

151376

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**HALIÇ KIYILARINDAKİ YENİ DÜZENLEMELER
VE KIYI PARKLARININ KULLANICILAR
TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Peyzaj Mimarı Umut BERBEROĞLU

Enstitü No: 502001715

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 26 Nisan 2004
Tezin Savunulduğu Tarih : 17 Mayıs 2004**

Tez Danışmanı :

Doç.Dr. Nilgun ERGUN



Diğer Jüri Üyeleri

Prof.Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI



Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI



MAYIS 2004

151 376

ÖNSÖZ

Yaşamın suda ve kıyıda başladığı dünyamızda oluşumundan bu yana yaşamak için en çok tercih edilen mekanlar hep kıyı alanları olmuştur. Medeniyetler önce kıyı kentlerinde gelişmeye başlamış, yerleşim yerleri için kıyı merkezli alanlar seçilmiştir.

Sanayi devrimiyle birlikte kıyılardaki bozulma sürecinden dünyada pekçok kıyı kenti etkilenmiştir. Haliç kıyıları da bu dönemde sanayi kuruluşlarına , telaffisi zor bir kirliliğe teslim olmuştur. Çağdaş kent bilinci ile birlikte tüm dünyada sanayinin kıyıdan geri çekilmesi ve kıyıların topluma kazandırılması projeleri gündeme gelmiştir.

Sanayinin kıyıdan geri çekilmesi Haliç için de gündeme gelmiş , yıllarca temizlenmesi için değişik projeler önerilmiş ve uygulamaya konulmuştur. Bugün ise önümüzde dünya çapında önemli bir ödülü almış Haliç kıyı manzarası durmaktadır. Bu çalışma Haliç kıyısındaki yeniden canlanmayı incelemek, yapılan yeni düzenlemeler ve yeşil alanların kullanıcılar tarafından değerlendirilmesini incelemek amacıyla yapılmıştır.

Bu çalışmada desteği, yardımları, güler yüzüyle bana hep moral kaynağı olan sevgili hocam, danışmanım Doç. Dr. Nilgün Ergun'a çok teşekkür ediyorum. Tezimin hazırlanma aşamasında desteklerini hiç esirgemeyen annem Hatice Berberoğlu ve babam Erol Berberoğlu'na, anket çalışmalarında yardımcı olan Fatoş Altınbay Dölek'e, Elvan Dervişoğlu'na ve kardeşim Özge Berberoğlu'na, dokümanların temininde yardımcı olan resmi kurumlara, ve başından beri maddi ve manevi desteğiyle hep yanımda olan, tezimin bilgisayara aktarımıyla ilgili her türlü angaryasıyla uğraşan sevgili eşim Deniz Gülcan'a sonsuz teşekkür ediyorum.

Nisan, 2004

Umut BERBEROĞLU

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÖZET	ix
SUMMARY	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çeşitli Bilim Dallarına Göre Kıyı Kavramı	3
1.2. Peyzaj Mimarlığında Kıyı Kavramı	6
1.3. Kıyı Kullanımları ve Kıyı Alanlarının Genel Sorunları	6
1.3.1. Yerleşme Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları	7
1.3.2. Endüstriyel Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları	9
1.3.3. Ulaşım Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları	11
1.3.4. Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları	13
1.4. Kıyı Parkları ve Planlama İlkeleri	15
1.4.1. Fonksiyon Alanları	17
1.4.2. Donatı Elemanları	19
1.4.3. Bitkisel Elemanlar	20
2. KIYI MEKANİ DÜZENLEMELERİNE ÖRNEK KENTLERİN İNCELENMESİ	22
2.1. Kuzey Amerika’da Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleri	24
2.1.1. Boston	24
2.1.2. Baltimore	26
2.1.3. New York	26
2.1.4. New Jersey	28
2.1.5. Seattle	29
2.1.6. Vancouver	30
2.1.7. Charleston	31
2.1.8. Toledo	33
2.2. Avrupa’da Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleri	33
2.2.1. Venedik	33
2.2.2. Amsterdam	36
2.2.3. Rotterdam	37
2.2.4. Roma	38
2.2.5. Londra	39

2.2.6.	Barselona	40
2.3.	Uzak Doğu'da Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleri	41
2.3.1.	Hong Kong	41
2.3.2.	Tokyo	42
3.	İSTANBUL' DA KIYI DÜZENLEMELERİ	44
3.1.	Tarihi Yarımada – Marmara Kıyıları	45
3.2.	Kadıköy Yakası – Marmara Kıyıları	46
3.3.	Haliç Kıyıları	49
4.	HALIÇ KIYI ŞERİDİNDE KIYI DÜZENLEMELERİ VE YEŞİL ALAN KULLANIMLARI	50
4.1.	Haliç'in Oluşumu ve Coğrafi Konumu	50
4.2.	Haliç'in Tarihsel Süreç İçerisinde İncelenmesi	53
4.2.1.	İlk Çağda Haliç	54
4.2.2.	Bizans Döneminde Haliç	57
4.2.3.	Osmanlı Döneminde Haliç	59
4.2.3.1.	Osmanlı Döneminde Haliç Kıyısında Rekreatyon Amaçlı Kullanılan Bahçeler	61
4.2.4.	Cumhuriyet Döneminde Haliç	65
4.2.4.1.	Cumhuriyetin İlk Yıllarında Haliç'te Yapılan Düzenlemeler	65
4.2.4.2.	1970'lerde Haliç'te Yapılan Düzenlemeler	68
4.2.4.3.	1984 Yılı Sonrasında Haliç'te Yapılan Düzenlemeler	69
4.3.	Günümüzde Haliç'te Yapılan Düzenlemeler	76
4.3.1.	Haliç'in Güney Yakasındaki Yeni Düzenlemeler	80
4.3.2.	Haliç'in Kuzey Yakasındaki Yeni Düzenlemeler	85
4.4.	Günümüzde Haliç Kıyı Şeridinde Yeşil Alan Kullanımları	91
5.	HALIÇ KIYI ŞERİDİNDEKİ YENİ DÜZENLEMELER VE PARKLARIN KULLANICILAR TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	94
5.1.	Haliç Kıyı Şeridindeki Yeni Düzenlemelerde ve Yeşil Alanlarda Yapılan Anket Çalışmalarının Değerlendirilmesi	94
6.	GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	112
	KAYNAKÇA	117
	EKLER	124
	ÖZGEÇMİŞ	

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Kıyıyı Yeniden Canlandırmada İzlenen Yöntemler	23
Tablo 4.1. 2000 Yılı Nüfus Sayımına Göre Haliç Kıyı Bölgesinde Nüfusun İlçelere Göre Dağılımı	53
Tablo 4.2. Güney ve Kuzey Haliç Projesi Kollektörleri	75
Tablo 4.3. Haliç 1. Kısım Yeşil Alan Envanteri Bilgileri	92
Tablo 4.4. Haliç 2. Kısım Yeşil Alan Envanteri Bilgileri	93
Tablo 5.1. Ankete Katılanların Oturdukları Semtleri Gösteren Tablo	98
Tablo 5.2. Kullanıcıların Eğitim Durumlarına Göre Haliç'te Yapılan Değişiklikleri Algılama Durumlarını Gösteren Tablo	106



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1.	Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi, Tanımlarını Gösteren Şekil	3
Şekil 1.2.	Kınalıada'da Kıyı Yerleşimi Örneği	8
Şekil 1.3.	Kıyı Alanlarında Yoğun Yapılaşma ve Etkileri	9
Şekil 1.4.	Yüksek Yapılaşmadan Doğan Sorunlar	9
Şekil 1.5.	Limandan Görünüm, Seattle, New York	10
Şekil 1.6.	Kıyıda Liman Endüstrisi Örneği, Rotterdam	11
Şekil 1.7.	Endüstriyel Kirlenmeden Doğan Sorunlar	11
Şekil 1.8.	Ulaşım İçin Yol Yapım Çalışmaları, Rotterdam	12
Şekil 1.9.	Ulaşımdan Doğan Sorunlar	13
Şekil 1.10.	Kıyı Parkı Örneği, Massachussetts	13
Şekil 1.11.	Kıyıda Turizm Amaçlı Kullanım Örneği, Toronto, Kanada	14
Şekil 1.12.	Rekreasyonel Amaçlı Kafeler	18
Şekil 1.13.	Kıyı Parkında Festival ve Panayır Aktivitesi, Alabama	19
Şekil 1.14.	Kıyı Parkında Donatı Elemanları	20
Şekil 1.15.	Kıyı Parkında Meydan Döşemesi Örneği	20
Şekil 1.16.	Kıyı Parkında Bitki Düzenlemesine Bir Örnek	21
Şekil 2.1	Boston'da Fort Point District Projesi Kapsamında Kıyı Düzenlemesi	25
Şekil 2.2.	1950 ve 1987 Yıllarında New York Kıyı Şeridinde Görünüm. Solda Battery Park Görülmektedir.	27
Şekil 2.3.	New York, Manhattan Kıyı Silüetinin Dün ve Bugün (1879-1983) görünümü	27
Şekil 2.4.	New Jersey Kıyı Silüetinden Görünüm	28
Şekil 2.5.	Gas Work Parkı'nda Modern Harabe Olarak Restore Edilen Fabrika Kalıntıları	30
Şekil 2.6.	Coal Harbour'dan Bir Görünüm	31
Şekil 2.7.	Charleston Sahil Parkı'nda Kıyıda Doğal Ekolojisine Bırakılan Tuz Bataklığı	32
Şekil 2.8.	Charleston Sahil Parkı'nda Odak Noktasını Oluşturan Fıskiyeli Havuz	32
Şekil 2.9.	17.yy.'da Venedik Kıyılarından Bir Görünüm. Bu günkü Venedik'te Gelenekselliği Koruyan Gondollar	34
Şekil 2.10.	Venedik Kıyı Şeridi ve Kalabalığın Odak Noktası Liman	35
Şekil 2.11.	Venedik Kanallarında Ulaşım ve Kıyıda Düzensiz Konumlanan İskeleler	35
Şekil 2.12.	Venedik Kıyılarının Gece Görüntüsü	35
Şekil 2.13.	Amsterdam'da Düzenlenmiş Kanallardan Bir Görüntü	36
Şekil 2.14.	Kent İçinde Hem Ulaşım İçin Hem de Rekreasyon Amaçlı Kullanılan Kanallardan Bir Görüntü	37
Şekil 2.15.	Rotterdam'ın Dün ve Bugünkü Kıyı Görünümü	37

Şekil 2.16. Rotterdam'ın Kıyı Silüeti	38
Şekil 2.17. 1965 ve 1995 Yıllarında Londra Doklarının Görünümü	39
Şekil 2.18. Londra Thames Nehri Kıyı Şeridi Haritası	40
Şekil 2.19. 1975 ve 1992 Yıllarında Barselona Kıyıları	41
Şekil 2.20. Kıyı Şeridinde İş Kulelerinin Hakim Olduğu Hong Kong	42
Şekil 2.21. Kıyıda Endüstri ve İnsanların Rekreasyon İhtiyacının Birlikte Oluşturduğu Tezatlık	43
Şekil 2.22. Tokyo'da Modern Bir Kent Kıyısı Görünümü	43
Şekil 3.1. Kadıköy İçin Düzenlenmiş Tasarım Projesi	48
Şekil 4.1. Haliç'in İstanbul İçindeki Coğrafi Konumu	51
Şekil 4.2. Haliç'in Coğrafi Konumu ve Ulaşım Bağlantıları	52
Şekil 4.3. Tarihsel Süreçte Haliç'te Değişimi Gösterene Haritalar	56
Şekil 4.4. Haliç Kenarında Bir Liman Kahvesi	59
Şekil 4.5. 18.yy.'da Haliç'ten Görünüm	59
Şekil 4.6.a. Haliç'te İlk Köprü	60
Şekil 4.6.b. 19.yy.'da Galata Köprüsü	60
Şekil 4.7. 1937 Yılında Hazırlanan Prost Haritası	66
Şekil 4.8. 1975 Yılında Haliç İçin Önerilen Eyüp Bölge Parkı Önerisi	69
Şekil 4.9. Etaplar Halinde Planlanan Parkların Yapılış Aşamaları	71
Şekil 4.10. Etaplar Halinde Planlanan Parkların Çimlendirme Aşamaları	71
Şekil 4.11. Haliç Kıyı Şeridinde Yürüme Yollarının Uygulama Aşaması	72
Şekil 4.12. Haliç Kıyı Şeridinde Yürümü Yollarının Bitirilmiş Halinden Görünüm	72
Şekil 4.13. Haliç'te Planlanan Parklardan Bir Görüntü	73
Şekil 4.14. Haliç'te Park Düzenlemelerinin Kuş Bakışı Görünümü	73
Şekil 4.15. Kuzey ve Güney Haliç Arıtma Projelerini Gösteren Harita	74
Şekil 4.16. Haliç'te Bulunan Tarihi ve Turistik Mekanlar	78
Şekil 4.17. Feshane'nin Uzaktan Görünüşü	81
Şekil 4.18. Ramazan Ayında Feshane'den Renkli Görüntüler	81
Şekil 4.19. Piyer Loti Tepesinde Kır Kahvesinden Bir Görünüş	82
Şekil 4.20. Piyer Loti Tepesinden Haliç Manzarası	83
Şekil 4.21. Kadir Has Üniversitesi'nin Görünümü	84
Şekil 4.22. Miniaturk İçindeki Maket Alanlarından Bir Görüntü	86
Şekil 4.23. Miniaturk'te 1/25 Oranında Küçültülmüş Boğaziçi Köprüsü Maketi	86
Şekil 4.24. İnşaatı Halen Devam Etmekte Olan Söğütözü Kültür Merkezi	88
Şekil 4.25. Rahmi Koç Müzesi'nin Kıyıdan Görünümü	90
Şekil 5.1. Ankete Katılanların Cinsiyetlerine Göre Dağılımı.	95
Şekil 5.2. Ankete Katılanların Yaşlarına Göre Dağılımı	96
Şekil 5.3. Ankete Katılanların Eğitim Durumlarının Dağılımı.	96
Şekil 5.4. Ankete Katılanların Medeni Durumlarının Dağılımı.	97
Şekil 5.5. Ankete Katılanların Meslek Gruplarına Göre Dağılımı.	97
Şekil 5.6. Kullanıcıların Oturdıkları Yere Göre Dağılımı.	98
Şekil 5.7. Kullanıcıların Alana Ulaşım Biçimlerinin Dağılımı.	99
Şekil 5.8. Araç Parkedilen Yerin Durum Değerlendirmesi.	100
Şekil 5.9. Kullanıcıların Mekana Geliş Sebeplerinin Durum Değerlendirmesi.	100
Şekil 5.10. Mekana Geliş Sebeplerinin Cinsiyetlerine göre Değerlendirmesi.	100
Şekil 5.11. Haliç Denilince Akla Gelen Kelimelerin Durum Değerlendirmesi.	101
Şekil 5.12. Kullanıcıların Temizlenmeden Önce Haliç'e Gelme Yoğunluğu.	102

Şekil 5.13.	Kullanıcıların Temizlendikten Sonra Haliç’e Gelme Yoğunluğu.	102
Şekil 5.14.	Kullacının Haliç Düzenlenmeden Önce Gittiği Yerleri Dağılımı.	103
Şekil 5.15.	Kullanıcının Alana Kimlerle Geldiğinin Durum Değerlendirmesi.	103
Şekil 5.16.	Kullanıcıların Alana Geldiği Zaman Göre Dağılımları.	104
Şekil 5.17.	Kullanıcıların Alana Hafta sonu/ Hafta içi Gelme Yoğunlukları.	104
Şekil 5.18.	Kullanıcıların Ramazanda Ayında Feshane’ye Gelme Yoğunluğu.	104
Şekil 5.19.	Son Yıllarda Haliç ‘te Yapıldığı Bilinen En Büyük Değişikliklerin Durum Değerlendirmesi.	105
Şekil 5.20.	Kullanıcıların Mekanda Kalma Süresinin Dağılımı.	106
Şekil 5.21.	Mekanda Kullanıcıyı En Memnun Edenin Ne Olduğuna İlişkin Durum Değerlendirmesi.	107
Şekil 5.22.	Kullanıcıyı Rahatsız Eden Faktörlerin Dağılım Durumu.	107
Şekil 5.23.	Kullanıcının Yer Döşemeleri Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirmesi.	108
Şekil 5.24.	Kullanıcının Kent Mobilyaları Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirmesi.	108
Şekil 5.25.	Yeniden Düzenleme Esnasında Kullanıcı İsteklerinin Dağılımı.	109
Şekil 5.26.	Parktaki Çocuk Oyun Elemanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.	110
Şekil 5.27.	Parktaki Spor Alanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.	110
Şekil 5.28.	Parktaki Dinlenme Alanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.	111

HALIÇ KIYILARINDAKİ YENİ DÜZENLEMELER VE KIYI PARKLARININ KULLANICILAR TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Çağlar boyu kıyı, insanlar yaşam kaynağı olduğu kadar onların ekonomik ve fiziksel faaliyetlerine olanak sağlamış ve barınak görevini sürdürmüştür. Kıyı mekanı, her zaman nüfus yoğunluğunun fazla olduğu, gelişme eğrisinin sürekli yükselme gösterdiği bir mekan olmuştur. Kıyılar aynı zamanda yerleşim kadar sanayinin kurulup gelişmesi için de en elverişli alanlar olarak seçilmiştir.

1900’lü yılların başlarından itibaren kentleşmenin tüm dünyada hızla artışı, sanayinin de kıyı şeritlerini işgal etmesi, sonucunda insanlar için eğlenme, dinlenme için ihtiyaç duydukları rekreasyon mekanlarının ihtiyaca cevap verememesi sonucunda sanayinin kıyıdan geri çekilmesi ve o bölgelerin yeniden düzenlenmesi için projeler üretildiği dönem başlamıştır.

Kentsel kıyı düzenlemesi sanayinin kıyıdan geri çekilmesinden sonra yeni bir anlam kazanmıştır. Kaybedilen, kötü kullanım yüzünden tahrip olan ve kirlenen kıyının yeniden kente kazandırılması için çok değişik çözüm yolları üretilmeye başlanmıştır.

İstanbul’da Haliç kıyıları da sanayinin neredeyse yokettiği, doğal ve kültürel mirasın gözler önünde kaybolduğu kıyı mekanı için en güzel örnek olmuştur. Tarihte saltanatlara sunulan en güzel manzara ve rekreasyon mekanı olan Haliç kıyıları 1930’lu yıllarda sanayi ve endüstrinin yerleştiği bölge olmuştur. Temizlenip bugünkü halini alması için oldukça uzun bir zaman, emek ve ekonomik güç gerekmiştir.

İstanbul’un tarihinde, doğal yapısında ve kent peyzajında önemli bir yeri olmasına rağmen Haliç kıyıları, yakın geçmişe kadar atık merkezi durumunda bırakılmış, kirlilik halkın tepkisiyle karşı karşıya kalmıştır. Böylece Haliç kıyıları için rekreasyon ve dönüşüm projeleri dönemi başlamıştır.

Kent halkının gereksinimleri doğrultusunda geliştirilecek projelerde, kentlinin rekreasyonel alan gereksinimini karşılayacak olması, insan-doğa- tarih ilişkisinin gerek doğal gerek tarihi değerleri koruyarak yeniden kurulması; Haliç ile deniz ve Boğaziçi ilişkisi, kentleşme bilincinin yerleşmesi amaçlanmıştır.

Projeler kapsamında mevcut değerlerin (su elemanı, bitkisel doku, fauna vb.) korunarak güçlendirilmesi; tarih ve bitkisel tanıtım alanları; farklı yaş grupları için sosyal-kültürel faaliyet ve rekreasyon alanları, bisiklet, koşu parkurları, dinlenme, seyir terasları, çeşitli oyun alanları gibi fonksiyonlar ile, açık hava sineması, tiyatrosu, sergi alanı vb., kültürel ünitelere yer verilmektedir. Altınboynuz’un temizlenmesi dünyada geniş yankı bulmuştur. “Haliç Çevre Koruma Projesi”, Uluslararası Metropolis Organizasyonu (Dünya Büyükşehirler Birliği) tarafından ilk kez düzenlenen yarışmada birincilik ödülünü almıştır.

Bu çalışmada önce kıyı tanımı üzerinde durulmuş, çeşitli bilim dallarına göre ve peyzaj verilerine göre kıyı kavramı incelenmiştir. Sonraki bölümde kıyı kullanımları ve kıyı yerleşmelerinin genel sorunları tesbit edilmiştir. Kentsel kıyı mekanının gerekleri doğrultusunda kıyı parklarının önemi de artmış parkların planlama ilkeleri konusuna da yer verilmiştir.

Daha sonraki bölümde kıyı mekanı düzenlemelerine bazı örnek kentler seçilmiş ve incelenmiştir. Seçilen örnek kentler dünyada geniş bir yelpazede incelenmiştir. Kuzey Amerika'dan, Avrupa'dan, Uzak Doğu'dan kentler incelendikten sonra İstanbul'dan kıyı düzenlemeleri örnekleri üzerinde durulmuştur. Tarihi yarımada-Marmara kıyıları, Kadıköy yakası-Marmara kıyıları ve Haliç kıyıları İstanbul için seçilen kıyı örnekleridir.

Üçüncü örnek olan Haliç kıyıları tez çalışmasının ana konusu olarak ayrıntılı biçimde incelenmiş ve Haliç kıyılarının coğrafi konumu, tarihsel süreç içerisinde kıyının geçirdiği değişimler anlatılmıştır.

Tarihsel süreçte cumhuriyet dönemi incelendiğinde Haliç'teki en çarpıcı değişimlerin bu bölümde olduğu görülmektedir. Cumhuriyet dönemi, ilkyıllar, 1970'li yıllar, 1984 yılı sonrası olarak üç bölümde incelenmiştir. Daha sonra günümüzde Haliç 'te yapılan yeni düzenlemeler Haliç'in kuzey yakası ve güney yakası olarak iki kısımda incelenmiştir. Sonraki bölümde Haliç'teki mevcut yeşil alanların rakamsal envanteri çıkarılmıştır.

Tüm bu literatür çalışmasından sonra Haliç kıyılarında alan çalışmasına geçilmiş kıyı şeridinde seçilmiş bölgelerde kullanıcılar üzerinde anket çalışması yapılmış ve değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak anket çalışmalarının sonuçlarından yola çıkarak Haliç kıyı şeridindeki yeni düzenlemelerin ve yeşil alanların kullanıcılar tarafından değerlendirmesi ayrıntılı biçimde irdelenmiştir.

Sonuç bölümünde yapılan literatür çalışması ve anket sonuçları rehberliğinde Haliç kıyıları için genel bir öneri ve değerlendirme yapılmıştır. Uzun bir yeniden düzenleme sürecinden geçen ve şimdi oldukça estetik bir görünümle kazanan Haliç kıyılarını canlı ve temiz tutmak için gerekli hassasiyet her zaman gösterilmeli kültürel, miraslar kaybedildiğinde kolay geri kazanılamadığı akıllardan çıkmamalı, bu alanlara yeterli bakım ve koruma çalışmalarının yapılması ihmal edilmemelidir.

THE NEW DESIGNS IN THE COASTS OF HALIÇ AND THE EVALUATION OF THE COAST PARKS BY THE USERS

SUMMARY

For ages, the coast has been the source of human life also it provides economical, physical activities and carries on home mission. The coastal area has always dense population and developing diagram. Also the coasts are the most suitable areas for the industry development.

In early 1900s, the rapid raise of urbanism caused industry that placed in the coastal areas. So this required more recreation and entertainment places. Now new arrangements are designed about moving industry from the coastal area.

With the moving of industry from coastal area, urban coast arrangements have a different view. New solutions are produced for the lost, polluted, disturbed coastal areas.

Unfortunately, in İstanbul, Haliç coasts are good examples for these kind of polluted, demolished coasts. In history, Haliç coasts were the most beautiful scenes and recreation places which were presented to the Sultans. In 1930s, they had become an industrial area. It has been a long time and a big economic source to rehabilitate the whole coast.

In history of İstanbul, coasts of Haliç, had exposed to pollution center up to the early past, although it was important location as nature position and in urban landscape. Thus, the period of transform projects and recreation has begun for the coasts of Haliç.

It is essential to take new usage decisions for the areas occurred, to design unplanned areas at coasts according to the project, to arrange green field designation for the islands on Haliç; to sustain landscape integrity

The project which will be developed according to the needs of the city dweller's needs; is very important in the sense that; it will satisfy recreational needs of the people living in major cities, will re-establish human nature-history relationship by preserving both natural and historical values, it will maintain Haliç, sea and Bosphorus relations and will establish urban consciousness and because of the location.

In the context of the projects; it is planned to preserve and enhance present values (water element, plant cover and fauna); social – cultural action and recreation fields for the different age groups and re-establish historical and natures, cycling and running tracks relaxation and watching terraces, several game parks as well as cultural sites like open theatres and exhibition fields.

Moreover, "Haliç Master Plan and Repons" will be studied in the scope of the project in order to maintain integrity of the all related projects and operations system for all Haliç related projects would be obtained.

Firstly, the definition of coast has been revealed, and the concept of coast was investigated according to different types of scene and landscape datas, in this thesis. In the later section , the general problems of coast usings and coast settlements were determined. About the needs of urban coastal place, the importance of coast park was increased , and also park plannig principles were examined.

In the next section , the sample cities about coast place designs were selected and examined. The selected cities are important in the world. After the cities from North America, Europa, Far East were examined, the coast samples from İstanbul were scanned. The historic Peninsula - Marmara coasts, Kadıköy side- Marmara coasts and Haliç coasts.

In the third sample, coast of Haliç were examined in details as the main theme of thesis work. And geographic pattern of Haliç coast, the exchange period of the coast were explained in the historic time.

When the republic period were examined, it was seen that the most effective exchange was happened in this section. The republic period were seperated as the first years, 1970s, after 1984s. Later, the new arrangement in Haliç nowadays were examined in two section as the North side of Haliç and South side of Haliç. In the next section , the inventory of the existing green areas of Haliç was presentated.

After all the literature study, the area analys was began in coast of Haliç and the public survey was done on users in the selected areas. According to the public survey results, the re-designed areas in coast of Haliç and the green open areas. The evaluation of the re-designed areas was examined in details.

In conclusion , the general proposal and evaluation was done by the guide of public survey results and the literatures structure. After the long re-design period, Haliç has changed as clean, live and green areas. And, consequently, we always should be sensitive about protection of the culturel heritages. Because it is too difficult to have these places again, when they get lost.

1. GİRİŞ

Günümüzde dünya nüfusunun yaklaşık % 70'i kıyılarda yaşamaktadır. Kıyılar ister nehir, ister göl, isterse deniz içerikli olsun insanlar için varoluşlarından bu yana gerek ekonomik gerekse barınma yönünden değerlendirilen en eski kaynaklardan sayılabilir. Çünkü çağlar boyu kıyı, insanları beslediği kadar onların ekonomik ve fiziksel faaliyetlerine olanak sağlamış ve barınak görevini sürdürmüştür. (UZUN, 1993)

Son yıllarda turizm sektörüne verilen önem ve teşvike paralel olarak kıyılar hem yerli hem de yabancı turistlerin akınına uğramaktadır. Türkiye Avrupa ülkeleri içinde en uzun kıyı şeridine sahip ülkelerden biridir. Bunun 6.480 km'sini Anadolu Kıyısı, 786 km'sini Trakya kıyısı, 1.067 km'sinide Adalar kıyısı oluşturmaktadır. Ülke nüfusunun % 51 kıyı illerinde yaşamaktadır. Kentsel kıyı alanlarda yaşayan nüfus ülke nüfusunun % 30'dur. (ÖKSÜZ, 2000)

Bu anlamda, su ile karanın buluştuğu kıyıların, doğal yaşam çeşitliliğinin en zengin yerleri olduğu da unutulmamalıdır. Kıyı denince sadece tanım olarak betimlenen anlamda kıyıyı değil, bunun yanındaki sahil şeridi ve akarsu yataklarını da bu kavram içinde değerlendirmek gerekir. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu (8.333 km.) ve akarsu açısından da zengin bir potansiyele sahip oluşu "kıyı" kavramını bizler için daha da önemli kılmaktadır. (MUSAYEV, 2003)

Kıyıların insanların sosyal ve ruhsal ihtiyaçlarına ilişkin etkilerini ise kısaca şöyle sıralayabiliriz:

- Kıyı alanları insanlar ve onların çok çeşitli aktiviteleri için değişik derecede çekici olma özelliği gösterirler. Her çekici özelliğin bir gereksinme ve biyoklimatik özelliklerden kaynaklandığı kabul edilirse insanların kıyı alanlarına olan ilgisi endüstriyel toplum olmanın bir fonksiyonu olarak fiziksel ve rekreasyonel ihtiyaçlarının bir sonucu olduğu söylenebilir.

- Genelde kıyıların sahip oldukları denizel iklim, karasal iklime göre daha yumuşaktır ve yer yer oluşturduğu mikroklimalar ile insan yaşam çevresini daha olumlu yönde etkiler.
- Kıyı alanlarda topografik çeşitlilik, fiziksel planlamalar için daha uygun olanaklar ortaya koyabilir. Genel bir deyişle kıyı alanları ve özellikle deniz; fonksiyon, estetik ve algılama yönünden insanların dinlenmeleri, eğlenmeleri, yeniden zindelik ve canlılık kazanmalarına doğrudan olanak tanıdığı herkes tarafından kabul edilmektedir. (UZUN, 1993)

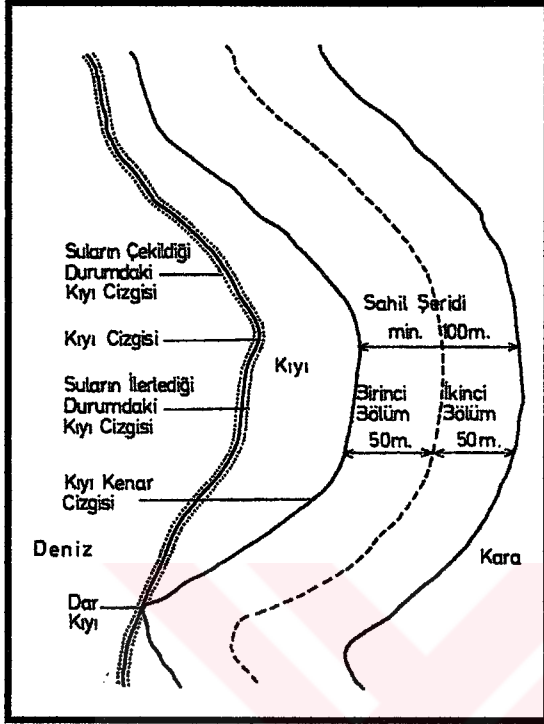
Bu çalışmanın amacı; kıyı mekanı kavramını tanımlamak, Kuzey Amerika kentlerinde başlayan Avrupa'da da uygulanan, kıyı parkları, endüstriyel, konut ve ticari kullanımları içeren, kıyı tanımına farklı yaklaşım getiren planlama gelişmelerini, stratejilerini inceleyip, bu bağlamda ülkemiz kıyı kullanımında farklı bir örnek teşkil eden Haliç kıyı şeridi bölgesinin yeni gelişme dinamikleri doğrultusunda kıyı parklarını kullanan kullanıcılar tarafından değerlendirilmesini incelemektir.

Kıyı kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler. Günlük dilde kıyı ,deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerinin çevreleyen toprak şerididir. Kıyı alanı kara ve deniz arasındaki bir geçiş alanıdır. (TÜNER, 1999)

Yer kürenin sahip olduğu enerji ve bağlı dış doğal güçler sonucunda yapısı sürekli olarak değişmektedir. Kıyıların oluşumu önce kıta kenarlarının yapısına bağlıdır. Kıta kenarları da jeolojik devingen bir yapıya sahip olduğu için kıyının ilk şeklini belirler. Kuramsal jeolojik dönemlere göre gençlik aşamasında yola çıkan kıyı yapısı klimatolojik , jeolojik, morfolojik ve hidrolojik öğelerle aşınır, olgunluk döneminden geçerek yeni bir tektonik harekete kadar devam edecek olan yaşlılık dönemine girer. Ancak oluşum ve değişim süreci, dik yapılı kıyılar ile yatık-alçak yapılı kıyılar arasında önemli farklılık gösterir.

Kara ile deniz arasında geçiş sağlayan, karasal ve denize ait sistemler arasında ara yüzey olan kıyı; çeşitli görünümde halinde kendini göstermektedir. Kıyı, değişken ve geometrik bir alandır (Şekil 1.1). Bunu belirleyen sözcüklerin değişkenliği bu alanı tam olarak tanımlamanın güçlüğüne göstermektedir. Bu bölümde, günümüzde çeşitli

disiplinlerdeki kıyılarla ilgili kavramlar, hukuk sisteminde yasal düzenlemeler, kıyı kullanımları, bu kullanımlardan doğan sorunlar ve kıyı rekreasyon alanlarının planlaması konusunda ilke ve yaklaşımlar açıklanacaktır. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.1. Kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi, tanımlarını gösteren şekildir.(ÖKSÜZ, 2000)

1.1. Çeşitli Bilim Dallarına Göre Kıyı Kavramı

Coğrafya verilerine göre kıyı, deniz, göl ya da geniş akarsular boyunca uzanan kara şerididir. Kıyı Şeridi ise, deniz yada göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin tabanı arasında kalan şerittir. Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde yaşam koşullarına olumsuz etkiler yapmayacak genişlikte bir şerittir . (DOĞAN, ERGİNÖZ, 1997).

Jeomorfolojide ise kıyı; denizin hareketlerini temel tutarak hareketli olan deniz yüzünün karaya dokunduğu, böylece karalar yüzünün, az veya çok eğimli bir biçimde daraldığı genişlikte bir şerit olarak kabul edilmektedir. (GÜVEN, 2000)

Deniz hareketleri ile karanın yapısı, (eğim ve yapısı, yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki-hayvan dokusu ve insan faaliyetleri) zaman içerisinde karşılıklı etkileşim sonucunda, kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca

uzanır ve bütün kıtaları çevreler. Kıta kenarları da jeolojik devingen bir yapıya sahiptir. Bu devinim içinde, pek çok kıyı türleri ortaya çıkmıştır. (ÖKSÜZ, 2000)

Ekolojik açıdan kıyı mekanı, kendini oluşturan alt birimlerin her birinde denizlerde eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir yaratmıştır. (GÜVEN, 2000) Ekoloji; canlı varlıklarla çevreleri arasındaki ilişkileri inceleyen bilim dalıdır. Ekolojinin amacı, ekolojik döngünün sürekliliğinin sağlanması için canlıların bulunduklara ortamdan ne şekilde etkilendiklerini incelemektir.(MANSUROĞLU, 1997)

Çevre bilimi açısından kıyı kavramı, korunacak biyolojik bir zenginliktir. Kıyı, kara ile deniz arasındaki nitelik ve yoğunluğu kontrol eden bir alandır. Kıyı alanları ekolojik bakımdan hassas bölgeler olmalarına rağmen tarım, endüstri, yerleşim, turizm ve rekreasyon gibi faaliyetlerin bütününe içeren karmaşık bir yapıya sahiptir. (MUSAYEV, 2003)

Doğal kuvvetler vasıtasıyla çeşitli doğal materyallerce birikme sonucu dolan alanlar ile insan eliyle çeşitli doğal ve yapay materyaller kullanılarak doldurulan alanlara dolgu alanları denir. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında alan kaplayan, her türlü kalıcı yapıyı taşıyan alana kıyı dolgu alanı denir.

Dolgu çalışmaları; ıslah amaçlı (bataklık kurutma çalışmaları vb.), koruma amaçlı (dalga kıranlar vb.), ulaşım amaçlı (limanlar vb.), yeşil alan düzenlemesi ve rekreasyon amaçlı (parklar vb.), barınma ve bakım amaçlı (kayıkhaneler vb.) ve tesis amaçlı (su ürünleri yetiştirme tesisleri vb.) olarak yapılmaktadır. (GÜVEN, 2000)

Kıyı dolgu alanlarının yapılmasında öncelikle kıyı hareketleri ve su derinlikleri tespit edilmelidir. Sondaj ve zemin araştırma testlerinin de yapılması gerekmektedir. Ayrıca dalga tesisleri ile ilgili olarak projeye esas alınacak dalga yüksekliği ve uzunluğu, hakim rüzgar yönü ve şiddeti, dalgaların düşey duvar ve dalgakıranların üzerindeki etkileri araştırılmalıdır. Deniz suyu dolgu tesisinde kullanılacak malzeme için oldukça önemlidir. Bu etkiler dinamik, organik ve kimyasal olmak üzere üç grupta toplanabilir. Kıyı çizgisine paralel olarak inşa edilen fonksiyonları farklı üç

tür yapı vardır: Kıyı Duvarları, Kıyı Perdeleri, Kaplama Yapıları (TÜNER, 1999)

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.

Dolgu ve kurutma suretiyle kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde yapı yapılabilmenin ilk şartı Uygulama İmar Planı yapılması ve kanun hükümlerine göre onaylanmasıdır. Kıyı Kanunu'nun 7. maddesi ile kamu yararının söz konusu olduğu durumlarda Uygulama İmar Planı kararıyla ekolojik özellikler dikkate alınarak deniz, göl ve akarsularda doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebileceği açıklanmıştır (KİYİ KANUNU UYG. YÖNETM.).

Bilim dünyamızın literatürüne 1970'li yılların sonunda “kıyı yönetimi” kavramı girmiştir. 1980'li yıllarla birlikte salt kıyı kavramı önem kazanmıştır. Bu tanımlar (Değişik :10.10.1992/21374 R.G) 1/7/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 4/4/1990 tarih ve 36.21 sayılı kıyı kanunundan alınmıştır.

Kıyı: deniz, tabii, suni göl ve akarsuların taşkın durumları dışında suyun kara noktasına değdiği noktadan sonraki kara yönündeki bölgeyi etki altında tutan su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, baltalık gibi özel amenajman ve ekolojik koruma gerektiren biyolojik bir zenginlik, coğrafi bir alandır. (AKKAYA ve diğerleri, 1998)

Sahil Şeridi: Deniz, doğal ve yapay göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki iki bölümden oluşan alanlardır.(AY, 1996)

Rekreatif Alanlar : Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yeme yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlardır. (ÖKSÜZ, 2000)

Ülkemizde yasa koyucular sık sık değiştiği için kıyı ile ilgili yapılan düzenlemeler de

yaz-boz tahtası gibi kısa sürelerle değişmektedir. Değişen yasal düzenlemeler incelendiğinde özellikle kıyı ve sahil şeridi tanımlarının farklılıklar gösterdiği görülmektedir. (ALKAY, 1995)

1.2. Peyzaj Mimarlığında Kıyı Kavramı

Kıyı mekanı, görsel mekan olarak ele alındığında, denizde ufuk çizgisi, karada silüet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve sualtında tamamlanan bir bütündür. Bu bütünün en yoğun olarak algılanan özelliklerinden biri de açıklık duygusudur. Açıklığın sağladığı fiziksel ve görsel boyut; özgürlük duygusu rahatlama imkanı vererek insanları psikolojik açıdan dengeli ve sağlıklı hale getirir. Bu nedenle kıyı çizgi veya yüzey değil, 3 boyutlu ve içinde barındırdığı ekolojik sistemlerinin yaşam döngüsüyle dördüncü boyutu kazanan bir mekandır. (GÜVEN, 2000; ALKAY, 1995)

Peyzaj yaklaşımına göre boyutsal mekanın, renk, ölçek, doku, aydınlatma, şekil özellikleri bakımından insan organizma ve psikolojisi üzerinde olumlu, olumsuz, uyarıcı, dinlendirici, öğretici vb. saptanmasında belirleyici kriterlerdir. Mekanla kullanıcı arasında işlevsel bağların enerji bağları yanı sıra, uyarı bağları-haber bağları da bulunmaktadır. İnsanın fizyonomisinde ve psikolojisinde bu özelliklerin önemi büyüktür. İnsan üzerinde yarattığı olumlu ya da olumsuz etkilerin saptanmasında ana kriterleri bu özellikler belirlemektedir. (TÜRER, 1999)

1.3. Kıyı Kullanımları ve Kıyı Alanlarının Genel Sorunları

Kıyılar genelde birçok biçimlerde kullanışlar ortaya koymaktadır. Bunlar arasında ulaşım için kaynak ve olanak oluşturmaları, kolay ve ucuz taşıma avantajları nedeniyle büyük ve ağır iş sektörleri (örneğin ağır sanayi tesisleri) için cazip yerleşim alanları sağlaması, kıyılarda yer alan liman, sanayi ve ticari tesisler sonucu gelişen kentleşmeye mekan vermesi, kumsalı güneş ve su varlığı ve deniz ikliminin olumlu etkisi ile turistik amaçlı dinlenme ve eğlenme birimlerinin yerleşimlerine olanak sağlaması sayılabilir. (UZUN, 1993)

Kültür değeri olarak da kıyılar insanlar için çekici yerleşme yönleri olmuştur. Kentsel kıyı alanlarında "su kaynağının" sağladıkları işlevler arasında; kentsel estetiğin sağlanması, su yolu nakliyatı için altyapının oluşturmaları, turizm ve rekreasyon

aktiviteleri için çekim alanların yaratılması, endüstriyel faaliyetlerin yer seçimi ve gelişimi, kullanılmış suyun uzaklaştırması, balıkçılığın gelişimi ve içme suyunun problemi yaşayan kentlerde içme suyun teminidir (STEPHEN ve diğerleri, 1995).

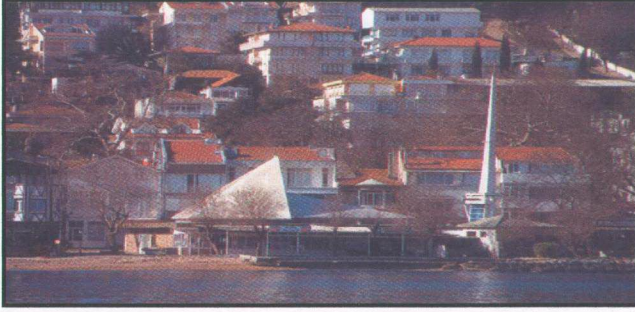
Dünyanın her yerinde ister deniz, ister göl veya nehir olsun, su kıyılarındaki çekicilik etkisini her zaman hissettirmiştir. Avustralya kentlerinde bu konuda yapılan araştırmalara göre anket sonuçlarında kullanıcıların evlerini, dinlenmek ve eğlenmek için dolaştıkları mekanları çoğunlukla su kıyılarında veya suya yakın yerlerde seçtikleri saptanmıştır. (GEOFFREY ve diğerleri, 2001)

1.3.1. Yerleşme Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları

Kıyılardaki ilk küçük yerleşmeler ya tarımsal amaçla ya da balıkçılık amacı ile kullanılmakta idi. Ancak kentleşme ve sanayileşmenin gelişmesiyle birlikte doğal varlıkların, özellikle kıyıların kullanışı hatta tahribi söz konusu olmuştur. Kıyı alanlarında görülen en belirgin ve hızlı gelişmeler ikinci konutlarda yaşanmaktadır.

İkinci konutlar iş zamanları dışında dinlenme amaçlı kullanılan, kentsel yaşam olanaklarının dışında yer alan özel emlak yatırımlardır.(Şekil 3.1.) Hafta sonu kullanılan ikinci konutlar küçük yerleşim bölgelerinde 100 km. ile sınırlandığı halde büyük yerleşmelerde bu 150-200 km'ye kadar uzanmaktadır. Yıllık ve mevsimlik tatillerde ikinci konut kullanımları, genelde bir su kıyısında yer alırlar . (YILDIZCI, 1979).

Yerleşim amaçlı yapılaşmalar, kıyıların doğal görünümünün bozulmasının en önemli nedenlerinden birisidir. Yasaların yetersizliklerinde ve boşluklarından yararlanılarak yapılan konutlar nedeniyle kıyılarımız tahrip olmuştur.

