

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİ İÇİNDE
KIYI PARKLARININ DÜZENLEME İLKELERİ**

Yüksek Lisans Tezi

KADRIYE HACİHALİOĞLU

İSTANBUL, 2012

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİ İÇİNDE
KIYI PARKLARININ DÜZENLEME İLKELERİ

Yüksek Lisans Tezi

KADRIYE HACİHALİOĞLU

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. AYFER YAZGAN

İSTANBUL, 2012

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Kentsel Yeşil Alan Sisteminde Kıyı Parklarının Düzenleme İlkeleri
Öğrencinin Adı Soyadı: Kadriye HACİHALİOĞLU
Tez Savunma Tarihi: 10.09.2012

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr., Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr., Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

_____ Jüri Üyeleri _____

_____ İmzalar _____

Tez Danışmanı
Yrd. Dr., Ayfer GÜL

Üye
Yrd. Dr., Hülya YAKAR

Üye
Yrd. Dr., Nilgün CAMKESEN

Varlık sebem biricik
anneme;

ÖNSÖZ

Kıyılar doğanın ayrıcalıklı ve kıt bulunan kaynakları olarak, kentsel ortamlarda müdahale gördüğü oranda biçim değiştirirken kentin kimliğini, karakterini ortaya koyar. Kent ve kıyı arasında hareket halinde, devingen bir ilişki sürer giderken, kent kıyıyı biçimlendirmekle kalmaz, aynı oranda kıyı da kenti biçimlendirir. Bu biçim değiştirmeye beraber kıyılar kent sakinlerine sayısız kullanım fırsatları sunar. Kent ve kentlinin rekreatif ihtiyaç ve isteklerini karşılayan kıyı parkları ise bu kullanımların en önemlilerinden olup, su kenarında olmanın getirdiği ayrıcalık ve avantajlarla düzenlenmesi gereken kentsel yeşil alanlardır.

Bu çalışmada genelde İstanbul, özelde ise Pendik- Tuzla kıyı parklarının mevcut durumları incelenmiş, tespit edilen kıyı parklarını düzenleme ilkeleri ışığında çözüm önerileri getirilmiştir.

“Kentsel yeşil alan sisteminde kıyı parklarının düzenleme ilkeleri” konulu bu tez çalışmasında özverili desteği, gösterdiği sabır ve anlayışla beni yönlendirerek, bu çalışmayı bitirmemi sağlayan tez danışmanım, sevgili hocam Yrd. Doç. Dr. Ayfer Yazgan’ a en samimi duygularıyla teşekkür ederim.

Yapıcı ve yol gösterici eleştirileri ile bu çalışmayı yönlendiren sevgili hocalarım, Yrd. Doç. Dr. Hülya Yakar ve Yrd. Doç. Dr. Nilgün Camkesen’ e teşekkür ederim.

Ayrıca Bahçeşehir Üniversitesinde yüksek lisans yapma imkanı sunan Türkiye Belediyeler Birliği’ ne (TBB), program koordinatörü Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı’ ya ve gösterdiği kolaylıklar için Barış Bey’ e teşekkür ederim.

Destekleriyle daima yanımda olan sevgili aileme; anneme, kardeşlerim Fatma ve Uğur’ a, özellikle kuzenim Sema’ ya, yeğenim Betül’ e, kardeşim Huriye’ ye ve eşi Abdullah’ a teşekkür ederim.

İstanbul, Eylül 2012

Kadriye Hacıhaliloğlu

ÖZET

KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİNDE KIYI PARKLARININ DÜZENLEME İLKELERİ

Kadriye Hacıhaliloğlu

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Yrd. Dr., Ayfer Gül

Eylül 2012, Yüz yirmi beş Sayfa

Farklı işlevlere sahip kentsel yapıları organik bir şekilde birleştiren kentsel yeşil alan sisteminde yer alan parklar, kentsel yeşil ağın en önemli yapı taşlarıdır. Kent insanının rekreatif ihtiyaçlarını karşılayan ve kente sayısız fayda sunan parklar, su kenarında yer almalarına bağlı olarak işlevsel farklılıklar gösterirler. Suyun bitip tükenmeyen hareketliliği ve değişimi sonucu kıyı kenarları kentin diğer alanlarından daha ayrıcalıklı ve avantajlı bir statüye sahiptir. Kıyı parkları kentin merkezindeki yoğunluğa karşın, kent kıyısında daha açık bakış açıları ve ferah mekanlar yaratarak kent insanının tercih ettiği kamusal kullanıma açık kentsel yeşil alanlardır.

İstanbul az bulunur kıyı ve yeşil alan kaynaklarına sahipken, bu doğal kaynakların doğru ve verimli bir biçimde kullanıldığını söylemek mümkün değildir. Kıyı ve yeşil alan kaynaklarını bir araya getirerek, aynı anda bu doğal kaynakların kullanımına sahip olan İstanbul kıyı parkları, su ve suya ait rekreatif kullanımlardan uzak, sıradan yeşil alanlara dönüşmüştür. Pendik- Tuzla kıyı parkları da İstanbul kıyı parklarının genel halinden payına düşeni alırken, kıyı ve kıyı kullanımına ait rekreatif fonksiyonlara yer verilmeyen, basit park düzenlemeleriyle kıyı parklarının kent insanına hizmet etmesi beklenmektedir. Bu çalışmada kıyı parklarını düzenleme ilkelerine dayalı olarak, kıyı parklarında olması gereken rekreatif fonksiyonlar ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Yeşil Alan, Kentsel Kıyı, Kıyı Parkı, Kıyı Parkı
Düzenleme, İstanbul Kıyı Parkları

ABSTRACT

WATERFRONT PARKS DESIGN PRINCIPLES IN URBAN GREEN SPACE SYSTEM

Kadriye Hacıhaliloğlu

Urban Systems and Transport Management

Thesis Supervisor: Asst. Dr. Ayfer Gül

September 2012, Hundred and twenty five Pages

Parks, in urban green space systems, which combine urban structures with different functions in an organic way, is the most important essential element of urban green network. Parks that meet the recreation needs of city people and that offer numerous benefits to city, set functional differences based on the edge of the water. Waterfront edges have a more privileged status and advantageous, unlike other areas of city with the result of mobility and exchange. Waterfront parks, which create more open perspectives and spacious spaces in density of city center, are open to public use of urban green areas preferred by city people.

While Istanbul has scarce resources, waterfront and green areas, use of these natural resources is not possible to accurately and efficiently. Bringing together resources of waterfront and green space, Istanbul waterfront parks that has the use of these natural resources at the same time, turned into ordinary green areas which water and recreational water uses on the remote.

Pendik- Tuzla waterfront parks while sharing of Istanbul waterfront parks's same condition, waterfront parks with the waterfront and waterfront recreational functions not shown and simple parking regulations, are expected to serve. In this study, based on waterfront parks design principles, recreational functions in waterfront parks that should be put forward.

Keywords: Urban Green Areas, Waterfront, Waterfront Park, Waterfront Park Design, Waterfront Parks in Istanbul

İÇİNDEKİLER

TABLolar	x
ŞEKİLLER	xi
KISALTMALAR	xiii
1. GİRİŞ	1
1.1 AMAÇ	1
1.2 KAPSAM	3
1.3 YÖNTEM.....	4
2. KAVRAMSAL YAKLAŞIM VE TANIMLAR	6
2.1 KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİ.....	6
2.2 KENTSEL YEŞİL ALAN	7
2.3 KIYI, KIYI MEKANI.....	11
2.3.1 Kıyı	12
2.3.1.1 Kıyı Çeşitleri	15
2.3.2 Kıyı Mekanı	18
2.4 KENTSEL KIYI.....	19
2.4.1 Kent- Kıyı (Su) İlişkisi	20
2.4.2 Kentsel Kıyı Kullanımları	21
2.4.2.1 Rekreatyoneel Kıyı ve Kıyı Kullanımı.....	19
3. KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİNDE PARKLAR	29
3.1 KENTSEL YEŞİL ALANLARIN SINIFLANDIRILMASINDA PARKLAR... 29	
3.2 KENTSEL YEŞİL ALANDA PARKLARIN ÖZELLİKLERİ VE NİTELİĞİ 33	
3.3 PARKLARIN SINIFLANDIRILMASI	36
3.3.1 Küçük Parklar (Oyun Parkları)	42
3.3.2 Mahalle Parkları	43
3.3.3 Semt Parkları.....	44
3.3.4 Kent Parkları.....	45
3.3.4.1 Kıyı Parkları.....	46
3.2.5 Bölge Parkları.....	47
3.4 PARKLARIN PLANLAMA ve DÜZENLEME İLKELERİ	49
3.5 KIYI PARKLARI PLANLAMA ve DÜZENLEME İLKELERİ	56

3.5.1 Kıyı Parklarını Planlama İlkeleri	56
3.5.2 Kıyı Parklarını Düzenleme İlkeleri	57
3.5.2.1 Ulaşılabilirlik- Bağlantılar	63
3.5.2.2 Çeşitlilik	64
3.5.2.3 İşlevsellik.....	64
3.5.2.4 Mekan Kimliği.....	64
3.5.2.5 Yaşanabilirlik	65
3.5.2.6 Süreklilik.....	65
3.5.2.7 Sürdürülebilirlik	65
3.6 ÖRNEK İNCELEME ALANI; SAN FRANCİSCO LİMANI KIYI PARKLARI	67
3.6.1 Kıyı Planlama Süreci ve Yönetimi.....	67
3.6.2 Kentsel Kıyının Tasarımı ve Kullanım Amaçları	72
3.6.3 Kentsel Bağlantı Noktaları	74
3.6.4 Kamu Kullanımı ve Açık Alan İlkeleri	75
3.6.5 Liman Parklarının Kullanımı	77
3.6.6 Liman Ulaşım Sistemi ve Parklar	84
4. İSTANBUL DA KENTSEL YEŞİL ALANLARDA KIYI PARKLARI.....	88
4.1 İSTANBUL KIYI ALANLARI GELİŞİM POLİTİKALARI VE YEŞİL ALANLAR.....	89
4.2 1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANINDA YEŞİL ALANLAR VE KIYI	93
4.2.1 İÇDP Kıyı Yeşil Alan Sistemi İçinde Park Alanlarına İlişkin Karar ve Yaklaşımlar	96
4.3 İSTANBUL GÜNEYDOĞU KIYILARI ÖRNEĞİNDE (Pendik-Tuzla arası) KIYI PARKLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....	102
4.3.1 Pendik, Tuzla Kıyılarının Konumu ve Fiziksel Gelişimi.....	102
4.3.2 Güneydoğu Kıyıları (Pendik- Tuzla arası) Kıyı Parkları Düzenleme İlkeleri	110
4.3.2.1 Kıyı Parklarının Planlama ve Uygulama Süreci.....	110
4.3.2.2 Pendik- Tuzla Kıyı Parkları Düzenleme İlkeleri.....	114
4.3.2.2.1 Ulaşılabilirlik- Erişilebilirlik.....	115

4.3.2.2.2 Süreklilik.....	115
4.3.2.2.3 Ritim.....	116
4.3.2.2.4 Çeşitlilik.....	116
4.3.2.2.5 Bağlantılar.....	118
4.3.2.2.6 Mekan Kimliği.....	119
5. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ.....	120
KAYNAKÇA.....	126
EKLER.....	134
EK 1.....	135
EK 2.....	136
EK 3.....	137
EK 4.....	138
EK 5.....	139
ÖZGEÇMİŞ.....	140

TABLULAR

Tablo 3.1: Kentsel yeşil alanların sınıflandırılması	32
Tablo 3.2: Parkların sınıflandırılması	41
Tablo 3.3: Parkların planlama ve düzenleme ilkeleri.....	55
Tablo: 4.1 Kent karakter tablosu	101

ŞEKİLLER

Şekil 2.1	: Kıyı alanlarına ait tanımlar	14
Şekil 2.2	: Su kaynağına göre kıyı çeşitleri	15
Şekil 2.3	: Doğal su kenarı	16
Şekil 2.4	: Kentsel su kenarı	17
Şekil 2.5	: Kent- kıyı ilişkisi	21
Şekil 2.6	: Karma kıyı kullanımı	23
Şekil 2.7	: Kentsel ısı adası etki profili	26
Şekil 2.8	: Yeni kentsel kıyı gelişimi	27
Şekil 3.1	: Elmhurst oyun parkı, ABD	42
Şekil 3.2	: Aktif ve pasif rekreatif fonksiyonları içeren tipik bir mahalle parkı	43
Şekil 3.3	: 1.600 mt. hizmet alanı olan tipik bir semt parkı	44
Şekil 3.4	: Bayrampaşa şehir parkı	45
Şekil 3.5	: Lousville kıyı parkı, ABD	47
Şekil 3.6	: Foothill bölge parkı, California	48
Şekil 3.7	: Park planlama akış şeması	51
Şekil 3.8	: Kıyı parkları tasarım kriterleri	58
Şekil 3.9	: San Francisco körfezi uydu fotoğrafı	67
Şekil 3.10	: Yıllara göre San Francisco Körfezinin kıyı değişimi	69
Şekil 3.11	: San Francisco Limanı alt bölgeleri	71
Şekil 3.12	: San Francisco Limanı kentsel bağlantı noktaları	74
Şekil 3.13	: Çin Koyu Sahil Parkı	78
Şekil 3.14	: Çin Koyu Sahil Parkı	78
Şekil 3.15	: Çin Koyu Sahil Parkı	79
Şekil 3.16	: Çin Koyu Sahil Parkı	80
Şekil 3.17	: Bot Limanı	81
Şekil 3.18	: Crane Koy Parkı	82
Şekil 3.19	: Heron's Head Parkı	84
Şekil 3.20	: San Francisco Limanı ulaşım sistemi ve mevcut- planlanan parklar	85
Şekil 3.21	: Embarcadore Bulvarı	85

Şekil 3.22	: Körfez Yaya Yolu.....	86
Şekil 4.1	: 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı	94
Şekil 4.2	: İstanbul çevre düzeni planında orman ve su alanları.....	95
Şekil 4.3	: Planda kıyı rehabilite alanı	98
Şekil 4.4	: Pendik ve Tuzla ilçelerinin İstanbul içindeki konumu	103
Şekil 4.5	: Pendik vapur iskeleleri, Pendik kumsalı 1970	104
Şekil 4.6	: Eski Tuzla.....	105
Şekil 4.7	: Pendik sahil yolu	106
Şekil 4.8	: Pendik kıyı dolgu alanı arazi kullanımı.....	107
Şekil 4.9	: Tuzla sahili doldurulmadan önce Tuzla mezarlığı	108
Şekil 4.10	: Tuzla kıyı dolgu alanı arazi kullanımı.....	109
Şekil 4.11	: Pendik- Tuzla kıyı parklarının yerleşim planı	111
Şekil 4.12	: Pendik sahil kara ve deniz tarafı düzenleme projesi	112
Şekil 4.13	: Pendik sahil kara tarafı revize düzenleme projesi	113
Şekil 4.14	: Tuzla kıyı dolgu alanı düzenleme projesi.....	113
Şekil 4.15	: Tuzla kıyı dolgu alanı rekreasyon düzenlemesi	114
Şekil 4.16	: Tuzla kıyı parkı boyunca yaya ulaşım sistemi	115
Şekil 4.17	: Tuzla kıyı parkında tekrar eden kullanımlar	116
Şekil 4.18	: Tuzla kıyı parkında çeşitli kullanımlar.....	117
Şekil 4.19	: Tuzla kıyı parkı ulaşım bağlantıları.....	118

KISALTMALAR

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
APA	:	American Planning Association
AŞ	:	Anonim Şirket
DA	:	Dekar
DK	:	Dakika
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
HA	:	Hektar
İBB	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İÇDP	:	İstanbul Çevre Düzeni Planı
İİY	:	İstanbul İmar Yönetmeliği
İSKİ	:	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
İTÜ	:	İstanbul Teknik Üniversitesi
KM	:	Kilometre
KM ²	:	Kilometrekare
M ²	:	Metrekare
MT	:	Metre
NRPA	:	American National Recreation and Park Association
PPS	:	Project for Public Spaces
TDK	:	Türk Dil Kurumu
TPL	:	The Trust for Public Land
YY	:	Yüzyıl

1. GİRİŞ

Kent ve kentleşme olgusuyla ortaya çıkan yeşil alan sistemi, kent dokusundaki çeşitli yapıları birbirine bağlayan doğal veya yapay işlevsel alanlardan oluşan bir ağ sistemidir. Kentsel yeşil alanların bir araya gelerek oluşturduğu kentsel yeşil alan sisteminde parklar, bu ağın en önemli yapı taşıdır.

Nitelikli ve pek çok işleve sahip yeşil alanlar olan parklar, kentlerin en özel, ayrıcalıklı ve avantajlı mekanları olan kıyı kenarlarında yer almalarına bağlı olarak su ve suya ait birçok kullanımı da yapılarına katarak kentlinin su ve yeşile dayalı rekreatif ihtiyaç ve isteklerini karşılarlar. Kıyı parkları sahip oldukları yeşil alan potansiyeliyle kentin merkezindeki yoğunluğa karşın daha açık ve ferah mekanlar sunarak kentin nefes aldığı ve kent insanının daha çok tercih ettiği kamusal kullanıma açık kentsel yeşil alanlardır.

Parklar ve kıyıları doğal alanların kentsel alanlardaki temsilcileri olarak insan ve doğa arasındaki bozulan dengeyi iyileştirmede sayısız rol üstlenir. Parklar aracılığıyla kıyı alanlarına gelen yeşil alanların suyla karşılıklı etkileşimi sonucu kentsel kıyıları eşsiz rekreatif kullanımlara sahne olur. Böylece kentin merkezi ve kıyıları arasında yeşil alanlar aracılığıyla kurulan bağlantılar ile yeşilin ve suyun karşılıklı etkileri hem kentin iç kısımlarına hem de kentin kıyılarına kadar ulaşır.

1.1 AMAÇ

İstanbul sahip olduğu eşsiz kıyı kaynaklarıyla, denizlerle çevrili ve içinden deniz geçen bir kent olmasına rağmen, bu doğal kaynağın doğru bir şekilde değerlendirilerek kullanıldığı söylenemez. Kentin yeşil alan sistemi için de aynı durum söz konusu olup, kent içindeki yeşil alanlar giderek azalan bir ivmeyle karşı karşıyadır. Kıyı ve yeşil alanları bir araya getirerek buluşturan ve bu iki kullanıma aynı anda sahip olan İstanbul kıyı parklarında, yanlış ve plansız politikalar yüzünden, su ve suya ait rekreatif

kullanımlar yer almamış, kıyı parkları tanımsız ve boş ‘yeşil çöl’¹ alanlarına dönüşmüştür.

Kıyı parklarının planlama ve düzenleme çalışmalarında, kıyının kentteki en özel, ayrıcalıklı ve avantajlı durumuna karşın kentin her yerinde görülebilecek park uygulamaları tercih edilmiştir. Yapılan dolgu alanlarına getirilen basit ve sıradan rekreatif kullanımlar, kıyının bozulan doğallığını ve kopan kent kıyı ilişkisini tamir edememiştir. İÇDP’ n da kıyı alanları için kamu kullanımı esas alınarak düzenleme esasları getirilirken, uygulamalarda bu yaklaşıma uymayan kararlar alınabilmektedir.

Bu çalışmanın araştırma alanı olan Pendik- Tuzla kıyı parkları ise monoton, yenilikten uzak, su ve suya dayalı aktivite ve fonksiyonları içermeyen kullanımlara sahiptir. İnsanları kıyıya çeken ilgi çekici odak noktalarının olmadığı, suyun kenarında olup suya dokunulamayan, suyla sadece görsel temasın kurulabildiği ve her yerde görülebilecek sıradan park kullanımlarına yer verilen kıyı parkları, kıyıda yer alan niteliksiz yeşil alanlara dönüşmüştür. Pendik- Tuzla kıyılarınin geçmişinde sahip olduğu sayfiye kullanımlarına da yer verilmemiştir.

Pendik- Tuzla kıyı parkı projelerinde az da olsa yer verilen su ve suya ait kullanımlar ise uygulama aşamasında tamamen göz ardı edilmiştir. Yeterli mali kaynağın aktarılamayışı, uygulamalar için belirli bir takvimin olmayışı sonucu aradan geçen zaman ve idarecilerin farklı bakış açıları proje ve uygulama süreçlerini olumsuz etkilemiştir.

Kıyı ve kıyı arka mekan yerleşimlerinde yaşayan nüfusun kıyıdan beklentileri arasında belirgin ayrışmalar bulunduğundan her yaş ve her sosyo- ekonomik gruba hitap eden kıyı parkı kullanımları ortaya konamamıştır. Bu bağlamda kıyı parklarının literatür araştırmasında tespit edilen kıyı parklarını düzenleme ilkelerine dayalı olarak, Pendik- Tuzla kıyı parkları projeleri ve mevcut arazi kullanışları karşılaştırılarak incelenmiş ve kıyı parklarında sağlıklı bir kent kıyı ilişkisi kurabilmek için çözüm önerileri sunulmuştur.

¹ Yeşil çöl tanımı Atakan Gül’ e aittir.

1.2 KAPSAM

Kentsel yeşil alan sisteminde kıyı parklarının düzenleme ilkeleri konulu bu tez çalışması beş ana bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölüm giriş bölümünü oluşturmakta ve yapılan çalışmanın amaç, kapsam ve yöntemini anlatmaktadır.

İkinci Bölüm kavramsal yaklaşım ve tanımlar başlığı altında, kentsel yeşil alan sistemi, kentsel yeşil alan; kentsel yeşil alan başlığı altında kent ve kentleşme olgusu, kentsel yeşil alanların faydaları açıklanmıştır. Kıyı, kıyı mekanı, tanımları yapılarak bu tanımlar altında kıyının çeşitleri anlatılmış, kıyı şeridinin geçirdiği evreler analiz edilerek, doğal ve kentsel su kenarları arasındaki farklar açıklanmış, kentsel kıyı ana başlığı altında kentsel kıyıların özellikleri ve kentin diğer alanlarından ayrılan noktaları açıklanmıştır. Kent- kıyı (su) ilişkisi, kentsel kıyı kullanımları ve rekreasyonel kıyı ve kıyı kullanımları açıklanmıştır.

Üçüncü Bölümde ise kentsel yeşil alan sisteminde parklar başlığı altında, kentsel yeşil alanların sınıflandırılmasında parklar ve kentsel yeşil alanda parkların özellikleri ve niteliği, parkların sınıflandırılması anlatılarak; küçük parklar veya oyun parkları, mahalle parkları, semt parkları, kent parkları, kıyı parkları ve bölge parklarının özellikleri açıklanmıştır. Daha sonra parkların planlama ve düzenleme ilkeleri, kıyı parkları planlama ve düzenleme ilkeleri tespit edilmiş ve bu tespit edilen ilkeler; ulaşılabilirlik- erişilebilirlik, kapsayıcılık- çeşitlilik, işlevsellik, mekan kimliği, yaşanabilirlik, süreklilik- bağlantılar ve sürdürülebilirlik açıklanmıştır. Örnek inceleme alanı olarak San Francisco Limanı kıyı parkları başlığı altında kıyı planlama süreci ve yönetimi, kentsel kıyının tasarımı ve kullanım amaçları, kentsel bağlantı noktaları, kamu kullanımı ve açık alan ilkeleri, Liman parklarının kullanımı, Mavi Yeşilyol, Embarcadore Bulvarı ve Körfez Yaya Yolu' ndan oluşan liman ulaşım sistemi ve bu ulaşım sistemi boyunca kıyıda yer alan parklar incelenmiştir.

Dördüncü Bölümde İstanbul da yeşil alanlarda kıyı parkları genel başlığı altında İstanbul kıyı alanları gelişim politikaları ve yeşil alanlar, İstanbul Çevre Düzeni Planında yeşil alanlar ve kıyı genel başlığı altında İÇDP kıyı yeşil alan sistemi içinde park alanlarına ilişkin karar ve yaklaşımlar incelenmiştir. İstanbul güneydoğu kıyıları örneğinde (Pendik- Tuzla arası) kıyı parklarının değerlendirilmesi ana başlığı altında Pendik, Tuzla kıyılarının konumu ve fiziksel gelişimi ve güneydoğu kıyıları (Pendik-Tuzla arası) kıyı parkları düzenleme ilkeleri başlığı altında kıyı parklarının planlama ve uygulama süreci ve Pendik- Tuzla kıyı parkları düzenleme ilkeleri; ulaşılabilirlik-erişilebilirlik, süreklilik, ritim, çeşitlilik, bağlantılar, mekan kimliği anlatılmıştır.

Beşinci Bölüm de ise tez çalışmasında anlatılan tüm kavramlar, tanımlamalar ve incelenen konular gözden geçirilerek tespit edilen kıyı parklarını düzenleme ilkeleri ışığında Pendik ve Tuzla kıyı parkları projeleri ve mevcut arazi kullanımları karşılaştırılarak değerlendirilmiş ve çözüm önerileri ortaya konmuştur.

