakinlerinin katılımı sağlanmış bütünsel planlama yaklaşımının olmayışıdır.

2000'li yıllarda Marmara'nın güneyinde her iki yakada ve Boğaziçi'nde kıyının yapısını ve kullanımını değiştirecek önemli gelişmeler olmuştur. Bu gelişmelerin başında dolgu alanlar gelmektedir.

“Çizelge 5.1 ” 2000’li yıllarda Batı Marmara ve Doğu Marmara kıyılarında yapılan düzenlemeler.

Ataköy’den, Büyükçekmece’ ye dolgularla birlikte kıyı düzenlemelerine devam edilmiştir.

Ataköy- Florya – Avcılar’da dinlence ön plana çıkarken, Küçükçekmece’de doğal yapının korunması ön plana çıkmıştır.

Yeşilyurt, Yeşilköy’de var olan yapının rehabilitasyonu ön plana çıkmıştır.

Büyükçekmece sahillerinde 5 km’lik bir kıyı üzerinde spor alanları, plaj ve yeşil alanlar dışında su oyunları merkezi oluşturulmuştur.

Üsküdar- Harem ve Kadıköy, Maltepe arasında Doğu Marmara kıyısını ilk dolgu sahil yollarına başlanmıştır.

Kadıköy sahil projesi ile Haydarpaşa’dan başlayıp, Bostancı’da biten, 10 km uzunluğundaki bir kıyı bandında, 90 ha alan kazanımı öngören 7 etaplı bir proje oluşturulmuştur. Bu proje daha sonra Bostancı’dan Tuzla’ya kadar azalarak devam etmiştir.

Moda’dan Kalamış’a kadar kıyılar doldurularak düzenlenmiş, Fenerbahçe Kalamış yat limanları ve tesisleri yapılmıştır.

Bostancı Maltepe arası eğlence ve rekreasyon alanları ile birlikte, büyük perakende alışveriş merkezlerinin, yığılma noktası olarak öne çıkmaya başlamıştır. Bostancı- Maltepe, Kartal- Maltepe, Kartal- Pendik- Tuzla, arasında kıyı düzenlemeleri dolgu sonrası etaplar halinde devam etmiştir. Düzenlemeler açık alanlar ve günü birlik mekanlardan

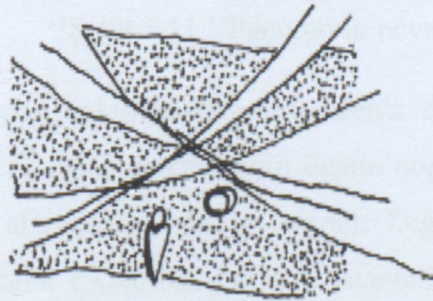
öteye geçememiştir. Maltepe- Tuzla arası belediye tarafından yapılan projelerde, kıyı dolgu alanları bu fonksiyonlarla sınırlanmış, kıyıda büyük açık yeşil alanlar yaratılmıştır. Üsküdar- Harem sahili ise, yeşil dokuyu bozan çok katlı rant tesisleri, yeme içme alanları ve eğlence arasında paylaşılırken, Şemsipaşa caminin çevresi yine çay bahçeleri ile kuşatılmıştır. Refüjler ise tasarımında yetersizlikler nedeniyle, yerel nüfus tarafından piknik alanı olarak kullanılmıştır (ANONİM, 1991: 26).

Bu dönemde yapılan kıyı dolgu çalışmaları yeşil alan düzenlemesi, rekreasyon amaçlı (parklar) ve ulaşım amaçlı (sahil yolları) olmuştur. Birincil amaç olan kentin su ile bütünleşme ilkesi, kıyı boyunca coğrafya ve kıyının gerisindeki mekanları dikkate almayan geniş yüzeyler elde edilmesine rağmen, suyla bütünleşme, suyla ilişki gerçek anlamda kurulamamıştır. Dolgu öncesinde suyla ilişki kurulan yüzeyler sınırlı olmasına rağmen kentin suyla ilişkisi suya dayalı aktiviteler nedeniyle çok daha etkin ve zengindi.

Dolgu sonrası ise suyla ilişki kurulan yüzeyler artmasına rağmen suyla ilişkili aktivitelerin olmaması nedeniyle kentin suyla ilişkisi sınırlı olmuştur.

5.3. İstanbul Kıyı Kenti Peyzajı

Doğal ortamların sunduğu peyzajlar, çeşitli şekillerde gruplandırılabilir. Doğadaki canlı ve cansız varlıklar peyzaj objelerini oluşturmaktadır. Peyzajın doğa içindeki görünümünde objelerin çeşitlilik göstermesi arzu edilen önemli bir unsurdur (BAYER, 1977: 22). Peyzajlar, insanın herhangi bir yerden, herhangi bir zamanda görebileceği sınırlı sayıdaki objeyle, obje özellikleridir. Peyzajlar sabit olarak düşünülebilir ancak gözlemcinin hareketiyle, bir noktadan bakılan objeler, formlarının başka yüzlerini gösterecek, başka objelerle örtülecek veya farklı kombinasyonlara gireceği için çeşitlilik oluşur.



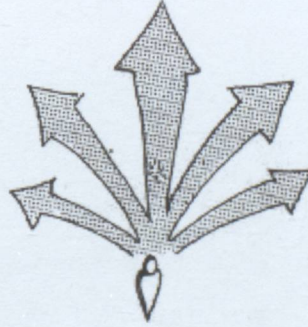
“Şekil 5.10” Peyzaj ve obje

Peyzaj bütünlüğü içinde makro veya mikro peyzaj alanları içerisindeki doğa parçalarının durumlarına ve seyir eden insanların yaptığı etkilere göre, peyzaj çeşitleri isimlendirilir (BAYER, 1977: 22).

- Panoramik peyzajlar
- Özel Peyzajlar
- Sınırlı Peyzajlar
- Odaksal Peyzajlar
- Detay Peyzajları
- Geçici Peyzajlar (SEÇKİN, 1997:30-32).

Bu peyzaj türleri, İstanbul'daki peyzaj türleriyle karşılaştırılabilir.

Panoramik Peyzajlar: Panoramik peyzajlarda çok az veya hiç sınırlanmamışlık koşulu vardır (SEÇKİN, 1997:30-32). Ön plan veya orta plan objeleri, arka plan objelerinin görünmesini engellemez. Bu tür görünümde, karşı kıyı, arkalardan görünen adalar ya da Marmara Denizi'nin ötesindeki tepeler, bir ölçüde sınırlanmışlık etkisi oluştursalar da, ön, orta ve arka plan elemanlarının sınırsız görünen yataylığı panoramiklik özelliğini verirler.



“Şekil 5.11 ”Panoramik peyzaj

Topografyanın sunduğu uygun bakış noktalarında, deniz de dahil olmak üzere peyzaj elemanlarının kontur çizgileri, bakış çerçevesinin dışına doğru uzanarak kentin veya bir bölümünün geniş açılı bir algılamasına fırsat verirler. Diğer kıyı kentlerinin de sahip olabileceği panoramik peyzajlar (Cenova, Porto), İstanbul'da ise farklı görüntü türleri sunacak derecede çeşitlidir (ERKÖK, 2002:144).

Bu peyzaj formları deniz, düzlükler, ondüleli araziler, uzaktaki düzlüklere kadar uzanan görünümüdür. Çamlıca tepesi, Marmara Denizi, Boğaz, Haliç İstanbul'da panoramik

peyzaj sunan doğal değerlerden en önemlileridir.

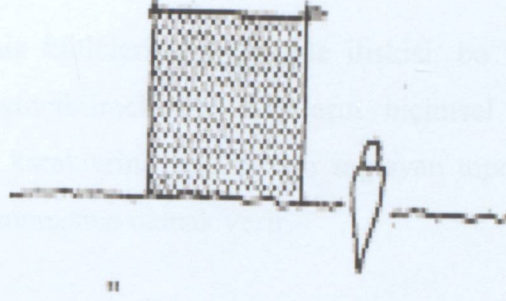


“Şekil 5.12 ” Marmara Denizi, panoramik peyzaj.



“Şekil 5. 13’ Çamlıca Tepesi, panoramik peyzaj.

Özel Peyzajlar: Doğadaki canlı ve cansız varlıkların içinde özelliği olan bir obje veya obje gruplarının bulunduğu yörelerdeki peyzajdır.



“Şekil 5.14 ” Özel peyzaj

Bu peyzaj formları; dik veya sarp yamaçlı kayalık, özelliği olan bir bitki formu veya ekstrem görünüşlü ağaçsız bir düzlükte bir top ağaç gibi doğal görünümüne olabildiği gibi özelliği olan cansız objeler (yollar, köprüler, camiler, hisarlar, vb.) de olabilir.

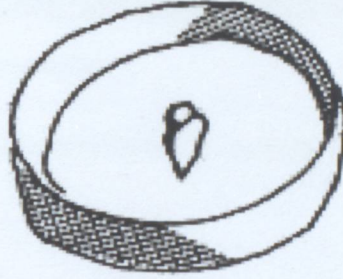
İstanbul bu türde pek çok özellikli obje içerir, bunların tekil binaların (Galata kulesi, Kız kulesi, Haydarpaşa Garı, hisarlar, camiler, gökdelenler.), yanı sıra, sahil yolları, köprüler, otoyollar gibi ulaşım elemanları, hatta vapur, motor gibi ulaşım araçları olabilirler (ERKÖK, 2002:144).



“Şekil 5.15” Kız kulesi “Şekil 5.16” Haydarpaşa Garı “Şekil 5.17” Sahil yolu Özel Peyzajlar.

Sınırlı Peyzajlar: Sürekliliğe sahip, gruplanmış objeler tarafından çevrilmiş büyük veya küçük alanlardır. Mesafe arttığında ise, kapalılık ifadesi kaybolarak, panoramiğe dönüşür (SEÇKİN, 1997:30-32).

İstanbul'da kara ile deniz kütlelerinin birbiriyle ilişkisi, bu türde sınırlanmış mekânsal özellikte peyzajları oluşturabilmektedir. Kıyıların biçimsel olarak lineer ve tekdüze olmayışları, bu sınırlılık karakterini oluşturmayı sağlayan topografya, bu sınırlılığın hem oluşmasına, hem de algılanmasına olanak verir.



“Şekil 5.18” Sınırlı peyzaj

Karaların yüksek kotları, duvar benzeri peyzaj elemanları olarak hareket etmelerine yol açar. İstanbul'daki sınırlı peyzajlar da, sınırlandırmayı sağlayan, karşı kıyı, adalar, Marmara'nın öteki yakası gibi mesafe ve büyüklük açısından çeşitlilik gösteren elemanlar nedeniyle, sayısız ve çeşitlidir. (ERKÖK, 2002:144)



“Şekil 5.19 ” Adalar, Sınırlı Peyzajlar.

Kıyı Dolgu alanları deniz ve kara tarafından sınırlanmış olduklarından sınırlı peyzaj özellikleri sunmaktadırlar.



“Şekil 5. 20” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı, sınırlı peyzaj.

Odaksal Peyzajlar: Bir merkeze yönelmiş peyzajlardır. Sonda bir özelliğin varlığı, bu tür peyzajın etkisini artırır (SEÇKİN, 1997:30-32). İstanbul’da özellikle Boğaz’da oluşan bu peyzaj türünün karakteri olarak odaksallık, kıyıların birbirlerine paralel gitmelerinden yararlanır. Kıyıların ayrıca kıvrımlı biçimlenişleri, bu etkiyi artırıcı bir özelliktir. 19. Yüzyılda İstanbul’u tasvir eden Lamartine’in, Boğaz için “otuz kilometrelik sudan bir

cadde’’ deyişindeki gibi Boğaz bir tür yol, bir caddedir. Bu yol niteliği ona odaklılık verirken, ayrıca topografyanın iki tarafta yükselmesi bu etkiyi yoğunlaştırır (ERKÖK, 2002:144).



“Şekil 5.21” Odaksal peyzaj

İstanbul kıyılarının morfolojik olarak, özellikle boğazda kıvrımlı olan yapısı, kıyı çizgisini değiştiren sahil yolları ve kıyı dolguları ile bozulmaktadır. Kıyı dolguları kıyı morfolojisinin doğal niteliğini bozmaktadır ve odaklı peyzajı olumsuz şekilde etkilemektedir.

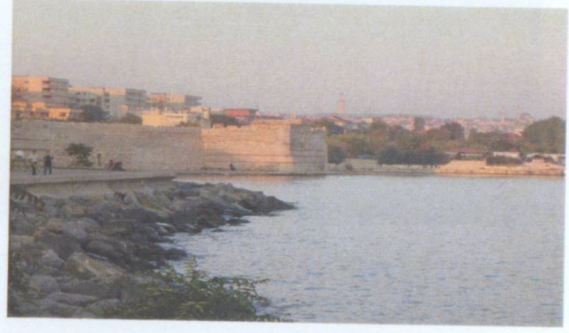


“Şekil 5.22 ” Boğaz kıyıları, Odaksal peyzaj.

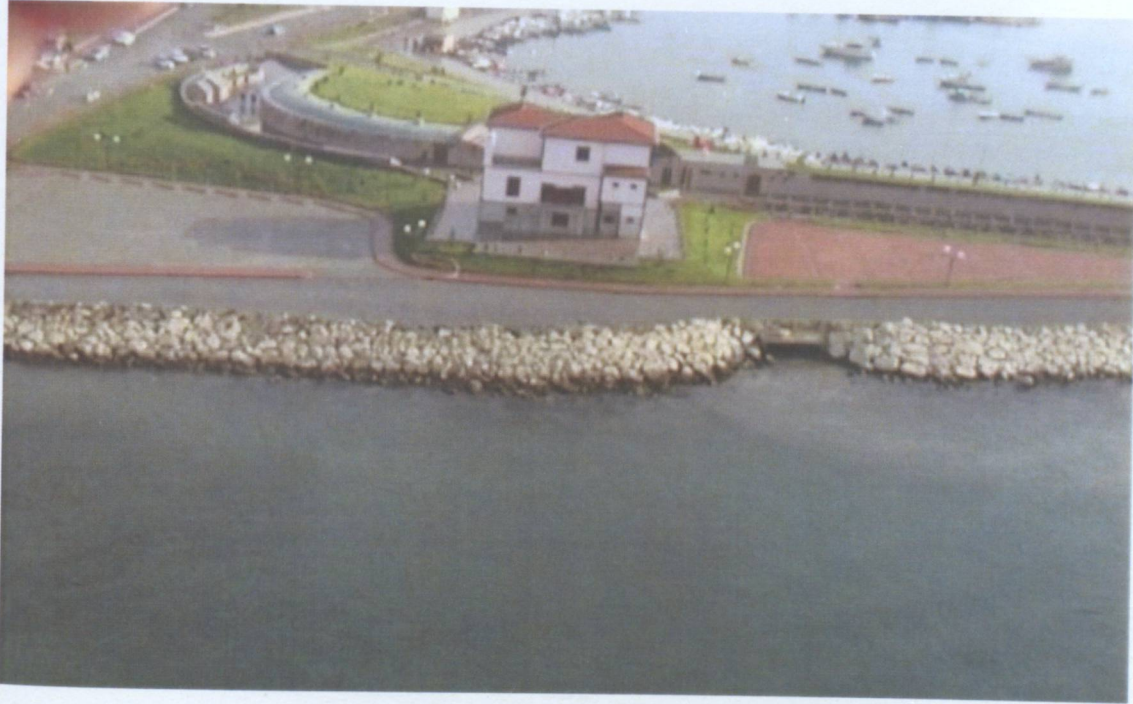
Detay Peyzajları: En yakındaki ön plan mesafeleriyle bağlantılıdır. İstanbul’da gözlemcinin çeşitli düzlemlerde elemanları (ön plan, orta plan, arka plan) bir arada görebilme olanağının fazlalığı, doğal olarak bazı elemanların detay olarak ön planda algılanabilmelerine izin verir. Bu elemanlar, bazen bir vapur, bir cami, surlar gibi farklı türde elemanlar olabilirler (ERKÖK, 2002:145).



“Şekil 5.23” Vapur



“Şekil 5.24 ” Surlar. Detay peyzajlar.



“Şekil 5.25” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı, Atatürk Evi, detay peyzaj.

Geçici Peyzajlar: Geçici etkilere dayanırlar. Çeşitli etki grupları (hava koşulları, gölgeler, yansımalar, yer değiştirmeler, işaretler vs.) kısa süreler için geçici peyzajların varolmasına neden olurlar. Bu tür peyzajlar, İstanbul’da çok sık görülen peyzajlardır.



“Şekil 5. 26” Yansımalar



“Şekil 5. 27” Sis, ışıklar. Geçici Peyzajlar.

6. İSTANBUL METROPOL ALANI İÇİNDE AVCILAR KIYI BÖLGESİ ve KIYI DOLGU ALANI

6.1. Avcıların Konumu

Avcılar İlçesi; doğusunda Küçükçekmece gölü ve Küçükçekmece İlçesi, batısında Yakuplu ve Esenyurt beldeleri, kuzeyinde Bahçeşehir belediyesi ve yine Küçükçekmece İlçesi; güneyinde ise Marmara denizi ile çevrelenmiş ve yaklaşık 3.600 hektar yüzölçümüne sahiptir. İlçe İstanbul'a 27 km uzaklıkta olup; TEM otoyolu ile E-5 (d-100) karayolu ilçe sınırları içinden geçmekte ve ilçeyi adeta üç parçaya bölmektedir.



“Şekil 6.1” Avcılar’ın konumu.

6.2. Avcıların Tarihi ve Gelişim Süreci

Avcılar geçmişte bir Rum balıkçı köyü olarak kurulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin 1453 yılında İstanbul'u alması ile şehirde önemli gelişmeler olmuştur. Avcılar o dönemde kentin ihtiyaçlarının sağlandığı bir yerleşim konumundaydı. Tarım ve balıkçılık yerleşmenin en önemli ekonomik aktivitesiydi. Fakat Türkler Büyük ve Küçükçekmeceye yerleşirken Gofla deresinin ağzına yerleşmek istemiyorlardı. Çünkü Türklerin eskiden beri, tarım ve hayvancılıkla uğraştıklarından dolayı bu balıkçı köyünde oturmak istemediler.

Sarayın ve çevresinin yiyecek ve giyecek ihtiyacı çoğunlukla dışarıdan karşılanmaktaydı. Özellikle son yıllarda gemilerle getirilen mallar Küçük çekmece ve Gofla Deresine

boşaltılıyordu. Rumların balıkçı köyünde, getirilen mallar için bir depoları vardı.

30 Ağustos 1922 günü büyük zaferle sonuçlanan mücadelenin Lozan'daki barış anlaşması tüm dünya milletlerince kabulünden sonraki dönemde, 1924 yılında Ambarlı köyü Rumları 40-50 hane olarak Türkler ile değiştirilmiştir. 1928 yılında 35 hanelik yeni bir göçmen grubu, Ambarlı'nın kuzeyinde bulunan 12.000 dönümlük Amindos Çiftliği'ni satın alarak (şimdiki Avcılar) çiftliğin binalarına yerleşmişlerdir. 1934 yılında çiftliğin nüfusu artarak köy hüviyetini almıştır. Buraya gelen Türkler balıkçılıkla uğraşmaya başladılar.



“Şekil 6.2 ” Ambarlı Köyü içi (ilk yerleşme alanı) bugünkü görünümü.

1950'li yıllarında Avcılar merkezine Bulgaristan'dan getirilen Türkler yerleştirildi. Burası kısa zamanda büyük bir yerleşim merkezi oldu. Daha sonra burada bulunan küçük çiftliklerin köy halini alıp yerleşim alanların çoğalmasıyla buraya Avcılar denmiştir.

Ambarlı köyünün İstanbul'a yakınlığı nedeniyle önemi gittikçe arttı. Çünkü ülkenin kalkınma seyri gittikçe artarken şehirlere yakınlık sebebiyle enerji ve petrol tesisleri kuruluyordu. 1959 yılında “Yakıt Dolum Tesisleri” ve 1964’de de “TEK Ambarlı Termik Santrali” nin inşasına başlanmıştır. Böylece İstanbul'un önemli bir enerji üretim merkezi olmuştur. Böylece 1960 yılları sonrası Avcılar'ın ekonomisinde balıkçılık, bağcılık ve tarım önemini kaybetmiş, bunların yerini sanayi, ticaret ve rekreasyon almıştır.

Ambarlı'nın önemli tarihi, kültürel ve doğal değerleri bir bir kaybolmuştur.

1970 yılından sonra Avcılar çok hareketli bir dönem geçirmiştir. İstanbul metropoliten alanına göç, Avcılar ilçesinin E-5 Kara yolu üzerinde bulunması, Londra Asfaltı'nın sağında, büyük bir alana yayılan İstanbul Üniversitesi'nin yer alması, Avcılar'da sanayi alanlarının gelişimi ile insanlar bu bölgeye akın etmeye başlamışlardır.

6.2.1. Avcılarda Yönetmel Yapı

1966-1980 yılları arasında müstakil Belediye olarak kalmış, 1984 tarihinde ise Belediye teşkilatı kaldırılarak, Büyükşehir statüsünde Bakırköy İlçe belediyesine bağlı Şube Müdürlüğü haline getirilmiştir. Bu statüsü Küçükçekmece İlçe belediyesine bağlı olduğu sürede de devam etmiştir.

1 Kasım 1992 yılında ve 3806 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile ilçe statüsüne kavuşan Avcılar, aynı yıl 01.11.1992 tarihinde yapılan yerel ara seçimlerde de Belediye teşkilatı seçilerek göreve başlamıştır.

6.2.2. Avcılarda Planlama Çalışmaları Süreci ve Avcılar'a Etkisi

Avcılar İlçesinin; Merkez, Denizköşkler, Ambarlı, Cihangir, M. Kkemalpaşa, Üniversite ve Gümüşpala olmak üzere toplam yedi mahallesini içeren ve Avcılar İmar Planı olarak adlandırılan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı; İller Bankası 1. Bölge Müdürlüğünce gerçekleştirilmiş olup; her iki plan kararı da 03.02.1982 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onanarak yürürlüğe girmiştir.

Avcılar Nazım İmar Planının onanma tarihinden bugüne kadar gelişen süre içinde gelişen üst plan kararları ve koşullar dikkate alınarak, Büyükşehir Belediyesince revizyonu gündeme gelmiştir. 1997 yılında başlayan revize çalışmaları sonucunda oluşan Avcılar Revizyon Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediye Meclisine sunulmuş ve ilgili komisyonca konu değerlendirilerek rapora bağlandıktan sonra Büyükşehir Belediye Meclisince kabul edilmiş ve 21.01.2003 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanınca onanarak yürürlüğe girmiştir .

Bu nedenle 1985 yılından 1992 yılına kadar geçen süre içerisinde Avcılar'da yönetmel yapı oturmamış ve 1/5000 Ölçekli imar planının hazırlanmamış olması, kıyı kesimine ait uygulama imar planının uygulanmasını güçleştirmiştir. Dolgu alanlar üzerinde çay bahçeleri, lokanta ve eğlence birimlerinin yapımına başlanmış ve tamamlanarak işletilmeye açılmıştır. 1992 yılından bu yana Avcılar İlçe Belediyesi, kıyı dolgu alanında kısmi düzenlemeler gerçekleştirmektedir.



“Şekil 6.3. ” Avcılar kıyı dolgu alan üzerinde bulunan Petrol Ofisi Dolu Tesisi,
Günümüzde Avcılar, orman-kâğıt, metal eşya ve dokuma sanayinin geliştiği, Petrol Ofisi Dolu Tesisi, Avcılar Küçük Sanayi Sitesi'nin yer aldığı bir sanayi gelişme alanıdır. Avcılar, Anadolu yakasında Kartal, Maltepe, Elmalı, Ömerli, Avrupa yakasında ise Topçular, Alibeyköy, Sazlıdere ve Zeytinburnu'nda yer alan sanayileri ve depolama alanlarının desantralizasyonu için saptanan bir sanayi bölgesi olma yolundadır. Firuzköy yolu'nun sağında ve solunda sanayi tesisleri bulunmaktadır.



“Şekil 6.4 ” Avcılar kıyı dolgu alan üzerinde bulunan Atatürk Evi,
Selanik Koca Kasım Mahallesi, Islahane caddesinde bulunan ve orijinaline sadık kalınarak 2000 yılında açılışı yapılan kıyı dolgu alanı üzerinde bulunan Atatürk'ün doğduğu ev “Atatürk Evi” çeşitli il ve ilçelerden gelen misafirler için ziyaret yerleridir. (

AVCILAR KENT MECLİS, 2001: 22- 25).

6.2.3. Avcılar Kıyısı ve Özellikleri



“Şekil 6.5 ” Eski Avcılar sahilinden bir görünüm; plaj ve kamp alanları.



“Şekil 6.6 ” Eski Avcılar Sahili.