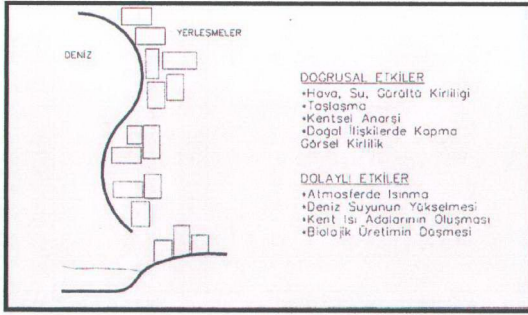


Şekil 1.2. Kınalıada’da kıyı yerleşimi örneği, (YAPI DERG., 2000)

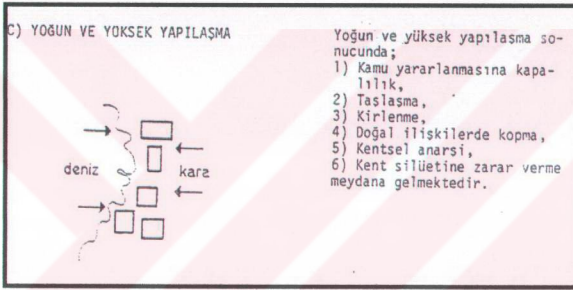
İkinci konutlar, kentsel yaşam koşullarının bozulması, yapısal yoğunluğun artması, ve gelir düzeyinin yükselmesi, sessiz, sakin ve kentin gürültüsünden uzak ortamlar gereksinimiyle doğmuştur. Ancak ikinci konut sahiplerinin kıyı ile ilişkisi sağlanırken, halkın kıyı ile ilişkisi kesilmektedir.(AY, 1996)

Kıyıda ikinci bir konut sahibi olma eğilimi, orta ve dar gelirli toplum katmanlarına da aşılanmıştır. Bu durum, düşük standartlı ve yoğun bir yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur. Böylece, rekreasyonel değeri yüksek olan kıyı alanları, çirkin yapı kitleleri tarafından istila edilmiştir. Sonuç olarak, kırsal nitelikte olması gereken kıyısız alanlar gittikçe sağlıklı bir yarı kentsel, hatta kentsel bir görünüm almaya başlamış ve kıyı mekanında açıklık duygusuna karşıt olarak mekan parçalanmıştır. (ALKAY, 1995)

Kıyı alanlarında yoğun yerleşmeler, kıyı eko sistemleri üzerine mevcut kıyı alanlarının kentsel kullanımlar sonucunda bozulmasıyla; görsel kirlilik, hava, su ve toprak kirliliği ortaya çıkmaktadır.(Şekil 1.3.) Ulaşım yolları ile kıyı ve yerleşmelerin birbirinden ayrılması, kıyılarda dalga hareketlerinin değişmesine neden olan dolguların yapılması yerleşmelerin olumsuz etkilerindendir. Bu etkiler doğrusal ve dolaylı olarak eko sistem üzerinde etki gösterirler (Şekil 1.4.). MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.3. Kıyı alanlarında yoğun yapılaşma ve etkileri. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.4. Yüksek Yapılaşmadan Doğan Sorunlar. (PAŞALIOĞLU, 1993)

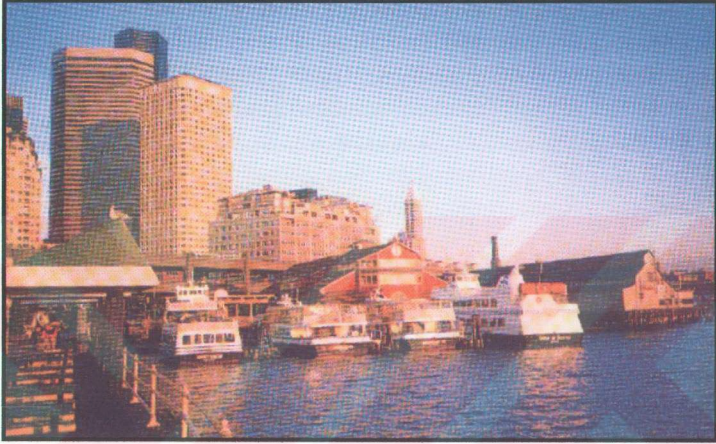
Kıyı alanlarının kullanımı ile ilgili yasaların çok sık değişmesi, kaçak yapıların İmar Affı Kanunu ile yasallaştırılması., yerel yönetimlerin yetki sınırları içinde kalan hazine arazilerinin ikinci konutlara tahsis edilmesi ve ikinci konutlara kredi verilmesi, bu konutların hızla gelişmesine neden olmuştur .

İkinci konutların neden olduğu diğer önemli bir sorun da, yaz-kış nüfusları arasında yaratılan büyük farklılıktır. Yazın, kıyı kentlerinin nüfusu kış nüfusunun yaklaşık 5 kat fazlasına ulaşmakta ve bu da belediyelerin hizmetlerinde zorluklar yaşanmasına neden olmaktadır.(AY, 1996)

1.3.2. Endüstri ve Ticari Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları

Kıyıları, kara ile deniz arasında bir geçiş şeridi olmaları dolayısıyla endüstriyel

faaliyetler için oldukça cazip alanlar olmuştur. (Şekil 1.5.) Endüstriyel faaliyetler sonucunda ortaya çıkan atıkların hiçbir arıtmaya tabii tutmadan denize deşarj edilmesi, hammadde kaynağına (kum, çakıl, deniz bitkileri vs.) rahatça ulaşılabilirlik açısından bu alanlar tercih edilmektedir. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.5. Limandan görünüm, Seattle, New York. (MEYER, 1999)

Kıyıda yer alan endüstri faaliyetleri; maden/çıkarma endüstrisi, ağır endüstri kuruluşları, enerji santralleridir. Maden/çıkarma endüstrisi petrol, doğalgaz, kum, çakıl, tuz, fosfat ve katı minerallerin hammadde olarak kullanıldığı faaliyetlerdir. Ağır sanayide zaman zaman deniz suyuna duyulan gereksiniminden dolayı kıyıları tercih edilir. Enerji santralleri için de soğutucu olarak kullanılacak su potansiyellerinin varlığı, alan maliyetinin düşük olmasından dolayı kıyı bölgelerinde tercih edilen faaliyetlerdir (KAPLAN, 1995). (Şekil 1.6.)

Kıyılardaki tüm endüstriyel faaliyetler sonucu toprak kaymaları, doğal su akış yönünün değişmesi, ekolojik dengenin bozulması gibi zararlar ortaya çıkmaktadır. Deniz suyunun sıcaklığının artmasına da neden olan endüstriyel faaliyetler canlıların da ölmesine neden olmaktadır.



Şekil 1.6. Kıyıda liman endüstrisi örneği, Rotterdam, (MEYER, 1999)

Ülkemizde endüstriyel tesislerin özellikle kıyılar boyunca yoğunlaşması birçok çevre sorununu da birlikte getirmektedir. (Şekil 1.7.) Bunlar arasında; tarımsal alanların ve doğa peyzajının bozulması, yöreye özgü bitki örtüsü ve faunanın yok olması, köy ve kasabalarda geleneksel mimarinin kaybolması, deniz ve kumsalların kirlenmesiyle yörenin rekreasyonel ve turizm değerinin azalması sayılabilir. Özellikle endüstriyel kirleticilerden olan gübreler ve pestisidler toprak yapısının bozunmasına ve sızıntıyla



Şekil 1.7. Endüstriyel kirlenmeden doğan sorunlar. (PAŞALIOĞLU, 1993)

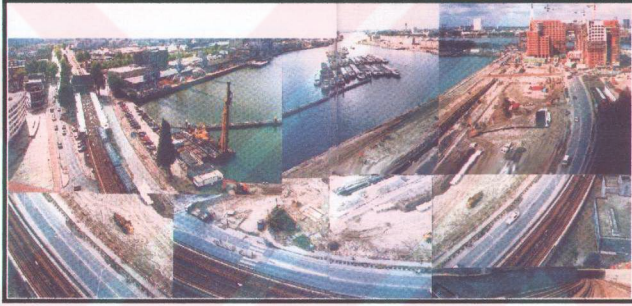
akarsu ya da denize karışmasına neden olmaktadır. Ayrıca limanlarda bırakılan gemi atıkları, sintine gibi atık maddeler hatırı sayılır bir kirlilik yaratmaktadır. (AY, 1996)

1.3.2. Ulaşım Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları

Kıyılar yüzyıllar boyu ulaşım için en önemli buluşma merkezleri olma özelliği taşımışlardır. Kara ulaşımının zorluklarına karşı deniz ulaşımı daha kolay olmaktadır.

Bu yüzden gerek ulusal gerekse uluslararası yerleşmeler arası bağlantıların kurulmasında kıyıların uygun yerleri önemli kentsel yerleşme alanlarına dönmüştür. Kıyı alanlarında en önemli ulaşım bağlantıları limanlardır. Limanların kıyı bölgelerinde varlığı nedeniyle beraberinde endüstriyel gelişmeler de getirmektedir. Limanların kıyı ekosistemi üzerinde yarattığı en önemli sorun kirliliktir. Kirlenme gemilerden ve liman üzerinde bulunan yapılardan kaynaklanır.

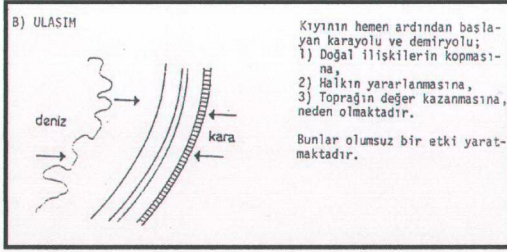
Sahil yolları da ulaşımın bir diğer önemli faktörüdür. Sahil yolları yerleşmeler ile deniz arasında bir engel oluşturarak doğal kıyıyı ortadan kaldırır ve bağlantıyı keser. (Şekil 1.8.) Yol bir çekim merkezi haline gelir. Etrafında yola bağlantılı olarak yeni gelişmeler başlar. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.8. Ulaşım için yol yapım çalışmaları. Rotterdam, 1995 (MEYER, 1999)

Gerek kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza indirme, gerekse turizmin gelişmesine katkıda bulunma amacıyla karayollarının kıyı boyunca geçirilmesi çalışmaları özellikle 60'lı yıllardan itibaren hız kazanmıştır. Kazı ve dolgularla bozulan yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görünümlerinin önemli bir bölümünü kaybetmişlerdir.(Şekil 1.9.)

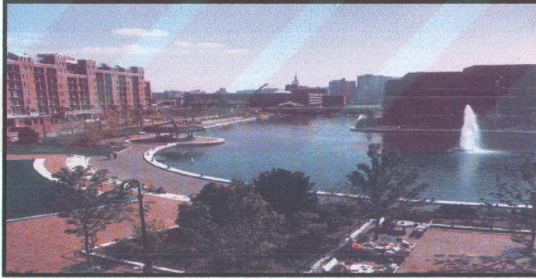
Sahil yolları, yerleşimler ile deniz arasında bir engel oluşturarak doğal kıyıyı ortadan kaldırılmakta ve bağlantıyı kesmektedir. Sahil yolunun güzergahı ile birlikte çevredeki yapı dokusu da değişikliğe uğramaktadır ve yol bir çekim merkezi haline gelmektedir. Etrafında yola bağlantılı olarak yeni gelişmeler başlamaktadır. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.9. Ulaşımdan doğan sorunlar. (PAŞALIOĞLU, 1993)

1.3.4. Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Kıyı Kullanımları ve Genel Sorunları

İnsanların turizm ve rekreasyon faaliyetleri bir ihtiyaç olarak görülmektedir. Kıyı bölgelerinde yer alan rekreasyon alanları tümüyle yoğun yapılarla çevrelenmediklerinden dolayı açıklık hissini en iyi veren mekanların başında gelmektedir. Günümüzde ise, birçok kıyı kentinde yer alan kıyısız rekreasyon düzenlemelerinde kullanılan arazilerin genellikle dolgu alanlar olduğu görülmektedir. (Şekil 1.10.) (GÜVEN, 2000)

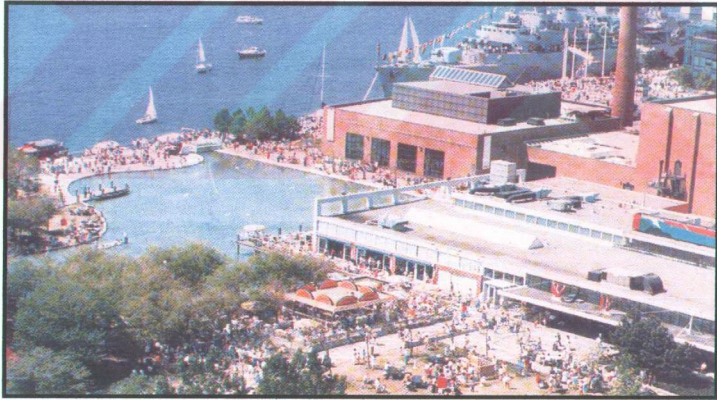


Şekil 1.10. Kıyı parkı örneği, Massachusetts.(BREEN, RIGBY, 1994)

Bugün kıyılarımızda rekreasyon amaçlı kullanımlar, yer aldıkları mekanın parçaları ile ilişkili olarak yerleşme bakımından farklılık gösterirler. Tatil köyleri ve çeşitli kamu ve özel kuruluşların dinlenme tesisleri rekreasyonel faaliyetler için gelişen kıyı kasabaları kıyıların en çekici unsurudur.(Şekil 1.11.) Yüzme, balık tutma, güneşlenme, su kıyılarında dinlenme, su altı ve üstü sporları yapma, tekne gezintileri gibi faaliyetler kıyıların rekreasyon eylemlerini belirler.

Bunlara ilave olarak, insanların iyi bir manzaraya sahip olmak ve kıyıda yaşamak arzusu, ekolojik açıdan değeri çok yüksek, ancak estetik açıdan o kadar şanslı görülmeyen sulak alanların ve bataklıkların tamamen değışikliğıe uğratılması ve bunların yerine dip taraması, genişletme veya doldurma yapılarak, kanallar, rekreasyon alanları, marinalar, hatta yerleşim alanları yapılmasına yol açmıştır.(MUSAYEV, 2003)

Turizmin gelişmesiyle, tarımsal faaliyetlerin yanı sıra, balıkçılık, ticaret, el sanatları gibi aktiviteler de giderek yerini doğrudan turizmle ilgili faaliyetlere bırakmaktadır. Bu durum, o yöreyi tek bir sektöre bağılı hale getirmekle çok hassas ve dinamik bir yapıya sahip olan bu sektördeki dalgalanmalarla, yöre insanı doğrudan ve çok çarpıcı bir şekilde etkilenmektedir. Ayrıca toprak ve diğeri taşınmaz mallar, turizm yatırımcıları tarafından cazip bedellerle satın alınmakta, yörede arsa fiyatları ve buna paralel olarak arsa/arazi spekülasyonu hızla artmakta, yöre halkına önceleri çekici gelen bu alış-veriş sonucu elde edilen maddi olanaklar, eğer çok verimli yatırımlarla değeriendirilmemişse, kısa zamanda yok olmaktadır. (MUSAYEV, 2003)



Şekil 1.11. Kıyıda turizm amaçlı kullanım örneğı. Toronto, Kanada.(GASTIL, 2003)

Kıyısız alanlardaki yerel halk, turizmi kolay ve ucuz bir kar amacı olarak benimsemiş; böyle olunca da, konaklama ve rekreasyon tesislerinin en düşük standartlarını uygulamaktan kaçınmamıştır. Bu konuda fırsatçı iş adamları da önemli rol oynamıştır. Böylece gecekondu görünüşlü otel, motel, kamping ve plaj tesisleri

sözde rekreasyonel ve turistik tesisler olarak kıyılar boyunca yer almışlardır. Halka açık olması gereken kıyılar, bu tesislerin çoğunda tel örgüleri, tahta perdeler ve duvarlar ile genel kullanıma kapatılmışlardır. (AY, 1996)

Bu kıyı yağmalamasına özel teşebbüs kadar, bazı kamu kuruluşlarının da katıldığı gözlenmektedir. Çeşitli kamu kuruluşlarına ait dinlenme tesisleri, lojmanlar, eğitim tesisleri vb. yapılarını en değerli kıyısız alanlara sıralamakta bir sakınca görmemişlerdir. Her ne kadar, son yıllarda bazı kontrol mekanizmaları kıyı yağmacılığı için işletilmeye başlanmışsa da bu yeterli olmamıştır. (MUSAYEV, 2003)

1.4.Kıyı Parkları ve Planlama İlkeleri

Kıyı parkları, su kıyılarının sunduğu özelliklerin toplumun ihtiyaçları doğrultusunda fiziksel düzenlemeler olarak tanımlanabilir. Daha açık bir ifadeyle kıyı parkları, bulundukları yöredeki insanların sosyal, kültürel, ekonomik yapı ve ihtiyaçları ile rekreasyonel eğilimlerine uygun olarak kıyının içerdiği doğal elemanların fiziksel planlamaları ile yapılır. (UZUN, 1993)

Kıyı planlamasında temel amaç kıyı kaynaklarının koruma-kullanım dengesinin sağlanarak sürdürülebilir kalkınma politikası çerçevesinde kullanımıdır . Kıyı planlamasında, çok amaçlı kıyı ve ilişkili aktiviteleri sağlamak amacıyla; kıyı odak noktalarının yaratılması, insan ölçeğinin sağlanması, topografik düzenlemelerin yapılması, tasarlanan alanlarda ilgi ve çekim gücünün yaratılması, kimlik oluşturmaları, kullanışlı ve emniyetli tasarım çözümleri gerçekleştirilmelidir.

Kıyı planlamasında, pasif ve aktif kullanımlar göz önünde bulundurulmalı ve kullanıcıların farklı yaş gruplarında olabileceği düşünülerek, düzenlemeler yapılmalıdır. İyi bir peyzaj düzenlemesi için tampon bölgeleri oluşturularak kullanımlar arası uygun uzaklıklar bırakılmalıdır. (MUSAYEV, 2003)

İlk olarak planlanacak kıyıların değişik rekreasyonel etkinliklere karşı alan potansiyelinin iyi saptanması gerekir. Çünkü planlanacak alana ilişkin kullanıcı istek ve miktarının tespit edilmesi kadar o alanın içerdiği doğal elemanların ortaya koyduğu marjinal yararlanma düzeyi yani gösterebilecekleri maksimum taşıma kapasitelerinin saptanması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca doğal elemanlardan

yararlanmada bu doğal elemanların gösterdikleri hoşgörölük sınırları içerisinde süreklilikleri söz konusudur. Planlamada, o alanda yer verilecek kültürel aktivitelerin seçilmesi de bu sınırlar içerisinde ele alınmalıdır. Planlama yapılacak alanda yer alacak aktiviteler o alanın taşıma kapasitesine göre ne denli çeşitli ve kompleks olursa, doğal elemanların göreceği yararlanma miktarı da o derecede artacaktır. (UZUN, 1993)

Kıyı mekanlarında yapılan etkinlik türleri de planlamayı doğrudan veya dolaylı olarak etkilemektedir. Bu etkinlik türleri zorunlu etkinlikler (günlük alışveriş, okula gitmek, işe gitmek), isteğe bağlı etkinlikler (yürüyüş yapmak, bankta oturmak), sosyal etkinlikler (parkta buluşmak, şenliklere katılmak) olmak üzere üç grupta toplanabilir. (PAŞALIOĞLU, 1993)

Planlama yapılmadan önce alanın konumu, bağlantılı olduğu diğer mekanlar ve kentin yapısı düşünülmelidir. Planlamaya başlamadan önce yapılması gerekenler:

- Master Plan'a göre alanın yeri ve konumu ve işlevi saptanmalıdır.
- Kentin genel görünümü ve yayılışı, mevcut açık ve yeşil alanların tespiti, bu alanlarla planlama yapılacak alanın bağlantıları ve konumu saptanmalıdır.
- İklimsel veriler toplanmalıdır.
- Alanın ve çevresindeki nüfus verileri elde edilmelidir.
- Alanın boyutları, özellikleri ve sınırları tespit edilmelidir.
- Kullanıcı, tasarımcı grup ve yerel otoritenin kararları belirlenmelidir.
- Fonksiyon alanları belirlenmelidir.
- Donatı elemanları, sert zemin elemanları, kent mobilyaları gibi elemanların renk, doku, ölçek gibi özellikleri seçilmelidir.
- Kullanılacak bitkisel malzemenin iklim ve çevre koşullarına uygun ve estetik olma özellikleri saptanmalıdır (DENISOV, 1982).

Bu görüş ve prensiplerden hareketle kıyı parklarının planlamasında göz önüne alınacak ilkeler şu şekilde sıralanabilir:

Kıyılardaki bakış koridorları ve görüş açılarını korumak ve oluşturmak kadar, kentin mevcut kimliğini yansıtan karakteristikleri ve çeşitliliği kıyı düzenlemelerinde

korumak şarttır. Kıyılar genellikle kentin en eski yerleşim yerleridir. Ve mevcut mimari mirasa sahip olabilirler. Bunlar, kıyı planlaması içinde düşünülerek tasarıma dahil edilmeli fakat tahrip edilmemesine özen gösterilmelidir. (MUSAYEV, 2003;UZUN, 1993)

Peyzaj projelendirme çalışmalarında ilk aşama amacın saptanmasıdır. Bu amaca yanıt verecek fonksiyonların en uygun işlevsel ve estetik bir biçimde yerleştirilmesi durumudur.

Planlama yapılacak alan bir kent bütünü olarak ele alınmalıdır. Burada yapılacak fonksiyonlar kentin diğer fonksiyon alanlarıyla uyumluluk ve etkileşim içerisinde olmalıdır. Planlama alanı gerekli altyapı (elektrik, su, kanalizasyon, drenaj, ulaşım ve haberleşme vb.) özelliklerini içermeli ve ana ulaşım yollarına ve yerleşim merkezlerine yakın olmalıdır.

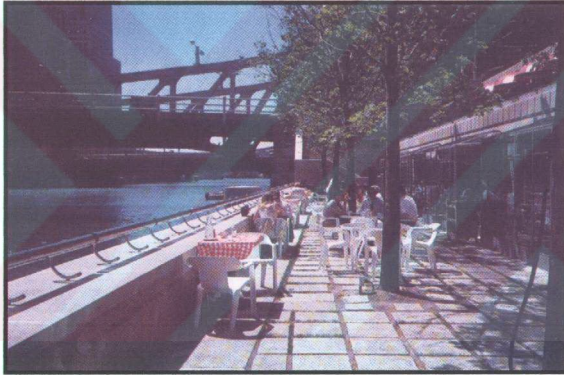
Kıyı peyzaj projesinde getirilecek fonksiyon alanları ile ulaşım akslarının, donatılarının ve bitkilerin sahil bandı boyunca süregelen oluşuma uyumlu, akıcı ve işlevsel oluşumlar göstermesi önemlidir. Bu çalışmada, kıyı silüeti kent kimliğini oluşturan unsurlardan biridir. Kıyı mekanının en önemli kaynaklardan biri su kaynağıdır. Bu kaynaktan en iyi ve en rasyonel şekilde yararlanması için planlama alternatifleri ve fonksiyonları düşünülmelidir. (MUSAYEV, 2003;UZUN, 1993)

1.4.1. Fonksiyon Alanları

Kıyı alanlarına getirilecek olan fonksiyon alanları esas olarak bir kent parkı içine getirilmesi uygun olan mekanların tümünü içermektedir. Kıyı parkları, gününbirlik rekreasyonel aktivitelerin yanı sıra uzun süreli aktivitelere de cevap verebilecek nitelikte özellikler taşımaktadır.

Tasarım ve planlamada getirilecek fonksiyon alanları yerin demografik yapısı; yaş, cinsiyet, meslek grupları dağılımı vb., sosyo-kültürel koşullar; eğitim ve alışkanlıklar, ekonomik yapı; gelir durumları, alan büyüklüğü, konum, iklimsel özellikler; yağış durumu, güneşlenme durumu, vb., mevcut bitki dokusu ve karakterine göre belirlenmektedir. (UZUN, 1993)

Bu donatı alanlarının bazıları; sahil gezinti yolu, ana ve ara ulaşım arterleri, bisiklet ve koşu yolları, otopark alanları, amfiler, üstü açık ve kapalı dinlenme mekanları, meydanlar, çocuk oyun alanları, spor alanları, sergi satış birimleri, çay bahçeleri, seyir terasları, piknik alanları ve görsel su öğeleri şeklinde tanımlanabilir.(Şekil 1.12.) Burada dikkat edilmesi gereken nokta, bu fonksiyon alanlarının dağılımı yapılırken, kullanıcıların deniz ile bütünleşmesini sağlamak için, deniz manzarasına açık kısımlarda meydan amfi, dinlenme alanı ve çay bahçesi gibi oluşumlara yer vermek gerektiği, aynı şekilde kıyı silüetinde yapılaşmaya sebep olacak spor alanı, otopark gibi oluşumlara ise sahil hattının olabildiği ölçüde gerisinde yer verilmesinin gerektiğidir. Rüzgar, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar düşünülmelidir (TÜRER, 1999).



Şekil 1.12. Rekreatif amaçlı kafeler.(BREEN, RIGBY, 1994)

Kullanıcıları kıyıya çekmek amacıyla; kafeterya, spor alanları, marina, deniz feneri, köprü gibi elemanlarla odak noktaları oluşturulabilir. (Şekil 1.13.) Renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekanlar yaratma mekanı oluşturur. Yapay çevre ile su arasında yapılacak düzenlemeler, görsel ve fiziksel bağlantıları sağlamalıdır. Bakış noktalarının oluşturulması ve korunması ayrı bir önem kazanmaktadır. (UZUN, 1993)



Şekil 1.13. Kıyı parkında festival ve panayır aktivitesi, Alabama.
(BREEN, RIGBY, 1994)

1.4.2. Donatı Elemanları

Kentin ortak yaşam mekanları olan ve çağdaş yaşam bilgisi/kültürün yansıması olan sokak, yol cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında yer verilen, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi olan; ulaşım, toplanma, oturma, barınma, korunma, güvenlik, kuşatma, iletişim, tanıtım, danışma, aydınlatma, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren ve toplumsal yaşamını kolaylaştırarak, kullanıcılarının beğenisini kazanan, peyzaj elemanlarına ihtiyaç duyulur. (TÜRER, 1999).

Deniz sporları kulübü, deniz müzesi, akvaryum gibi büyük çaplı fonksiyonların yanında, küçük ölçekli park kullanıcılarına hitap edecek sandal ve deniz bisikleti kiralama birimleri, balık tutma yerleri, maket gemi koyu, manzara terasları, giyinme kabinleri, duş kabinleri, gölgelik gibi donatılara yer verilebilmektedir. (MUSAYEV, 2003)

Konumları itibarıyla kıyı alanlarında donatı seçimi titizlikle yapılmalıdır. İklim koşullarına uygun, özellikle rüzgar, tuzlu su etkisi ve nem gibi etkilerine donatılar dayanıklı olmalıdırlar. (Şekil 1.14.) Spor alanları, çocuk oyun alanları, aydınlatma, çöp kutusu birimleri, yönlendirme panoları gibi metal konstrüksiyon olması alışagelmış oluşumlarda ise standartlara uygun metal elemanların kullanılması

gereklidir. Planlamada yer alacak donatıların estetik açıdan tasarımı güçlendirmesi ve işlev kazandırması gerekmektedir. Projenin fonksiyon ve mekan organizasyonuna göre kullanılabilir donatılar arasında; masa, sehpa sandalye, mobil bank, oturma bankı, bitki kasaları, şemsiye, çöp kutusu ve bidonları, döşeme sınırlayıcı ve kuşatıcı elemanlar, ağaç altlık ve koruyucuları, telefon kulüpleri, tanıtıcı, uyarıcı ve yön gösterici levhalar, aydınlatma elemanları, saat, heykel, su gösterileri ve çeşmeler, rögar kapakları, çadır, pergola, büfe, otobüs durağı, danışma birimleri kullanılmaktadır. (Şekil 1.15.) Bütün bu donatıların yer aldıkları kullanım alanlarında ve bir birlerine estetik açıdan uyumluluk göstermesi önemlidir.



Şekil 1.14. Kıyı parkında donatı elemanları örneği. (GASTIL,2003)



Şekil 1.15. Kıyı parkında meydan döşemesi örneği.

1.4.3. Bitkisel Elemanlar

Kıyı peyzaj çalışmalarının genel olarak en başarısız olduğu bölüm yumuşak peyzaj uygulamasıdır. Bu anlamda kıyı dolgu alanlarında yetişmeye uygun bitki türlerinin bilinçli bir şekilde düzenleme alanında kullanılması gerekmektedir. (Şekil 1.16) Tuzlu su etkisiyle dolgu toprak koşuluna dayanıklı bitki türlerinin denize en yakın kısımlarda kullanılarak, İkinci derecede dayanıklı olan türlerin kıyının arka kısımlarında kullanılmasına dikkat edilmelidir. Tür seçimi yanı sıra uygulama sonrası yapılacak periyodik bakımla dikilen bitkinin ömrü uzatılmalı ve oluşabilecek zararlı etkilerden korunmalıdır. (TOLAY, 1997).

İstanbul kenti kıyı alanlarında yapılan gözlemler sonucunda, belli türlerin kıyı mikroklimasına uygunluk gösterirken bazı türlerin kıyı alanındaki varlığını devam ettiremediği saptanmıştır. Bu saptamadan yola çıkarak kıyılarda kullanıma uygun

türleri ön kıyı alanına ve arka kıyı alanına uygun türler olarak ayırmanın gerekliliği anlaşılmıştır. (TÜNER, 1999)



Şekil 1.16. Kıyı parkında bitki düzenlemesine bir örnek. (GASTIL, 2003)

2. KIYI MEKANI DÜZENLEMELERİNE ÖRNEK KENTLERİN İNCELENMESİ

Kara ve kıyı kentlerinin gelişme süreçlerine baktığımızda önümüze dört önemli süreç çıkmaktadır. Bunlardan birincisi; kentlerin kuruluş ve gelişme sürecini içeren endüstri öncesi çağı, bu dönem, ilk çağları ve deniz ötesi ticaretin geliştiği, barutun keşfini de içeren ortaçağı da içermektedir, ikincisi; buharlı makinaların icadı, endüstri devrimini içeren endüstri çağı, üçüncüsü; endüstrinin desantralizasyonunu, kıyıdan ve kentten çekilmesi sonucu bu bölgelerin çöküntüye uğraması ve terk edilme sürecini içeren kıyıdan geri çekilme dönemi, dördüncüsü ise; terke dilen bu alanların yeniden geliştirilmesi sürecini içeren dönemdir. Bu dönemi, post endüstri çağı olarak adlandırabiliriz. (KILIÇ, 1999)

Gerek deniz, gerek göl, gerekse nehir kıyısında bulunsunlar, dünyanın en önemli liman kentlerinin eski endüstri ve liman kentlerinin eski endüstri ve liman bölgelerinde görülmekte olan değişimlerin güncel bir tanımını yapmak yararlı olacaktır. Gerçekten de günümüzde en iddialı yenileme ve düzenleme projelerinin uygulama alanları bu su kıyısı bölgeleridir. Uluslararası Kıyı Şehirleri Merkezi suyla yakından ilişkili olan yerleşmeleri derinlemesine etkileyen sorunlara ilişkin iletişim akışını desteklemeyi ve örgütlemeyi temel amaçları almıştır ve şehirleşmiş kıyı cephesi bölgelerinin yeniden düzenlenmesinden kaynaklanan sorunların önemini vurgulamak istemektedir.

Tokyo'dan Londra'ya, Syney'den Rotterdam'a, Boston'dan Hong Kong'a son yıllarda projeler, kıyı düzenlemeleri, planlar ve girişimler oldukça hareket halindedir. Sonuçlar –ya da umulan sonuçlar- bazen tatmin edici olmasa da, bundan bile olumlu noktalara ulaşmak mümkündür. Önemli olan çoğu tahrip edilmiş, gözden çıkartılmış, ya da terk edilmiş dev boyutlu endüstri ve liman bölgelerinin yeniden geliştirme ve çevreye kazandırılma çabasının ortaya çıkmasıdır. Söz konusu bölgeler çoğu kez tarihsel ve çevresel açıdan çok değerlidirler ve kentsel merkezlerin çekirdeklerinde

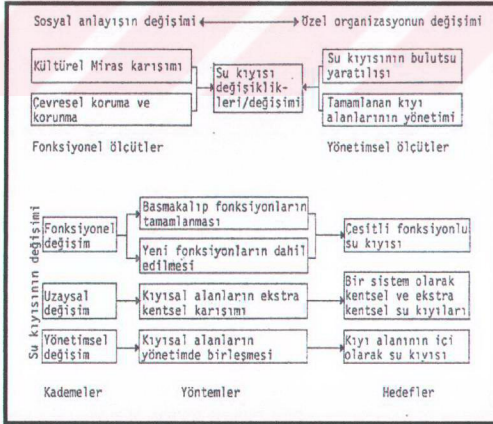
yer alırlar. Bu, çok özen gösterilmesi gereken bir noktadır.* (DI MAMBRO, MANCUSO,1991)

Birçok kıyı bölgesinde sanayinin limanları, kıyı mekanını terketmesi sonucunda, su kıyısında boşalan bu alanların düzenlenmesi, kıyıların yeniden canlandırılması çalışmalarında teşvik edici bir etken olmuştur. Bunun gerçekleşmesinde üç koşul göz önünde bulundurulmalıdır:

- 1) Değişen evrenin ekonomik ve sosyal etkilerini ele almak,
- 2) Terk edilmiş alanları tekrar kullanmak,
- 3) Şehir ve kıyı bölgesi arasında yeni ilişkiler kurmak.(PAŞALIOĞLU, 1993)

Su kıyısı gelişiminde, sadece tarihsel değerleri korumak değil bunlardan değişik ve önemli bakış açıları yaratma konusu da dikkate alınır, kültürel miras tarihsel kalıntılar, antik yerleşmeler su kıyısı düzenlemelerinde temel oluşturur. Akdeniz liman kentleri buna büyük bir örnektir. Kıyıların yeniden canlandırma çalışmaları yöntemi Tablo 2.1.'de görüldüğü gibi özetlenebilir.

Tablo 2.1. Kıyıyı yeniden canlandırmada izlenen yöntemler.(PAŞALIOĞLU, 1993)



* Paolo Ceccarelli. Uluslararası Kıyı Şehirleri Merkezi Bşk. Yrd. "(Citta d'Aqua) Kıyı Şehirleri Sergisi 11 Nisan-3 Mayıs 1991".M.S.U ve İstanbul İtalyan Kültür Merkezi işbirliği ile hazırlanan sergi kataloğundan alınmıştır.

Aşağıdaki öğeler hem su kıyısı hem de su kıyısı gelişiminde ön plana çıkar:

- 1} Doğal kaynakların kullanımı,
- 2) Kültürel kaynakların rasyonel işletmesi, özellikle şehrin kültürel mirası,
- 3) Dış çevrenin değişiminden kazanılan yararlar. (PAŞALIOĞLU, 1993)

Ülkemizde kıyı şehirlerine verilen öneme gelince yapılan çalışmaların pek fazla ve hızlı olmadığı açıkça ortadadır. Haliç gibi önemli bir bölgenin arıtılma, projelendirme ve sonuca ulaşma sürecinin henüz –ya da nihayet- tamamlanabilmiş olması bunun bir ispatıdır. 1991 yılında Mimar Sinan Üniversitesi’nde “Kıyı Cephesi: Yeni Bir Şehirsel Sınır” konulu açılan önemli bir sergide üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeniyle birçok kıyı şehrine sahip olan ülkemizden hiçbir örnek bulunmaması oldukça şaşırtıcı ve üzücü bir tablodur. Konunun bizim ihmalimizden mi yoksa bir organizasyon hatasından mı kaynaklandığı tartışılması gereken bir konudur. (DI MAMBRO, MANCUSO,1991)

2.1. Kuzey Amerika’da Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleri

2.1.1. Boston

Boston’daki deniz kıyısı gelişiminin boyutları ve kalitesi konusunda dört projeyi örnek göstermek mümkündür:(Şekil 2.1.)

1. Charlestown Navy Yard Projesi

Çalışmada, 1974 yılında kapatılan ülkenin en önemli tersanesinin yeniden düzenlenmesi hedeflenmiştir. Bölgeyi çok kullanımlı bir ticari, idari, araştırma ve kültür bölgesi haline dönüştüren proje 2000 yılında başarı ile tamamlanmıştır.

2. Harbour Point Projesi

Bölgede bulunan yıpranmış toplu konut alanının değişik gelir gruplarına hizmet edebilecek bir kıyı konut bölgesine dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Sonuç olarak bu çöküntü bölgesi, orada yaşayanlar için memnuniyet verici bakımlı bir kıyı semtine dönüştürülmüştür.

3. Rowes Wharf Projesi

Depo alanı olarak kullanılan bu projede alan; otel, otopark, iskele ve alışveriş merkezine dönüştürülmüştür. Kıyıya yakın ulaşımı en üst düzeye çıkaran proje kentin mevcut kıyı karakterini de güçlendirmiştir. Alan tamamen halka açık bir bölge haline getirilmiştir.

4. Fort Point District Projesi

Kıyı bölgesinin bölgesel taşımacılık ağına bağlanması amacıyla yola çıkarak üretilen projede tasarım zenginliği ile bölgenin görsel karakteri geliştirilmiş, kıyı manzaraları ve bu manzaraya yaya yaklaşımı en üst düzeyde tutulmuştur. (ALKAY, 1995)

Projelerin ortak yanı düzenlenen alanlardan halkın en üst düzeyde yararlanabilmesini sağlamaktır. Bunun için tasarımın uygulanma aşamalarında halk tarafından gözden geçirilmesi sağlanmıştır. (DI MAMBRO, MANCUSO,1991)



Şekil 2.1. Boston'da Fort Point District Projesi Kapsamında kıyı düzenlemesi.
([http://www. Skypic.com/boston/4-9018.jpg](http://www.Skypic.com/boston/4-9018.jpg), 2004)

2.1.2. Baltimore

Su kıyısını yeniden canlandırma da ilk adımlar Boston'da ve Baltimor'da 1950'lerin sonunda atılmıştır. 1960'ların sonunda su kıyısını yeniden canlandırma, halka açık parklar haline getirme fikri New Orleans, Boston ve Toronto'da uygulanmıştır. Eski alanların orijinal haline dönüştürülmesi fikri ilk önce 1950'lerde Boston'da, 1960'larda da İngiliz ve Avrupa şehirlerinde başlamıştır.

1970'lerin ortalarında, dünyada su kıyısı operasyonları yeni şehir aktiviteleri yaratmak fikri ile gelişmiş ve birçok fonksiyonel proje ile bütünleşmiştir.

Her su kıyısı bölgesinde olduğu gibi Baltimore'un da kendine özgü kararları olmuştur. Limanda yer alan binaların bazıları yıkılarak, bazı eski binaların yeniden kullanımı düşünülmüş, restorasyondan sonra konut alanı, rekreasyon kullanımı ve aktiviteler için çeşitli kullanımlar oluşturulmuştur.

Baltimore'da terk edilmiş demiryolları su kıyısını yeniden canlandırma projelerine dahil edilmiştir. Bu projelerde; cadde modelleri komşuluk birimi ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde planlanmıştır. Ayrıca cadde aktivitelerine olanak sağlayan ticari caddeler, kamusal açık alanlar geleneksel kentsel alanlarda olduğu gibi planlanmıştır. (PAŞALIOĞLU, 1993; HALL, 1992)

2.1.3. New York

New York şehir tarihinde ilk kez, doğal kaynakların değeri gözönüne alınarak, şehrin tüm 578 millik sahil şeridi boyunca arazi kullanımı için detaylı bir çalışma yapılmıştır. (Şekil 2.2.) (Şekil 2.3.) 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



Şekil 2.2. 1950 ve 1987 yıllarında New York kıyı şeridinden görünüm. Solda Battery Park görünmektedir. (MEYER, 1999)



Şekil 2.3. New York , Manhattan kıyı silüetinin dün ve bugün (1879-1983) görünümü.(MEYER, 1999)

sergilemektedir. Plan, sahil şeridi arazisinin kullanımı için ticaretle rekreasyon arasındaki tarihi yarışmayı tanımlayarak, şehrin sahil şeridinin yoğunluğu ve büyüklüğü üzerinde tasarlanmıştır. Proje 4 ana fonksiyon etrafında organize olmuştur:

1. Doğal sahil şeridi; kumsalları, bataklık alanları, doğal hayat yaşama ortamlarını, duyarlı ekosistemleri ve suyun kendisini kapsamaktadır.

2. Topluma ait sahil şeridi; parkları, seyir yerleri, rıhtımları, sokak sonlarını ve kamuya ait açık alanları ve sahil kenarı manzaralarını sunan su yollarını kapsamaktadır.
3. Çalışma alanlarını kapsayan sahil şeridi; suya bağımlı denizcilik ve endüstriyel kullanımların toplandığı veya çeşitli taşımacılık ve belediye birimlerinin dağıldığı yerleri kapsamaktadır.
4. Yeniden gelişen sahil şeridi; arazi kullanımlarının değişim gösterdiği veya boş kullanılmamış ve yararlı değişim için potansiyel gösteren yerleri kapsamaktadır. (EŞKAR, 1997)

Bu değişim planında, Manhattan'da bir transit yol yapılarak New York City'e kolay ulaşımın sağlanması düşünülmüştür. Bu yolun su kıyılarını geçen 43 yaya yolu ve su kıyısı meydanı, bisiklet yolu ve su kıyısı parkı boyunca devam etmesi tasarlanmıştır.

2.1.4. New Jersey örneği

Londra dok alanlarında olduğu gibi, New York - New Jersey kıyıları da gözle görülür şekilde değişmiştir. New York ve New Jersey Hudson nehri tarafından fiziki, politik ve psikolojik olarak iki bölgeye ayrılır. The Lower Hudson tek bir bölgedir. George Washington köprüsünde başlar ve özgürlük heykelinde sona erer. Bu görüşler nehir kıyısını çekici hale getirir. (Şekil 2.4.) (PAŞALIOĞLU, 1993)



Şekil 2.4. New Jersey kıyı silüetinden görünüm. (GASTIL, 2002)

New Jersey, köprüden Bayonne'ye 18,5 mille uzanır, Palisades'in gerisine, kuzeyde suyun köselerinden 90 m'ye yükselen ve güneyde alçalan nehrin arkasında kalan, meydana çıkan geniş, düz, yüksek araziler, kayalık ve ağaçlık uçurlara bakar.

1950'lere kadar, Jersey kıyıları endüstri ve demiryolu tarafından işgal edilmiştir. 1960'ların başında, Palisades'te apartmanlar inşa edilmiştir. 1980'lerde "altın kıyı" olarak adlandırılan ticari alanda 22300 bölgesel ünite, otel, 5000 yat kapasiteli marina, 13 milyon m² alana yayılmıştır.

Bu planın uygulama aşamasında, New Jersey su kıyısında 150 m.lik bir bölümde binalar yıkılarak yürüyüş yolunun devamı sağlanmıştır. Hudson nehri kıyısında devam eden 9 m genişliğindeki yaya yolu ve bisiklet yolu ile kuzeye doğru gelişim tamamlanmıştır. Planlama ve tasarımı, bu su kıyısı boyunca açık ve geniş alanların yer alması temel amaç olarak benimsenmiştir . (HECK, 1987)

Nehrin New York kıyısında, Riverside Park'ı bulunur. 1930'larda taşımacılık kara ve deniz yolu ile yapılırken, 1970'lerde hava ulaşımı deniz yolu ulaşımına tercih edilmiştir. New Jersey'de olduğu gibi New York su kıyısında da 39.000 bölgesel ünite, 21 milyon m² ticari alan ve otel projeleri üretilmiştir.

New York ve New Jersey su kıyısı gelişimi için etraflı ve geniş kapsamlı bir planın daha önceleri yapılmamış olması, bu su kıyılarında değişen arazi kullanım modelleri yayınlandığında, bu su kıyısında rant artışına neden olmuştur.

2.1.5. Seattle

1906'da Seattle Gas Şirketi, kömürü gaza çeviren bir fabrika kurmuştur. 1920'de gazı yağdan elde etmeye başladıktan sonra etrafta oldukça etkili hava ve çevre kirliliğine yol açan fabrika 1956'da doğal gaza geçildikten sonra kapatılmıştır. Yeşil alandan mahrum kalan bu alan üzerinde yeni bir park alanı yapmak için 1970'de tasarım yarışması yapılmıştır.