1.3 YÖNTEM

Kentsel yeşil alan sisteminde kıyı parklarının düzenleme ilkeleri konulu bu tez çalışması için izlenen yöntemde; kentsel yeşil alan sistemi içinde kıyı parklarının düzenleme ilkelerinin incelenmesi amacıyla literatür araştırması yapılmıştır. Literatür araştırması kapsamında Bahçeşehir Üniversitesi Barbaros Kütüphanesi, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Mimarlık Fakültesi Kütüphanesi, Yıldız Teknik Üniversitesi Şevket Sabancı Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Kütüphanesi kaynaklarından, yurtiçi ve yurtdışındaki tezlerden, süreli yayınlardan, dergilerden, makale, seminer ve sempozyumlardan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi' n den (İBB), Pendik ve Tuzla Belediyeleri' n den ve internet ortamından yararlanılmıştır.

Literatür araştırması yaparak kentsel yeşil alan sistemi içinde kıyı parkları açıklığa kavuşturulmuş ve örnek alan incelemesi olarak San Francisco Limanı kıyı parkları seçilmiştir. San Francisco kentinin İstanbul' la benzer özellikler göstermesi; kıyı kenti olması, kıyılarının doğal kıyıları olmaması ve metropol kent olması sebebiyle örnek alan olarak seçilmiştir. Pendik- Tuzla deniz kıyıları tezin araştırma alanı olarak seçilmiş,

kıyı parkları projeleri ve mevcut arazi kullanışları, örnek alan kıyı parkları düzenleme ilkeleri ve literatür araştırması sonucunda tespit edilen kıyı parkı düzenleme ilkeleri üzerinden karşılaştırılmıştır. Proje ve uygulamanın neden birbiriyle çeliştiği ve tespit edilen ilkeler doğrultusunda proje ve uygulamanın hangi ilkeleri gerçekleştirdiği, uygulamalarda ortaya çıkan sorunlar değerlendirilerek sonuca bağlanmıştır.

2. KAVRAMSAL YAKLAŞIM VE TANIMLAR

2.1 KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİ

Kentin alan büyüklüğü açısından önemli bölümünü oluşturan ya da oluşturması gereken kentsel yeşil alan sistemi kent dokusu içinde belli bir hiyerarşide yer almalıdır. Sosyal amaçlı kullanımları içerdikleri için kent dokusunda doğal yapıda veya yapay oluşum alanları olarak planlanırlar. Kentsel yeşil alan sistemi kent dokusunun farklı özellikteki birimleri arasında organik bağlar oluşturarak, bütüncül bir kent sistemi ortaya çıkarır.

Kentsel yeşil alan sistemi; ekolojik, rekreasyonel, kültürel, estetik ve diğer pek çok işlev ile planlanan, tasarlanan ve yönetilen arazi kullanımlarının sürdürülebildiği bir ağ sistemidir. Kentteki farklı dokuları; binaları, yolları, açık alanları birbirine bağlayarak biçimlendiren kentsel yeşil alanların bir araya gelerek oluşturduğu, çok yönlü ve sürdürülebilir sistemler bütünüdür (Hongyu ve Ruhai 2010).

Kentsel yeşil alan sistemi fiziksel yapısı ve fonksiyonları yönünden önemli özelliklere sahip olmalıdır. Kentin fiziki yapısının dengeli olması için kentsel yeşil alan sistemi kent nüfusuna göre ve yeşil alan dağılımları da kent yoğunluğu dikkate alınarak düzenlenmelidir.

Kentsel yeşil alanların bir araya gelerek oluşturduğu kentsel yeşil alan sistemi; kamu ve özel yeşil alanların kombinasyonu ve sürdürülebilirliği üzerine kurulu, kente bir çok fayda sunan, toplumun ihtiyaç ve isteklerini karşılayan yeşil alanlar bütünü olarak tanımlanmaktadır (Randolph 2004, s. 97).

Kentleşmede ve yerleşim formlarındaki farklılıklar doğal olarak o kentin yeşil alan sisteminde de farklılıklar ortaya koyar. Kentin formuna göre şekillenen yeşil alan sistemi kentte organik yapı oluşturmalıdır. Bu kapsamda yeşil alan sistemleri kentlerin istenmeyen yönlere doğru büyümesini engeller, kentler arasında tampon görevi görür, tarımsal ve rekreatif faaliyetlere olanak sağlar.

Kentsel yeşil alan sistemini oluşturan kent içindeki ve çevresindeki yeşil alanlar mimari elemanlarla birlikte kentsel dokuyu oluşturur. Kentsel yeşil alanlar kentlerde insanın aleyhine bozulan doğal dengeyi iyileştirip kentin yaşam kalitesini arttırmalarının yanı sıra kent sakinlerine önemli çevresel, rekreatif ve maddi faydalar sağlar.

2.2 KENTSEL YEŞİL ALAN

Kente ait olgulardan ve işlev alanlarından biri olan kentsel yeşil alan kavramına geçmeden önce kent kavramını açıklığa kavuşturmak gerekir. Kentlerle ilgili kesin, üzerinde anlaşılmiş bir tanım olmamakla beraber değişik ilgi alanlarına, bilim dallarına göre bu tanımlamalar farklılık gösterir. Kentlerin alan ve nüfus büyüklüğüne, gerçekleştirdiği işlevlerin türüne, niteliğine ve fiziksel yapılarına göre kentlerin farklı tanımlamaları söz konusudur. Bu kapsamda kent;

Ana Britanica' ya göre belli bir nüfus büyüklüğü ve yoğunluğuna ulaşan, tarım dışı faaliyetlerde uzmanlaşan ve kendi yaşayanlarından başka etki alanı içine aldığı nüfusa da hizmet götüren yerleşmeler olarak tanımlanır.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kenti, nüfus kriterlerine göre tanımlamakta ve buna göre nüfusu on binden fazla olan yerleşmeler kent olarak tanımlanır. Uluslararası istatistiklerde ise nüfusu on bini aşan yerleşmeler kenttir.

Yönetim birimi olarak ise kent, belli bir yönetim örgütünün (belediye gibi) sınırları içinde kalan alan olarak tanımlanır. Bu yönetim yapısı içinde bütün il ve ilçe merkezleri nüfus büyüklüğüne bakılmaksızın kent olarak kabul edilmektedir.

Toplum bilim ölçülerine göre ise kent, toplumsal bakımdan farklı olan bireylerin ayırt edici özelliklerdeki mekanlarda bir araya gelerek, uzmanlaşmanın getirdiği bir iş bölümü içinde yoğun nüfuslu ve mekanlarda süreklilik gösteren yerleşmeler olarak kabul edilir. Bu tanımda sosyal olgu olarak bireysel ve toplumsal ilişkiler öne çıkmakta, sosyal mesafeler aza inerek kent kurumsal bir yapı kazanmaktadır (Aydemir ve diğerleri 2004).

Keleş (1980) ise, kenti sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, az sayıda insanın tarım faaliyetinde bulunduğu, köylere kıyasla nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk ünitelerinden meydana gelen yerleşme alanları olarak tanımlar.

Fiziksel özellikler açısından ise kent, insanların hayatlarını düzenlemek için pek çok işlevsel öğelere sahip mekanlar ve yapılar bütünlüğü olarak tanımlanmaktadır. Kentin fiziksel yapısının parçası olan yollar ve parklar ise mekan ve yapılar arasında ilişkiler kurarak kent makroformunu biçimlendirir. Bir kentin fiziksel yapısı, toplumun ekonomik, sosyal, kültürel ve sağlık açısından ihtiyaç ve isteklerini karşılayabilecek şekilde özelleşen bölgelerden oluşan bir sistemdir (Aydemir ve diğerleri, 2004, ss. 1-4).

İhtiyaç ve istekler açısından kent; insanın ve toplumun fizyolojik ve psikolojik sağlık koşullarını, sosyal ve ekonomik, kültürel ve estetik çeşitli rekreasyonel ihtiyaç ve isteklerini gerçekleştirebileceği yerler olarak tanımlanmaktadır (Pamay 1978, s. 14).

Farklı bilimsel ölçülere göre tarif edilen kent; insan ve kent ilişkisini coğrafi, teknolojik, ekonomik, politik ve sosyal koşullar biçimlendirir. Kent içinde yapılan tüm uygulamalar sonuçları göz önüne alınarak zincirleme etkileriyle insanoğlunun yaşadığı çevreyi şekillendirir. İnsanın fiziki ihtiyaçları yanı sıra kültürel ihtiyaçlarının tümü kentlerin yapısal özelliklerini biçimlendirir. İnsan yaşadığı çevreyle beraber kente bağlı olduğundan, kenti şekillendiren uygulamalar, toplumun her türlü ihtiyaç ve isteğini karşılayacak şekilde gerçekleştirilir.

Yerleşmenin yoğun olduğu kentlerde insan- çevre ilişkilerinde önemli sorunların ortaya çıkması doğal bir sonuç olmakla beraber insanın sürekli etkileşim içinde olduğu çevre ile ilişkilerini uyumlu ve dengeli bir şekilde yürütmesi gerekir. Kentler yaşanabilir bir çevreyle beraber toplumun ihtiyaç ve isteklerine cevap veren, insanların yaşamak zorunda bırakıldıkları değil yaşabileceği mekanlardır. Kentte yaşamının cazibesinin artması, kentlerin büyümesi ve nüfus artışı kentte yaşayanları biyolojik döngü ve doğal dengeden uzaklaştırır. Doğal ortamlarda değişim çok yavaş olmakla beraber kent

ortamında insanların neden olduğu çevre tahribatları çok hızlı gerçekleşir. Özellikle metropoller de çarpık ve hızlı kentleşme ekosistemi oluşturan canlı ve cansız varlıklar arasındaki ilişkileri bozarken, kent kendine özgü yeni bir ekosistem oluşturur.

Kentler büyüdükçe insanların doğayla olan ilişkileri zayıflamakta, modern kent hayatında doğadan kopan kent insanı planlı kentsel yeşil alanlarla bu kopuşun olumsuz sonuçlarından biraz olsun uzaklaşmaktadır. Bunun sonucunda kent tanımlamasında yeşil alanlara dayalı olarak yeni tanımlar ortaya konmaktadır.

Yeşil alan ve rekreatif fonksiyonlar bağlamında kent, çok sayıda fonksiyona sahip, geniş, güvenli, serin, ağaçlandırılmış yolların ve birbiriyle uygun ölçü ve hacimde kitlelerin oluşturduğu ve içinde yaşayan insanların boş zamanlarını yeşil alanlarda rekreatif faaliyetlerle değerlendirebildiği bir mekan tipi olarak tanımlanmaktadır (Uzun 1990, s. 1). Bu tanımlama ile kent yukarıdaki tanımlardan farklı olarak rekreatif faaliyetlerin yeşil alanlarda gerektirdiği mekan tipini vurgulamaktadır.

Bu bağlamda kentsel dokuda yeşil alanlar toplumsal, ekonomik ve fiziksel yapı değişimleri açısından kentin vazgeçilmez öğeleri olarak kentsel yaşamın gerektirdiği kullanım ve aktiviteleri belirlemektedir. Sonuç olarak insan ve doğa arasında dengeli ilişkiler kurarak kent toplumunun ihtiyacı olan yeşil alanlar kentte yerini almalıdır.

İnsanların bireysel ve sosyal olarak fiziksel ilişkiler kurduğu kentsel yeşil alanlar kentsel çevrenin en önemli öğeleridir. Son yıllarda yapılan uluslararası çalışmalar da insanoğlunun refahı için kentsel yeşil alanların önemi özellikle vurgulanmaktadır. Kentsel yeşil alanlar kentlinin yaşam kalitesini olumlu yönde etkileyen, kenti daha katlanır ve cazip kılan, kente olumlu pek çok katkı sunan, farklı rekreatif fonksiyonlara sahip olan kentsel işlev alanlarıdır.

Kullanım fonksiyonları açısından kentsel yeşil alan; bir kentin yapısında bulunan çoklu kullanımlar için hem uzun süren bir denge unsuru hem de çok yönlü dış mekan kullanımları için çeşitli fırsatlar ortaya koyan, yaşayan ve yaşatan bir organizmadır. Bu

yapı içinde gerçekleştiği dönem olduğu kadar gelecek dönemler içinde uzun süreli bir etkinlik ve geçerlilik ortaya koymaktadır (Öztaş 1991, s. 33).

Fiziksel özellikler açısından Gül ve Küçük (2001) kentsel yeşil alanı; kentlerdeki mevcut açık alanların bitkisel elemanlarla kaplanmış veya tamamlanmış yüzey alanları olarak tanımlar. Bu tanıma göre her yeşil alan bir açık alan niteliğinde ancak her açık alan bir yeşil alan niteliğinde değildir (Müftüoğlu 2008).

Toplumsal özellikler açısından kentsel yeşil alan; kent ve kasabalarda, insanların dinlenmesine, gezmesine, çocukların oynamasına ayrılan ve kent yönetimlerince düzenlenen gezilik, ağaçlı yol gibi ortak kullanım alanlarıdır (Keleş 1980).

Kentsel yeşil alanlar kentsel doku içerisinde yer alan mimari öğeler dışındaki boşlukları birleştirici ve ayırıcı roller üstlenen, kentin gelişmesini kontrol altında tutarak kent bütünlüğünü sağlayan ve yaşayanlarına ekolojik, estetik, rekreatif ve ekonomik faydalar sunan yaşam mekanlarıdır. Bu bağlamda kentsel yeşil alanların kentlere sağladığı ekolojik, fiziksel ve sosyal etkileri ile önem kazanmaktadır. Bu etkiler;

a. Ekolojik Etkiler

- i. Çevresel Etkileri; erozyonu, yüzeysel su akışını ve hava kirliliğini kontrol ederler, yamaç ve kumul stabilizasyonu sağlarlar, kentin oluşturduğu gürültüyü absorbe ederek ışıma ve yansımayı azaltırlar.
- ii. Mikroklima Etkileri; kentsel ısı adası etkilerine karşı sıcaklığı azaltarak kuvvetli rüzgar ve hava hareketlerini kontrol ederler. Kentlerde gölge etkisi oluşturan yeşil alanlar havanın nemini artırarak zararlı partikülleri tutar ve oksijen üreterek havayı temizlerler .

b. Fiziksel Etkiler

- iii. Mimari ve Estetik Etkileri; mekanları birbirine bağlayarak doğal güzellikler oluşturur ve kentlere estetik değer kazandırır.
- iv. Sınırlandırıcı ve Yönlendirici Etkileri; kentin farklı alan kullanımları arasında tampon görevi görürler, kentleri biçimlendirerek büyümelerini kontrol altında tutarlar.

c. Sosyal Etkiler

- v. Rekreatif Etkileri; kentte yaşayan insanların yeşil alan ve rekreasyonel ihtiyaç ve isteklerini karşılarlar, insan psikolojisini olumlu etkileyerek yaşam kalitesini artırır.
- vi. Toplumsal Etkileri; kent halkını bir araya getirerek dayanışma sağlarlar, doğa bilincini geliştirirler.
- vii. Ekonomik Etkileri; yeşil alanlar ile kentlerdeki arsa fiyatları arasında sıkı ilişkiler vardır. Yeşil alan miktarı arttıkça arsa fiyatları da artar, tarımsal faaliyetler ekonomiye girdi olarak geri döner (Randolph 2004, s. 515, Ayaşlıgil 2000, Akyüz 1978, Çubuk ve Gürsel 1978).

Yeşil alanların kentlere sağladığı faydaların yanında yeşil ve kıyı alanlarının birbirinden ayrılmaz birlikteliği de doğayı kente taşır. Yeşil alanlar ve kıyılar doğal alanların kent içindeki uzantılarıdır. Kentlerin kimlik ve karakterini belirleyen yeşil alanlar, kıyı alanları ve bunların birbiriyle olan ilişkileri insan ile doğa arasındaki bozulan dengeyi iyileştirme de önemli roller üstlenir.

Yeşil alanlar ile kıyılar arasında bağlantılar kurarak, kentin merkezinden kıyılara kadar uzayan, yeşil ve suyu birleştiren bir sistem kurulması sonucunda bu koridorlar aracılığıyla suyun etkisi kentin iç kısımlarına, yine aynı şekilde kentin iç kısımlarındaki yeşilin etkileri de kıyılara kadar ulaştırılır. Böylece yeşilin ve suyun karşılıklı etkileşimleri sonucu kentler fiziksel, ekonomik ve toplumsal sayısız faydalar kazanır. Sonuç olarak kıyı yeşil alanları; kentsel doku ile su arasında belirli mesafelerde yer alan, kentin kıyı peyzaj özelliklerini zenginleştiren ve kentlinin suyla ve yeşille ilgili rekreatif ihtiyaçlarına cevap veren alanlar olarak tanımlanır. Bu kapsamda kıyı, kıyı mekanı, kentsel kıyı ve kıyı kullanımlarının önemi kentsel yeşil alanlarda giderek artmaktadır.

2.3 KIYI, KIYI MEKANI

Günümüzdeki su kenarları ve kıyıdaki yeşil alanların gelişimine yönelik ilgi onlarca yıl öncesine dayanan bir gelişimin sonucudur. Bir zamanlar sadece ticari, askeri ve endüstriyel avantajları nedeniyle kullanılan veya ihmal edilen kıyılar günümüzde artan

bir ivmeyle ekonomik ve sosyal kaynak olarak görülmektedir. Sürekli ilgi odağı olan kıyı alanları endüstriyel, ticari, rekreasyonel kullanımlar ve çevrenin biyolojik ve ekolojik korunmasına yönelik yoğun ve çoğunlukla birbirleri ile çelişen talepler yüzünden çeşitli baskılarla karşılaşmaktadır.

Dünya yüzeyinin yüzde 70' ini suların, yüzde 30' unu karaların oluşturması su ve kıyı alanlarının önemini ortaya koyar. Su var oluşuyla daima insan hayatını kolaylaştıran bir öge olarak kentleri biçimlendirir. Ancak zaman içinde değişen ihtiyaçlar kentin suyu biçimlendirmesinde etkin bir rol üstlenir. Doğal olan su kaynakları hızlı kentleşme sonucunda artık yapay çevrenin oluşturduğu elemanlar olup kıyı ve kentsel kıyı arasında ayırıcı farklılıklar giderek belirginleşir. Daha çok doğal işlevler ile örtüşen, doğal alanlarda el değmemiş, müdahale edilmemiş kıyı (coast) kavramı kullanılırken, kentsel alanlarda kentin ihtiyaçları doğrultusunda biçimlendirilerek işlev kazandırılan kentsel kıyı (waterfront) kavramı kullanılmaktadır (Gül ve Kılıç 2009).

Kıyılar kentlerin doğal ve sosyal sistemlerinde suyun korunması, taşımacılık, rekreasyon, kentsel imaj ve ekolojik işlevler gibi sayısız fonksiyonlara sahiptir. Sağlıklı, sürdürülebilir kentler oluşturmak için kıyıların sahip olduğu bu işlevler kullanıcı odaklı çok yönlü tasarımlarla ortaya konmalıdır.

2.3.1 Kıyı

Kıyılar geçmişten günümüze kadar doğal avantajları nedeniyle öncelikle yerleşim alanı olarak tercih edilmiştir. Dünya üzerindeki önemli uygarlıkların çoğu kıyılarda hüküm sürmüştür ve bugün dünya nüfusunun yüzde yetmişine yakınını kıyılarda yaşamaktadır. Kıyılar insanoğlu tarafından değerlendirilen en eski kaynaklar olarak yüzyıllardır yerleşim yeri dışında insanların barınma, beslenme ihtiyaçlarını da karşılamaktadır. Milyonlarca yılda oluşan kıyılar aynı zamanda ekonomik ve fiziksel pek çok faaliyete de sahne olur (Uzun 1990, ss. 56-57).

Kıyılar sahip oldukları fonksiyonlara, kentsel kimliğe, kamu yararı kullanımına ve ekolojik özelliklerine dayalı olarak farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Bu bağlamda kıyı kavramına ilişkin tanımlamalar;

Kıyı fiziksel açıdan Türk Dil Kurumu (2009) tarafından kara ile suyun birleştiği yer olarak tanımlanmaktadır.

Keleş, (1980) ise kıyıyı; denizlerin, yapay ve doğal göllerin kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçası olarak tanımlamaktadır.

Kıyılar sahip olduğu ulaşım, ticaret, endüstri, rekreasyon, turizm ve yerleşim fonksiyonlarına dayalı olarak; American Planning Association (APA) (2006, s. 425) tarafından ticari, askeri ve endüstriyel avantajları olan, öncelikli olarak tercih edilen ve içinde bulunduğu topluma ekonomik ve sosyal varlıklar olarak katkı sunan su kenarları olarak tanımlanmaktadır.

Kıyılar; doğal kaynakların en özel sınıflarından biri olup kentsel kimlik, kamu yararı ve ekonomik gelişmeler için topluma çeşitli fırsat sunmada nadir potansiyellere sahip olan suyla karanın bulunduğu alanlardır (Breen ve Rigby 1994, s. 10).

Ekolojik açıdan kıyılar; su ve karanın ara yüzü olarak, çevresel duyarlılık ve gelişme baskısını aynı anda barındıran kritik çevresel alanlardır (Randolph 2004, s. 554).

Sahip olduğu sosyal, ekonomik ve coğrafi özellikler açısından kıyı; şehrin merkezine bağlanan, kendi özgün karakterini ortaya koyan ve çok yönlü kullanımlardan oluşan bir mozaiktir.²

Yasal anlamda kıyı kanununa göre kıyı; kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan olarak tanımlanmaktadır.³ Kıyı kanununda kıyıya ilişkin olarak kıyı tanımı dışında kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi ve dar kıyı tanımları da (Şekil 2.1) yapılmıştır. Buna göre;

² National Research Council 1980

³ 17.04.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu

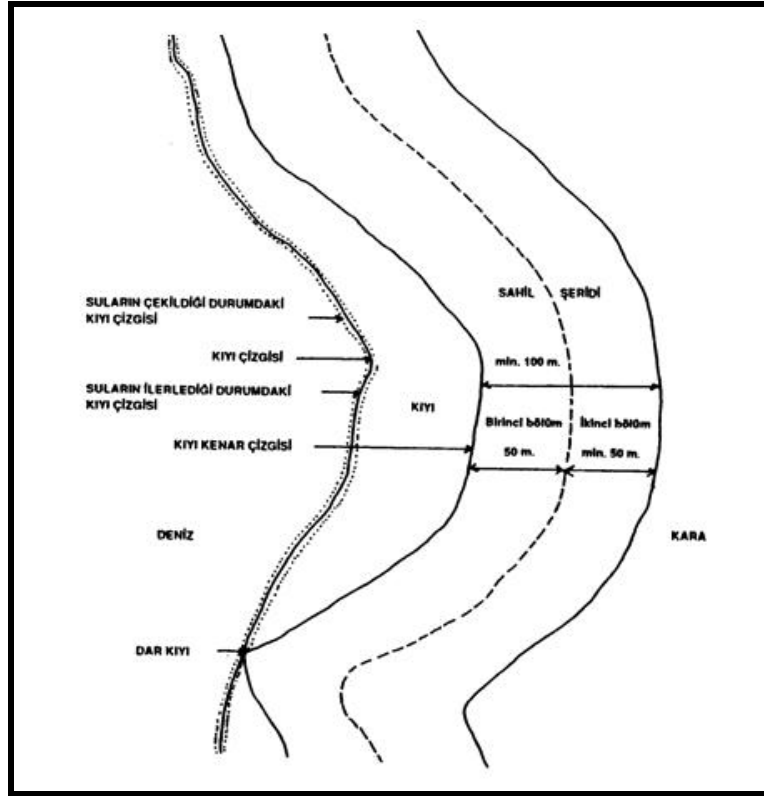
Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgidir.

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırır.

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasıdır.

Şekil 2.1: Kıyı alanlarına ait tanımlar



Kaynak: <http://www.mevzuat.gov.tr>

Kıyı tanımları değerlendirildiğinde kıyı; hem suyun hem karanın etkileşim alanı içinde bulunan ve bu iki kaynağın özelliklerini kendi alanında eriterek kendine özgü yeni bir karakter oluşturup, aynı anda su ve kara kullanımına yüzünü dönen çok yönlü, suyun ve karanın ortak yüzeyi, arakesiti olan bir alandır.

Kıyılar sahip oldukları sosyal, ekonomik, fiziksel ve rekreasyonel kullanım gibi özellikleriyle modern kent hayatında ve kırsal yaşamda önemli rol oynar. Kentsel ve kırsal alanlardaki su kaynakları farklı ihtiyaç ve isteklerle karşı karşıyadır. Bu kapsamda kıyının fiziksel özelliklerine ve sahip olduğu su kaynağına dayalı olarak kıyının çeşidi, su kenarı tipleri ve kıyının analizi önem taşımaktadır.