Geçmişte Avcılarda insanlar denizle çok yakın ilişkiler kurmaktaydı. Halk balıkçılıkla uğraştığından dolayı denizi geçim kaynağı olarak kullanıyorlardı. Avcılar kıyısı görsel bir mekan olmaktan çok insanların plajında denize girdiği, kamplar kurduğu, kayıklarla gezinti yaptığını rekreasyonel bir kaynak durumundaydı.

Türk deniz kültürüne ve yüzme eylemine baktığımızda; Osmanlı döneminde denizinin bereketinden, manzarasından, sandal sefalarından istifade edilmiş güneşlenme ve yüzme eylemleri çok geri planda kalmıştır.

Osmanlı döneminde 19.y.y.başlarında insanların denize girme ihtiyacını karşılanması, şekil ve yer olarak; genel ahlak kurallarının ihlal edilmesi, boğulma tehlikesi, deniz ve sahillerin kirlenmesi gibi endişelerle devlet tarafından belirlenmiştir. Bu yıllarda İstanbul halkı yüzme amacıyla denize pek rağbet etmemiştir. Bununla birlikte bazı hastalıklara karşı doktorlarca tavsiye edilmesi ve gayrimüslimlerin denize girmeleri, deniz hamamlarının inşasını gündeme getirmiştir. Bayanlara ait deniz hamamları, çoğunlukla gayrimüslim kadınlar tarafından kullanılmıştır.

Osmanlı kültüründe özellikle İstanbul ve İzmir olmak üzere bazı büyük şehirlerimizin kıyılarında kurulan ahşap deniz hamamlarının yüzme sporunun sevilip, yerleşmesinde önemli rolü olmuştur.

1900' lü yılların başlarında İstanbul'da bulunan yabancı uyruklular, kendi aralarında yüzme yarışları düzenlemeye başlamışlardı. Bu tür yarışlara zaman zaman Türk gençleri de katılmıştır. Yüzme Türkler arasında da yayılmaya başlamıştır.

XX. y.y. ortalarında deniz hamamlarının son örnekleri de kaybolmuş yerini plajlara bırakmıştır (ERGİN,1995: 2142-2143).

Geçmişte böyle bir deniz kültürünün var olduğu İstanbul kıyılarında Avcılara baktığımızda plajında insanların denize girdiği, balık tuttuğu, teknelerle gezdiği, kıyı arkasında tek katlı müstakil yazlık konutların bulunduğu, halkın balıkçılıkla uğraştığı bir kıyı semti iken günümüzde insanların bu tür rekreasyonel ve yeşil alan ihtiyaçlarına cevap vermesi amaçlanan bir dolgu alanıdır.

6.3. Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Seçim Kriterleri

Türkiye'nin Marmara Bölgesi sahilinde yer alan, İstanbul kıyı bandındaki dolgu alanlardan bir tanesi olan Avcılar sahili kıyı dolgu alanı rekreasyon amaçlı kullanımları ile araştırmaya konu olarak seçilmiştir.

Avcılar ilçesi Batı doğrultusunda Edirne, Kırklareli gibi merkezlere, Doğu doğrultusunda ise Doğu ve Kuzey arasında ulaşımı sağlayan O-1 Karayolunun bulunması nedeniyle bir "transit ilçe" karakteri taşımaktadır. Ayrıca, konumunun, Küçükçekmece Gölü ve Marmara Denizi arasında olması Avcılar'a bir başka özellik kazandırmaktadır.

Avcılar ilçesi'nde 2003 yılı verilerine göre toplam açık alan miktarı 480.486,87 .m²'dir. Bu alanın % 66'nını (317.401,87 m²) yerleşik bölgedeki açık alanlar, % 34'ünü (163.085,00 m²) ise kıyıda olan alanlar oluşturmaktadır.

Avcılar'da kişi başına düşen açık yeşil miktarı 2,06 m²/kişidir. Yerleşik alanda 1,35 m²/kişi olan bu oran, dolgu kıyı alan ile birlikte hesaplandığında 2,06 m²/kişiye yükselmektedir. Bu değer İmar Yasası'ndaki kişi başına 10.00 m² standardının çok altındadır (AVCILAR BELEDİYESİ, PARK ve BAHÇELER MÜDÜRLÜĞÜ FAALİYET RAPORU, 2006:40-45).

Avcıların genelinde yeşil alan ihtiyacı olduğunu söylenebilir. 1992 yılından bu yana Avcılar Belediyesi, kıyı dolgu üzerinde kısmi düzenlemeler gerçekleştirilmektedir. Yeşil alan ihtiyacını karşılamak denizi doldurma yoluna gidilmiştir. Fakat 3830 Sayılı Kıyı Kanunu'na aykırı olarak Avcılar kıyı dolgu alanında (çay bahçeleri, lokantalar vb.) bir çok tesis yapılmıştır. Bu uygulamalar hem jeolojik açıdan hem de yasal açıdan sakıncalar taşımaktadır.

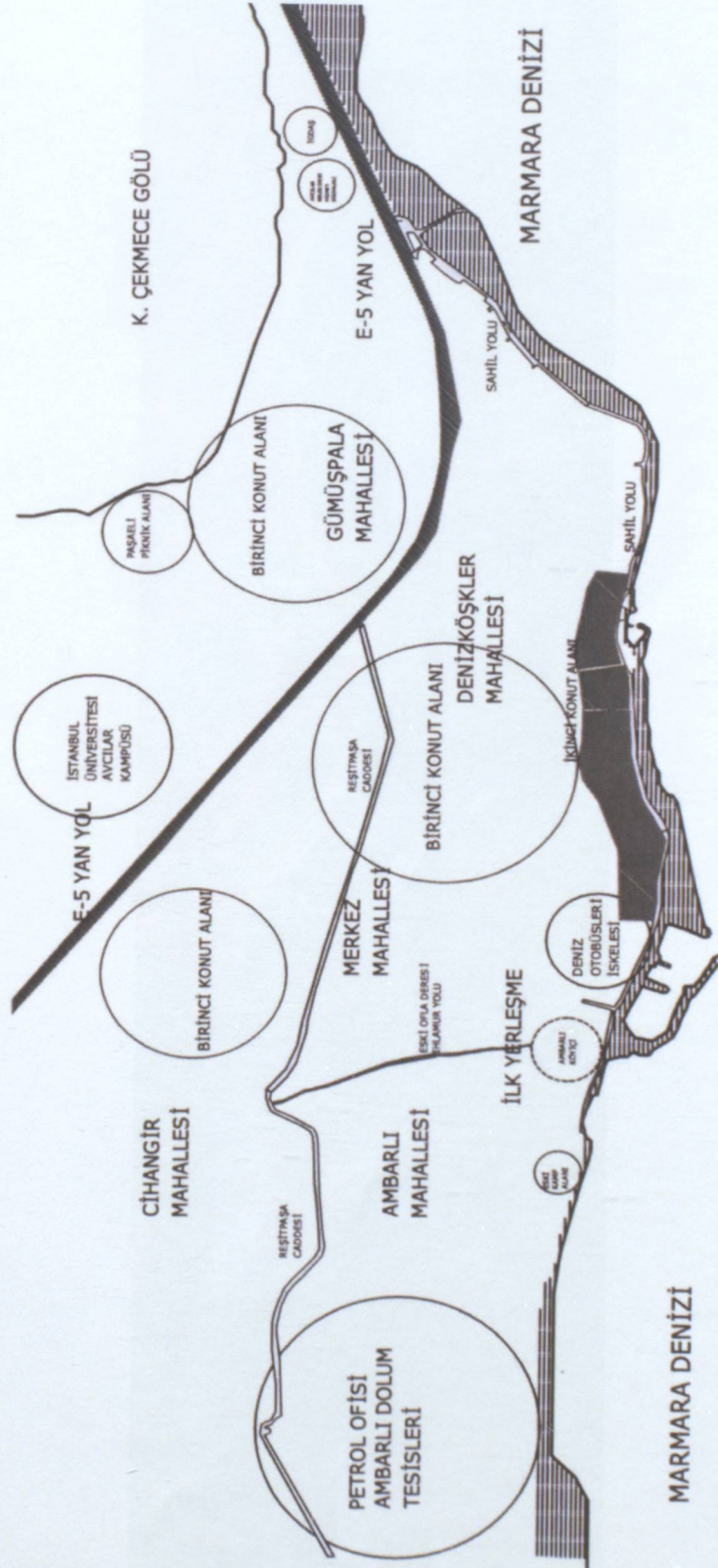
Avcılar kıyı dolgu alanı İstanbul metropolünün hafta sonu dinlenme ve eğlence alanı olması bakımından önem taşımaktadır.

Kentsel toprakların çok değerli olduğu günümüzde bu bölge İstanbul'un az kalmış açık alanları içinde önemli bir yer tutmaktadır. Dolayısıyla konumu, rekreasyon amaçla kullanılmak üzere denizden doldurularak kazanılan bir alan olması açısından çalışma alanı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Avcılar, tarihi, turistik, sosyal, ekonomik özelliklerinin yanında çok hızlı gelişmiş bir ilçedir. Bütün bunlara ek olarak farklı sosyo- kültürel yapıdaki kullanıcı kitlesine sahip olması çalışma alanının önemini arttırmaktadır.

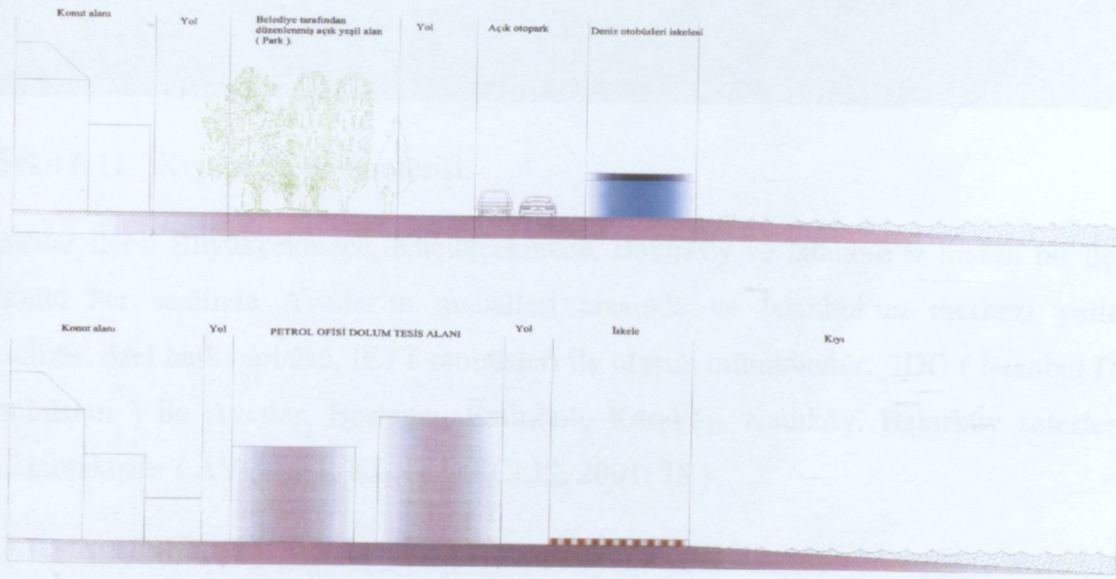
6.3.1. Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Sınırları ve Özellikleri

Alan doğuda Küçükçekmece Lagünü'nden başlayarak batıda Petrol Ofisi Ambarlı Dolum Tesisleri'ne kadar uzanan toplam 5879 m. uzunluğundaki kıyı kesimidir.



“Şekil 6.7” Avcılar Kıyısı

Kıyı gerisi kullanımda konut ve ikinci konut olgusu gözlenmektedir. Donatı alanı, aktif yeşil alanlar, turizm alanı, sanayi alanları alanda yer alan diğer kullanımlardır. Çok büyük bir alanda halka açık rekreasyon alanları tanımlanmış bu alanlarda sadece ağaçlandırma yapılarak bir kaç yaya yolu açılmıştır. Sahilde uzun bir dolgu alanı bulunmaktadır. Bu alan da özellikle akşamüstü saatlerinde yaya yürüyüş yolu olarak kullanılmaktadır. Dolgu alanlar kent insanının açık yeşil alan ve rekreasyon ihtiyacının karşılanmasında önemli bir doğal kaynaktır fakat Avcılar kıyı dolgu alanın şu anki durumu ihtiyaçları karşılamada çok yetersiz kalmaktadır.



“Şekil 6.9” Avcılar kıyı dolgu alan kesitleri.



“Şekil 6.10” Kıyı gerisi konut kullanımı.



“Şekil 6.11” Kıy gerisi dolum tesisi.

Avcılar ilçesi Büyükçekmece, Küçükçekmece, Bakırköy ve İstanbul’la ilişkili bir ilçedir. Günün her saatinde Avcılar’ın mahalleri arasında ve İstanbul’un merkezi yerlerine minibüs, özel halk otobüsü, İETT otobüsleri ile ulaşım mümkündür. IDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) ile Avcılar, Bostancı, Eminönü, Karaköy, Kadıköy, Bakırköy seferleri de bulunmaktadır (AVCILAR KENT MECLİS, 2001: 28)

6.3.1.1 Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanı Doğal Yapısı

6.3.1.1.1 Topoğrafik Yapı

Çalışma alanımızın doğusu Küçükçekmece Gölü, güneyi ise Marmara Denizi kıyıları tarafından sınırlanmıştır. Alanı Küçükçekmece ve Büyükçekmece gölleri arasında Eosen ve Neojen’e ait formasyonlarını kesin bir penneplen sathı ihtiva eder. Yükselti, güneyden kuzeye doğru düzenli bir şekilde artmaktadır. Güneyde, kıyıda 30- 35 mt. yi bulan yükselti içeride 80-90 mt. lere çıkmaktadır.

Bölgenin bugünkü topoğrafya yüzeyini teşkil eden formasyonların genellikle gevşek karakterli olmaları ve vadilerin tabaka doğrultusu yönünde açılmış olmaları konut yapımında dikkate alınması gereken önemli faktörlerin başında gelmektedir (ARIKAN, 2006: 28).

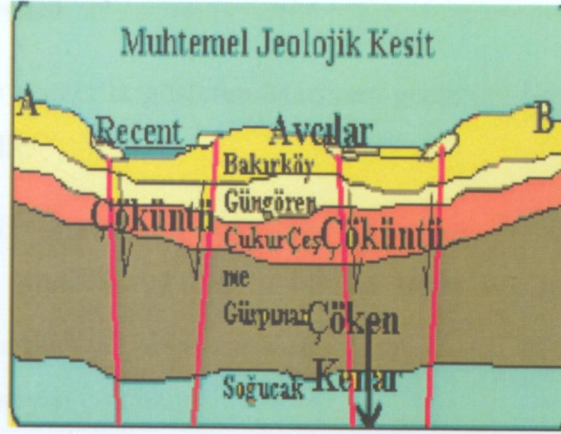


“Şekil 6.12” Avcılar topografik harita

Dolgu alan üzerinde 3830 sayılı Kıyı kanununa aykırı olarak gelişen tesisler bulunmaktadır. Bu tesisler alanın topoğrafik yapısına uygun değildir.

6.3.1.1.2 Jeolojik Yapı

17 Ağustos 1999 depremi sonrasında standart dışı yapılaşma yanında, zemin koşullarının da deprem hasarları açısından önemli bir faktör olduğu bir kez daha ortaya çıkmış, İstanbul'un tüm ilçelerinde imar planlarının revizyonuna esas jeolojik ve jeoteknik inceleme çalışmaları başlatılmıştır. Avcılar ilçesi'nde çeşitli kurumlar tarafından yapılan çalışmalarda stratigrafik istife bağlı kalma zorunluluğu hissedilerek, Avcılar ilçesi'nde hasarın yoğun olarak gözlemlendiği E-5 karayolu civarında ve güneyinde hakim litolojilerin Bakırköy, Güngören ve Çukurçeşme formasyonları olduğu belirtilmiştir. En yaşlı litostratigrafik birim Oligosen yaşlı Gürpınar formasyonudur. Bu birim üzerine düşük açılı uyumsuzlukla Miyosen yaşlı Çukurçeşme, Güngören ve Bakırköy formasyonları gelmektedir.



“Şekil 6.13” Avcılar muhtemel jeolojik kesit.

3830 sayılı Kıyı Kanuna göre Avcılar kıyı dolgu alanında yapılan tesisler planlama ve yasalar açısından uygun değildir. Aktif ve muhtemel heyelan bölgesinde kontrolsüz olarak gelişen bu yapılanma, jeolojik açıdan da sakıncalar taşımaktadır.

6.3.1.1.3 İklim

İklim elemanlarına ait özellikler değerlendirildiğinde; Avcılar’da yazların sıcak ve nemli, kışların ılık ve nisbeten yağışlı olduğu, don olayları ile kar yağışlarının çok az görüldüğü ve deniz etkisinde bir iklimin hüküm sürdüğü görülmektedir. Akdeniz iklimine benzerlik gösteren Marmara geçiş tipi bir iklim gözlenir. Az da olsa Karadeniz ikliminin etkileri de hissedilmektedir (ARIKAN, 2006: 32-38).

İklim özellikleri; insanların günlük yaşamlarını, çalışma, üretim, rekreasyon ve dinlenme eylemlerini ve davranış biçimlerini etkiler; flora ve fauna açısından ekolojik yapılanmayı belirler. İklimin rekreasyon etkinlikleri üzerine çok büyük bir etkisi vardır.

Avcılar’ın iklim özellikleri kıyıda bir çok rekreasyonel aktivitenin gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Don olayları ile kar yağışlarının az görülmesi, alanın kış mevsimi de halk tarafından kullanılmasına imkan vermektedir. (yürüyüş, manzara seyri vb.). Bunun dışında kış sporları içinde uygun ortamlar vardır fakat kış sporları yapılmamaktadır. Akdeniz iklimine benzerlik göstermesi yaz mevsiminde su ile ilişkili faaliyetlere (tekne gezisi, motor yarışları, yüzme, balık tutma vb.) imkan vermektedir. Fakat bu kullanıma yönelik alanlar yaratılmamıştır.

6.3.1.1.4 Bitki örtüsü

Akdeniz iklimine benzerlik gösteren Marmara geçiş tipi bir iklimin hüküm sürdüğü alanda bitki örtüsü makidir.

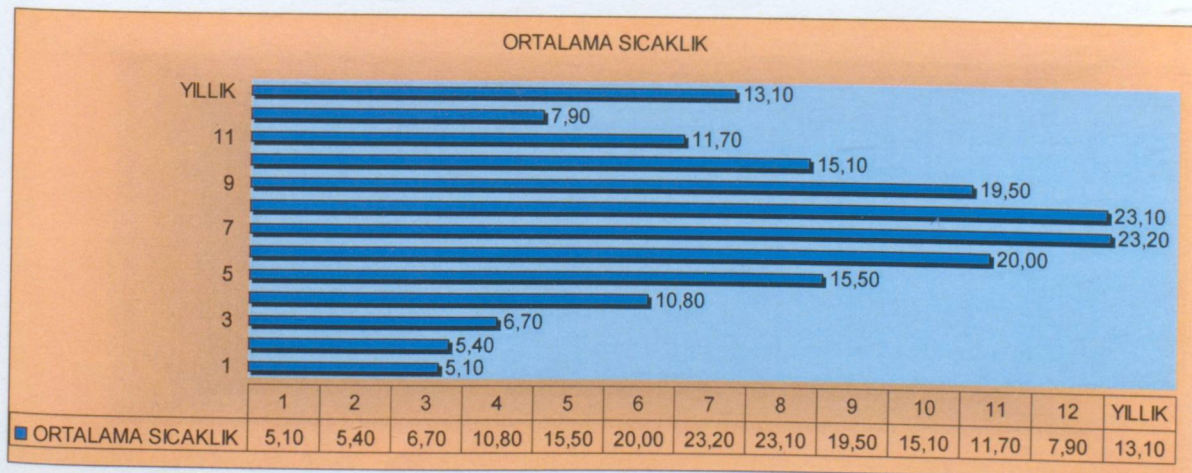
Çalışma Alanında bitkilerin büyük bir kısmı tuz ve neme dayanıklı bitkiler olarak seçilmediğinden dolayı zarar görmüş ve yanmıştır. Planlanmamış park alanları ise kötü durumda çim alanlar ve ahşap masalarından mevcuttur. İnsanları gölgesinde oturup dinleneceği ağaç sayısı çok azdır.

Alanda bitkisel tasarım çalışması yapılırken öncelikle dikkat edilmesi gereken bitki seçiminde nem ve tuza dayanıklı bitkilerin seçimidir. Yeşil alanlar planlanırken bireyin ve toplumun pasif ve aktif rekreasyonel ihtiyaçlarının (eğlenme, dinlenme, görme, spor etkinlikleri gibi) karşılanması için imkan sağlamalıdır. Alana insanların gölgesinde oturabileceği, çocukların meyvelerinden yiyebileceği ağaçlar dikilmelidir.

6.3.1.1.5 Sıcaklık

Avcılar'da 1936- 1990 yılları arasındaki Devlet Meteoroloji İşletmeleri'nin verilerinin sonuçlarına göre, yıllık ortalama sıcaklık 13.7 derecedir. Ortalama aylık sıcaklık değerleri 5.2 ile 23.2 derece arasında bir değişim göstermekte, en sıcak üç ayın sıcaklık değerleri ise 20 derecenin üzerindedir. Haziran: 20.1, Temmuz: 23.2, Ağustos 23.1 derecedir.

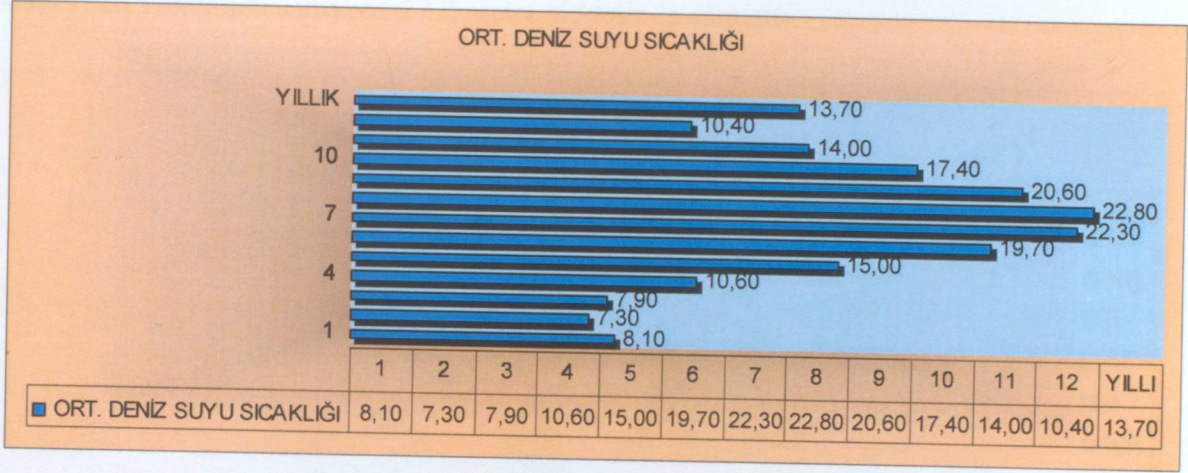
Ortalama sıcaklıklar, Kış aylarında 5.9 derece ile 7 derece, İlkbahar aylarında 11.1 derece ile 15.6 derece, Yaz aylarında 20.1 derece ile 23.2 derece, Sonbahar aylarında 11.5 derece ile 19.6 derece arasında değişmektedir.



“Şekil 6.14” Ortalama sıcaklık

Avcılar'da yaz aylarında ortalama sıcaklık 22.1 °C'dir. Bu sıcaklık yaz ayları kıyı

rekreasyon etkinlikleri için uygun sıcaklık değeridir. Avcıların bu iklim değeri, kıyıda (yürüyüş, su sporları, festivaller, olta balıkçılığı, vb.) rekreatif etkinliklere imkan sağlamaktadır.