Yapılan alan analizine, çözünmez yağ atıklarına sahip bataklık alanındaki eski fabrika yapısının olduğu yerin geçmişi incelenmekle başlanmıştır. Yıllardan beri ölümcül ve toksin madde biriktiren toprağın yeniden kazandırılması proje amaçlarından biridir. Ayrıca alandaki eski deniz kuleleri, fabrika birimleri gibi alanın

anılarına tanıklık etmiş bazı endüstriye kalıntıları onarma ve restore etme fikri geliştirilmiştir. (Şekil 2.5.)



Şekil 2.5. Gas Work Parkı'nda modern harabe olarak restore edilen fabrika kalıntıları. (<http://www.totalobscurity.com/media/gallery/seattle>, 2004)

Park 7 farklı planı içermektedir: otoparklar, geniş düzlükler, çocuk oyun alanı, güneşli çim alan, modern bir harabe olarak restore edilmiş gaz fabrikası, eğimli yeşil alanlar, yapay tepeler bu planlarda yer almaktadır. Dünyada Seattle Gas Work Parkı sanayi fabrikalarının korunmasına ve yeniden kullanılmasına en iyi örneklerden biridir. (ÖKSÜZ, 2000)

2.1.6. Vancouver

Vancouver şehrindeki Coal Harbour'da (Kömür Limanı) antik-kentsel bir atmosferdeki başarıyla gerçekleştirilmiştir. 33.12 hektarlık alanda , 2100 adet konut ,500 odalıklı bir otel, festival için satış alanları ve geniş manzaralara hakim olacak kuleler tasarlanmıştır.

Sahil yürüyüş yolu ve limanın doğal yeşil alanları, mekanın şekillenmesine neden olmuştur. (Şekil 2.6.) Ticari kompleksler arasındaki bağlantıyı sağlayan yeşil doku şehrsel bir odak noktası haline almıştır.



Şekil 2.6. Coal Harbour'dan bir görünüm. ([http://www.seethewestend.com/ coal/coal.htm](http://www.seethewestend.com/coal/coal.htm), 2004)

Peyzaj plancısı Jeffrey Philip Coal Harbour'u halk tarafından kullanılabilir hale getirmek için elde bulunan deniz, dağ gibi kaynakların en verimli bir şekilde kullanılması gerektiğini savunarak açık alan planlamasına gidilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. (ÖKSÜZ, 2000)

2.1.7. Charleston

Charleston, yıllar geçtikçe önemini yitiren eski bir limana sahip Güney Carolina'da bir kıyı kentidir. 1970'de Joseph P. Riley, yerli halk ve turistler için yeni bir sahil parkı yapmak ve eski limanları restore etmek için bir kampanya başlatmıştır. Tarihsel yarımada'daki kıyı alanı için bir mastır plan hazırlamak 10 yıl sürmüştür.

Bu park tarihi Charleston bölgesi ile Cooper Nehri arasında bağlantı sağlayan bir nirengi noktasıdır. Charleston yarımadası kentsel tasarım çerçevesinde yapılan bir analizin sonucu yaya ve araç girişine uygun hale getirilmiştir. 400 m. uzunluğundaki park Cooper Nehri'nin tuzlu su olan kısmında bulunmaktadır. (Şekil 2.7.) Bu bölge konut bölgesi ile turistik aktivitelerin olduğu bölge arasında bir geçiş zonudur. Buradan meydana ve nehre doğru 125 m. uzanan iskeleye doğru bir yönelim olmaktadır. (Şekil 2.8.) (FABER ve diğerleri, 2002)



Şekil 2.7. Charleston Sahil Parkında Kıyıda doğal ekolojisine bırakılan tuz bataklığı.
(FABER vd., 2002)



Şekil 2.8. Charleston Sahil Parkında odak noktasını oluşturan fiskiyeli havuz.
(FABER vd., 2002)

Kullanıcının kıyı yakınındaki doğal tuz bataklığının ekolojisini bozmadan sahile ulaşmasını amaçlayan bir proje hazırlanmıştır. Proje içeriği, Cooper Nehri'nin manzarasını onarıken, parkın gerisinde insan ölçeğindeki eski şehir sokaklarıyla etmektedir. Su temizlenip şehir yanındaki park yoğun olarak bitkilendirilmiş ve 9 küçük bahçe oluşturulmuştur. Yapılan uygulama ile şehir ve su arasındaki ilişki

güçlendirilmiş ve kıyıda uygun kent mobilyaları ve bitkilendirmeden oluşan bir kompozisyon hayata geçirilmiştir. (ÖKSÜZ, 2000)

2.1.8. Toledo

Bu çalışmanın temel amacı, yeni bir kentsel nehir kenarı parkı fikrini geliştirmektir. Hiçbir kent parçası bağımsız olarak planlanamayacağından yapılar, araç yolları ve yaya yolları, peyzaj birlikte ele alınıp tasarlanmalıdır.

Ohio-Toledo kentinde bir nehir kenarı parkı tasarlanırken öncelikle yaya-taşıt ve su yolu göz önünde bulundurulmuştur. Kentin cadde ve otoyol ağı planları park alanına by-pas olacak şekilde değiştirilmiştir. Yeni park yolları nehir kenarında düzenlenmiştir. Belediyenin transit sistemi bir ring şeklinde parkın ana kapısına kadar uzatılmıştır. Marina ve iskeleler yolcuların yatlarla yerleştirilmesi ve nehirden gelen gemilerin yanaşabilmesi için tasarlanmıştır. Çevredeki alışveriş plazaları ve ofis kulelerini bağlamak için teras şeklinde bağlantı alanları düşünülmüştür.

Yaya yolları ve bisiklet yolları, nehrin su hareketlerine uygun olarak drenajlar boyunca bir sistem olarak tasarlanmıştır. Bunların rekreasyon alanları içinde, nehir kenarı ve koy kenarlarını çevrelemesi sağlanmıştır. Ayrıca bu alanların ağaçlık alanlar, kumsallar ve manzarayı en iyi görececek aktivite merkezleri ile bağlantılı olması sağlanmıştır.

Böylece su kenarı parkı ve ona ulaşan yolların Toledo çevresine yeni bir form vermesine çalışılmıştır. Nehir kıyısı parkı düzenlenirken su ve yeşil birlikte düşünülerek hareket edilmiştir. (PAŞALIOĞLU, 1993)

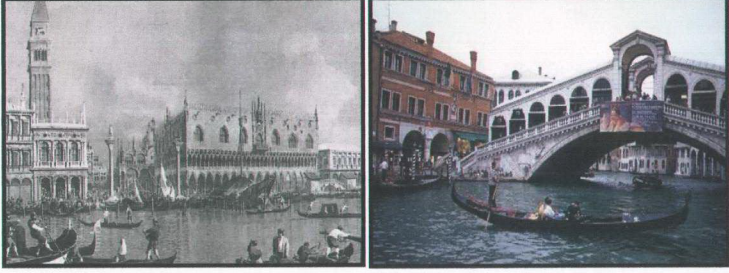
2.2. Avrupa’da Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleme

2.2.1. Venedik

Venedik lagunu * yaklaşık 50 km boyunca uzanan geniş bir koy gibidir. Yer yer 10 km ye erişen eni vardır. Kapalı değildir ve denizle 3 ağız sayesinde –Lido, Malamocco, Chioggia- ilişki kurar. Bu üç ince uzun toprak parçası lagunun açık denizden ayrılmasını sağlamaktadır. 3800 m. uzunluğu, 30-70 m. genişliği olan Grand Kanal üzerinde ring seferleri yapılmaktadır. (Şekil 2.9.) Gelgit olayları

* lagun: Geçmiş zamanda gerçekleşen deniz ilerlemesi etkisiyle sular altında kalan koyların kapan masıyla oluşmuş birer morfoloji, hidroloji ve biyoloji bütünüdür. Lagun suları, sıcaklık, tuzluluk ve düzey değişiklikleri geçirir. Bazı lagunlar deniz limanlarının kurulması için kullanılmıştır. (ÇİMRİOĞLU vd., 1986)

sayesinde lagun yaşama olanağına kavuşmaktadır. Bu doğal hareketlerle yoğun şekilde biriken şehrsel, endüstriyel ve tarımsal atıklar temizlenmektedir.



Şekil 2.9. (solda)XVII. Yüzyılda Venedik kıyılarından bir görünüm. (MEYER, 1999) (sağda) Bugünkü Venedik'te gelenekselliği koruyan gondollar. (www.fotografya.gen.tr, 2004)

Yapılan planlama ve projelere rağmen Venedik'te kıyı şeridindeki yoğunlaşmanın, otopark sorununun ve hala yeterli kanalizasyon sistemi bulunmaması sorunların önüne yeteri kadar geçilememiştir. (EŞKAR, 1997)

Her yıl denizin 2 cm. kadar yükselmesinden ve binaların bulunduğu adaların da 1 cm. kadar çökmesinden ötürü UNESCO tarafından özel kurtarma projeleri geliştirilmektedir. Ticari kaygılar ön planda tutulduğu için kent tarihi kimliğine uymayan kıyı mobilyaları, tekneler, alışveriş standları her yerde görülmektedir. (Şekil 2.10.) Turizm gelirinin kaynağı olan binalarda en azından cephe kaplamalarına titizlik gösterilmesinin gereği vardır. Gondollar geleneksel görünümlerini korumalarına rağmen iskeleler için aynı şeyleri söylemek zordur. (Şekil 2.11.) (Şekil 2.12.) (EKİNCİ, 1989)



Şekil 2.10. Venedik kıyı şeridi ve kalabalığın odak noktası liman. (www.fotografya.gen.tr, 2004)



Şekil 2.11. Venedik kanallarında ulaşım ve kıyıda düzensiz konumlanan iskeleler. (www.fotografya.gen.tr, 2004)



Şekil 2.12. Venedik kıyılarınin gece görüntüsü. (www.fotografya.gen.tr, 2004)

2.2.2. Amsterdam

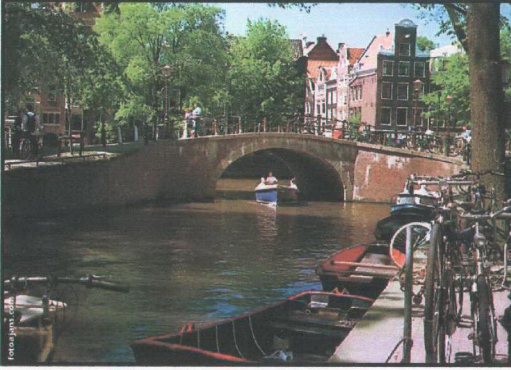
Hollanda'nın en önemli şehirlerinden biri olan Amsterdam'da rekreasyon alanlarına duyulan gereksinmeye yanıt verebilmek için eski dokların bulunduğu kıyı şeridinin yeniden organize edilerek düzenlenmesine karar verilmiştir. (Şekil 2.13.) (EŞKAR, 1997)



Şekil 2.13. Amsterdam'da düzenlenmiş kanallardan bir görüntü.

(<http://www.fotoajans.com/cities/amsterdam>, 2004)

Geçmiş 13. yüzyıla uzanan şehrin söz konusu bu bölgeleri tarihi kent merkezine oldukça yakın bir konumdadır. 19. yüzyılda yapay bir ada üzerine inşa edilen tren istasyonu Amsterdam'ın denizle olan ilişkisini büyük ölçüde kesintiye uğratmıştır. Bu nedenle geliştirilen projede ana hedef şehir merkeziyle su arasındaki ilişkinin yeniden kurulması olarak belirlenmiştir. Böylelikle ikamet, ticaret ve rekreasyon alanlarına duyulan gereksinmeye yanıt vermenin yanı sıra söz konusu alanların kamunun kullanımına açılması gerçekleştirilmiş olacaktır. (Şekil 2.14)(DI MAMBRO, MANCUSO,1991; ALKAY,1995)



Şekil 2.14. Kent içinde hem ulaşım için hem de rekreasyon amaçlı kullanılan kanallardan bir görüntü. (<http://www.fotoajans.com/cities/>, 2004)

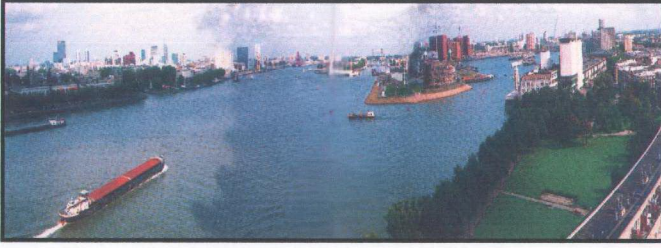
2.2.3. Rotterdam

Hollanda' nın bir diğer önemli kıyı şehri Rotterdam' da da yoğun bir yapılaşmayla karşılaşılmaktadır. Böylece nehir büyük bir çekim alanı oluşturmuş ve kuzey kıyıları neredeyse tümüyle kullanılmıştır. (Şekil 2.15., 2.16) Yer azlığı nedeniyle gabarinin* yüksek tutulması nehir kıyısında dramatik bir gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. (EŞKAR, 1997)



Şekil 2.15. Rotterdam' ın geçte ve bugünkü kıyı görünümü. (MEYER, 1999)

* gabari: Kalıp. Seyre elverişli bir su yolunda gemilerin geçişine ayrılmış maksimum boyut. (ÇİMRİOĞLU vd. 1986)



Şekil 2.16. Rotterdam'ın kıyı silüeti. (MEYER, 1999)

Hazırlanan “Kop van Zuid” planına göre Wilheminaapier'deki yüksek yapılarla, var olan kentsel peyzaj bütünleşecek ve Maas nehrinin her iki kıyısında nitelikli cepheler oluşacaktır. Çok sayıda eski antrepo ve binalar koruma altına alınmıştır. Bu eski yapılar rihtima özel bir atmosfer kazandırmakta ve rekreasyon ya da kültürel amaçlı yeniden kullanıma ideal koşulları sunmaktadır. Kentsel işlevler, gezi yolları ve Maas ile Rijnhaven nehirlerinin rihtımları boyunca oluşturulacak teraslarla birlikte planlanmıştır. Bahçeler, avlular ve yeşil alanlarla donatılmış ferah bir tasarım bölgeye bahçe-kent karakteri kazandırmıştır. (DI MAMBRO, MANCUSO, 1991)

2.2.4. Roma

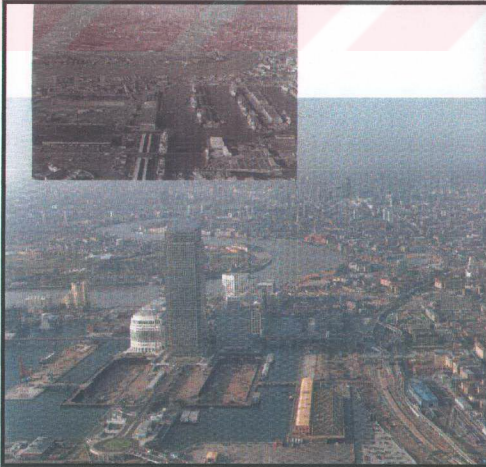
Hızlı gelişen liman şehirlerinin aksine bir nehir şehri olan Roma'da ana hareket noktasını önemli bir tarihi geçmişe sahip şehrin korunması oluşturmaktadır. Bu amaçla 1983 yılında Roma Şehir Meclisi Tiber Nehri'nin kıyılarını şehircilik açısından tekrar düzenlenmesine karar vermiştir. Bu doğrultuda nehir kıyısındaki ve etrafındaki parkları korumayı öngören bir plan hazırlanmıştır. Söz konusu bölge rekreasyon alanı olarak bırakılmış ve nehrin iki yakası yeşil bir kuşak halinde değerlendirilmiştir. Nehir kıyısının genişleyen bölgeleri ile kullanılmayan boş alanlar bu nedenle parklar halinde düzenlenmiştir. Tiber boyunca oluşturulan lineer park alanlarının tarihi villaların yeşil alanlarıyla bütünleşmesi sonucu kesintisiz uzayan bir yeşil kuşak yaratılmıştır. Kuzey ve güney uçlarda yer alan Tor di Quinto ve Magliana parkları çeşitli spor etkinliklerine olanak sağlayan özellikleriyle doğanın tarihi şehirle bütünleştiği noktalar olarak dikkati çekmektedir. (DI MAMBRO, MANCUSO, 1991)

2.2.5. Londra

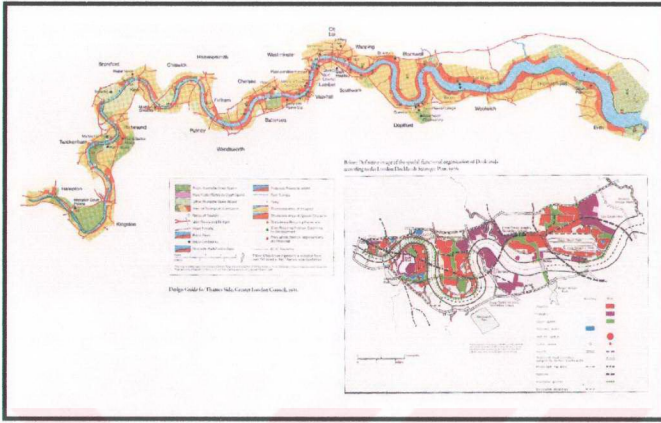
19.yy'da, Avrupa ve Amerika'nın bütün büyük limanlarında, dok havzalarında ve nehir kıyısı rıhtımlarında, teknoloji gelişimini tamamlamıştır. Teknolojinin su kıyılarındaki bu hakimiyeti, insanların su kıyılarında dinlenmek, çeşitli aktivitelerde bulunmak istemeleri üzerine gerilemeye başlamıştır.

Havayollarının gelişmesi ile limanlarda ve doklarda sanayi birçok alanı boşaltmaya başlamıştır. Londra'da 1970'lerde endüstri ve karayolu şehirlerin dışına doğru çekilmeye başlayınca su kıyısında da fonksiyon değişimi başlamış oldu. (Şekil 2.17.)(PAŞALIOĞLU, 1993)

Londra'nın doğusundaki limanlar, 1900'lerde inşa edilmiş 1970'lerde terk edilen bir depo ve ofis yığınağı halinde öylece kendi haline bırakılmıştır.1981'de alanın İngiltere'deki alanlara nazaran etkili bir düşüş grafiği sergilediği tespit edilmiştir. LDDC(Londra Liman Geliştirme Ortaklığı- The London Docklands Development Corporation) bu gelişmeyle ilgilenmek için kurulmuştur. Londra limanları planlamasının sorumluluğu bağımsız LDDC elindedir. LDDC halka açık alanların gelişmesini sağlamıştır. Thames nehrinin arkasındaki mekan düzenlenerek yayaların etkinliklere katılmaları için büyük olanak sağlamıştır.(Şekil 2.18.) Tower Köprüsü'nden Thames Nehri boyunca uzanan liman alanları için gelişme planları 4 alana bölünmüştür:



Şekil 2.17. 1965 ve 1995 yıllarında Londra Dokları'nın görünümü. (MEYER, 1999)



Şekil 2.18. Londra Thames Nehri kıyı şeridi haritası. (MEYER, 1999)

1. Altyapı düzenlemeleri
2. Girişim alanları yaratmak
3. Konut hazırlıkları
4. Çevresel düzenlemeler.(ÖKSÜZ, 2000)

Su kıyısında boşalan bu alanlar, insanların su kıyılarına rekreatif amaçlı yönelmeleri sonucu bu alanlar bu doğrultuda yeniden düzenlenmiştir. Böylece limanlarda ve doklardaki alanlarda yeni gelişmenin sağladığı olanaklar çerçevesinde; evler, restoranlar, alışveriş merkezleri marinalar oluşturulmuştur. (HALL, 1992)

2.2.6. Barselona

Katalonya bölgesinin başşehri olan Barselona'da düzenleme çalışmalarının odak noktasını taşımacılık ve turizm alanlarında ortaya çıkan büyüme oluşturmaktadır. Ana hedef, temel öge olan suya bağlı kalarak her yaştaki insanın hoş vakit geçirebileceği bir sahilin yaratılmasıdır.(Şekil 2.19).(EŞKAR, 1997)



Şekil 2.19. 1975 ve 1992 yıllarında Barselona kıyıları. (MEYER, 1999)

Litoral Parkı, 1992 olimpiyatları için başarılı bir kentsel kıyı düzenlemesi yapan Katalonya bölgesindeki Barcelona’da, örnek kıyı düzenlemelerinden biridir. Planlamadaki ana amaç, bölgenin liman özelliğini zedelemeyen olimpiyat oyunları için gerekli olan yeniden biçimlenmeyi gerçekleştirmektir. (DI MAMBRO, MANCUSO, 1991) Olimpiyat Köyü Barcelona limanının doğusunda kurulmuş ve Litoral Park , alana yeni bir sahil kazandırmıştır. Şehir merkezi, liman ve yeni kentsel açık alan arasında yaya yolları bağlantısı oluşturmuştur. Sahil yolu boyunca Akdeniz vegetasyonuna uygun bir peyzaj düzenlemesi uygulanmıştır. Daha önce sanayiye ayrılmış olan bu büyük park, yaya yolları ve yeşil hatlarla güçlendirilmiştir. Bu park, otoyolu kontrol altına alan ve saklayan belirgin örnektir. (ÖKSÜZ, 2000)

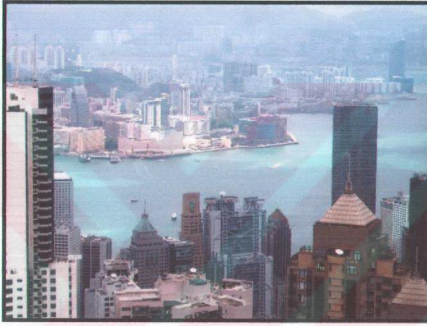
2.3. Uzak Doğuda Kıyı Mekanı Düzenleme Örnekleri

2.3.1. Hong Kong

Asya’ nın en önemli ticaret merkezi haline gelen Hong Kong adasının kıyı şeridine ağırlıklı olarak imalat, nakliye, inşaat ve sigorta şirketleri yerleşmiştir. (Şekil 2.20.)

Yapılan gelişme planında konut alanlarından çok işyerlerinin bulunduğu kıyı düzenlemeleri üzerinde durulmuştur.

Açık alanlar halkın kolayca kullanabileceği biçimde planlanmıştır. Söz konusu sistem yaya yolları ile yeşil alanlardan meydana gelmektedir. Kuzey-güney yönünde uzanan koridorlar yaya yolları, meydanlar ve üstü kapalı atriumların birbirinin içine kaynaşmış ağ bağlantısı sayesinde yeni kıyı şeridi mevcut şehir mekanlarıyla ilişkilendirilmiştir. Aynı kıyı şeridinin batı ucunda seyir terasları uygulanmıştır. (ALKAY, 1995; DI MAMBRO, MANCUSO, 1991)



Şekil 2.20. Kıyı şeridinde iş kulelerinin hakim olduğu Hong Kong.
(http://www.fotoajans.com/cities/hong_kong, 2004)

2.3.2. Tokyo

Coğrafi konum olarak adalar topluluğunun üstüne kurulu olan Japonya'nın tüm kentleri gibi Tokyo'da bir kıyı kentidir. Büyük Okyanus'un kolu olan Tokyo körfezi kıyısında yer almaktadır ve ince bir kıyı şeridine sahiptir. Uzak Doğu'nun en önemli kıyı kentlerinden biri olan Tokyo'nun kıyı şeridinde hem geleneksel hem modern anlamda düzenleme örneklerine rastlamak mümkündür.

Tokyo kıyılarında da diğer kıyı kentlerindeki gibi endüstri kuruluşlarının kıyıya yerleşmesi sorunu çözümü için çeşitli projeler yapılmaktadır. Bu problem 12 milyon nüfusluk bir kentin İstanbul 'un yarısı kadar bir yüzölçümüne yerleşme sıkıntısından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle kentin rekreasyon ihtiyacı ile endüstri kuruluşlarının bir arada olduğu kıyı şeridinde farklı manzaralarla karşılaşmaktadır.(Şekil 2.21.)

Tokyo gelişen teknolojik konumuyla birlikte bu gelişmeyi kent içinde ve kıyıdaki açık alanlardaki modern rekreasyon planlama örneklerine de yansıtmıştır. Geleneksel Japon bahçe sanatı ve modern yeşil alan planlamaları bir arada kullanılarak başarılı bir harmoni oluşturulmuştur. Tokyo'nun kıyı şeridinde bu şekilde düzenlenmiş pek çok açık yeşil alan örneklerine rastlamak mümkündür. (Şekil 2.22.)(GOLANY ve diğerleri, 1998)



Şekil 2.21. Kıyıda endüstri ve insanların rekreasyon ihtiyacının birlikte oluşturduğu tezatlık. (<http://www.nationalgeographic.com.tr>, 2004)



Şekil 2.22. Tokyo'da modern bir kent kıyısı görünümü. (<http://www.voyager.com.tr>, 2004)

3. İSTANBUL'DA KIYI DÜZENLEMELERİ

Cumhuriyet devrinde, kentin batı anlayışı içinde yeniden planlaması çabaları 1933 yılında başlamıştır. Bu tarihte İstanbul'un planlı gelişmesini sağlamak amacıyla çalışmalar yapmak üzere Almanya'dan ve Fransa'dan akademisyenler davet edilmiştir. Hermann Elgözt'ün İstanbul kent gelişimine ilişkin önerileri 1900'lü yıllarda tarihsel kentler için geçerli düşünceleri içermekte, kısmen işlevsel kısmen de simgesel bir yaklaşım izlemektedir. Elgözt'ün raporunda kentin tarihsel önemi vurgulanmış ve bunların korunmasına yönelik önlemler adı altında sur içi ve Haliç kıyılarındaki sanayi tesislerinin bu bölgeden çıkarılması önerilmiştir. İstanbul'un deniz kenarında güneşli bir kent olması sebebiyle yeşil ağaçlı yollar ile bağlantıların sağlanması önerilmiş, Haliç boyunca uzanan vapur iskeleleri arasında parklar yapılması, Beyoğlu ve Galata semtlerinin kuzeybatısında konutlar ve tarım alanı için bahçelerin oluşturulması gerekliliğini belirtmiştir.

1935 yılında Elgözt'ün planının yetersizliği öne sürülmüş, Alman şehirci Prof. Martin Wagner İstanbul davet edilmiş ve bir rapor hazırlamıştır. Wagner raporunda kenti çevresiyle birlikte ele almış, bir bütün halinde incelemiş ve sanayinin kent dışına çıkarılmasını gerektiğini belirtmiştir. Ancak bu rapor da yetersiz bulunmuş ve yararlanılmamıştır. (YÜCETÜRK, 2001)

Sonuçta elde edilen projeler üzerinde, İstanbul Belediyesi ile Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanlarından Prof. Henry Prost arasında bir anlaşma imzalanmıştır. 1936 yılında İstanbul'a davet edilen Prost 1950 yılına kadar kentte kalmıştır. Prost'un planının en önemli özelliği kenti İstanbul, Beyoğlu, Üsküdar-Kadıköy olarak üç bölüme ayırması olmuştur. Prost'un Nazım İmar Kararları arasında, Sarayburnu Limanı'nın kaldırılması, Yenikapı'da büyük bir liman yapılması, Boğaziçi'ndeki sanayilerin kaldırılması; buna karşılık Haliç'in bir sanayi aksı haline getirilmesi bulunmaktadır.

3.1. Tarihi Yarımada - Marmara Kıyıları

Tarihi yarımadaının geçmişinde Bizans öncesi, Bizans dönemi ve Osmanlılardan birçok ize rastlamak mümkündür. II. Abdülhamid zamanında bugünkü İstanbul silüetine katılan en önemli tesisler, liman ve demiryollarıdır. Bugünkü Sirkeci istasyonu tesisleri 1887 de tamamlanmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1984 sonrasında “kıyıları yeniden canlandırma uygulamaları” içinde özellikle Marmara kıyılarının dolgusu ile Haliç kıyıları kamulaştırmalarının ele alındığı, Boğaziçi kıyılarına ise yeterli uygulamanın ve denetimin yapılmadığı ve bu alana gereken ilginin gösterilmediği dikkat çekmektedir. (GÜNGÖR, 1994)

Kıyı şeridindeki akıcı trafiği kırmak ve oluşturduğu mekanları tanımlamak için yeşil ağırlıklı meydanlar önerilmiştir. Mekan tanımını güçlendirmek için denize yerleştirilen duvarlar aynı zamanda teknelerin yanaşacağı iskele işlevini görmektedir. Duvarda açılan pencerelerle çerçevelenen görünümler mekanın kimliğini vurgulamakta ve düzenlenen teraslarla deniz üzerinde dinlenme olanağı sağlamaktadır. Bu alanlardaki yer dokusu değiştirilerek (döşeme..) ağaçlarla doğal eşikler oluşturulmuştur. Banliyö tren istasyonlarına bağlantılı olan bu meydanların sur tarafında çocuk oyun alanı ve dinlenme mekanları planlanmıştır. (EŞKAR, 1997)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından “Batı Marmara Kıyı Bandı” projesi kapsamında Eminönü’nden başlayarak Bakırköy İlçesi’ne kadar devam eden bantta kıyı dolgusu ve rekreasyonel amaçlı düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Eminönü ilçesi Haliç’te 2 km., Marmara Denizi kıyısında da 4 km. olmak üzere toplam 6 km.’lik sahil uzunluğuna sahiptir. (TÜRER, 1999)

Sarayburnu’nda yoğunluk kazanan dış mekanlar Sarayburnu Parkı ile Gülhane parkına bağlanmıştır. Çocuk, genç, yaşlı olmak üzere üç gruba hitap eden ve gruplar arasındaki ilişkiyi destekleyen üniteler tasarlanmıştır.

Topkapı Sarayı ve çevresinde surların güney yamacı kültürel etkinlikleri destekleyici kültür merkezi olarak tasarlanmıştır. Gülhane parkı ile bütünleşen bu kültür alanı İstanbul’un kültürel etkinliklerini güçlendirecektir. Sirkeci’ye uzanan kıyı şeridinde

garın Yenikapı'ya aktarılması ile kazanılan arazide yeni bir müzeler merkezi oluşturulacaktır.

Sirkeci ve Eminönü meydanı yoğun taşıt trafiğinin kesiştiği, ihtiyaca cevap veremeyen bir düzensizlik gösteren, otobüs durakları ve vapur iskeleleri arasında sıkışmış bir kaos alanı haline gelmiş bir bölgedir. Bu konuda önerilen düzenleme projelerinde vapur iskeleleri Sirkeci meydanına kaydırılacak, otobüs durakları tamamen kaldırılacak, Eminönü'ne uzanan kıyı şerdi tümüyle yayalara bırakılacaktır. (EŞKAR, 1997)

3.2. Kadıköy Yakası -Marmara Kıyıları

Prost'un Anadolu yakası ile ilgili verdiği kararlar arsında Fenerbahçe burnunun yat limanı olması, Üsküdar'ın alçak kısımlarının yeniden düzenlenmesi ve deniz kenarının gezinti için düzenlenmesi bulunmaktadır. Bu dönemde , daha önceleri sayfiye yeri olan Kadıköy ve Acıbadem'de yeni mahallelerin oluştuğu gözlemlenmektedir. (GÜNGÖR, 1994)

Ancak 1980'lerde sahil yollarının inşası mümkün olmuştur. Bu dönemde Kadıköy İskele Meydanı ele alınmıştır. Gerçekleştirilen çeşitli projeler arasında, Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak meydanın genişletilmesi, Dalyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesi yapılması,ve sahil yolu açılması, Kalamış Koyu ve Fenerbahçe'de yat limanı inşası, yapımı 1993'te tamamlanan İskele-Mühürdar arasında denizin doldurularak alanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması sayılabilir. Kadıköy meydanı bu dönemde önemli değişiklikler geçirmiştir. İskele yanındaki park yeniden düzenlenmiş, ancak Kadıköy İskele Meydanı yine de araç trafiği ağırlıklı bir yer olamaya devam etmiştir. Dolgu işleminin abartılı uygulanması sonucu ortaya tanımsız bir alan çıkmıştır. Daha önceki dönemde çevrede yer alan bazı yapı adalarının yıkılması yoluyla genişletilmiş olan meydanda refüjlü yollar, otoparklar ve yeşil alanlara yer veren bir proje düşünülmüştür. Kadıköy sahil şeridi ve meydan düzenlemesi için pekçok tasarım yarışmaları yapılmıştır. (KILIÇ, 2001) 2001 yılında Kadıköy konulu bir kentsel tasarım yarışmasında Haydarpaşa Garı ile Kadıköy arasını kaplayan bir "yeşil köprü" önerilmiştir. Bu "yeşil köprü" hem sahil yolu , hem de yapılması düşünülen tramvay yolu, hem de Harem'den başlayan yeşil sistemin devamlılığını sağlamayı amaçlamaktadır. Böylece Haydarpaşa Garı'nın

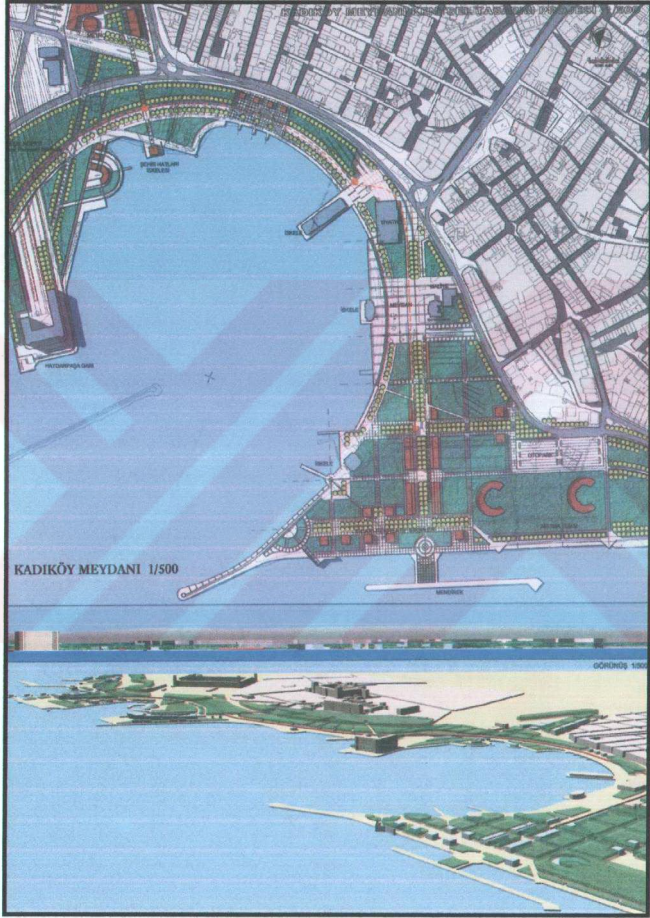
yarattığı fiziksel kopukluk ortadan kalkacak, mekansal devamlılık sağlanacaktır. (Şekil 3.1.)

Yine aynı projede yeşil sistemin önemli kriterlerinden birini “botanik bahçesi ve “kültürel park” oluşturmaktadır. Botanik bahçesi İngiliz mezarlığını kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. Sahil yolu öneri yeşil köprüünün içinden geçecek ve Botanik Parkı ile bütünleşecektir. Kadıköy- Mühürdar dolgu alanı odağı kültürel park olarak tasarlanmıştır. Alanda kısıtlı bir ticaret kullanımı önerilmiş, rekreatif ağırlıklı kültürel etkinliklerin herbiri için farklı bir kullanım tasarlanmıştır. Ayrıca projenin Harem bölümünde, liman meydanında bir müzeler kompleksi ve Haydarpaşa yönünde devam ettikçe kültür merkezi ile bütünleşen bir “deniz akvaryumu” önerilmiştir. (DEMİRALP, 2003)

Kıyı uzunluğu 1 km. olan Kadıköy iskele Meydanı karmaşık bir dokuya sahiptir. Zaman zaman belediyenin yapmış olduğu faaliyetlerle meydan ve çevresinde çeşitli düzenlemeler ve değişiklikler yapılmıştır. Rıhtımdaki çiçek, akvaryum satış yerleri ve çayevlerinden oluşan bölge en yoğun olarak kullanılan rekreasyon alanıdır.

Kadıköy meydanının form açısından değerlendirilmesi yapıldığında; her ne kadar deniz gibi doğal bir sınırlandırıcı olsa da, meydanı çevreleyen ve kullanıcıların dış dünyanın trafik, gürültü ve karmaşa gibi kaoslarından kendilerini soyutlayabilecekleri bir kapalılık hissine sahip olmadığı görülmektedir. Meydandaki mevcut kent mobilyalarının (bank, döşeme, aydınlatma vb.) modern kentlerde örnek gösterilecek tasarımlar olduğunu söylemek zor olmasına rağmen kıyı parkının içindeki tuvaletlerin ödüllü bir tasarım harikası (mimar: Gökhan Avcıoğlu) olduğunu belirtmeden geçmek haksızlık olur. (KILIÇ, 2001)

Kadıköy İlçesi sınırları içerisindeki kıyı düzenlemeleri; Kalamış Marina'sı ve çevresi, Kadıköy İskele Meydanı, İnciburnu-Moda, Fenerbahçe-Caddebostan ve Caddebostan-Bostancı arası kıyı rekreasyon alanları İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1984 sonrası yeni imar yasası dönemiyle başlattığı uygulamalardır. Kadıköy İlçe Belediyesi'nin kıyı düzenlemeleri ise daha çok dolgu kıyı alanları üzerinde, mevzii plan değişiklikleri ile spor ve eğlence birimleri yapımını içermektedir. (ÖKSÜZ, 2000)



Şekil 3.1. Kadıköy için düzenlenmiş tasarım projesi. (DEMİRALP, 2003)

3.3. Haliç Kıyıları

Kent bütününde olduğu gibi Haliç mekanı da 1970’li yıllarda yeşil alan planlamasından yoksun kalmıştır. Haliç’de sadece mezarlıklar ve askeri bölgeler içinde kalan eski büyük bahçeler bulunmaktadır. Eyüp sırtlarını da kaplayarak Silahtarağa’ya doğru uzanan Eyüp Mezarlığı’ nın servileri eskiden Haliç yamaçlarının yeşilinin bir tonunu oluştururken, bugün Beyoğlu yakasındaki başka mezarlıklarla birlikte (Sütlüce Musevi Mezarlığı, Kasımpaşa Zindanarkası ve Hasköy mezarlıkları) neredeyse Haliç sırtlarının tek yeşili haline gelmiştir. (EYİCE, 1982) Yamaçlar erozyon sonucu yozlaşmış ve çoğu kesimler gecekondularla kaplanmıştır. Haliç’in endüstri bölgesi olarak gelişmesi çevrenin bitki örtüsüne zarar vermiş ve mikroklimayı değiştirmiştir. 1970’lerin ortalarından itibaren Haliç ekolojik denge ile ekosistemin çatışmasının sonuçlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Kokunun kalıcılığıyla birlikte 1980’li yıllarda Haliç çevresinde ikamet eden eski kentliler göçmeye başlamıştır. Bölgede eskiden olduğu gibi, mikroklima yaratacak bir plantasyonun yeniden kazandırılmasının zorunlu olduğu kararına varılmıştır. (TEZCAN ve diğerleri, 1978;KALKAN, 2003)

Bu çalışmanın 7. Bölüm’ünde Haliç ve Haliç’te yapılan düzenlemeler ayrıntılı biçimde incelenmiştir.

4. HALİÇ KIYI ŞERİDİNDE KIYI DÜZENLEMELERİ VE YEŞİL ALAN KULLANIMLARI

4.1. Haliç'in Oluşumu ve Coğrafi Konumu

İstanbul ve Beyoğlu arasında yer alan, biçimi yaya benzeyen, İstanbul'un plato niteliğinde olan toprak yapısını parçalayan çok sayıda vadiden en önemli olanlarından bir tanesi olan Haliç'in oluşumu Boğaziçi'ninkiyle birliktedir. II. ve III. zamanlarda (Yaklaşık 25 bin yıl önce), son buzullaşma döneminde meydana gelen tektonik olaylar sonucunda Boğaziçi gibi Haliç yatağı da kırılmış, ve bir akarsu vadisine dönüşmüştür. IV. Zaman'da, son buzul çağı sonrasında (buzulların erimesiyle) denizler yükselince (Flaman taşkını) sular derin vadiyi hızla kaplamış ve İstanbul halici meydana gelmiştir. Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde denizin yaptığı Haliç İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayırır. İçine denizin ilerlemesi, yaklaşık 7-8000 yıl önce gerçekleşmiştir. (YILMAZ, 2003; EROĞLU ve diğerleri, 2003)

Denizin kendisine ulaşan akarsu yatağının bir bölümünü kaplamasıyla meydana gelen yapının jeomorfolojik adı olan Arapça haliç sözcüğü, İstanbul halicinin kent açısından taşıdığı önemden dolayı Osmanlılar döneminden bu yana bir özel isim haline gelmiş, birçok semti kapsayan bir kent bölgesi adı olmuştur. (EYİCE, 1982).

Haliç, 8 kilometrelik uzunluğu, Eyüp-Hasköy açıkları arasında 200 metre, Kasımpaşa önlerinde ise 700 metrelik genişliği ile hafif yay çizerek Boğaz'a boynuz biçiminde eklenmiş bir koydur. Haliç kıyı uzunluğu, İstanbul ili toplam kıyı uzunluğunun %7'sini oluşturmaktadır.(ÇİMRİOĞLU ve diğerleri, 1986)

Demografik Yapı

Haliç kıyıları günümüzde İstanbul'un 5 ilçesinde de sınırlan kendi kıyısında toplar. Bunlar, İstanbul yakasının güney ucunda başlayarak sırasıyla Eminönü, Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu ilçeleridir.(Şekil 4.1.) Haliç'e kıyısı olan ilçelerin

toplam nüfusu 1.025.294'tür. Nüfusun ilçelere göre dağılımı incelendiğinde; en fazla nüfusa sahip ilçenin Fatih ilçesi olduğu görülmektedir.(Tablo 4.1.)



Şekil 4.1. Haliç'in İstanbul İçindeki coğrafi konumu. (ANONİM, 2003)

Haliç kıyı bölgesi nüfusunun, İstanbul il toplam nüfusu (10.018.735) içindeki oranı %10'dur. bu oran Haliç kıyı alanının, kent nüfusunun % 17'sinin günlük, %87'sinin ise haftalık rekreasyon gereksinmesine cevap vermek durumunda olduğunu göstermektedir. (GÜNGÖR, 1994)

Haliç yakalarındaki semt ve mevkileri :

İstanbul yakasında: Sarayburnu ve Sirkeci' den başlayarak; Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş iskelesi ve Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa ve Ayakapı iskelesi, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa ve Haliç'in bitiminin batı kesimini oluşturan Alibeyköy,

Beyoğlu yakasında: Eminönü karşısına düşen Galata ve Karaköy'den başlayarak, Perşembepazarı, Azapkapı, Kasımpaşa, Hasköy, Halıcıoğlu, Sötlüce ve Haliç'in bitiminin doğu kesimindeki Kâğıthane'dir. (ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001; HALIÇ 2001 SEMP.)(Şekil 4.2.)