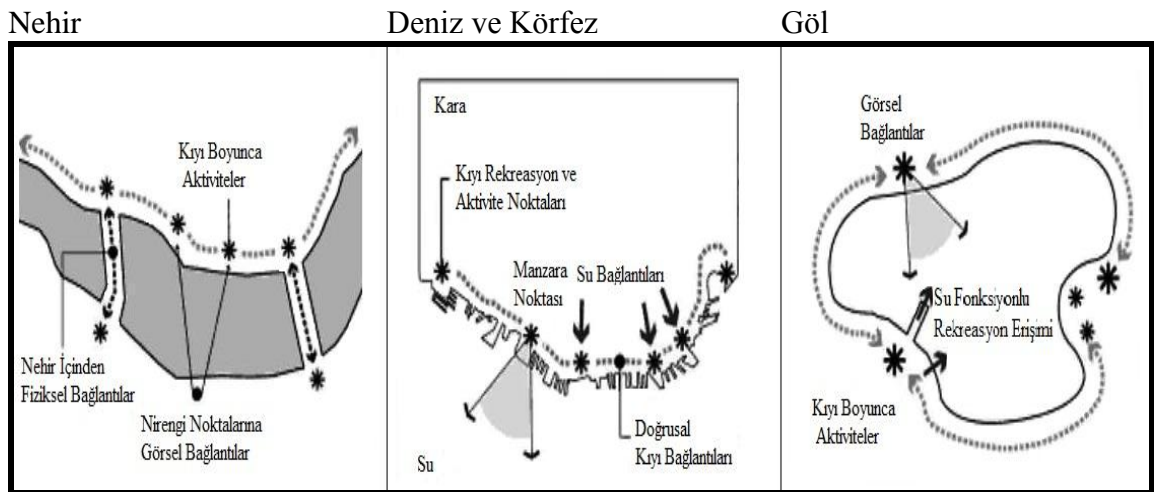
2.3.1.1 Kıyı Çeşitleri

Kıyı kavramından kastedilen kent ve kasabalardaki müdahale edilmiş, doğal olmayan su kenarlarıdır. Coğrafi özelliklerine göre kıyılar, karasal kıyılar ve denizsel kıyılar olarak ikiye ayrılır (Önen 2007);

- a. **Karasal kıyılar**; nehir, dere, kanal, göl kıyıları.
- b. **Denizsel kıyılar**; okyanus, deniz, körfez kıyıları.

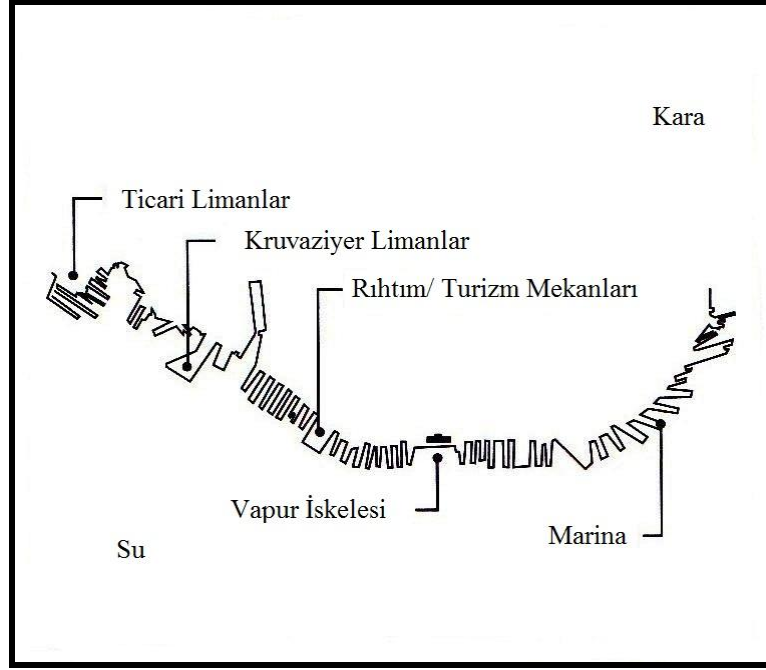
Kıyılar sahip oldukları su kaynağına göre nehir, göl, deniz, körfez, dere veya kanal olabileceği gibi (Şekil 2.2) farklı su kaynaklarının oluşturduğu kıyı şekilleri ile de farklı aktivite ve fonksiyonlara olanak tanır. Nehir kıyıları iki kenar boyunca uygun aktivitelerle fiziksel ve görsel bağlantılar kurarken, deniz ve körfez kıyıları kent dokusunu kıyıdaکی fonksiyonlarla birleştirerek rıhtımların rekreatif kullanımını destekler. Göl kıyıları ise su sporları için uygun bir kaynaktır APA (2006).

Şekil 2.2: Suyun kaynağına göre kıyı çeşitleri



Kaynak: SMWM, 2005; Planning and Urban Design Standards. APA, 2006.

Şekil 2.4: Kentsel Su Kenarı



Kaynak: SMWM, 2005; Planning and Urban Design Standards. APA, 2006.

Kıyıların yanlış kullanımlar sonucu kirlenmesi çok büyük maliyetleri içeren yatırımları gerektirir. Kıyının kullanımı ve uzun vadeli çalışmalar hakkında bilgilendirme, yerel halk ve kuruluşlarla işbirliğine dayanarak su kenarı ekolojisi, kıyıya ulaşım, kıyı arazi kullanımı ve kıyıya ait çevresel faktörleri içermelidir;

- a. **Su kenarı ekolojisi;** kıyının tasarlanmasında kıyının ekolojik koşulları önemli olup bu süreçte ekolojik yapının araştırılması gereklidir. Böylelikle kıyılarda su ve karaya ait ekolojik öğeleri kullanma imkanı ortaya çıkar ve kamuoyu kıyının doğal devinimi hakkında bilgilendirme olanağına kavuşur.
- b. **Ulaşım ve bağlantılar;** kentin merkezinden veya iç kesimlerden kıyı mekanına erişim kısmen veya tamamen engellenebilmelidir. Bu engelleri oluşturan, kullanılmayan veya aktif demir yolları, çevreyolu yapıları, bakımsız kanallar, bariyerler, duvarlar hatta özel mülkiyetler gibi koşulların ortadan kaldırılması gerekir. Bu amaçla kıyının tasarımında bu alanların korunması ve yer değiştirmesinin koşulları ortaya konmalıdır.
- c. **Arazi kullanımı;** kıyının ekonomik ve sosyal fonksiyonlara bağlı olarak sayısız kullanım alanı vardır. Bu kullanımlar endüstriyel üretim, ticari faaliyetler, ulaşım, rekreasyonel kullanımlar, altyapı, eğitim ve konut alanlarıdır. Başarılı

bir kıyı düzenlemesi için kentsel kıyıda canlılık ve aktiviteyi sağlayacak kullanımlar bir araya getirilmelidir.

- d. Çevresel faktörler*; geçmişte kıyılarda bulunan ağır sanayi kullanımlarının, ağırlıklı olarak kamuoyu kullanımlarına dönüştürülmesi kıyının çevresel koşullarının iyileştirilmesinin aracıdır (APA, 2006).

Kıyılar sahip oldukları avantajlarla insanın aktiviteleri için çok elverişli mekanlar oluşturur. Kıyı alanları, kentlerin rollerini belirleyerek gelişmelerini etkiler ve kentle bütünleşerek kentlere kimlik kazandıran mekanları ortaya çıkarır.

2.3.2 Kıyı mekanı

Kıyı mekanı kara ile suyun karşılıklı etkileşimleri, suyun bitmek bilmeyen hareketliliği ve değişimi sonucu farklı işlevlerin hayata geçtiği bir alandır. Hayal kurulan ve hoş vakit geçirilen, insanlara özgürlük, geniş bakış açıları sunan ve sakinlik hissettiren diğer kent mekanlarından farklı çok özel alanlar olarak tanımlanmaktadır.⁴

Sahip olduğu mevcut potansiyellere bağlı olarak sonradan kıyı mekanında gelişen aktiviteler bu doğal kaynağı olumlu veya olumsuz yönde değiştirir. Kıyılardaki bu değişimler onların doğal güzelliklerine ve topoğrafik yapısına bağlı olarak ortaya çıkar. Hem su hem de karaya yönelik faaliyetlerin merkezinde olduğu için kıyıda aktiviteler dolayısıyla kullanımlar daha yoğundur. Ancak kıyı kullanımları belli eşikleri aştığı zaman kıyının ekolojik yapısı zarar görür (Kılıç 1999, Uzun 1990).

Kentin rolünü belirleyerek gelişmesinde etkili olan kıyı mekanı, farklı ve çeşitli işlevlere uygun potansiyellere sahiptir. Bu bağlamda kentlerin ve kıyıların biçimlendirilmesinde su ile ilişki kurarak, kent kıyı ilişkisine dayalı bir kentsel kıyı anlayışı egemen olmalıdır.

⁴ National Research Council 1980

2.4 KENTSEL KIYI

En geniş anlamıyla kentsel kıyı olgusu, kentlerdeki baskın, büyüyen gelişmenin en önemli göstergelerinden biri olarak kabul edilmelidir (Breen ve Rigby 1994, ss. 2-5).

Kentsel kıyılar; suyla karanın buluştuğu kentlerin en dinamik alanlarıdır. Kıyılar, sürekli etkileri sonucu kent merkezlerini ekonomik ve toplumsal sağlık açısından iyileştirerek kentler için çok önemli rol oynamaktadır.

Kentsel kıyılar, kentlerin diğer alanlarından farklı olarak kendine özgü kentsel karakteristiklere sahip olup, bu özellikleri ile kentsel alanlarda;

- a. Durgun su yüzeyleri oluşturmak,
- b. Doğal vejetasyon ve yaban hayatını muhafaza etmek,
- c. Trafik yoğunluğundan uzak, iskele ve uzun yaya yolları sunmak,
- d. Mahalleler ile kasaba, banliyö ve kırsal bölgeler arasında çekici bağlantılar oluşturmak gibi farklı özelliklere sahiptirler (Baud- Bovy ve Lawson 2008).

Kentsel kıyı kentin diğer alanlarından farklı olarak doğanın insanlara sunduğu özel ve ayrıcalıklı bir alandır. Kıyılar kentlerdeki barınma ihtiyacının önemi kadar kent hayatının tamamlayıcı bir unsurudur. Çağdaş bir kent hayatında kıyılar, toplumların istek ve ihtiyaçlarına cevap vererek sahip oldukları açıklık ve özgürlük kavramları doğrultusunda herkesin faydalanacağı alanlar olmalıdır.⁵ Bu kapsamda kentsel kıyılar kentin merkezinde yer alarak kentsel değerlerin önemini artırır. Son yıllarda çevresel ve tarihsel korumacılığa bağlı olarak toplumla ilgili aktivite çeşitliliği ve değişen sosyal değerler kapsamında kentlerde sosyal, çevresel ve kültürel faktörler ön plana çıkmıştır. Kıyının fiziksel niteliklerine bağlı olarak gündeme gelen bu ***kentsel değerler***;

- a. Dağınık fiziksel gelişmeye karşılık alternatif toplu gelişme öngörmesi,
- b. Aktivite ve arazi kullanımlarında sınırlı sayıdaki kültürel varlıkların parçalı kullanımına alternatif kültürel ilgi odakları yaratarak geniş bir entegrasyon oluşturulması,

⁵ National Research Council 1980, ss. 222-223.

- c. Homojen bir nüfusa alternatif olarak çok kimlikli bir toplumun gelişmesine imkan verilmesi,
- d. Mimari yalıtılmışlığa alternatif eski ve tarihi dokuyu koruyan karma bir mimari yapı ortaya konması,
- e. Ulaşımında toplu taşıma araçlarının kullanılması ve yürünebilirlik alternatiflerinin değerlendirilmesi,
- f. Kimliksiz, anonim mekanlara karşın alternatif üreten ve güçlü kimliği olan mekanlar üretmeye olanak sağlanması,

açısından kıyıların önemi giderek artmaktadır (Breen ve Rigby 1994).

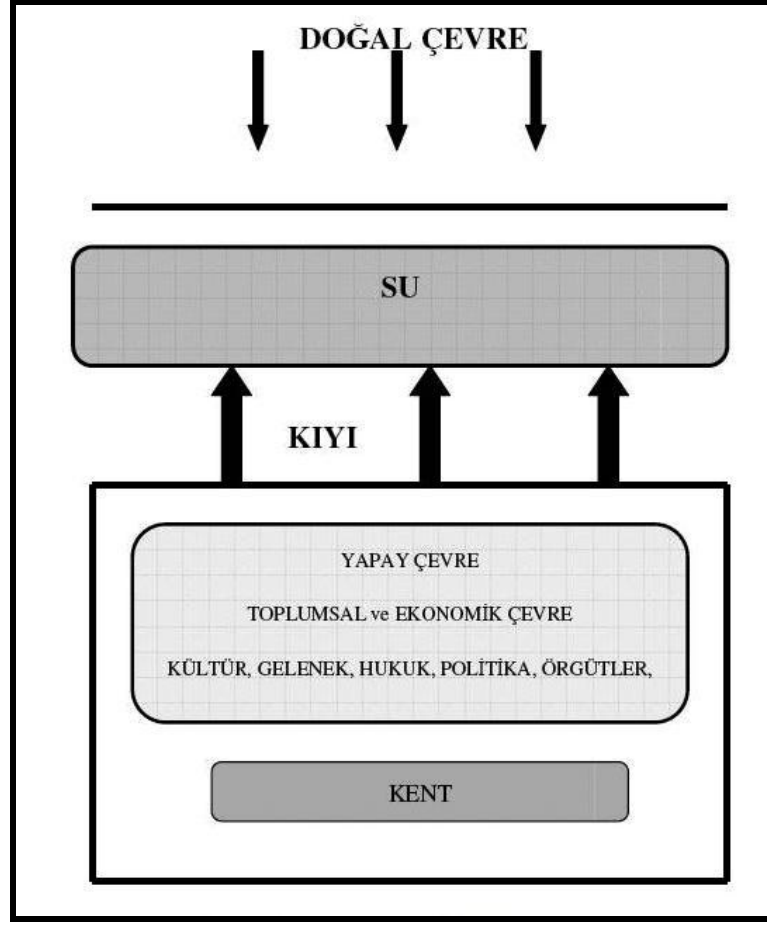
2.4.1 Kent- Kıyı (Su) İlişkisi

Kıyısı olan kentler tarih boyunca her zaman diğer kentlerden daha avantajlı konumda ve diğer uygarlıkların önünde, dünyayı biçimlendirme önceliğine sahip olmuştur. Varoluşlarından günümüze kadar sürekli bir etkileşim içinde olan kent ve kıyı ilişkisi (Şekil 2.5) kimi zaman çeşitlenmiş, kimi zaman kesintiye uğramış, kimi zaman da kopmuştur.

Kıyı, kentsel çevrede önemli işlevler üstlenerek kenti biçimlendirir ve kent de aynı zamanda kıyıyı biçimlendirerek kentin kimliğini belirler. Bazı kentler kıyıyı inşa ederken yerel kimliklerini ihmal eder. Oysa kent kültürü uzun bir birikim sonucu oluşur ve kıyı, tarih ve kültürün bir taşıyıcısı olarak bu birikime hizmet eder. Kentin tarihi kimliğini hiçe saymak, onu ayırt edici, özgün karakterinden yoksun bırakır. Bunun sonucunda kent mekansal tanınma özelliğini kaybederek uluslar arası arenada kendine bir yer edinemez.

Kıyıların sahip olduğu alansal büyüklük, kentin odak noktasında yer almaları ve kıyı ile insan arasındaki manyetik ilişki sebebiyle kıyıların cazibesini hala korumaktadır. Teknolojinin gelişmesi ve sanayinin kıyıdan uzaklaşmasıyla beraber kent- kıyı ilişkisi güçlenerek suyun büyüleyici cazibesıyla kent merkezlerini iyileştirmesi önümüzdeki yıllarda da devam edecektir (Breen ve Rigby 1994, ss. 23-27) (Şekil: 2.5).

Şekil 2.5: Kent- kıyı ilişkisi



Kaynak: Kılıç, 1999.

Kıyıları olan bir kent hem fiziksel hem de kültürel anlamda devingen, her zaman kendini yenileyen dinamik bir yapıya sahiptir. Kıyılar kentin doğal ve sosyal sistemlerinde birçok işleve sahip olarak sağlıklı kentleri oluştururken, kıyılar kullanıcı odaklı çok yönlü tasarımlarla düzenlenmelidir. Yapılacak kıyı düzenlemelerinde geçmiş ve günümüz kullanımları birleştirilerek yeni bir sentez oluşturulmalı ve yerel doku ve kültür özellikleri kıyı düzenlemelerinde yansıtılarak sağlam bir kent kıyı ilişkisi kurulabilmelidir.

2.4.2 Kentsel Kıyı Kullanımları

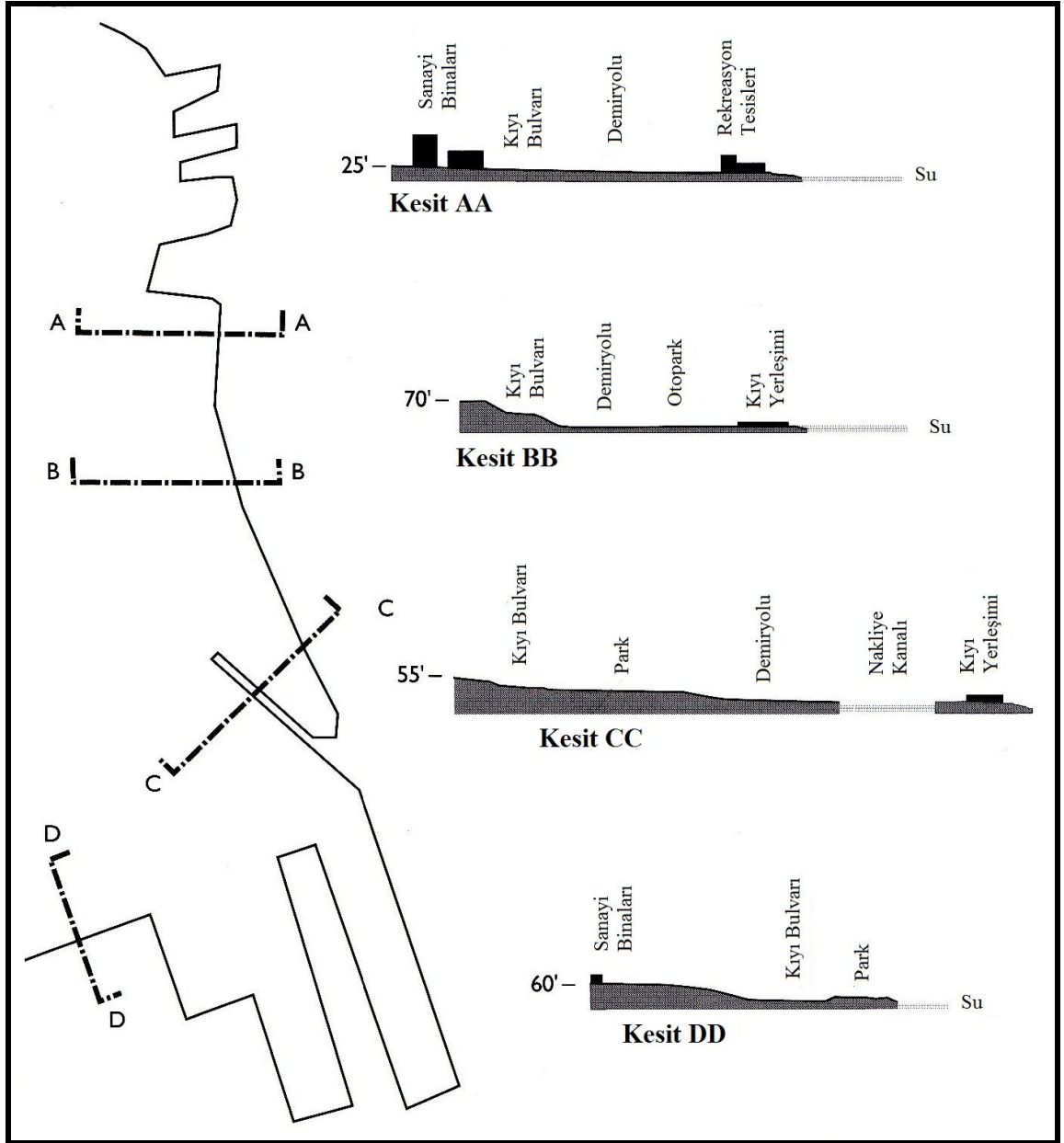
Son yıllarda kentsel kıyıların yeniden kullanımı gündeme gelirken teknolojideki hızlı gelişmeler, endüstrileşme ve ekonomik gelişmeler de kıyı kullanımının kamuoyu lehine dönüşümünü sağlamıştır. Kentsel kıyılar çevresel kalite, kültürel faaliyetler,

tarihsel koruma ve rekreasyon gibi yeni kullanımların gerçekleştiği mekansal alanlar olmuştur.

Bu bağlamda kıyılardaki fonksiyonlara dayalı olarak *kıyıların kullanım türleri ve çeşitliliği* (Breen ve Rigby 1994, s. 29);

- a. Kültürel kıyı kullanımı; sanatsal, kültürel ve eğitici donatılar; sanat binaları, akvaryumlar, havuzlar gibi eğitici ve öğretici fonksiyonlar kıyılarda yer alır.
- b. Çevresel kıyı kullanımı; kıyı tahkimi (kumul stabilizasyonu), sulak alanların korunması, hassas biyolojik çeşitliliğe sahip koruma altındaki özel havza alanları, yaban hayatı koruma alanları, su kenarı flora ve faunasının ve su ekolojisinin korunması gibi çevreci faaliyetler daha çok doğal kıyı alanlarında yer alır.
- c. Tarihsel kıyı kullanımı; denizcilik tarihi ile ilgili korumacı yaklaşımlar; denizcilik tarihi müzeleri, kıyıya ait liman binalarının yeni işlevlerde kullanımı, deniz feneri ve feribotların korunarak kullanımı ve antrepoların dönüştürülerek kamuoyunun kullanımına sunulur.
- d. Rekreatif kıyı kullanımı; parklar, botanik bahçeleri, milli parklar, spor alanları, yürüyüş yolları, bisiklet ve paten yolları, kürek ve kano sporları, yelken sporları, yüzme, su altı sporları gibi aktivitelere olanak sağlar.
- e. Yerleşim kullanımı; kıyıları sahip oldukları kültürel, sosyal ve ekonomik avantajlar sebebiyle kentsel yerleşmeler (konut alanları, villalar, rezidanslar, yazlık konutlar) ve kırsal yerleşmeler olarak kullanılır.
- f. Turizm kullanımı; kıyı alanları iklimsel, coğrafi ve morfolojik özellikleriyle turizm faaliyetlerinin yoğunlaştığı alanlardır. Kıyılarda daha çok tatil amaçlı deniz-kum-güneş politikası egemen olmuş ve bunun sonucunda tatil köyleri, otel, motel, günübirlik ve uzun süreli kamping alanları, pansiyonlar ve eğlence yerleşimleri ve plajlar kıyılarda yer alır.
- g. Endüstriyel kıyı kullanımı; ticari balıkçılık, ağır endüstri, liman kullanımı, tekne onarımı, rafineri ve tersane gibi üretim ağırlıklı kullanımlar kıyılarda yer alır.
- h. Karma kıyı kullanımı; yerleşim (konut), özel mülkiyet, ofis, restoran, market ve/veya kültürel mekanlar gibi farklı fonksiyonlar kıyının özelliklerine dayalı olarak farklı kullanımlar bir arada bulunur (Şekil: 2.6).

Şekil 2.6: Karma kıyı kullanımı



Kaynak: SMWM, 2005; Planning and Urban Design Standards. APA, 2006.

Karma kıyı kullanımı çok çeşitli şekillerde kentsel kıyılarda ortaya çıkar;

- i. Endüstriyel binalar, kıyı bulvarları, park kullanımları,
- ii. Kıyı bulvarları, gar binaları, otoparklar, kıyı yerleşimleri,
- iii. Kıyı bulvarları, parklar, demiryolları, gemi geçiş kanalları, kıyı yerleşimleri,
- iv. Endüstriyel binalar, kıyı bulvarları, gar binaları ve rekreatif kullanımı olan binaların kıyıda yer alması gibi birçok alternatifi olan karma kıyı kullanımları vardır.

- i. Ulaşım kullanımı; karayolunu teşvik eden politikalar sonucu kıyılardan sahil yolları, otoyollar, taşıt yolları geçirilerek kıyıların ulaşılabilirliği artmıştır. Ayrıca otogarlar, demiryolları, limanlar, havaalanları da kıyı alanlarında kendine yer bulur.

Yukarıda açıklandığı gibi kıyı ve kıyı arkasındaki çeşitli ihtiyaçlar doğrultusunda kıyı kullanımlarında farklılaşmalar ortaya çıkar (Breen ve Rigby 1994, s. 29).

Kıyısı olan kentler, su ögesine bağımlı kullanımları ortaya koyarken kent dinamiklerinden daha çok etkilenir. Bu kullanımlar suyun bizzat kendisinin bir kamu kaynağı olması göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmektedir. Dünya üzerindeki yaygın anlayış da, evrensel olarak kıyı alanlarının kamusal ilgiyle karşı karşıya olduğu ve bu ilginin giderek arttığı yönündedir.