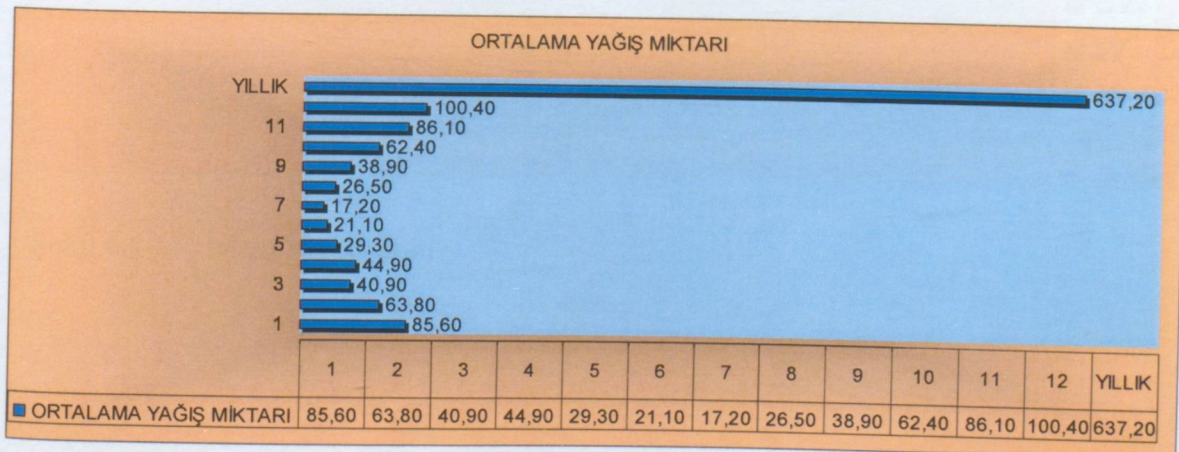


“Şekil 6.15” Ortalama deniz suyu sıcaklığı

6.3.1.4.6 Yağış

Bölgede yağışlar genellikle yağmur şeklinde düşer. Yağışların daha çok orta şiddetli sağanaklar halindedir. Yağışların rejimi Akdeniz yağış rejimine benzerlik gösteren, Marmara geçiş tipindedir. Bölgede yıllık yağış tutarı 600 ila 800 mm. arasında değişmektedir.

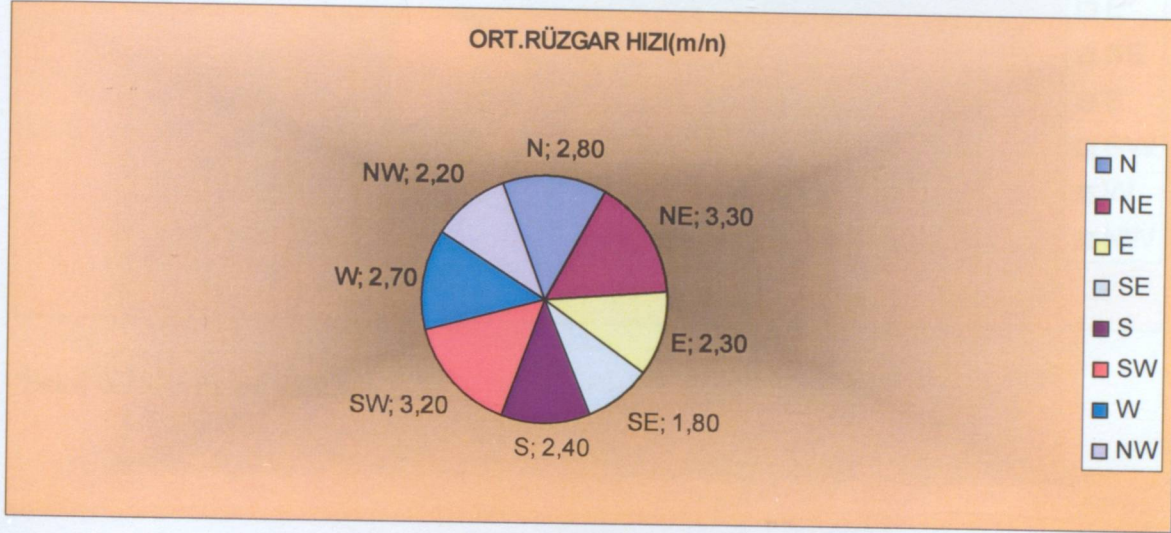
İklimin rekreasyon etkinlikleri üzerine olan etkisinde ikinci önemli öge yağıştır. Yağışın rekreasyon üzerindeki olumsuz etkisi göz önünde tutulmalıdır. Böylece Avcılar’ın yaz ayları ortalama yağış miktarı 21.6 mm. olduğundan bu değer kıyı rekreasyon faaliyetleri için olumlu imkanlar yaratmaktadır.



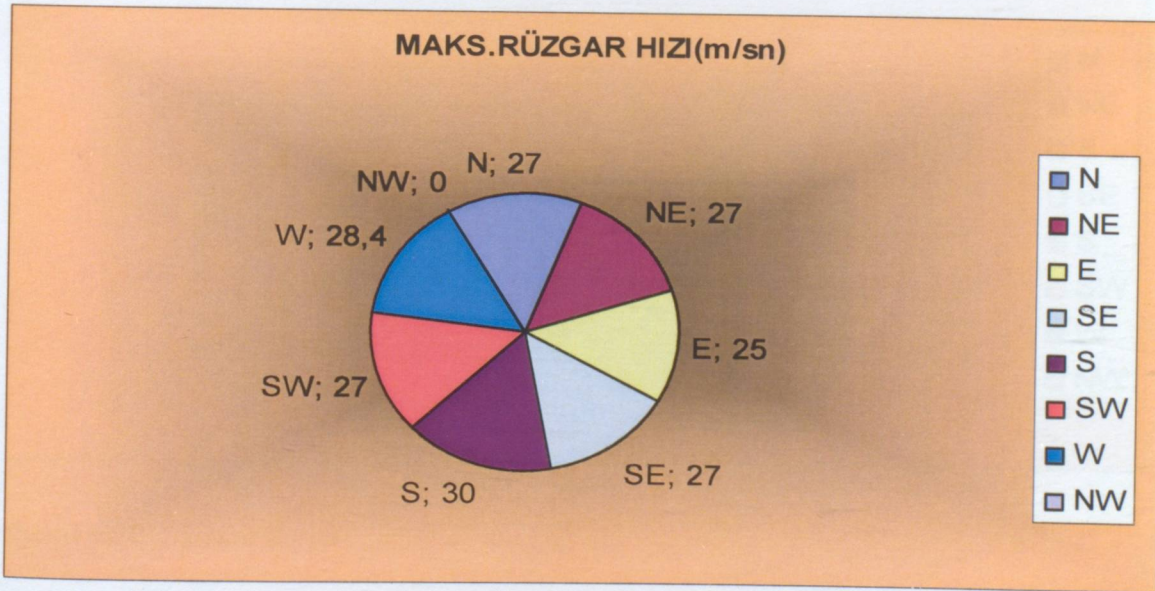
“Şekil 6.16” Ortalama yağış miktarı

6.3.1.4.7. Rüzgar

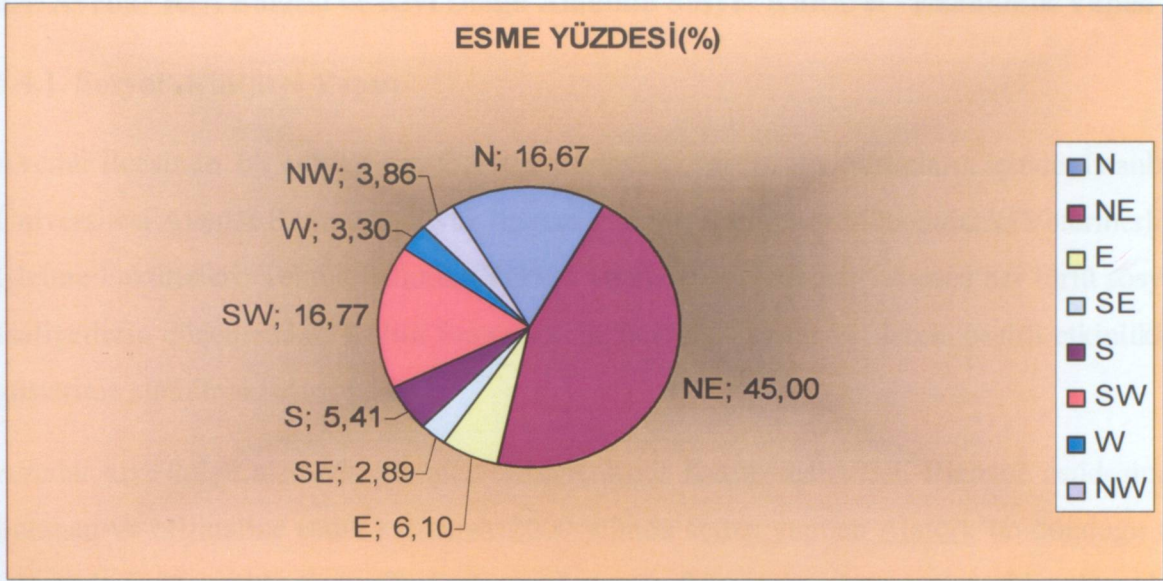
Avcılar uzun yıllar rüzgar rasatlarına göre ortalama yıllık rüzgar hızı saniyede metre olarak 2.4'dür. Avcılar'da uzun yıllar ortalamalarına göre tespit edilen en hızlı rüzgar Kuzey-Kuzeybatı yönünden saniyede 27.2 metre şiddetinde esmiştir.



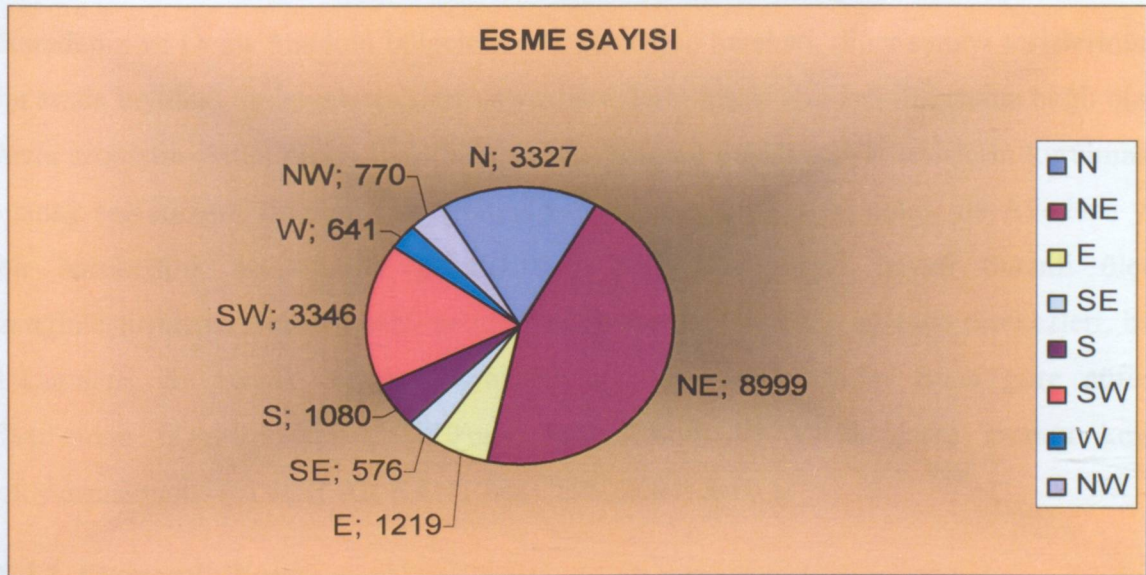
“Şekil 6.17” Ortalama rüzgar hızı



“Şekil 6.18 ” Mak. S. rüzgar hızı



“Şekil 6.19” Esme yüzdesi



“Şekil 6.20” Esme sayısı

İklimin bir diğer ögesi olan bir yerin rüzgarlı olup olmaması durumu, az da olsa rekreasyon etkinlikleri üzerine etken olabilmektedir. Avcılar kıyısı rekreasyonel aktiviteler için rüzgar hızının çok fazla etkisi yoktur.

6.4. Avcılar Kıyı Bölgesi ve Kıyı Dolgu Alanının Sosyo- Kültürel - Ekonomik Yapısı

6.4.1. Sosyal -Kültürel Yapısı

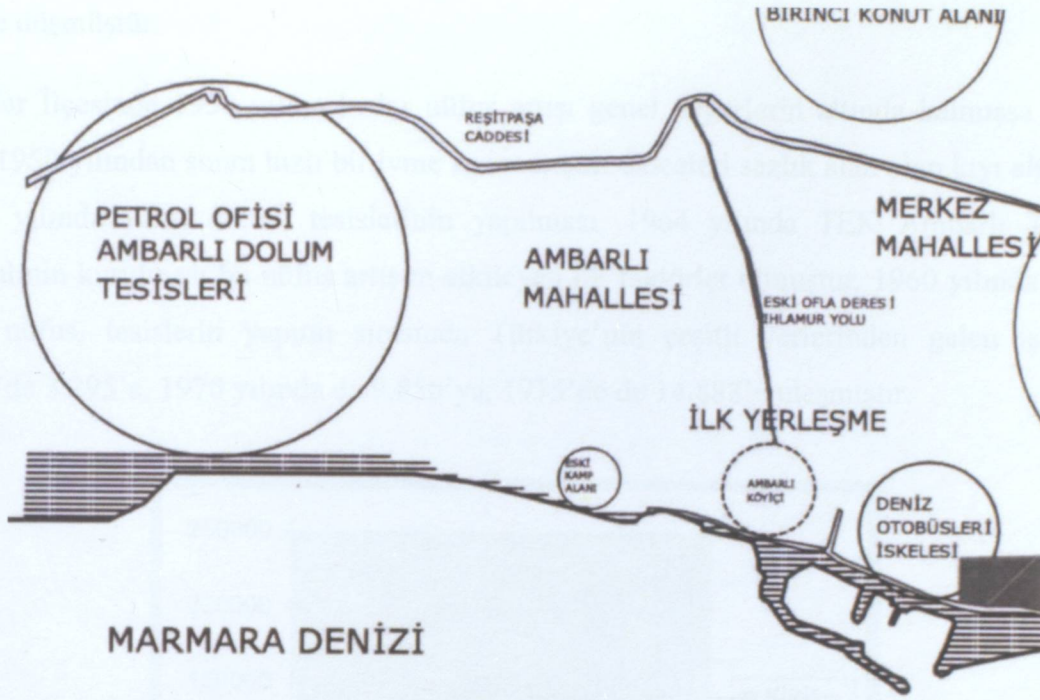
Avcılar İlçesinde bir çok Eğitim-Öğretim kurumları vardır. Bu kurumların içinde, İstanbul Üniversitesi Avcılar Kampüsü büyük öneme sahiptir. Kampüste Mühendislik, Veterinerlik, İşletme Fakülteleri, Teknik Bilimler Yüksek Okulu bulunmaktadır. Ayrıca her türlü sosyal faaliyetlerin düzenlendiği Kültür Sarayında da ücretsiz kurslar verilerek, çeşitli etkinlikler gösterime sunulmaktadır.

Avcılar kıyı dolgu alanında yer alan Selanik Koca Kasım mahallesi, Islahane caddesinde bulunan ve orijinaline sadık kalınarak 2000 yılında açılışı yapılan Atatürk'ün doğduğu ev "Atatürk Evi" çeşitli il ve ilçelerden gelen misafirler için ziyaret yerleridir. Bu alan Avcılar'ın turizm amaçlı yerlerinden biridir.

Avcılar İlçesinin yakın zamana kadar sosyal yönden fazla zengin değildi. 1959'da, Yakıt Depolama ve Dolum Tesisleri ve Termik Santral'in kurulmaya başlaması ile özellikle Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinden gelen göç hareketi, diğer sanayi tesislerinin ve bu arada kıyıdaki dinlenme tesisleri ve yazlık evlerin inşası için işçi ihtiyacına bağlı olarak hızla artmıştır. Artan nüfus artışı beraberinde bölgeye çeşitli sosyal tesislerin kurulmasına olanak sağlamıştır. İstanbul Üniversitesi kampusunun buraya taşınması ile Avcılar'a yeni bir hareketlilik ve canlılık gelmiştir ve bölgedeki sosyal hayatı önemli ölçüde zenginleştirmiştir. Ambarlı sahil şeridinde çok sayıda kafeterya, eğlence merkezleri, balık lokantaları vb. büyük ölçüde sosyal bir canlılık yaratmaktadır. Buna göre nüfusun %40'ından fazlasını işçiler, %10'unu bölge esnafı ve küçük çapta memur kesimi oluşturmaktadır. (AVCILAR KENT MECLİS, 2001: 5-10)

6.4.2. Ekonomik Yapı

Avcılar ilçesinde sanayi tesislerinin gelişmesiyle balıkçılık, bağcılık ve tarım sektörleri ortadan kalmış ve yerini sanayi, ticaret ve rekreasyon (eğlence-dinlenme) sektörleri almıştır. Avcılar'da başta madeni eşya, dokuma, giyim eşyası olmak üzere irili ufaklı 350'den fazla sanayi tesisi faaliyettedir.



“Şekil 6.21” Avcılar kıyı dolgu alanı üzerinde yer alan Petrol Ofisi Dolum tesisleri

Avcılar kıyı dolgu alanında 1959 yılında kurulan Petrol Ofisi Dolum tesisleri ile sanayi faaliyetleri oldukça hızlanmıştır. Fakat Kıyıda yer alan bu tesisler kıyı ekolojisi açısından sakıncalar yaratmaktadır. Kıyı, Avcılar halkı tarafından rahatlıkla ve istenilen ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılamamaktadır. Kıyı dolgu alan üzerinde yer alan çay bahçeleri, lokantalar ve eğlence birimleri 3830 sayılı kıyı kanuna aykırı olarak gelişmiştir.

6.4.3. Nüfus Yapısı

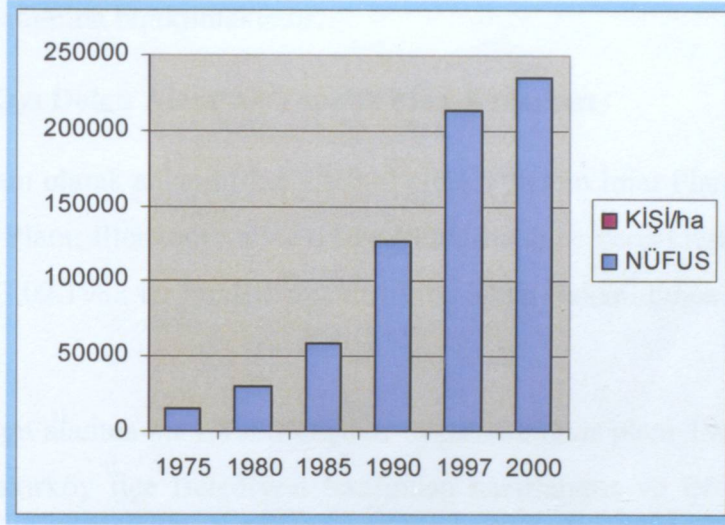
Cumhuriyet devri öncesinde, Ambarlı’ daki Rum köyü tek yerleşme yeri idi. 40-50 haneden oluşan Ambarlı halkının ana uğraşı deniz nedeniyle balıkçılık, nakliyecilik, bağcılık ve şarapçılık görülmektedir.

Cumhuriyet sonrası devirde, 1924 yılında buraya Türklerin yerleşmesi ile ana uğraşlar değişmiş ve balıkçılık ve bağcılığın yerini tarım almıştır (ARIKAN, 2006:38-39).

Türkiye'nin her bölgesinden gelen insanlar Avcılar'a yerleşmiş bulunmaktadır. Hızla gelişen ilçemizin nüfusu da hızla artmakta ve inşaat sektörü bölgenin en kuvvetli sektörlerinden biri olmaya devam etmektedir. 1934 yılında 340 kişi olan nüfusu 1940 yılında 1222 kişiye çıkmıştır. 1945 yılında yani 2. Dünya Savaşı sırasında ise nüfusu 1730 kişi olmuştur. Zaten 1945 yılında nüfusunun bu kadar artmasının nedeni olarak da bölgeye yerleştirilen askeri birlikler olduğu sanılmaktadır. Çünkü savaştan sonra nüfus birden 1130

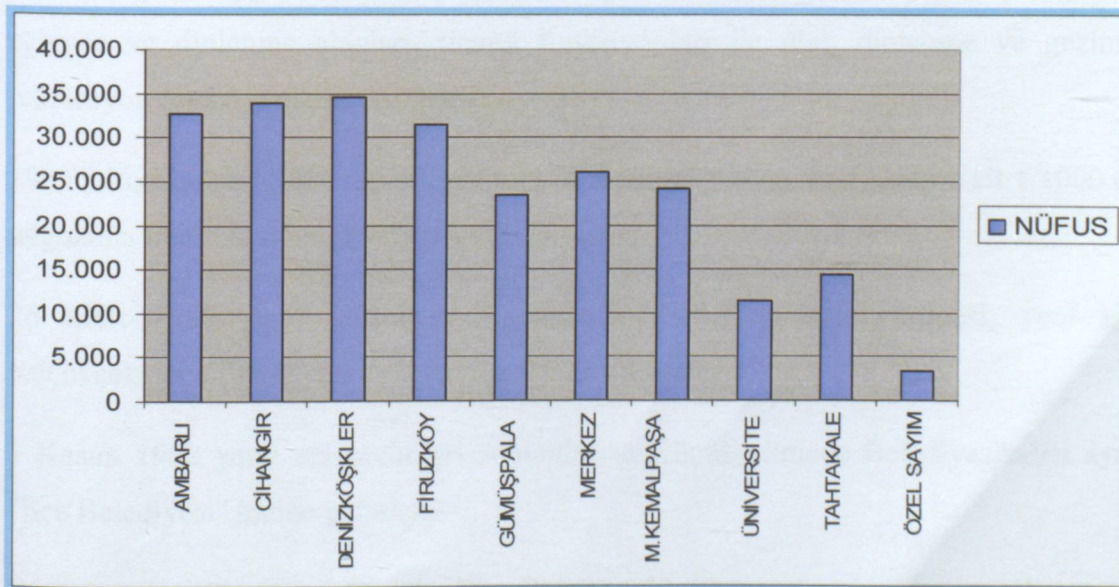
kişiyeye düşmüştür.

Avcılar İlçesinde 1950 yılına kadar nüfus artışı genel değerlerin altında kalmışsa da bu artış 1950 yılından sonra hızlı bir ivme kazanmıştır. Önceleri sazlık alan olan kıyı alanında 1959 yılında yakıt dolun tesislerinin yapılması, 1964 yılında TEK Ambarlı Termik santralinin kurulması bu nüfus artışını etkileyen ilk faktörler olmuştur. 1960 yılında 1.979 olan nüfus, tesislerin yapımı sırasında Türkiye'nin çeşitli yerlerinden gelen işçilerle 1965'de 3.295'e, 1970 yılında da 9.856'ya, 1975'de de 14.888'e ulaşmıştır.



“Şekil 6.22” Avcıların yıllara göre nüfusu

(AVCILAR BELEDİYESİ, 2006)



“Şekil 6.23” Avcıların mahalle nüfusu (AVCILAR BELEDİYESİ, 2006).

Günümüze doğru gelindiğinde, örneğin 1990 yılında bölgenin nüfusu 126.282 kişi olmuş; son yapılan 1997 yılı nüfus sayımında ise bölge 210.831 kişilik bir yerleşim durumuna gelmiştir. Son olarak 2000 yılı nüfus sayımlarına göre ilçe nüfusu 235.113 kişidir (AVCILAR BELEDİYESİ, 2006).

6.5. Avcılar Kıyısı ve Kıyı Dolgu Alanı Yakın Çevresi Arazi Kullanımı

6.5.1. Mülkiyet Yapısı

Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nın mülkiyeti Maliye Hazinesi'ne aittir. Bu alanlar gerektiğinde belediyenin kullanımına bırakılmaktadır.

6.5.2. Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'na Yönelik Plan Kararları

Avcılar İmar Planı olarak adlandırılan 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı; İller Bankası 1. Bölge Müdürlüğüne gerçekleştirilmiş olup; her iki plan kararı da 03.02.1982 tarihinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onanarak yürürlüğe girmiştir.

Avcılar kıyı dolgu alanına ait 1/1000 Ölçekli uygulama imar planı 1985 yılında, o tarihte bağlı olduğu Bakırköy İlçe Belediyesi tarafından hazırlanmış ve Büyükşehir Belediyesi tarafından 04.02.1988 tarihinde; 1/5000 ölçekli imar planının yapılıp onanmasından sonra planın uygulanabileceği plan notu ile değiştirilerek onaylanmıştır.

1/1000 ölçekli uygulama imar planında dolgu kıyı alanına; daha çok alışveriş merkezi, eğlence ve dinlenme alanları, ticaret fonksiyonları ile plaj, dinlenme ve gezinti gibi rekreasyon fonksiyonları verilmiştir.

1989 yılına kadar 1/5000 ölçekli planı hazırlanamadığından, kıyı alanına ait 1/1000 ölçekli uygulama imar planı uygulamaya geçememiştir.

26 Mart 1989 yerel seçimleri sonucunda Avcılar yerleşim bölgesi, yeni kurulan Küçükçekmece Belediyesi sınırları içerisinde kalmıştır.

1 Kasım 1992 yerel ara seçimleri sonunda ise Küçükçekmece Belediyesi'nden ayrılarak "İlçe Belediyesi" haline gelmiştir.

Bu oluşum sürerken, Büyükşehir Belediyesi, Florya-Avcılar kıyı dolgu alanının rekreasyonel düzenlenmesi amacıyla ön çalışmaların başlatıldığını belirterek ilçe belediyesinden görüş istemiştir.