Tablo 4.1. 2000 Yılı Nüfus Sayımına Göre Haliç Kıyı Bölgesinde Nüfusun İlçeler Göre Dağılımı (ANONİM, 2002)

İLÇELER	KADIN	ERKEK	TOPLAM
BEYOĞLU	88 383	98 147	186 530
EMİNÖNÜ	15 974	33 676	49 650
EYÜP	92 248	93 822	186 070
FATİH	168 519	166 512	335 031
KAĞITHANE	130 532	137 481	268 013
TOPLAM	495 656	529 638	1.025.294

4.2. Haliç'in Tarihsel Süreç İçerisinde İncelenmesi

İngilizcede Golden Horn, Almandaca Goldenes Ihorn, Fransızcada ise Corne D'or olarak geçen Altın Boynuz, Haliç'e eski çağlarda verilmiş bir addir. Haliç, Arapça "iç liman" anlamına gelen bir deyimdir. Bizanslılara Hrisokeras/Altın Boynuz, Avrupalılarca Korenddor (Corne D'or) diye adlandırılan bu koy fetihten sonra Haliç adını alır. (DÖNMEZ, 2003)

Hakkında bir çok söylenti olan Altın Boynuz'un ismini nereden aldığı konusundaki rivayetlerden bir kaçışöyledir;

Pek çok antik dönem yazarı Haliç'e boynuz (keras) ismini vermişlerdir. Efsaneye göre Zeus, bir kıza aşık olur ve bunu öğrenen karısı Hera'nın hışmından korumak için onu inek biçimine sokar, İo, Hera'dan ve kendisine musallat edilen sinekten kaçarken İstanbul Boğazı'ndan geçerek (burası bundan böyle "İnek Geçidi" anlamına gelen Bosphorus olarak anılmaya başlanır) Haliç'in bulunduğu körfeze gelir. Oradaki bir tepede dünyaya getirdiği kız çocuğuna Keroessa adını verir. Bu ad zamanla boynuz anlamına gelen Keras'a dönüşür. Kız büyüyünce deniz tanrısı Poseidon ile evlenir ve Byzas oğlan çocuğu doğurur, işte bu çocuk yani Byzas, İstanbul'un kurucusu olur. (ANONİM, 2002; AKYAR, 2002)

Bir diğer efsanede Haliç'i; "Altın Boynuz" (Aurei Cornus) olarak tanımlar. Avrupa ve Asya'yı ayıran boğazın en dar yerinde Asya yakasındaki Kalkhedon yakınında,

dipten yüzeye doğru suyun içinde parıldayan şahane beyazlıkta bir kaya vardır. Palamutlar bu kayayı birdenbire karşılarında görünce ürkerler. Sürü halinde doğruca karşı taraftaki Byzantion burnuna yönelirler. Buranın "Altın Boynuz" olarak anılmasının nedeni de budur. Plinius, Haliç'e Keras (Altın Boynuz) denmesinin, bu körfezde kaynayan balıklardan dolayı olduğunu söylemektedir. Antik çağın içi meyve dolu bereket boynuzu, Bizantion'da içi palamut dolu bereket boynuzu olmuştur. (AKYAR, 2002)

Yerleşme açısından son derece elverişli koşullar sunan bu mikro ortamın iki yakasında İstanbul'a günümüzde bir dünya kenti kimliği veren silueti ortaya çıkmıştır. Bu görünüm Roma, Bizans, Osmanlı dönemleri mimarlık ve planlama ilkelerinin ürünüdür. Haliç ve çevresi; mimari, tarihi, estetik ve sanat özelliği bulunan ve birarada bulunmaları sebebiyle kültürel yapının somut görünümü ile doğal elemanların (bahçeler, bitki örtüsü) birlikte kent imajını vurguladıkları bir bölgedir. (YENEN, YÜCETÜRK, 2003)

4.2.1. İlkçağda Haliç

Kalkolitik Çağ'dan itibaren yerleşim gördüğü anlaşılan Tarihi Yarımada ile onun ayrılmaz bir parçası olan Haliç kesiminin Protohistorik Çağı hakkında yoğun yapılaşmanın ve araştırma yetersizliği nedeniyle bilinmeyenlerin bilinenlerden çok daha fazla olduğu sonucu çıkmaktadır. Ama yine de Haliç, organik bağı olduğu Tarihi Yarımada ile aynı kültürel gelişim sürecinden geçmiş olmalıdır. (DÖNMEZ, 2003)

İlkçağda Haliç, sakin, temiz denizi ve girintili, çıkıntılı yamaçları, yeşillikler ve ormanlar ile kaplı küçük koylarla bezenmiş sakin bir kanaldı. Fazla derin ve geniş olduğundan o devrin ihtiyaçlarına göre bütünü ile bir liman görevi görmüyordu. Ancak kıyılardaki koylar bu amaçla kullanılıyordu. Haliç o devrin insanları için verimli ve emin bir iç denizdi. (PAŞALIOĞLU, 1993)

M.Ö. 7.yy'da bir Grek kolonisi olarak kurulan kent, M.S. 3.yy' da Romalıların eline geçmiştir. M.S. 4.yy'da başkent olunca gelişmeye başlamıştır. Konstantin, Haliç'in Cibali ile Fener arasında surlar yaptırarak şehri genişletmiş, bu da Haliç'e bir iç liman olarak büyük imkanlar sağlamıştır. (BEKTAŞ, 1991).

4.2.2. Bizans Döneminde Haliç

Bizans döneminde, Fener, Balat semtleri, Venedik ve Cenevizli tüccarlarla, Avrupa'nın diğer kentlerinden ve Asya'dan gelenlerin ilk konaklama ve yerleşim bölgesi olmuştur. Surlar ile Haliç arasında, pek dar bir kıyı şeridi uzanmaktadır. Ortaçağ'da Haliç, Akdeniz ve Yakın Doğu'nun en önemli ve en hareketli ticaret merkezi olmuştur. Burası o çağın dünyasında ticaretin düğümlendiği yerdir. (EYİCE,1975)(Şekil 4.3.)

Bizans devrinde Haliç kıyılarındaki yerler kapılar, iskeleler ve arkalarındaki kilise ve manastırlar ile adlandırılıyordu. Bizanslılar Haliç'in girişini kapatmak ve kontrol altında tutmak için zincir germişlerdi. Haliç'i kapatan zincir, bu tabii limanın girişini 1453'e kadar kontrol edebilmiştir.

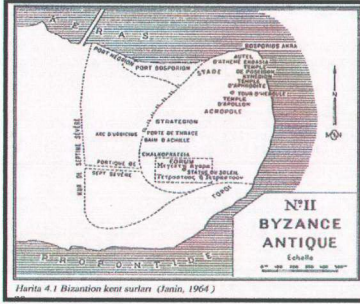
Sepetçiler köşkü ile Sirkeci arasında bulunan limanda, İstanbul Boğazı veya Marmara yoluyla gelen yiyecek maddeleri boşaltılmaktadır. Eminönü-Bahçekapı arasındaki bölgede de bir liman yer almaktadır. Ancak bu iki liman da, Haliç'in güney kıyısındaki surlar önündeki girintiler gibi Bizans devrinde dolmuş ve işe yaramaz hale gelmiştir. Bu olay, kıyıların biçimlerini de değiştirmiştir. Burada Eminönü ile Unkapanı arasında şehrin en önemli limanı bulunmakta ve buradan Galata'ya geçiş buradan sağlanmaktadır.

Bizans devrinde Haliç'in güney kıyısında iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölge olmasına karşılık, kuzey kıyısında surlarla çevrili Galata bulunmaktadır. Burada doğal halini koruyan orman ve yeşilliklerin Haliç kıyısı boyunca devam ettiği tahmin edilmektedir. (GÜNGÖR, 1994)

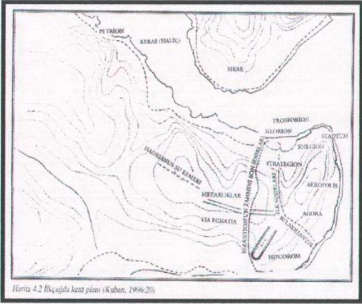
Haliç'in karşı yakasının Bizanslılarca tercih edilen bir mekan olmadığı görülmektedir. 9. yy'da burada bir cüzzamlılar evinin bulunması ve hastaların daima kentten uzakta bir yerde tecrit edildikleri göz önüne alındığında Haliç'in karşı yakasının yerleşim alanı dışında olduğu anlaşılmaktadır.

Bizans'ta da Osmanlı döneminde de başkent olan İstanbul'da, Haliç hem önemli bir liman, hem de önemli bir donanma üssü olmuştur. Bu sebepten Haliç kıyıları arasında denizden Haliç'e girişleri önlemek amacıyla kalın bir demir zincir

gerilmiştir. Bugünkü Haliç, Taşkızak, Camialtı ve Hasköy tersaneleri Osmanlılardan kalma tersanelerdir. (EYİCE, 1982)



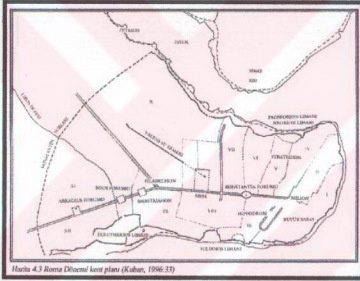
Harita 4.1 Bizantion kenti surları (Jamin, 1964)



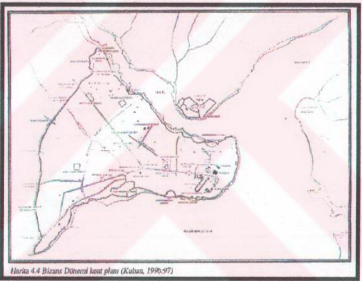
Harita 4.2 İlkçağda Haliç (Kuban, 1996:20)

✧Bizantion zamanında Haliç

✧İlkçağda Haliç



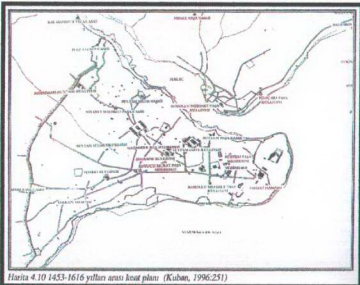
Harita 4.3 Roma Dönemi'nde Haliç (Kuban, 1996:23)



Harita 4.4 Bizans Dönemi'nde Haliç (Kuban, 1996:97)

✧Roma Dönemi'nde Haliç

✧Bizans Dönemi'nde Haliç



Harita 4.10 1453-1616 yılları arası Haliç (Kuban, 1996:251)



Harita 3.14 1885 İstanbul Haritası (Kayra, 1990:77)

✧1453-1616 yıllarında Haliç

✧1885 yılında Haliç

Şekil 4.3. Tarihsel süreçte Haliç'te değişimi gösteren haritalar. (YÜCETÜRK, 2001)

4.2.3. Osmanlı Döneminde Haliç

İstanbul'un tarihinde ve güzelliğinde çok özel bir yeri olan Haliç, yüzyıllar boyunca tabii güzelliğini korumuştur. Osmanlı döneminde, bölgenin tabii güzelliğine zarar gelmemesi için pek çok tedbir alınmıştır.

Osmanlıların İstanbul'daki ilk yöneticisi Fatih Sultan Mehmet, Haliç'in önemini fark ederek dünyanın ilk çevre yönetim projesini Haliç için çıkarmıştır ki bu, Haliç'le ilgili bilinen ilk çalışmadır. Erozyonun önlenmesi ve erozyon sonucu Haliç'in dolmasını engellemek için Alibeyköy ve Kağıthane'nin Haliç'e bakan yamaçlarının ağaçlandırılması ve eğrelti otu ile çalı süpürgesi türü bitkilerle donatılmasını istemiş; ayrıca bu bölgelerde ziraati yasaklamıştır. Sonraki Osmanlı sultanları da bu yasakları devam ettirmiştir. (ANONİM, İSTON, 2003) (ANONİM, MAVİ HALİÇ, 2003)

Fatih Sultan Mehmet , Haliç kıyılarında ağaçlandırma çalışmasından başka, derelerin taşıdığı ve dipte birikmelere yol açan maddelerden yani rüsubattan bölgeyi korumaya çalışmıştır. Haliç tabanındaki alüvyonlu çamuru kullanan seramik imalatçıları vergiden muaf tutulmuştur. Fatih tarafından Haliç'i korumak üzere uygulamaya konan bu tedbirler, dünyada bilinen ilk çevre yönetimi planı olarak gösterilmektedir. (ANONİM, MAVİ HALİÇ, 2003; ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001)

XV. yy.'ın ilk yıllarında, denizle surlar arasında geniş bir alanda uzanan kıyı bandını evler işgal etmektedir. Marmara kıyıları kum altında kalıp viraneye dönünce Altınboynuz'a göç başlamıştır. Bu dönemde başkentin ticaret merkezlerini, dolayısıyla da en canlı kesimini Haliç kenarı oluşturmaktadır. Bu sahil ne kadar canlıysa diğer semtler o kadar ölü durumdaydı. (EBERSOET, 1999)

Eminönü bölgesinde 16.yy'a kadar topluca yaşayan Yahudiler, 17. yy'da Haskö'y'e ve Balat'a yerleşmişlerdir. Unkapanı, Küçükpazar, Cibali semtleri ise Karadeniz kıyısından gelen halkın yerleşim yeri olmuştur. Fener ve çevresi ise Rumların yoğunlaştığı bölge idi. Rum ileri gelenlerinin kıyı boyunca uzanan kagir yapıları evleri, konakları yapılmıştır (BEKTAŞ, 1991).

Galata'da ise yarı Türk yarı kozmopolit bir Akdeniz liman şehri görünümü vardı. Kasımpaşa ise tamamen bir Türk yerleşim yeri idi. Burada bir deniz hastanesi yer

almaktaydı. Daha sonra çıkan yangınlar ve depremler sonucu birçok yapı yok olmuştur. (EYİCE, 1975)

Kasımpaşa deresi ağzındaki alanda tersane kurulmuştur. Ayrıca yukarılara doğru gemi gözleri, mahzenler, ambarlar yapılmıştır. Böylece Galata'dan Hasköy'e kadar uzanan deniz tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım, onarım, yapım yeri olmuştur. Daha sonraları 18. yy. sonlarına doğru Kasımpaşa'da kışla kurulmuştur. Ticaret ise Haliç'in güney yakasında gelişmekte idi. Eminönü, Unkapanı, odun iskelesi gibi yerler deniz yolları ile gelen malların boşaltılıp, işlendiği, satıldığı merkezlerdi. Bu ticari gelişmeye paralel olarak, Haliç'in güney kıyısında Eminönü'nden Ayvansaray'a doğru yoğun bir yerleşme de başlamıştır. (PAŞALIOĞLU, 1993)

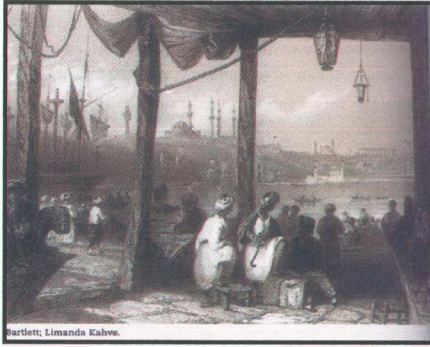
Haliç, liman ve ticaret bölgesinin olması yanı sıra, yukarı bölümleri şehir halkının açık alan, yeşillik ihtiyaçlarına cevap veren bölge olmuştur. Haliç'e dökülen iki dere boyunca yeşillikler içinde yalılar ve köşkler yapılmıştır. Yüzyıllar boyunca karadan arabalarla, Haliç'ten ise süslü, zarif kayıklarla geline bu kıy, yeşillik alanlar, korunmaya alınmamış pislik ve bakımsızlığa itilmiştir. (EYİCE, 1975)

İstanbul'un tarihi topografyası, Haliç'ten şehrin görünüşünü, silüetini de oluşturmıştır. İstanbul'un en eski panoramasını veren, Melchior Lorichs'in 1559 tarihli tomar halindeki resminde tespit edilerek; coğrafi topografyanın yüksek düzlüklerinde yer alan cami yapıları ile bağlı işlevsel yapıları, belirlenmiştir. (CANTAY, 2003)

Ayrıca 1700'lü yıllarda İstanbul'da, Fransız Balyosu'nun himayesine giren, Antoine de Favray "View of the Bosphorus and the Golden Horn" adıyla tanınan panoramik resmini yapmıştır. Bu 18. yüzyıl ortalarındaki panoramik resimde görülen eserlerin, 16. yüzyıl silüetinde meydana getirdiği değişiklikleri belirleyerek; 19. yüzyıl Melling Albümü'ndeki Haliç görüntüsünden yola çıkılarak kıyı şeridindeki değişiklikler incelenmiştir. (CANTAY, 2003)

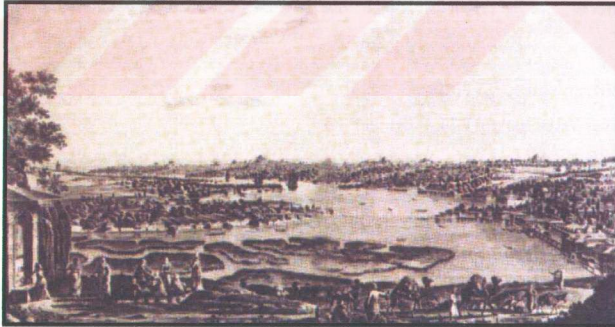
Osmanlı devrinde Haliç'de iki kıyı arasındaki ulaşım çok sayıda iskele ve bu iskeleden kalkan kayıklarla sağlanmıştır. İskelelerin başlarında ağaçların gölgelediği

meydan bulunurdu. Bu meydanda bir cami, çeşme ve su üstüne doğru uzanan kahvehaneler bulunmaktadır. (Şekil 4.4.).



Şekil 4.4. Haliç kenarında bir liman kahvesi, Barlett. (GÜLSÜN, 2000)

Haliç kıyıları Lale devrinde Sadabad eğlenceleri, kayık gezintilerinin yapıldığı bir yerdir ve güzel köşklele korularla süslüdür.(Şekil 4.5.) Türk devrinde değişen Haliç'in görüntüsünde camilerin de payı büyüktür. (PAŞALIOĞLU, 1993)



Şekil 4.5.18. Yüzyılda Haliç'ten görünüm, Melling. (YÜCETÜRK, 2001)

19. yüzyılda, İstanbul için ilk defa mevcut durumu saptayan ve buna yön vermek isteyen genel bir planın II. Mahmut zamanında Von Moltke tarafından hazırlandığı görülmektedir. Kauffer tarafından yapılan haritada, II. Mahmut tarafından 1838 yılında

açılan, tarihi yarımada ile Galata'yı birleştiren ilk yaya köprüsü gösterilmektedir. (Şekil 4.6.a,b) (GÜNGÖR, 1994)



Şekil 4.6a. Haliç'te ilk köprü (solda) **b.** 19. Yüzyılda Galata Köprüsü.(sağda) (YÜCETÜRK, 2001)

19. yüzyılın ortalarından itibaren çevre kirliliğinin başladığı Haliç ve çevresinde, bu kirliliğe kaynaklık eden dört etmen üzerinde durmak gerekir:

1. Osmanlı İmparatorluğu'nun, sanayileşmesini tamamlamış olan Avrupalı devletler karşısında, kendisi de sanayileşmek amacıyla II. Mahmut döneminde devlet öncülüğünde başlayan sanayileşme politikaları sonucunda, İstanbul'da sanayileşmenin mekanı olarak Haliç'in seçilmesidir.
2. İstanbul'un ihtiyacı olan kömür ve odun depolarının Haliç ve çevresine yapılmış olmasıdır.
3. Belediyenin bölgeden topladığı çöpleri Haliç'e dökmesidir.
4. Kışı Haliç'te geçirmekte olan 300'e yakın yelkenli geminin meydana getirdiği kirliliktir. (TİĞİNÇE, 2003)

Meydana gelen çevre kirliliği sorununu çözmek amacıyla bazı çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaları, Haliç ve çevresinde II. Mahmut döneminde başlayan sanayileşme politikaları sonucunda inşa edilmiş olan fabrikaların, şehrin başka bölgelerine taşınması, Haliç'te kışlamakta olan yelkenli gemilerin Kireçburnu ve Çubuklu gibi yerlerde kışlamalarının sağlanması, odun ve kömür depolarının İstanbul'un başka bölgelerine nakledilmesi şeklinde sıralayabiliriz. Bunların yanı sıra, Haliç ve

çevresinde kirliliğin giderilmesi amacıyla bir komisyon oluşturulmuştur. (TİĞİNÇE, 2003)

4.2.3.1.Osmanlı Döneminde Haliç Kıyısında Rekreyasyon Amaçlı Kullanılan Bahçeler

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarında 15., 16. ve 17. yüz yıllarda hüküm süren Osmanlı, Safevi ve Babur'lu sultanlar bahçe kültürünü yaşatmışlar, yaptırdıkları saray yapılarını; içinde köşkler, selamlık, harem, divan ve diğer hizmet binalarının aralarında havuzlu, fiskiyeli, sebilli geniş taşlıklar ve tarhlarla meyve ağaçlarının da bulunduğu geniş alanlara yaymışlardır. Bahçe düzenlemelerinde coğrafi etkenlerinde önemli olduğu izlenir. Genellikle bir pınarın, bir nehrin ,bir şelalenin yanında kurulan saray ve bahçelerde kullanılan doğal ve yapay malzemeler bir düzen içinde yer alırlar. Bir ana kanal ve ona dikey yan kanallarla dörtlü bölümler oluşturan bahçe düzeni ilk kez Türkler tarafından uygulanmış ve 19.yüzyıla kadar kullanılmıştır. Osmanlıların kullandığı bahçe düzeni, Asya kültürü (örn. Şalemar bahçeleri) ve Türk- İslam kültürü sentezidir. Osmanlılar "Saray-Bahçe" düzenlemesini Bursa, Edirne ve İstanbul'da yaptırttıkları saraylarla doruk noktasına ulaşılmıştır. Günümüze ulaşan pekçok minyatürde bunu görebilmekteyiz. (NEMLİOĞLU,1996, 2003)

Yine de Osmanlı döneminde 19.y.y.'ın ortalarına kadar park anlayışının Avrupa'daki kadar gelişmediğini ve İstanbul halkının rekreasyon ihtiyacını asillerin konak ve saray bahçelerinde, halkın da mesire çayır ve bahçelerde giderdiği gözlemlenmektedir. 17. yüzyılın sonlarında İstanbul bahçeleri ve diğer yapılarıyla da tam anlamıyla Türk şehri görünümü kazanmıştır.Bu dönemde oluşan bahçeleri; şehir içi bahçeler (Topkapı Sarayı bahçesi), çevre saray ve kasr bahçeleri ve kıyı bahçeleri olarak gruplandırılabilir. (ARDA, 1996)

Eyüp'ten kuzeye doğru uzanan yöre, sahil seridiyle birlikte Bahariye diye anılmaktadır. Burası çeşitli yalıların, sahilsarayların bulunduğu bir sayfiye bölgesidir. Boğaziçinde başka kıyı saraylarının toplandığı bir semt de Haliç'in sonunda Bostan İskeleyiyle Silahdarağa arasındaki Bahariye' dir. Birinci Dünya Savaşına dek gözde bir sayfiye olarak kalan bu sahada Bahariye kasrından başka Bahariye Sarayı, Beyhan, Hatice ve Esmâ Sultan sahilsarayları bulunmaktaydı. Bahariye bugün

birtakım küçük ya da orta boy fabrikaların bulunduğu bir yerdir. Buradaki adacıklara Bahariye Adaları veya Yılan Adaları denilmektedir. (EYİCE,1982;ARDA, 1996)

- **Hasköy Hasbahçesi - Tersane Bahçesi**

Haliç'te Kasımpaşa sirtlarına kadar geniş bir alanı kaplayan Hasköy Bahçesi sonradan bitişiğindeki tersaneden dolayı Tersane Bahçesi adını alıp, uzun süre en önemli hasbahçelerden biri olarak kaldı. Haliç'te yer alan bu hasbahçe içinde İmrahor Köşkü'de bulunmaktaydı. Baharda ve güzün padişah ve çevresinin kullandığı bu hasbahçe III. Selim dönemine kadar önemini korumuş daha sonra gözden düşmüştür, (ARDA, 1996)

Halıcıoğlu'ndaki sultan sarayları, Kağıthane'de Karaağaç ve Sadabad Sarayları ile İmrahor Kasrı, Kasımpaşa-Hasköy'de Tersane Sarayı, 'Haliç' tanımlamasına giren bölgede hanedan için yapılmış yazlık konutlardır. (ENER, 2003)

Haliç kıyısındaki sarayyapılarından ve Aynalıkavak Sarayı'ndan günümüze gelebilen tek yapı örneği, Aynalı Kavak Kasrı'dır. Kasımpaşa ile Hasköy arasındaki yapı, III. Ahmet döneminde Venedik'ten getirilen büyük boy aynalarla donatılmıştı. Bu nedenle halk arasında "sarayın aynaları kavakgibi" diye nitelemelerde bulunulmaya başlanmış, böylece, saray o tarihlerden itibaren Aynalı Kavak Kasrı olarak adlandırılmıştır. (HALİÇ 2001 SEMP.)

Yapıların bulundukları alanın seçiminde; yazlık saray yerleşimi ne uygun doğal ortamının yanı sıra dönemin sultanlarının tersane ve geleneksel ok atışlarının yapıldığı Okmeydanı'na verdikleri önem de etkili olmuştur. (ENER, 2003)

Osmanlı hanedanının düğün ve diğer eğlencelerine mekan olan bu saray, Osmanlı ile Rusya arasında 1779'da gerçekleştirilen Aynalı Kavak Antlaşması'nın imza törenine de ev sahipliği yapmıştır. Milli Saraylar Genel Müdürlüğü bünyesindeki Aynalı Kavak Kasrı, bir süre için ziyaretlere kapatıldı. Saray içinde alt katta Türk Müziği Araştırma Merkezi ve Çalgı Müzesi de bulunmaktadır. (ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001)

• Kağıthane Mesire ve Bahçeleri

Bizans'ta şehrin kağıt atölyeleri dere kıyısına kuruludur. Bu nedenle Osmanlılar, bölgeyi "Kağıthane" olarak adlandırmıştır. Şehre yakınlığı, içinden bir akarsuyun geçmesi nedeniyle vadi Bizans ve Osmanlı döneminin en önemli mesire yerlerinden biri olmuştur. II. Beyazıt, kağıt atölyelerinin yanısıra buraya bir baruthane kurduştur. Kağıthane, Kanuni tarafından Hassa Bahçelerine dahil edilir, sarayın ahırları ve otlakları buraya alınmıştır. 1722'de dere yatağı kıyısına bir yazlık saray inşa ettirilmiştir. Adı "uğurlu, mamur yer" anlamında "Sadabad" olarak konulmuştur. (AKYAR, 2002) Kağıthane'den Sötlöce'ye dek kesiksiz olarak yapıtlar sıralanmıştır. Padişah kasrlarından başka bu sahada pek çok kasr yapılmış ve hepsine ayrı ayrı isim konmasının yanısıra, bu geniş gruba da Sadabad denilmiştir. (ARDA, 1996)

Devre adını veren lale dekorasyonda, tezhip sanatında, musikide, şiirlerde, kumaş işlemlerinde, oyma işlerinde hatta mezar taşlarında bile itibar görmüştür. Bir lale soğanının 500 altına, ender cinslerinin 1000 altına satıldığı dönemde, 1726'da 839 farklı lale türü bulunurken İbrahim Paşa en iyi lale yetiştireni ödüllendirerek çiçeğin değerini vurgulamıştır.

Bozulan ekonomiye rağmen Damad İbrahim Paşa imar işlerine önem vererek çok kısa sürede, 2 ayda Kağıthane düzenlemesini, Sadabad Kasrını 60 günde tamamlamıştır. Bu derecede kısa sürede inşa edilen yapıların inşa kalitesi düştüğünden günümüze kadar gelebilen herhangi bir örneğe rastlanmamaktadır. (HALİÇ 2001 SEMP.)

18. yüzyılda büyük önem kazanıp dillere destan olan Kağıthane mesiresi ve bahçeleri parlak yaşantılarıyla belki de diğer bahçelerin hepsini gölgede bırakmışlardır. Lale devrinde dillere destan Kağıthane eglenceleri, denizin tatlı su derelerinin, yeşilliğin ve ormanın bulunduğu bir mesire yerine dönüşmüştür. Vadinin yamaçlarla birlikte bütünü çayırırlarla kaplıdır. Derenin kenarlarında ise başta çınar olmak üzere kavak ve söğüt gibi büyük ağaç türleri yer almaktadır. 17. Yüzyılda Evliya Çelebi Kağıthane mesiresinden Lalezar adıyla söz etmiş "Kağıthane'yi görmeyen bir şey görmüş değildir. Osmanlı Devleti kurulu beri insan Kağıthane gibi bir seyir yaşamamıştır." diye yazmıştır. (ANONİM, İSTON, 2003; HALİÇ 2001 SEMP.)

Kâğıthane Deresi'nin içlerine doğru, birçok sahil, saray ve yalı yapılmıştı. Ünlü Lale Devri'nin Sa'dabad'ı, Kağıthane Mesiresi, dillere destan Sa'dabad Kasrı, mermerden yapılmış setlerden şelaleler halinde akan ve Gümüş Cetvel diye nitelenen Kağıthane Deresi, 17. yy'ın hemen başında o devrin güzellikleri arasındadır. 1730'daki Patrona Halil Ayaklanması'nda Sa'dabad yakılıp yıkıldıktan sonra da Kağıthane Deresi ve çayırıları, insanların denizden sandallarla, karadan arabalarla geldikleri güzel mesire yerlerinden birisi olarak kalmıştır.

Osmanlı döneminde Kağıthane Deresi'ne ve vadisine iyi bakılır, derenin çamurları toplanıp Humbarahane'ye gönderilir, erozyonun önlenmesi için yamaçlardaki bitki örtüsü özenle ve hatta tecilli yasaklarla korunurdu. 20. yy'da yozlaşmaya başlayan yöre, özellikle 1950'ler sonrasında gitgide pis bir dereye ve denize dönüşmüştür. (ANONİM, 2002)

18. Yüzyılda devlet hazinesinin savaşlar ve seferlerle boşalması, göç problemleri, askerliğin bozulması vs. gibi problemlerden bunalan halkı eğlendirmek ve yönetime olan güvenlerini güçlendirmek için düzenlenen eğlencelere, yaz aylarında büyük mesire yerlerinde düzenlenen şenlikler eklenmiştir. Padişahların III. Ahmed ile başlayan saray dışında yaşama isteği ile birlikte Kağıthane, Haliç ve Boğaziçi gibi sayfiye yerleri yazlık sarayların kurulduğu gözde mekanlar haline gelmiştir. Kağıthane deresi ıslah edilerek bir tarafına köşkler ve kaskadlar yerleştirilmiş, derenin iki tarafına Kuleli'den getirilen mermerler döşenerek akarsu kontrol altına alınmıştır. 1722 yılında bir yıl gibi kısa sürede inşa edilen Sa'dabad Sarayı, Harem-i Hümayun ve Has Oda adı verilen iki ana yapı, bunların ucuna takılan kanal ve ek mahallerden oluşmaktadır. Saraydan başlayarak Haliç yönüne doğru iki yamaçta kısa zamanda kurulan 173 kasrın tamamı ise 1730 Patrona Halil İsyanı sırasında yakılmıştır. II. Mahmud Sadabad Sarayı'nı yeniden inşa ettirmiş, son olarak 1862'de Sultan Abdülaziz tarafından yeni baştan yaptırılmış ve 1942'ye kadar ayakta kalmıştır. (AKYAR, 2002; HALİÇ 2001 SEMP.)

4.2.4. Cumhuriyet Döneminde Haliç

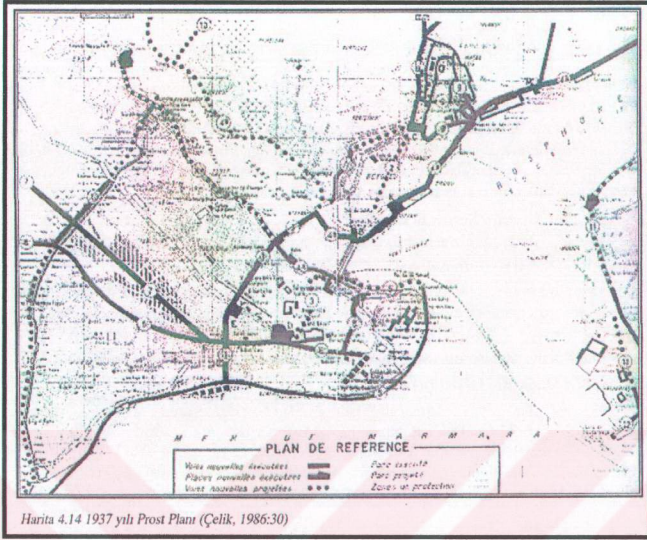
4.2.4.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Haliç'te Yapılan Düzenlemeler

Cumhuriyetle Haliç eski romantik görünümünü gündün güne gelişen sosyo-ekonomik şartların baskısı altında kaybetmiştir. Şehir planlarının yanlış yapılması Haliç çevresinin bir sanayi bölgesi haline dönüşmesine neden olmuş ve sanayileşme ile birlikte Haliç'in çehresi yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. Yapılan bu hatalardan geri dönülemeyince Haliç'in menba tarafı çamurla dolmuş, Valide Sultan Köprüsü [Eski Galata Köprüsü] ile Eyüp Sultan Camii arasında su derinliği yer yer yarım metrenin altına kadar düşmüş, sandalların bile hareket edemediği havasız ölü bir lagün haline dönüşmüştür.

Haliç'te kirlenme yüzünden canlı hayatın yok olduğu gibi bazı yerlerde batakların yığılmasından kara parçası oluşmuş ve Haliç simsiyah bir bataklık görünümüne bürünmüştür. Anaerobik [havasız] çürüme yüzünden ortaya çıkan pis koku kilometrelerce mesafeden insanları rahatsız edecek boyutlara ulaşmıştır. (EROĞLU ve diğerleri, 2003)

1939'da Prost Haliç'te geçen yüzyılda başlayan sanayi gelişimini, bu dönemde plan içinde gelişimine olanak tanıyarak, bir iç liman olan Haliç'i sanayi bölgesi olarak tanımlamıştır. (Şekil 4.7.) Plan doğrultusunda, Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in kaynağına uzanan alanlara büyük sanayi, eski kentin Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki bölümüne ise, hal, balıkhane, toptan gıda ticareti yapan işyerleri yerleşmiştir. Haliç'in kirlilikle ilgili çevre sorunları da bu gelişmelerle başlamış oldu. Özellikle çevreyi kirletici nitelikte sanayinin buradaki düzensiz yerleşimi Haliç'i Haliç yapan vasıflarını yok etmiştir. (GÜNGÖR, 1994; PAŞALIOĞLU, 1993)

İmar mevzuatında yapılan değişiklikle birlikte 1936 sonrasında bölge tamamıyla endüstrinin eline teslim edilmiştir. 1940'lar Kağıthane için sonun başlangıcı olmuş ve 1939'da yürürlüğe giren Henry Prost İmar planı ile tarihi miras olan kasırların tamamı yıkılmıştır. Lalelerin renk kattığı Kağıthane vadisi, sanayiye açılmıştır.



Şekil 4.7. 1937 yılında hazırlanan Prost Haritası. (YÜCETÜRK, 2001)

Kağıthane, 1950 yeni sanayii planından olumsuz yönde etkilenmiştir. Planlama yasalarına uyulmadan kurulan fabrikalar, hızla yapılan gecekondu, iç göç ile meydana gelen yağmalardan geriye kalıntılar kalmıştır. (KALKAN, 2003; HALİÇ 2001 SEMP.)

Dünyadaki diğer şehirlerde sanayi alanlarının yer seçiminde kıyılar tercih edildiği gibi, İstanbul'da da bu iş için en uygun alan olarak Haliç kıyıları seçilmiştir. Sanayi ve depolama kuruluşlarının Haliç'te yer alması, köprüler, tersane Haliç'in görünümünü olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca bu kuruluşların atıkları da zamanla Haliç'in kirlenmesine sebep olmuştur.

Dünyada şehirlerin gelişimi, sanayi alanları yer seçimi de değişmiştir. Böylece kıyılar da fonksiyon değişikliği sürecine girmiştir. Haliç'in sanayiye açılma süreci, 1947'de Belediye İmar Müdürlüğü tarafından "İstanbul Sanayi bölgelerine ait Talimatname"nin ve 1949'da da ilgili komisyon raporunun yayınlamasıyla tamamlanmıştır. 1955'te yürürlüğe giren İstanbul sanayi planı Haliç'teki sanayi yer-

leşmesini bir ölçüde dondurmıştır. Böylece Prost planı yaklaşık 20 yıl boyunca geçerliliğini korumuştur.(PAŞALIOĞLU, 1993)

Haliç, kentin merkezinde yer almasına rağmen çağlar boyu, her iki yanındaki yamaçları bahçe ve bağlarla kaplı, kıyılarında mesireye geline, temiz hava solunan, balık tutulan yeşil ve mavi bir doğa harikası olarak kalmıştır. Ama iki bin yıla yakın süreyle böyle korunan Haliç, son yüzyılın birkaç çeyreği içinde sanayi atıklarının, kanalizasyon sularının, mezbaha artıklarının kirlettiği bir yer haline gelmiştir. Yoğun bir yerleşim bölgesi dahi olsa, kentin herhangi bir bölgesinde, özellikle de boydan boya Haliç yamaçları gibi çok geniş bir bölgesinde yeşilliğin yarım yüzyıl içinde mezarlık ağaçlarına indirgenmesi ve Haliç'in eski güzelliklerinin bugünkü bakımsızlığa dönüştürülmesi doğal yapının ve tarihi dokunun tahribinin yeryüzündeki çarpıcı örneklerinden birisini oluşturmaktadır. (EYİCE, 1982)

Gelişen sanayinin sağlığa zarar vermesini önlemek amacıyla, çeşitli yasal tedbirler alma yoluna gidilmiştir. 1958-60 yıllarında Prof. Piccinato başkanlığında, 1/5000 ölçekli İstanbul Suriçi Nazım Planı hazırlanmıştır. Piccinato, eski İstanbul ve Beyoğlu yerleşmelerinin artık doymuş olduğunu, daha fazla yüklenilmesini önermiştir. Desantralize edilecek yeni yerleşmeler tüm kentin belkemiğini oluşturacak bir yol sistemine asılmasını önermiştir. Plan raporunda, Haliç'in ve Marmara sahillerinin doğal ve tarihsel özellikleri vurgulanarak, turizm ve rekreasyon alanı olarak geliştirilmeleri kararı alınmıştır. (GÜNGÖR, 1994; YÜCETÜRK, 2001)

1960'ların sonunda, Sedat Hakkı Eldem'in hazırladığı, Osmanlı sivil mimari örneklerinin kurtarılması, anıt yapıların çevresinin temizlenmesi ve bölgenin Beyazıt 'a kadar ıslah edilmesini öngören bir proje gündeme gelmiştir.Fakat bu proje uygulanmaya koyulmamıştır. 1966 yılında Eminönü-Eyüp kıyı kesiminde yer alan sanayi tesisleri dondurulmuş olmasına rağmen plan etkili olmamış, plan dışı gelişmeyi önleyememiştir. (KALKAN, 2003; YÜCETÜRK, 2001; ARDA, 1996)

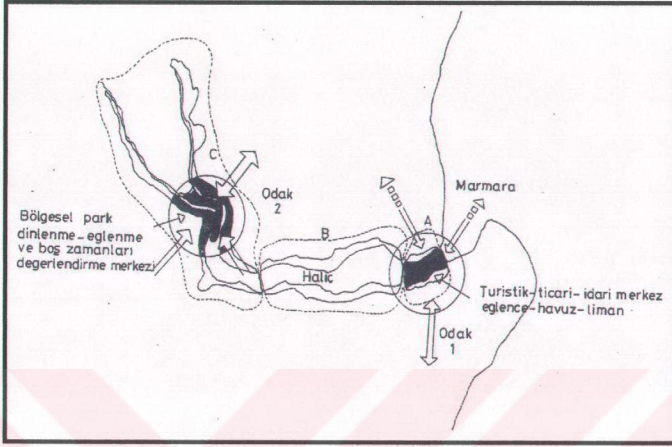
4.2.4.2. 1970'lerde Haliç'te Yapılan Düzenlemeler

1950'lerde Amerika'da, 1960'larda Avrupa'da başlamış olan su kıyılarının rekreasyon amaçlı kullanıma dönüşümü, 1970'li yılların ortalarında Haliç için düşünülmeye başlamıştır. Bu amaçla, çeşitli kurum ve kuruluşlar çalışma ve incelemelerde bulunmuştur. Bu çalışmaların ortak noktası, Haliç'in sanayi ve depolama etkinliklerinin kıyı bandında yer alması nedeniyle, çevre kirliliğine yol açmaları ve ulaşım sorunu yaratmalarını ortaya koymalarıdır. Çözüm de bu kuruluşların Haliç'ten taşınarak, bu alanın yeşil alan, kültürel alan olarak düzenlenmesidir;

1. 10-11 Aralık 1975, Haliç sempozyumunda sunulan bildiriler, İTÜ,
2. 11-13 Şubat 1976, Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi,
3. 1977, Haliç Master Plan ve Uygulama Programı Kesin Raporu, Boğaziçi Üniversitesi.

1975'de Haliç yine gündeme gelmiş ve bu konuda master plan çalışmaları yapılmıştır. Oldukça detaylı yapılan çalışmalarda Haliç tarihi, arazi kullanımı, toplumsal durumu ve kültürel özellikleri göz önüne alınarak Eyüp 'te bir bölge parkı öneri getirilmiştir. (Şekil 4.8.) Çevresindeki büyük yeşil dokuların varlığı ve yeni önerilen ağaçlandırılacak alanlarla "Eyüp Bölge Parkı" İstanbul'da bulunmayan çok önemli bir yeşil odak meydana getirecekti. Eyüp Bölge Parkı içinde geleneksel Türk yaşamını ortaya koyan düzenlemeler, müzeler, Kağıthane eğlencelerinden ilham alınan canlandırmalar, piknik alanları, spor alanları, rekreasyon amaçlı donatılar olacaktı. (TEZCAN ve diğerleri, 1978)

1977'de Boğaziçi Üniversitesi tarafından hazırlanan "Haliç Master Planı ve Uygulama Programı"nda getirilen öneriler, 1978-1989'a kadar 12 senelik bir süreyi kapsamıştır. Bu süre içinde yapılacak işler, arazi düzenlemesi, yasal ve örgütsel faaliyetler, projelendirme, inşaat, geliştirme ve iskan olarak 5 ana grupta toplanmıştır. (EŞKAR, 1997)



Şekil 4.8. 1975 yılında Haliç için Önerilen Eyüp Bölge Parkı önerisi.

4.2.4.3. 1984 Yılı Sonrasında Haliç'te Yapılan Düzenlemeler

1985 yılı içinde 1/50 000 ölçekli İstanbul Metropolitan alan planı çerçevesinde öncelikle planlanacak alan olan Haliç düzenleme alanı ile yeni Nazım planı ilkeleri doğrultusunda sanayinin desantralizasyonu kapsamında sanayinin Haliç Bölgesi ve Merkezi İş Alanları'ndan çıkarılması programı ile organize sanayi alanlarının kooperatifler düzeyinde planlaması ve programlanması sürdürülmüştür. (EŞKAR, 1997)

Dünyada 1960'dan sonra başlayan desantralizasyon, 1970'lerden sonra yeniden geliştirilmesinin yansımaları, ülkemizde ancak 1982'de Bakanlar Kurulu'nun Haliç'te suyu kirleten tersane ve endüstriyel faaliyetleri durdurma kararı kent dışında yeni alanlara nakli ile başlamıştır.