Bu evrensel anlayış doğrultusunda kıyı kullanımına ilişkin temel ilke ve kavramlar;

- a. Kıyının ortak kullanım ilkesi; yasalarla kıyının ortak kullanımına sınırlar getirilmiş olmakla beraber kıyı alanlarının kullanımında kamu önceliği olmalıdır.
- b. Genellik ilkesi; kıyı alanlarından yararlanmak için bireysellik ve ayrıcalıklı olmanın önüne geçilmesi gerekmektedir.
- c. Serbestlik ilkesi; kıyı alanlarından yararlanmak için her hangi bir ücret ve izin talep edilmeksizin kıyıları herkesin kullanımına açık olmalıdır.
- d. Eşitlik ilkesi; kıyıları hiçbir ön şarta bağlı olmaksızın herkesin eşit ve serbestçe yararlandığı alanlar olmalıdır.
- e. Bedelsizlik ilkesi; kıyı alanlarını kullanım için her hangi bir bedel talep edilmemelidir.
- f. Kamu yararı ilkesi; kıyının kullanımı öncelikle kamu yararı için olmalıdır. Bu durum yasal bir zorunluluktur.
- g. Sürdürülebilirlik ilkesi; kıyı alanlarından gelecek kuşaklarda aynı ölçüde yararlanabilmelidir. Bunun için gerekli olan çevresel koruma ve yaşam kalitesinin gelişimi devam etmelidir

olarak tespit edilmiştir (Türk 2009, s.s. 34-36).

2.4.2.1 Rekreatiyonel Kıyı ve Kıyı Kullanımı

Günümüz dünyasının modern kentlerinde artan yaşam standartlarıyla beraber rekreasyona ve rekreasyon çeşitliliğine olan talep artmıştır. Rekreasyon için öncelikle su kıyıları tercih edilir. Dinlenme ve eğlence sektörü daha çok doğal değer ve güzelliklere sahip olan kıyılarda kendine yer bulmuştur. Hafta sonu konaklamaları, turistik tesisler su kıyılarında yoğunlaşır. Kıyıların rekreatif kullanımı; denize girmek, balık tutmak, sahilde güneşlenmek, su kenarında dinlenmek gibi boş zamanı değerlendirmeye yönelik ihtiyaçlar olup kentlileri su kıyısına doğru çeker. Ayrıca kıyılar salt kara yönüyle kullanılan mekânlar olmayıp su yüzeyinden dibine kadar inen doğal değerleri bünyesinde barındırır. Bu alanlar rekreasyon faaliyetleri olarak sualtı ve su üstü sporları, balık avlama, arkeolojik incelemeler yapma olanağı sunmaktadır (Özdemir 2007, s. 41).

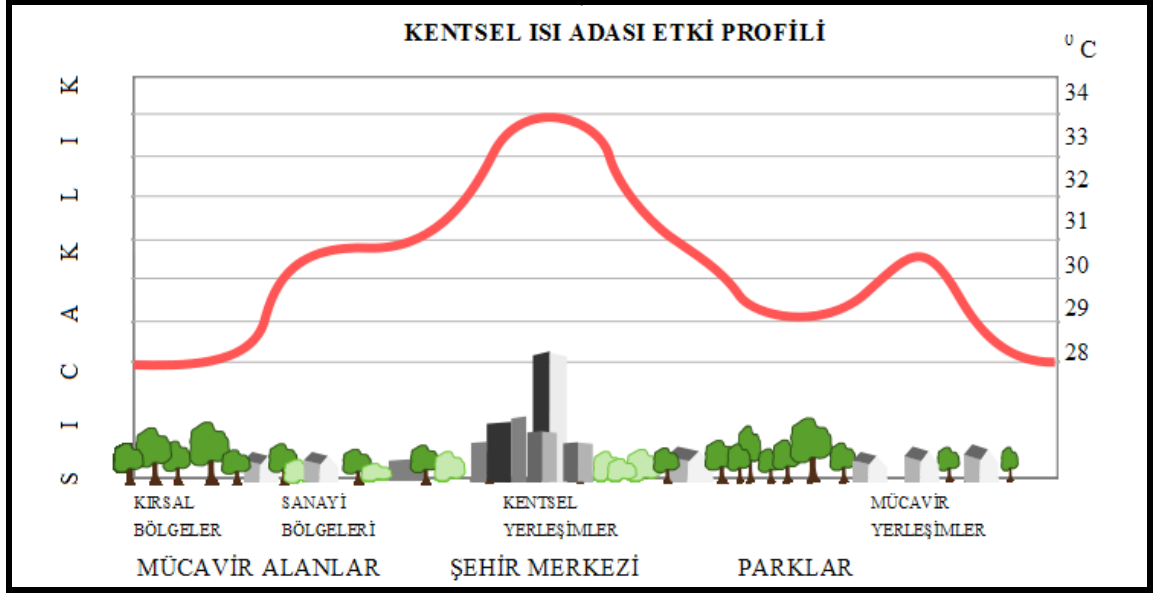
Kıyıların sahip olduğu su olgusu, kent hayatının ihtiyacı olan rekreatif faaliyetlerde yer alan en temel görsel ve estetik doğal kaynaktır. Rekreatif kullanımların büyük çoğunluğunda suyun odak noktası oluşturması, kullanıcılar tarafından estetik ve görsel değer olarak birinci planda tercih edilme sebebidir. Su kenarları, su tabanlı aktiviteler için açık bir görüş alanı sağlar. Kıyıların renk, ölçek, doku, aydınlanma gibi biçim özellikleri hava ve doğanın güçlü etkisiyle birleşerek insan psikolojisinde önemli, olumlu etkiler yaratır (Özer 2009).

Bu kapsamda rekreatif açıdan su kenarlarının faydaları şunlardır;

- a. Su kenarlarında açık ve doğrusal bakış açıları vardır.
- b. Kıyılar şehrin merkezindeki yoğun ısı adalarından farklı, daha güçlü rüzgar ve serin sıcaklıkların sağladığı farklı iklim özellikleri yaratır (Şekil: 2.7).
- c. Daha az trafik sebebiyle kentsel kıyıların gürültü kirliliğini önleyici etkileri vardır.
- d. Kentsel kıyılar kentlerdeki uzun, kesintisiz yürüyüş yapılabilecek alan özelliği gösterir.

Bütün bu özellikler kalabalık kent mekanında kıyılara terapi özelliği kazandırarak, kıyıların park ve rekreasyonel kullanımını da artırmaktadır (Gordon 1994).

Şekil 2.7: Kentsel ısı adası etki profili



Kaynak: <http://www.london.gov.uk/lccp/ourclimate/overheating.jsp>

Kentsel kıyıları boyunca konumlanmış kamusal mekânlar; büyük parklar, yürüyüş yolları ve yaya yolu sistemleri, mahalle parkları önemli işlev alanlarıdır. Değişen rekreasyon işlevleri ile birlikte yeni kıyı parkları, yürüyüş yolları ve promenatlar yeni kentsel kıyı gelişim (Şekil 2.8) projelerinin bir parçası olarak tasarlanmaktadır. Kentsel kıyıların en önemli kullanımı rekreasyon ve onunla ilgili kültürel mekanlardan oluşur.

Bu kapsamda kıyıların rekreatif olarak kullanılmasında ise iki önemli düşünce ortaya çıkar;

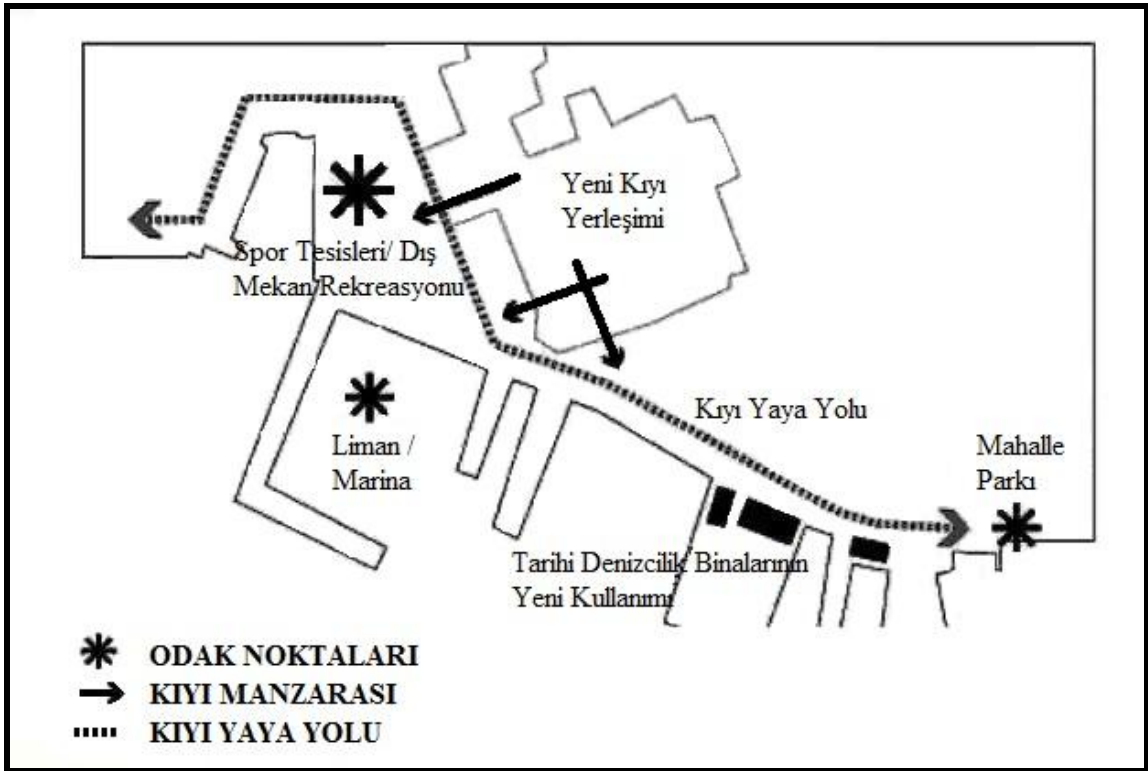
- Toplum tarafından suyun direkt olarak kullanımının sağlanması.
- Rekreatif aktiviteler için kıyının koruma- kullanma dengesine zarar vermeden kıyıda mekan ve tesislerin inşa edilmesi.

Kıyıları temelde sınırlı ve yeniden üretilerek var edilmesi çok zor olan kaynaklar olduğu için koruma- kullanma dengesinin özenle gözetildiği alanlar olmalıdır. Bilinçsizce tüketilerek tahrip edilmeleri halinde bu sınırlı kaynakların kendini yenilemesi çok büyük yatırımları gerektirmekte veya hiç mümkün olmamaktadır.

Dünyadaki pek çok örnek de olduğu gibi doğal kıyı özelliğini yitirmiş kentsel kıyıları halkın rekreasyonel kullanımı için yeşil alan sistemi içinde kıyı parkı kullanımlarına

dönüşmüştür. Rekreasyon faaliyetlerine katılım biçimi (aktif veya pasif rekreasyon) ne olursa olsun, rekreasyon bir mekan üzerinde gerçekleştirilir. Kentsel yeşil alan sistemi içinde yer alan parklar, aktif ve pasif rekreasyon faaliyetlerinin gerçekleştirildiği kentsel dış mekanlardır. Kıyı alanlarının yeşil alan sistemi kapsamına alınarak değerlendirilmesi sonucu rekreasyon amaçlı kullanılan kıyı parkları toplumun eğlenme, dinlenme gibi ihtiyaç ve isteklerini karşılar.

Şekil 2.8: Yeni kentsel kıyı gelişimi



Kaynak: SMWM, 2005; Planning and Urban Design Standards. APA, 2006.

Kamunun kullanımına açık kara ve su parçaları, yani kıyı alanları ciddi bir rekreasyon kaynağı olarak kıyı toplumlarının en belirgin karakterini oluşturur. Rekreasyon fırsatları pek çok aktiviteye ev sahipliği yaparak aynı zamanda doğal ve kültürel kaynakları da korur. Bunun sonucunda koruma- kullanma dengesine sahip kıyı kentler için kentsel sürdürülebilirliğin devam ettiği mekanlar haline gelir.

Ayrıca kıyılar sahip oldukları yeşil alan potansiyeli ile de kentin iç kısımlarındaki yoğun yapılaşmış adalara oranla açıklık hissi uyandırarak kentin nefes aldığı ve kent insanının tercih ettiği mekanlardır.

Günümüz koşullarında kentsel kıyıların rekreatif kullanımındaki baskılar devam edip kıyının cezbedici etkisi arttıkça kentsel kıyıları kullanan insanların nitelik ve sayılarının da artması kaçınılmaz olacaktır.⁶

⁶ National Research Council 1980.

3. KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİNDE PARKLAR

Kentlerdeki işlev alanlarını birbirine bağlayan nitelikli kentsel yeşil alanlardan oluşan yeşil ağ sisteminin en önemli parçası olan parklar, kentin yaşanabilirliğini ve çekiciliğini artırır. Kentlerdeki yeşil doku sistemi içinde yer alan parklar, kent içinde yer aldığı konuma göre önemli farklılıklar gösterirken, kentin merkezine yaklaştıkça farklı işlevlerle kent ve kentinin rekreatif ihtiyaçlarını karşılar. Kentlerin nüfusu arttıkça ve hinterlandı büyüdükçe, etki alanının büyümesine bağlı olarak park işlevlerinde farklılaşmalar ortaya çıkarak, parkların çeşitliliği artar.

3.1 KENTSEL YEŞİL ALANLARIN SINIFLANDIRILMASINDA PARKLAR

Kentsel yeşil alanlar, kente bağlı olarak kent içinde buldukları konumları, alansal büyüklükleri ve barındırdıkları işlevlere göre çeşitlilik gösterir. Bu çeşitliliğin oluşmasında rol oynayan faktörler; yeşil alanın hizmet ettiği nüfusun büyüklüğü, yer aldığı yerleşimi diğer kentsel alanlardan ayıran tanımlayıcı özellikleri, bitki örtüsü, topografyası ve iklimsel koşulları gibi doğal özelliklerine göre farklılaşan yeşil alanlar; mülkiyet, kullanım durumu, kent içindeki konumu ve rekreatif faydalanma biçimine göre gruplandırılır. Buna göre kentsel yeşil alanlar;

- a. **Mülkiyet durumuna göre;** toplumun tümüyle rekreatif ihtiyaçları için yararlanabildiği, kamusal kullanıma açık, kamunun tasarrufunda olan ve serbestçe kullanılabilen yeşil alanlar veya sadece belirli kesimlerin faydalanabildiği, özel mülk sahipleri ve kuruluşlarının kullanabildiği, kamuoyu tarafından faydalanılamayan yeşil alanlardır. Mülkiyet durumuna göre kentsel yeşil alanlar, kamusal ve özel yeşil alanlardır.
 - i. Kamusal Yeşil Alanlar; parklar, korular, ormanlar, mezarlıklar, çocuk bahçeleri, spor alanları.
 - ii. Özel Yeşil Alanlar; konut bahçeleri, özel koruluklar, kulüp ve benzeri kuruluş bahçeleri, tarımsal alanlar (Pamay 1978, s. 18).

- b. Kullanılma durumlarına göre;** yeşil alanlar işlevsel olarak dinlenme, eğlenme ve spor yapma fırsatlarını içeren veya içermeyen yeşil alanlardır. Kullanıma göre, kullanılan ve kullanılmayan yeşil alanlar olarak sınıflanmaktadır.
- Kullanılan yeşil alanlar; çocuk bahçeleri, mahalle parkları, semt parkları, spor alanları, koru, orman ve çayırliklar
 - Kullanılmayan yeşil alanlar; yeşil alan ve refüjler, mezarlıklar (Yıldızcı 1982).
- c. Kentin içinde buldukları yere veya kentle olan ilişki ve yapısal karakterine göre;** yeşil alanlar bina ölçeğinde, 5- 15 dk. yürüme mesafesinde kolayca ulaşılabilen, tüm gün kullanılan yeşil alanlardır. Kentin yakın çevresinde yer alan, gününbirlik veya hafta sonu gidilen, 30- 60 dk. yürüme mesafesi olan yeşil alanlar, kentin büyüklüğüne göre kent merkezinden farklı uzaklıkta olan yeşil alanlar ve kent yerleşimlerinin dışında, kırsal alanlarda uzun süreli kullanılan yeşil alanlardır. Bu kapsamda yeşil alanlar;
- Kent Dokuları Arasındaki Yeşil Alanlar; çocuk oyun bahçeleri, spor ve oyun alanları, ev bahçeleri, mahalle parkları, meydanlar, bulvarlar, yaya bölgeleri ve çatı bahçeleridir.
 - Kent Dokuları Çevresindeki Yeşil Alanlar; bölge parkları, golf alanları, kıyı parkları, hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri, sergi ve fuar alanlarıdır.
 - Kent Dışı Kırsal Yeşil Alanlar; tatil köyleri, yayla yerleşimleri, milli parklar, kampinglerdir (Uzun 1990, ss. 5-6).
- d. Rekreatif faydalanma biçimine göre;** kentin yaşam kalitesini artırmak amacıyla toplumun ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda aktif veya pasif olarak kullanan yeşil alanlardır.
- Pasif yeşil alanlar; (mezarlıklar, trafik adaları, refüjler, ekolojik açıdan tam koruma altındaki alanlar, topografya ve drenaj gibi nedenlerle aktif kullanıma uygun olmayan yeşil alanlar)
 - Aktif yeşil alanlar; (parklar, piknik yerleri, her türlü spor ve oyun alanları, hayvanat ve botanik bahçeleri, kent tarım bahçeleri, toplumun yararlandığı özel yeşil alanlar, vb.) (Levend 2008, s. 4).

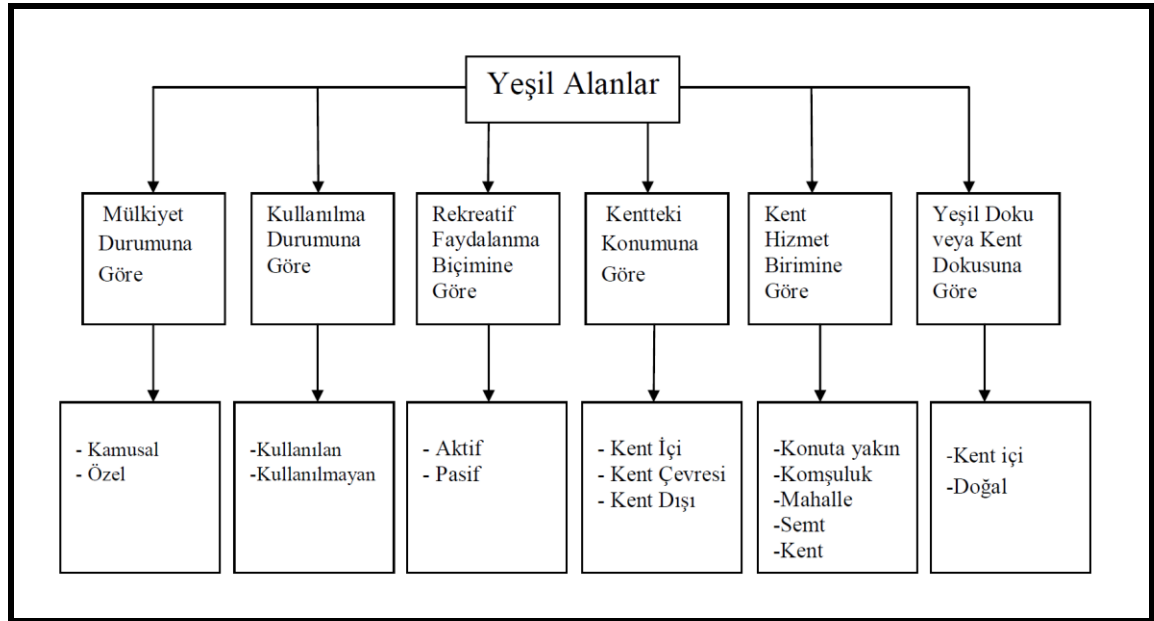
- e. İmar Yönetmeliğine göre;** yasal anlamda yeşil alanlar toplumun faydalanıp, faydalanmadığı ve tampon olarak bölgeleri ayırmak için kullanılan alanlardır.
- i. Aktif Yeşil Alanlar: Toplumun dinlenme, gezinti, piknik, eğlence amacıyla yararlanması için sosyal altyapı olarak ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçesi, Metropol ölçekteki fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar bu alanlar kapsamındadır.
 - ii. Pasif Yeşil Alanlar: Orman alanları, ağaçlandırılacak alanlar, milli parklar, mezarlıklar, kıyılar, doğal karakteri korunacak vb. alanlardır.
 - iii. Yeşil Bant: Tampon olarak belirli bölgeleri veya gürültü, görüntü ve çevre kirliliği oluşturan kullanımları ayıran, ağaçların yoğun olarak bulunduğu ve yayalaştırılmış, yer yer gezinti ve dinlenme olanakları veren yeşil alanlardır (İİY⁷ 2007, s. 17).
- f. Hizmet ettikleri kent birimine bağlı olarak içlerinde barındırdıkları rekreatif çeşitliliğe göre;** rekreasyonel kullanım amacı taşıyan yeşil alanlar içerdikleri faaliyetler, faaliyetlerin çeşitliliği ve kent içi hizmet ettikleri alanlara göre ayrılan yeşil alanlardır. Bunlar;
- i. Konuta Yakın Yeşil Alanlar; çocuk oyun alanları.
 - ii. Toplu konut içinde veya komşuluk birimindeki yeşil alanlardır; yeşil kuşaklar, yürüme yolları, çocuk bahçeleri, spor alanları, cep parkları, otopark alanlarıdır. Hizmet uzaklığı 250- 500 mt' dir.
 - iii. Mahallede Yer Alan Yeşil Alanlar; mahalle parkları, spor alanlarıdır. Hizmet uzaklığı 400- 800 mt' dir.
 - iv. Semtte Yer Alan yeşil Alanlar; semt parkları, okul bahçeleridir. Hizmet uzaklığı 800- 1.600 mt' dir.
 - v. Kentte Yer Alan Yeşil Alanlar; kent parkları, doğal rezerv alanları, kıyılar, piknik alanlarıdır. Hizmet uzaklığı araçla yarım saattir (Gedikli 2002, s. 64).
- g. Yeşil dokunun veya kent dokusunun egemen karakter taşımasına göre;** kent içindeki yeşil alanların ve kent dışındaki veya kentin çevresindeki doğal yeşil alanların egemenliğine göre ayrılan yeşil alanlardır.

⁷ İİY: İstanbul İmar Yönetmeliği.

- i. Kent İçerisindeki Yeşil Alanlar; bina düzeyindeki yeşil, komşuluk ünitesi düzeyindeki yeşil, mahalle düzeyindeki yeşil, kent düzeyindeki yeşil alanlardır.
- ii. Doğal yeşil Alanlar; kentlerin dışındaki bölge parkları, milli park alanlarıdır (Yıldızcı 1990).

Kentsel yeşil alanlar bütüncül bir anlayışla değerlendirildiğinde kentin fiziksel yapısı içinde canlı bir organizma gibi birbiriyle ilişkili olup organik bir şekilde kentin bağlayıcı dokusunu oluşturarak kent insanının ihtiyaç ve isteklerini karşılayacak fonksiyonlara sahip olmalıdır. Bu kapsamda kentsel yeşil alan sınıflandırmalarının mülkiyet, kullanılma durumu, rekreatif faydalanma biçimi, kentte bulunduğu konum, hizmet ettiği kent birimi ve yeşil dokunun veya kent dokusunun egemenliği gibi kriterlere göre ayrıştığı görülmektedir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1: Kentsel yeşil alanların sınıflandırılması⁸



Bu ayrışma sonucunda kentsel yeşil alanlar, mülkiyete göre kamusal ve özel yeşil alanlar, kullanılma durumuna göre kullanılan ve kullanılmayan yeşil alanlar, rekreatif faydalanma biçimine göre aktif ve pasif yeşil alanlar, kentteki konumuna göre kent içi,

⁸ Kentsel yeşil alanların sınıflandırılması tablosu metinde anlatılan kentsel yeşil alanların sınıflandırılmasından faydalanılarak hazırlanmıştır.

kent çevresi ve kent dışı yeşil alanlar, kent hizmet birimine göre ise konuta yakın, komşuluk, mahalle, semt ve kent ünitesi düzeyinde yeşil alanlar, yeşil doku veya kent dokusunun egemenliğine dayalı olarak kent içerisindeki ve doğal yeşil alanlar olarak sınıflandırılmaktadır.

Kentsel yeşil alanların sınıflandırma tablosunda parkların toplumun direkt, aktif, aracısız olarak faydalandığı kamusal kentsel alanlar olduğu, sahip olduğu rekreatif çeşitliliğe bağlı olarak ise bütün kent birimlerinde homojen bir dağılım gösterdiği ve öncelikli kullanılması gereken yeşil alanlar oldukları görülmektedir.

Kent dokusu içinde yer alan ve kentsel yeşil alan sisteminin en önemli bölümünü oluşturan parklar; kent içine dengeli bir şekilde dağılarak kentsel mekan bütünlüğü ve kent kalitesini ortaya çıkarır. Kentsel yeşil alan sınıflandırmasında parklar; çevresindeki yerleşim alanlarına belirli hizmet mesafesi içinde olan ve pek çok fonksiyonun yüklendiği tanımlı kentsel yeşil alanlardır. Parklar kentsel mekanlarda doğala yakın ortamlar yaratarak kent makroformunu oluşturan en önemli bileşenlerdir. Ayrıca gelecekte dünya nüfusunun büyük oranlarda kentlerde yaşayacak olması gerçeği de parkların sürdürülebilir kentsel yeşil alan sistemleri için vazgeçilmez öneme sahip olduğunu ortaya koyar. Günlük ihtiyaçları gideren küçük parklardan bölge parklarına kadar geniş bir yelpazede yer alan parklar, buldukları yere ve doğal yapıya bağlı olarak farklı tanımlamalar içermektedir.