Aynı dönemde, Küçükçekmece Emlak İstimlâk Müdürlüğü, Vilayet Makamı'ndan dolgu alanlarının gelirlerinin ve bakımının 1580 Sayılı Belediyeler Kanunu'na göre İlçe Belediyesi'ne ait olduğunu belirterek, bu alanların Küçükçekmece Belediyesi'ne tahsisini istemiştir.

1985'den 1992'ye kadar geçen süre içerisinde, Avcılar Bölgesindeki yönetsel yapının oturmamış olması ve 1/5000 Ölçekli planın hazırlanmamış olması, kıyı kesimine ait uygulama imar planının uygulanmasını güçleştirmiştir.

Avcılar kıyı kesimine ait bir Nazım Plan'ın hazırlanması beklenirken dolgu alanlar üzerinde çay bahçeleri, lokanta ve eğlence birimlerinin yapımına başlanmış ve tamamlanarak işletmeye açılmıştır.



“Şekil 6.24” Avcılar sahil boyu Belediye tarafından yapılan dolgu alanlar (1997)

Avcılar halkı tarafından rahatlıkla kullanılmayan kıyı kesiminin bu şekilde kullanımı planlama açısından ve yasal açıdan aykırı olduğu söylenmelidir. Aktif ve muhtemel heyelan bölgesinde kontrolsüz olarak gelişen bu yapılanma, jeolojik açıdan da sakıncalar taşımaktadır.

29.05.1995 tarihinde 4.02.1988 tarihli 1/ 1000 ölçekli Uygulama İmar planı üzerinden sadece kıyı kısımları ait Kıyı Düzenleme Alanı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından onanmıştır.

“Çizelge 6.1” Avcılar kıyı dolgu alanına ait planlar.

1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı	03.02.1982	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı	04.02. 1988	Büyükşehir Belediyesi
Avcılar Kıyı Düzenleme Alanı	29.05. 1995	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı

Kıyı Kanunu gereği 29.05.1995 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca onanan Avcılar Kıyı Düzenleme Alanında “Yat Limanı” yapımı hakkındaki uygulama imar planı düzenlenmesi işi tamamlanmış olup; Kıyı Kanununun gereği Bakanlığa sunulmak üzere Valilik Makamına sunum çalışması tamamlanmak üzeredir. Konunun Bakanlıkça ilgili kurum ve kuruluşların görüşü alındıktan sonra değerlendirilmesi gerçekleşecek olup; onaylanmasına takiben uygulamaya geçirdiler. Avcılar Kıyı Kesiminin bir bölümü, doğal özellikleri nedeniyle Gayr-i Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından, 13.11.1976 Tarih ve 9506 Sayılı Kararı ile "Doğal Sit Alanı" olarak belirlenmiştir. Değişik özellikler gösteren Avcılar kıyı kesiminin jeolojik sakıncalı alanlarının ve doğal sit alanlarının harita üzerinde belirlenip, buna uygun yapılanma koşullarının saptanması gereklidir.

1994 verilerine göre toplam açık alan miktarı 191 938 m²'dir Bu alanın % 21.84'ünü (41 938 m²) yerleşik bölgedeki açık alanlar, % 78.10'unu (150 000 m²) ise kıyıda düzenleme çalışmaları yapılmakta olan alanlar oluşturmaktadır.

“Çizelge 6.1” Avcılar kıyı dolgu alanına ait planlar.

1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı	03.02.1982	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı	04.02. 1988	Büyükşehir Belediyesi
Avcılar Kıyı Düzenleme Alanı	29.05. 1995	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı

Kıyı Kanunu gereği 29.05.1995 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca onanan Avcılar Kıyı Düzenleme Alanında “Yat Limanı” yapımı hakkındaki uygulama imar planı düzenlenmesi işi tamamlanmış olup; Kıyı Kanununun gereği Bakanlığa sunulmak üzere Valilik Makamına sunum çalışması tamamlanmak üzeredir. Konunun Bakanlıkça ilgili kurum ve kuruluşların görüşü alındıktan sonra değerlendirilmesi gerçekleşecek olup; onaylanmasına takiben uygulamaya geçirdiler. Avcılar Kıyı Kesiminin bir bölümü, doğal özellikleri nedeniyle Gayr-i Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından, 13.11.1976 Tarih ve 9506 Sayılı Kararı ile "Doğal Sit Alanı" olarak belirlenmiştir. Değişik özellikler gösteren Avcılar kıyı kesiminin jeolojik sakıncalı alanlarının ve doğal sit alanlarının harita üzerinde belirlenip, buna uygun yapılanma koşullarının saptanması gereklidir.

1994 verilerine göre toplam açık alan miktarı 191 938 m²'dir Bu alanın % 21.84'ünü (41 938 m²) yerleşik bölgedeki açık alanlar, % 78.10'unu (150 000 m²) ise kıyıda düzenleme çalışmaları yapılmakta olan alanlar oluşturmaktadır.

“ Çizelge 6.2” Avcılar'da açık alanların yerleşik alan ve kıyı bölgelerine göre dağılımı.







(2003 yılından bu yana.)

(AVCILAR BELEDİYESİ, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Faaliyet Raporu 2006).

Açık Türü	Alan Yerleşik		Kıyı (m ²)		Toplam (m ²)	
	Alanda	%	%	%	%	%
Park ve piknik alanları	244.783,26	60.30	161.166,65	39.70	405.949,91	100
Çocuk parkı	1.703,27	83.28	342,00	16.72	2.045,27	100
Spor Alanı			7.994,00	100	7.994,00	100
Yol, bulvar ve refüjler	54.174,84	84.00	10.322,85	16.00	64.497,69	100
TOPLAM	300.661,37	62.57	179.825,50	37.43	480.486,87	100

Avcılar'da kişi başına düşen açık yeşil miktarı 2,06 m²/kişidir. Yerleşik alanda 1,35 m²/kişi olan bu oran, dolgu kıyı alan ile birlikte hesaplandığında 2,06 m²/kişiyeye yükselmektedir. Bu değer İmar Yasası'ndaki kişi başına 10.00 m² standardının çok altındadır. Kıyı dolgu alanlar insanların rekreasyonel ve yeşil alan ihtiyacının karşılanmasında önemli bir açık yeşil alan olmasına rağmen kıyı dolgu alan kişi başına düşen açık yeşil miktarı 0,71 m²/kişi olması Avcılar halkının yeşil alan ihtiyacını karşılayamamaktadır.

“ Çizelge 6.3” Avcılar kıyı dolgu alanına ait planlar ve düzenlemeler.

Plan	Tarih	Özellikleri	
1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı	03.02.1982	Dolgu kıyı alanına; daha çok alışveriş merkezi, eğlence ve dinlenme alanları, ticaret fonksiyonları ile plaj, dinlenme ve gezinti gibi rekreasyon fonksiyonları verilmiştir.	
1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı	04.02.1988	1/5000 ölçekli imar planının yapıp onanmasından sonra planın uygulanabileceği plan notu ile değiştirilerek onaylanmıştır.	
Avcılar Kıyı Düzenleme Alanı	29.05.1995	4.02.1988 tarihli 1/ 1000 ölçekli Uygulama İmar planı üzerinden sadece kıyı kısımları ait Kıyı Düzenleme Alanı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından onanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kıyı düzenleme projeleri hazırlanmıştır.	  
Günümüz Avcılar Kıyı Dolgu Alanı		Piknik alanı olarak kullanılan planlanmamış yeşil alanlar, kafeler, güreş alanı, yürüyüş yolları alanda yer alan donatılardır.	

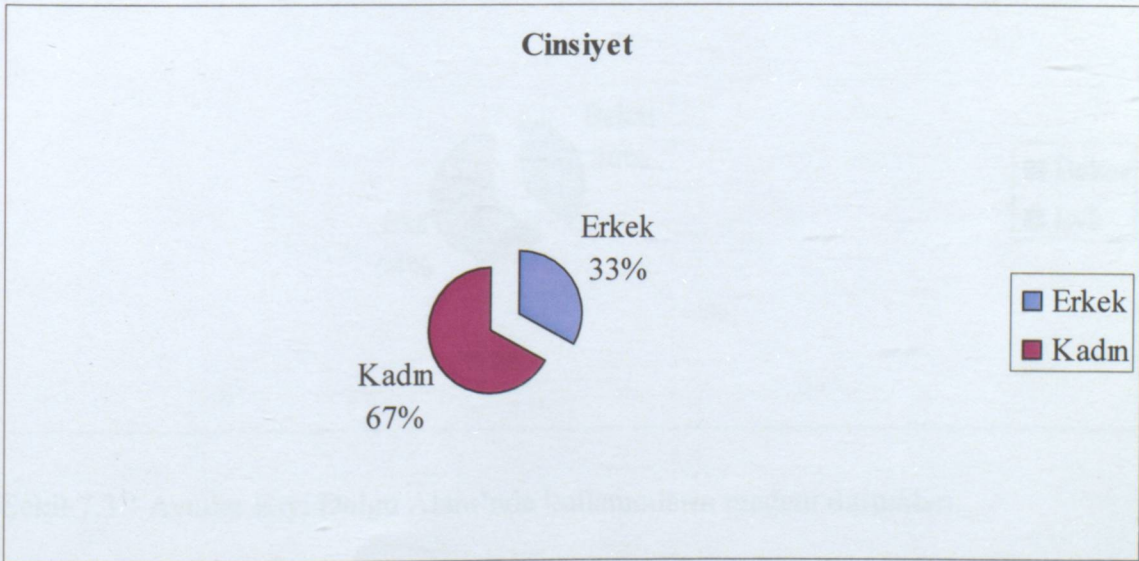
7. AVCILAR KIYI DOLGU ALANINDA ANKET ÇALIŞMALARI

7.1. Avcılar Kıyı Dolgu Alanı Anket Çalışması ve Anketin Değerlendirilmesi

Yapılan tüm çalışmalara ışık tutması açısından, araştırma kapsamı içerisinde yer alan Avcılar Kıyı Dolgu Alanı örnek bölge seçilerek alanın konumu, sınırları, doğal yapısı, yakın çevresi, yakın çevresinin arazi kullanımı, alan ile ilgili plan kararları, alanın mekânsal tasarımı çekilen fotoğraflar ve yapılan gözlemler yardımı ile bir önceki bölümde tanıtıldı. Alan kullanıcılarının ekonomik, sosyal ve kültürel yapılarını, boş zaman değerlendirme biçimlerini, bu alan ilgili isteklerini, memnuniyet derecelerini, eğilimlerini ve bu rekreasyon alanının kullanımı ile ilgili olguları saptamak amacı ile hazırlanan standart bir anket formu, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere ayrı zamanlarda, kullanıcılarla yüz yüze görüşülerek ve rasgele seçim metodu kullanılarak, %5 örnekleme ile uygulandı. Kısaca bu anket çalışmasının amacı, rekreatif amaçla kullanılan dolgu alanlarda rekreasyon anlayışını irdelemek istenmesidir. Bu bölümde, Microsoft Excel programının yardımı ile anket sonuçları, cevaplarının yüzdeleri hesaplanarak grafiklerde gösterilmiştir.

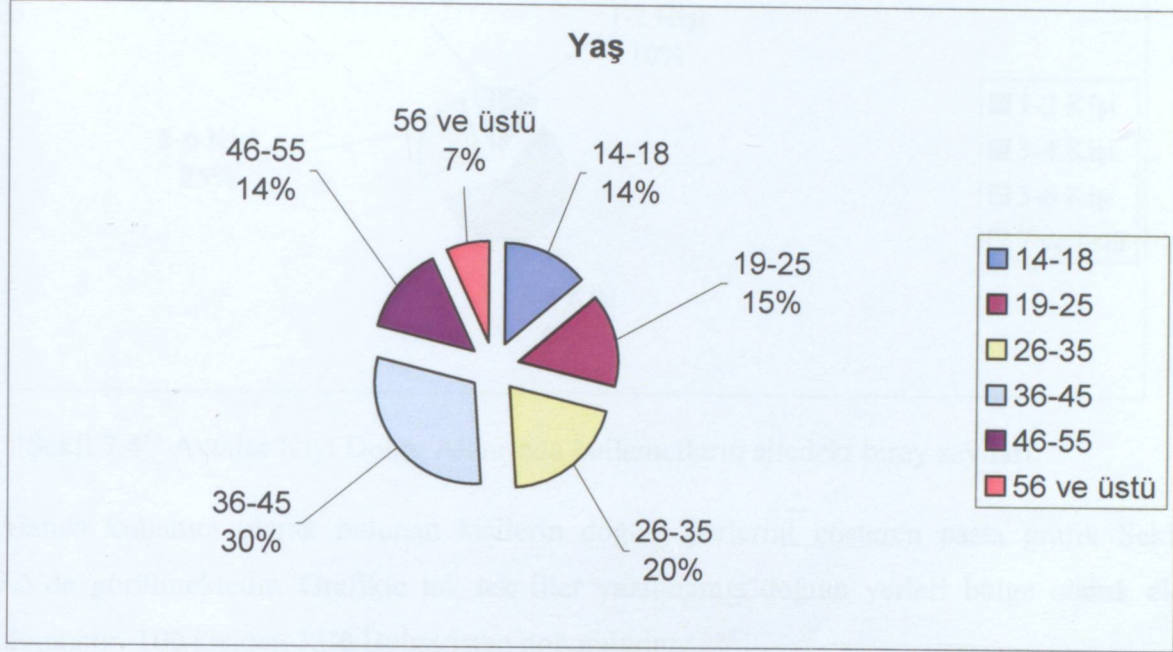
Avcılar Kıyı Dolgu Alan'ında Kullanıcı Kişisel Özellikleri

Alanda anket için görüşülen 100 kişiden 67'i kadın, 33'ü erkekti. Alan özellikle sabah ve öğleden sonra saatlerinde bayanlar tarafından yürüyüş amaçlı kullanılmaktadır. Alana gelen ziyaretçilerin cinsiyetlerinin yüzde dağılımını gösteren pasta grafik Şekil 7.1'de verilmiştir.



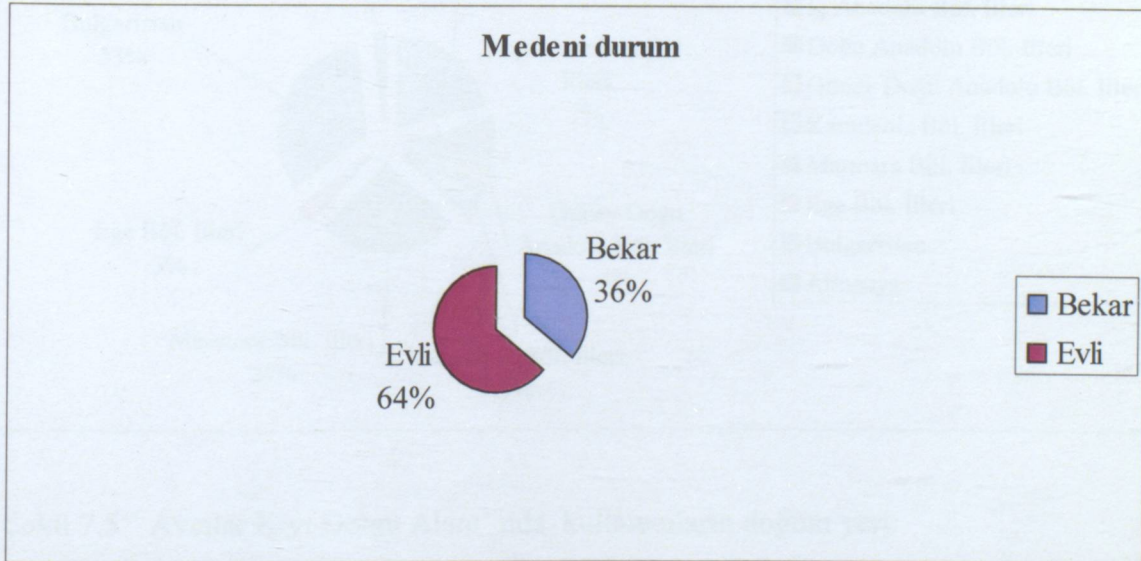
“Şekil 7.1” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların cinsiyetleri.

Alanda kullanıcılara anket uygulanırken farklı yaş gruplarından kişiler olmasına dikkat edildi. Görüşülen kişilerin yaş dağılımı Şekil 7.2’de görülmektedir.



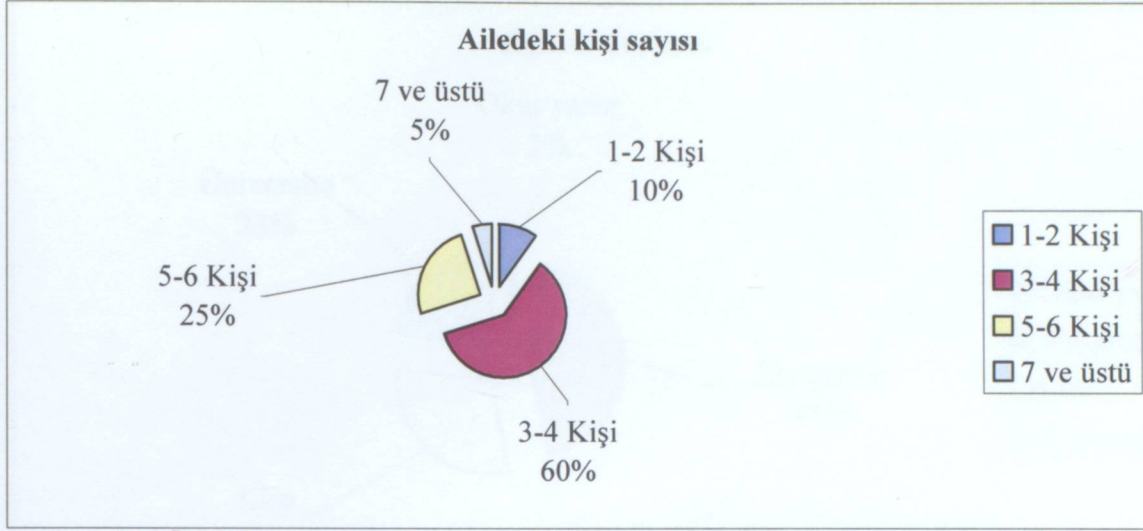
“Şekil 7.2” Avcılar Kıyı Dolgu Alan’ına gelen kullanıcıların yaş grupları.

Alanda görüşülen 100 kişiden 64’ü evli ve 36’ı bekar idi. Şekil 7.3’de gelen ziyaretçilerin medeni durumlarını gösteren pasta grafiği bulunmaktadır.



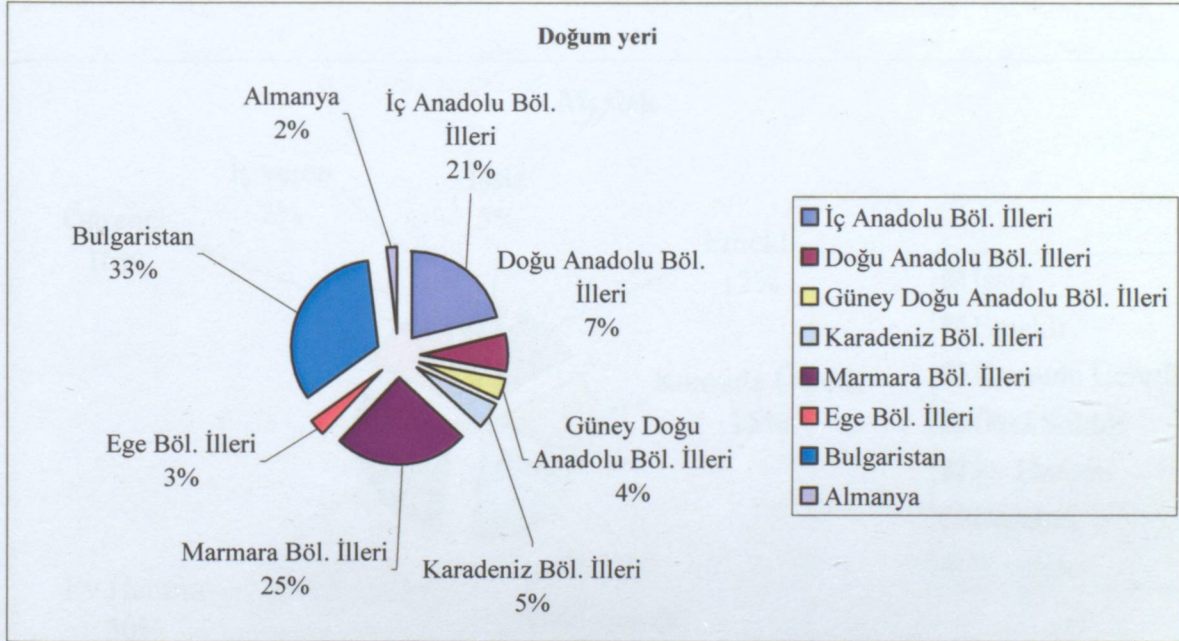
“Şekil 7.3” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların medeni durumları.

Alanda görüşülen ziyaretçilerin ailedeki birey sayını gösteren grafiği Şekil 7.4’ de görülmektedir.



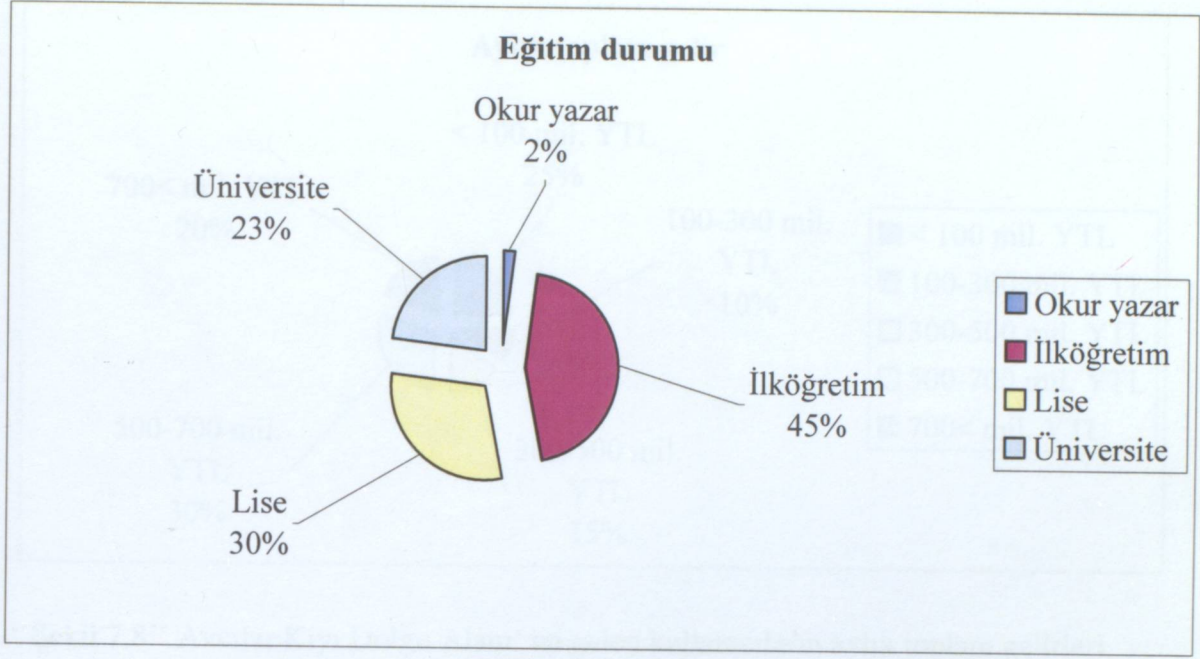
“Şekil 7.4” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların ailedeki birey sayıları.

Alanda kullanıcı olarak bulunan kişilerin doğum yerlerini gösteren pasta grafik Şekil 7.5’de görülmektedir. Grafikte tek tek iller yazılmamış doğum yerleri bölge olarak ele alınmıştır. 100 kişiden 33’ü Bulgaristan doğumludur.