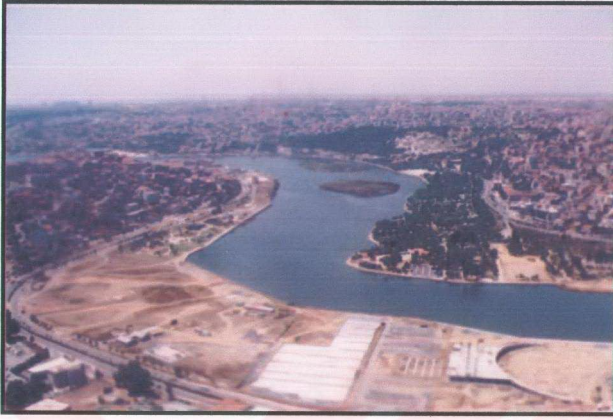
Haliç'te, sanayinin desantralizasyonu, planlı ve organize olmamasından dolayı, terk edilen alanların yeni işlevlerinin belirlenememesi, mülkiyet, organizasyon ile birlikte hem terkettileri hem de yeniden konumladıkları alanlarda gerekli altyapı, ulaşım, fiziksel ve sosyal yetersizlikler nedeniyle önemli sorunları beraberinde getirmiştir. Örneğin Haliç'teki özel tersanelerin yeniden konumlandığı Tuzla

tersaneler bölgesi, organizasyon ve planlamanın eksikliğinden dolayı önemli sorunlarla karşılaşmıştır. Tersanelerin yer aldığı alan bir taraftan SİT alanı olan bir bölgenin hemen yanında konumlanırken, diğer taraftan yetersiz planlama ve organizasyondan kaynaklanan, alt yapı yetersizliği, kirlilik, çalışanların barınma ve bunu destekleyici işlevlerin yetersizliği gibi önemli sorunlarla karşılaşmışlardır. (KILIÇ, 1999)

Kıyı ile karşılıklı ilişkiyle biçimlenen kıyının gerisindeki mekanları ihmal bu geleneksel (çay bahçeleri) planlama yaklaşımı finans ve organizasyon yetersizliği birlikte, kıyıda olumsuz uygulamaları, kararsızlıkları beraberinde getirmiştir. Haliç'te sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanların yıkılıp temizlenmesi ile ortaya çıkan bu alanlarda fonksiyonel belirsizlik son 15 yıla kadar devam ettiği görülmektedir. Bu arada terkedilen, yıkılan mekanlar, gerisindeki mekanlarla uyumsuz, ilişkisiz pasif kullanım alanlarına dönüşmüştür. (KILIÇ, 1999)

Haliç'in düzenleme çalışmaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ndeki yönetim değişikliklerinden oldukça fazla etkilenmiştir. Sanayi kuruluşları, depolar Haliç'ten taşındıktan sonra, 1984-89 yılları arasında Haliç'te etaplar halinde 22 park düzenlenmiştir. Alan doldurma işlemi tamamlandıktan sonra, etaplar halinde firmalara ihale edilerek rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir. Buradaki sanayi kuruluşlarının kamulaştırılıp gecekonduların kaldırılması ve alanı korumak amacıyla sadece yeşil alan yaparak alanın korunması tek temel amaç olmuştur. Bu nedenle yakın geçmişe kadar, sahil bandı boyunca uzanan bir çayırılık meydana getirilmiş ve yeni bir düzenleme yapılmamıştır. (PAŞALIOĞLU,1993)

1984-1989 yılları arasında endüstrinin bölgeden temizlenmesi kararı alındığında Haliç kıyı bandı olduğu gibi temizlenerek yeşillendirilmiştir. Daha sonraki yıllarda Haliç suyunun temizlenmesine yönelik başlatılan proje çalışmasının sonuç vermesiyle birlikte bölge değişmeye başlamıştır.(şekil 4.9, 4.10, 4.11, 4.12) Haliç'i bu çirkin görünümünden kurtarmak, Alibey ve Kağıthane Derelerinde sağlıklı bir akış sağlanması, deniz araçları ile Boğazdan Alibey ve Kağıthane Derelerine kadar ulaşılabilmesini yanı sıra Haliç'in ve çevresinin yeniden düzenlenmesi, geçmişteki tarihi ve kültürel özelliğinin geri kazandırılması amacıyla pekçok proje geliştirilmiştir.



Şekil 4.9. Etaplar halinde planlanan parkların yapılış aşamaları.(HALIÇ BÖLGE ŞEFLİĞİ ARŞİVİ, 2004)



Şekil 4.10. Etaplar halinde planlanan parkların çimlendirme aşamaları.(HALIÇ BÖLGE ŞEFLİĞİ ARŞİVİ, 2004)



Şekil 4.11. Haliç kıyı şeridinde yürüme yollarının uygulama aşaması.
(HALIÇ BÖLGE ŞEFLİĞİ ARŞİVİ, 2004)



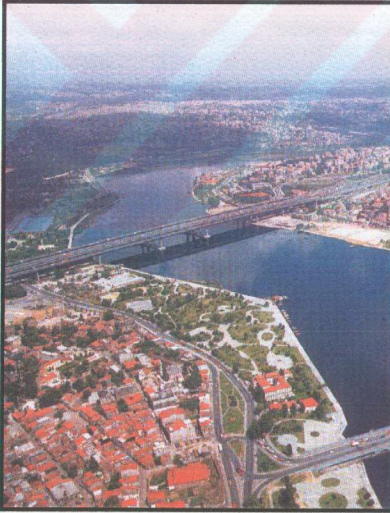
Şekil 4.12. Haliç kıyı şeridinde yürüme yollarının bitirilmiş halinden görünüm.
(HALIÇ BÖLGE ŞEFLİĞİ ARŞİVİ, 2004)

kültürel özelliğinin geri kazandırılabilmesi gayesiyle pek çok proje geliştirilmiştir. (Şekil 4.13, 4.14) Bu amaçla 1997 yılı "Haliç Yılı" olarak ilan edilmiştir. 1994 sonrası İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından başlatılan Sadabad Mesire Alanı Projesi çerçevesinde bölgede rehabilite çalışmaları yapılmaktadır. Ayrıca halen

devam etmekte olan Kuzey Haliç ve Güney Haliç Çevre Düzenleme Projeleri ihale edilmiştir.



Şekil 4.13. Haliç’te planlanan parklardan bir görüntü. (www.halic-bld.gov.tr)



Şekil 4.14. Haliç’te park düzenlemelerinin kuşbakışı görünümü. (YÜCETÜRK, 2001)

Arıtma Projelerinin sonucunda Haliç'ten 5 milyon metreküp çamur çıkarılmış ve 9 km. uzaklıktaki eski Alibeyköy taş ocaklarının çukuruna depolanmış ve daha sonra üzeri kapatılarak yeşil sahaya dönüştürülmüştür. (Tablo 4.2.)(Şekil 4.15.)



Şekil 4.15. Kuzey ve Güney Haliç Arıtma Projelerini Gösteren Harita. (HALİÇ 2001 SEMP.)

Tablo 4.2. Güney ve Kuzey Haliç Projesi Kollektörleri. (HALİÇ 2001 SEMP.)

KUZEY HALİÇ KOLLEKTÖR TUNEL VE DENİZ DEŞARJI TESİSLERİ		
ADI	ÇAP (mm.)	UZUNLUK (m.)
Kağıthane Sol Sahil Kollektörü	1800-2000	3.351
Sütlüce Kollektörü	2200	3.430
Kasımpaşa Tüneli	2600-3200	2.153
Donanma Tüneli	3200	804
Fındıklı Tüneli	3200	2.503
Beşiktaş Tüneli	3200	2.132
Amavutköy Tüneli	3200	3.498
Baltalımanlı Tüneli	3600	2.310
Tarabya Tüneli	2000	8.396
Baltalımanlı Kara Deşarj Hattı	2200	1.636
Baltalımanlı Deniz Deşarj Hattı	1727	2x3950

GÜNEY HALİÇ KOLLEKTÖR TUNEL VE DENİZ DEŞARJI TESİSLERİ		
ADI	ÇAP (mm.)	UZUNLUK (m.)
Kağıthane Sağ Sahil Kollektörü	800-1200	6.256
Alibeyköy Sol Sahil Kollektörü	400-1400	4.225
Alibeyköy Sağ Sahil Kollektörü	1200-1400	3.865
Alibeyköy Kollektörü (Fil Köprüsü)	2200	740
Gaziosmanpaşa Kollektörü	1800	2.176
Küçükköy Tüneli	2200	157
G. Haliç Bağlantı Kollektörü	1800-2200	966
Eyüp Atıksu Kanalları	300-500	33.385
Eyüp Tüneli	2200	1.860
Ayvansaray Kollektörü	2200	1.336
Haliç Tüneli	2600	2.652
Fatih Tüneli	2800	2.645
Zeytinburnu Kollektörü	2600	5.470
Sarayburnu Kollektörü	1200	2.800
Sarayburnu Deşarj Boru Hattı	2000	2x2.330
Ahırkapı Deniz Deşarjı	1600	2x1.180

Özellikle son yıllarda Haliç'te değişim süreci hız kazanmış ve bu süreçte Haliç'le doğrudan ilgilenecek yetkili bir kurum eksikliği hissedilmiştir. Bu eksikliğin farkına varan Haliç'e kıyısı olan 5 belediye bir araya gelerek 30 Ekim 2000 tarihinde Haliç Belediyeler Birliği'ni kurmuştur.

Haliç'i koruma , yeniden düzenleme ve geliştirme amaçlı sempozyumlar 2000'li yıllarda daha fazla yapılmaya başlanmıştır. Düzenlenen sempozyumlar aşağıdadır:

- 2001, Haliç Sempozyumu, İSKİ, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,
- 22-23 Mayıs 2003, Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu. Kadir Has Üniversitesi ,Cibali ,İstanbul.
- 4-5 Ekim 2003, Haliç'te Turizm Sempozyumu, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

4.3. Günümüzde Haliç'te Yapılan Düzenlemeler

10 Ocak 1997'de geniş çaplı bir "Haliç Çevre Koruma Projesi"ne başlanmıştır. Proje 5 aşamada gerçekleşmiştir:

1. Etüd ve proje aşaması
2. Tarama aşaması
3. Atıksu kuşaklama kollektörleri ve tesislerin inşa aşaması (Kuzey Haliç Projesi ve Güney Haliç Projeleri)
4. Çevre düzenleme aşaması
5. Kültür, sanat, turizm ve rekreasyon vadisi olarak düzenleme aşamaları. (AKKUZU, DEMİRCAN, 2003)

1986-1990 yılları arasında endüstrinin bölgeden temizlenmesi kararı alındığında Haliç kıyı bandı olduğu gibi temizlenerek yeşillendirilmiştir. Daha sonraki yıllarda Haliç suyunun temizlenmesine yönelik başlatılan proje çalışmasının sonuç vermesiyle birlikte bölgenin kaderi değişmeye başlamıştır. Önce "Zeyrek Projesi", daha sonra da "Fener ve Balat Semtleri Kentsel Rehabilitasyon Projesi" gündeme gelmiştir. Ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşların devreye girmesiyle başlatılan Fener-Balat Projesi 5 Mart 2003 itibarıyla uygulama alanına taşınmıştır. Bu iki temel proje dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ve bölgedeki sivil toplum kuruluşlarının da birçok projesi gündeme taşınmıştır. Söğütözü Kültür ve Kongre Merkezi Projesi tamamlanmak üzere, Minyatür Türkiye Projesi de bitirilip hizmete sunulmuştur. Bunun dışında Haliç kıyılarıyla ilgili olarak bitmiş ve devam etmekte olan restorasyon projeleri projeler dikkati çekmektedir. (KALKAN, 2003)

Silahtarğa-Ağaçlı Trenyolu Projesi: Bu projeyle istanbul'un merkezi tren yolu kanalıyla Karadeniz'e çıkacak, (devam ediyor)

Eyüp-Piyer Loti Teleferik Projesi (devam ediyor)

Saltanat Kayıkları Projesi (Tamamlandı)

Haliç Marina'sı Projesi(devam ediyor)

Sadabat Projesi(devam ediyor)

Tersaneler Bölgesi Proje Önerileri(devam ediyor)

Ayrıca 2000 yılından sonra Haliç'te yeni projeler üzerine kurumların düzenlediği sempozyumların sayısında da artış gözlenmiştir:

- 2001, Haliç Sempozyumu, İSKİ, İstanbul Büyükşehir Belediyesi,
- 22-23 Mayıs 2003, Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu. Kadir Has Üniversitesi, Cibali, İstanbul.
- 4-5 Ekim 2003, Haliç'te Turizm Sempozyumu, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

Osmanlı döneminde güzelliğiyle İstanbul resimlerinde ve minyatürlerinde en çok yer alan, şairlerin ilham aldığı Haliç, birkaç yıl öncesine kadar İstanbulluların kötü kokudan dolayı burunlarını tıkayarak geçtikleri yok edilmesi gereken bir bölge olmuştur. 1936 yılında Henry Prost tarafından hazırlanan ve Haliç'i sanayi bölgesi olarak öngören "İstanbul Nazım Planı"yla birlikte Altınboynuz da hayata küsmüştür. 1940'lı yıllardan beri süren çarpık yapılaşma ve sanayileşme sonucu bir doğa ve kültür tahribi alanına dönüşen Haliç'i temizlemek, İstanbul'un gelmiş geçmiş bütün belediye başkanlarının ortak ideali olmuştur. Ama bu yıllar boyunca bir hayal olmaktan öteye gidememiştir. (TUNÇ, 2003)

Kötü kokusundan deniz kokusuna yeniden kavuşan Sadabad geçmişteki tarihi dokusuna kavuşacak olmanın sinyallerini vermeye başlamıştır. Haliç'in sadece temizlenmesi değil, çevresinin de güzelleştirilmesi amacına yönelik dönüşüm projesi bütün hızıyla devam etmektedir. Öyle ki Büyükşehir Belediyesi'nin 1997 yılında başlattığı "Haliç Çevre Koruma Projesi" Dünya Metropoller Birliği yarışmasında birincilik ödülünü almıştır. Bu proje sayesinde Haliç bugün, içinde 33 farklı türde balığın yaşadığı, "Mavi Bayrak" alabilecek değerlere sahip olan bir iç deniz haline gelmiştir. Haliç, su medeniyeti üzerinde yükselen İstanbul'un yeni kültür-sanat ve eğlence vadisi olmak yolunda net adımlarla ilerlemektedir. Köşklerin ve sarayların yeniden yapılacağı, gezi parkurları ve parkların kıyı boyunca serpştirileceği projede 1 milyon metrekarelik bir mesire alanı (Küçükköy ve Eyüp Sultan) ile muhteşem bir yeşil dokuya kavuşmak amaçlanmıştır. (ANONİM, İSTON, 2003; TUNÇ, 2003)

Şimdilerde sahil şeridi boyunca uzanan parkları, eğlence ve kültür merkezleri, spor sahaları, kafeteryaları, restoranları ve müzeleriyle Haliç, özellikle hafta sonları ailece

keyifli vakit geçirmek isteyenlerin yeni adresi olmuştur. (Şekil 4.16.) İstanbul'da birçok ünlü yeme içme mekanı Haliç'teki canlanma ve temizlenme sürecinden sonra terkettikleri mekanlarına dönmüşlerdir. Miniaturk'e ve Rahmi Koç Müzesi'ne gelenler civarda açılan yeni restoran ve kafelere de mutlaka uğramaktadır. (Halat Restoran, Cibali Et ve Balık Restoranı, Cibalikapı, Fener Köşkü,...) (GENLİK, 2003; ERDOĞAN, 2003)

Düzenlenen su kayağı ve kürek yarışlarıyla bir su sporları merkezi haline gelen Haliç'te deniz bisikletleriyle dolaşmak, saltanat kayıklarına binmek ya da sandal kiralayıp keyifli bir gezinti yapmak oldukça popüler hale gelmiştir. (ANONİM, 2002)



Şekil 4.16. Haliç'te bulunan tarihi turistik mekanlar. (www.halicbld.gov.tr, 2003)

Farklı dinleri ve kültürleri birleştiren Haliç'te kirlilikten dolayı Boğaza taşınan "denizden haç çıkarma törenleri" de 50 yıl aradan sonra eski adresine geri

dönmüştür. Fener Rum Ortodoks Patrikhanesi tarafından düzenlenen bu törenler de Haliç'in büyüklü ortamına renk katan diğer bir ayrıntıdır. (ANONİM, İSTON, 2003)

Çevre düzenleme çalışmaları kapsamında Sa'dabad 'da eski güzelliğine kavuşacak yerler arasındadır. Kağıthane Deresi'ni ıslah eden Büyükşehir Belediyesi, Sa'dabad köşklerini de restore etmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İSKİ'nin gerçekleştirdiği mucize olarak nitelendirilebilecek bu değişimle Haliç, çok yakında bir kültür ve turizm vadisi olmayı başaracak gibi görünmektedir. (TUNÇ, 2003)

Temizlenen Haliç, yıllar önce kendisini terk eden sandallara, motorlara ve küçük yatlara Fener ve Eyüp sahillerinde yeniden ev sahipliği yapmaya hazırlanmaktadır. Haliç'teki potansiyelin farkında olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi bölgede büyük bir yat limanı oluşturmak için proje hazırlığı içerisinde. (ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001)

Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında Haliç'te beach volley, su kayağı, wake board, mini golf, power boat, balık tutma yarışması (Haliç'te artık 33 çeşit balık türü bulunmaktadır), dünya kürek şampiyonası gibi etkinlikler yapılmaktadır. Bunların yanında bisiklet festivali, hıdrellez şenlikleri, gravür ve fotoğraf sergileri gibi kültür etkinlikleri de Haliç'te sık sık yapılmaktadır. (TUNÇ, 2003; ANONİM, İSTON, 2003)

Altınboynuz'un temizlenmesi dünyada geniş yankı bulmuştur. "Haliç Çevre Koruma Projesi", Uluslararası Metropolis Organizasyonu (Dünya Büyükşehirler Birliği) tarafından ilk kez düzenlenen yarışmada birincilik ödülüne layık görülmüştür. Aralarında Seul, Rio de Jenerio, Barcelona, Lizbon, Mexico City gibi 15 farklı dünya metropolünden 30 projenin aday gösterildiği yarışmada, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bundan sonra yapılacak çevresel projeler de dikkate alınarak jüri tarafından Haliç Projesi dünya birincisi seçilmiştir.(ANONİM, 2003)

Güney Kore'de yapılan 2002 Seul kongresinde açıklanan sonuçlar dikkatleri tekrar Haliç üzerine yoğunlaştırmıştır. 76 üye şehrin oluşturduğu bir organizasyon olan Uluslararası Metropolis Organizasyonu, dünya kentlerini etkileyen şehir planlaması

ve gelişimi, ekonomi, çevre, ulaşım, altyapı ve iletişim alanındaki sorunlara çözüm geliştirmek gayesiyle kurulmuş bir teşkilattır. (ANONİM, İSTON, 2003)

4.3.1. Haliç'in Güney Yakasındaki Yeni Düzenlemeler

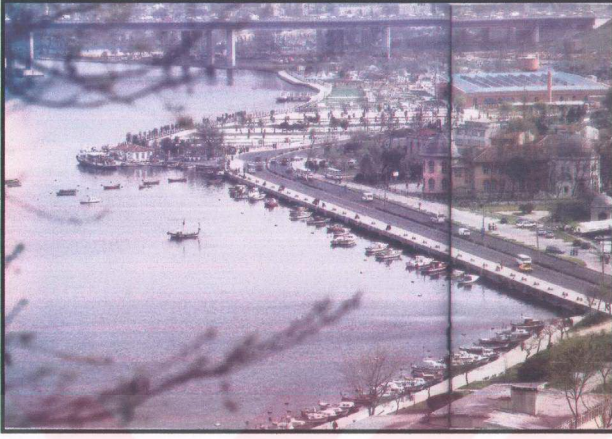
- **Feshane**

Haliç'teki bir diğer eğlence merkezi ise Feshanedir. Defterdar ile Eyüp arası Osmanlı Döneminde yalıların, konakların bulunduğu güzel bir yöreyken, sahilin diğer kesimlerinin uğradığı bozulmaya burası da maruz kalmıştır. Yeni Haliç düzenlemesinde kıyıda sadece ünlü Feshane binası bırakılmıştır. (Şekil 4.17.)(ANONİM, 2002)

Osmanlı döneminde, 1835 yılında çuha ve fes üretimi için kurulan ve bu yüzden Feshane- i Amire olarak bilinen, Defterdar'daki eski dokuma fabrikası, uzun yıllar kullanılmayan Feshane, Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edildikten sonra aktif hale gelmiştir ve günümüzde büyük bir kültür merkezi olarak faaliyet göstermektedir. Daha çok ramazanda vazgeçilmez adreslerden biri olan Feshane, yaz aylarını sönük geçirse de çocuk parkı ve deniz kenarındaki kafeteryası ilgi görmektedir. Özellikle ramazan aylarında popülaritesi artan Feshane ve çevresi akşam saatlerinden sonra yoğun bir ziyaretçi akınına uğramaktadır.(Şekil 4.18.)

(TUNÇ, 2003; ANONİM, İSTON, 2003; ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, tarihsel kültürü ve güzel sanatlar anlayışını yaşatmak amacıyla İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı ile bir protokol düzenleyerek, Sümerbank Eski Feshane fabrikasının “Çağdaş Sanat Müzesi” fonksiyonuyla hizmete açılmasını öngörmüştür. Proje inşaatı bitmiştir ve geçici etkinlikler için kullanılmaktadır.(İŞMEN, 1994)



Şekil 4.17. Feshane'nin uzaktan görünüşü (mavi bina).(GERÇEKLEŞEN DÜŞ)



Şekil 4.18. Ramazan ayında Feshane'den renkli görüntüler. (ORJİNAL, 2003)

• Piyer Loti

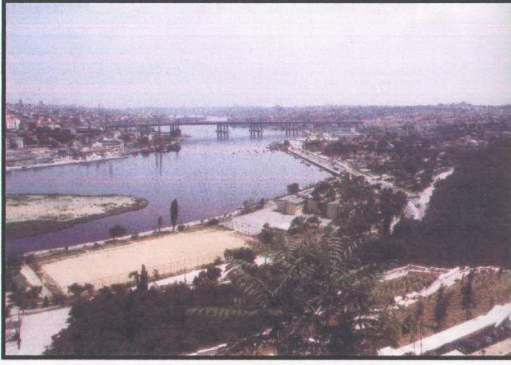
Adını aldığı Fransız yazarın meşhur ettiği Piyer Loti, yıllarca eski tarz bir kahveyle ilgiyi çekmiştir. (Şekil 4.19.) Piyer Loti, 1850-1923 yılları arası yaşamış ünlü Fransız yazar ve oryantalisttir. Deniz subayı olan Loti, Türkiye'ye ilk kez 1876 yılında gelmiş, 1912'ye kadar aralıklarla Osmanlı başkentini ziyaret etmiş bir yıl kalmış ve Eyüp sırtlarındaki tarihi kahveyi keşfetmiştir. (TUNÇ, 2003; KOLOĞLU, 2003)



Şekil 4.19. Piyer Loti Tepesi'nde kır kahvesinden bir görünüş. (GÜLSÜN, 2000)

İstanbul'daki en derin ve geniş manzaralardan birine sahip olan Piyer Loti Kahvesi de Haliç'i yenileme projesi kapsamında yapılan -değişikliklerden nasibini almıştır. (Şekil 4.20.) Tarihi kahvehanenin hemen bitişiğinde Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilen Piyer Loti Tesisleri, 69 odalı yedi adet ahşap butik otel kompleksi, kafeteryası, restoranı, çarşısı ve müzesiyle küçük bir Osmanlı mahallesi atmosferi sağlanmıştır.

Özel bir şirket tarafından işletilen tesislerde konaklama hizmeti faaliyete geçmiştir. Tesisin bulunduğu bahçe zevkli bir peyzaj çalışmasıyla ziyaretçilerin rahatça gezebilecekleri bir alana dönüştürülmüştür. Piyer Loti kahvesi, Özellikle hafta sonları Haliç manzarasını seyretmeye gelen ziyaretçilerin akınına uğramaktadır.



Şekil 4.20. Piyer Loti Tepesi'nden Haliç manzarası. (İ.S.K.İ., 2001)

Buradaki bir başka önemli gelişme ise bir ayağı Piyer Loti, diğer ayağı Eyüp'teki İmarethanenin arkası olan bir teleferik sistemidir. Yine Büyükşehir tarafından uygulanan ve yakında faaliyete geçecek olan teleferik projesi yaklaşık 70 metre yükseklikte olacak ve uzunluğu 514 metredir. (TUNÇ, 2003; YÜKSEL, 2004)

- **Kadir Has Üniversitesi**

Cibali'de 1880'lerden yakın zamanlara değin büyük bir tütün fabrikasının bulunmaktaydı. Fabrikanın üretimi bugün durdurulmuş ve bina üniversite haline dönüştürülmüştür. (Şekil 4.21.) 1980'li yıllarda Haliç planı uygulanırken kıyıdaki derme çatma yapılar yıktırılarak kıyı şeridi açık alana dönüştürülmüştür. (ANONİM, 2002.)

Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası olarak 1884 yılında Sultan II. Abdülhamit döneminde mimarları Alexandre Vallauray ve Hovsep Aznavur tarafından tasarlanmış, ilerleyen yıllarda Eugene Bottazzi tarafından geliştirilerek birkaç aşamada tamamlanmıştır. (ALPER, 2003)



Şekil 4.21. Kadir Has Üniversitesi'nin görünümü. (<http://www.khas.edu.tr>)

Değişen ve gelişen tütün işleme ve sigara üretim teknolojisi yeni kurulan Maltepe Sigara Fabrikası'nda yoğunlaşınca Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1995 yılında işlevini yitirdi. Ülkemizde son yıllarda uygulanan Özelleştirme programı kapsamına Tekel Genel Müdürlüğü'ne bağlı bazı yapılar da katılınca Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası eğitim amaçlı kullanılmak üzere 29 yıllığına Kadir Has Üniversitesine verilmiştir. (ALPER, 2003)

Yapı; üniversitenin kent içi merkezi olarak planlanırken gelişim aşamaları belirlendi, yer aldığı çevre ile adaptasyonu ve gelişim aşamaları düşünüldü. Burada temel ilke; bugün sanayi arkeolojisi mirası olarak ele alınan yapının eğitim tesisine dönüştürülürken Cibali ve Haydar mahallesindeki kamu mülkiyetli yapıların kültürel amaçlı kullanıma katılımı amaçlanmıştır.

Kadir Has Üniversitesi'nin tarihin 120 yıllık sürecine tanık olan bu yapının, Haliç ve çevresine kazandırılmaya çalışılan yeni kimliğine eğitim ve kültür işlevi ile katılması, Haliç kıyılarındaki tarihi çevreyi yeniden canlandırma çabaları göz önünde bulundurularak Uluslararası Metropolis Organizasyonu tarafından birincilik ödülüne layık görülmüştür. (ALPER, 2003)

Üniversite, 22-23 Mayıs 2003 tarihlerinde “Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu” isimli bir sempozyuma ev sahipliği yapmıştır. Bu etkinlikle, üzerinde

yaşadığı coğrafyaya toplumsal sorumluluk göstermek bilincini İstanbullulara vurgulamıştır.(ANONİM, 2003)

- **Fener – Balat SİT Alanındaki Çalışmalar**

Balart Sanat Evi, Balat'ın Köprübaşı mevkiinde yer almaktadır. Adını Balat'tan alan Balart Sanat Evi, 1999 yılında açılmıştır. Fener-Balat Rehabilitasyon Projesi sürerken, bölgenin sosyal ve kültürel dokusunun iyileştirilmesi çalışmaları kapsamında bir grup sanatsever tarafından kurulan Balart Sanat Evi, eski bir evin restore edilmesiyle oluşturulmuştur.

Kadın Eserleri Kütüphanesi, Türkiye'de kendi alanında ilk ve tekdir. Fener'de, Mürselpaşa Caddesi üzerindeki tarihi bir yapıda hizmet veren Kütüphane, Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Merkezi Vakfı tarafından 14 Nisan 1990'da hizmete açılmıştır. Haliç ve çevresindeki yıkım ve temizleme çalışmaları sırasında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi 'nin koruma altına aldığı bir eski Bizans yapısının bu vakfa tahsis edilmesiyle hayat bulan kütüphane, kadınlar tarafından yazılan eserlerle, kadınları ilgilendiren her konudaki başvuru kaynaklarını derlemeyi hedeflemektedir. Kütüphane sadece bir araştırma merkezi olmakla kalmayıp sanat merkezi olma işlevini de görmektedir. Bu merkezde son yıllarda çok sayıda resim ve fotoğraf sergisi(tümü kadın sanatçılara ait ya da kadınlarla ilgili) açılmıştır. (ANONİM, GERÇEKLEŞEN BİR DÜŞ, 2001)

4.3.2. Haliç'in Kuzey Yakasındaki Yeni Düzenlemeler

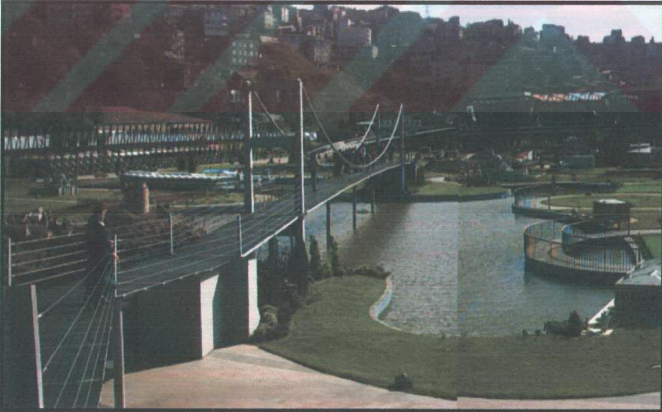
- **Miniatürk**

Miniatürk fikrini ilk olarak 1986 yılında, bugün İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri A.Ş.nin genel müdürü olan ve Hollanda'da çalıştığı yıllarda gördüğü bir minyatür park örneğinden alan Cengiz Özdemir teklif etmiştir. Türkiye'nin ilk minyatür parkı olan ve yaklaşık Nisan-2003 de açılan Miniatürk, bölgenin en popüler mekanı haline gelmiştir. Söğütözü sahilindeki 66 bin metrekaarelik bir alana kurulan Miniatürk'te hem çocukların hem de büyüklerin ilgisini çekecek çok örnek mevcuttur.(Şekil 4.22, 4.23) Parkta Anadolu'da yaşamış çeşitli uygarlıklardan bize kalan kültürel mirasın seçilmiş 105 örneği sergilenmektedir. (ERGU, 2004;TUNÇ, 2003)

Miniatürk'ün tüm projelendirme ve alt yapı çalışmaları, üst yapıda kullanılacak malzemelerin belirlenmesi, eser seçimi, maketlerin yapımı ve peyzajda kullanılacak bitki türlerinin



Şekil 4.22. Miniatürk içindeki maket alanlarından bir görüntü. (ORJİNAL, 2003)



Şekil 4.23. Miniatürk'te 1/25 oranında küçültülmüş Boğaziçi Köprüsü maketi. (ORJİNAL, 2003)

yetiştirilmesine eş zamanlı olarak başlanmıştır. Altyapı çalışmaları tamamlandıktan hemen sonra binaların inşasıyla birlikte yürüyüş yollarının yapımı, maketlerin yerlerine yerleştirilmesi ve peyzaj düzenlemesine geçilmiştir. Böylece, Miniaturk dünyanın alan olarak en büyük minyatür parkı olması yanı sıra, en kısa sürede tamamlanan minyatür kenti olmuştur. (ANONİM,TÜRKİYE'NİN VİTRİNİ,2003)

Projenin temeli 30 Haziran 2001 tarihinde Ali Müfit Gürtuna tarafından atılmıştır. Miniaturk 11 yıl içerisinde çok fazla yol katetmiştir. Haliç'in çok gevşek ve sorunlu zeminine 25-30 metreye kadar 416 kazık çakılmıştır. Bir fabrika gibi düşünülerek etap etap tamamlanan altyapı, kanalizasyon "boks"larıyla oluşturulmuştur. "Boks"ların içinden elektrik, su, kanalizasyon, güvenlik tertibatı gibi bir çok şey geçirilmiştir. Bu sayede altyapıyla ilgili bir sorun çıktığında köstebek yuva gibi kazmak gerekmecektir. Boksların içinde gerekli onarım yapılabilecektir. Aynı şekilde alanın drenaj sulaması için kanallar oluşturulmuştur.

Tamamlanan altyapı devam ederken diğer yandan Prof. Dr. İlber Ortaylı ve Doç. Dr. Haluk Dursun gözetiminde bir ekip binlerce eser arasından Miniaturk'te yer alacak eserleri seçmiştir. Antik çağdan Grek, Pers ve Hitit uygarlıklarına kadar Bizans'tan Selçuklu ve Osman eserlerine kadar bütün uygarlıklara ait izlerin Miniaturk'te yermalmasına özen gösterilip, Anadolu ve çevresinde hüküm sürmüş uygarlıkların, dönemini temsil özelliğine sahip, sembolik değeri olan, maketi yapılabilir nitelikte 105 esere yer verilmiştir. Eserler 13 ayrı firma tarafından maketlendirilmiş olup 10 yıl dayanıklılık garantilidir.. 13 firmanın 10'u Türkiye'den, üçü ise İsrail, Belçika ve Alman firmasıdır. Madurodam'ın yetkilileri Miniaturk'ün de danışmanları, belirli aralıklarla Türkiye'yi ziyaret edip öneride bulunmuşlardır. Eserler asıllarının 1/25'i oranında küçültülerek üretilmiştir. Çalışılan firmalar, büyük referans sahibi olup yurtdışındaki diğer minyatür parklara da ürün verebilecek kalitede olduklarını ispatlamışlardır. Bu şekilde Türkiye'de uluslararası bir maket sektörü oluşmaya başlamıştır.

Sergi alanına sulama, drenaj, elektrik ve aydınlatma elemanları yerleştirilmiştir. Maketler test alanından alıp sergileneceği asıl alana aktarılmıştır. Eserlerin her biri doğal çevresine uygun bir görünümle sergilenmektedir. Örneğin Mostar Köprüsü'nün altından su akmakta, kenarları, aslında olduğu gibi toprağın içine oturtulmuş

durumdadır. Eserlerin çevresinde küçük yeşil adacıklar oluşturulmuştur. Bu adacıklarda binlerce 1/25 ölçekli insan figürlerine yer verilecektir(ölçüleri 6-7 cm.). Farklı yaş gruplarından modern ve geleneksel insan figürleri, Japonların küçültme sanatı örneklerinden bonsai ağaçları, maket otomobiller ve benzeri objeler görülebilmektedir. (ÖZDEMİR,2002; ANONİM,TÜRKİYE’NİN VİTRİNİ, 2003)

- **Sütlüce Kültür Merkezi**

Haliç'in Beyoğlu yakasında Kâğıthane'den güneye doğru indiğimizde yer alan Sütlüce semtinin şimdi hatırlanan özelliği adının çağrıştırdığı süt imajıyla ironi teşkil edencesine 1990'ların başlarına kadar kent mezbahasının burada bulunmasıydı. Bugün mezbaha esas olarak Tuzla'ya taşınmıştır. İstanbul gibi bir kentin et ihtiyacını karşılayacak kadar büyük bir mezbahanın varlığı, 20. yy'da Haliç'in kirlenmesinin, kokmasının nedenleri arasındadır. (ANONİM, 2002)

Boşalan binalar için kültürel amaçlı yeniden kullanım projeleri düşünülmüştür. Bugün Haliç'te dolaşırken hemen göze çarpan devasa büyüklükteki kompleks Sütlüce Kültür Merkezi'dir.(Şekil 4.24.) İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin "Büyük Dönüşüm Projeleri" kapsamında yer alan merkez, eskiden mezbaha olarak kullanılan binalar grubunun tarihi dokuya sadık kalınarak yeniden düzenlenmesi ile oluşturulmuştur.



Şekil 4.24. İnşaatı halen devam etmekte olan Sütlüce Kültür Merkezi. (ORJİNAL, 2004)

Burası tamamlandığında Avrupa'nın en büyük kültür kompleksi, dünyanın ise sayılı kültür merkezleri arasında yer alacaktır. 73 bin metrekarelik bir alana kurulan Sütluce Kültür Merkezi'nde, 1 adet sinema salonu, açık hava tiyatrosu, tiyatro binası, 3500 kişilik konser ve kongre binası, lokanta, sergi ve seminer salonu, rıhtım, otopark ve çok katlı otopark bölümleri yer almaktadır. (TUNÇ, 2003; ANONİM, İSTON, 2003)

Ayrıca tarihi eser niteliği taşıyan mezbaha kompleksinin kesimhane bölümünde bir müze projesi gündemdedir. Erol Kerim Aksoy Vakfı ile İ.B.B. Başkanlığı arasında yapılan anlaşma gereğince birbirine paralel konumdaki üç bina çağdaş sanat eserlerini sergileyen bir müze olarak yeniden düzenlenecektir. (İŞMEN, 1994)

• **Rahmi Koç Sanayi Müzesi**

Türkiye'de ulaşım, endüstri ve iletişim tarihi alanındaki ilk müze olan Rahmi M. Koç Müzesi düzenlediği sergi, konser gibi etkinliklerle Haliç kıyısında yaşayan bir kültür merkezi haline gelmiştir. (Şekil 4.25.)

Viking Sergisi, Bilgisayar Tarihi Sergisi, Harley Davidson Model Sergisi, Mavi Sergi, Latin Müzik Günleri gibi etkinliklere imza atan müze, endüstriyel arkeoloji örneği binalarında; gramofon iğnesinden denizaltı'na, lokomotiften gemi ve uçağa kadar uzanan binlerce objeyi müzede yeralan koleksiyonlarda görebilmek mümkündür.

Osmanlı döneminde Lengerhane ve Tersane olarak kullanılan iki ayrı binada konuşlanan Rahmi Koç Müzesi, ilk olarak Lengerhane binasında 1994 yılı Aralık ayında faaliyete başlamıştır. Lengerhane ismi, çıpa ve zincir imalathanesi anlamına gelmektedir. Sultan III. Ahmed tarafından XII. yüzyıl Bizans binası temelleri üzerine kurulmuştur. III. Selim zamanında tamir ve bakım görüp aynı dönem Maliye Nezaretine verilmiştir. Daha sonra binanın sahibi 1884'de kurulan Cibali Tütün Fabrikası olmuştur. Lengerhane binasının çatısı 1894 yılında çıkan bir yangında ciddi



Şekil 4.25. Rahmi Koç Müzesi'nin kıyıdan görünümü. (ANONİM, 2002)

hasar görür ve 1991 yılında Rahmi M. Koç Müzesi ve Kültür Vakfı tarafından satın alındığı tarihe kadar terk edilmiş olarak durmaktaydı. Günümüzde ikinci sınıf tarihi eser kapsamında yer almaktadır.(ANONİM, 2002)

Lengerhane binasının giriş katında; havacılık ve denizcilik bölümü, çekici buhar makina ve modelleri, gemi makinaları, madeni ve kağıt basım; birinci katında buharlı makina ve gemi modelleri, sıcak hava ve içten yanmalı mot modelleri, buharlı lokomotif modelleri, ikinci, katında bilimsel ve iletişim aletleri, açık test alanında ise; F-104 S Starfighter savaş uçağı ziyaretçilerine hizmet vermektedir. (ANONİM, 2002)

Müzenin hızla büyümesi nedeniyle 1996'da Lengerhane binasının karşısındaki Hasköy Tersanesi satın alınmıştır. Şirket-i Hayriye'nin en küçük tersanesi olan ve 14 terkedilmiş binası ve bir gemi kızağı bulunan tersane restore edilmiştir. Tarihi Kadıköy-Moda tramvayı, TCDD'den emekli 55022 nolu lokomotif, İstanbul tarihi Tünel'inin eski vagonu ve buharlı makinesi, çeşitli vagonlar, tank ve klasik otomobillerin yanısıra çeşitli sanayi ürünleri ve araçların çalışma prensiplerini gösteren özel kesitleri görülebilmektedir.

Türkiye'de ilk kez, bir denizaltı halkın ziyaretine burada açılmıştır. Dünya Savaşı'nda Japon ordusuna karşı görev alan, 1971 yılından itibaren Uluç Ali Reis adıyla Türk Deniz Kuvvetleri'ne katılıp, 1974 Kıbrıs Barış Harekati'nda da kullanılan denizaltı, bu müzede sergilenmektedir.

Rahmi M. Koç Müzesi ve Kültür Vakfı, Avrupa Konseyi "Yılın Müzesi  zel  d l ", Kültür Bakanlığı "2001 Yılı Kültür ve Sanat Büyük  d l ", 2001 "Vakıflar  zel  d l ", Sakalite Organizasyonu "Turizmde Kalite  d l ", "Rotary Kulübü  d l ", Dünya Gazetesi "Yılın Sivil Toplum  rg t "  d llerinin sahibidir.

Müzede ayrıca müze stilinde dekore edilmiş ve koleksiyondan parçaların sergilendiği Halat Restaurant, Cafe Du Levant ve Barbarossa Pub da farklı atmosferleriyle rekreasyon alanları ve yeme içme mekanları dikkat çekmektedir. Rahmi Koç Müzesi'nin bölgeye getirdiği bir yenilik de 1936 yılından kalma "Liman 2" adlı buharlı gemi ile yapılan Haliç turlarıdır. Yaz ayları boyunca hafta sonları müzenin rıhtımından demir alan Liman 2, günde 4 kere yaptığı tekne turlarıyla Haliç'in tüm güzelliğini yakından seyretme imkanı sunmaktadır. (ANON M, 2002)

4.4. Günümüzde Haliç Kıyı şerisinde Yeşil Alan Kullanımları

Haliç kıyı şerisindeki yeşil alanlara bakıldığında bu konuda ortaya net çizgiler konularak hazırlanmış bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu da Haliç'in tek bir ilçeye bağlı olmamasından ve 5 ilçenin Haliç'e ev sahipliği etmesinden kaynaklanmaktadır. Bu boşluğu kapatmak için 1998 yılında 5 ilçenin belediyelerinden temsilcilerin birleşmesiyle Haliç Belediyeler Birliği kurulmuştur.

Henüz yeni kurulmasına rağmen Haliç Belediyeler Birliği'nin Haliç 'in yeniden canlandırılması, tanıtımı, korunması, yeni düzenlemelere yön vermesi ve bu projelerde aldığı rol hatırı sayılır düzeydedir. Fakat yine de kıyı şerisindeki yeşil alanlar için bir rakamsal veri çalışması yapılmadığı saptanmıştır.

Haliç'te yeşil alanları ve parkların bulunduğu alanlar Atatürk Köprüsü'n n aşağı ve yukarı kısmı olarak iki bölüme ayrılarak incelenmiştir. Haliç'te bulunan park alanlarının listesi Tablo 4.3. ve tablo 4.4. 'de verilmiştir.

Tablo 4.3. Haliç 1. Kısım yeşil alan envanter bilgileri.

HALİÇ 1. KISIM YEŞİL ALAN ENVANTER BİLGİLERİ								
S.NO	İLÇE	PARK, REFÜJ ADI	YESİL ALAN (m2)	SERT ZEMİN (m2)	TOPLAM ALAN (m2)	KAPALI MEKAN	SU	TUVALET
1	EYÜP	Takke Parkı	124.504	51.943	176.447	spor tesisi, 2 cami, okul, geelik binası	VAR	2 Adet
2	EYÜP	Derne Parkı	78.843	24.905	103.748	spor tesisi	VAR	YOK
3	EYÜP	700 Yıl Parkı	50.117	12.883	63.000	spor tesisi	VAR	YOK
4	EYÜP	F. Çakmak Cad. İski Çev.	9.463	-	9.463	İski idari binası	VAR	YOK
5	EYÜP	Piyer Loti Yamaçları	13.375	-	13.375	YOK	VAR	YOK
6	EYÜP	Tansuş Öntü Yeşil Alanı	3.055	839	3.895	YOK	VAR	YOK
7	EYÜP	İğdaş Öntü Yeşil Alanı	2.163	1.235	3.399	YOK	VAR	YOK
8	EYÜP	Çobançoşma Parkı	26.175	5.448	31.623	YOK	VAR	YOK
9	EYÜP	Alibeyköy Meydanı Kavşak	3.594	1.803	5.398	YOK	YOK	YOK
10	EYÜP	8 Mayıs Parkı	17.000	8.000	25.000	YOK	YOK	VAR
11	EYÜP	Eyüp Lisesi Karşısı	8.000	2.000	10.000	Kath. Otopark İnyantı	VAR	VAR
12	EYÜP	Eyüp S.S.K. Öntü	1.000	500	1.500	YOK	VAR	VAR
13	EYÜP	İğdaş Parkı	16.500	7.500	24.000	YOK	VAR	1 Adet
14	KAĞITHANE	Sadabat Mesire Alanı	30.000	10.000	40.000	YOK	YOK	YOK
15	KAĞITHANE	Sadabat Cami Çevresi	17.000	3.000	20.000	Cami	YOK	VAR
16	KAĞITHANE	Sadabat Mesire Alanı Refüjleri	4.000	-	4.000	YOK	VAR	YOK
17	KAĞITHANE	Mermenciler Parkı	32.000	13.000	45.000	YOK	VAR	VAR
TOPLAM			436.789	143.056	579.845			

Tablo 4.4. Haliç 2. Kısım yeşil alan envanter bilgileri.