3.2 KENTSEL YEŞİL ALANLARDA PARKLARIN ÖZELLİKLERİ VE NİTELİĞİ

Parklar ilk olarak 19. yy da Avrupa da ortaya çıkmıştır. Park olgusu ortaçağda aristokrat ailelerin sosyal statülerinin bir göstergesi olarak mülkiyeti kendilerinin olan bahçelerin halka açılması sonucu ortaya çıkan “ortak kullanım” kavramından doğmuştur. Ancak sanayi devriminden sonra parklar yaygın bir şekilde halkın kullanımına açılabilmiştir. Hızla büyüyen kentlere biraz olsun doğayı getirebilmek ve kent insanının rekreatif ihtiyaçlarını karşılayabilmek için park planlamaları yaygınlaşmıştır. İlk dönemlerde

parklar ile kentlerin sınırları ayrıken günümüzde bu sınırlar artık iç içe geçmiş durumdadır (Pamay 1978).

Kentler her türlü sosyal ve kültürel sınıftan, farklı etnik gruplardan insanların bir araya gelip kaynaşarak sosyalleştiği mekanlardır. Parklar ise sosyalleşme olgusunun gerçekleştiği en önemli kentsel mekanlar olarak başka insanlarla tanışılan ve rahat ilişkiler kurulan yerler olmalarının yanı sıra kentte yaşayan her yaştan ve her kimlikten insanı birleştirici ve kaynaştırıcı özelliklere sahiptir. Parklar toplumun buldukları kente daha güçlü duygularla bağlanmalarını sağlayıp sosyal ve kültürel aktiviteler sunarak kente olan aidiyet bilincini ortaya çıkarır.

Parklar hızlı kentleşmenin ortaya çıkardığı günlük hayatın her anında çok sayıda amaca hizmet eder. İnsanlara oyun oynama, egzersiz yapma, öğrenme, sosyalleşme, rahatlama ve hayal kurma fırsatları sunan parklar toplumların gelişmesinde, güçlü ve sağlıklı bireyler olmalarında hayati rol oynar. Parklar oyun alanı ihtiyacını karşılar, ekolojiyi öğretir, egzersiz parkurları sağlar, sellerin tahribatlarını azaltır, konserlere ev sahipliği yapar, yaban hayatını korur, bahçeler oluşturur ve günlük hayatın her anında kentin yaşayanlarına nefeslenme fırsatı sağlar. Ayrıca parklar, turizm faaliyetlerini arttırmaları, daha yüksek emlak değerleri sağlamaları ve zararlı çevresel etkileri azaltmaları sonucu kentleri olumlu bir şekilde etkiler (Harnik 2006).

Kentsel yeşil alan sisteminde yer alan parklar, günümüz kent hayatında kentsel koşulların iyileştirilmesi için kentin vazgeçilmez öğeleridir. Toplumun fiziksel ve zihinsel ihtiyaç ve isteklerine cevap veren parklar kentin bütünlüğünü tamamlarken kentin fiziksel yapısını oluşturarak kenti biçimlendirmekte ve diğer kent kullanımları ile bütünleştirerek dengeleyici bir öge olmaktadır.

Kentler topluma sunabildiği rekreasyon, doğal güzellik ve yeşil alanları içeren park alanları ile orantılı olarak dünya kentleri arasında yerini alır. Parkları rekreasyonel faaliyetlerin sahnelendiği kentsel yeşil alanlar bağlamında ele alınırsa çeşitli tanımlar ortaya çıkar.

Topluma sağladığı faydalar açısından park; bir yerleşme merkezinde halkın gezip hava alması için düzenlenmiş ağaçlı ve çiçekli büyük bahçedir (Hasol 1990, s. 400).

Parklar, Pamay (1971, s.125) tarafından toplumun dinlenme, görme, gezme, spor yapma ve oyun oynama gibi çeşitli rekreatif ihtiyaçlarının karşılayan ve sağlıklı bireyler için kentlerde kurulan büyük yeşil sahalar olarak da tanımlanmaktadır.

Parklar kasaba ve kentler de yaşayan insanların doğayla haşır neşir olmalarını, trafikten uzak hoşça vakit geçirmelerini sağlayan ve bütün bir toplumun, özellikle ‘*sessiz çoğunluğun*’ ihtiyaçlarını karşılayan açık yeşil alanlardır (Baud- Bovy ve Lawson 2008, s. 242).

Yasal açıdan parklar; kent yaşayanlarının dinlenme gereksinimlerini yeşil bitki dokusu ile sağlayan alanlar olarak tanımlanmaktadır.⁹

Yeşil alan türü açısından parklar; kentsel, bölgesel ve ulusal ölçeklerde norm, form ve rekreasyonel kapasite ve tasarım kuralları bakımından farklılıklar ortaya koyan açık yeşil alanlardır. Asgari yapısal ve azami doğal unsurları içeren, aktif ve pasif rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayan yeşil alan türü olarak bir kentin karakterini oluşturan olmazsa olmaz unsurlardır (Altınçekiç ve Aksoy 2002, s. 32).

Mülkiyet açısından parklar; kompleks kentsel yapı içinde kentleşmeye paralel olarak ilerleyen kopuk tabiat- insan ilişkisini yeniden tesis etmeye yarayan ve çok önemli fonksiyonlar üstlenen kamusal hizmet alanlarıdır (Pamay 1978).

Kent toplumlarının ihtiyaçlarına cevap veren, kapsamlı ve bütüncül park ve rekreasyon anlayışı kaliteli bir yaşamın göstergesidir. İyi planlanmış, yönetilmiş ve finanse edilmiş parklar kent ve bölgelere;

- a. Kaliteli bir gelişme sürdürmek,
- b. Toplum sağlığının gelişmesine katkıda bulunmak,
- c. Hayat standardı ve eğlence anlayışını geliştirmek,

⁹ 02.11.1985 tarihli Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği.

- d. Her tür insan için aktif ve pasif rekreasyon imkanı sağlamak,
- e. Doğal çevrenin kalite ve bütünlüğünü korumak ve geliştirmek,
- f. Park, rekreasyon düzenlemeleri ile doğal çevre, yerel turizm ve ekonomik gelişmelere katkıda bulunmak.

gibi pek çok fayda sağlar.¹⁰

Parkların kentlere sağladığı gerek estetik gerekse fonksiyonel sayısız faydalar sosyal, yapısal ve ekolojik işlevler başlığı altında gruplandırılır;

- a. Sosyal İşlev:** Parklar kamuoyunun toplanma alanları ve toplumun tabiatla irtibat kurduğu alanlar olarak hizmet verir.
- b. Yapısal İşlev:** Kentsel tasarım ve peyzaj planlama sonucu ortaya çıkan parklar fiziksel olarak farklı kent dokularını birbirine bağlar.
- c. Ekolojik İşlev:** Parklar kentin ekosistemini düzenler;
 - i. İklimi iyileştirir; nem tutar, tozları filtreler, mikropları temizler,
 - ii. Kentsel gürültü oranlarını azaltır,
 - iii. İklimsel farklılıkları ve rüzgarların olumsuz etkilerini azaltır,
 - iv. Yağmur ve sel sularının tahribatlarını engeller,
 - v. Flora ve faunanın çeşitliliğinin devamını sağlar (Baud- Bovy ve Lawson 2008, s. 242).

3.3 PARKLARIN SINIFLANDIRILMASI

Parkların sınıflandırılması yerel değerlere, ihtiyaç ve şartlara cevap verebilecek bir yapı üzerinden kurgulanmaya odaklanmalıdır. Ülkenin bulunduğu bölge, fiziksel yapı, peyzaj özellikleri, demografi ve sosyoekonomik karakteristikler park sınıflandırmasının alacağı şekli belirleyen faktörlerdir. Birbirine organik bir şekilde bağlı, dengeli bir park ağı ortaya koymak bağımsız ve birlikte çalışan sınıflandırmalarla belirlenir.

Parklar, peyzaj özellikleri ve içinde bulunduğu toplumun özgün niteliklerinin göz önünde tutulduğu yerel motifler etrafında sınıflandırılmalıdır. ‘‘Park şehir’’ konseptinin

¹⁰ Bossier Comprehensive Land Use and Development Master Plan. 2002.

yaygınlaşmasıyla parklar, kent karakterini ve mimari formunu şekillendiren birincil faktörler olmalıdır.

Parkların doğal alanlar ile kentsel alanlar arasında organik bağlantılar kurarak yeşil alanların sürekliliğini sağlamak ve kent insanına eğlenceli ve yararlı olanaklar sunup, yüksek kalitede bir yaşam alanı oluşturmak gibi ortak amaçları olmalıdır.

Geniş spekturumlu potansiyel park uygulamalarında, park sınıflandırmaları esnek ve değişen koşullara uyumlu olmalıdır. Sınıflandırma içindeki bir parkın diğerleriyle benzeşen ve ayrışan yönlerini yerel ihtiyaç ve şartlar belirler. Metropoliten bir alanda geniş kent parkları, mahalle parkları ve park yollarının kenti şekillendirmesi önemliken, doğal kaynakların yer aldığı kentin dışındaki banliyölerde ise parkları ve yeşil yolları birleştiren organik bir yeşil alan sistemi önemlidir (APA 2006).

Kent kimliğinin çok güçlü araçları olan ve kentlere pek çok katkı ve yaşamsal avantajlar sağlayan parklar genellikle; alansal büyüklüklerine, buldukları aktivite çeşitliliğine, etki alanlarına ve ihtiyaçlarını karşıladıkları nüfusun büyüklüğüne göre sınıflandırılır.

American National Recreation and Park Association (NRPA) (1995) parkları alansal büyüklük, nüfus ve etki alanlarına göre gruplandırır;

- a. Mini Parklar veya Oyun Parkları; yerleşime < 400 mt mesafede ve 2.500- 4.000 m² alana sahiptir.
- b. Mahalle Parkları; 2.000- 10.000 nüfusa hizmet ederler. Yerleşime 400-800 mt mesafede ve 15.000- 40.000 m² alana sahiptir.
- c. Semt Parkları; 10.000- 15.000 nüfusa hizmet ederler. Yerleşime 800-5.000 mt mesafede ve 100.000- 200.000 m² alana sahiptir.
- d. Büyükşehir ve Metropol Parkları; 50.000 nüfusa hizmet ederler ve 200.000- 400.000 m² alana sahiptir.
- e. Spor Kompleksleri; 150.000- 300.000 m² alana sahiptir.
- f. Bölge Parkları; > 1.00.000 m² ve üzeri alana sahiptir (Baud- Bovy ve Lawson 2008, ss. 242-244).

APA (2006) parkları alansal büyüklük ve hizmet alanı kriterlerine göre sınıflandırır;

- a. Mahalle Parkı; minimum büyüklükleri 12.000 m² den başlayıp, 20.000 m²- 40.000 m² arasında değişir. Hizmet alanı 400 mt ile 800 mt arasında değişir.
- b. Semt Parkı; değişken olmakla beraber 80.000 m²- 160.000 m² arasında alansal büyüklükleri vardır. Hizmet alanı olarak bölgesindeki pek çok mahalleye hizmet verir.
- c. Kent parkı; minimum büyüklüğü 200.000 m² den başlayıp yüz binlerce m² ye kadar ulaşır. Bütün bir kent alanına hizmet eder.
- d. Spor parkları; 80.000 m² den başlayıp 160.000 m²- 32.000 m² arasında değişir.
- e. Özel kullanımı olan parklar; tek amaçlı kullanımı olan çok geniş bir yelpazede park ve rekreasyon fonksiyonlarını içeren doğal ve tarihi yerler, plazalar, kent meydanları, su oyun merkezleri, kamp alanları ve golf sahaları gibi yerlerdir. Alansal büyüklükleri ve hizmet alanları ihtiyaca göre çeşitlilik gösterir.
- f. Bölge parkları; minimum 200 hektardan başlayıp yüzlerce hektara kadar ulaşır. Hizmet alanı ise bölge olarak pek çok kenti içine alır.

Aksoy (2000) parkları alansal büyüklüklerine göre ayırır;

- a. 0- 5.000 m² cep parkları,
- b. 5.001- 20.000 m² küçük parklar,
- c. 20.001- 50.000 m² mahalle parkları,
- d. 50.001- 250. 000 m² semt parkları,
- e. > 250.000 m² şehir parkları (Altınçekiç & Aksoy 2002, s. 32).

Pamay da, parkları alansal büyüklüklerine ve hizmet ettiği kent birimine göre sınıflandırır;

- a. Mahalle Parkları; minimum 10 dekar büyüklükte olup, mahalle halkının ihtiyaçlarına göre düzenlenmelidir.
- b. Semt Parkları; minimum 50 dekar büyüklükte olup, semt ihtiyaçlarını karşılayan parklardır.
- c. Şehir Parkları; bütün kent halkı için planlanan parklardır. Alanları 400 dekardan az olmamalıdır (Pamay 1978, s. 47).

Smonds ise göre kentlerdeki parkları hizmet ettiği nüfus büyüklüğüne göre gruplayarak park içindeki işlevlerle birlikte kişi başına düşen alan kriterlerini de ortaya koyar. Buna göre parklar;

- a. Mahalle Parkları; parklar + okullara ait oyun sahaları tesislerinde 1.000 kişi için asgari 12 dekarlık bir yeşil alan (mahallenin tümü için asgari 50 dekarlık yeşil alan ve kişi başı 12 m² yeşil alan) söz konusudur.
- b. Semt Parkları; parklar + atletik oyun sahaları tesisinde 1.000 kişi için 20 dekar (semtin tümü için 720 dekar). Bu değerlere mahalle ihtiyaçları da dahil edilmiştir. Park yolları ve karayolları bunun dışında bırakılmıştır (Kişi başına 20 m²).
- c. Kent Parkları; topluma ait yeşil alanlar, parklar ve oyun sahaları ve genel kent alanının yüzde 10' u kadar olmalıdır. Semtler için verilmiş olan saha hariç tutularak, her 1.000 sakin için 40 dekar'lık bir yeşil alan önerilir (Kişi başına 40 m²).
- d. Bölge Parkları; topluma ait yeşil alanlar; oyun alanlar, koruma bölgeleri (kara, su avlanma sahaları, doğal varlıkları koruma sahaları dahil), (1.000 kişi üzerinde 80 dekar, yani kişi başına 80 m²).

Oğuz (1998) parkları büyüklük ve etki alanı hiyerarşisine göre gruplara ayırır;

- a. Bölge parkları,
- b. Kent parkları,
- c. Semt parkları,
- d. Mahalle parkları,
- e. Küçük parklar veya cep parkları.

Kent içinde dengeli dağılım ve belirli fonksiyonları barındırması sonucu parklar konum ve fonksiyonları yönünden sınıflandırılır;

- a. Çocuk bahçeleri; 250 m² den az olmamalıdır. Apartman yerleşmelerinde ise bu alan en az 1.000 m² olmalıdır.
- b. Mahalle parkları; bir veya birkaç yerleşim grubuna hizmet eder. Genelde konut dokusu içinde veya konuta 400- 800 mt yakınlıkta yer alan parklardır.

- c. Kent parkları; kentin merkezinde yer alır. 2-4 km' lik yürüyüş mesafesinde veya toplu ulaşım araçlarıyla ulaşmak mümkündür. En az 70-80 da olmak üzere 400 da büyüklükte olmalıdır.
- d. Spor ve oyun parkları; konut yerleşimlerine 400-800 mt mesafede yer alırlar.
- e. Bölge parkları; 1.000 dekar ve üzeri alansal büyüklükleri vardır. İçinde birçok kentsel ve kırsal yerleşim vardır.
- f. Kıyı parkları; (Uzun 1990, ss. 20-60).

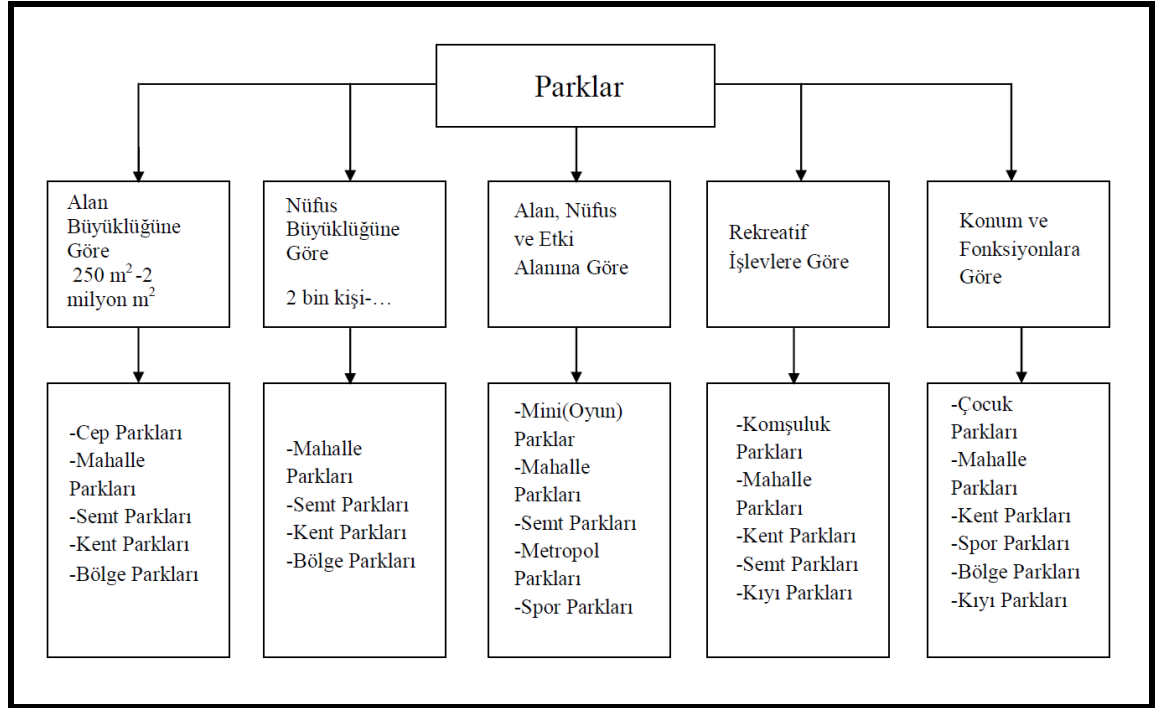
Aydemir (2004) parkları üstlendikleri rekreatif işlevlere göre sınıflandırır;

- a. Komşuluk ünitesi parkları,
- b. Mahalle parkları,
- c. Kent parkları,
- d. Semt parkları,
- e. Kıyı parkları (Levend 2006, s. 6).

Yapılan tüm sınıflandırmalarda tipik bir park sistemi, çeşitli sınıflandırmalar altında tanımlanan park çeşitlerini içermektedir. Sınıflandırmaların ülke genelinde kabul gören ve kullanılan pratiklere göre yapılması gerektiği için parklarda mutlak bir sınıflandırma söz konusu değildir.

Birçok ülkede sınıflandırmalar parkların alansal büyüklüğüne, hizmet ettiği nüfusun yoğunluğuna, konumuna, sahip olduğu rekreatif fonksiyonlara, etkilediği alan hiyerarşisine ve alansal karakterine göre yapılmıştır. Bunlar katı standartlar olmayıp yol gösterici nitelikte olan genel hatları içerir. Çünkü sınıflandırmalar ülkeden ülkeye, bölgeden bölgeye hatta kentten kente farklılık gösterebilir. Her kentin ve toplumun kendine özgü karakter ve kimliği, ihtiyaç ve istekleri vardır. Sınıflandırma yaparken her toplum kendi özel ihtiyaçlarına uyacak ve yerel ihtiyaçlarına cevap verecek hassas bir yaklaşım sergilemelidir (APA 2006).

Tablo 3.2: Parkların sınıflandırılması¹¹



Yapılan tüm park sınıflandırmaları değerlendirildiğinde (Tablo 3.2); parklar çeşitli büyüklüklere (alan, nüfus, etki alanı) göre oyun parkları, mahalle, semt, kent ve bölge parklarında üstlendiği işlevler noktasında benzeşmekte, fakat spor parkları noktasında ayrılmaktadır. Parklar rekreatif işlevler, konum ve fonksiyonlarına göre ise çocuk, mahalle, kent ve kıyı parklarında benzeşmekte, ancak spor ve bölge parklarında farklı rekreatif fonksiyonlar sebebiyle ayrışmalar göstermektedir.

Bu bağlamda parklar alansal hiyerarşiye ve hizmet ettiği kent birimine göre gruplandırılıp içindeki işlevler açısından değerlendirildiğinde; küçük parklar veya oyun parkları, mahalle parkları, semt parkları, kent parkları, (kent parkları içinde kıyı parkları) ve bölge parkları olarak sınıflandırılır. Alan ve nüfus büyüklüğü, hizmet etki alanı, rekreatif işlevler, bulunduğu konum ve fonksiyon özellikleri parkların sınıflandırmasında belirleyici rol oynamaktadır.

¹¹ Parkların sınıflandırılması tablosu metinde anlatılan park sınıflandırmalarından faydalanılarak hazırlanmıştır.

3.3.1 Küçük Parklar (Oyun Parkları)

Küçük parklar apartman yerleşmelerinin öncelikli aktif rekreasyonel ihtiyaçları ve okul çağı öncesi 0-6 yaş arası ile 6-12 yaş arası okul çocuklarının oyun ihtiyaçları için düzenlenmiş parklardır (Şekil 3.1). Özel bir düzenleme kriteri yoktur. Çocuk başına 7-10 m² alan ayrılmalıdır. En küçük çocuk bahçesi 250 m² den az olmamalıdır. Apartman yerleşmelerinde ise bu alan en az 1.000 m² olmalıdır. İlkokul ile planlanmaları halinde bu alan 4.000 m² ye kadar çıkmaktadır. Konut yerleşimlerinden 400 mt mesafede olmalıdırlar. Bu tür parklarda yürüme yolları, piknik üniteleri, gölge veren ağaçlar ve doğal bir peyzaj, çeşmeler, güvenli bir aydınlatma, çok amaçlı açık oyun alanı, küçük çocuklar için kum havuzu, çocukların bedensel gelişimleri için uygun oyun araçları, otopark, çöp kutuları, banklar, parkın çit veya bitkilerle çevrelenmesi ve yaya girişleri düzenlenmelidir (Uzun 1990, Bucaklı 1999, Özkır 2007, NRPA 1995).

Şekil 3.1: Elmhurst oyun parkı, ABD

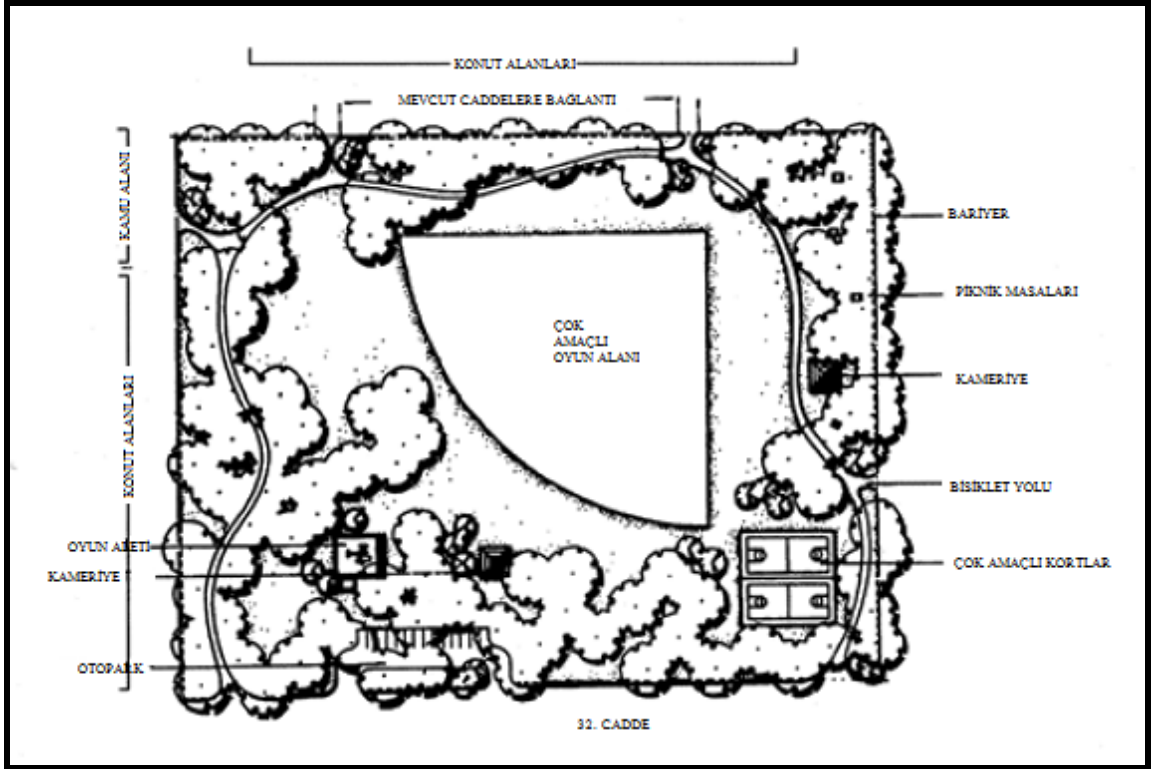


Kaynak: www.tbpm.org

3.3.2 Mahalle Parkları

Mahalle parkları birkaç yerleşim grubuna hizmet eden ve yaya veya bisikletle ulaşılan parklardır. Konut yerleşimlerinden 400-800 mt mesafede olmalıdırlar (Şekil 3.2). Daha çok konut dokusu içinde veya 2,5- 5 km çapındaki alanlara hizmet eden parklardır. Alan büyüklüğü 5 ha- 40 ha arasındadır. Her 1000 kişi için 1 ha alan önerilmektedir. Tüm yıl boyunca basit aktif ve pasif rekreasyonel faaliyetlere olanak sağlarlar. Bünyesinde her yaş grubuna hizmet eden çocuk oyun alanları ve gençler için futbol, basketbol, voleybol, hentbol, bisiklet ve paten pistleri ve macera alanları bulunmalıdır, piknik ve barbekü üniteleri, yürüme yolları ve doğal patikalar, gölge veren ağaçlar ve doğal bir peyzaj, çeşmeler, güvenli bir aydınlatma, çok amaçlı açık oyun alanı, çok amaçlı oyun kortları, çocuk oyun grupları, otopark, çöp kutuları, banklar, tuvaletler, oturma dinlenme alanları, sosyal tesisler ve kafeler, parkın çit veya bitkilerle çevrelenmesi, yaya girişleri düzenlenmelidir (Uzun 1990, Bucaklı 1999, Özkır 2007, NRPA 1995).