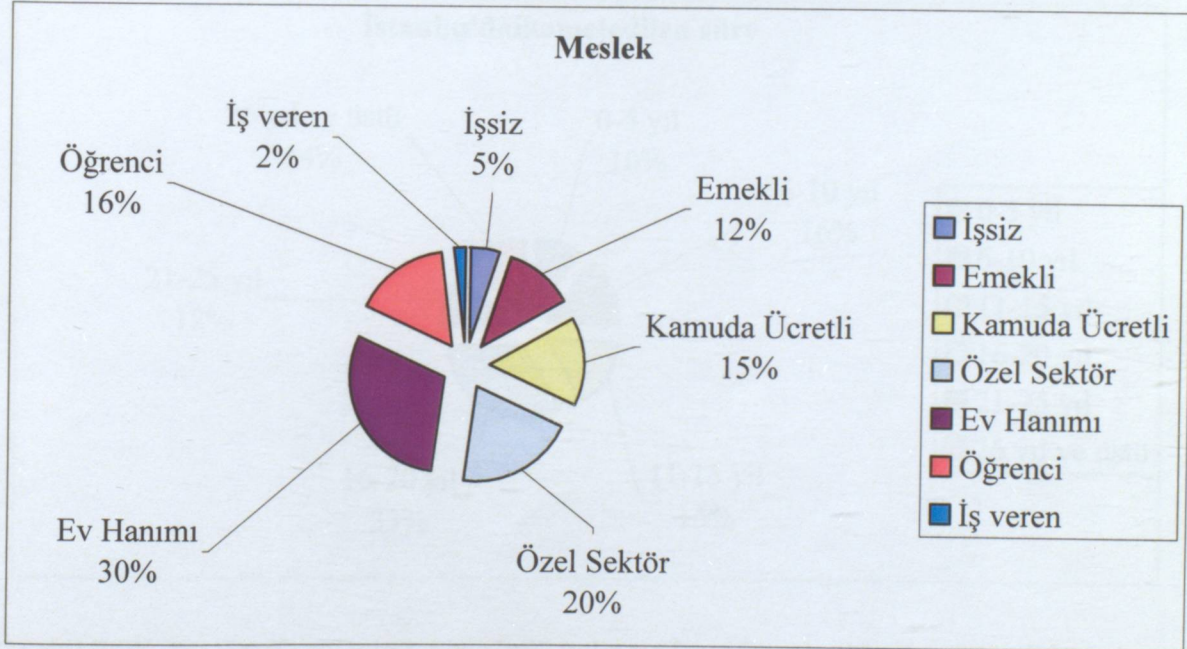
“Şekil 7.5” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların doğum yeri.

Alanı kullanan ziyaretçilerin eğitim durumunu gösteren grafik Şekil 7.6’da verilmiştir.



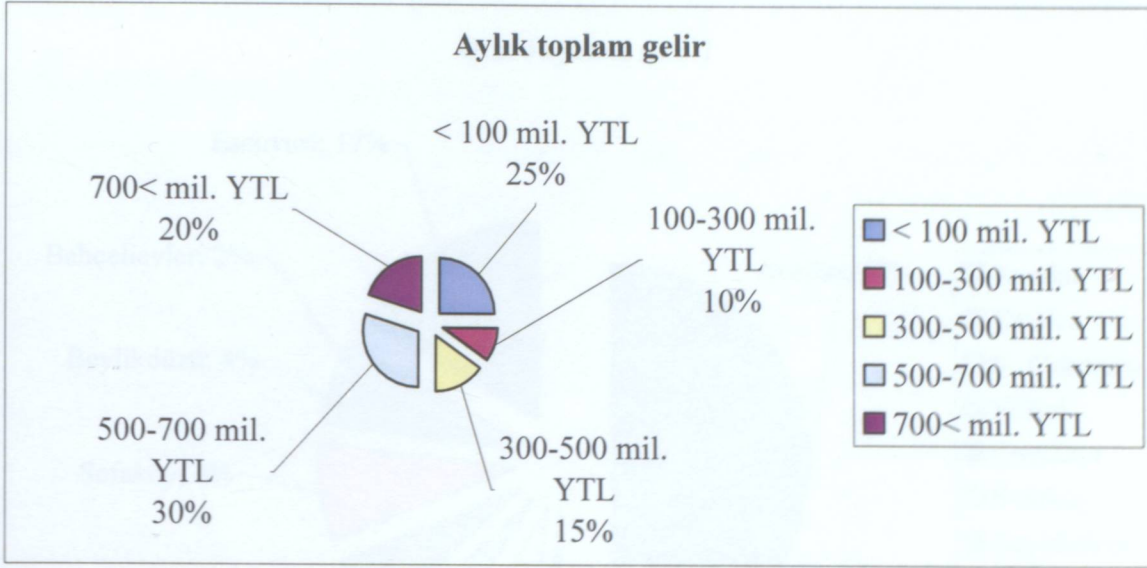
“Şekil 7.6” Avcılar Kızı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların eğitim durumları.

Alandaki kullanıcıların meslek dağılımını gösteren pasta grafik Şekil 7.7’dir.



“Şekil 7.7” Avcılar Kızı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların meslek dağılımı.

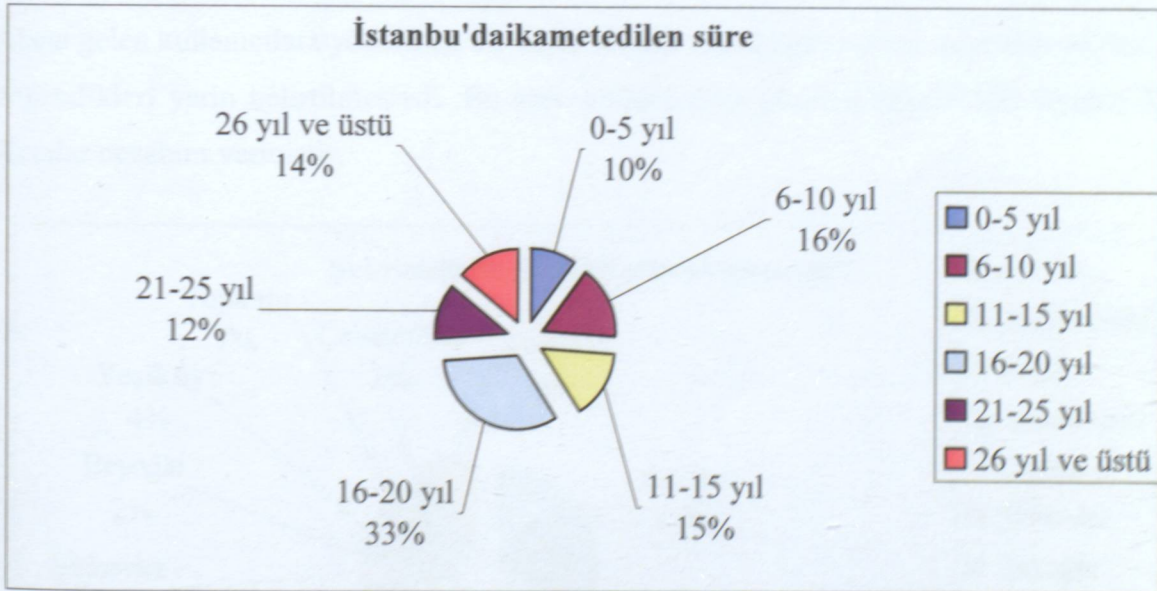
Alanın kullanıcılarının ekonomik durumlarının saptanması amacıyla sorulan “Aylık Toplam Gelir” sorusu sorulmuştur. Buradan anlaşıldığı gibi görüşülen kişilerin ekonomik geliri genelde orta seviyedir.



“Şekil 7.8” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’ na gelen kullanıcıların aylık toplam gelirleri.

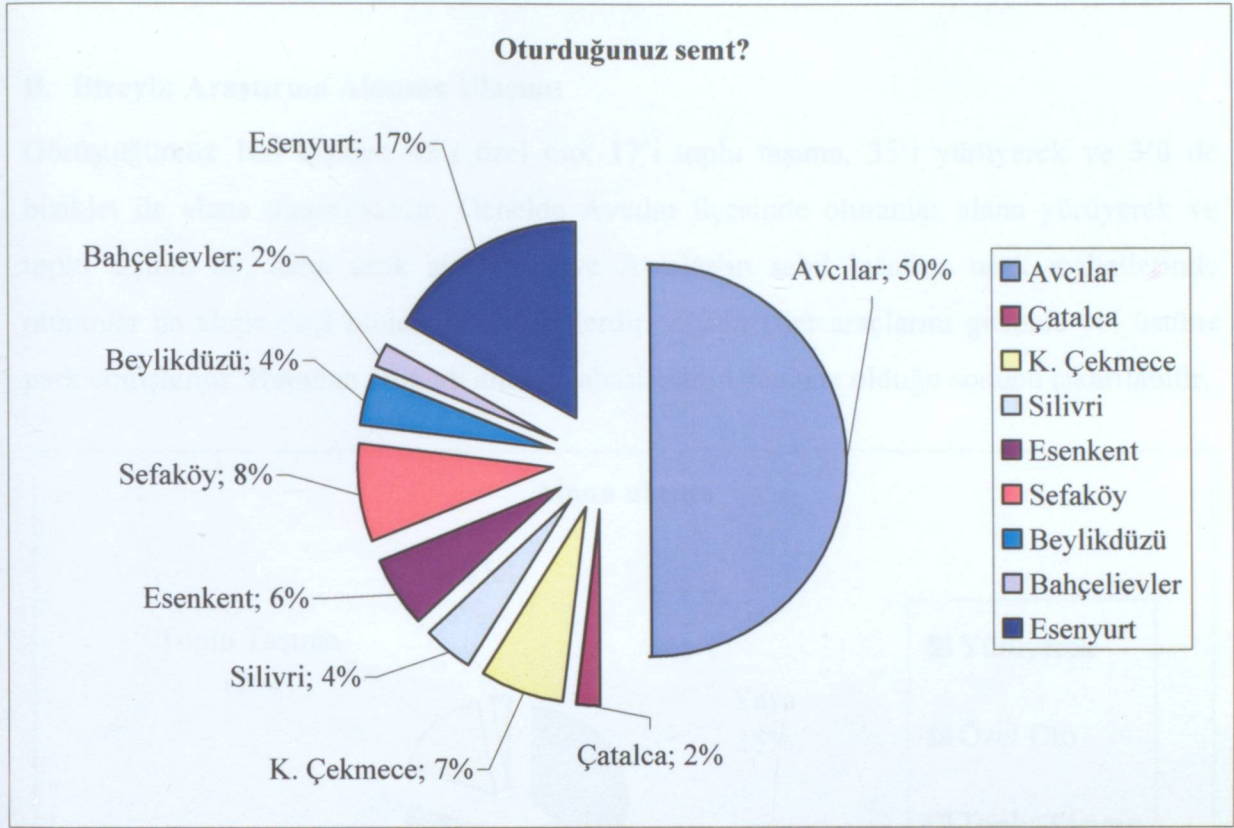
A. Bireyin Oturduğu Çevre İle İlişkileri

Bireyin oturduğu çevre ile ilişkilerine bakıldığı zaman kullanıcıların büyük bir kısmı başka şehirlerden İstanbul’a göç etmiştir.



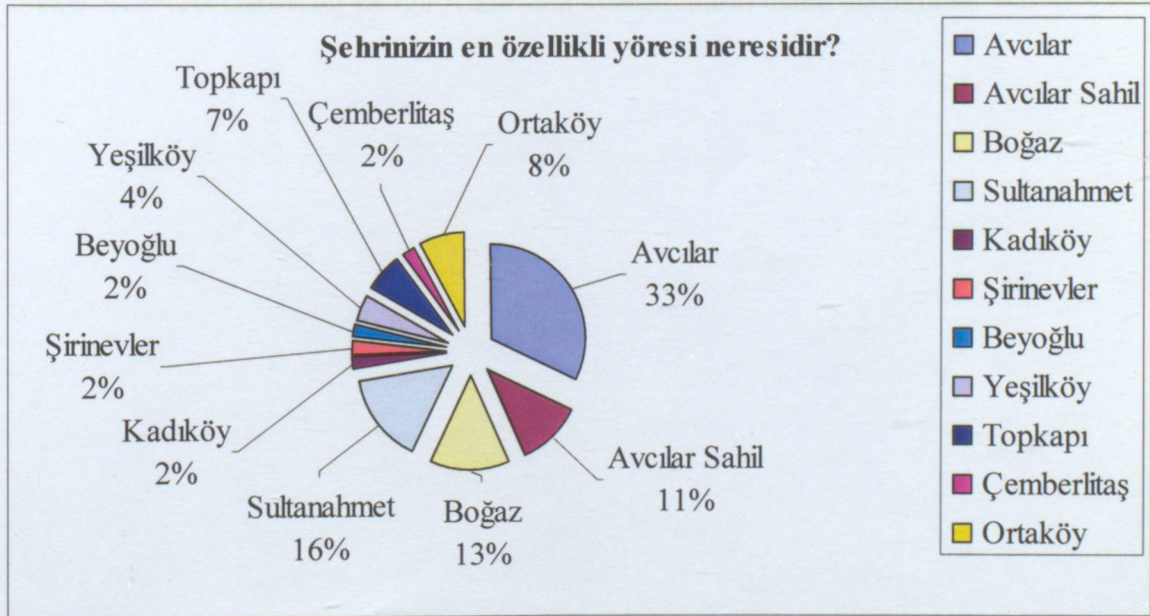
“Şekil 7.9” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların İstanbul’da ikamet ettikleri süre.

Alanda görüşülen bireylerin ikamet ettikleri semt sorulduğunda 100 kişiden 50’nin Avcılar ilçesinden alana kullanıcı olarak geldiği görülmüştür.



“Şekil 7.10” Avcılar K1y1 Dolgu Alanı’nda kullanıcıların oturdukları semtler

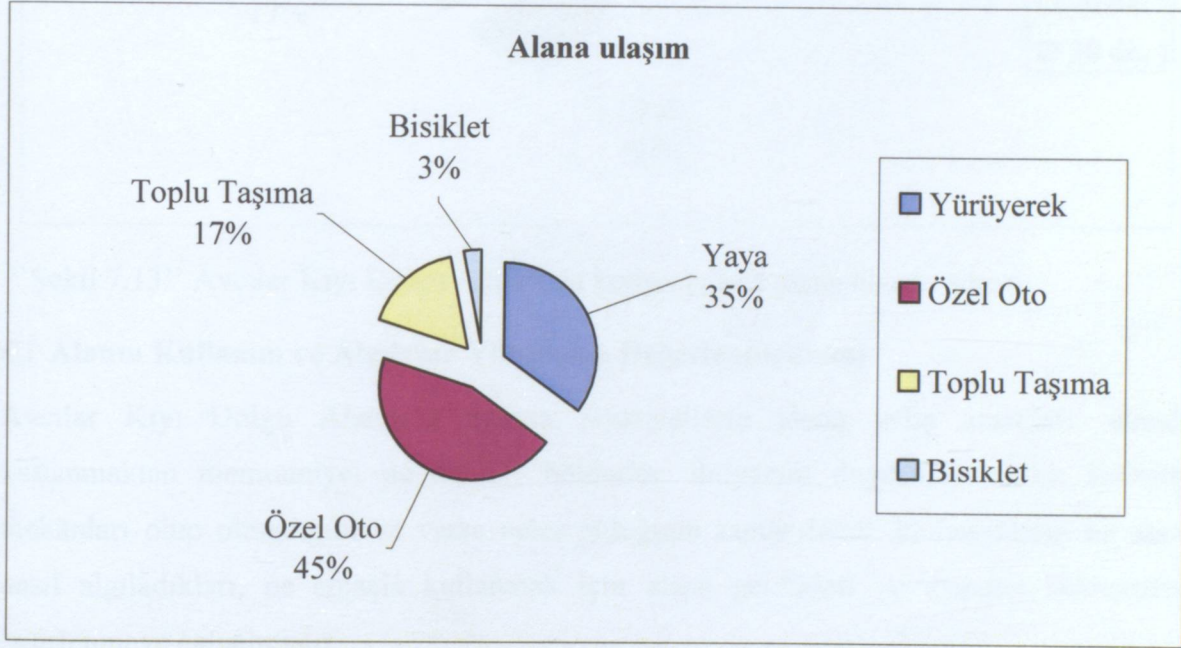
Alana gelen kullanıcılara yöneltilen bir diğer soruda yaşadıkları kente onlar için en özel ve beğendikleri yerin belirtilmesiydi. Bu soru kullanıcılara yöneltildiğinde 100 kişiden 31’i Avcılar cevabını vermiştir.



“Şekil 7.11” Avcılar K1y1 Dolgu Alanı’nda kullanıcıların İstanbul kenti içinde seçtikleri en özellikli yöreler.

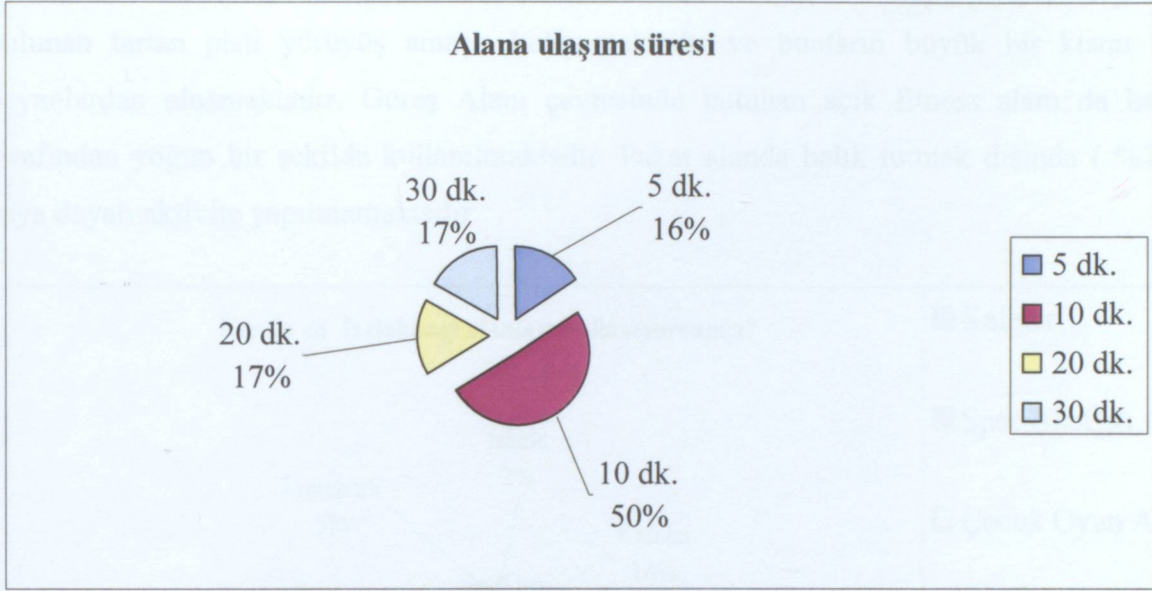
B. Bireyin Araştırma Alanına Ulaşımı

Görüşüğümüz 100 kişiden 45'i özel oto, 17'i toplu taşıma, 35'i yürüyerek ve 3'ü de bisiklet ile alana ulaşmaktadır. Genelde Avcılar ilçesinde oturanlar alana yürüyerek ve toplu taşıma ile, daha uzak semtlerde ve Avcılar'ın sahil kısmına uzak mahallerinde oturanlar da alana özel otoları ile gelmişlerdir. Ziyaretçiler araçlarını genelde yol üstüne park etmişlerdir. Buradan otopark alanın kapasitesinin yetersiz olduğu sonucu çıkarılabilir.



“Şekil 7.12” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların alana ulaşımaları.

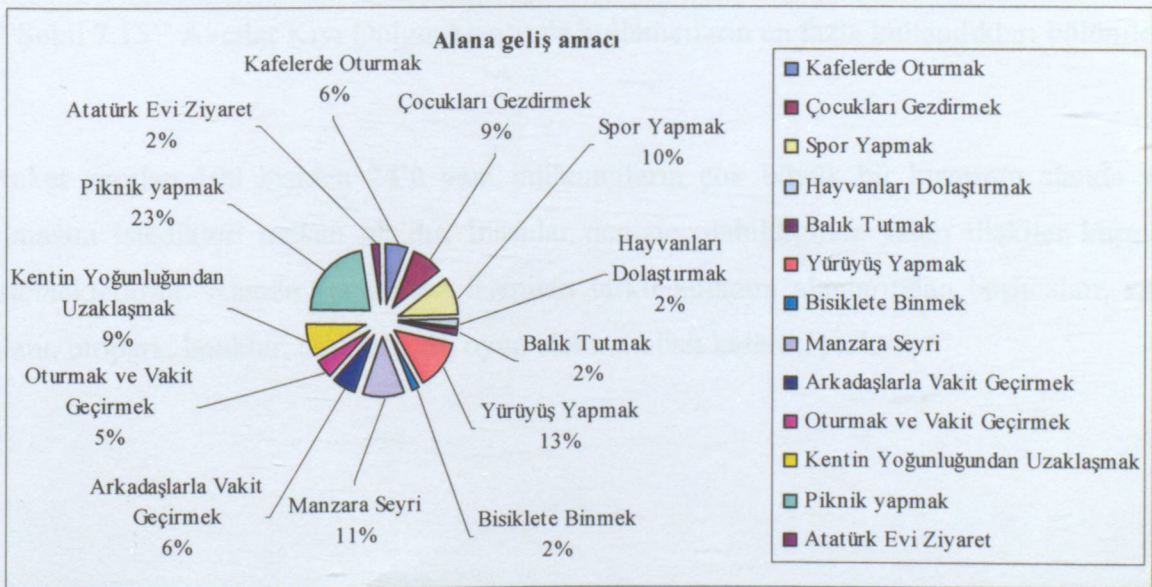
Aşağıdaki şekilde kullanıcıların ne kadar sürede alana ulaştıkları görülmektedir.



“Şekil 7.13” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların alana ulaşım süresi.

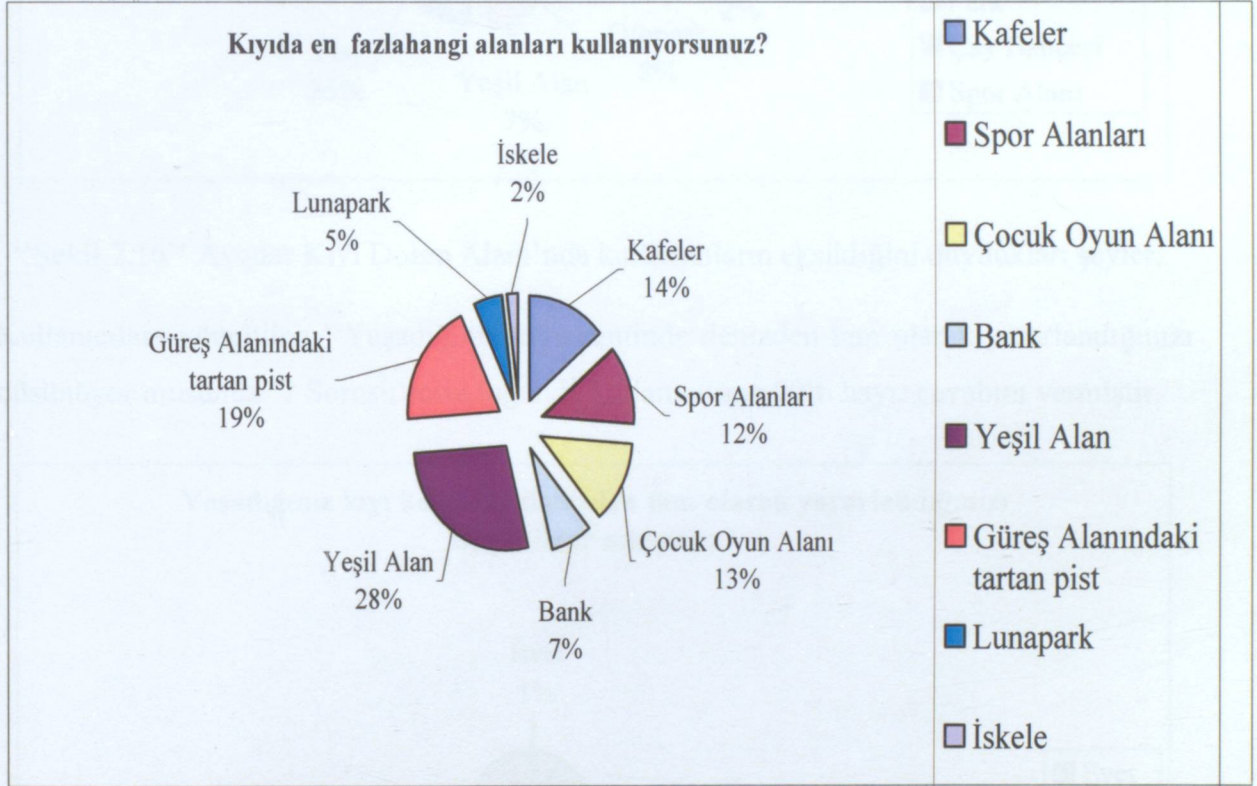
C. Alanın Kullanım ve Algılama Yönünden Değerlendirilmesi

Avcılar Kıyı Dolgu Alanında buluna ziyaretçilerin alana geliş amaçları, alanda kullanmaktan memnuniyet duydukları bölümler, ihtiyacını duydukları farklı kullanım mekânları olup olmadığını ve varsa neler olduğunu saptanılarak, kullanıcıların bu alanı nasıl algıladıkları, ne amaçla kullanmak için alana geldikleri ve alandan beklentileri belirlenmeye çalışılmıştır.