HALİÇ 2. KISIM YEŞİL ALAN ENVANTER BİLGİLERİ									
S. NO	İLÇE	PARK, REFÜJ ADI	YEŞİL ALAN (m2)	SERT ZEMİN (m2)	TOPLAM ALAN (m2)	KAPALI MEKAN	SU	WC	OTO PARK
1	BEYOĞLU	Hasköy Parkı	16.550	8.903	25.453	YOK	VAR	YOK	YOK
2	BEYOĞLU	Hahınoğlu Parkı	22.481	12.458	34.939	Spor Tesisleri	VAR	YOK	YOK
3	BEYOĞLU	Perşembe Pazarı	17.000	12.000	29.000	YOK	VAR	YOK	YOK
4	BEYOĞLU	Sütlüce 3 Parkı	19.397	18.000	37.397	YOK	VAR	YOK	YOK
5	BEYOĞLU	Sütlüce 1 Parkı	4.258	4.590	8.848	Büfe, Çay Bahçesi	VAR	VAR	1.000 m2
6	BEYOĞLU	Sütlüce Orta ve Yan Refüj	9.758	2.570	12.328	YOK	VAR	VAR	1.000 m2
7	EMİNÖNÜ	İ.T.O. Parkı	30.254	20.049	50.303	YOK	VAR	YOK	YOK
8	EMİNÖNÜ	İ.T.O. Yanı	700	4.300	5.000	YOK	VAR	YOK	YOK
9	EMİNÖNÜ	İ.T.O. Önü Refüj	1.300	200	1.500	YOK	VAR	YOK	YOK
10	EMİNÖNÜ	Alptekin Tepesi Orta Refüj	1.000	100	1.100	YOK	VAR	YOK	YOK
11	EMİNÖNÜ	700. Yıl Parkı Orta Refüj	1.000	-	1.000	YOK	VAR	YOK	YOK
12	EMİNÖNÜ	İskele Önü Orta Refüj	2.000	300	2.300	YOK	VAR	YOK	YOK
13	EMİNÖNÜ	Tramvay Yolu Orta Refüj	1.731	-	1.731	YOK	VAR	YOK	YOK
14	EMİNÖNÜ	Unkapanı Kavşağı	6.000	1.000	7.000	YOK	VAR	YOK	YOK
15	EYÜP	Barış Manço Parkı	8.000	2.000	10.000	YOK	VAR	1 Adet	YOK
16	EYÜP	Ayvansaray Kavşağı	50.000	10.000	60.000	YOK	VAR	YOK	YOK
17	EYÜP	Abdülvedüt Parkı	5.204	2.000	7.204	Büfe	VAR	VAR	1.000 m2
18	FATİH	Şair Nedim Parkı	26.630	3.019	29.649	YOK	VAR	YOK	YOK
19	FATİH	Özlem Parkı	9.819	10.190	20.009	YOK	VAR	YOK	YOK
20	FATİH	Akşemsettin 1-2-3-4	37.600	25.363	62.963	Spor Tesisi	VAR	YOK	YOK
21	FATİH	Ayvansaray Parkı	37.023	23.625	60.648	Çocuk Barındırma İstasyonu	VAR	YOK	YOK
22	FATİH	C.Meriç Görme Özürlüler Parkı	8.000	4.000	12.000	Çocuk Barındırma İstasyonu	VAR	YOK	YOK
23	FATİH	Balat Orta Park	22.986	11.119	34.105	Bulgar Kilisesi, Cami	VAR	YOK	YOK
24	FATİH	Ayvansaray Hastanesi	1.300	1.100	2.400	YOK	VAR	YOK	YOK
25	FATİH	Cibali Orta Refüj	900	110	1.010	Kadın Eserleri Kütüphanesi	VAR	YOK	YOK
TOPLAM			340.891	176.996	517.887				

5. HALİÇ KIYI ŞERİDİNDEKİ YENİ DÜZENLEMELER VE PARKLARIN KULLANICILAR TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1.Haliç Kıyı Şeridindeki Yeni Düzenlemelerde ve Yeşil Alanlarda Yapılan Anket Çalışmalarının Değerlendirilmesi

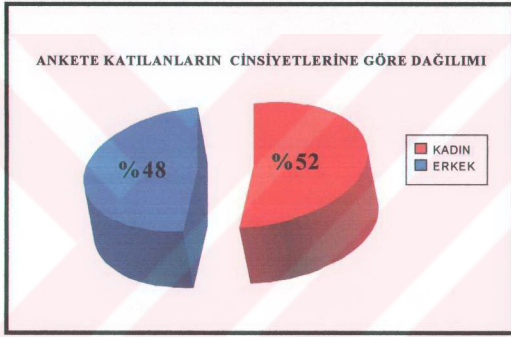
Son on yılda, kıyıları yeniden canlandırma çalışmaları kapsamında Haliç kıyıları da, günübirlik rekreasyon kullanımları için yeniden düzenlenmeye başlanmıştır. Haliç kıyı şeridinde anket çalışma alanı olarak, Atatürk Köprüsü ile Haliç köprüsü arasında kalan yeşil alanlardan ve yeni düzenlemelerden bazı mekanlar seçilmiştir. Anket çalışması, Atatürk köprüsü ile Haliç köprüsü arasındaki; Feshane rekreasyon alanlarında ve Ramazan ayı etkinliklerinin olduğu zamanda, Piyer Loti’de, Miniaturk’ta, Rahmi Koç Sanayi Müzesi’nde , Haliç’in kuzey yakasında Hasköy kıyı parklarında ve Haliç’in güney yakasında Kadir Has Üniversitesi önündeki kıyı parkında ve Tekke Parkı’da gerçekleştirilmiştir. (2003-2004).

Haliç kıyı mekanında kullanıcı-mekan ilişkisini ortaya koyarak, alanın kullanılabilirliğini belirlemek için 21 sorudan oluşan bir anket çalışması yapılmıştır. Alana gelen kullanıcılar arasında 100 kullanıcıyla anket yapılması hedeflenmiş ve bu hedef gerçekleştirilmiştir. Anket sorularını cevaplayan kullanıcılar belirlenen alanda rastgele seçilmiştir. Seçilen örnek alanlar için harita, arşiv, fotoğraf, gözlem ve anket çalışmaları yapılmıştır.

Yapılan anket çalışması ile kıyının işlevsel çekiciliği, hangi yaş grubunun bu mekanı daha çok tercih ettiği, ne tür kullanımların olmasını istedikleri, kullanım yeterliliği, bu alanlarda kullanılan kent mobilyalarının yeterliliği ve kullanıcı istekleri saptanmaya çalışılmıştır. Ayrıca yeniden düzenlenen bu alanlarda kullanıcı-mekan ilişkileri, kent mobilyaları, düzenleme ilkeleri, yapılan yeniliklere gösterdikleri tepki ve kullanıcı istekleri açısından irdelenmiştir.

Yapılan araştırmaya göre kullanıcıların bu alanlara geliş amacı, nasıl geldikleri, alana kendi aracı ile gelen kullanıcıların park etme olanakları, bu alanlarda yer alan kent mobilyaları ve kullanımlar hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Ayrıca araştırmada bu mekanların günün hangi zaman diliminde en çok kullanıldığının saptaması yapılmıştır.

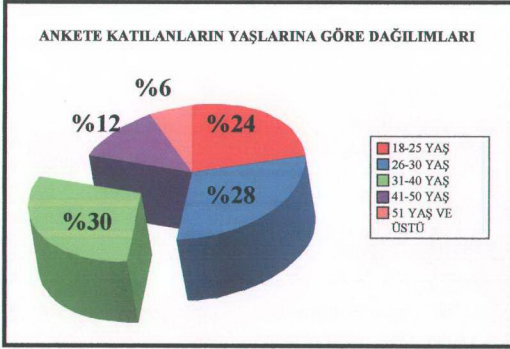
Yapılan anket çalışmasında görüşülen kişilerin % 52'si kadın, %48'i erkek olarak tespit edilmiştir. Bu orana göre kıyadaki düzenlemeleri kullananlarda baskın bir cinsiyet farklılığı görülmemektedir. (Şekil 5.1.)



Şekil 5.1. Ankete Katılanların Cinsiyetlerine Göre Dağılımı.

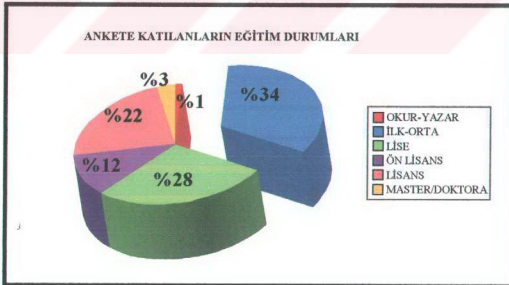
Anket yapılan alanlarda farklı yaş gruplarından kullanıcılar olmasına dikkat edilmiştir. Böylece her yaştan kullanıcının farklı beklentileri ve memnuniyetleri saptanmak istenmiştir. Kullanıcıların yaş grupları incelendiğinde %24'ünün 18-25 yaş arası, %28'inin 26-30 yaş arası, %30'unun 31-40 yaş arası, %12'sinin 41-50 yaş arası ve %6'sının 51 yaş ve üzeri yaş gruplarından olduğu görülmüştür. (Şekil 5.2.)

Haliç kıyılarındaki kullanıcıların eğitim durumlarına bakıldığında % 34'lük bir oranla en büyük dilimi ilköğretim mezunları oluşturmaktadır. Bu rakamı %28 oranla lise mezunları, %22 ile lisans mezunları, %12 ile ön lisans mezunları takip etmektedir.



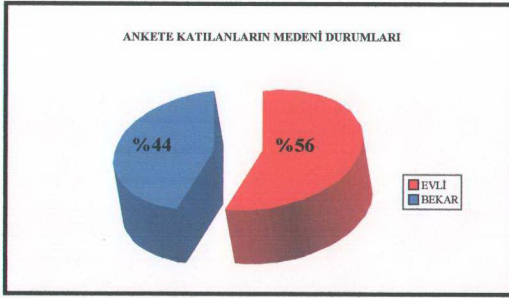
Şekil 5.2. Ankete Katılanların Yaşlarına Göre Dağılımı

Miniatürk ve Rahmi Koç Müzesi gibi kültürel alan ve yapıları eğitim durumu yüzdesine %3'lük de olsa mastır/doktora grubunun girmesini sağlamıştır. Üniversite mezunları toplamda ele alınınca , sosyal ve kültürel faaliyet alanlarının Haliç kıyılarına % 37 gibi eğitim durumu yüksek bir kullanıcı kitlesini çektiği sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu da Haliç kıyılarındaki kültür yatırımının boşa çıkmadığını göstermektedir. (Şekil 5.3.)



Şekil 5.3. Ankete Katılanların Eğitim Durumlarının Dağılımı.

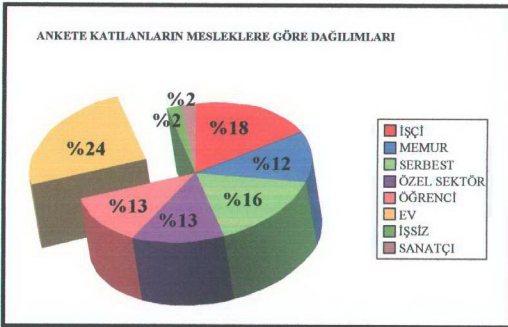
Kullanıcıların medeni durumuna bakıldığında %56' sının evli , %44' ünün bekar olduğu tespit edilmiştir. (Şekil 5.4.)



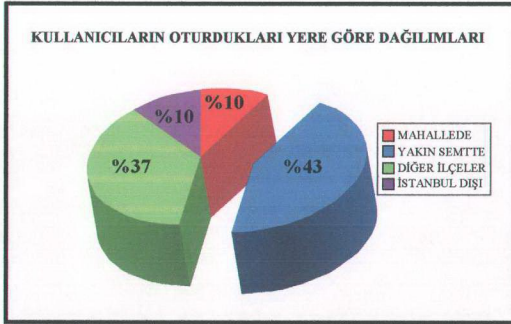
Şekil 5.4. Ankete Katılanların Medeni Durumlarının Dağılımı.

Alanı kullananlara meslekleri sorulduğunda çeşitli cevaplar alınmıştır. Bundan da yapılan düzenlemelerin her tür sosyal, kültürel ve ekonomik statüye sahip kullanıcıya cevap verdiği sonucuna varılmaktadır. Torna-tesviye işçisinden akademisyene, radyo-tv sektöründe çalışandan müzisyene kadar değişik meslek grupları Haliç kıyılarındaki düzenlenen farklı alanları kullanabilmektedirler. (Şekil 5.5.)

Kullanıcıların oturdukları yerler de oldukça çeşitlilik göstermektedir. Buna göre kullanıcıların % 10'u parkın bulunduğu mahallede, % 43'ü yakın semtlerde, % 37'si diğer ilçelerde, % 10'u İstanbul dışında yaşamaktadır. (Şekil 5.6.) Yakın semtte, mahallede, diğer ilçeler ve İstanbul dışındaki yerler (Tablo 5.1.)'de verilmiştir.



Şekil 5.5. Ankete Katılanların Meslek Gruplarına Göre Dağılımı.



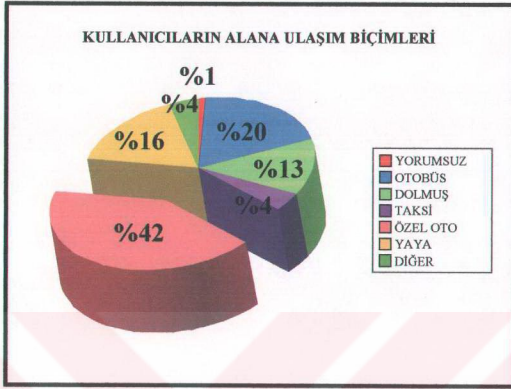
Şekil 5.6. Kullanıcıların Oturdukları Yere Göre Dağılımı.

Tablo 5.1. Ankete katılanların oturdukları semtleri gösteren tablo

MAHALLE	YAKIN SEMT	DİĞER İLÇE	İSTANBUL DIŞI
ÖRNEKTEPE	ALİBEYKÖY	BAHÇELİEVLER	ANKARA
HALICIOĞLU	YEŞİLPINAR	KÜÇÜKÇEKMECE	İZMİT
BADEMLİK	FATİH	BEŞİKTAŞ	BURSA
SİLAHTARAĞA	TOPKAPI	KADIKÖY	ESKİŞEHİR
	HASKÖY	MASLAK	EDİRNE
	KÜÇÜKKÖY	KOZYATAĞI	
	EYÜP	KARTAL	
	ZEYİTBURNU	LEVENT	
		GAZİOSMANPAŞA	
		ARNAVUTKÖY	
		ORTAKÖY	
		ÇAĞLAYAN	
		BAĞCILAR	

Kullanıcılar alana farklı ulaşım araçlarıyla veya yaya olarak ulaşmaktadırlar. Yakın semtte ve mahallede oturanların bazıları yaya olarak alana gelmektedirler. diğer ilçeler ve İstanbul dışından gelenler ise otobüs, dolmuş ve özel oto kullanmaktadırlar.

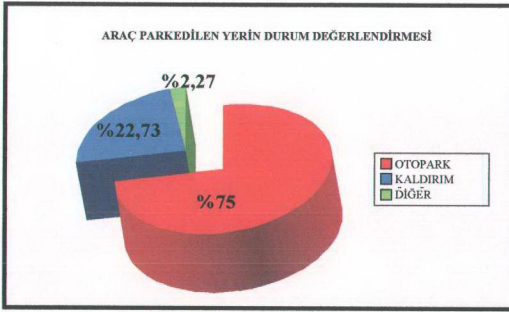
Okullarda gezi mevsiminin başlaması nedeni ile özel araç haricinde öğrenci servisi ve okul otobüsü ile gelen kullanıcılara da rastlanmıştır. (Şekil 5.7.)



Şekil 5.7. Kullanıcıların Alana Ulaşım Biçimlerinin Dağılımı.

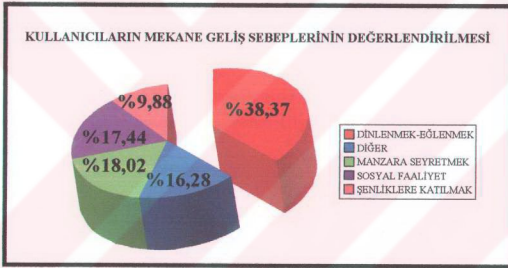
Alana özel otosuyla gelenlerin %75'i park etmek için otopark olduğunu belirtmişlerdir. Fakat özel otory kullanma yoğunluğu Rahmi Koç Müzesi ve Minyatürk'te olduğundan ve bu yerlerin de kendilerine ait planlamış otoparkları bulunduğundan dolayı ortaya otopark yeri bulma konusunda rakamsal olarak olumlu ama yanıltıcı bir sonuç çıkmaktadır. Çünkü kıyı parklarına gelen kullanıcıların neredeyse tamamı araçlarını kaldırım üstüne park ettiklerini belirtmişlerdir. Kullanıcıların otopark yeri bulma durumları . (Şekil 8.8.) 'de gösterilmiştir.

Kullanıcıların çoğu birden fazla alana geliş sebebi olduğunu belirtmişlerdir. Geliş sebeplerinde yoğunluğu dinlenmek ve eğlenmek, manzara seyretmek almaktadır. Kültürel alanlarda sosyal kültürel faaliyette bulunmak en fazla dile getirilen geliş sebebi olmuştur. Ramazan ayında Feshane'de yapılan anket çalışmalarında ise şenliklere katılmak en fazla verilen cevap olmuştur. Bunların dışında Feshane'de şenlikler esnasında alışveriş yapmak da geliş sebepleri arasındadır. Diğer alanlarda ankette gösterilen şıklar dışında alana bilimsel araştırma yapmak amacıyla da gelindiği görülmüştür. Piknik yapmak ve çocuğunu gezdirmek cevabı sıkça karşılaşılan

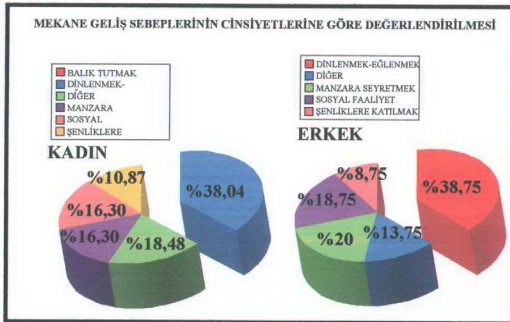


Şekil 5.8. Araç Parkedilen Yerin Durum Değerlendirmesi.

cevaplar arasındadır. (Şekil 5.9.) cinsiyete göre alana geliş sebepleri incelendiğinde gösterilen sebeplerde çok farklılık olmadığı saptanmıştır. (Şekil 5.10.)

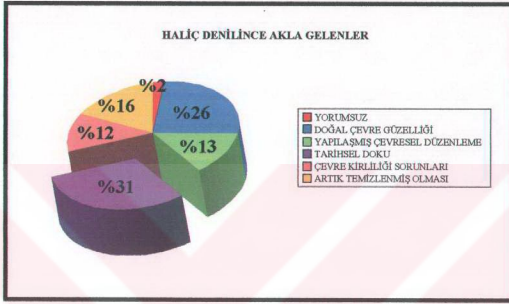


Şekil 5.9. Kullanıcıların Mekana Geliş Sebeplerinin Durum Değerlendirmesi.



Şekil 5.10. Mekana Geliş Sebeplerinin Cinsiyetlerine göre Değerlendirmesi.

Yapılan anket çalışmasında kullanıcılara Haliç denilince akla gelen kelimeler sorulduğunda çok geniş bir cevap yelpazesi karşımıza çıkmaktadır. Ama en çok doğal çevre güzelliğini ve tarihsel dokunun değerini belirten kelimeler kullanarak cevap verilmiştir. Kullanıcıların çoğu Haliç’i “İstanbul Silüet’i, Tarihi Yarımada, Tersane, Galata Köprüsü, Tarihi Çarşılar, Eyüp Sultan ve Balat” gibi tarihle içiçe olan kelimeler ile özdeşleştirmektedirler. (Şekil 5.11.)



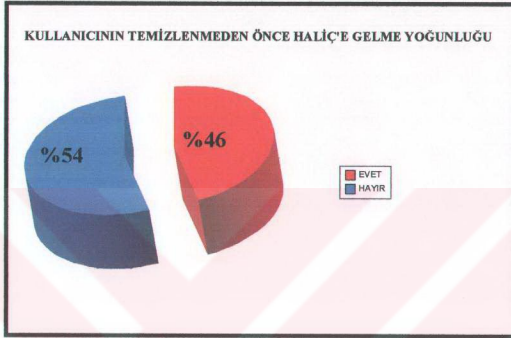
Şekil 5.11. Haliç Denilince Akla Gelen Kelimelerin Durum Değerlendirmesi.

Geçmişte kokudan dolayı başka ilçelere taşınmış olan kullanıcılar şimdi Haliç’e geri dönmek istemektedirler. Verilen cevaplardan da Haliç’teki temizleme çalışmalarının oldukça etkili sonuç verdiği anlaşılmaktadır. Çünkü Haliç denilince ilk akla gelen kelime artık kirlilik, kötü koku olmaktan çıkmış, hatta kullanıcılar tarafından “eskiden kokuyordu, şimdi ise çok güzel ” eklemesi sıkça yapılmıştır. Ayrıca Haliç’te yapılan Rahmi Koç Müzesi, Pierre Loti’nin yeniden düzenlenmesi, Feshane ve Miniaturk gibi yeni yapısal düzenlemelerin kullanıcılar tarafından dikkat çekici olduğu gözlemlenmiştir.

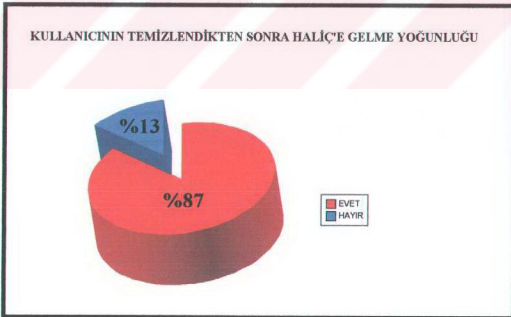
Kullanıcıların %46’sı temizlenmeden önce de Haliç’e geldiklerini belirtmişlerdir. Fakat bu sonuç Haliç’in durumundan memnun oldukları için değil, Haliç’in yakın çevresinde oturma zorunluluğundan kaynaklanmaktadır. (Şekil 5.12.) Aynı soru Haliç temizlendikten sonra gelme sıklığı olarak sorulduğunda ise %87 gibi yüksek

bir oranda evet cevabı alınmıştır. Bu oranın anlamı kullanıcı memnuniyeti açısından çok önemlidir. (Şekil 5.13.)

Kullanıcılar Haliç'in kirli olduğu dönemde ya İstanbul'un çeşitli yerlerindeki rekreasyon alanlarını tercih ettiklerini ya da hiç gitmediklerini belirtmişlerdir. (Şekil 5.14.)

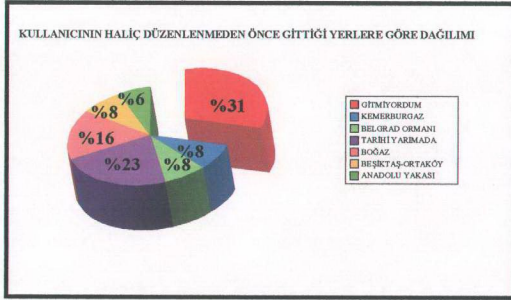


Şekil 5.12. Kullanıcıların Temizlenmeden Önce Haliç'e Gelme Yoğunluğu.



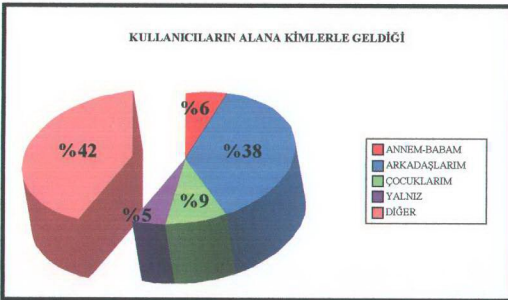
Şekil 5.13. Kullanıcıların Temizlendikten Sonra Haliç'e Gelme Yoğunluğu.

Gidilen mekanlardan Gülhane, Sarayburnu, Sultanahmet ve Eminönü, "Tarihi Yarımada" ortak parantezi altında toplanmıştır. Bebek, Sarıyer, Kasırlar, Arnavutköy ve beykoz ise "Boğaz" ortak parantezi altında toplanmıştır.

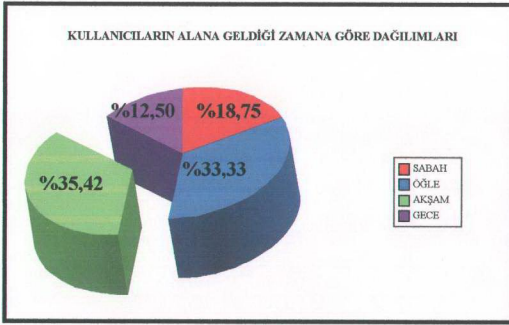


Şekil 5.14. Kullacının Halic Düzenlenmeden Önce Gittiği Yerleri Dağılımı.

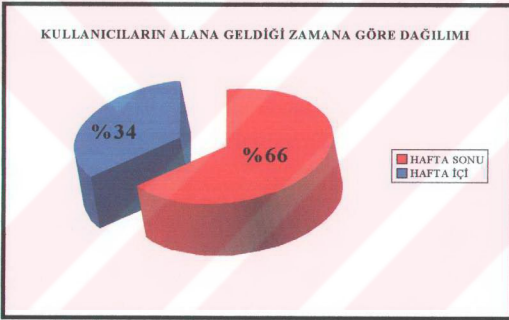
Anket yapılan alana kimlerle geldiği sorulduğunda en çok %42’lik oranla “Eş” tercih edilmiş, bunu %38 ile arkadaş grubu takip etmiştir. (Şekil 5.15.) Kullanıcılar anket alanına gelmek için günün akşam saatlerini ve hafta sonlarını daha fazla tercih etmektedirler. (Şekil 5.16., 5.17) Alana gelmek için ikinci popüler saat öğle saatleridir. Ramazan etkinlikleri esnasında ise bu soruya verilen cevapların hepsi “gece” olmuştur. Kullanıcıların neredeyse yarısı Feshane’deki ramazan etkinliklerine geldiğini belirtmiştir. (Şekil 5.18.)



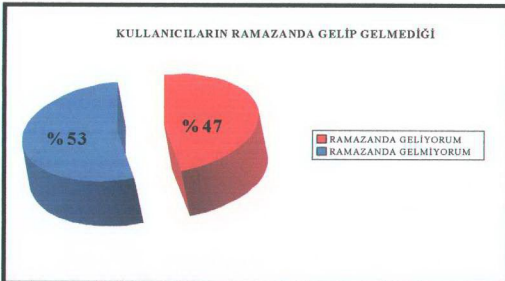
Şekil 5.15. Kullanıcının Alana Kimlerle Geldiğinin Durum Değerlendirmesi.



Şekil 5.16. Kullanıcıların Alana Geldiği Zaman Göre Dağılımları.



Şekil 5.17. Kullanıcıların Alana Hafta sonu/ Hafta içi Gelme Yoğunlukları.

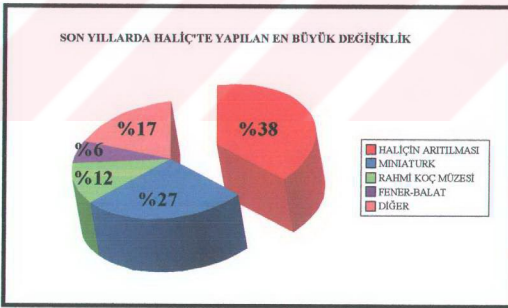


Şekil 5.18. Kullanıcıların Ramazanda Ayında Feshaneye Gelme Yoğunluğu.

Kullanıcıların Haliç'te son yıllarda yapılan değişikliği algılama durumları oldukça yüksek bulunmuştur. Haliç'in artırılmasının %38 oran ile yapılan en büyük değişiklik olarak görüldüğü ve bunu %27 ile Miniaturk'un takip ettiği sonucuna varılmıştır. Ankette şıklarda verilen değişik alternatifler dışında, kıyıda yeni açılan çay bahçesi, tekrar yapılmaya başlanan vapur seferleri, güzelleşen sahil şeridi ve Pierre Loti'e teleferik yapılma projesi bu soruya verilen farklı cevaplardır. (Şekil 5.19)

Ankete katılanların eğitim durumlarına göre Haliç'te son yıllarda yapılan değişikliği algılamaları incelendiğinde, "Haliç'in artırılması"nın tüm eğitim gruplarında oranı yüksek bir şekilde farkedildiği saptanmıştır. Eğitim durumu yükseldikçe Haliç'te yeni yapılaşmış düzenlemelerin algılama oranı yükselmiştir. Fakat Haliç'teki ilk rehabilitasyon ve önemli restore projelerinden olan Zeyrek'in kullanıcılar tarafından hiç belirtilmediği ve popüler bulunmadığı tespit edilmiştir. (Tablo 5.2.)

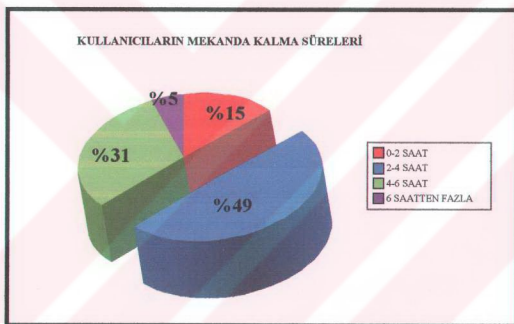
Kullanıcıların neredeyse yarısı alanda 2 ila 4 saat arasında vakit geçirmektedirler. Bunu 4 ila 6 saatlik bir zaman dilimi takip etmektedir. (Şekil 5.20)



Şekil 5.19. Son Yıllarda Haliç 'te Yapıldığı Bilinen En Büyük Değişikliklerin Durum Değerlendirmesi.

Tablo 5.2. Kullanıcıların eğitim durumlarına göre Haliç'te yapılan değişiklikleri algılama durumlarını gösteren tablo

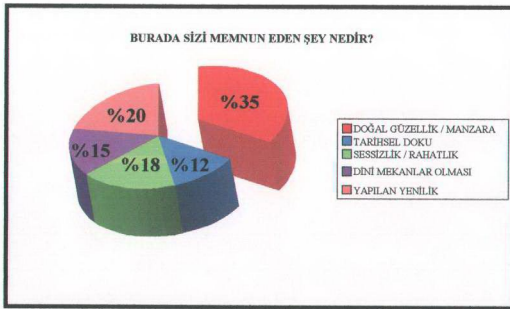
	OKUR-YAZAR(%)	İLK – ORTA (%)	LİSE (%)	ÖN LİSANS(%)	LİSANS(%)	MASTER – DOKTORA(%)
HALİÇİN ARITILMASI	100	47	14,3	50	40,9	66,7
MİNİATÜRK	-	20,6	39,3	25	27,3	-
RAHMİ KOÇ MÜZESİ	-	5,9	17,9	8,4	18,2	-
ZEYREK	-	-	-	-	-	-
FENER-BALAT	-	-	10,7	8,3	9,1	-
DİĞER	-	26,5	17,8	8,3	4,5	33,3



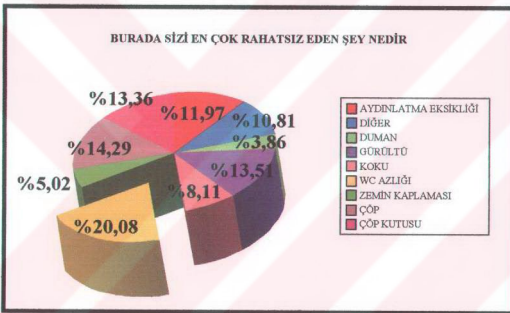
Şekil 5.20. Kullanıcıların Mekanda Kalma Süresinin Dağılımı.

Alana gelenlerin memnuniyet nedenlerinin başında %35 ile doğal güzellik, manzara ve silüet gelmektedir. İkinci sırada ise %20'lik bir oranla yapılan yenilikler ve yeni sahil düzenlemeleri gelmektedir. %18 oranında alandaki sessizlik ve rahatlık memnuniyet nedeni olarak üçüncü sırada belirtilmiştir. Ayrıca dini mekanların yoğunluğundan dolayı inanç turizmine elverişli bir ortam oluşturan Eyüp Sultan civarı, kullanıcıların %15'lik bir oranla memnuniyetlerini dile getirdikleri diğer bir etkidir. (Şekil 5.21.)

Anket yapılan alanlarda en fazla rahatsızlık duyulan konu %20'lik bir oranla tuvalet azlığıdır. (Şekil 5.22.) Bunu %14'le çöplerin çokluğu, %13'le gürültü takip

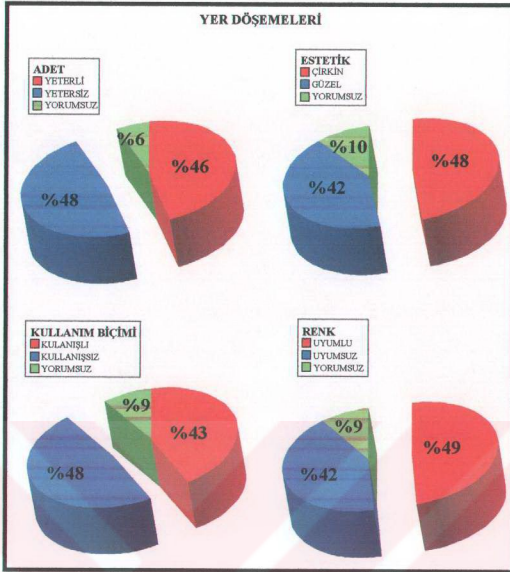


Şekil 5.21. Mekanda Kullanıcıyı En Memnun Edenin Ne Olduğuna İlişkin Durum Değerlendirmesi.

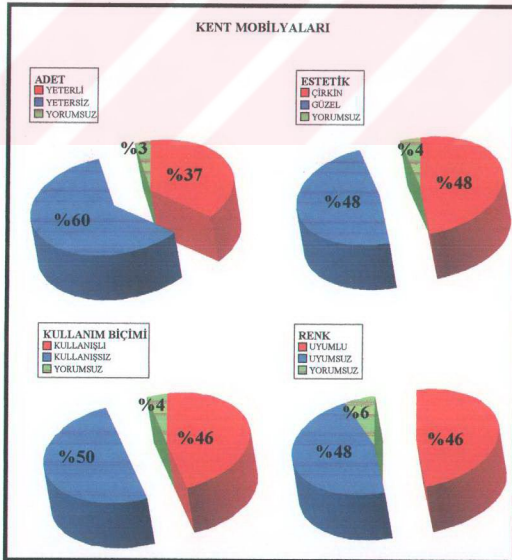


Şekil 5.22. Kullanıcıyı Rahatsız Eden Faktörlerin Dağılım Durumu.

etmektedir. Bunların dışında parklarda alkol alan insanlar, haliç'in yüzeysel kirliliği, trafik ve park sorunu rahatsızlık duyulan etkenler olarak sıralanmıştır. Çevrenin fiziki düzenlemesi hakkındaki görüşler iki aşamalı olarak sorulmuştur. İlk önce yer döşemelerinin estetik, kullanım biçimi, renk ve yeterlilik durumunun değerlendirilmesi istenmiştir. Daha sonara kent mobilyalarında aynı kriterlere göre değerlendirilmiştir. (Şekil 5.23., 5.24.) bu değerlendirme sonucunda kullanıcılar estetik, kullanım biçimi ve renk konusunda çok sağlıklı ve bilinçli olmamakla birlikte memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. Ancak yeterlilik durumu sorulduğunda baskın bir yetersiz cevabıyla karşılaşmıştır.



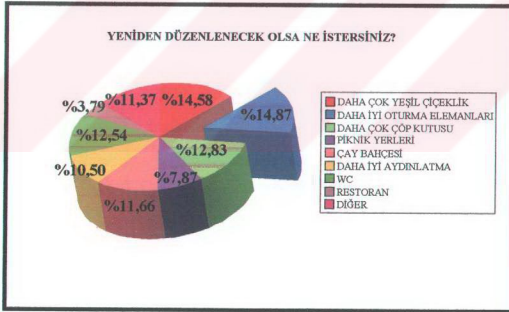
Şekil 5.23. Kullanıcının Yer Döşemeleri Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirmesi.



Şekil 5.24. Kullanıcının Kent Mobilyaları Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirmesi.

Yeşil alanların yeniden düzenlenme fırsatı kullanıcılara verildiğinde orada ne görmek istediklerine ilişkin çok çeşitli ve birden fazla alternatifli cevaplar alınmıştır. İstekler değerlendirildiğinde karşımıza birbirine çok yakın oranları olan bir grafik çıkmıştır. Bunun sebebi ise kullanıcının anket sorusundaki birden fazla alternatifi işaretleme opsiyonunu kullanıp hemen hemen hepsinin olmasını istemeleridir. Fakat yine de her şıkki işaretlemelerine rağmen restoran alternatifini park içinde istemediklerini özellikle belirtmişlerdir. Çünkü restoran ve kafe gibi özel teşebbüse ait birimlerin park içinde zamanla yayılarak kendine ait olmayan yerleri de işgal ettiği ve halka açık alanı bile ücretlendirdiği gerçeğinin İstanbul'da sık sık karşımıza çıktığını belirtmişlerdir. (Şekil 5.25.)

Bunların dışında kullanıcılar park içinde çeşme, süs havuzu, çocuk parkı, beki, masalı oturma alanları, mescit, akvaryum ve daha çok müze gibi değişik cevaplar vermişlerdir. Tarihi mekanla yeni yapıların mutlaka uyumlu olmasını, iki yakayı birleştiren köprü'nün olmasını, park yakınından geçen otobüs hattının olmasını da istekleri arasına eklemişlerdir.

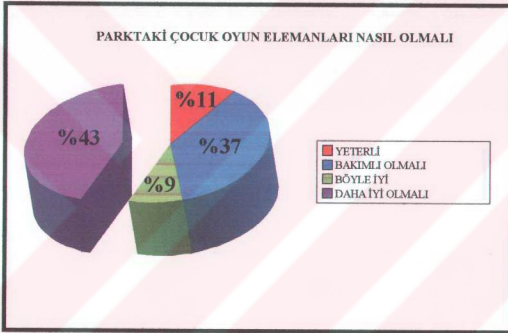


Şekil 5.25. Yeniden Düzenleme Esnasında Kullanıcı İsteklerinin Dağılımı.

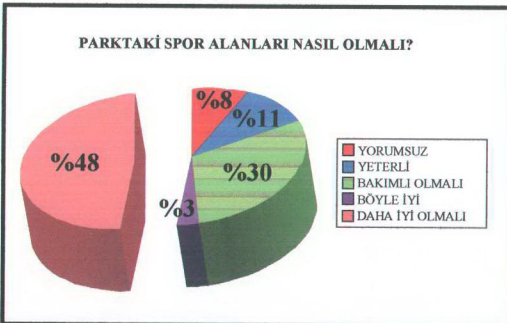
Park içindeki çocuk oyun alanları hakkındaki görüşler olumsuzdur. Kullanıcıların büyük çoğunluğu çocuk parkının bakımlı ve daha iyi olması gerektiğini söylemişlerdir. Nasıl daha iyi olmalı sorusu yöneltildiğinde, verilen cevaplarda modern kent mobilyaları bilincinin çocuk oyun elemanları konusunda oldukça iyi olduğu görülmüştür. Kullanıcılar çocukları için yaş grubuna uygun oyun aletleri, güvenli, renkli, çocuk gelişimine yardımcı olan, korunaklı, vakit geçirirken

sıkılmayacakları ve uygun malzeme ile yapılmış bir çocuk parkı istemektedirler. (Şekil 5.26)

Spor alanları konusunda da bakımlı ve daha iyi olmalı görüşü çoğunluktadır. Kullanıcılar spor alanı olarak sadece futbol ve basketbol sahasının akla gelmemesi gerektiğini ve özellikle 8-12 yaş grubu için ayrı spor alanlarına ihtiyaç duyulduğunu belirtmişlerdir. Park içinde koşu parkuru, bisiklet yolu ve sabahları jimnastik alanı olmasını ve bu fonksiyonları uzun kıyı şeridi boyunca sadece belli bölgelerde odaklanmış olmamasını istemişlerdir. Bunlarda ayrı olarak yüzme havuzu ve tenis kortu gibi uç noktalarda istekleri olan kullanıcılara da rastlanmıştır. (Şekil 5.27)

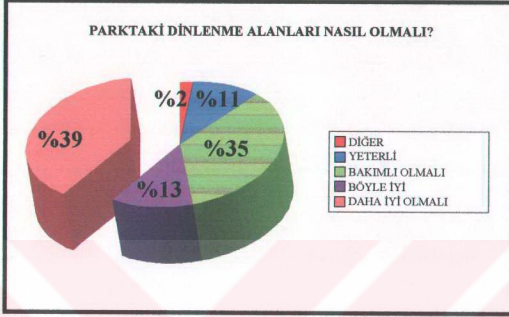


Şekil 5.26. Parktaki Çocuk Oyun Elemanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.



Şekil 5.27. Parktaki Spor Alanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.

Kullanıcılar dinlenme alanları konusunda da bakımlı ve daha iyi olmalı görüşünde hemfikirler. Dinlenme alanlarının sayısı artmalı, masalı ve uyumlu renklerde oturma elemanları olmalı, gürültüden uzak olmalı ve huzur verici olmalı şeklinde görüşlerini belirtmişlerdir. (Şekil 5.28.) Park içinde yaşlı ve engelliler için birkaç yerden merdivensiz girişin olması isteği ayrıca belirtilmiştir.



Şekil 5.28. Parktaki Dinlenme Alanları Hakkındaki Görüşlerin Değerlendirilmesi.

Haliç'teki açık alanların bakımından hangi kurumun sorumlu olduğu konusunda da kullanıcılardan çeşitli cevaplar alınmıştır. “İlçe belediyesi” cevabı en fazla verilen cevap olmuştur. Çeşitli cevaplar verilmesinin nedeni Haliç'in tek bir ilçeye bağlı olmadığı bilindiği için kararsız kalınmasından kaynaklanmaktadır. Kullanıcıların %25'i ise Haliç'teki açık alanların bakımından hangi kurumun sorumlu olduğunu bilmediklerini söylemişlerdir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Kıyı şehirlerindeki mevcut sorunların, geleceği düşünmeksizin bu mekanın tüketiminden kaynaklandığı görülmektedir. Kentsel kullanımlar için verimli bir bölge olan kıyı, kullanıcıların sonsuz rekabeti ve baskısı altında ezilerek doğal dengesini yitirmektedir. Ayrıca ulaşım, endüstri, konut ve altyapısal işlevlerin zamanla eskimesi ve terk edilmesi nedeniyle alan çöküntü bölgesi haline gelmekte ve kent ile olan ilişkisi tamamen kopmaktadır.

İstanbul'da da kıyı alanları sanayileşme süreci ile değişim ve dönüşüme uğramıştır. Bu süreçten Haliç de etkilenmiştir. Haliç kıyılarındaki ve gerisindeki tarihi alanlar bu gelişmelerden olumsuz bir biçimde etkilenerek çöküntü alanlarına dönüşmüştür. Bu bölgeler sanayinin kıyılardan geri çekilmesiyle, kent-kıyı ilişkisi doğrultusunda yenilenme olanağına kavuşmuştur ve gözle görülür değişiklikler kullanıcıların dikkatini çekmeye başlamıştır. Ancak Haliç kıyısında, kıyıya kimlik kazandırmış, işlevsel dönüşümlerle kentsel kullanımlara kazandırabilecek birçok yapı yıkılarak kaldırılmıştır. Böylece kıyının gerisinde yer alan tarihi mekanlar, kıyıdaki işlevsel yetersizlikten kaynaklanan boşluk dolayısıyla yenilenme şansını yitirmiştir.

Dünyadaki diğer kıyı kentlerinde uygulanan çözüm modellerinin benzerlerinin Haliç'te uygulanmaya çalışılması sonucunda manzaranın değişmesi, ıslahı, artırılması ve yeniden düzenlenip topluma kazandırılması bir yarım yüzyıla mal olmuştur. Bu sürecin bu kadar uzun sürmesinin en önemli nedenlerinden biri de Haliç'teki çalışmaların yerel yönetim değişikliklerinden fazlaca etkilenmesi ve her yeni gelen yönetimin bir önceki projeyi yarım bırakması, proje gelişimini tamamen ortadan kaldırması ve kendi yönetiminin getirdiği gelişim ve değişim projelerini uygulamaya konmasıdır. Bu dört ya da beş yılda bir değişen problemliler süreçler Haliç için çözümü engellemiş ve daha da geciktirmiştir.