Şekil 3.2: Aktif ve pasif rekreatif fonksiyonları içeren tipik bir mahalle parkı

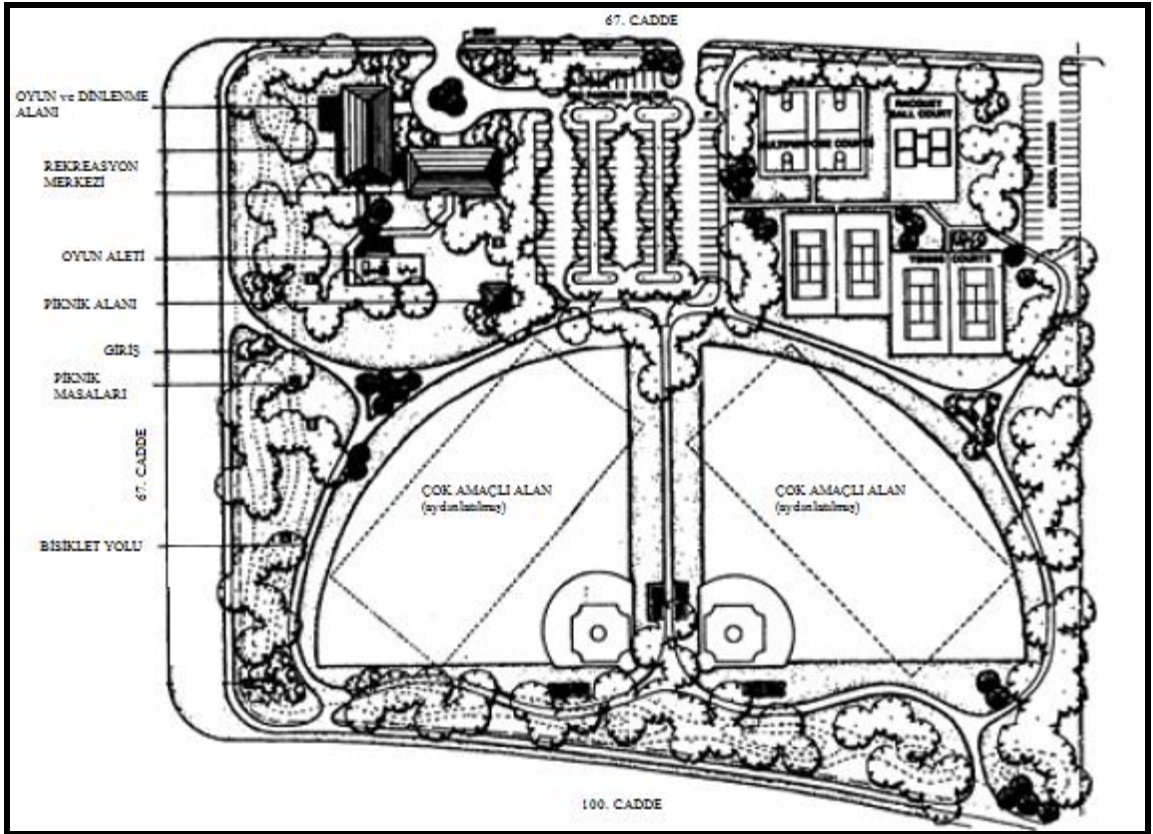


Kaynak: NRPA, 1995.

3.3.3 Semt Parkları

Semt parkları her yaşa hitap eden yoğun kullanımlar için düzenlenen parklardır. 1.600 mt.hizmet mesafesi içinde olan (Şekil 3.3) ve mahalle parklarında yer verilemeyen aktif ve pasif rekreasyon imkanları sunar. Her 1.000 kişi için 1 ha alan önerilir. Büyüklüğü 8-40 da arasında değişmektedir. Mümkünse ortaokul ve liseye bitişik planlanmalıdır. Piknik ve barbekü üniteleri, yürüme yolları ve doğal patikalar, dağ bisikleti yolları, fitness alanları, gölge veren ağaçlar ve doğal bir peyzaj, çeşmeler, güvenli bir aydınlatma, çok amaçlı açık oyun alanı, çok amaçlı oyun kortları, çocuk oyun grupları, bisiklet yolları, yönlendirici ve uyarıcı levhalar, tenis kortları, basketbol alanları, futbol alanları, amatör karşılaşmaların yapıldığı sahalar, plaj voleybolu, yüzme havuzları, kameryeler, top ve atletizm sahaları, otopark, çöp kutuları, banklar, tuvaletler, oturma dinlenme alanları, sosyal tesisler ve kafeler, parkın çit veya bitkilerle çevrenmesi, yaya girişleri düzenlenmelidir (Uzun 1990, Bucaklı 1999, Özkır 2007, NRPA 1995).

Şekil 3.3: 1.600 mt. hizmet alanı olan tipik bir semt parkı



Kaynak: NRPA, 1995.

3.3.4 Kent Parkları

Kent parkları kentlinin kolay ulaşabileceği merkezi karakterde, birden fazla birime hizmet eden ve mahalle ve semt parklarında bulunmayan her türlü aktif ve pasif rekreatif fonksiyonları üstlenen parklardır. 2-4 km' lik yürüyüş mesafesinde toplu ulaşım araçlarıyla 30 dk. -1 saat içinde ulaşılacak şekilde entegre edilmiş parklardır. Her 1.000 kişi için 4 ha-12 ha alan önerilmektedir. 40 ha dan başlayıp 100 ha- 400 ha' a kadar alansal büyüklükleri vardır (Şekil 3.4). Koruluk alanlar, su elemanları (kayık gezintisine uygun göl, gölet), açık hava tiyatrosu, piknik alanları, günübirlik kamp ve spor alanları; yüzme havuzları, tenis kortları, futbol sahaları, paten alanları, yürüyüş ve atla gezinti yolları, doğa merkezi, çay bahçeleri, lokantalar, otoparklar, acil yardım ve servis hizmetleri gibi pek çok fonksiyonu barındırırlar. Farklı kullanım özelliklerine göre kendi içinde pek çok alt türü vardır; hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri, eğlence parkları, kıyı parkları vs. (Uzun 1990, Bucaklı 1999, Özkır 2007, NRPA 1995).

Şekil 3.4: Bayrampaşa şehir parkı¹²



¹² İBB Yapı İşleri Müdürlüğü' nce hazırlanan projeden ve fotoğraflardan faydalanılarak hazırlanmıştır.

Kent parklarını diğer parklardan ayıran en önemli özellik, bütün kente hizmet için kurulmuş olmalarıdır. Kent parkının etki alanının bütün şehre hitap etmesi, parkın erişilebilirliği, parktaki hizmet ve aktivitelerin sayısı ve niteliği, parkın alansal büyüklüğü ve parkın estetik özellikleri pek çok sebebe bağlı olarak değişir (Oğuz 1998).

Olmsted' e göre kent parkı, konut bahçelerinden daha geniş, daha sakin ve daha doğal olmalı fakat orman gibi yoğun bir yeşil dokuya sahip olmamalıdır. Yapaylığın aksine doğal düzenlemeler ve demokratik kent yaşamına katılımı sağlayan rekreatif faaliyetler içermelidir. Böylece kentin çeperlerinden merkeze taşınan yeşil alanlarla sosyal ve kültürel yaşamda olumlu sonuçlar ortaya çıkacak, birey ve toplum arasında karşılıklı iletişim artacaktır (Özdemir, 2007, s.37).

3.3.4.1 Kıyı Parkları

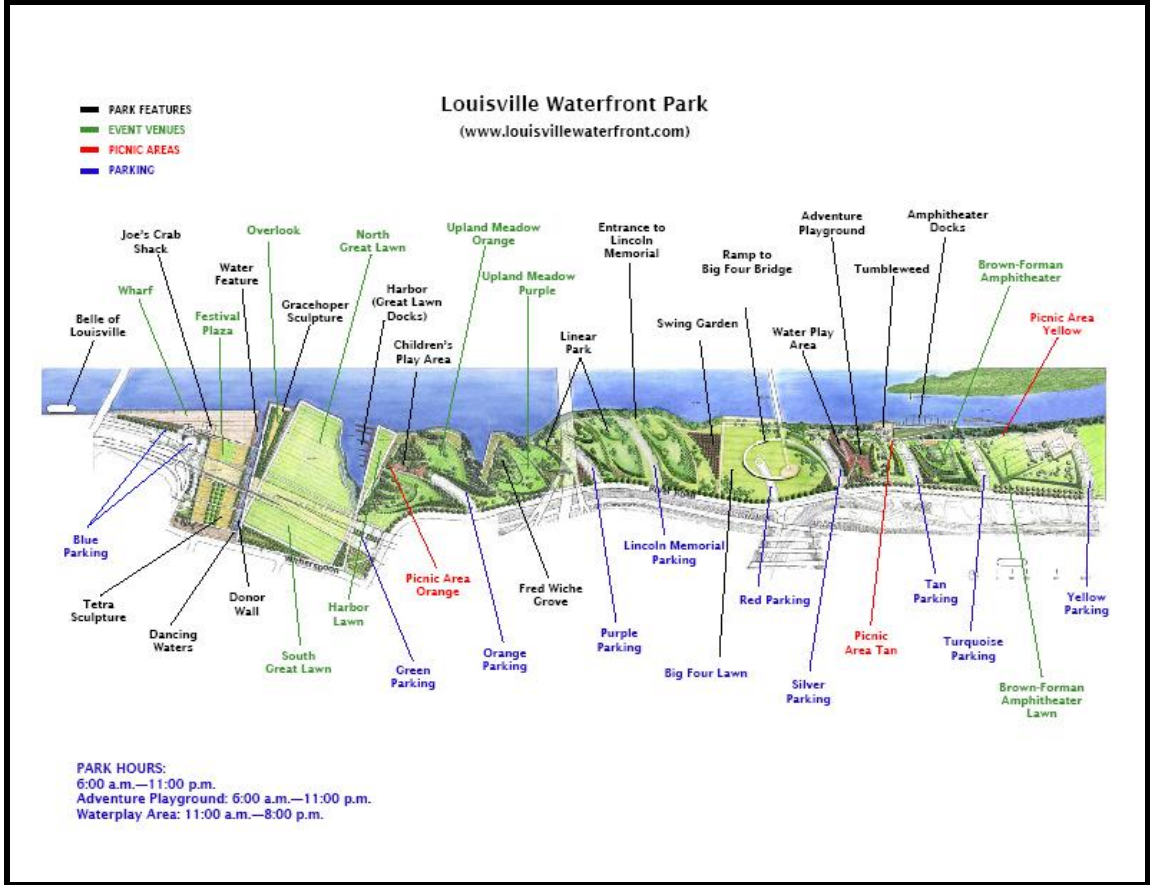
Kıyı parklarını, halkın kullanımına açık kentsel su kıyılarının sunduğu tüm rekreasyonel aktivite ve kullanım şekillerinin kentin kıyısı boyunca devam ettiği bir kent parkı olarak daha doğru bir ifadeyle kent parkının bir alt türü olarak değerlendirmek mümkündür. Bu bağlamda su kıyılarının sunduğu fırsatların toplumun ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda planlanması sonucu ortaya çıkan parklardır (Şekil 3.5).

Kıyı parkları bulunduğu bölgenin karakter ve kimliğiyle sembolleşmeli ancak aynı zamanda bir üst kimlik olarak bütün kenti kendi kimliğinde buluşturabilmelidir. Çok yönlü, çok kullanımlı, insanlara doğayla temas etme fırsatı sunan, mevcut su kültürünü koruyan ve toplum ve mekan arasındaki uyumu sağlayan tasarımları içermelidir.

Buna karşılık kıyı parklarında ortaya çıkan genel problemler; monoton içerik, tasarımcıların kısıtlı anlayışları ve yerel yönetimlerin idari ve finansal sorunları yüzünden yenilikçi olmayan yaklaşımlardır. Ancak günümüzde modern kentsel kıyıların yeniden yapılandırılmasının uluslararası bir nitelik taşıdığına farkında olan bazı modern kent yönetimleri modern ve akılcı kıyı düzenlemeleri için daha çok yatırım yapmaktadır.

Bu çalışmanın konusu olan kıyı parkları ileriki bölümlerde detaylı bir şekilde incelenecektir.

Şekil 3.5: Louisville kıyı parkı, ABD



Kaynak: www.louisvillewaterfront.com.

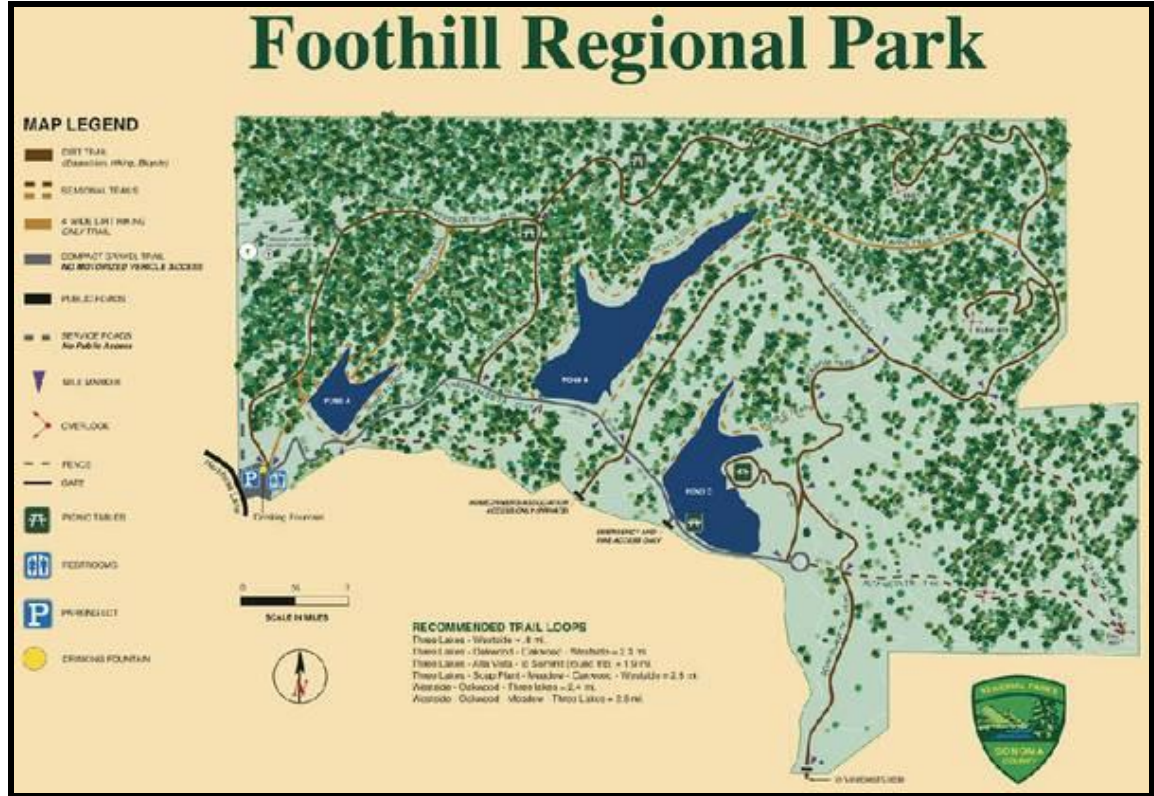
3.3.5 Bölge Parkları

Bölge, kendine özgü özellikleri olan kentten büyük, coğrafi bölgeden küçük bir alan parçasıdır. İçinde kentsel ve kırsal yerleşimin olduğu ve kendine özgü ekonomisi, fiziksel yapısı ve toplumsal özellikleri olan bir coğrafyadır. Kentlerin istenmeyen yönlere gelişmesini engelleyerek kentlerin birleşmelerini önler.

Bölge parkları büyükşehir ve bölgenin diğer kentlerine hizmet eder. 1.000 dekar ve üzeri alansal büyüklüğü vardır. Nadir özelliklere sahip doğal alanlar, doğal ve yapay geniş su yüzeyleri, kamping alanları, piknik alanları, doğa merkezleri, golf alanları, su sporları, doğa yürüyüş alanları fonksiyonlarını barındıran hafta sonu ve tatil günlerinde kullanılan yeşil alanlardır (Şekil 3.6). Bölge parklarının genel amacı kent parklarının

eksik işlevlerini daha geniş halk kitlelerine sunmaktır. Çünkü bir kent parkında bir orman parçası, yaban hayatı koruma bölümü, balık tutma, kamp kurma, yelken ve su sporları yapma gibi fonksiyonları planlamak mümkün değildir (Uzun 1990, Bucaklı 1999, Özkır 2007, NRPA 1995).

Şekil 3.6: Foothill bölge parkı, California



Kaynak: www.mappery.com/Foothill-Regional-Park

En küçük ölçekteki küçük parklardan en büyük ölçekteki bölge parklarına kadar geniş bir yelpazede kentin iç ve dış dokusunda yer alan parklar kentin yapay koşullarını iyileştirip kent silüetini yumuşatan bir etki gösterir. Alan, nüfus, etki alanı, rekreatif işlevler, konum ve fonksiyonlarına göre sınıflandırılan parklar değerlendirildiğinde;

Küçük parklar veya oyun parkları en küçük park birimi olup apartman yerleşimlerinin veya ilkökul birimlerinin hemen yanında yer alarak kentlinin öncelikli dinlenme ve oyun alanı ihtiyaçlarını karşılar.

Mahalle parkları park ağının temel elemanı olarak dinlenme ve sosyal amaçlara hizmet eder. Bütün mahalle parklarının ortak amacı insanları sosyalleşebilecekleri evlerine yakın bir yerde bir araya getirmektir. Hizmet verdiği mahallenin merkezinde konumlanarak yol ve kaldırımlara bağlantıları sağlar.

Semt parkları mahalle parklarından daha geniş amaçlara hizmet eder. Çok sayıda mahalleye hizmet ederek her yaşta insan için aktif ve pasif rekreasyon imkanları sağlar. Hem toplumun dinlenme ihtiyaçlarını karşılarlar hem de açık alan peyzajını korur.

Kent parkları kalabalık kent popülasyonlarına hizmet eder. Bütün kentin dinlenme, eğlenme ve rekreasyon ihtiyaçlarını karşılamak için kurgulanarak kentin merkezinde konumlanır. Etki alanı bütün bir kenttir.

Kıyı parkları kent parklarının bir alt türü olarak kıyıların sahip olduğu değerleri kentlinin hizmetine sunar.

Bölge parklarının diğer parklardan belirgin farklılığı kentin dışında yer alarak birden çok kente ve bölgeye hizmet götürmesidir. Bölge parklarında ekolojik kaynakları ve doğal yaşam habitatını korumak birincil önceliktir.

3.4 PARKLARIN PLANLAMA ve DÜZENLEME İLKELERİ

Park olgusunun ilk olarak ortaya çıktığı 19. yy dan beri park planlamalarına nitelik kazandırma konusunda bir ilgi olmuştur. Başlangıçta tek tek parklar üzerinde daha sonra ise kenti çepeçevre kuşatan ve organik bir şekilde birbirine bağlanan bütüncül bir park sistemi üzerinde yoğunlaşmıştır. Yer seçimi, büyüklüğü, biçimi, bitkilendirmesi, kullanımı veya tarihsel bütünlüğü gibi belli faktörlerle parkları değerlendirmek sınırlı bir bakış açısı getirir. Kentlerde parklar kendiliğinden ortaya çıkmadıkları gibi bu faktörler kentin alt yapısı içinde tek bir kriter olarak park ağı için yeterli değildir. Her kent kendine ait kamusal ve özel alanlar arasında karmaşık bir etkileşim gösterir.

Nitelikli bir park ağı kent dokusuna değer katarken kentler park sistemini besleyen bir yapıda kurgulanmalıdır.

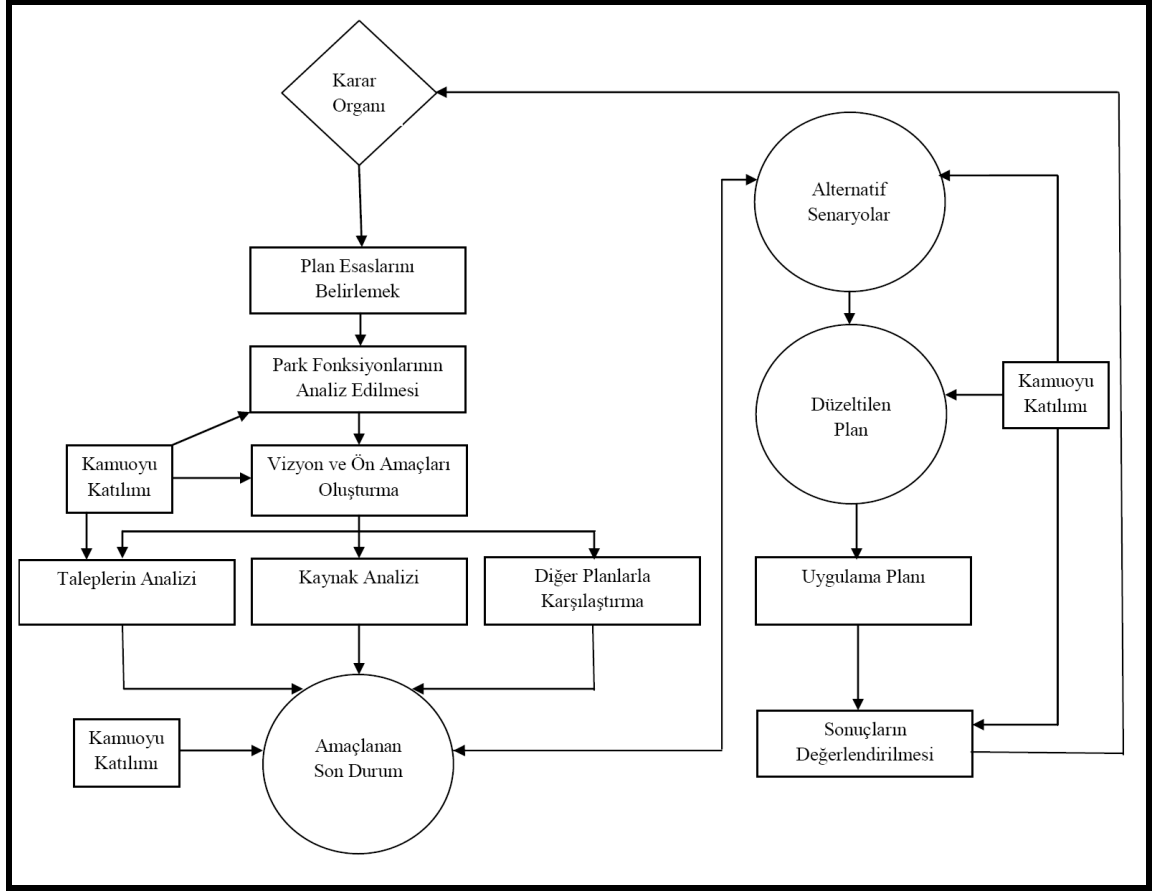
Toplumun rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayan kent parklarında koruma- kullanma dengesi gözetilerek, park fonksiyonları ve tesisleri arasında eşgüdüm sağlanarak parkların master planlaması yapılmalıdır. Başarılı bir park planlaması için bütün detaylar ortaya konulmalıdır. Bu kapsamda master plan bileşenleri aşağıdaki gibi tanımlanmıştır;

- a. Mevcut durumun analiz edilmesi,
- b. Toplumun ihtiyaç ve isteklerinin araştırılması,
- c. Planın kamuoyuna tanıtılması,
- d. Maliyet analizinin yapılması,
- e. Potansiyel gelir analizinin yapılması,
- f. Plan uygulamada öncelikli sıralama sisteminin yapılması,
- g. Plan karar verme süreci,
- h. Plan bütçesi,
- i. Plan uygulama zaman çizelgesi,
- j. Tahmin değerlendirmesi (gelecek durum raporunu içeren) (Harnik 2010, s. 48).