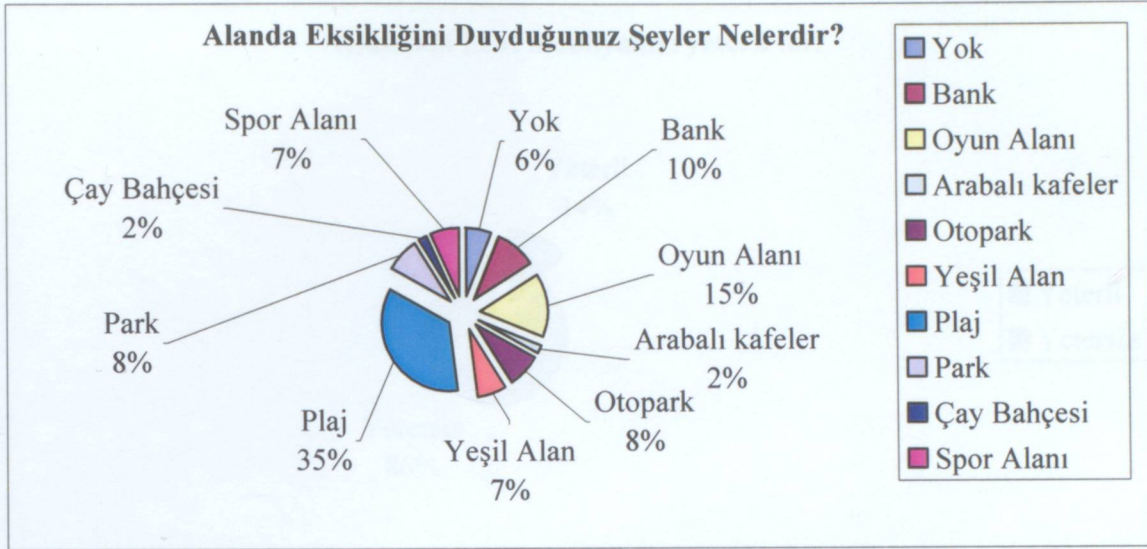
“Şekil 7.14” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’na kullanıcıların geliş amaçları.

Anket yapılan 100 kişiden 23'ü alanda bulunan yeşil alanları piknik amaçlı ve çoğunlukla hafta sonu kullanılmaktadır. Anket yapılan 100 kişiden 13'ü Güreş Alanı çevresinde bulunan tartan pisti yürüyüş amaçlı kullanmaktadır ve bunların büyük bir kısmı da bayanlardan oluşmaktadır. Güreş Alanı çevresinde bulunan açık fitness alanı da halk tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Fakat alanda balık tutmak dışında (%2) suya dayalı aktivite yapılmamaktadır.



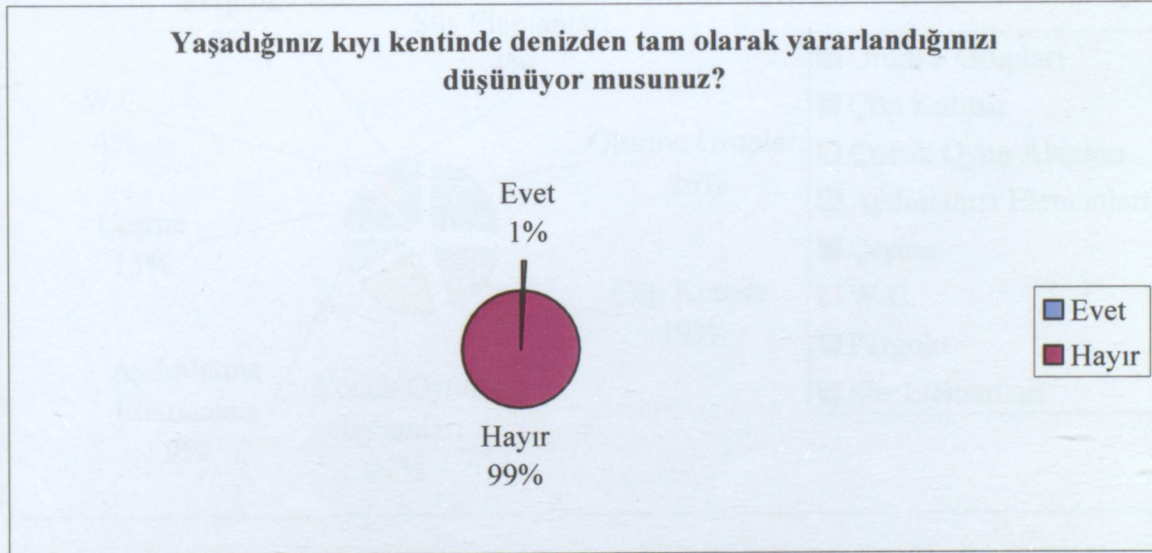
“Şekil 7.15” Avcılar Kıyı Dolgu Alan’ında kullanıcıların en fazla kullandıkları bölümler.

Anket yapılan 100 kişiden 24'ü yani kullanıcıların çok büyük bir kısmının alanda yer almasını istedikleri mekân plajdır. İnsanlar denizle olabildiğince yakın ilişkiler kurmak istemektedirler. Alanda yer alması istenilen farklı kullanım alanlarından başlıcaları, spor alanı, otopark, banklar, çay bahçesi, oyun alanı, arabalı kafeler, parktır.



“Şekil 7.16” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıların eksikliğini duydukları şeyler.

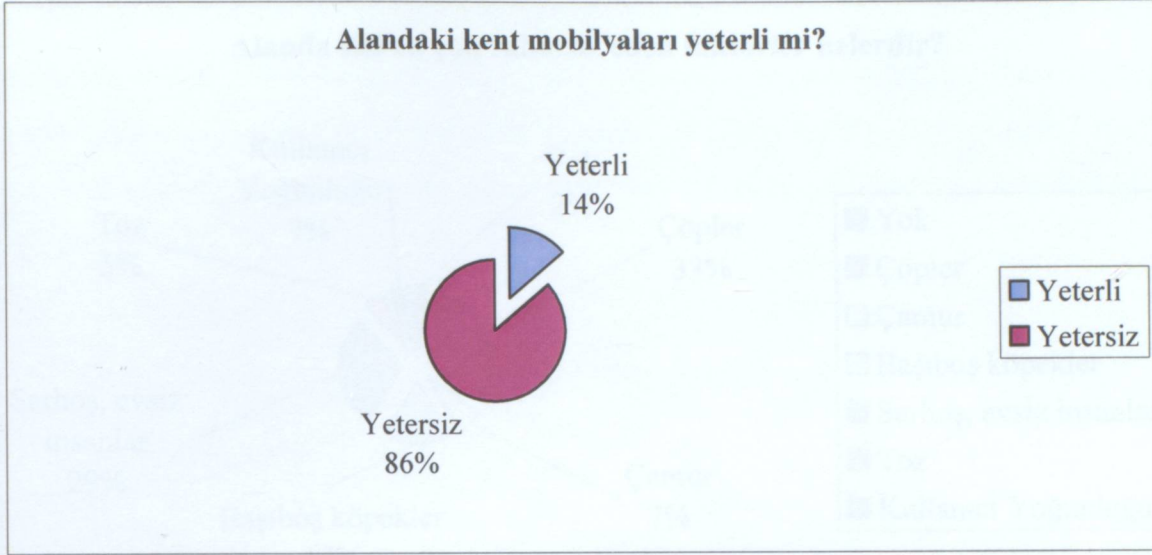
Kullanıcılara yöneltilen “Yaşadığımız kıyı kentinde denizden tam olarak yararlandığınızı düşünüyor musunuz”? Sorusu sorulduğunda kullanıcıların 99’u hayır cevabını vermiştir.



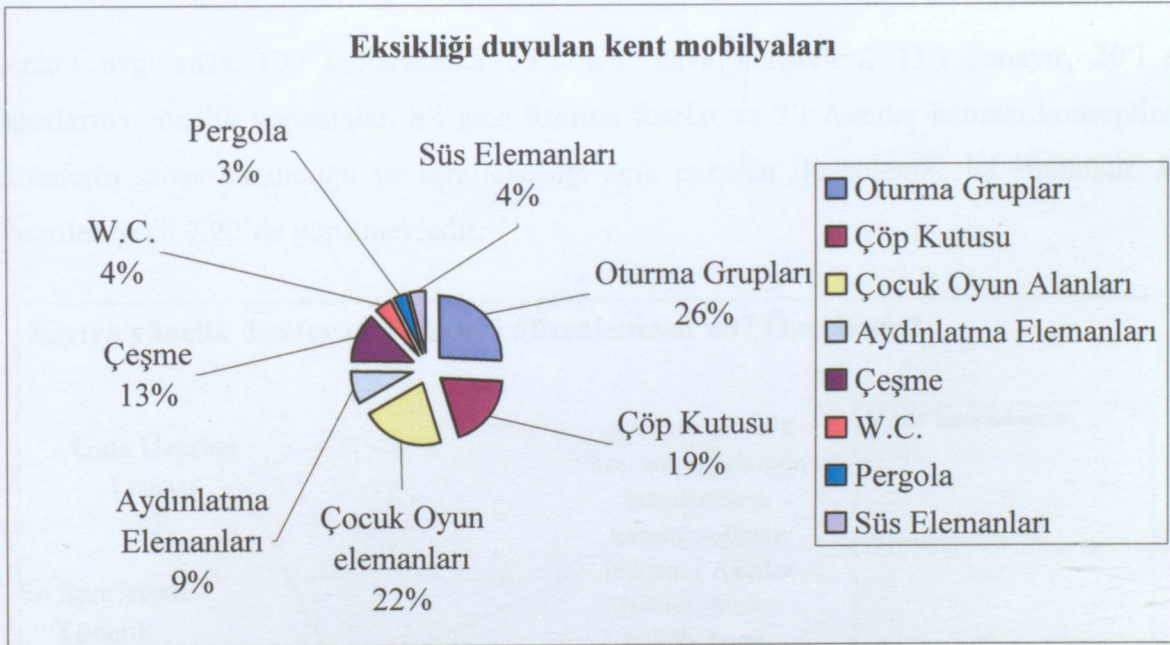
“Şekil 7.17” İstanbul kıyı kentinde denizden tam olarak yararlanma durumu.

Denizden yararlanmak için iskele, plaj, sandalla gezinti alanları, seyir terasları, deniz parkı, balık tutma platformları gibi kullanımların olması gerekmektedir.

Anket uygulanan kullanıcılardan 86 tanesi alandaki kent mobilyalarının yetersiz, geri kalan 14 tanesi ise yeterli olduğunu düşünmektedir (Şekil 7.18). Alanda eksikliği duyulan kent mobilyalarının yüzde dağılımları Şekil 7.19’da görülmektedir. Bu sonuçlardan anlaşıldığı gibi, alanda en çok eksikliği görülen kent mobilyaları oturma grupları ve çocuk oyun elemanlarıdır.

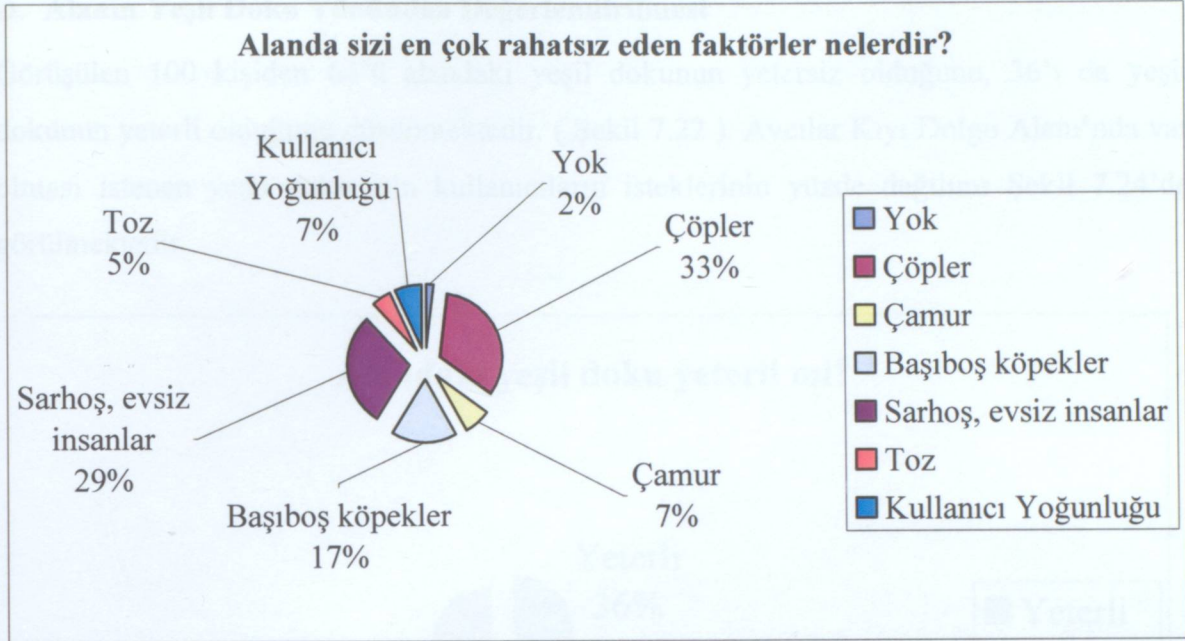


“Şekil 7.18” Avcılar Kıyı Dolgu Alan’ında kent mobilyalarının durumu.



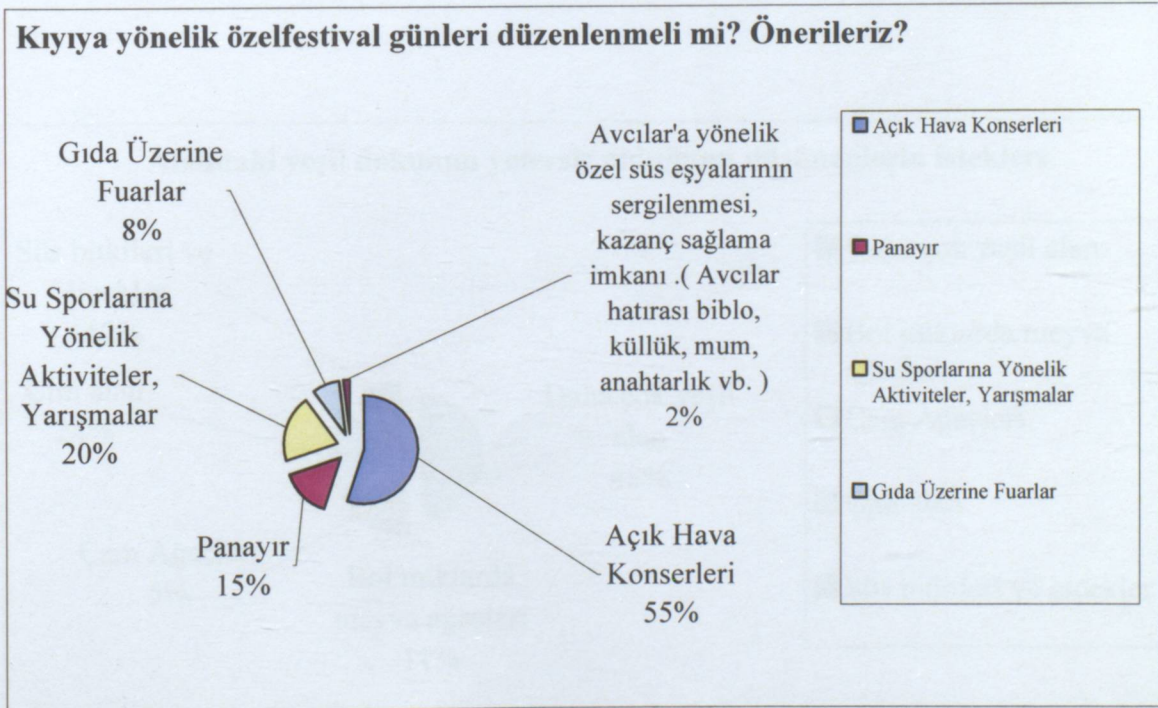
“Şekil 7.19” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nın da eksikliği duyulan kent mobilyaları.

Alandaki kullanıcılara onları en çok rahatsız eden faktörler sorulduğunda bunların 33’ü çöpler, 29’u sarhoş evsiz, insanlar, 17’i başıboş köpekler, 7’i çamur, 5 toz, 7’i kullanıcı yoğunluğundur. 2 kişide kendilerini rahatsız eden bir faktör olmadığını söylemiştir. (Şekil 7.20).



“Şekil 7.20” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’nda kullanıcıları rahatsız eden faktörler.

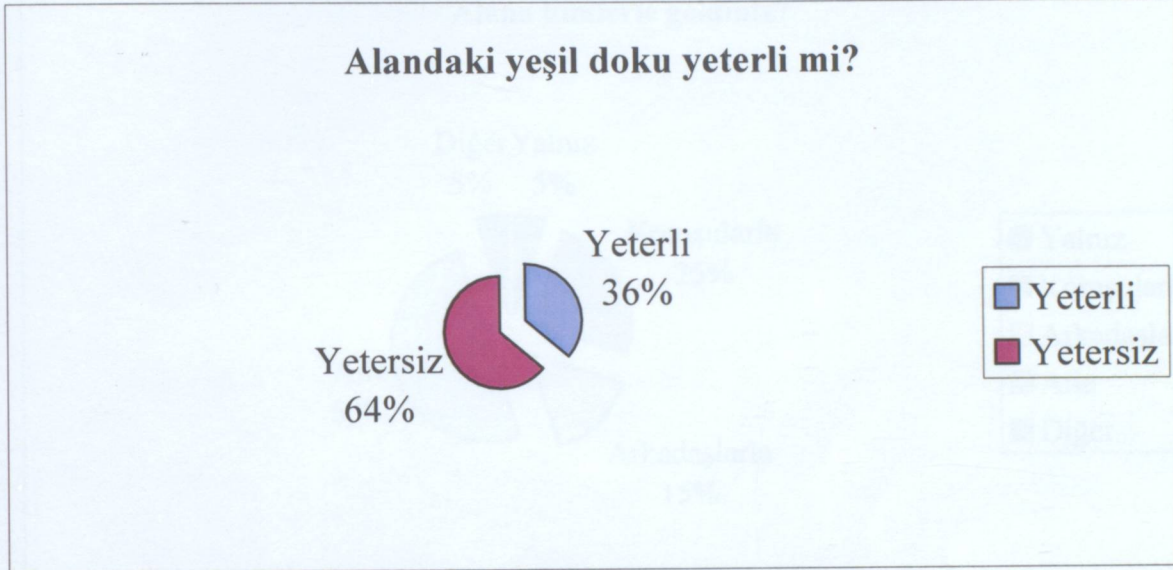
Anket uygulanan 100 kullanıcıdan 55’i açık hava konserleri, 15’i panayır, 20’i su sporlarına yönelik yarışmalar, 8’i gıda üzerine fuarlar ve 2’i Avcılar hatırası konseptinde ürünlerin satışa sunulduğu ve sergileneceği açık pazarlar düzenlenmesini istemiştir. Bu öneriler Şekil 7.22’de görülmektedir.



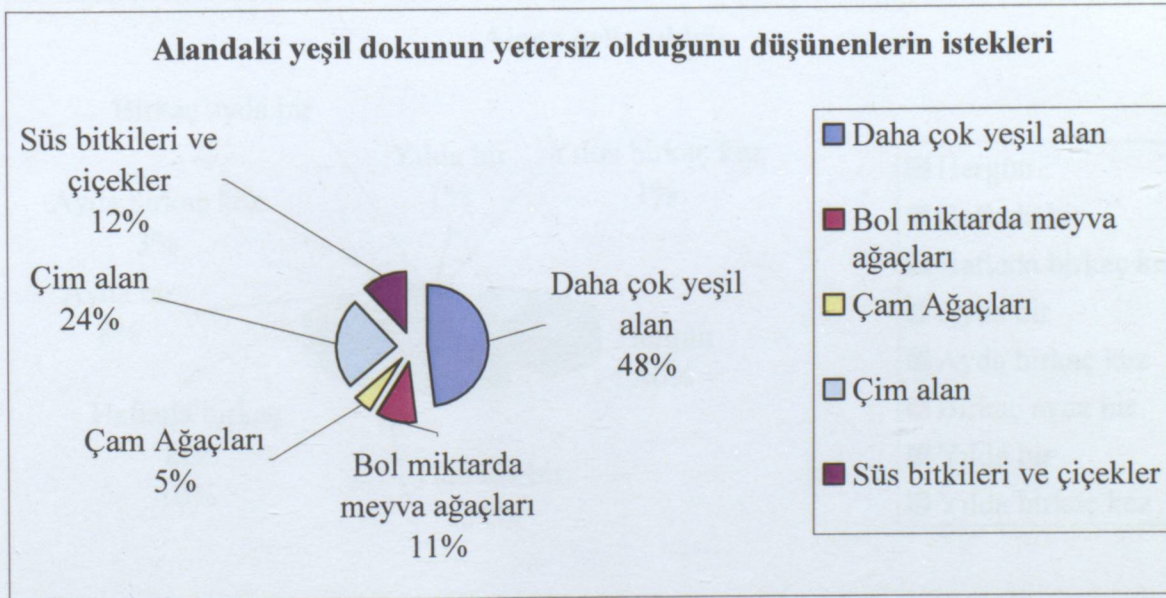
“Şekil 7.21” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’na gelen kullanıcıların önerileri.

D. Alanın Yeşil Doku Yönünden Değerlendirilmesi

Görüşülen 100 kişiden 64'ü alandaki yeşil dokunun yetersiz olduğunu, 36'ı da yeşil dokunun yeterli olduğunu düşünmektedir. (Şekil 7.22). Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda var olması istenen yeşil doku için kullanıcıların isteklerinin yüzde dağılımı Şekil 7.24'de görülmektedir.



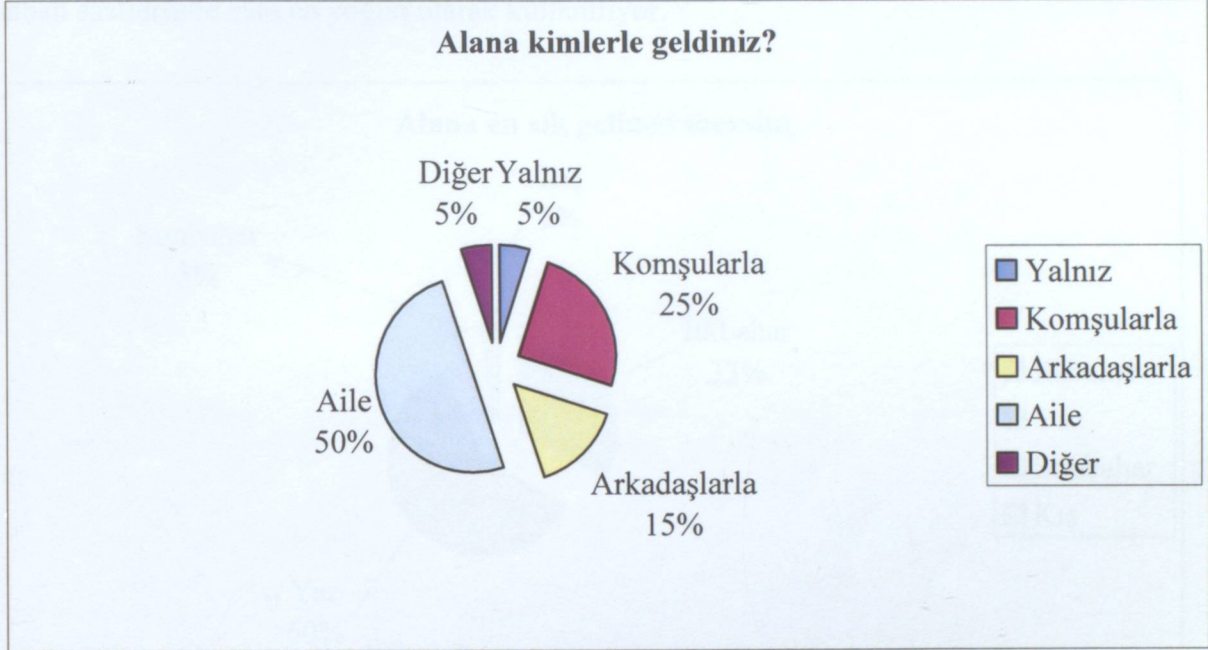
“Şekil 7.22” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda yeşil dokunun durumu.