Bu çalışmada Haliç kıyısındaki gelişmelerin artık tüm İstanbul, Türkiye ve Dünya gündeminde yer bulması nedeniyle Haliç kıyı şeridi üzerinde böyle bir araştırma ve inceleme yapılmasında yarar görülmüştür. Bir dönem çevresel ve ekolojik anlamda ölü sayılabilecek bu bölgenin şimdi nasıl şehrin önemli sosyal, kültürel ve rekreasyonel yaşam noktalarından biri haline geldiği ve peyzaj açısından şehre önemli bir yeşil odak olduğu vurgulanmıştır. Haliç kıyı şeridinin bugüne gelene kadar geçirdiği süreç ve yeni düzenlemelerin kenti nasıl etkilediği ve kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi incelenmiştir. Kullanıcıların da Haliç kıyısı gibi değişim sürecinden geçtiği , doğal güzellik manzara, tarihsel miras, sosyal-kültürel aktivite gibi kavramların öneminin arttığı gözlemlenmiştir.

Yapılan çalışmada Haliç kıyısına yakın çevreden olduğu gibi İstanbul'un diğer ilçelerinden de talebin oldukça fazla olduğu ve yapılan yeni düzenlemelerin İstanbul dışından da ziyaretçi çekmesine neden olduğu saptanmıştır. Rahmi Koç Müzesi ve Miniaturk'un hafta sonu kadar hafta içi de belli bir yoğunlukta ziyaretçi potansiyeli olduğu gözlemlenmiş, kullanıcıların boş zamanı değerlendirmek için piknik yapmak kadar sosyal-kültürel aktiviteye de ilgi gösterdiği tesbit edilmiştir. Kıyıdaki müzeler ve Kadir Has Üniversitesi , kütüphane gibi kültürel , akademik kurumların bulunması kullanıcıların eğitim seviyelerinde yükselme gibi olumlu sonuçları beraberinde getirmiştir. Tarihi SİT alanı ilan edilen bölgede sık sık yapılan araştırma çalışmaları o bölgede oturan halkın dikkatini çekmekte bu da tarihi kültür mirası bilincinin olumlu yönde artmasında etkili olmaktadır.

Mezbanhanın bir kültür merkezine, tütün fabrikasının bir üniversiteye, lengerhanenin bir sanayi müzesine, fes atölyesinin bir şenlik ve etkinlik binasına dönüşmesi, o fonksiyonun her kullanıldığında tarihin bir parçası olduğunun hatırlanmasını bununla beraber modern yaşamın ihtiyaçlarına cevap veren bir işlevi kazanmasını sağlamıştır.

Haliç kıyısı ve çevresi ile ilgili gündemde –halen sürmekte olan ve öneri aşamasında olan- pek çok projenin olması olumlu bir harekettir. Özellikle Sadabat mesire alanları ve Valide Sultan Köprüsü Koruma ve Geliştirme Projeleri hayata geçirildiği takdirde Haliç'in daha da cazip ve kullanım yoğunluğunun arttığı bir alan olacaktır.

Araştırma sonucunda kullanıcıların Haliç hakkında yapılan projelerden ve değişim sürecinden tahmin edilenden fazla haberdar oldukları, yapılan değişiklikleri oldukça yakından izledikleri tesbit edilmiştir. Haliç'in artırılmasının önemi görüşülen her kullanıcı tarafından vurgulanmış, bundan duyulan memnuniyet en çarpıcı şekilde dile getirilmiştir. Geçmişte koku nedeniyle evini satıp muhitinden ayrılmak zorunda kalanlar şimdi eski mahallelerine geri dönmek istediklerini belirtmişlerdir. Haliç'teki temizlenme ve kıyıdaki yenilenme sürecinin oturdukları mekandaki yaşam kalitesini artırmada etkili olduğu gözlemlenmiş, bu da bundan sonra gelecek projeler için talebin artmasını sağlamıştır.

Anketlerden alınan cevaplardan görüldüğü gibi tarihi ve manevi niteliği olan bir mekanın mimari yapısı ve silueti bozulmadan başka bir kullanıma dönüştürülerek restore edilmesini onaylamakta ve desteklemektedirler.

Kullanıcılar gelir düzeyinin düşük olduğu bir yerleşim merkezinde yaşamalarına rağmen modern yaşamın ihtiyaç ve gereklerinin farkındadırlar ve kıyıdaki parklar ve yeşil alanlardan kullanıcılar mümkün olan en üst düzeyde yararlanmaktadırlar. Aynı zamanda bu parklardaki eksikliklerin belli bir standardı yakalamış semtlerdeki fonksiyon ve düzenlemelerin örnek alınarak giderilmesini istemektedirler. Yeşil alanlardaki yeni düzenlemelerden sonra sabahları kıyıda spor yapanların ve koşuya çıkanların çoğalması, istek ve talepler sorulduğunda çevreyi kirlilik yönünden etkileyen piknik yeri yerine nitelikli kent mobilyaları ve güvenlik için bekçinin istenmesi bu görüşü destekleyen canlı örneklerdir. İyi hizmet ve düzenlemenin kişideki çevre bilincini ve yaşam kalitesini de olumlu yönde etkilediği görülmektedir.

Yapılan anket çalışmasında Haliç kıyısındaki parkların kullanıcılarının %48'inin erkek, %52'sinin kadın olduğu görülmüştür. Bir partnerle rekreasyon alanında bulunmak, alandaki işlevlerden daha fazla yararlanmak demektir. Ayrıca kadınların çoğunun ev hanımı olmasına rağmen açık havaya çıkıp çocukları ile parkta vakit geçirmeleri ve onların yeşil alanda oynama isteklerine duyarlı davranmaları, çocuk oyun aletlerinde ve donatı elemanlarında kalitenin artmasının gerekliliği açısından önemlidir.

Eğitim durumuna göre rekreasyon ihtiyacı için tercih edilen mekanlar değişkenlik göstermektedir. Müze ve Miniatürk'te yapılan anket çalışmalarına katılanların eğitim durumunun açık alanlarda ve parklarda yapılan anket çalışmasına katılanlardan yüksek olduğu dikkat çekici ve olumlu bir sonuçtur.

Haliç'in kuzey ve güney yakasındaki kullanıcıların bazı istekleri oturan yakaya farklılık göstermektedir. Her iki yakada da oturanlar Haliç'in Eyüp yakasının daha güzel olduğu ve daha fazla yeşil alana sahip olduğu konusunda hem fikirler. Hasköy tarafindakiler kendi yakalarına da Eyüp tarafı kadar önem verilmesini ve daha fazla yeşillendirilmesini istemektedirler.

Kullanıcılar kent mobilyaları konusunda bir taraftan yeni ve daha iyi oturma elemanları isterken diğer taraftan da mevcut oturma elemanlarından memnun olduklarını belirtmişlerdir. Bundan başka yerleştirilen her yeni kent mobilyasının tinerci gençler, serseriler tarafından mutlaka tahrip edildiğini, eğer kendileri kullanmadan parçalanacak ve yakılacaksa parka boş yere yeni kent mobilyalarının yerleştirilmesini söyleyerek şikayetlerini belirtmişlerdir. Bu tür istenmeyen durumlarla karşılaşmamak için kullanıcılara sadece yeni mekanlar sunmakla yetinilmemeli, beraberinde eğitime de verilen önem de artırılarak insanlara çağdaş kent bilincinin aşılması gerekmektedir. Herşeyden önce kıyıda park alanlarında yeterli güvenliğin sağlanması gerekmektedir.

Gece kıyısı ışıklarla çevrili bir Haliç silüetinin boğaz silüeti kadar güzel etkiyici hale geldiği, kıyı şeridindeki eğlence ve rekreasyon alanlarında geçmişle kıyaslanırsa kentten çok büyük bir insan sirkülasyonunun Haliç'e doğru yönlendiği gözlemlenmiştir. Yeşil alanların akşam ve gece kullanım süresi eğer parklarda güvenlik ve emniyet sağlanacak olursa daha da fazlalaşacaktır. Hala parklarda barınmalarına rağmen yapılan düzenlemelerden sonra tinerci gençlerin sayısında yakın geçmişe göre bir azalma olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan çalışmada Haliç'in ayırdığı iki yaka arasındaki ulaşımın daha sık aralıklarla olması gerektiği tespit edilmiştir. Şu an faaliyette olan Hasköy ve Eyüp iskeleleri dışındaki ölü iskeleler faaliyete geçirilerek, otobüs hatları daha sık aralıklarla konularak veya raylı sistem kullanılarak bu bağlantının artırılması sağlanabileceği görülmektedir.

Çevre düzenlemesi incelendiğinde yeşil alan yoğunluğunun Eyüp tarafında daha fazla olduğu görülmüştür. Yeşil alanlar rastgele değil projeye göre yönlendirilerek uygulanmıştır. Fakat yine de her bitkinin kıyıları için uygunluğu fazla düşünülmeden alana dikildiği ve sonuçta da verimli olmadığı görülmüştür. Mevsimlik çiçeklerin ömrü fazla uzun olmadığı için mevsimlik dikilen alan sürekli kontrol edilmeli estetiği korumak için bozulan bitkiler yeni mevsimliklerle değiştirilmelidir. Çim alanlar için dayanıklı türler kullanılmalıdır. Kıyıdaki bankların yanlarına gölge veren ağaçlar, yolların kenarlarında yönlendirmeyi kolaylaştıran çalı grupları kullanılmalıdır.

Sonuç olarak çok zor bir rehabilitasyon süreci yaşadıkdan sonra şimdi oldukça estetik bir görünümle karşımızda duran Haliç kıyılarını canlı ve temiz tutmak için gerekli hassasiyet her zaman gösterilmeli ve kültürel miraslar kaybedildiğinde kolay geri kazanılamadığı unutulmamalıdır.

KAYNAKÇA

- (1) AKKAYA M.A., GAZİOĞLU C., YÜCEL Z.Y., BURAK S., 1998,“Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetimi Kamu Yararı İlkesi.” Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 98 Konferansı Bildiriler. ODTÜ. Ankara.
- (2) AKKUZZU, Z., DEMİRCAN, F., 2003, Bir İstanbul Sevdası. Cilt 1.İ.B.B. Yayını. İstanbul.
- (3) AKSOY, Y., 2001, İstanbul Kenti Yeşil Alan Durumunun İrdelenmesi. İ.T.Ü. Doktora Lisans Tezi. Tez no:349, İstanbul
- (4) AKYAR, Y., 2002, “Masal Şehrinin Altın Boynuzu Haliç Parlamaya Başladı”.Haliç Golden Horn. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:1 Sf.10-13. Aralık 2002. İstanbul.
- (5) ALKAY, E., 1995, Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:351. İstanbul.
- (6) ALPER, M., 2003, “Dünü ve Bugünü İle Cibali Tütün Fabrikası” Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (7) ARDA, Z., 1996, Geçmişten Günümüze Rekreasyon Anlayışı ve Son Dönem Park Anlayışının Kadıköy Kıyı Şeridinde Yer Alan Parklar Üzerinde İrdelenmesi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- (8) AY, B., 1996, Kıyı Alanları İle İlgili Mevzuat, Kıyı Kentlerinin Sorunları ve Kıyı Planlamasına Işık Tutacak İlkelerin Saptanması. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:374. İstanbul.
- (9) BAŞTAKAR, Ş., 2004, “Haliç’te İkinci Bahar”.Sabah Gazetesi. Sf:16. 13.03.2004.
- (10) BAŞTÜRK A., METE B. , ALTUN L., 2001, “İ.B.B. Haliç Dönüşüm Projeleri” Haliç 2001 Sempozyumu, 3-4 Mayıs 2001. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını. İstanbul.
- (11) BEKTAŞ, C., 1991, “Haliç’te Onarımlar”. Tasarım Dergisi. Sayı: 11 sf. 55.

- (12) BİÇER, Ö., 1999, Eski Kent Mekanlarının Yeniden İşlevlendirerek Korunmasına İlişkin Bir Arayış “Fatih-Cibali Örneği”. Y.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no: R 422 23. İstanbul.
- (13) BREEN, A., RIGBY, D., 1994, Waterfronts Cities Reclaim Their Edge. McGraw –Hill Companies, New York.
- (14) BREEN, A., RIGBY, D., 1996, The New Waterfront, A Worldwide Urban Success Story. McGraw-Hill Companies. London.
- (15) BUCAKLI, Z., 1999, İstanbul Metropolitan Alanının Yeşil Alan Sisteminin Analizi. Y.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:R 422 19. İstanbul.
- (16) CANTAY, G., 2003, “İstanbul Tarihi Topografyası ve Haliç” Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (17) ÇİMRİOĞLU, D., GÜVENSOY, B., OĞRAŞKAN, N., ÖZDİLER, M., SABAK, S., SETYAN, H., BAL, S., 1986, “Haliç”, Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi. 10. cilt. Sf.4961. Milliyet Yayınları. İstanbul.
- (18) DEMİRALP, S., 2003, “Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi 2001”. Sf.17-24. Peyzaj Mimarlığı Dergisi. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayını. Sayı:2. İstanbul.
- (19) DENISOV, M.F., 1982, Waterfronts. Handbook For Architects and Planners. Stroyizdat. Moscow, Russia.
- (20) DI MAMBRO, A., MANCUSO, F., 1991, “Kıyı Cephesi :Yeni Bir Şehirsell Sınır.”Yapı Dergisi. Sayı:114.sf. 49-75. İstanbul.
- (21) DOĞAN, E., ERGİNÖZ, M.A., 1997, Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması. Arion Yayınevi. İstanbul.
- (22) DÖNMEZ, Ş., 2003, “Prohistorik Çağda Haliç Ve Tarihi Yarımada” Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003 Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (23) EBERSOET, J., 1999, Bizans İstanbul’u ve Doğu Seyyahları. Pera Turizm ve Ticaret A.Ş. Yayın No:4, Çeviri Eserler:2, . Baskı. İstanbul.
- (24) EKİNCİ, O., 1989, “Venedik’e Yakışmayanlar” Tasarım Dergisi. Sayı:3 . Kasım, 1989, İstanbul.
- (25) ENER, S., 2003, “ Haliç’te sanayileşen çevre ve Aynalıkavak Kasrı” Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını.
- (26) ERDOĞAN, E., 2004, “Cibali Balıkçıları Boğaz’a Rakip” Hürriyet/ Cuma Gazetesi. 23 Ocak 2004.

- (27) ERGU, E., 2004, "Miniatük'le Yakaladığı Başarıyı Politikada Sürdürmek İstiyor" Vatan/ Pazar Gazetesi. 11 Ocak 2004.
- (28) EROĞLU V.,SARIKAYA H., YÜKSEL E., ERYILMAZ G., 2003, "Haliç'in Dünü, Bugünü ve Yeniden Doğuşu" Dünü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003 Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (29) EŞKAR, F., 1997, Liman Kentlerinin Yenilenmesi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:529. İstanbul.
- (30) EYİCE, S., 1975, "Tarihinde Haliç", Haliç Sempozyumu, 10-11 Aralık 1975. sf. 237-263. İ.T.Ü. İstanbul.
- (31) EYİCE, S., 1982, "Haliç". Sf:501-510. İstanbul Ansiklopedisi.
- (32) GENLİK, A., 2003, "Geceler Haliç'te Geçiyor" Milliyet /Pazar Gazetesi. 21 Eylül 2003.
- (33) FABER, J.B.,FITZGERALD,E.J., FREEDMAN, M., KREUTZIGER, K.M., FRENCH, D., LUKENDA, J., FERRIS, B., DIBONA, P., 2002, "Charleston Sahil Parkı" Tasarım Dergisi, Ekim, 2002. sayı:125. Sf.70-81. İstanbul.
- (34) GASTIL, R.W., 2003, Beyond The Edge New York's New Waterfront. Van Alen Institute/Princeton Architectural Press. New York.
- (35) GEOFFREY J.,FENTON M., COAKES S., 2001," Lot Size, Garden Satisfaction And Local Park And Wetland Visitation". Page:161-170. Landscape And Urban Planning. Elsevier. Printed in Netherlands.
- (36) GOLANY, G.S.,HANAKI M., KOIDE O., 1998, Japanese Urban Environment. Pergamon Press. London.
- (37) GÜNGÖR, Ö., 1994, Yeni İmar Yasası Döneminde İstanbul Kıyı Bandındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:272. İstanbul.
- (38) GÜLSÜN, H., 2000, "Haliç Kahvehaneleri" Sf: 72-75. Yapı Dergisi. Sayı :229. İstanbul.
- (39) GÜVEN, N., 2000, İzmir Kentinde Rekreasyon Amaçla Yapılan Kıyı Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi: İzmir-İnciraltı Örneği. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:766. İstanbul.
- (40) HALL, P., 1992,"Waterfronts: A New Urban Frontier",University of Berkeley, page:6-12, California, Aquapolis.
- (41) HECK, S., 1987, "New York-New Jersey Waterfront Development", The Arcitectoral Review, 1980, Feb .page.31-75. New York.

- (42) İŞMEN, S., 1994, "Haliç Sütluce Mevkiinde "İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Erol Aksoy Vakfı Sanat Müzesi" Projesi". İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1989-1994 Yılları Arası Gerçekleştirilen Projeler. Sf.51-52. İ.B.B. Projeler Daire Başkanlığı, BELBİM. İstanbul.
- (43) İŞMEN, S., 1994, "Feshane Modern Sanat Müzesi Projesi- Eyüp". İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1989-1994 Yılları Arası Gerçekleştirilen Projeler. Sf.53-54. İ.B.B. Projeler Daire Başkanlığı, BELBİM. İstanbul.
- (44) KALKAN, E., 2003, "Geçmişten günümüze haliç projeleri" Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (45) KAPLAN, A., 1995, Doğal ve Kültürel Değerlerce Zengin Kıyı Mekanlarına Yönelik Peyzaj Planlama Yönteminin Foça Örneğinde Ortaya Konulması Üzerinde Araştırmalar. E.Ü. Doktora Tezi. İzmir.
- (46) KILIÇ, A., 1999, Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent- Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejisi:İstanbul Örneği. Y.T.Ü. Doktora Tezi. Tez no:R 422 22. İstanbul.
- (47) KILIÇ, A., 2001, Kentsel Açık Alanların Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi: Kadıköy İskele Meydanı ve Çevresi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no: . İstanbul.
- (48) KOLOĞLU, O.,2003, "Piyer Loti'nin Eyüp'ten Haliç'e Bakışı" Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul
- (49) KÖSEMEN, S., 1993, "Fotoğraflarla Haliç" ·Sf: 76-82. Yapı Dergisi. Sayı:141. İstanbul.
- (50) MALONE, P., 1996, City, Capital and Water. Routledge Press. London and New York.
- (51) MANSUROĞLU, S., 1997, "Çevre Bilgisi"Ders Notları. A.İ.B.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü. Düzce.
- (52) MEYER, H., 1999, City and Port, Transformation of Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam. International Books. Rotterdam.
- (53) MUSAYEV, E., 2003, Kentsel Kıyı Dolgu Alanları Kullanımı Çerçevesinde Yalova 17 Ağustos Kıyı Parkının Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İrdelenmesi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. Tez no:997. İstanbul.
- (54) NEMLİOĞLU, C., 1996, "Şalemar Bahçesi" Antik &Dekor Dergisi. Sayı:37. 1996. İstanbul.
- (55) NEMLİOĞLU, C., 2003, "Sultanlar ve Bahçeler" Antik &Dekor Dergisi. Sayı:76. Nisan-Mayıs 2003. İstanbul.

- (56) ÖKSÜZ, K., 2000, Kent ve Peyzaj Planlaması Çerçevesinde Kıyı Dolgu Düzenlemelerinin İncelenmesi: Maltepe-Bostancı ve Samatya Dolgu Alanları Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi. İ.T.Ü.Yüksek Lisans Tezi. Tez no:739. İstanbul.
- (57) ÖZDEMİR, C., 2002, “Büyük Ülkenin Küçük Modeli Miniatürk” Haliç Golden Horn. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:1 Sf.34-37. Aralık 2002. İstanbul.
- (58) PAŞALIOĞLU, A., 1993, İstanbul’da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi, Haliç, Bakırköy Örneği. İ.T.Ü.Yüksek Lisans Tezi. Tez no:229, İstanbul.
- (59) STEPHEN, J., CRAIG, S., FAGENCE, M., 1995, Recreation and Tourism As a Catalyst For Urban Waterfront Redevelopment – An International Survey.
- (60) TEZCAN, S., DURGUNOĞLU, T., ÇUBUK, M., GÜRSEL, E., TUĞCU, N., ANADOL, K., KARABEY, H., 1978, HALIÇ Master Planı Bütünü İçinde Eyüp Bölge Parkı Önerisi. Dahili Rapor No:78-21T. Boğaziçi Üniversitesi. 1978. İstanbul.
- (61) TİĞİNÇE, O.,H, 2003, “Osmanlı İstanbulunda Haliç ve Çevresinde Kirlilik Sorunu”. Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (62) TOLAY, U., 1997, “Genel Plantasyon ve Ağaçlandırma Teknikleri”Ders Notları. A.İ.B.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü. Düzce.
- (63) TUNÇ, N., 2003, “Altınboynuz Yeniden Parıldamaya Başladı” Sabah/Cumartesi Gazetesi, 16 Ağustos 2003.
- (64) TÜRER, F.A., 1999, İstanbul Kenti Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlaması Açısından Değerlendirilmesi. İ.T.Ü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- (65) UZUN, G., 1993, Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması. Ç.Ü. Ziraat Fakültesi Ders Kitabı No.48. Adana.
- (66) YENEN Z., YÜCETÜRK E., 2003, “Haliç’in Mekansal Bütünlüğü ve Silüet İncelemesi” Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri, 22-23 Mayıs 2003. Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.
- (67) YILDIZCI, A. C., 1979,“Kuşadası’ndaki Doğal Kaynakların Rekreasyon ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi”. Kıyı Kentlerimizin Temel Sorunları. Kuşadası Belediye Yayınları. No:1. Kuşadası Sempozyumu Bildirileri.
- (68) YILMAZ, Y., 2003, “Haliç’in Oluşumu”. Dünyü ve Bugünü İle Haliç Sempozyumu, 22-23 Mayıs 2003 Kadir Has Üniversitesi Yayını. Cibali, İstanbul.

- (69) YÜCETÜRK, E.,2001, Haliç Siluetinin Oluşum-Değişim Süreci. Haliç Belediyeler Birliği Yayınları-1. İstanbul.
- (70) YÜKSEL, M., 2004, “Yeniden Doğan Turistik Tepe: Piyer Loti” Hürriyet/ Cuma Gazetesi. 23 Ocak 2004.
- (71) ANONİM, Haliç 2001 Sempozyumu (3-4 Mayıs 2001) İSKİ Yayın no:37, 2001. İstanbul.
- (72) ANONİM, 2002. 2000 Genel nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri, İl: 34-İstanbul. T.C.Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. D.İ.E. Matbaası. Ankara.
- (73) ANONİM, 2003, Türkiye’nin Vitriini Miniaturk (Bir Kuruluş Öyküsü) Kültür A.Ş. İ.B.B. Yayını. İstanbul.
- (74) ANONİM, 1992, ”İstanbul’da Yeni Bir Su Kıyısı Mekanı: Tuzla Kıyı Bandı.” Yapı Dergisi. Sayı:131. İstanbul.
- (75) ANONİM, 2002, Haliç Golden Horn. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:1 Sf.6-9. Aralık 2002. İstanbul.
- (76) ANONİM, 2002, “ Haliç’te Gerçekleşen Rüya, İSKİ’nin Rehabilitasyon Çalışmaları” Haliç Golden Horn. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:1 Sf.26-31. Aralık 2002. İstanbul.
- (77) ANONİM, 2002, “ Teknoloji Tarihine Adanan İlk Örnek Rahmi Koç Müzesi”Haliç Golden Horn. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:1 Sf.32-33. Aralık 2002. İstanbul.
- (78) ANONİM, 2003, “İstanbul’un Mavi Rüyası” İston. İ.B.B. Yayın Organı. Sf:82-85. İstanbul.
- (79) ANONİM,2003, “Mavi Haliç” İSKİ Yayını. İstanbul.
- (80) ANONİM, 1988, “Amaç Yeşili ve Maviyi Kurtarmak/ Haliç” İ.B.B. Yayını. İstanbul.
- (81) ANONİM, 2003, Sokak Sokak İstanbul Kent Atlası – 1/7.500 . Atlaslar Dizisi 2 Yayın No:33. 2. Baskı. İstanbul.
- (82) ANONİM, 2001, Gerçekleşen Bir Düş Haliç, İBB. İSKİ Yayını.
- (83) ANONİM,2003, “Haliç Çevre Projesi Dünya Birincisi Oldu” Haliç Golden Horn. Mayıs 2003. Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:2. Sf.12. İstanbul.
- (84) ANONİM,2003, “Kadir Has Üniversitesi’nin Haliç Sempozyumu” Haliç Golden Horn. Mayıs 2003.Haliç Belediyeler Birliği Yayın Organı. Sayı:2. Sf.49. İstanbul.

- (85) ANONİM, 1978, Haliç Master Planı ve Uygulama Programı Kesin Raporu. Boğaziçi Üniversitesi Yayını. İstanbul.
- (86) ANONİM, Bak Bir Varmış Bir Yokmuş, İmparatorluktan Cumhuriyete İstanbul. National Geographic Fotoğraflarıyla. Türkiye İş Bankası Yayını. 1. Basım. 2000. İstanbul.
- (87) ANONİM, 2004. "Valide Sultan Köprüsünün Yeni Konumu İle Fonksiyonunun Belirlenmesi ve Haliç Kıyılarındaki Düzenlenmemiş Alanlar İle Haliç Adalarının Peyzaj Projesi Albümü. T.C. İ.B.B. Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü Projeleri. İstanbul.
- (88) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü Arşivi, 2004.
- (89) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü Haliç Bölge Şefliği Arşivi, 2004.
- (90) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harita Müdürlüğü Arşivi, 2004.
- (91) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı Arşivi, 2004.
- (92) AYRANCIOĞLU, B.Y., Miniatürk Peyzaj Mimarı İle Sözlü Görüşme Notları. 31 Ekim 2003. İstanbul.
- (93) AKTAŞ, A., Haliç Belediyeler Birliği Genel Sekreteri İle Sözlü Görüşme Notları. Eylül. 2003. İstanbul.
- <http://www.halic-bld.gov.tr>, 2004
<http://www.nationalgeographic.com.tr>, 2004
<http://www.voyager.com.tr>, 2004
www.fotografya.gen.tr, 2004
<http://www.seethewestend.com/coal/coal.htm>, 2004
<http://www.totalobscurity.com/media/gallery/seattle>, 2004
<http://www.fotoajans.com/cities/amsterdam>
http://www.fotoajans.com/cities/hong_Kong
<http://www.khas.edu.tr>

EKLER

- EK.1. ANKET ÖRNEĞİ
- EK.2. HALIÇ KIYISINDAKİ MEVCUT BİTKİ VE ÖNERİ BİTKİ LİSTESİ
- EK.3. 3621 SAYILI KIYI KANUNU
- EK.4. HALIÇ KIYI ALANLARI SENTEZİ NO: A
- EK.5. HALIÇ KIYI ALANLARI SENTEZİ NO: B
- EK.6. HALIÇ KIYI ALANLARI SENTEZİ NO: C
- EK.7. HALIÇ KIYI ALANLARI SENTEZİ NO: D
- EK.8. HALIÇ'E GENEL BAKIŞ PROJESİ
- EK.9. GÜNEY HALIÇ ÇEVRE DÜZENLEME PROJESİ VAZİYET PLANI
- EK.10. SADABAT MESİRE ALANI KORUMA VE GELİŞTİRME PROJESİ
- EK.11. MİNİATÜRK VAZİYET PLANI

İ.T.Ü. ŞEHİR BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI PEYZAJ PLANLAMA PROGRAMI
"HALİÇ'TE KIYI ŞERİDİ YEŞİL ALANLARININ GELİŞİM SÜRECİ"
KONULU YÜKSEK LİSANS TEZİ ÇALIŞMASINA İLİŞKİN ANKET SORULARI

şisel bilgiler

iyetiniz : ☐ Kadın ☐ Erkek
nız : ☐ 18-25 ☐ 26-30 ☐ 31-40 ☐ 41-50 ☐ 51 ve üstü
durumunuz : ☐ okur-yazar ☐ ilk-orta ☐ lise ☐ Ön Lisans ☐ Lisans ☐ Master / Doktora
anı haliniz : ☐ Evli ☐ Bekar ☐ Dul
eğiniz :

erede Oturuyorsunuz?

ahallede

ıkın Semtte (.....)

anbul dışında (.....) ☐ Diğer İlçeler (.....)

ıngi ulaşım aracını kullanıyorsunuz?

obüs ☐ Dolmuş ☐ Taksi ☐ Özel Oto ☐ Yaya ☐ Diğer (.....)

abanızı nereye park ediyorsunuz?

opark ☐ Kaldırım Üstü ☐ Yeşil Alan ☐ Diğer (.....)

ıraya geliş sebebiniz nedir?

ırlenmek ve eğlenmek

ısyal kültürel faaliyette bulunmak

ılık tutmak

ınzara seyretmek

ınlıklere katılmak

şer (.....)

ılıç denilince aklınıza ne geliyor?

ılıç'e daha öncede geliyormuydunuz?, yoksa yeni düzenlemeler yapıldıktan sonra gelmeye başladınız?.....

et ☐ Hayır ☐ Evet ☐ Hayır

zenlenmeden önce nereye gidiyordunuz?

raya kimlerle geliyorsunuz?

nem-Babam ☐ Arkadaşlarım ☐ Çocuklarım ☐ Yalnız ☐ Diğer (.....)

raya hangi zamanlarda gelmeyi tercih ediyorsunuz ?

	Sabah	Öğle	Akşam	Gece	HaftaSonu	Hafta İçi
mazanda						

n yıllarda burada yapılan değişiklikler içerisinde sizin bildiğiniz en büyük değişiklik nedir?

ılıç'in artırılması ☐ Miniatürk ☐ Rahmi Koç Müzesi ☐ Zeyrek ☐ Fener-Balat ☐ Diğer (.....)

ne kadar süre mekanda kalıyorsunuz?

2 Saat ☐ 2-4 Saat ☐ 4-6 Saat ☐ 6 Saatten Fazla

Orada sizi en memnun eden şey nedir?.....

Orada size en çok rahatsız eden şey nedir?

Yerlerin kaplamaları ☐ Duman ☐ Aydınlatma Eksikliği

Çöplerin azlığı ☐ Çöp Kutusu ☐ Çöp

Diğer ☐ Gürültü ☐ Diğer (.....)

Oranın fiziki düzenlemesi hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

	Estetik		Kullanım Biçim		Renk		Adet	
İzlenimi	☐ Güzel	☐ Çirkin	☐ Kullanışlı	☐ Kullanışsız	☐ Çev.Uyumlu	☐ Çev.Uyumsuz	☐ Yeterli	☐ Yetersiz
İhtiyaçları	☐ Güzel	☐ Çirkin	☐ Kullanışlı	☐ Kullanışsız	☐ Çev.Uyumlu	☐ Çev.Uyumsuz	☐ Yeterli	☐ Yetersiz

Oran burası yeniden düzenlenecek olsa, siz nelerin olmasını isterdiniz?

Oran çok yeşil, çiçeklik ☐ Daha iyi aydınlatma
Oran iyi oturma elemanları ☐ WC
Oran çok çöp kutusu ☐ Restoran
Oranlık yerleri ☐ Diğer (.....)

Oran bahçesi

Orandaki çocuk oyun elemanları nasıl olmalıdır?

Oran terli

Oran kumlu olmalı

Oran ıyile iyi

Oran ıha iyi olmalı. Nasıl?(.....)

Parktaki spor alanları nasıl olmalıdır?

Park terli

Park kumlu olmalı

Park ıyile iyi

Park ıha iyi olmalı. Nasıl?(.....)

Parktaki dinlenme alanları nasıl olmalıdır?

Park terli

Park kumlu olmalı

Park ıyile iyi

Park ıha iyi olmalı. Nasıl?(.....)

Oran bu alanda; çocuklar, yetişkinler ve yaşlılar için ne tür düzenlemeler yapılabilir?

Oran or alanları çoğaltılmalı

Oran ıer (.....)

Oran ılıç'teki açık alanlardan hangi kurumun sorumlu olduğunu biliyor musunuz?

Oran ıat (.....) ☐ Hayır

**HALİÇ KIYILARINDAKİ MEVCUT
BİTKİ LİSTESİ**

AĞAÇLAR

YAPRAKLI AĞAÇLAR

NO	BİTKİNİN LATİNCE ADI	TÜRKÇE ADI
1	Acacia dealbata	Yalancı mimoza
2	Acer campestre	Ova akçaağacı
3	Acer negundo	Dişbudak yapraklı akçaağaç
4	Acer palmatum	Japon akçaağacı
5	Acer platanoides	Çınar yapraklı akçaağaç
6	Acer platanoides 'Crimson King'	Çınar yapraklı akçaağaç
7	Acer pseudoplatanus	Dağ akçaağacı
8	Aesculus hippocastanum	Beyaz çiçekli at kestanesi
9	Albizzia julibrissin	Gülbrişim
10	Arbutus andrachne	Sandal ağacı
11	Arbutus unedo	Kocayemiş
12	Catalpa bignonioides	Leylak yapraklı katalpa
13	Cercis siliquastrum	Erguvan
14	Corylus avellana	Adi fındık
15	Crataegus ssp.	Aliç
16	Eleagnus angustifolia	İğde
17	Eleagnus pungens 'Aurea'	Altuni yapraklı gümüşü iğde
18	Eucalyptus camaldulensis	Sıtma ağacı
19	Fraxinus excelsior	Adi dişbudak
20	Ilex aquifolium	Çoban püskülü
21	Lagerstroemia indica	Oya ağacı
22	Laurus nobilis	Defne
23	Magnolia grandiflora	Büyük çiçekli manolya
24	Malus communis	Elma
25	Malus floribunda	Japon süs elması
26	Olea ssp.	Zeytin
27	Platanus orientalis	Doğu çınarı
28	Platanus x acerifolia	Londra çınarı
29	Populus tremula	Titrek kavak
30	Prunus cerasifera 'Pissardii Nigra'	Koyu kırmızı yapraklı süs eriği
31	Prunus domestica	Erik
32	Prunus laurocerasus	Karayemiş

33	Prunus serrulata 'Kanzan'	Kırmızı yapraklı süs kirazı
34	Punica granatum	Süs narı
35	Quercus ilex	Pırnal meşesi
36	Quercus rubra	Amerikan meşesi
37	Robinia hispida	Pembe çiçekli akasya
38	Robinia pseudoacacia	Yalancı akasya
39	Robinia umbracifera	Top yalancı akasya
40	Salix babylonica	Salkım söğüt
41	Sophora japonica	Japon pagoda ağacı
42	Sophora japonica 'Pendula'	Sarkık dallı japon pagoda ağacı
43	Sorbus acuparia	Üvez
44	Tilia argentea	Gümüşü ıhlamur

İBRELİ AĞAÇLAR

45	Cedrus atlantica	Atlas sediri
46	Cedrus atlantica 'Glaucua'	Mavi atlas sediri
47	Cedrus deodora	Himalaya sediri
48	Cedrus deodora 'Glaucua'	Mavi himalaya sediri
49	Cedrus deodora 'Pendula'	Sarkık dallı himalaya sediri
50	Chamaecyparis lawsoniana	Lawson yalancı servisi
51	Cryptomeria japonica 'Elegans'	Kadife çamı
52	Cupressocyparis leylandii	Melez servi
53	Cupressocyparis leylandii 'Gold'	Altuni melez servi
54	Cupressus arizonica	Arizona servisi
55	Cupressus arizonica 'Glaucua'	Mavi arizona sevisi
56	Cupressus goveniana	Kokulu servi
57	Cupressus macrocarpa	Büyük kozalaklı servi
58	Cupressus macrocarpa 'Gold Crest'	Büyük kozalaklı servi
59	Cupressus sempervirens	Mezarlık servisi
60	Cupressus sempervirens 'Pyramidalis'	Piramidal Akdeniz servisi
61	Picea glauca 'Conica'	Konik mavi ladin
62	Picea pungens	Mavi ladin
63	Pinus nigra	Karaçam
64	Taxus baccata	Adi porsuk
65	Thuja occidentalis	Batı mazısı
66	Thuja occidentalis 'Aurea'	Altuni batı mazısı
67	Thuja occidentalis 'Pyramidalis Aurea'	Piramidal altuni batı mazısı
68	Thuja orientalis	Doğu mazısı
69	Thuja orientalis 'Aurea'	Altuni doğu mazısı
70	Thuja orientalis 'Pyramidalis Aurea'	Piramidal altuni doğu mazısı

ÇALILAR

71	Berberis juliana	Diken üzümü
72	Berberis stolonifera	Diken üzümü
73	Berberis thunbergii	Diken üzümü
74	Berberis thunbergii 'Atropurpurea'	Kırmızı yapraklı diken üzümü
75	Buddleia davidii	Kelebek çalısı
76	Buxus sempervirens	Adi şimşir
77	Callistemon leavis	Fırça çalısı
78	Cortoderia selloina	Kortoderiya
79	Cotoneaster dammeri	Dağ muşmulası
80	Cotoneaster horizontalis	Dağ muşmulası
81	Cotoneaster salicifolia	Dağ muşmulası
82	Cydonia japonica	Bahar dalı
83	Deutzia gracilis	Cılız havlu püskülü
84	Draceana indivisa	Drasena
85	Euonymus japonica	Japon taflanı
86	Euonymus japonica 'Aurea'	Sarı taflan
87	Euonymus microphyllus	Taflan
88	Forsythia x intermedia	Altın çanı
89	Hibiscus syriacus	Hatmi
90	Hydrangea hortensis	Ortanca
91	Ilex aquifolium 'Aurea'	Altuni çoban püskülü
92	Juniperus communis	Ardıç
93	Juniperus horizontalis	Ardıç
94	Juniperus media 'Pfitzeriana'	Ardıç
95	Juniperus sabina	Sabin ardıcı
96	Juniperus squamata 'Blue Star'	Ardıç
97	Laburnum ssp.	Sarı salkım
98	Lavandula spica	Lavanta
99	Liqustrum japonicum	Japon kurtbağrı
100	Liqustrum japonicum 'Aurea'	Altuni kurtbağrı
101	Liqustrum ovalifolium	Oval yapraklı kurtbağrı
102	Liqustrum ovalifolium 'Aurea'	Altuni oval yapraklı kurtbağrı
103	Liqustrum vulgare	Adi kurtbağrı
104	Nandina domestica	Cennet bambusu
105	Nerium oleander	Zakkum
106	Philadelphus coronarius	Filbahrı
107	Photinia serrulata	Alev ağacı
108	Pitosporum tobira	Pittosporum

109	Pitosporum tobira 'Nana'	Bodur pittosporum
110	Pyracantha coccinea	Ateş dikenİ
111	Rosa ssp.	Göl
112	Rosmarinus officinalis	Biberiye
113	Spartium junceum	Katır tırnağı
114	Spirea bumalda	Keçi sakalı
115	Spirea x vanhouttei	Keçi sakalı
116	Symphoricarpus albus	İnci çalıı
117	Syringa vulgaris	Adi leylak
118	Tamarix pentandra	İlgın
119	Viburnum opulus	İlkbahar kartopu
120	Viburnum rıtidifolium	Kartopu
121	Viburnum tinus	Herdemyeşil kartopu
122	Yucca flamentosa	Avize çiçeğı

YERÖRTÜCÜLER

123	Cerastium tomentosum	Fare kulağı
124	Gazania rigens	Hazine çiçeğı
125	Lilium ssp.	Zambak
126	Pelargonium ssp.	Sardunya
127	Salvia officinalis	Ada çayı
128	Santolina chamaecyparissus	Kutsal ot
129	Senecio cineraria	Köl çiçeğı
130	Thymus ssp.	Kekik
131	Veronica ssp.	Yavşan otu

SARILICILAR

132	Campsis radicans	Acem borusu
133	Hedera helix	Orman sarmaşığı
134	Jasminum grandiflora	Yasemin
135	Lonicera nitida	Hanimeli

HALIÇ KİYİLERİ İÇİN ÖNERİ BİTKİ LİSTESİ

YAPRAKLI AĞAÇLAR

No	Latince adı	Türkçe adı
1	Acacia dealbata	Yalancı mimoza
2	Acer campestre	Ova akçaağaç
3	Acer negundo	Dışbudak yapraklı akçaağaç
4	Acer palmatum'Nanum'	Japon akçaağacı
5	Acer platanoides	Çınar yapraklı akçaağaç
6	Aesculus carnea	Pembe çiçekli at kestanesi
7	Aesculus hippocastanum	Beyaz çiçekli at kestanesi
8	Albizia julibrissin	Gülbrişim
9	Arbutus unedo	Kocayemiş
10	Catalpa bignonioides	Leylak yapraklı catalpa
11	Cercis siliquastrum	Erguvan
12	Corylus avellana	Adi fındık
13	Crataegus ssp	Alıç
14	Eleagnus angustifolia	İğde
15	Eleagnus pungens'Aurea'	Altuni yapraklı iğde
16	Eucalyptus camaldulensis	Sıtma ağacı
17	Ilex aquifolium	Çoban püskülü
18	Lagerstromia indica	Oya ağacı
19	Laurus nobilis	Defne
20	Magnolia grandiflora	Büyük çiçekli manolya
21	Malus floribunda	Japon süs elması
22	Platanus orientalis	Doğu çınarı
23	Prunus cerasifera'Atropurpurea'	Erik
24	Prunus laurucerasus	Karayemiş
25	Prunus serrulata'Kanzan'	Kırmızı yapraklı süs kirazı
26	Punica granatum	Süs narı
27	Quercus ilex	Pırnal meşesi
28	Quercus rubra	Amerikan meşesi
29	Robinia pseudoacacia	Yalancı akasya
30	Robinia hispida	Pembe çiçekli akasya
31	Robinia pseudoacacia 'Umb.'	Top akasya
32	Salix babylonica	Salkım söğüt
33	Sophora japonica'Pendula'	Sarkık dallı japon pagoda ağacı
34	Tilia argentea	Gümüş ihlamur

İBRELİ AĞAÇLAR

35	Cedrus atlantica'Glaucua'	Mavi atlas sediri
36	Cedrus deodora	Himalaya sediri
37	Chamaecyparis lawsoniana	Lawson yalancı servisi
38	Cupressocyparis leylandii	Melez servi

39	Cupressocyparis leylandii'Gold'	Altuni melez servi
40	Cupressus macrocarpa'Gold Crest'	Büyük kozalaklı servi
41	Cupressus sempervirens	Mezarlık servisi
42	Cup. sempervirens'Pyramidalis'	Piramidal Akdeniz servisi
43	Picea glauca'Conica'	Konik mavi ladin
44	Picea pungens	Mavi ladin
45	Pinus pinea	Fıstık çamı
46	Sequoia sempervirens	
47	Taxus baccata	Adi porsuk
48	Thuja orientalis'Pyramidalis Aurea'	Piramidal altuni doğu mazısı

ÇALILAR

49	Berberis julianae	Diken Üzümlü
50	Berberis thunbergii	Diken Üzümlü
51	Berberis thun.'Autopurpurea'	Diken Üzümlü
52	Buddleia davidii	Kelebek Çalısı
53	Buxus sempervirens	Adi Şimşir
54	Cortoderia selloiana	Kortoderiya
55	Cotoneaster dammeri	Dağ Muşmulası
56	Cotoneaster horizontalis	Dağ Muşmulası
57	Cotoneaster salicifolius	Dağ Muşmulası
58	Cydonia japonica	Bahar Dalı
59	Forsythia x intermedia	Altın Çanağı
60	Hibiscus syriacus	Hatmi
61	Juniperus communis	Ardıç
62	Juniperus horizontalis	Ardıç
63	Juniperus media 'Pfitzeriana'	
64	Juniperus sabina	Sabin Ardıç
65	Juniperus squamata'Blue Star'	Ardıç
66	Laburnum sp.	Sarı salkım
67	Lavandula spica	Lavanta
68	Ligustrum ovalifolium 'Aurea'	Altuni Oval Yapraklı Ligustrum
69	Mahonia aquifolium	Sarı boya
70	Nandina domestica	Cennet Bambusu
71	Nerium oleander	Zakkum
72	Philadelphus coronarius	Filbahrı
73	Photinia serrulata	Alev ağacı
74	Pittosporum tobira	Pittosporum
75	Pittosporum tobira 'Nana'	Bodur Pittosporum
76	Pyracantha coccinea	Ateş diken
77	Rosa sp.	Gül
78	Rosmarinus officinalis	Biberiye
79	Spartium junceum	Katır tırnağı
80	Spirea bumalda	Keçi sakalı
81	Spirea x vanhouttei	Keçi sakalı

82	<i>Symphoricarpus albus</i>	İnci çalısı
83	<i>Syringa vulgaris</i>	Adi leylak
84	<i>Tamarix</i> sp.	Ilgın
85	<i>Viburnum opulus</i>	İlkbahar kartopu
86	<i>Viburnum rhytidophyllum</i>	Kartopu
87	<i>Viburnum tinus</i>	Herdem yeşil kartopu
88	<i>Weigela floribunda</i>	Vengela

SARMAŞIKLAR

89	<i>Ampelopsis</i> sp.	Amerikan sarmaşığı
90	<i>Campsis chinensis</i>	Acem borusu
91	<i>Hedera helix</i>	Orman sarmaşığı
92	<i>Jasminum mesnyi</i>	Yasemin
93	<i>Lonicera japonica</i>	Hanımeli
94	<i>Wisteria chinensis</i>	Mor salkım

SUKKULENT BİTKİLER-SU BİTKİLER VE SAZLAR

95	<i>Nymphaea</i> sp.	
96	<i>Acorus calamus</i> 'Variegata'	
97	<i>Aeonium haworthii</i>	
98	<i>Agapanthus</i> sp.	
99	<i>Agave americana</i>	
100	<i>Agave filifera</i>	
101	<i>Agave parviflora</i>	
102	<i>Ageratum</i> sp.	
103	<i>Ajuga reptans</i> 'Atropurpurea'	
104	<i>Aloe ciliaris</i>	
105	<i>Aloe fenox</i>	
106	<i>Aptenia cordifolia</i>	
107	<i>Arundo donax</i> 'Versicolor'	
108	<i>Aster</i> sp.	
109	<i>Bambusa</i> sp.	
110	<i>Campanula</i> sp.	
111	<i>Cerastium tomentosum</i>	
112	<i>Canna iridiflora</i>	
113	<i>Carex oshimensis</i> 'Evergold'	
114	<i>Crasula</i> sp.	
115	<i>Erica vulgaris</i>	
116	<i>Gazania</i> sp.	
117	<i>Hosta sieboldii</i>	
118	<i>Hakonechloa macra</i> 'Aurea'	
119	<i>Helictotrichon sempervirens</i>	
120	<i>Hypericum</i> sp.	
121	<i>Kniphofia tridoma</i>	
122	<i>Lambranthus</i> sp.	