Yukarıda parkların master planlamasına dayalı olarak ortaya konan park planlama (Şekil 3.7) sürecinde izlenen yöntem ise şudur;

- a. Öncelikle karar organı park planının esaslarını belirler.
- b. Kamuoyu katılımı ile parkın bünyesinde olması gereken fonksiyonların tespit edilmesi park planlamanın ön amaçlarını oluşturur.
- c. Mevcut kaynaklar, kamuoyu talepleri ve diğer planlar bir arada değerlendirilirken istenen son duruma kamuoyu desteğiyle ulaşılır.
- d. Birbirine alternatif olacak park planları oluşturulurken kamuoyunun katılımı ile en son düzeltilen plana karar verilir.
- e. Düzeltilen plana göre uygulama planı yapılırken kamuoyu ile sonuçlar değerlendirilerek en son karara ulaşılır.

Şekil 3.7: Park planlama akış şeması



Kaynak: Mary Eysenbach; Planning and Urban Design Standards. APA, 2006.

2001 yılında Houston da toplanan Kent Parkları Kolokyumunda parklar için yedi ana esas belirlenerek parklar ve onları çevreleyen birimler arasındaki ilişkiler incelenmiştir. Bu bağlamda Trust for Public Land (TPL) sürdürülebilir bir park sisteminin çerçevesini oluştururken, kamunun ihtiyaç ve isteklerini karşılama açısından parkların planlama prensiplerini şu şekilde tanımlamıştır;

- Amacın açıkça ortaya konması,
- Sürekli bir planlama ve toplum katılımının sağlanması,
- Yeterli arazi, personel ve ekipmanın bulunması,
- Ulaşım sisteminin olması,
- Kullanıcı memnuniyetinin sağlanması,
- Güvenliğin sağlanması,
- Kente ekonomik, sosyal ve fiziksel faydalar sunması (Harnik 2006, ss. 10-11).

Kent parklarının öncelikli kullanım amacı, kent toplumunun ihtiyaç ve isteklerine dayalı olarak rekreatif fonksiyonlar sağlamaktır. Bu bağlamında park planlama ilkeleri şunlardır;

- a. Mevcut kullanım ve ulaşılabilirliği yaya ve taşıt açısından değerlendirilmesi,
- b. Alanın karakterinin tanımlanması; her bir park için ayırıcı ve belirleyici bir özelliği çevreye ve toplumun ihtiyaçlarına göre ortaya konması,
- c. Aşırı tasarımdan kaçınılması; farklı zamanlarda çeşitliliğe izin veren kullanımlar dışında bitkilendirme ve kent mobilyalarından kaçınılması,
- d. Ekolojik zararları en aza indirgenerek biyolojik çeşitliliğin sağlanması, yüzey sularının tekrar kullanılmasının sağlanması,
- e. Çok fonksiyonlu tesislerin kullanımına olanak sağlanması,
- f. Yüksek bakım masraflarından kaçınılması,
- g. Hizmet alanlarına ulaşılabilirliğin sağlanması,
- h. Beklenen kullanım yoğunluğunun karşılanması,
- i. Çok yönlü alternatif spor tesisleri oluşturacak olanaklar yaratılması,
- j. Toplumun örgütlenmesi; uygun aktivitelerin seçimi ile güvenlik ve vandalizm problemlerinin çözümüne olanak sağlanması,
- j. Parkların uygulama ve bakım çalışmaları süreçlerinin planlanması (Baud- Bovy ve Lawson 2008, ss. 244-245).

Park fonksiyonları ile park tesisleri arasında eşgüdüm sağlayarak sürdürülebilir, akılcı bir park kullanımı ilkeleri ise;

- a. Kişisel görüşü, yaşı, cinsiyeti, geliri, kültürel geçmişi, barındığı ortam ve özü ne olursa olsun bütün insanların parklara eşit ulaşım imkanlarına sahip olması,
- b. Kamusal rekreasyon için kamu ve özel kuruluşlar arasında tekrardan kaçınan ve işbirliğini destekleyen bir işbirliğinin sağlanması,
- c. Tesislerin geleceğin ihtiyaç ve gereksinimlerine yanıt verecek şekilde planlanması ve koordine edilmesi,
- d. Alanların ve tesislerin bütün planlama safhalarında, uygulama, işletme ve bakım süreçlerinde mali kaynakların kullanılabilirliğinin sürekli değerlendirmeye tabi tutulması,

- e. Park planlamasının, aşamalı bir değerlendirme ve bakış açısı içinde süreklilik göstermesi,
- f. Mevcut planların, yeni kararlar alınırken göz önünde bulundurulması,
- g. Yeni park alanları oluşturmak için belirli yöntemlerin geliştirilmesi,
- h. Mekan ve tesis tasarımlarının etkili bir arazi kullanımını desteklemesi; ihtiyaçlar, istekler ve kullanıcı düşüncelerinin dikkate alınması gibi faktörlere dayalıdır.¹³

Kent yaşayanları için parklar rekreasyonel, doğal, kültürel, tarihi ve kentsel tasarım elemanlarını içermelidir. Park planlama da ulusal ve yerel düzeylerde gerçekleşerek sistematik bir yaklaşım ile kent yaşayanlarına park ve rekreasyon alanları sağlanması amaçtır. Bu bağlamda (APA) (2006) tarafından tespit edilen park planlamanın amaç ve hedefleri miktar, yakınlık, erişilebilirlik, dağılım, eşitlik, çevresel koruma, koordinasyon, denge, şekillendirme, sürdürülebilirlik, kentsel tasarım ve bağlantılar olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda parkların planlamasına ilişkin olarak;

- a. Miktar; kent nüfusu için yeter sayıda ve alanda parkların ayrılması,
- b. Erişilebilirlik; parklara yürüyerek, bisikletle veya toplu taşıma araçlarıyla ulaşma olanağının yaratılması,
- c. Dağılım; coğrafi bölgelere göre dengeli dağılmış bir park ağının kurulması,
- d. Eşitlik; farklı sosyo-ekonomik düzeydeki gruplara eşit fırsat ve aktivitelerin sunulması,
- e. Koordinasyon; park hedefleri ile karar organları ve diğer fonksiyonel organlar arasında eşgüdümün sağlanması,
- f. Denge; mekan ve aktiviteler arasında gerçekçi ,
- g. Şekillendirme; parkların sonraki durumlarının öngörülmesi,
- h. Sürdürülebilirlik; çevresel koruma; özel doğal kaynaklarının korunarak güvence altına alınması ve park sistemlerini destekleyecek fiziki ve mali önlemlerin alınması,
- i. Kentsel tasarım; park ve çevresindeki oluşumlar arasındaki ilişkinin gösterilmesi,
- j. Bağlantılar; parklar ve ilgili kaynakların bağlantı ve yollarının tanımlanmasıdır.

¹³ Bossier Comprehensive Land Use and Development Master Plan. 2002, ss. 1-2.

Park projelerinde uyulması gereken planlama ilkeleri;

- a. Çoklu değer ve çoklu kullanımlar; sosyal, çevresel, ekonomik, kültürel ve rekreasyonel,
- b. Ekolojik iyileştirme,
- c. Açık alan alt yapısı ile ortak konum ve entegre olma,
- d. Dayanıklı malzeme ve kaynakların etkili kullanımı sonucu sürdürülebilirlik ve maliyet etkinliği,
- e. Ulaşım; tüm vatandaşlar için park hizmetlerine güvenli ve uygun ulaşım da eşitlik ve çeşitlilik sağlanması,
- f. Emniyet ve güvenlik; çevresel tasarım ilkelerini kullanarak suçun önlenmesi,
- g. Sağlıklı toplum; sağlık problemlerini ortadan kaldırmak için insanlara fırsatlar yaratılması,
- h. Tespit edilen öncelikli ihtiyaç ve isteklerin giderilmesi,

şeklinde sıralanmalıdır.¹⁴

Park planlama ilkeleri, park ve çevresiyle görsel bağlantı kurmayı sağlar ve parkların gelişimi için estetik ve doğal kaynak yönetim standartlarını ortaya koyar. Bu ilkeler ise;

- a. Mevcut durum etüdü, park için alan, yer seçimi,
- b. Yaya, taşıt ulaşım ve sirkülasyon sistemi,
- a. Kamu hizmetleri; toplumun ihtiyaç ve istekleri, fonksiyon saptama, aktivite ve hizmet çeşitliliği,
- b. Planlama stili,
- c. Doğru bitkilendirme,
- c. Yapısal elemanlar, altyapı sistemi, kent mobilyaları; sınır elemanları, oturma grupları ve çocuk oyun aletleri,
- a. Yönlendirme,
- b. Sürdürülebilirlik; park işletme sistemi; idari tesis, bakım ve işletme masrafları, olarak tespit edilmiştir (APA 2006, Pamay 1971, ss. 125-130).

¹⁴ Logan City Council 2010.

Tablo 3.3: Parkların planlama ve düzenleme ilkeleri¹⁵

	Sürdürülebilirlik	Rekreatif Fonksiyonlar	Uygulanabilir Master Plan	Amaç ve Hedefler	Genel Prensipler	Estetik ve Doğal Kaynaklar
Amaç	X					
Katılım	X	X		X		
Alan	X	X	X	X	X	X
Ulaşım	X	X		X	X	X
Kullanıcı Memnuniyeti	X					
Entegrasyon Eşgüdümü		X	X	X		
Süreklilik		X		X	X	X
Tasarım		X		X	X	
Bakım		X				
Mevcut Durum Analizi			X		X	
İhtiyaç			X		X	
Bitkilendirme					X	X
Yönlendirme						X
Kent Mobilyaları						X
Yapısal Elemanlar						X
Konum Hizmetleri						X
Çeşitlilik		X			X	
Korumacılık		X		X		
Denge			X			

Tüm planlama ve düzenleme esasları incelenerek parkların düzenleme ilkeleri genel bir değerlendirmeye bir tabi tutulduğunda (tablo: 3.3); parkların sürdürülebilirliği için amaç, katılım, alan seçimi, ulaşım ve kullanıcı memnuniyeti önemliken parktaki rekreatif işlevler için toplum katılımı, seçilecek alan, ulaşım sistemi, süreklilik, tasarım, bakım, çeşitlilik, korumacılık ve bu disiplinler arasındaki eşgüdüm önemlidir. Uygulanabilir bir master plan için alan seçimi, mevcut durum analizi, ihtiyaçlar ve

¹⁵ Parkların planlama ve düzenleme ilkeleri tablosu metinde anlatılan parkların planlama ve düzenleme ilkelerinden faydalanılarak hazırlanmıştır.

denge önemlidir. Park amaç ve hedefleri için ise kamuoyu katılımı, alan, ulaşım, süreklilik, tasarım, korumacılık ve eşgüdüm önemli olmaktadır. Park planlamanın genel prensipleri noktasında alan seçimi, ulaşım sistemi, süreklilik, tasarım, mevcut durum analizi, ihtiyaç, bitkilendirme ve çeşitlilik öne çıkmaktadır. Estetik ve doğal kaynaklar açısından ise alan, ulaşım, süreklilik, bitkilendirme, yönlendirme, kent mobilyaları, yapısal elemanlar ve konum hizmetleri öne çıkmaktadır.

Bu genel değerlendirme sonucunda parkların planlama ve düzenlemesinin temel ilkeleri; *ulaşılabilirlik, yer seçimi, çeşitlilik, kalite, yaşanabilirlik, mekan kimliği, uygunluk, katılım ve sürekliliktir.*

3.5 KIYI PARKLARI PLANLAMA ve DÜZENLEME İLKELERİ

Kıyı alanları, özellikle deniz kenarları fonksiyon, estetik ve algılama bakımından insanları dinlendirip eğlendirerek fizik ve ruh sağlıklarına katkıda bulunan fırsatlar sunar. Bu fırsatların başında yer alan kıyı parkları, su kenarında yer almaları nedeniyle diğer farklardan ayrılarak, toplumun ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda kıyıların sahip olduğu özelliklerin fiziksel düzenlemeleri olarak tanımlanır. Başka bir ifadeyle ise, insanların yaşadıkları kentlerdeki sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaç ve isteklerinin rekreatif eğilimlerine uygun olarak, kıyının sahip olduğu doğal elemanların fiziksel planlanması sonucu ortaya çıkan kent parklarıdır (Uzun 1990).

Kentsel kıyıların yeşil alan sisteminde rekreatif kullanımlar için değerlendirilip, park olarak planlanma ve düzenlenmelerinde sergilenen pek çok yaklaşım, kıyı parklarının bu kullanımı içinde geçerliliğini korumaktadır. Ancak su, kıyı ilişkisi düzenlemeye ilişkin yaklaşımları farklılaştırmaktadır.

3.5.1 Kıyı Parklarını Planlama İlkeleri

Kıyı parkları planlanırken kıyı mekanının sosyal ve ekolojik potansiyeli önemlidir. Bu saptama kullanıcı yoğunluğu ve kullanıcı istekleri kadar önemli olup planlanacak alana getirilecek olan aktiviteler alanın ekolojik taşıma kapasitesini zorlayıp doğal yapıya zarar vermemelidir.

Kapsamlı, iyi planlanmış bir kıyı parkı ortaya koyabilmek için ortaya konan planlama stratejileri, uzun vadeli kıyı gelişimini bütüncül bir çerçeveye oturarak, özel arazi kullanım kararlarının çerçevesini çizer. Bu kapsamda kentsel kıyıların planlama ilkeleri, kıyı parklarının düzenlenmesinde belirleyici olup, kıyı park planlaması;

- a. Kıyı parklarında kamuoyunun desteğiyle suyun kendisinin kamu mülkiyeti olduğu daima göz önünde tutulmalıdır.
- b. Doğru bir kıyı parkı planlama ve geliştirmesi için anlamlı kamuoyu katılımı süreç boyunca süreklilikle devam etmelidir.
- c. Kıyı parkları sadece basit bir tasarım sorunu veya çevre problemi değildir. Parklarda tüm disiplinlerin kaynaştığı yeni yapısal bir sistem kurgulanmalıdır.
- d. Kıyıların dönüşümünün on, on beş veya yirmi beş yıl sürmesine dayalı olarak kıyı parklarında uzun vadeli düşünme teşvik edilmelidir.
- e. Her kıyı parkının dereler, nehirler, haliçler veya koylardan oluşan havza ekolojisinin ayrılmaz bir parçası olduğu unutulmamalıdır
- f. Parklar kamunun kıyıya ulaşmasını sağlayarak yaya ve araç sirkülasyonunu kolaylaştırılmalıdır.
- g. Kıyı boyunca lineer bir devamlılık yerine iç kısımlardaki kullanımlarla kıyı parklarının bağlantılarını kurgulayarak arazi kullanımları sürdürülmelidir.
- h. Kıyı parkları çevredeki mimari stille uyumlu (bina yükseklik ve kitlesi, büyümenin ölçek ve yoğunluğu) iyi bir tasarım kalitesini ortaya koymalıdır.
- i. Kıyı parklarında kıyı gelişimini koruyup suyla ilişki kuran, birbiriyle uyumlu, çok fonksiyonlu ve kıyı arka mekanındaki kent dokusunu destekleyen büyüme yansıtılmalıdır,
- j. Kıyı parklarındaki aktiviteler bağımsız hizmet ederken yerel bölge, rekreasyon ve diğer su tabanlı kullanımlarla da uyumlu olup kıyı gelişimini koruyan, su tabanlı, çok fonksiyonlu arazi kullanımlarını ortaya koymalıdır (Craig-Smith ve Fagence 1995, Waterfrontcenter, 1999).

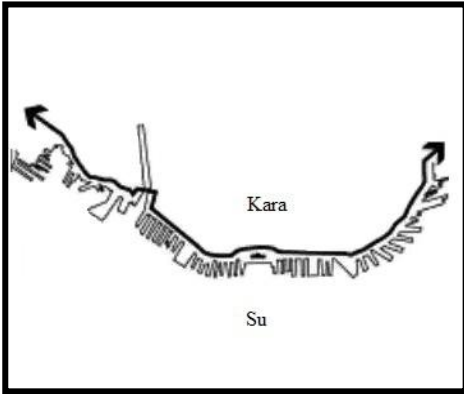
3.5.2 Kıyı Parklarını Düzenleme İlkeleri

Kentsel kıyı parkı projeleri limanlar, kıyı yeşil bantları ve sulak alanlar gibi farklı ölçek ve farklı karakterlerde olabilir. Başarılı bir kentsel kıyı parkı düzenlemesinde kıyı ve

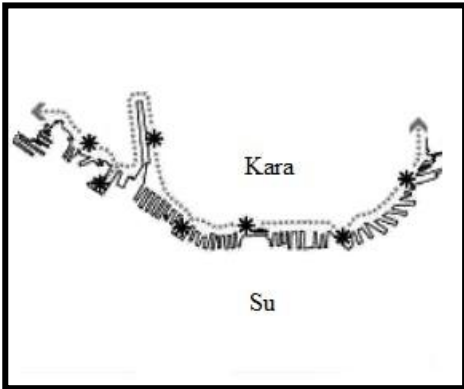
suyun kendisinin tasarımında hassasiyet, tasarımın kalitesi ve çevreyle olan uyumu, kente olan katkıları, yansıtılan çevresel değerler, eğitici rol gibi hedefleri içermelidir (Breen ve Rigby 1994, s. 29).

Başarılı kıyı düzenleme ilkelerine bağlı olarak parkların tasarım kriterleri (Şekil 3.8);

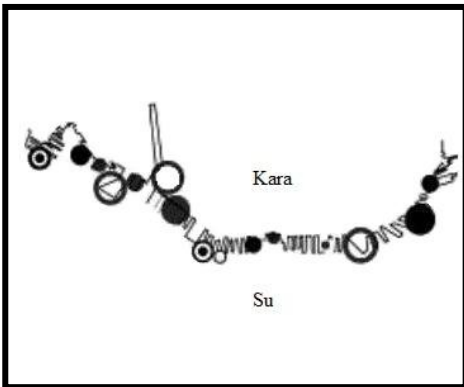
Şekil 3.8: Kıyı parkları tasarım kriterleri



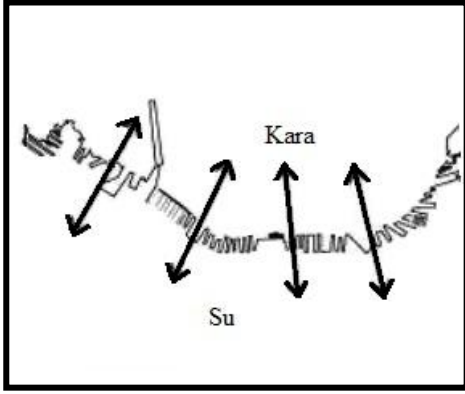
a. Süreklilik; kıyı parklarında yürüyüş, koşu, bisiklet ve paten yolları ile kesintisiz bir kıyı sirkülasyonu oluşturulmalıdır.



b. Ritim; Kıyı boyunca önemli noktalarda yinelenen mekanlarla kıyı parklarında bir düzen oluşturulmalıdır.



c. Çeşitlilik; kıyı parklarında suya dayalı olarak, başarılı sinerjiler yaratan ve farklı kullanıcılara hizmet eden çoklu kullanımlar olmalıdır.



d. Bağlantı; kıyı boyunca parklardaki tüm mekanlar, ulaşım noktaları ve yaya ve araç sirkülasyon yollarıyla beraber kentle görsel ve fiziksel olarak bağlanmalıdır (APA 2006).

Kentsel ortamlarda suyun tasarımı ve yönetimi her zaman farklı deneyimlere fırsat vermelidir;

- Kamusal alanlarda su sadece bir süs objesi olarak görülmeyip görsel, işitsel ve tensesel boyutları ile kullanılmalıdır,
- İnsanlara sadece suya bakmaktan öte başka deneyimler için fırsat verilmelidir,
- Genelde insanları sudan uzak tutmanın sebebi güvenlik amaçlıdır. Sadece dikkatli bir tasarım ve yönetim suyu görsel ve işitsel olmaktan çıkarabilir (Woolley 2003, s. 90).

Yukarıdaki kıyı düzenleme ilkelerine dayalı olarak Project for Public Spaces (2012) (PPS) nitelikli ve güzel kıyı parkları oluşturmak için;

- Kamusal parkların planlamasını öncelikli ele alarak kamusal faydaları birincil hedef haline getirip, kıyı binaları etrafındaki yeşil alanları artırmak
- ortak toplumsal bir vizyon oluşturarak mevcut yapı ve dokuyu kamu lehine koruyarak yeni kıyı parkları inşa etmek,
- Kıyı parkları boyunca çok fonksiyonlu mekanları birbirine bağlamak,
- Kamunun kıyı parklarına ulaşılabilirliğini en üst düzeye çıkararak yaya, bisiklet ve deniz yoluyla ulaşımı kolaylaştırmak,
- Kıyı parklarında toplum ihtiyaçları ile çevresel faydalar arasındaki dengeyi korumak,
- Kıyı parkları plan kararlarını kademeli olarak uygulamaya geçirmek.
- Kıyı parklarındaki aktivitelerden yıl boyu, gece ve gündüz faydalanmak,

- h. Esnek tasarımlar sayesinde herkesin hoşlanacağı aktivitelerle, uyumlu kıyı parklarının kullanılmasını sağlamak,
- i. Yerel kimliği yansıtan kıyı parklarında suya dikkat çekerek su ögesini öne çıkarmak gibi ilkeler tespit etmiştir.

Waterfrontcenter (1999) hazırladığı kentsel kıyı bildirisinden yola çıkarak kıyı düzenlemenin ilkelerini şöyle tespit etmiştir;

a. Yerellik; kentin en özel alanı olan kıyıları düzenlenirken bölgenin yerel özellikleri dikkate alınarak kent kimliği ve karakteri korunmalı ve o bölgeye özgün kıyı düzenlemeleri gerçekleştirilmelidir.

i. Kentsel kıyılardaki kimlik ve ekonomik gelişme; rekreasyonel, kültürel, ticari, konut ve endüstriyel karma kullanımları ile ekonomik gelişme potansiyeline sahip olan kentsel kıyıları en dinamik kaynaklardır.

ii. Özgünlük; her kıyı planlaması kendi tarihi, kültürü, kullanımı, görsel karakteri ve çevresel özellikleriyle kendine özgü, otantik olmalıdır. Kalıplaşmış yaklaşımlardan kaçınarak kendi özeline yakalamalıdır.

iii. İnsanları mekanlara bağlayan hikayeler kurgulama; her toplum kendi tarihi ve kültürü ile uyumlu kıyıları yaratarak doğal değerlere saygılı olmalı, sahip olduğu değerleri tasarımlarında hikaye etmeli ve bu özel mekanlarda kamu için eğlenceli aktiviteler ortaya koymalıdır.

iv. Eğitim ve sanat faaliyetlerinin sağlanması; kıyı kaynaklarını korumada eğitim en iyi anahtardır. Kıyıları toplumun doğal değerleri, tarih ve kültürünü ifade edebileceği muhteşem yerlerdir. Eğitimin yanı sıra kamusal sanatlar da su ve kara ilişkisini yeni ve özgün yaratıcı yollarla ortaya koymada eşsiz fırsatlar sunmalıdır.

b. Erişilebilirlik; fiziksel ve görsel anlamda her yaşta insan kıyıları ve kıyıdaki parklara yaya ve taşıt ile ulaşılabilirlik.

i. Kıyılarda kamu yararının korunması; yararlı ve saygılı kullanımlarla uzun vadeli kamu yararı gözetilmelidir.

ii. Genel erişim ve kullanımı en üst düzeye çıkarma; erişimden kasıt sadece fiziksel erişim değil aynı zamanda görsel olarak da suya ve su kıyılarına ulaşmak sağlanmalıdır. Kamu erişimini zaman zaman doğal süreçler,

ulaşım ve kamu güvenliği kesintiye uğratabileceğinden yenilikçi czmler de beraberinde getirmelidir. Kıyı planlama ve tasarımı nın amaç ve hedefi karadan suya, sudan karaya kamunun erişimini sağlamak olmalıdır.

c. Kapsayıcılık; bütün bir topluma hitap eden, her sınıf ve kültürden insanın istek ve ihtiyaçları göz önünde tutularak bu süreçte kamuoyu katılımı sağlanmalıdır.

i. Bütüncül bir süreç; kıyının ve toplumun ihtiyaçları kapsamlı ve disiplinler arası bir yaklaşım sergilemelidir.

ii. Anlamlı toplum katılımının sağlanması; kıyı düzenlemelerinde hizmet verilen toplumu sürece dahil ederek her aşamada anlamlı katılımlar sağlanmalıdır.

d. Sürdürülebilirlik; kentin en değerli doğal ancak aynı zamanda kıt kaynaklar olduğu bilinciyle kıyılardan sadece günümüzün değil gelecek kuşaklarında rahatlıkla kullanabileceği değerler olarak koruma- kullanma dengesi gözetilerek faydalanmalıdır.

i. Doğal kıyıların korunması; kıt kaynaklar olmaları göz önünde tutularak doğal kıyıları korunmalıdır.

ii. Kıyıları havzaların parçasıdır; kıyıları dere, nehir, haliç, plaj, sahil ve koyların ayrılmaz bir parçasıdır. Bu havzalar iklim değişikliğinin artan baskısı altında olması nedeniyle, kıyı planlarında havzaların ekolojik fonksiyon ve dengeleri korunmalıdır.

iii. Su kalitesini korumak ve iyileştirmek; cvresel sürdürülebilirlik su kaynaklarının kalitesine bağlı olup su kalitesi korunmalıdır.

e. Adapte olabilirlik; kıyı düzenlemeleri gelecekte değişecek fiziksel, ekonomik ve sosyal koşullara uyum sağlayacak esneklikte kurgulanmalıdır.

i. Hassas bir değişim; kıyıların planlama ve değişimi değişen koşullara uyan yasalarla teminat altına alınmalıdır.

ii. Sürdürülebilir ekonomik kalkınma; kentsel alanlara ekonomik potansiyel sağlayan kıyı alanlarında ekonomik, sosyal ve kültürel istikrar sağlanmalıdır.

iii. Geleceği kurgulama; öngörüsü olmayan, aceleci eylemler kıyı gibi değerli kıt kaynakların kalıcı zarar görmesine sebep olabilir. Kıyıları

iklim değişiklikleri; yükselen deniz seviyeleri ve fırtınalarla mücadele etmek zorunda olduğundan gelecek yirmi beş yıl veya daha fazlasını kurgulamak makul bir amaç olarak ortaya çıkar.