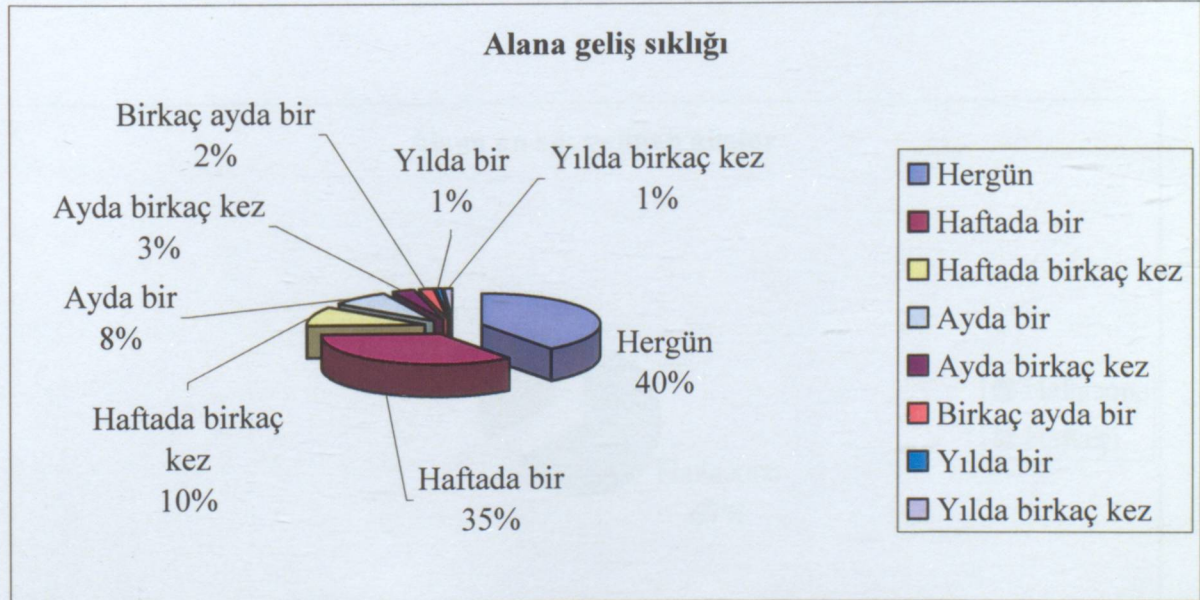
“Şekil 7.23” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı'nda kullanıcıların yeşil doku istekleri.

E. Alanın Kullanıcı Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi

Alanda görüşülen kişilerin buraya kimlerle geldiğini gösteren grafik Şekil 7.24 ile kullanıcıların alana ne sıklıkta geldiklerini gösteren grafik ise Şekil 7.25’de verilmiştir.

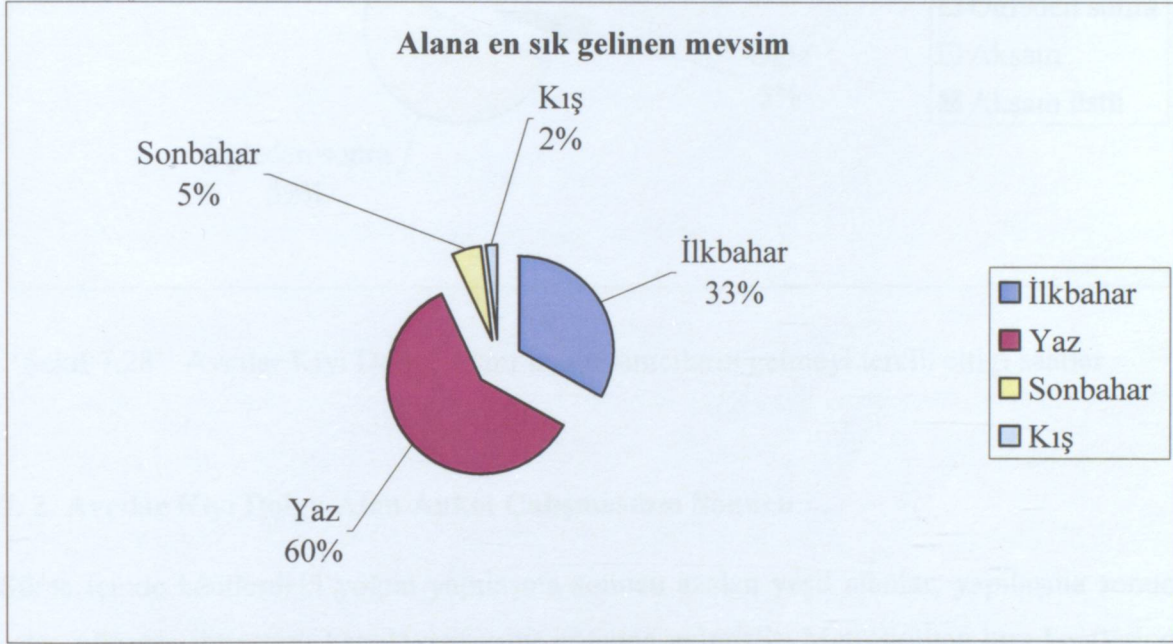


“Şekil 7.24” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’na kullanıcıların birlikte geldiği kişiler.

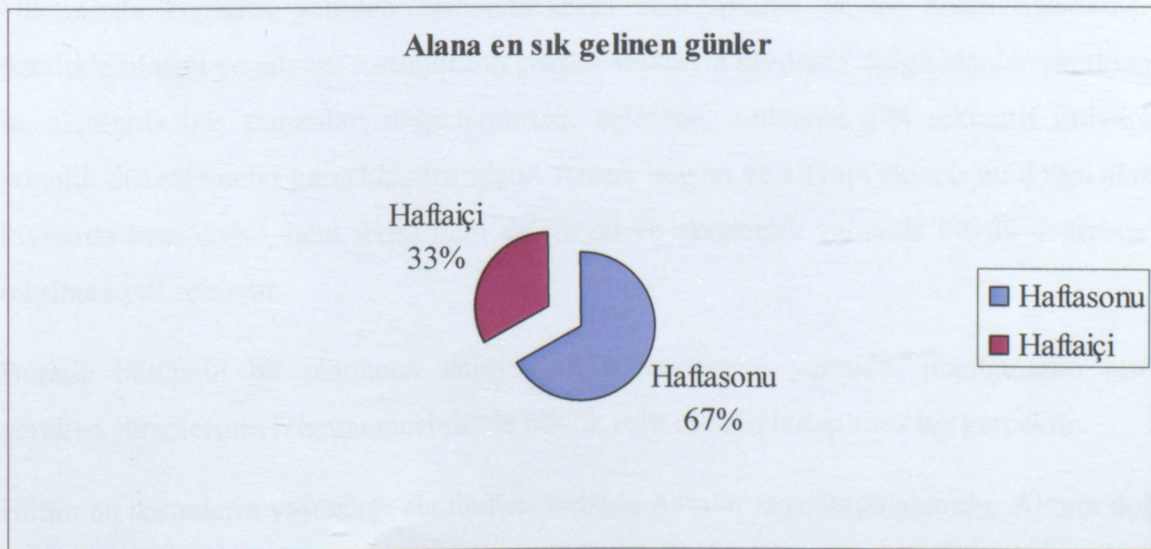


“Şekil 7.25” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’na kullanıcıların geliş sıklığı.

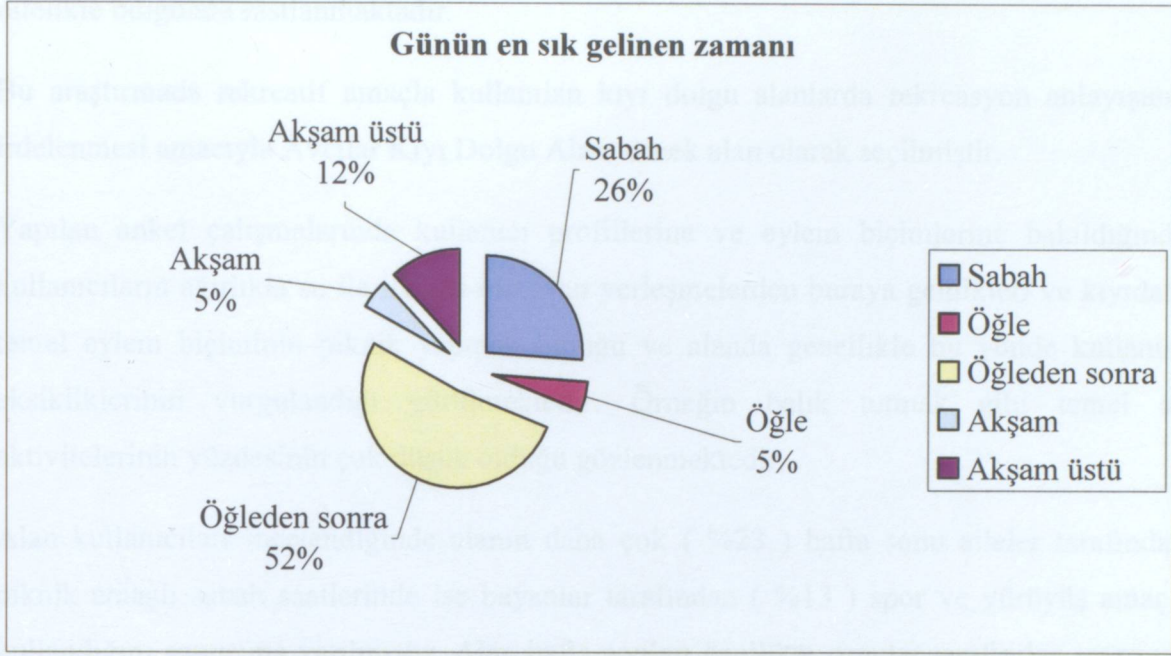
Alana hangi zaman dilimlerinde daha yoğun olarak geldiğini saptamak için, kullanıcılara “hangi mevsimde, haftanın hangi diliminde ve günün hangi saatlerinde” daha çok alana gelmeyi tercih ettikleri sorulmuştur. Bunların cevapları Şekil 7.26, Şekil 7.27, Şekil 7.28 deki yüzde dağılımlarını veren grafiklerde görülmektedir. Alana en sık gelinen mevsim yaz; 100 kişiden 70’i hafta sonu alana gelmeyi tercih ediyor ve günün öğleden sonra ve sabah saatlerinde alan en yoğun olarak kullanılıyor.



“Şekil 7.26” Avcılar Kıyı Dolgu Alan’ında kullanıcıların alana en sık geldikleri mevsim.



“Şekil 7.27” Avcılar Kıyı Dolgu Alan’ında kullanıcıların alana en sık geldikleri günler.



“Şekil 7.28” Avcılar Kıyı Dolgu Alanı’na kullanıcıların gelmeyi tercih ettiği saatler

7. 2. Avcılar Kıyı Dolgu Alan Anket Çalışmasının Sonucu

Süreç içinde kentlerdeki yoğun yapılaşma sonucu azalan yeşil alanlar, yapılaşma sonucu artan nüfusun ihtiyacını karşılayamaz bir konuma gelmiştir. Metropolitan kıyı kentlerinde kıyı alanlarının büyük rekreasyonel potansiyelinin önemi kentleşmenin getirdiği olumsuz sonuçlar içinde daha iyi anlaşılmıştır.

Ülkemizde kıyıların yeniden canlandırılması son yıllarda büyük önem kazanmış ve özellikle ulaşım ve altyapı sorunlarının çözüm amacıyla kıyılarda dolgu alanlar yapılmış ve bu alanlarda boş zamanları değerlendirme, eğlenme, dinlenme gibi rekreatif ihtiyaçlara yönelik düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Ancak ulaşım ve altyapı amaçlı bu dolgu alanlar kıyılarda hem doğal, hem fiziki hem de sosyal ve ekonomik anlamda büyük değişime ve tahribata yol açmıştır.

Burada bütüncül bir planlama anlayışının olmamasının yanında, planlamanın olması gereken süreçlerinin izlenmemesinin de büyük rolü olduğu tartışılmaz bir gerçektir.

Bütün bu sorunların yaşandığı alanlardan biriside Avcılar kıyı dolgu alanıdır. Alanın doğal, fiziksel özelliklere dayalı potansiyeli ile alan kullanım arasındaki ilişkilere dikkat edilmemiştir. Gerçekleştirilen düzenlemeler büyük bir çözüm üretmekten çok bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Alanda yapılan anket çalışmalarında bu sorunu doğrular

nitelikte bulgulara rastlanmaktadır.

Bu araştırmada rekreatif amaçla kullanılan kıyı dolgu alanlarda rekreasyon anlayışının irdelenmesi amacıyla Avcılar Kıyı Dolgu Alanı örnek alan olarak seçilmiştir.

Yapılan anket çalışmalarında kullanıcı profillerine ve eylem biçimlerine bakıldığında kullanıcıların ağırlıkla su ile ilişkisi olmayan yerleşmelerden buraya geldikleri ve kıyıda temel eylem biçiminin piknik yapmak olduğu ve alanda genellikle bu yönde kullanım eksikliklerinin vurgulandığı görülmektedir. Örneğin balık tutmak gibi temel su aktivitelerinin yüzdesinin çok düşük olduğu gözlenmektedir.

Alan kullanıcıları incelendiğinde alanın daha çok (%23) hafta sonu aileler tarafından piknik amaçlı sabah saatlerinde ise bayanlar tarafından (%13) spor ve yürüyüş amaçlı kullandığını sonucuna varılmıştır. Alan hafta sonları özellikle gençler tarafından manzara seyir amaçlı (%11) kullanılmaktadır. Kentin yoğunluğundan bunalan Avcılar ve yakın semt halkı özellikle hafta sonları alanı deniz havası almak amacıyla kullanmaktadır (%9) Kullanıcıların gelir seviyesi genelde orta ve eğitim düzeyi ise çeşitlilik göstermektedir.

Sosyo- ekonomik yönden daha düşük seviyeye sahip kullanıcıların alana genellikle Avcılar civarından ve yürüyerek geldikleri; sosyo-ekonomik açıdan daha yüksek gelir seviyesindeki kullanıcıların ise alana daha çok çeşitli semtlerden ve Avcılar'ın sahile uzak çeşitli mahallerinden özel oto ile hafta sonu piknik yapmak amacıyla geldikleri tespit edilmiştir.

Otomobil ile gelenlerin büyük bir oranı (% 25) piknik yapmaktan hoşlanmaktadırlar. Otomobil ile gelenlerin %15'i ise alanı yürüyüş ve spor amaçlı kullanmaktadır. Alana yaya olarak ulaşanların %10'u piknik yapmaktan hoşlanmaktadır. %25'i alanı yürüyüş amaçlı kullanmaktadır.

Alan özellikle hafta sonları aileler tarafından piknik amaçlı kullanılmaktadır. Bunun dışında sabah saatlerinde hafta içi Güreş Alanı çevresindeki tartan yürüyüş pisti ve açık fitness alanı (spor alanı) bayanlar ve emekli beyler tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.

Alana geliş amacını etkileyen başlıca faktör buranın bir kıyı mekanı olmasıdır. İnsanlar deniz kıyısında, deniz havası alarak piknik yapmaktan, yürüyüş yapmaktan çok büyük memnuniyet duymaktadırlar. Bunun dışında manzara seyretmek, spor yapmak, kentin yoğunluğundan uzaklaşmak, kafelerde oturmak, balık tutmak, hayvanları dolaştırmak gibi

nedenlerle de alana gelmektedirler.

Bu rekreasyon alanında ziyaretçiler en çok piknik alanlarını, sahildeki yürüyüş bandını, Güreş Alanı çevresi tartan yürüyüş pistini, kafeleri yoğun bir şekilde kullanmaktadırlar.

Ziyaretçiler arasında yoğun bir şekilde aileler bulunması bazılarının alana çocuklarını gezdirmek amacıyla gelmelerinden dolayı onlarında istekleri göz önüne alınarak alandaki çocuk oyun alanları ve oyun elemanları geliştirilmelidir. Ayrıca alanda manzaraya dönük oturma gruplarının sayısı da artırılmalıdır.

Kullanıcıların bu alanda yeşil alan beklentileri incelendiğinde ise daha geniş yeşil alanlar, çim alanlar ve meyve ağaçları, boylu ağaçlar, süs bitkileri ve çiçekler kullanılarak görsel yönden zengin peyzajlar yaratılmasını istemektedirler.

Özellikle yazın akşamüstleri kurulan entel pazarı dışında alanda yer alması istenilen diğer fonksiyonlar; sergi alanları, açık hava konserleri, insanları deniz ile yakınlaştıracak su sporlarına yönelik yarışmalar, Avcılar'ın tanıtımına katkıda bulunacak sergi ve satış alanları, panayırlardır. Kullanıcılar %55 gibi büyük bir oranla kıyıda açık hava konserlerinin yer almasını istemektedirler.

İnsanlar kıyı alanlarını en az sonbahar ve kış aylarında kullanmaktadırlar. Bu alanların bu aylarda kullanıcılara çözümler getirmesi gerekmektedir. Örneğin kış su sporları (yelkencilik, kürek vb.) için uygun alanlar yaratılabilir.

Alanda kullanıcıların ortak düşünceleri denizden tam olarak yararlanamamak olmuştur. Kıyı bandı üzerinde deniz ile çok yakın ilişkilerin kurulabileceği serbest alanlar (manzara seyir terasları, seyir iskeleleri, balık tutma platformları vb.) yaratılmalıdır.

Avcılar geçmişinde insanların denize girdiği bir kıyı semti olduğundan günümüz Avcılar insanı da bu eski gereksinimini bu güne taşımak istemektedir. İnsanların alanda en çok eksikliğini hissettikleri şey plajdır. İnsanların denizle çok yakın ilişki kuracağı plaj alanlarının yaratılması için gerekli çalışmalar ve düzenlemeler yapılmalıdır.

İnsanlar kentlerde kendi oluşturduğu yapay çevrede kaybettikleri fiziksel ve duygusal mutluluğa ulaşmak için doğal peyzajlar arayışı içerisinde. Bu nedenle kıyı dolgu alanlardaki peyzaj planlama, kentlinin boş vakitlerini geçirebileceği sakin, yeşil alanlar ve bitki kullanımları ile yaratılmış doğal alanlar, dinlenme olanakları bulabileceği mekânlar şeklinde yapılmalıdır. Çok önemli bir doğal peyzaj elemanı olan suyun özeliğinden yararlanarak bir tarafta su diğer tarafta kara ile uyumlu kullanımlar yaratılmalıdır.

8. SONUÇ

Kıyı alanlarının düzenlenmesinde kıyı mekânının sahip olduğu doğal ve kültürel değerlerin korunması ve en az hasarla gelecek kuşaklara aktarılması amaçlanmalıdır.

Kıyının koruma- kullanma dengesi içinde kullanışlara kaynaklık etmesi zorunludur. Kıyıların kötü şekilde kullanılıp tüketilmesinin önüne geçilmesi gerekmektedir. İleriye dönük ulusal bir kıyı koruma politikası geliştirilmelidir. Bu politika doğrultusunda kıyıları düzenlenmelidir. Kıyıları için alınmış yatırım kararları, çevresel etkileri ve sosyal maliyetleri ile birlikte irdelenerek değerlendirilmelidir.

Kıyının topografik ve silüet değerleri değerlerini korumak için sadece kıyı çizgisi üzerinde değil, kıyının morfolojik özelliklerine göre, deniz ve kara yönünde de belirlenecek sınırlarda da koruma tedbirleri alınmalıdır.

Aşağıda araştırma sonucu ortaya çıkan sorunlar ve çözüm önerilerine değinilmiştir:

- **Kentlerdeki yoğun yapılaşma sonucu yeşil alanların azalması ve insanların artan rekreasyon ihtiyacının karşılanamaması,**

Bir kentin genel karakterini, mimari yapılar, açık- yeşil alanlar ve bunların birbiriyle olan ilişkileri ve bütünlüğü belirler. Açık- yeşil alanlar, insan ile doğa arasındaki bozulan ilişkiyi dengelemede ve kentsel yaşam koşullarının iyileştirilmesinde önemli bir konuma sahiptir. İnsanların kent yaşamının yorucu ve sıkıcı ortamından uzaklaşarak boş zamanlarını değerlendirebilecekleri alanlara ihtiyaçları vardır. Kıyıları bunun için önemli bir rekreasyonel kaynaktır.

Rekreasyon tesislerinde uygulanması gerekli en önemli yöntem, doğaya uygun bir yaşam biçiminin sürekliliğini sağlamak veya yaratmaktır. Doğal ve kültürel verilerin planlanması ve rekreasyon tesisleri ile bir uyum sağlanması bu açıdan önemlidir. Kırsal ve kentsel alanlarda rekreasyon tesisleri planlanırken çok yönlü faydalanma kriteri esas alınmalıdır. Rekreasyon tesislerinin nitelik ve niceliklerine göre peyzaj bütünlüğü içinde faydalanma esaslarının saptanması gereklidir (BAYER, 1984: 22-28). Diğer bir deyişle, faydalanma esaslarının saptanarak rekreasyon tesislerinin planlamasında peyzaj planlama ilkelerine uyulmalıdır. Bu nedenle, çevresel planlama çalışmaları da mutlaka dikkate alınmalıdır. Kıyılarda toprak kabiliyet durumları, iklim, bitki örtüsü, su toplama havzaları, maksimum, minimum ve normal su kodları, bakış ve seyir noktaları, bataklık, özel bitki yetiştirme

alanları gibi ekolojik potansiyel alanları belirlenerek kıyı arazi kullanım planları yapılmalıdır.

Kıyı mekânının rekreasyonel düzenlenmesinde olması gereken özellikler şöyle özetlenebilir:

- Tüm doğal ve kültürel olguların etkin öğeler olarak bir bütün içinde göz önüne alınmaları gereklidir.
- Altyapı ve donatımı kıyı bandına kıyı çizgisine paralel olarak yığmamak gerekir. Örneğin; güçlü ulaşım aksları değer artışına ve yoğun talebe sebep olacaktır.
- Kıyı arkası mekânının, kıyı ile güçlü bağlantısının kurulması, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulması gereklidir.
- Her türlü kıyı arkasında yer almasının bir koşulu da, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar ve kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılmasıdır.
- Kıyı mekânı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek şekilde olmalıdır.
- Her yaş grubuna hitap eden mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekânların yaratılması gereklidir.
- Doğal ve yapay çevre ile bir bütün içinde ele alınarak estetik değerler göz önünde bulundurularak nitelikli mekânlar oluşturulmalıdır.
- **Turizm, ulaşım, altyapı, kentsel yerleşmeler, rekreasyon ve endüstri gibi kullanımlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunlar,**

Kıyıları, üzerinde çok yönlü eylemlerin yoğunlaştığı alanlardır. Turizm, ulaşım, altyapı, kentsel yerleşmeler, rekreasyon ve endüstri gibi kullanımlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunlar bütüncül bir planlama ile çözülmelidir.

Liman olarak, çevreye yönelik negatif etkilerin minimum olacağı ve doğal olarak korunabilen alanlar seçilmelidir. Limanlar tasarlanırken kirliliğin gerektiği gibi ve yeterince kontrol edilebilmesi sağlanmalıdır.

Günümüzde teknolojiden doğal alanları korumak ve geliştirmek amacı doğrultusunda yararlanılmalıdır. Gelişen teknoloji ile birlikte insanların boş zamanlarının artması, suyun farkına varılması, kıyı alanlarında fonksiyonel çeşitlilikle birlikte bu talebe yönelik yeni alan gereksinimini doğurmuştur. Kıyıların bilinçsizce tüketilmesi ve kötü kullanılması sonucu kullanım alanları elde etmek amacıyla dolgu yapılmıştır. Bu talebin deniz doldurma yolu ile sağlanması önemli sorunları da beraberinde getirmiştir.

- **Bilinçsiz bir şekilde dolgu alanların yapılması,**

Kıyı mekanlarını bilinçsizce ve plansız bir şekilde yapılan dolgu alanlar ile arttırmak yerine bilinçsizce tüketilen kıyı alanlarını geri kazanacak yaklaşımların belirlenmesi öncelikli hedef olarak belirlenmelidir.

Kıyı dolgular ille çözüm değil, son çözüm olarak ele alınmalıdır. İhtiyaçlar bu ihtiyacın gereksinim duyduğu alan büyüklüğü, yer seçimi, içinde yer aldığı doğal ortam ile gerisinde yer alan fizik mekân ve kullanımlar ile ilişki ve entegrasyonu çok dikkatli biçimde planlanmalıdır. Kıyı ve kıyıların kendine özgü doğal çizginin kaybolmasına engel olunmalıdır.

Kentte koordinasyon ve organizasyonu sağlayacak, planlama ve uygulamayı kapsayan yeni bir yönetim modeli yaratılmalıdır.

Stratejik Planlama (Kentin bütününe kapsayan ve geniş bir araştırma ve katılımı hazırlanacak). Bu planlama doğrultusunda alt bölgeler bazında kentsel tasarım projeleri hazırlanmalıdır.

Kentsel kıyı kanunu çıkarılmalı veya mevcut kıyı kanuna kent kıyısı ile ilgili maddelerin eklenmelidir.

- **Dolgu alanların ağırlıklı olarak suyla ilgili aktivitelerden çok kara ile ilgili aktivitelere hizmet vermesi ,**

İstanbul Metropolitan alanda kıyı dolgu alanları ile birlikte, halkın denizle buluştuğu ve denizle yaşadığı en önemli mekânlardan biri olan plajlar, deniz hamamları ve doğal kıyı mekânı yavaş yavaş yok edilmiştir.

Dikeyde kıyıya dik, yaya ve taşıt bağlantılarının kurulmaması, deniz ile arka mekanların ilişkisinin kopmasına neden olmuştur. Bunun sonucunda kıyıda yaratılan yeşil kuşaklar halk tarafından yeterince değerlendirilememiştir.