123	Mesembryanthemum sp.
124	Ophiopogon japonicus
125	Panicum capillare
126	Phormium tenax
127	Phormium tenax' Purpureum'
128	Phormium tenax'Variegatum'
129	Ranunculus constantinopolitanus
130	Sasa veitchii
131	Sedum acre
132	Sedum sp.
133	Senecio cineraria
134	Sempervium sp.
135	Sempervium tectorum
136	Stipa gigantea
137	Tymus sp.
138	Trifolium sp.
139	Typha latifolia
140	Typia minipa
141	Yucca flomentosa
142	Veronica sp.
143	Vinca ssp.
MEVSİMLİK ÇİÇEKLER	
144	Allysum sp.
145	Antirrhinum sp.
146	Bellis sp.
147	Chrysanthemum sp.
148	Geranium sp.
149	İberis sp.
150	İris germanica
151	Myosotis sp.
152	Oxsalis sp.
153	Petunia sp.
154	Potentilla sp.
155	Primula sp.
156	Salvia sp.
157	Tagetes sp.
158	Tropaeolum majus
159	Viola sp.

EK C

KIYI KANUNU

Kanun No : 3621
Kabul Tarihi : 4.4.1990

R. G. Sayısı : 20495
R. G. Tarihi : 17.04.1990

BİRİNCİ BÖLÜM Genel Hükümler

Amaç

Madde 1- Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

Kapsam

Madde 2- Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.

İstisnalar

Madde 3- Askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde (konut ve sosyal tesisler hariç) özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur.

Tanımlar

Madde 4- Bu Kanunda geçen deyimlerden;

Kıyı Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar Çizgisi: 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 sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil Şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı,

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını,

Toplumsal Yararlanmasına Açık Yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder.

Genel Esaslar

Madde 5- Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir.

Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

İKİNCİ BÖLÜM

Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi, Sahil Şeridi, Planlama ve Yapılanma

Kıyının Korunması, Yapı Yasağı ve Kıyıda Yapılacak Yapılar

Madde 6- Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl, vesaire alınamaz veya çekilemez.

Kıyılara moloz, toprak, çürük, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

- İskele, liman, barınak, yavaşma yeri, rıhtım, dalga kıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler,
- Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yerleştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler, yapılabilir.

Bu Yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde Yapılacak Yapılar

Madde 7- Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal alt yapı alanları düzenlenebilir.

Sahil Şeridinde Yapılabilecek Yapılar

Madde 8- Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.

Kıyı Kenar Çizgisi Tespiti

Madde 9- Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir.

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur.

Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Komisyonun çalışma usul ve esasları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir.

Kıyı ve Sahil Şeridinde Planlar

Madde 10- Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğin hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan, imar mevzuatı veya yerin özelliği dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre onaylanarak kesinleşir.

Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Araziler Üzerinde Yapılanmalara İzin Verilmesi

Madde 11- Bu Kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli izin alınması zorunludur.

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir.

İzin verilme şekil ve şartları Bayındırlık ve İskan ve Maliye ve Gümrük Bakanlıklarınca birlikte tespit edilerek çıkarılacak uygulama yönetmeliğinde belirtilir.

Tapuya Şerh Verilmesi

Madde 12- Sahil şeridinde, bu Kanunun 8 inci maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak yapılan yapıların bu niteliklerinin, tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza Hükümleri

Kontrol

Madde 13- Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır.

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

Madde 14- Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

Ceza Hükümleri

Madde 15-

- a) Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde;
 - 1- Duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara kum, çakıl alan veya çekenlere 5 milyon lira,
 - 2- Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirlletici ve çevreyi bozucu etkisi olan artık ve artıkları dökenlere 10 milyon lira,
 - 3- Kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapan, kum, çakıl alan veya çekenlere 50 milyon lira, para cezası verilir.
- b) Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda, Kanun hükümlerine uyulmadan ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapılan yapıların sahiplerine ve müteahhidine, 3194 sayılı İmar Kanununda öngörülen para cezalarının iki misli para cezası verilir.

Ancak, ruhsata bağlanması mümkün olmaması nedeniyle 3194 sayılı İmar Kanununun öngördüğü süre içerisinde yapısını yıkandan tahakkuk ettirilen para cezası alınmaz.

Para cezası, ilgisine göre doğrudan doğruya Vali veya Belediye Başkanı tarafından verilir.

Cezalara karşı, cezanın tebliği tarihinden itibaren en geç 7 gün içinde yetkili idare mahkemesine itiraz edilebilir, İtiraz idarece verilen cezanın uygulanmasını durdurmaz.

Bu Kanunda öngörülen iş ve işlemleri süresinde yapmayan veya geciktirenlere veya Kanunu yanlış uygulayan mahalli yönetici ve diğer kamu görevlileri hakkında ayrıca kanuni tatbikat yapılır.

Para cezalarının ödenmemesi halinde 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

(Para cezaları 3506 s. Kanunla 3 katına çıkartılmış olup, 3591 s. Kanunla da memur maaş katsayısına bağlanmıştır.)

Yönetmelik

Madde 16- Bu Kanunun uygulanması ile ilgili yönetmelik, Kanunun yayımından itibaren 3 ay içinde Maliye ve Gümrük, Turizm Bakanlıklarının yazılı görüşü alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanır.

Geçici Madde- Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak 8 inci maddenin ikinci fıkrada hükümleri saklıdır.

Geçici Madde- Kısmen veya tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonları bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanır.

Yürürlük

Madde 17- Bu Kanun yayım tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 18- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

KIYI KANUNUNUN UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK

R. G. Sayısı : 22709
R. G. Tarihi : 27.7.1996

BİRİNCİ BÖLÜM Genel Hükümler

Yasal Dayanak

Madde 1- Bu Yönetmelik 1.7.1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 4.4.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5 inci ve 16 ncı maddeleri gereğince düzenlenmiştir.

Amaç

Madde 2- Bu Yönetmeliğin amacı, deniz, tabii ve suni göller ve akarsularda kıyı kenar çizgisinin tespiti, kıyıların kullanılması ve korunması ile kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda, deniz ve göllerin kıyılarının devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinde planlama ve uygulama esaslarını belirlemektir.

Kapsam

Madde 3- Bu Yönetmelik, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile sahil şeritlerini, bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarını, kıyılarda ve sahil şeritlerinde planlama ve yapılanma esaslarını, doldurma ve kurutma yolu ile arazi kazanma ve kullanma esaslarını, kıyı kenar çizgisi tespit komisyonunun teşekkülü, görev ve yetkileri, çalışma şekli ile Kanunun uygulanmasına açıklık getiren esasları kapsar.

Tanımlar

Madde 4- Bu Yönetmelikte kullanılan deyimler aşağıda tanımlanmıştır.

Kanun: 1.7.1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 4.4.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunudur.

Bakanlık: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'dır.

Kıyı Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir.

Tabii ve suni göllerde Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünce belirlenen maksimum su kotu kıyı çizgisini belirler.

Kıyı Kenar Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırıdır.

Bu sınır doldurma suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilemez.

Kıyı kenar çizgisi tespitine konu olmayan akarsuların, deniz, tabii ve suni göllerle birleştiği yerlerde, kıyı kenar çizgisi deniz, tabii ve suni göl kıyı kenar çizgisi olarak tespit edilir.

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

- a) **Dar-Yüksek Kıyı:** Plaj ya da abrazyon platformu olmayan veya çok dar olan, şev veya falezle son bulan kıyılardır.
- b) **Alçak-Basık Kıyı:** Kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

Sahil Şeridi: Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alandır.

İki bölümden oluşan bu alan kullanım amacı ve doğal eşiklere göre belirlenir.

Sahil şeridinin birinci bölümü; sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve bu Yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 m. genişliğinde belirlenen bölümdür.

Sahil şeridinin ikinci bölümü; sahil şeridinin birinci bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 m. genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece Kanunun 8. maddesinde ve bu Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesislerin, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

Toplumsal Yararlanmasına Açık Yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıdır.

Akarsu: Devamlı akış gösteren ve ekli listede belirlenen akarsulardır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği: 2872 sayılı Çevre Kanunu gereğince hazırlanan, 4.9.1988 tarih ve 19919 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Yönetmeliktir.

Teknik Yönetmelik: 31.1.1988 tarih ve 19711 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Büyük Ölçekli Haritaların Yapım Yönetmeliğidir.

Su Ürünlerini Üretim ve Yetiştirme Tesisi: Su ürünleri kaynaklarının ekonomik olarak kullanımı ve üretiminin artırılması amacıyla deniz ve iç sularda, deniz, göl yüzeyi ile karada, kuluçkahaneli ve kuluçkahanesiz oluşuna göre alan büyüklüğü değişen üretim ve yetiştirme faaliyetine yönelik üst yapılara sahip kıyı yapılarıdır.

Günübirlik Turizm Tesisleri: Camping ve konaklama ünitelerini içermeyen, duş, gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, lunapark, fuar su oyunları parkı ve 20 m². yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir.

Kısmi Yapılaşma:

- a) Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzii imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az subasman seviyesinde inşaatı

tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam taban alanının %50'sinden fazla olması durumudur.

Üzerinde birden fazla yapı yapılması mümkün olan parseller, en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış olmak kaydı ile taban alanı veya yapı sayısı itibarıyla bu kapsamda değerlendirilir.

- b) Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskun ve gelişme alanlarını kapsamak, yerleşmenin mevcut ve projeksiyon nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayısının %50'sinden fazlasında, (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.
- c) Turizm alan ve merkezlerinde; Turizm Bakanlığınca 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış turizm amaçlı uygulama imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100metrelik bandı içerisinde kalan kesimindeki imar adalarının %50'sinden fazlasında (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.
- d) Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre (a) veya (b) bentlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur.

Taşıt yolu: Motorlu taşıt trafiğine açık olan yollardır.

Rekreatif alanlar: Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlardır.

Emsal, inşaat alanı katsayısı: Yapı inşaat alanının imar parseli alanına oranıdır.

Liman: Gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemelerine elverişli yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan tabii ve suni olarak rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapılarıdır.

Tersane: Yük ve yolcu (ticari ve turistik amaçlı) gemileri ile teknelerin (ahşap, polyester, fiberglas, çelik) inşa, tadil, bakım ve onarımı için dalgakıranla durgun su temin edilmiş, yüzer havuzlu, teknik ve sosyal altyapısı, yönetim, bakım, onarım ve depolama birimleri de bulunan kıyı yapılarıdır.

Yat Limanı: Yatlara güvenli bir bağlama, her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına olanak sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal altyapı, yönetim, destek, bakım ve onarım hizmetlerini sunan rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından "işletme belgesi" almış, turizm belgeli kıyı yapılarıdır.

Balıkçı Barınağı: Balıkçı teknelerinin hizmet vermek amacıyla dalgakıranla korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetecek kadar havuz ve geri sahaya sahip, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, çekek yeri, deniz ürünlerine geçici depolama ve satış üniteleri bulunan kıyı yapılarıdır.

Yat Çekme Yeri: Yatlara; kışlama, güvenli bir şekilde karaya çekme, denize indirme, karada muhafaza, bakım-onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) teknik altyapı ve yönetim hizmetleri sunan kıyı yapılarıdır.

Çekme Yeri: Balıkçı tekneleri, küçük tonajlı tekneler veya yatların bakım ve onarımlarının yapılması için karaya alınmalarına imkan sağlayacak donanma ve bakım ve onarım çalışmalarına yetecek kadar kumsal veya sıkıştırılmış toprak zemin veya katı asfalt veya betonlaşmış meyilli alana sahip olan kıyı düzenlemeleridir.

Yönetim Birimleri: Kıyıda yapılması zorunlu olan ve üst yapı gerektiren yapıların ihtiyacı olan idare binası ile personele hizmet veren yemekhane, wc, duş birimleridir.

Destek Birimleri: Telekomünikasyon merkezi, meteoroloji servisi, sağlık ünitesi, kiralama ve gümrük hizmeti sunan birimler, helikopter pisti, yeme-içme ve satış üniteleridir.

Bakım-Onarım Üniteleri: Hangar, atölyeler, çekme alanı ve drenajlı alt yıkama alanlarıdır.

Teknik ve Sosyal Altyapı: Kıyıda yapılması zorunlu olan yapı ve tesislere hizmet veren ve kıyının kamu yararına kullanılmasını sağlayan, dalgakıran, kontrol kulesi, trafo, su deposu, çekme rampası, biyolojik ve kimyasal arıtma sistemi, pis su ve sintine boşaltma istasyonu, su, PTT, faks, TV teçhizatı, yağ ve çöp toplama konteynerleri, yangın şebekesi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktır.

Genel Esaslar

Madde 5- Kıyılar ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

Kıyılardan kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılarda kıyıyı değiştirecek boyutta ve kıyının doğal yapısını bozacak nitelikte kazı yapılamaz. Valilikçe uygun görülmesi ve yazılı izin verilmesi halinde Valilik denetiminde kıyının doğal yapısını değiştirmeyecek boyut ve nitelikte yapılacak kazı işlemi izin şartlarına bağlıdır. İzin şartlarına aykırı işlem yapılması halinde verilen izin iptal edilir ve yönetmeliğin 21. maddesine göre cezai işlem yapılır.

Kıyılara moloz, toprak, çuruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez. Ayrıca Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği hükümleri de geçerlidir.

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve aynı Kanun gereğince çıkartılan yönetmelik hükümleri saklıdır.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için onaylı kıyı kenar çizgisinin bulunması zorunludur.

İKİNCİ BÖLÜM
Komisyunun Teşekkülü, Çalışma Usul ve Esasları,
Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı

Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonunun Teşekkülü

Madde 6- Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonu valiliklerce, kamu görevlilerinden en az beş kişiden oluşturulur. Komisyonda aşağıda belirlenen meslek gruplarının her birinden en az bir kişinin bulunması zorunludur.

- a) Jeoloji mühendisi ve/veya jeolog, ve/veya jeomorfolog
- b) Harita ve kadastro mühendisi
- c) Ziraat mühendisi
- d) Mimar ve/veya şehir plancısı
- e) İnşaat mühendisi

Bu üyeler arasında valinin belirleyeceği bir üye komisyon başkanlığını yürütür.

Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı

Madde 7- Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan alanlardaki tespit işlemlerinin valiliklerce bir program dahilinde ve en kısa sürede gerçekleştirilmesi esastır. Valiliklerce yıllık tespit programları hazırlanır.

Tespit işlemlerinin kanun, yönetmelik ve bu programlara uygun olarak yürütülmesi ve tamamlanması için her türlü önlem alınır. Ancak ilgililerin tespit talebi halinde, yıllık programda olup olmadığına bakılmaksızın kıyı kenar çizgisi tespiti bu Yönetmelik esaslarına göre öncelikle yapılır.

Kıyı kenar çizgisi tespitleri, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren halihazır haritalar üzerinde pafta bütününde geçirilir.

- a) Valiliklerce yıllık programlarına uygun olarak yapılacak kıyı kenar çizgisi tespitleri, 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, yoksa 1/5000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, bunun da bulunmaması halinde 1/1000 veya 1/5000 ölçekli standart topoğrafik harita üzerine yapılır.
- b) İlgililerince kıyı kenar çizgisi tespit talebi halinde, kıyı kenar çizgisinin 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine geçirilmesi zorunludur.

1) Daha evvel 1/2000 veya 1/5000 ölçekli halihazır, fotogrametrik kadastral veya şeritvari harita üzerine geçirilerek onaylanmış kıyı kenar çizgisi varsa; ilgililerince, tespiti konu alanın 1/1000 ölçekli halihazır haritası yaptırılır ve onaylatılır ve kıyı kenar çizgisi 1/1000 ölçekli onaylı halihazır haritasına aktarılarak bu Yönetmeliğin 9 uncu maddesi hükümlerine göre onaylanır.

2) Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan, 1/1000 ölçekli halihazır haritası bulunan yerlerde kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren kısmın 1/1000 ölçekli halihazır haritası ilgisince tamamlattırılarak onaylatıldıktan sonra geçirilir.

3) Onaylı kıyı kenar çizgisi ve 1/1000 ölçekli onaylı halihazır haritası bulunmayan yerlerde, kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren 1/1000 ölçekli halihazır harita ilgisince yaptırılarak onaylandıktan sonra geçirilir.

4) Daha önce 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita paftaları üzerinde kıyı kenar çizgisi olmayan kısımların haritası yaptırılarak onaylatılır. Kıyı kenar çizgisi pafta bütününe tamamlanarak geçirilir.

5) Daha evvel 1/1000 ölçekli veya daha büyük ölçekli kadastr paftaları üzerine çizilerek onanmış kıyı kenar çizgilerinin 1/1000 ölçekli halihazır harita üzerine aktarılması istenirse; kıyı kenar çizgisi, muhtemel kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde en az 200 metrelik alanı içeren 1/1000 ölçekli halihazır harita ilgisince yaptırılarak onaylatıldıktan sonra bu harita üzerine aktarılır ve arşivlenmek üzere Bakanlığa gönderilir. Aktarma işleminde hata tespiti halinde düzeltilmek üzere valiliğe iade edilir.

Tespit talepleri, haritaya ilişkin koşulları tamamlanarak valiliğe tesliminden sonra valiliğin 3 ay içinde sonuçlandırılır.

Kıyı kenar çizgisi tespiti talep üzerine yapılmış ise, Bakanlığa gönderilen ozalit paftalar üzerine talep konusu taşınmaz veya taşınmazların mülkiyet sınırları da işlenir.

Kıyı Kenar Çizgisinin Arazide Tespiti ve Haritalara Geçirilmesi

Madde 8- Kanunun ve bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde belirlenen esaslara göre kıyı kenar çizgisi arazide tespit edilir. Bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinde belirtilen onaylı halihazır haritalar üzerine işlenir.

Arazide teknik yönetmelik esaslarına göre tespit edilen noktaların meydana getirdiği kıyı kenar çizgisi, usulüne uygun olarak harita üzerine geçirilir. Bu şekilde düzenlenen kıyı kenar çizgisi geçirilmiş halihazır haritalar ve bunların dayanağı belgeler komisyon tarafından imzalanır.

Arazide tespit edilen ve harita üzerine geçirilen kıyı kenar çizgisinin hangi esas ve verilere göre geçtiğini açıklayan bir tutanak düzenlenir ve komisyon tarafından imzalanır.

Kıyı Kenar Çizgisinin Onayı

Madde 9- Orijinal pafta, bu paftadan çoğaltılmış bir takım ozalit pafta, mahallinde düzenlenen tutanak ve ölçü işlemleri ile ilgili belgeler valiliğe sunulur. Valilik uygun görüşü ile birlikte bu belgeleri ve konu ile ilgili diğer belgeleri Bakanlığa gönderir.

Uygun görülen kıyı kenar çizgileri Bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe girer. Onaylı orijinal pafta valiliğe gönderilir. Bakanlıkça uygun görülmeyen kıyı kenar çizgisi paftaları, gerekli düzeltmeler veya yeniden tespit yapılmak üzere valiliğe iade edilir.

Paftaların Çoğaltılması ve Dağıtımı

Madde 10- Bakanlıkça valiliğe gönderilen onaylı orijinal kıyı kenar çizgisi paftaları, valilikçe çoğaltılarak tapu sicil müdürlüğüne, yerel maliye teşkilatına ve tespit belediye hudutları içinde ise, ilgili belediyesine gönderilir. Onaylı orijinal kıyı kenar çizgisi paftaları valilikçe muhafaza edilir.

Tespit sonucunda, kıyıda kalan özel mülkiyete konu arazilerle ilgili tapu iptal işlemleri ilgili defterdarlıkça yürütülür.

Kıyı Kenar Çizgilerinin Aleniyeti

Madde 11- Kıyı kenar çizgisi paftaları alenidir. Belediye ve valilikler kıyı kenar çizgisi paftalarının tamamını veya bir kısmının kopyalarını tespit edilecek ücret karşılığında isteyenlere verir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma

Kıyıda Planlama

Madde 12- Kıyılarda 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan uygulama ve yapılanmaya geçilemez. Kıyıda, gerektiğinde ilgili kuruluşların görüşleri de alınarak sadece Kanunun 6 ncı maddesi ve bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesindeki yapı ve tesislerin inşası amacıyla imar planı yapılabilir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerindeki turizme dönük kullanımlar ile aynı alanlarda yer alan sahil şeritlerindeki günübirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcısı ve devamı niteliğinde olan ve bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinin (a) bendinde sayılan yapı ve tesislere ait uygulama imar planları, aynı Kanunun 7 nci maddesi uyarınca Turizm Bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe girer.

İkinci fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlık, valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

Kıyıda Yapı

Madde 13- Kıyıda onaylı uygulama imar planlarına göre ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemler alınmak koşulu ile aşağıdaki yapı ve tesisler yapılabilir:

- Kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler; iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları.
- Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri.
- Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m². yi geçmeyen büfe ve kirlletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir.

(a) ve (b) bentlerinde sayılan yapı ve tesis alanlarında, bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı ve tesisleri yapılabilir. Günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılamaz.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesisleri kıyıda yapılamaz. Bu alanlarda sadece kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir.

Kıyılarda yapılan yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma

Madde 14- Denizlerde, içme ve kullanma suyu kaynağı olmamak kaydı ile tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde, daha uygun alternatifler bulunmaması veya kıyı alanının yetersizliği nedeniyle ve uygulama imar planı kararı ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7 nci maddesi gereği yapılabilecek kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın %3'ünü yüksekliği 5.50 m. yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen; lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemi yapılarak arazi kazanılabilir.

Planların hazırlanması, incelenmesi ve doldurma ve kurutma işleminin gerçekleştirilmesi aşamalarında, ekolojik dengenin korunması, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır.

Doldurma ve kurutma işleminin yapılabilmesi için:

- a) Doldurma ve kurutma işlemini yapacak olan ilgili idarece doldurma ve kurutma işlemine ilişkin talep valiliğe iletilir.
- b) Valilik, doldurma ve kurutma yapılmasında sakınca olup olmadığına dair gerekçeli görüşünü teklifle birlikte Bakanlığa iletir.
- c) Bakanlık, konusuna ve bölgenin özelliğine göre ilgili kuruluşların görüşünü olarak teklifi inceler.
- d) Teklifin Bakanlıkça uygun bulunması halinde, doldurma ve kurutma alanını ve bu alandaki uygulamayı içeren uygulama imar planı, talep sahibi idarece yapılır veya yaptırılır.
- e) Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden ve bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin ikinci fıkrasında sayılan kullanımlara, yapı ve tesislere ait ise, uygulama imar planları aynı Kanunun 7 nci maddesi uyarınca Turizm Bakanlığınca onaylanır.

Turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizm dışı kullanımları içeren uygulama imar planları ile doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanılan diğer alanlardaki uygulama imar planları 3194 sayılı İmar Kanunu hükümleri uyarınca yapılır veya yaptırılır. Bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe girer.

- f) Doldurma ve kurutma işlemleri onaylı imar planlarına uygun olarak yapılır.

Kıyıda, Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde İnşaat Ruhsatı

Madde 15- Kıyıda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak olan ve bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesi ile 14 üncü maddesinin (e) bendinde sayılan yapı ve tesislere yapı ruhsatı verilebilmesi için Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

“Maliye Bakanlığınca bu iznin verilebilmesi için yatırımcı kişi veya kuruluşça yatırıma ilişkin;

- Onaylı uygulama imar planının,
 - Dolgu veya kurutmanın plan ve projesine uygun olarak gerçekleştirildiğine ilişkin plan ve projeyi onaylayan ilgili idare yazısının,
 - Turizm alan ve merkezlerinde yer alan yapılar için Turizm Bakanlığı’ndan alınacak yatırım belgesinin,
- bu Bakanlığa verilmesi şarttır.”

İnşaat ruhsatı verilmesi için Maliye ve Gümrük Bakanlığınca kiralama, irtifak hakkı tesisi veya tahsis işleminin yapılmış olması şarttır. Bu belgeler tapu yerine geçecek belgeler olarak kabul

edilir. İnşaat ruhsatı işlemleri 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümlerine göre yürütülür.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Sahil Şeridi, Sahil Şeridinde Planlama ve Yapılanma

Sahil Şeridinin Belirlenmesi

Madde 16- Sahil şeridinin belirlenmesinde aşağıdaki esaslara uyulur.

- a) Uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğinde olmak üzere belirlenir. Bu alanlar kapsamında daha önce mevzii imar planı onaylanmış alanların kalması durumunda, mevzii imar planının kısmen veya tamamen yapılaşma bulunmayan imar adalarında da sahil şeridi en az 100 metre olarak belirlenir.
- b) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma varsa, onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir. Aksi halde sahil şeridi (c) bendi uyarınca belirlenir.
- c) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış mevzii imar planı ve turizm merkez ve alanlarındaki turizm dışı kullanımlara yönelik mevzii imar planı bulunan alanlarda; planlarda belirlenen sahil şeridinin başlangıcından itibaren ilk sırada yer alan imar adalarının kısmen veya tamamen yapılaşmış olması durumunda, gerisindeki imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olup olmadığına bakılmaksızın onaylı plandaki sahil şeridine uyulur.

İlk sırada yer alan imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olmaması durumunda geriye doğru diğer imar adalarının durumu değerlendirilerek kısmen veya tamamen yapılaşma bulunanlarının kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak sahil şeridi belirlenir.

11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kısmi yapılaşma bulunmayan alanları ile ilgili gerekli revizyonlar en çok 1 yıl içinde Kanun

ve bu Yönetmelik hükümlerine göre yapılır. Boş ve kısmi yapılaşma bulunmayan alanlarda bu işlemler yapılmadan yapı ruhsatı verilmez.

Sahil şeridinde kıyıya geçişi engelleyecek şekilde; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, curuf, çöp gibi çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Sahil şeridinde 11 Temmuz 1992 tarihinden önce, yürürlükteki plan ve/veya mevzuata uygun olarak yapılmış veya inşaat ruhsatı alınarak en az subasman seviyesine kadar inşaatı tamamlanmış yapılarıdaki müktesep haklar saklıdır. Bu hüküm, üzerine birden fazla yapı yapılmak üzere ruhsat alınmış parsellerdeki en az subasman seviyesindeki yapılar için de geçerlidir.

Sahil şeridinin birinci bölümünde yeni taşıt yolları açılmaz. Ancak 11 Temmuz 1992 tarihinden önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onaylanmış planlara göre yapımına başlanmış veya kullanılmakta olan Devlet Karayolları ile yapımı gerçekleştirilmiş imar yollarındaki müktesep haklar saklıdır. İnşaatına başlanmış imar yollarında ise mümkün olan en kısa mesafede iç yollarla bağlantı sağlanmak üzere imar planı revizyonu yapılır. Sahil şeridi birinci bölümünde ancak iç yollarla dolgu alanlarındaki yapılmış veya yapılacak yolları bağlayan kısa geçişler için imar yolları planlanabilir.

Sahil Şeridinde Planlama

Madde 17- Sahil şeridinde uygulama imar planı yapıp onaylanmadan uygulamaya geçilemez. Tamamen veya kısmen yapılaşmamış sahil şeritlerinde yapılacak planlar; Kanunun 5 inci maddesindeki esaslar dikkate alınarak aşağıdaki şekilde düzenlenir.

Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir. Bu alanlarda sadece yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ile bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde tanımlanan rekreatif amaçlı kullanımlar ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak planlar, bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddesinde sayılan yapı ve tesisler ile toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile konaklama hariç bu Yönetmelikte tanımlanan günübirlik turizm yapı ve tesislerini kapsayacak şekilde düzenlenir.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak günübirlik turizm yapı ve tesisleri için emsal 0,20'yi, bir (1) katı, H=4,50 metreyi, asma katlı yapılması halinde H=5,50 metreyi geçmemek üzere plan kararları getirilebilir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden sahil şeridini kapsayanlarda uygulama imar planları, aynı Kanunun 7 nci maddesi uyarınca düzenlenip onaylanarak yürürlüğe girer.

Yukarıdaki fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları, 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili maddeleri uyarınca Bakanlık, Valilik veya Belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

“Bu Yönetmeliğin 13. Maddesinde sayılan ve üst yapı gerektiren yapı ve tesisler; gerek arazinin coğrafi durumu ve topografik yapısı, gerekse sahil şeridi gerisindeki yerleşme dokusunun elverişsizliği nedeniyle, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile diğer ilgili bakanlık ve kuruluşların uygun görüşü alındıktan sonra uygulama imar planı kararı ile sahil şeridinde de yapılabilir.

Bu Yönetmeliğin 16. maddesinin (b) bendine göre sahil şeridi belirlenen alanlarda, yat limanlarının ihtiyacı olan üst yapı tesisleri için toplam emsal, kara alanının %20'sini, yükseklik (1) katı, $H=4.50$ m. yi asma katlı yapılması halinde $H=5.50$ metreyi aşamaz. Satış üniteleri için emsal, kara alanının %5'ini geçemez.

Bu Yönetmeliğin 16. maddesinin (a) ve (b) bentlerine göre sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlarda, yat limanlarının ihtiyacı olan üstyapı tesisleri için toplam emsal, kara alanının %5'ini, yükseklik (1) katı, $H=4.50$ m'yi, asma katlı yapılması halinde $H=5.50$ m. yi aşamaz. Satış üniteleri için emsal, kara alanının %1'ini geçmez.

Kara alanı ise; dalgakıranlar da dahil olmak üzere, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alanı ifade eder.”

Sahil Şeridinde Yapılanma

Madde 18- Bu Yönetmeliğin 16 ncı maddesine göre belirlenen sahil şeritlerinde uygulama imar planı olmaksızın hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

Bu Yönetmeliğin 17. Maddesinde sayılan nedenlerle, sahil şeridinde 13. Maddede sayılan ve üstyapı gerektiren yapı ve tesisler yapılabilir.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde veya sahil şeridi gerisinde kalan alanlarda yer alan özel yapı ve tesislere ait arıtma tesisleri sahil şeridinin birinci bölümünde yer alamaz. Bu tür arıtma tesisleri ait oldukları tesislerin mülkiyetinde ve kamuya terk edilmesi gerekli olmayan alanlarda inşa edilebilir.

Sahil şeridinin ikinci bölümünde sadece onaylı uygulama imar planında belirlenmiş toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm tesisleri, bu Yönetmeliğin 13. ve 14. maddelerinde belirtilen yapı ve tesisler ile ilgili kıyı ve deniz güvenliğini sağlamak amacıyla lojman, konaklama ve benzeri tesisler içermemek üzere inşa edilecek karakol ve bu gibi güvenli yapıları yer alabilir.

Onaylı uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde; kıyıya geçişi engelleyecek şekilde oluşturulmuş duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engellerin derhal kaldırılması, ilgili valilik ve belediyelerce sağlanır.

Sahil şeridinde inşaat ruhsatı verilebilmesi için, onaylı uygulama imar planı hükümlerine uygun olarak 3194 sayılı İmar Kanunu ve Yönetmeliklerine göre işlem yapılarak toplum parsellerinin oluşturulması ve kamuya açık alanların, kamu eline geçmesi şarttır.

İnşaat ruhsatı ve yapı kullanma izni ile ilgili işlemler 3194 sayılı İmar Kanunu hükümlerine göre yürütülür. Sahil şeridinde inşaata başlanabilmesi için yapılacak yapıların toplum yararlanmasına ayrılmış yapı olduğunun tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza

Kontrol

Madde 19- Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerindeki uygulamalar ve bunların kontrolü, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeler, bu alanlar dışında valiliklerce yürütülür.

İlgili Bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır. Yapılan işlemlerden Bakanlığa bilgi verilir.

Kanun kapsamında kalan alanlar belediye veya valiliklerce imar mevzuatına aykırı yapıların önlenmesi amacıyla sürekli denetim altında tutulur. Bu amaçla gerekli tüm önlemler valilik ve belediyelerce alınır.

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

Madde 20- Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde Kanun, plan ve bu Yönetmelik hükümlerine uyulmadan, ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı yapı yapılması halinde, 3194 sayılı İmar Kanununun 32 nci maddesi hükümleri uyarınca, aynı Kanunda belirlenen yasal süreler içinde gerekli işlem yapılır.

Ceza

Madde 21- Kanunun 15 inci maddesindeki açık ve ayrıntılı olarak belirtildiği gibi;

- Kanunla getirilmiş olan para cezaları, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye başkanları, belediye ve mücavir alan sınırları dışında valiler tarafından verilir.
- Kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde,

Bu Yönetmeliğin 20 nci maddesi kapsamında kalan yapıların sahiplerine ve müteahhidine ayrı ayrı para cezası verilir. Para cezası, 3194 sayılı İmar Kanununun 42 nci maddesinde aynı durum için belirlenen cezanın 2 misli olarak tahakkuk ve tahsil edilir.

Bu Yönetmeliğin 20 nci maddesi kapsamında işlem gören ve inşaat ruhsatına bağlanması mümkün olmayan yapıların, sahiplerince süresi içinde yıkılması halinde mal sahibi adına tahakkuk eden para cezası tahsil edilmez.

Ruhsat ve eklerine aykırı olan ve aylırı kısımları yıkılarak ruhsat ve eklerine uygun hale getirilmesi gereken yapılarla ilgili yıkım işlemlerinin süresi içerisinde sahiplerince yerine getirilmesi halinde mal sahibi adına tahakkuk eden para cezası tahsil edilmez. Fenni mesuller hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun 42 nci maddesi uyarınca ceza uygulaması yapılır.

- Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde;
 - Duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara izinsiz veya izin şartlarına aykırı olarak kum, çakıl vesaire alan veya çekenlere 5 milyon TL.,
 - Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan artık ve atıkların dökenlere 10 milyon TL.,

3) Kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapan, kum, çakıl alan veya çekenlere 50 milyon TL. para cezası verilir.

Para cezalarında 7.12.1988 tarihinde kabul edilen 3506 ve 6.12.1989 tarihinde kabul edilen 3591 sayılı Kanun hükümleri geçerlidir.

- d) (b) ve (c) bentlerinde belirtilen para cezalarına karşı cezanın tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde idare mahkemesi nezdinde itiraz edilebilir. Ancak itiraz verilen cezanın uygulanmasını durdurmaz.
- e) Kanunda ve bu Yönetmelikte öngörülen iş ve işlemleri süresinde yapmayan veya geciktirenler veya Kanunu yanlış uygulayan mahalli yönetici ve diğer kamu görevlileri hakkında ayrıca kanuni takibat yapılır.
- f) Para cezalarının ödenmemesi halinde 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

Madde 22- Valilikler bu Yönetmeliğin uygulanmasını Bayındırlık ve İskan Müdürlükleri kanalıyla yürütür.

Yürürlük

Madde 23- Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 24- Bu Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskan Bakanı yürütür.

EK LİSTE

AKARSULARIMIZIN “NEHİR” TANIMINA GİREN KESİMLERİNİ BELİRTEN LİSTE

- 1- **Meriç Nehri:** Ana kolunun, topraklarımıza girdiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi.
- 2- **Sakarya Nehri:** Sakarya Nehri ana kolunun, Gökçekaya Barajı ile Karadeniz arasındaki kesimi.
- 3- **Filyos Çayı:** Devrek ve Yenice Çayları kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi.
- 4- **Kızılırmak Nehri:** Kızılırmak Nehri ana kolunun, Delice Irmağı ile birleştiği nokta ile Karadeniz arasındaki kesimi.
- 5- **Yeşilırmak Nehri:** Yeşilırmak-Kelkik Çayı kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi.
- 6- **Çoruh Nehri:** Çoruh Nehri ana kolunun Oltu Çayı ile birleştiği nokta ile Türkiye-Sovyetler Birliği sınırı arasındaki kesimi kesimi.
- 7- **Dicle Nehri:** a) Dicle Nehri ana kolunun Bismil ilçesi ile Türkiye-Suriye-İrak sınırı arasındaki kesimi.
b) Batman kolunun Serkan (Hizan Deresi) kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi.
c) Botan kolunun Büyükdere (Hizan Deresi) kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi.
- 8- **Fırat Nehri:** a) Ana kolun Keban Barajı ile Türkiye-Suriye sınırı arasındaki kesimi.

- b) Karasu kolunun Kemah İlçesi merkezi ile Keban Barajı Gölü arasındaki kesimi.
- c) Murat kolunun Muş'un kuzeyindeki Karasu Deresi ile birleştiği nokta ile Keban Barajı Gölü arasındaki kesimi.

9) **Asi Nehri:** Antakya Şehri ile Akdeniz arasındaki kesimi.

10) **Ceyhan Nehri:** Ceyhan Nehri ana kolunun Aksu Çayı ile birleştiği nokta ile Akdeniz arasındaki kesimi.

11) **Seyhan Nehri:** Zamanlı (Yenice) ve Göksu Irmakları Kavşağı ile Akdeniz arasındaki kesimi.

12) **Göksu Nehri:** Mut civarında, aynı adı taşıyan iki kolun (Göksu Çayları) birleşim noktasıyla Akdeniz arasındaki kesimi.

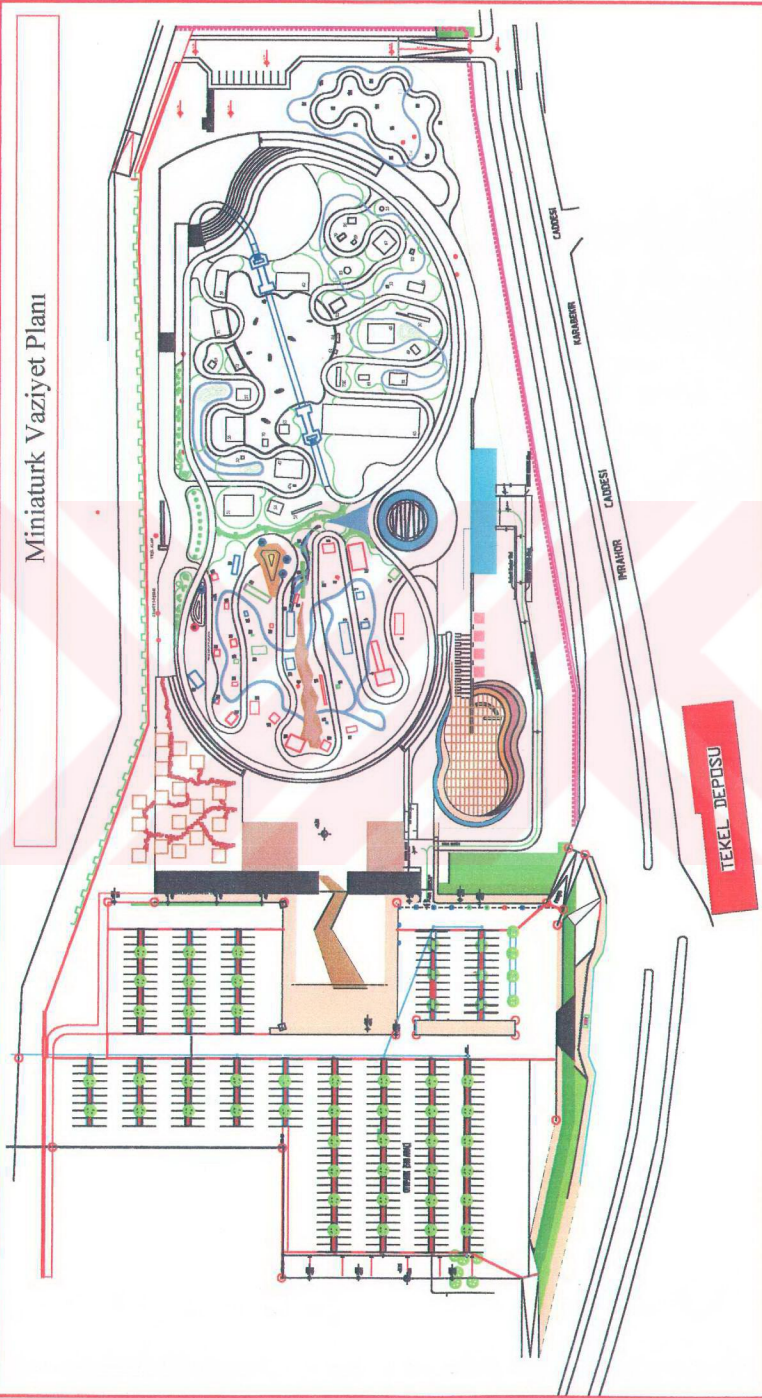
13) **Manavgat Çayı:** Oymapınar Barajı ile Akdeniz arasındaki kesimi.

14) **Köprüçay:** DSİ Köprüçay regülatörü ile Akdeniz arasındaki kesimi.

15) **Büyükmenderes Nehri:** Büyükmenderes ana kolunun Çine Çayı ile birleştiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi.

16) **Simav Çayı:** Simav Çayı ana kolunun Apolyont Gölü ayağı ile birleştiği nokta ile Marmara Denizi arasındaki kesimi.

Miniaturk Vaziyet Planı



ÖZGEÇMİŞ

1976 tarihinde Eskişehir’de doğan Umut Berberoğlu , 1990 yılında Kütahya Anadolu Öğretmen Lisesi’ne girmiş ve 1994 yılında mezun olmuştur.1995 yılında Abant İzzet Baysal Üniversitesi Düzce Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nü kazanmıştır.1999 yılında bölümünde ikinci olarak mezun olmuştur.2000 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Anabilimdalı Peyzaj Planlama Programı’nda yüksek lisans yapmaya başlamıştır. Halen yüksek lisans tezi aşamasında tez verme sürecinde öğrenciliği devam etmektedir.