Dolgular kıyının topoğrafik yapısını ve silüetinin bozulmasına neden olmuştur. Kıyı kısmında yer alan mağazalar, çay bahçeleri vb. eğlence ve dinlenme mekânları insanların rekreasyonel ihtiyaçlarına cevap verememiştir.

Kent insanının deniz ile ilişkisi kesilmiş ve kıyıda deniz ile ilişkili gerekli donanımlar (

rihtımlar, iskeleler, manzara seyir terasları vb.) kurulmamıştır. Kıyı dolgu alanında yer alan düzenlenemeyen yeşil alanlar ise piknik alanları haline dönüşmüştür.

Kıyı düzenlemeleri suya dayalı bir kültürün oluşumunu sağlamalı ve bu oluşumu sağlayacak kullanımlara ve bu kullanımların elemanlarına yer verilmelidir.

Avcılar kıyısı geçmişinde deniz ile çok yakın ilişkiler kurmuş bir semt iken günümüzde deniz ile ilişkisi tamamen kesilmiş kıyı dolgu düzenlemelerine maruz kalmıştır.

Dolgu alanlar planlanırken kentli ve kent kıyısı ile ilişkisi kesilmemelidir. Kent kıyısının varoluş nedeni arka mekana bağlıdır. Üretilen çözümler kent ile suyu birleştirme amacını gerçekleştirmelidir. Dolgu alanlar suyla ilgili birçok aktiviteyi içermelidir. Üretilen projelerde kıyı kesimi ve halkın yaşamının geçmişini ve geleceği arasında bir bağ kurulmalıdır.

- **Kıyılarda yapılan dolgu çalışmalarının, ekolojik açıdan denizlerin doğal dengesine zarar vermesi,**

Ekolojik özellikleri dikkate alınmadan deniz, göl ve akarsuların doldurulması ekolojik zinciri kırıp, binlerce yıldır aşınma ve birikme ile oluşmuş olan kıyı oluşumlarını da ortadan kaldırmaktadır. Plansız yapılan dolgu alanlar sudaki canlı yaşamı da etkilemiş, deniz kirliliğini arttırmıştır.

Avcılar'da yoğun yapılaşmadan dolayı, kıyılarda boş alan kalmadığından yeni rekreasyon alanları kazanmak amacıyla kıyı doldurulmuş ve halen doldurulmaya devam edilmektedir. Bu plansız, düzensiz ve yetersiz alt yapı faaliyetlerinin kıyı dinamiklerinin dikkate alınmadan sürdürülmesi, kıyı boyunca kirlilik bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur. Diğer taraftan kıyıdaki dolgu faaliyetleri neticesinde kıyının ekolojik ve hidro-dinamik dengesi hızla bozulmaya devam etmektedir.

Kıyılarda yapılan bu dolgu çalışmaları, ekolojik açıdan denizlerin doğal dengesine zarar vermeden yapılmalı ve betonlaşmış kentlerde insanlara aktif ve pasif yeşil alanlar sağlamalıdır.

2000'li yıllarda Avcılar kıyılarında dinlence ön plana çıkmıştır. Yapılan uygulamalar Avcılar halkının hem rekreasyonel ihtiyacını hem de yeşil alan ihtiyacını karşılamamaktadır. Yapılan uygulamalarla insanların deniz ile olan ilişkisi tamamen koparılmıştır. Kıyı dolgu ile kazanılan alanlarda hem ulaşım problemlerine çözüm olacak hem de aktif ve pasif rekreasyon ihtiyacına cevap verecek çalışmalar yapılmalıdır. Avcılar

sahilinde geçmişte yer alan kullanımların bugünde yaşatılması sağlanmalıdır.

Avcılar kıyısı yürüyüş, piknik ve görsel amaçlı kullanılmıştır. Oysa kıyı bu eylemler dışında suyla ilişkili birçok aktiviteyi içermeli, halk kıyayı bu bağlamda kullanabilmeli ve denizden gerçek anlamda yararlanabilmelidir.

Kıyı Kanunu'nun dolgu için öngördüğü kullanışlarla, dolgu alanlarının planlanması ve tasarımı yapılarak, kullanım, fonksiyon, ulaşım ilkeleri ile büyük yeşil alanlar yaratılmıştır. Kıyı gezinti dışında suyla ilişkili birçok aktiviteyi içermeli kentli kıyayı bu bağlamda kullanabilmeli, denizden gerçek anlamda yararlanabilmelidir. Kıyı kanunda yer alan yeşil alan, park, çocuk bahçesi, açık otopark, yol gibi kamuya açık alanlar dışında, kentsel kıyıya ilişkin, fonksiyon ve işlevleri de içermelidir.

KAYNAKLAR

- Akesen A., (2004), Rekreasyon Planlaması Ders Notu Özeti, İ.Ü. Orman Fakültesi, İstanbul.
- Alexander T. ve Fichter G., (1974), "Ecologie", Hachette, Paris.
- Altan T.İ (1983), "Fiziksel Planlama Çalışmalarında Kıyı Rekreasyonunda Uygun Alan Seçimi Yönteminin Araştırılması", Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kolokiyumu, 6-8 Aralık, Trabzon.
- Anonim, (1989), "Değişen İstanbul", İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- Anonim, (1991), "Değişen Çehresiyle Kadıköy", Kadıköy Belediye Başkanlığı, İstanbul.
- Arkon C. ve Gündüz O., (1976), Turan'ın Rekreasyon ve Turizm Potansiyelinin Saptanması, Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Yayınları, İzmir.
- Arıkan Y., (2006), İstanbul'un Batı Yakasındaki Avcılar, İstanbul.
- Atabay S., (1989), "Turizm Planlamasında Doğal Kaynakların Kullanımı Üzerine", Türkiye'de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu: Bildiriler 6-7 Nisan, Yıldız Üniversitesi, İstanbul.
- Avcılar Kent Meclisi, (2001), Avcılar'da Tarihsel Gelişim Faaliyet Raporu, Avcılar Kent Meclisi Yayınları, İstanbul.
- Ayaşlıgil T., Avrupa Birliği Sürecinde Peyzaj Planlamanın Önemi, Makale, Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Planlama Bilim Dalı, İstanbul.
- Aysu. Ç., (1973), "Boğaziçi ve Çevresinin Doğal Yapısı", İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12- 15 Kasım 1973, İstanbul.
- Bayer M. Z., (1984), Rekreasyon, DSİ. Basım ve Foto- Film İşletme Müd. Matbaası, Ankara.
- Bayer M. Z., (1977), Peyzaj Mimarisi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Bender R., (1993), Where the City Meets the Shore, in Waterfronts, A New Frontier for Cities on Water, ed. Rinio Bruttomesso, Citta'd' Acqua, Venice.
- Breen A. ve Rigby D., (1996), The New Waterfront, A Worldwide Urban Success Story, C.S. Graphics Ltd, Singapore.

Clark J., (1974), Coastal Ecosystems, The Conservation Foundation, Washington, D.C.

Country Side Commision, (1970), “Nature conservation at the cost, special report” Vol, 2 HMSO Londra.

Daver, A., (1944), “Dümkü Bugünkü Yarınki İstanbul”, İstanbul Belediyesi ve İstatistik Müdürlüğü Neşriyatı, Belediye Matbaası, İstanbul.

Dinçer M. Z., (1993), Turizm Ekonomisi ve Türkiye Ekonomisinde Turizm, Filiz Kitapevi, İstanbul.

Duru B., (2003), “ K1y1 Politikası”, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara.

Eke F., (1995), K1y1 Mevzuatı Gelişimi ve Planlaması, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yayını, Ankara.

Erkan R., (2002), Kentleşme ve Sosyal Değişme, bilim adamı Yayınevi, Ankara.

Erkök F., (2002), Kentsel Bileşenleri ve K1y1 Kenti Bağlamında İstanbul’un Öznel ve Nesnel Deęerlendirmesi, İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Doktora Tezi İstanbul.

Fairbrother N., (1974), The Nature of Landscape Design, Architectural Pres, London.

Görgülü Z., (1989), ‘K1y1 Yerleşmelerimizde Fiziksel Planlama’, Türkiye’de Son On Yılda Turizm Yapıları Uygulamaları Sempozyumu: Bildiriler 6-7 Nisan, Yıldız Üniversitesi, İstanbul.

Grolier International Americana, (1993), Cilt 8 , İstanbul.

Gül Y. A. ve Kılıç A., (2002), “İstanbul’da Kentsel K1y1 Mekanında K1y1 Doldu Alanlarının Gelişimi ve Planlaması”, Türkiye’nin K1y1 ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye K1y1ları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı, 5-8 Kasım, İzmir.

Güleç S., (1983), “K1yıs1l Alanların Rekreasyonel ve Turistik Yönden Planlanmasında Yeni Bir Yaklaşım”, Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü K1yılar Kolokiyumu, 6-8 Aralık, Trabzon.

Kahraman N. ve Türkay O., (2004), Turizm ve Çevre, Detay Yayıncılık, Ankara.

Karabey H., (1978), K1y1 Mekanın Tanımı. Ülkesel K1y1 Mekanının Düzenlenmesi için Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, M.S.Ü.M.F., İstanbul.

Keleş R., (1976), Kent bilim İlkeleri, Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, G- 5, Ankara.

Keleş, R. VE Ertan, B. (2002), “Çevre Hukukuna Giriş”, İmge Kitabevi Yay. Ankara.

Keleş R., ve Hamamcı C., (2002), Çevrebilim, İmge Kitapevi, İstanbul.

Kılıç A., (1999), Kıyıdan Geri Çekilme sürecinde kent-kıyı ilişkisi kentsel kıyı tanımı ve bu kavrama dayalı kentsel kıyı geliştirme stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama, İstanbul.

Kılıç A., (2002), ‘Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye Tersanesi, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı: 26-29 Haziran, İstanbul.

Kışlalıoğlu M., ve Berkes F., (1994), Ekoloji ve Çevre Bilimleri, Remzi Kitapevi, İstanbul.

Meydan Larousse, (1972), Meydan Larousse Büyük Lugat Ansiklopedisi, Meydan Yayınevi, İstanbul.

Moore C.W., Lidz J., (1994), Water + Architecture, Thames and Hudson, London.

Özcan Ü., (1983), “Kıyılarda Yanlış Kullanımların Çevresel Etkileri ve Sosyal Maliyetleri”, Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü, Kıyıları Kolokiyumu, Trabzon.

Pamay. B., (1973), “Boğaziçi Çevresinin dün ve Bugünkü Doğal Peyzaj Yapısı.” İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12- 15 Kasım 1973, İstanbul.

Spreiregen, P.D., (1965), Urban Design: The Architecture of Towns and Cities , McGrawHill Book Company, U.S.A.

Tanrıöver H., (1976), ‘Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması İlkesi ve Kent Planlaması Eylemi, Mimarlık, Sayı: 2., İstanbul.

Tekeli İ., ve Gölçöksüz Y., (....), Kentleşme, Kentleşme ve Türkiye Deneyimi,

Türk Anayasa Hukuku Sitesi, “Türkiye Cumhuriyeti Anayasası”, (<http://www.anayasa.gen.tr/1982ay.htm>), 2005

Türkiye Çevre Vakfı (2001), “Ansiklopedik Çevre Sözlüğü”, TÇV Yayınları, Ankara.

Türkiye Çevre Vakfı, “Türk Çevre Mevzuatı-Uluslararası Sözleşmeler”, (<http://www.cevre.org/>), 2005.

Vitruvius, (1993), Mimarlık Üzerine On Kitap, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Mimarlığın Uluslar arası Kaynakları: 1, İstanbul.

Vidinlioğlu N., (1983), “Kıyı Kullanımının Düzen Altına Alınması ve Yasal Gelişmeler”, Türkiye 7. Dünya Şehircilik Günü Kıyılar Kolokiyumu, Trabzon.

Yapı Dergisi, (1991), Sayı: 1

EK 1 Anket Soruları**A. Kişisel Özellikler**

1. Cinsiyeti

 Kadın Erkek

2. Yaşı

 14- 18 19- 25 26- 35 36- 45 46- 55 56 ve üstü

3. Medeni durumu

 Evli Bekar

4. Ailedeki kişi sayısı

 1- 2 3-4 5- 6 7 ve üstü

5. Doğum yeri

6. Eğitim durumu

 Okuryazar İlköğretim Lise Üniversite

7.Yaptığı iş / Meslek

 İşsiz Emekli Kamuda ücretli Özel sektörde ücretli Ev hanımı Öğrenci İşveren Diğer

8. Aylık toplam gelir.....

B. Bireyin Oturduğu Çevre ile İlişkileri

1. Kaç yıldır İstanbul'da oturuyorsunuz?

() 0-5 () 6-10 () 11-15 () 16-20 () 21-25 () 26 ve üstü

2. Oturduğunuz semt?.....

3. Şehrinizin en özellikli yöresi neresidir?.....

4. Yaşadığınız kentte eksikliğini hissettiğiniz en önemli 3 fonksiyon hangileridir?

() Sinema () Çocuk Bahçesi () Konser salonu () Plaj

() Tiyatro () Park () Piknik Alanı () Otopark

C. Bireyin Araştırma Alanına Ulaşımı

1. Evinizden kıyıya nasıl ulaşıyorsunuz?

() Özel oto () Toplu taşıma () Yürüyerek () Diğer

2. Evinizden kıyıya ne kadar sürede ulaşıyorsunuz?

() 5 dk. () 10 dk. () 20 dk. () 30 dk.

D. Alanın Kullanım ve Algılama Yönünden Değerlendirilmesi

1. Kıyıya hangi amaçla geliyorsunuz?

Kafelerde oturmak Çocukları gezdirmek Spor yapmak

Hayvanları dolaştırmak Balık tutmak Yürüyüş yapmak

Bisiklete binmek Yüzme Kayıkla gezinti Manzara seyri

Arkadaşlarla vakit geçirmek Oturmak ve vakit geçirmek

Kentin yoğunluğundan uzaklaşmak Alışveriş yapmak Diğer

2. Kıyıyı hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?

Her gün Haftada 1 2 Haftada 1 Ayda 1

3. Kıyıda en fazla hangi alanları kullanıyorsunuz?

Kafeler Spor alanları Çocuk Oyun Alanları Banklar

Yeşil alanlar Kayıklar Sadece yürüyüş yapıyorum

5. Kıyıda eksikliğini duyduğunuz şeyler nelerdir?.....

6. Yaşadığınız kıyı kentinde denizden tam olarak yararlandığınızı düşünüyor musunuz?

Evet

Hayır

7. Alandaki şehir mobilyaları yeterli mi ?

Yeterli

Yetersiz

7.1. Yetersizse hangisinin eksikliğini hissediyorsunuz?

() Oturma grupları () Çöp kutusu () Spor Alanları

() Çocuk Oyun Alanları () Aydınlatma elemanları () Çeşme

() W.C. () Pergola () Süs elemanları () Ağaçlar () Diğer

8. Kıyıda sizi en çok rahatsız eden faktörler nelerdir ?

() Yok () Çöpler () Çamur () Başıboş köpekler

() Sarhoş, evsiz insanlar () Toz () Kullanıcı yoğunluğu () Hepsi

9. Kıyıya yönelik özel festival günleri düzenlenmeli mi? Önerileriniz?

.....

.....

E. Alanın Yeşil Doku Yönünden Değerlendirilmesi

1. Kıyıdaki yeşil doku sizin için yeterli mi?

() Yeterli

() Yetersiz

1.1. Yetersizse neler olmasını isterdiniz?

.....

F. Alanın Kullanıcı Yoğunluğu Açısından Değerlendirilmesi

1. Kıyıya kimlerle geldiniz?

() Yalnız () Komşularla () Arkadaşlarla () Aileyle () Diğer

2. Kıyıya ne sıklıkla geliyorsunuz?

() Her gün () Haftada birkaç kez () Haftada bir () Ayda bir

() Birkaç ayda bir () Yılda birkaç kez

3. Kıyıya hangi mevsimde daha sık gidiyorsunuz?

() Sonbahar () Kış () İlkbahar () Yaz

4. Haftanın hangi diliminde gelmeyi daha çok tercih ediyorsunuz?

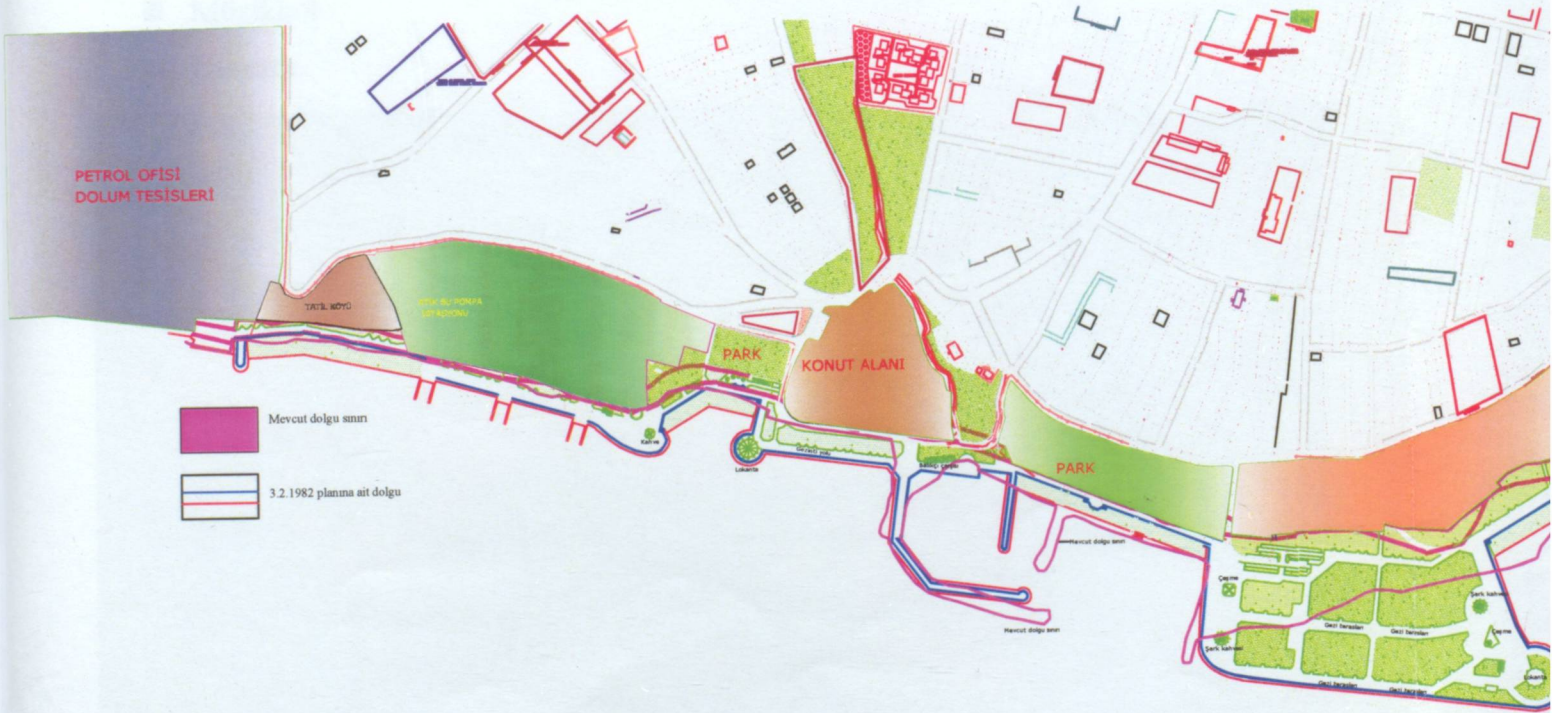
() Hafta içi () Hafta sonu

5. Günün hangi saatlerinde gelmeyi daha çok tercih ediyordunuz?

() Sabah () Öğle () Öğleden sonra () Akşam üstü () Akşam

TEKNİK KAPANIŞ VE DİĞER BİLGİLER

- 1. İmar Durumu
- 2. Mimarî Alanlar
- 3. MADDİ KAVRAMLAR
- 4. Mimarî Formlar
- 5. Mimarî Şekiller
- 6. Mimarî Süslemeler
- 7. Mimarî Detaylar
- 8. Çeşitli Detaylar
- 9. Çeşitli Detaylar
- 10. Çeşitli Detaylar
- 11. Çeşitli Detaylar
- 12. Çeşitli Detaylar



numa ait 3. 2. 1982 Uygulama İmar Planı



EK 3 Avcılar Marina Projesi 1. Alternatif

TEKNE KAPASİTESİ: 600 ADET

- İdari Bina
- Marina Alışveriş Merkezi
- Marina Kafe-Restoran
- Marina Sosyal Tesisleri
- Marina Sağlık Tesisi
- Marina Spor Tesisleri
- Marina Yüzme Havuzu
- Gümrük Binası
- Çekek Yeri
- Müzikhol
- Otopark

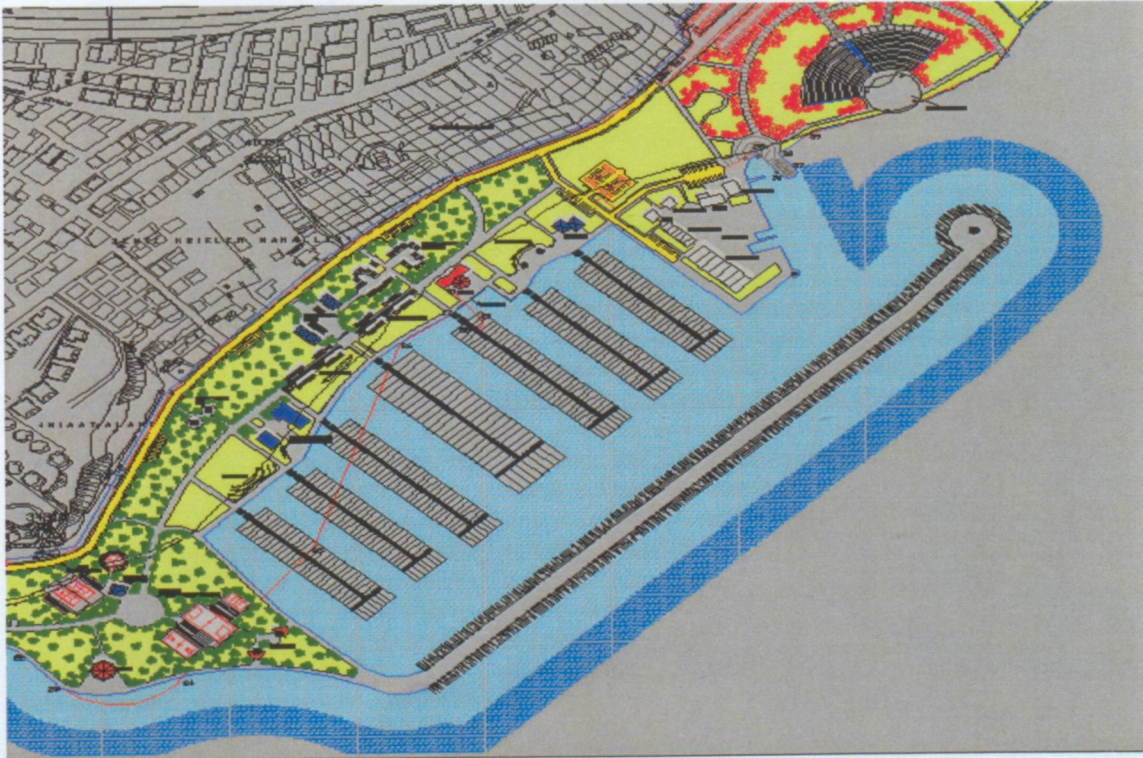


EK 4 Avcılar Marina Projesi 2. Alternatif

TEKNE KAPASİTESİ: 515 ADET

TEKNE KAPASİTESİ: 500 ADET

- İdari Bina
- Marina Alışveriş Merkezi
- Marina Kafe-Restoran
- Marina Sosyal Tesisleri
- Marina Sağlık Tesisi
- Marina Spor Tesisleri
- Marina Yüzme Havuzu
- Gümrük Binası
- Çekek Yeri
- Müzikhol
- Otopark



EK 5 Avcılar Marina Projesi 3. Alternatif**TEKNE KAPASİTESİ: 315 ADET**

- İdari Bina
- Marina Alışveriş Merkezi
- Marina Kafe-Restoran
- Marina Sosyal Tesisleri
- Marina Sağlık Tesisi
- Marina Spor Tesisleri
- Marina Yüzme Havuzu
- Gümrük Binası
- Çekek Yeri
- Müzikhol
- Otopark



EK 7 Avclar Sahil Duzenleme Uygulama Projesi Ornegi



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 18.01.1982

Doğum Yeri Bakırköy/ İstanbul

Lise 1996- 2000 Orhan Cemal FERSOY Süper Lisesi

Lisans 2000- 2004 İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Çalıştığı Kurumlar

2001- Devam ediyor Avcılar Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü
Şantiye Şefi (Sözleşmeli)