Rekreatif fonksiyonlar açısından başarılı bir kentsel kıyı parkı düzenlemenin ilkeleri;

- a. Kullanım biçimi ve çeşitliliğini planlarken kullanıcıların sosyo- kültürel ve ekonomik yapıları göz önünde tutulmalıdır,
- b. Kıyı parklarında kullanılacak rekreasyonel aktivitelerin, kullanıcıların ihtiyaç ve istekleri doğrultusunda olması gereklidir. Bunlar arasında başta su sporları olmak üzere spor tesisleri, çocuk oyun alanları, oturma- dinlenme mekanları, gezinti yolları, piknik alanları gibi aktiviteleri içerebilmelidir,
- c. Kıyı parkları günü birlik faaliyetlerin yanı sıra uzun süreli aktivitelere de cevap verecek nitelikte düzenlenmelidir,
- d. Elektrik, su, kanalizasyon, ulaşım, haberleşme gibi alt yapı elemanlarını içermelidir,
- e. Ana ulaşım yollarına ve merkezlere yakın olmalıdır,
- f. Kıyı parklarında yer alan mimari öğelerin yapı tekniği ve malzemesi bölgenin özelliklerini taşımalı, peyzaj düzenlemeleri ise doğal dokuyla organik bir bağ kurmalıdır,
- g. Park düzenlenirken kıyı mekanının doğal ve tarihi değerleri tahrip edilmemeli, korunmalıdır,
- h. Su tabanlı rekreatif fonksiyonlar ve aktiviteler en üst seviyede planlanmalı, bunlar arasında çelişkili durumlar olmamalı, aksine birbiriyle uyumlu olmalıdır (Uzun 1990, ss. 58-59).

Kıyılarda oluşturulan açık mekanlarda, bireyler farklı kültürlerden gelen insanlarla, doğayla ve kendileri ile yüz yüzedir. Bu kapsamda kıyı parklarının planlama ve düzenlemesinde;

- a. Çok amaçlı kıyı kullanımına ait aktiviteleri sağlamak,
- b. Kıyı odak noktaları oluşturmak,
- c. İnsan eylem ve ilişkilerini sağlamak,

- d. Kentin doğal topoğrafik yapısı ve mimari kimliğinin siluet değerlerini kapsamalı,
- e. Kıyı arka mekanında yer alan yerleşim ve fonksiyonların kimlik ve gelişimi ile ilişki kurulmalı,
- f. Toplumsal grupları kıyı mekanında farklı aktivitelerle buluşturmak gibi temel hedefleri içermelidir (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

Çeşitli kurum ve kişilerin kıyı parkları ve kıyı alanlarının planlama ve düzenlemesi hakkındaki ortak ve ayrışan yaklaşımları değerlendirildiğinde kıyı parklarını düzenleme ilkeleri;

Ulaşılabilirlik- erişilebilirlik, kapsayıcılık- çeşitlilik, işlevsellik, mekan kimliği, yaşanabilirlik, süreklilik- bağlantılar ve sürdürülebilirlik olarak tespit edilmiştir.

3.5.2.1 Ulaşılabilirlik- Erişilebilirlik

Ana cadde ve kıyı parkları arasında güçlü erişim bağlantıları olmalı, kamuoyu kıyı parklarına kolaylıkla ulaşabilmeli ve yaya sirkülasyonu sağlanmalıdır. Kıyı parklarına yaya, bisiklet, özel araç veya toplu taşıma araçları ve deniz yolu ile kolay ulaşım en üst seviyede olmalıdır. Parklara özel araçları ile gelenlere yeterli otopark alanları temin edilmelidir. Doğru yönlendirme ile parklara ulaşılabilirliği artırarak park içinde doğru yaya sirkülasyonu ve park alanının okunabilirliği ile güvenli dolaşım olanakları sağlanmalıdır. İyi bir işaretleme sistemi ile kullanıcılar gitmek istedikleri noktalara rahatlıkla ulaşabilmeli ve park giriş ve çıkışları belirgin olmalıdır. Kıyı parklarına ulaşmak için toplu taşıma hizmetlerinden üst düzeyde fayda sağlanarak uygun yerlere duraklar yapılmalıdır.

Erişim, hem fiziksel hem de görsel olarak suya ve kıyı parklarına ulaşımı sağlamaktır. Görsel ve fiziksel olarak kıyıya erişim engellenmemeli ve yaya sistemleri, cadde geçişleri yaya olarak kent merkezinden kıyı parklarına ulaşımı desteklemelidir. Dahili yaya dolaşım sistemi, park yolları, yürüme, koşu ve bisiklet gibi yol sistemleriyle koordine edilerek kıyı boyunca yaya yolları teşvik edilmelidir.

3.5.2.2 Kapsayıcılık- Çeşitlilik

Kıyı ve toplumun ihtiyaçları detaylı ve disiplinler arası bir yaklaşımla çözümlenmelidir. Kıyı parklarını düzenlerken anlamlı toplum katılımı sağlanarak her safhada kamunun sürece dahil edilmesi sağlanmalıdır.

Kıyı parkları her yaş ve kültür grubuna hizmet eden fonksiyon ve aktivite çeşitliliğine sahip olmalıdır. Farklı aktiviteler ve fonksiyonlar buldukları mekanlara zenginlik katarak farklı kullanıcılara hizmet ederken, birbiriyle uyumlu çoklu kullanımlar iç kısımlardaki kent dokusunu da besleyen bir büyüme sağlamalıdır.

3.5.2.3 İşlevsellik

Kıyı parkları yararlılık esasına dayalı olmak üzere ihtiyaç ve isteklerle uyumlu olarak kullanılabilir şekilde tasarlanmalıdır. Bir park projesi alan seçimi, erim ve ulaşılabilirlik, süreklilik, tasarım, mevcut durum analizi, ihtiyaçlar ve bitkilendirme gibi temel ihtiyaçları karşılamalı ve prensiplere uygun olmalıdır. Aktivite alanlarında uluslararası standartlara uyularak, yapısal tasarımlarda uygun malzemeler seçilmelidir. Yoğun kullanımlar için dayanıklı yüzey kaplamaları ve güvenli materyaller kullanılmalıdır. Yaya ve taşıt trafiğini kıyı parklarından ayıracak şekilde gürültüsüz, sakin ortamlar yaratılmalıdır.

3.5.2.4 Mekan kimliği

Kıyı parkları kendine özgü bir plan bütünlüğünde, çağdaş bir düşüncüyü ifade etmeli ve ihtiyaç ve istekleri karşılayan tasarımları içermelidir. Ölçek, biçim ve malzeme bina ve çevre düzenlemenin temel elemanlarıdır. Fonksiyonlar arasında ilgi çekici ilişkiler kuran, çevresel faktörlerle uyumlu mekanlar yaratılmalıdır. Birbiriyle uyumlu, yerel kimliği yansıtan bir mimari stil ve doğal dokuyla organik bağ kuran, kentin diğer yeşil alan sistemleri ile bütünleşerek doğal yapı ile uyumlu, topoğrafik özellikler, iklimik faktörler, fiziksel çevre ile ilişkili ve doğal güzelliklerin korunduğu bir peyzaj tasarımı olmalıdır. Tasarım suyu ön plana çıkarmalı, özgün olmalı, insanları kıyı mekanına

çekmeli, odak noktaları oluşturmaldır. Form ve malzeme arasındaki ilişkilere de ayrıca dikkat edilmelidir.

3.5.2.5 Yaşanabilirlik

Kıyı kaynaklarının yeterli olmayan kullanımı bir değer ve potansiyel ifade etmez. Bu sebeple kıyı parkları öncelikle yakın çevre ile ilişkilendirilerek tüm kentte yaşayanlara hizmet etmelidir. Parkların fiziksel tasarımı ve düzenlemesi yıl boyu ve tüm gün boyunca kullanılabilir şekilde projelendirilmelidir.

3.5.2.6 Süreklilik- Bağlantılar

Lineer bir kıyı devamlılığı yerine kıyı arka mekanındaki kullanımlarla kıyı parklarına bağlantı kurularak arazi kullanımları sürdürülmelidir. Mekanlar fiziksel ve görsel olarak ulaşım ve yaya sirkülasyonları ile birbirine bağlanmalıdır. Yürüyüş, koşu, bisiklet ve paten yolları ile kıyıda kesintisiz bir yaya ulaşım sistemi oluşturulmalıdır. Park projeleri diğer projelerle; yaya ve ulaşım sirkülasyonu, peyzaj dokusu, aydınlatma konsepti gibi diğer planlanmış sistemlerle entegre edilmeli, eşgüdüm içinde olmalıdır.

3.5.2.7 Sürdürülebilirlik

Kıyı parkları düzenlenirken toplum ihtiyaçları ile çevresel faydalar arasında denge kurarak uzun vadeli kamu yararını gözetmelidir. Eğitici, öğretici ve sanatsal faaliyetlerle kıyı parklarında dengeli korumacılığın önemi ortaya konmalıdır. Parklar gelecek yıllarda bakım hizmetlerinde problem çıkarmamalı ve yeniden yapılanmaya olanak vermelidir.

Kıyı parkları suya ait geniş açılı manzaralar sunarken, aynı zamanda kent insanının bir araya gelerek sosyalleşmesini sağlayan pek çok organizasyona ev sahipliği yapar, sakin ve sessiz ortamlar yaratır, suya ve yeşil alanlara dayalı rekreatif birçok kullanım fırsatı sunar. Kıyı parklarının düzenlemesinde suyun devingen yapısına karşın hareketsiz

içerik, kısıtlı tasarımlar ve yenilikçi olmayan yaklaşımlar bazı problemleri ortaya çıkarır.

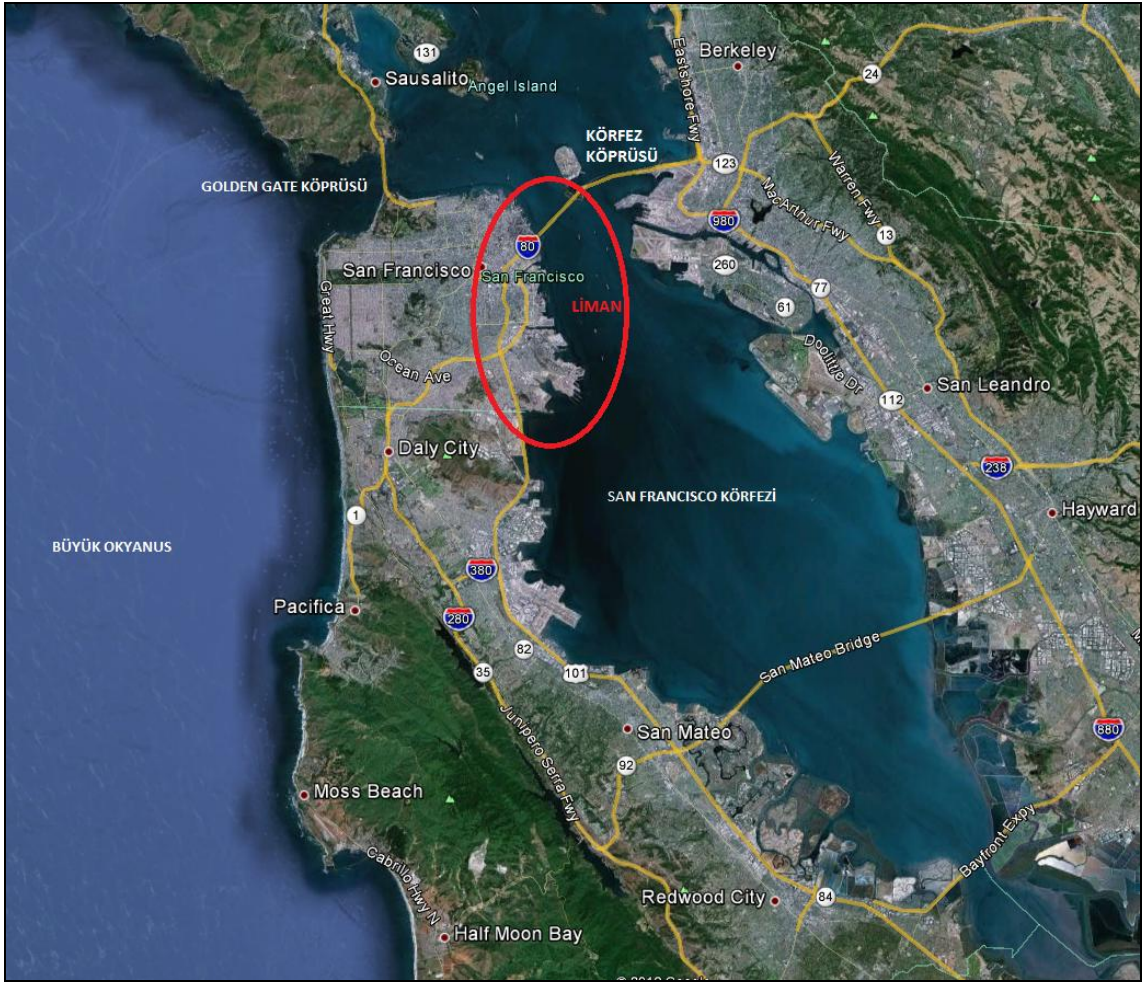
Kıyı parkları bulunduğu bölgenin kimliğiyle sembolleşmiş, kentin bütününe hitap eden, çok yönlü ve kullanımlı, doğayla temas etme fırsatı sunan, su kültürünü koruyan ve kent kıyı arasında uyumlu bir ilişki sağlayan kentsel alanların en ayrıcalıklı ve özel alanlarıdır.

Kıyı parklarını düzenlerken yukarıda tespit edilen ilkeler ışığında park kullanımına uygun rekreatif fonksiyonlar getirilmelidir. Kıyı parkları kentin kimliğini, karakterini oluşturan kentsel dokunun önemli elemanlarından olarak her yaştan ve sosyo- ekonomik gruptan insan için kente giriş kapısı olma özelliğini taşımalıdır.

3.6 ÖRNEK İNCELEME ALANI; SAN FRANCİSCO LİMANI KIYI PARKLARI

Nüfus ve yüzölçümüne dayalı olarak San Francisco kentinin ABD' nin metropol kentlerinden olması, kıyı kenti olması ve San Francisco Liman kıyılarının da doğal kıyıları olmayıp, müdahale gören kentsel kıyıları olması sebebiyle İstanbul' a benzer özellikler gösterdiğinden San Francisco Limanı kıyı parkları örnek inceleme alanı olarak seçilmiştir.

Şekil 3.9: San Francisco körfezi uydu fotoğrafı



Kaynak: google earth

San Francisco kenti, yedi milyonun üzerinde nüfusu ile Kaliforniya eyaletinin dördüncü, Amerika Birleşik Devletleri' nin ise on ikinci büyük kentidir. 9.128 km² yüzölçümü ile Körfez Bölgesi' nin ana kenti olup San Francisco Yarımadası'nın kuzeyine kurulmuştur (Şekil 3.9). Kentin batısında Büyük Okyanus, kuzey ve

doğusunda ise San Francisco Körfezi bulunur. San Francisco Liman kıyıları körfezin batısındaki Golden Gate Köprüsü ile marina bölgesi arasında yer almaktadır. 1906 yılında ki deprem ve sonrasında çıkan yangında liman dahil kentin dörtte üçü yok olmuştur. Ancak San Francisco kenti kendini üç yıl gibi çok kısa bir sürede yeniden inşa etmiştir (<http://www.sfport.com>).

San Francisco Kıyılarının Değişimi ve Gelişimi

1850' li yıllarda San Francisco kıyıları denizcilik endüstrisine göre şekillenmiştir. 1852 ile 1908 yılları arasında altına hücum, nakliye ve ticaret faaliyetlerinin aşırı derecede öne çıkması sonucu körfeze liman ve antrepolar yapmak amacıyla kıyılar doldurulmuş, körfeze 28 adet iskele ve bir set inşa edilmiştir.

1908 ve 1931 yılları arasında büyük liman, ikinci set, yeni parmak iskeleler inşa edilmiştir. Bentline demiryolu sistemi tüm kıyı boyunca uzatılarak 1931 yılına kadar 49 iskele, 21 feribot iskelesi inşa edilmiştir. II. Dünya Savaşının sonlarına doğru San Francisco Limanı batı yakasının nakliye limanı haline gelmiştir.

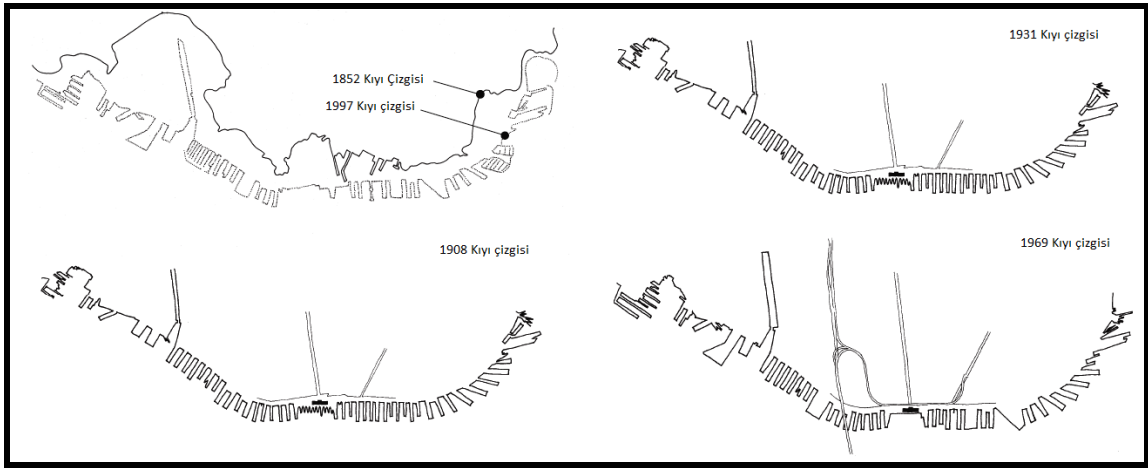
1969 yılında bazı parmak iskeleler modern antrepo ve gemi ihtiyaçları için daha büyük iskelelerle birleştirilerek iskele sayısı 45' e düşürülmüştür. Körfez köprüsü ve Embarcadore otobanının inşa edilmesi, ulaşımda otomobilin tercih edilmesini teşvik ettiği için feribot iskeleleri kaldırılmıştır.

1997 yılına kadar kamusal kullanım, Embarcadore Bulvarı boyunca manzara seyir noktaları oluşturmak ve güney kıyılarında küçük bir marina yapmak amacıyla parmak iskelelerin sayıları azaltılmıştır.

Bütün bu değişimler ve teknolojik yeniliklerin gemicilik ve nakliye sektörünü dönüştürmesi sonucu liman kıyıları buna paralel olarak dönüşmeye başlamıştır. 400 milden fazla kıyı şeridinin çevrelediği San Francisco Körfezi 1850 yılından başlayarak 150 sene içinde sayısız değişimler geçirerek 1997 yılındaki son haline ulaşmıştır (Şekil 3.10). Kıyı alanlarında ortaya çıkan değişimler kamusal kullanım içinde rekreasyon kullanımlarını daha çok desteklemiştir. Son yıllarda Çin Havzasının yerleşim, ticaret ve

kamuya açık rekreasyon alanları kullanımı sonucu kıyıda değişikler olmuştur. Kıyılar denizcilik sektörü ile ilgili ihtiyaçları karşılamaya yönelik işlevlerine devam ederken kamuya açık rekreasyon alanları için yeni fırsatlar yaratılmıştır. İnsanları kıyıya çekecek yeni ticari rekreasyon kullanımları oluşturulmuştur. Bütün bu fiziksel değişim ve dönüşümlerle San Francisco kıyıları bugünkü arazi kullanımlarına göre şekillenmiştir (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3.10: Yıllara göre San Francisco Körfezinin kıyı değişimi



Kaynak: <http://www.sfport.com>

3.6.1 Kıyı Planlama Süreci ve Yönetimi

San Francisco Liman arazi mülkiyeti, California halkı için, kamuoyu güvencesinde olan olan gel- git arazilerinden oluşmaktadır. Liman Kıyı Planı, Kıyı Planlama Danışmanlığı tarafından hazırlanan kamu kullanımı odaklı, yedi yıllık bir kamusal planlama sürecinin ürünüdür. San Francisco Limanı ile ilgili her türlü faaliyet 1969 yılından beri kamuoyu lehine Liman Komisyonu tarafından yönlendirilmektedir. (Liman Komisyonu her biri belediye başkanı ve il yönetim kurulu tarafından dört yıllık görev süresi için atanan, beş kişilik yönetim kurulundan oluşmaktadır) (<http://www.sfport.com>).

1990 yılında San Francisco halkı, kendilerini kentin kıyı bölgesi ile buluşturan arazi kullanım planı yapımını liman yönetiminden talep etmiştir. Liman Komisyonu bu talep üzerine kapsamlı bir plan için bütün liman alanını; kuzeyde Balıkçı İskelesinden, güneyde Hindistan sahasına kadar olan bölgeyi projeye dahil ederek arazi kullanım

planını hazırlamak üzere 27 üyenin oluşturduğu Kıyı Planlama Danışma Kurulunu oluşturmuştur. Danışma Kurulu, geniş bir kamuoyu temsili sağlamak amacıyla liman, işçi ve mahalle temsilcileri, liman kiracıları, mimarlar ve şehir plancılardan seçilmiştir. Planlama sürecinde liman arazilerini etkileyen konularda; denizcilik sektörünün ihtiyaçları, toplumun ihtiyaç ve istekleri, kıyı düzenlemeleri, çevresel arazi kullanımları ve finansman koşulları hakkında Liman Komisyonu ile Danışma Kurulu 100 den fazla, mahalle ile kent grupları ise sayısız toplantılar yapmıştır (<http://www.sfport.com>).

Kıyının Planlaması

Yapılan toplantılar sonucunda kıyı planındaki mevcut ve yeni kullanımların kıyı boyunca nerelere yerleştirileceğine karar verilmiş, kıyı planlama sürecinde en büyük kaygı hem kıyı hem de kent için kullanışlı bir ara yüzün nasıl sağlanacağı konusunda duyulmuş ve bu sebeple kıyının kapsamlı vizyonu “*kıyısıyla iç içe olan şehir*” olarak belirlenmiştir.

Planda her birinin farklı kimliği ve gelişme amacı olan alt bölgeler (Şekil 3.11) tasarlanmıştır;

a. Balıkçı İskelesi; balıkçılık sektörünün yeniden canlandırılması ana temasına bağlı olarak balıkçı iskeleleri iyileştirilerek genişletilmiştir. Turistlere renkli ve karma aktiviteler sunulurken, yeni aktivitelerle de yerel nüfusun kıyıya çekilmesi amaçlanmış, bu bağlamda kamu kullanımı ve ulaşımı geliştirilmiştir. Çok amaçlı açık alan ve çocuk oyun alanlarının yer aldığı iki adet kıyı parkı halkın kullanımına sunulmuştur.

b. Kuzeydoğu Kıyısı; eski bir denizcilik ve sanayi bölgesi olan bu kısım kentsel dönüşümle, tarihi binalar korunarak mahalle yerleşimine dönüştürülmüştür. Fizibilitesi uygun olduğu sürece kargo faaliyetlerine devam kararı alınmış, yerel ve bölgesel halkın yeni, karma aktivitelerle; seyahat botları, kruz gemileri ve diğer denizcilik kullanımları gibi ticari rekreasyon aktiviteleri ile kıyıyı kullanmaları sağlanmıştır.

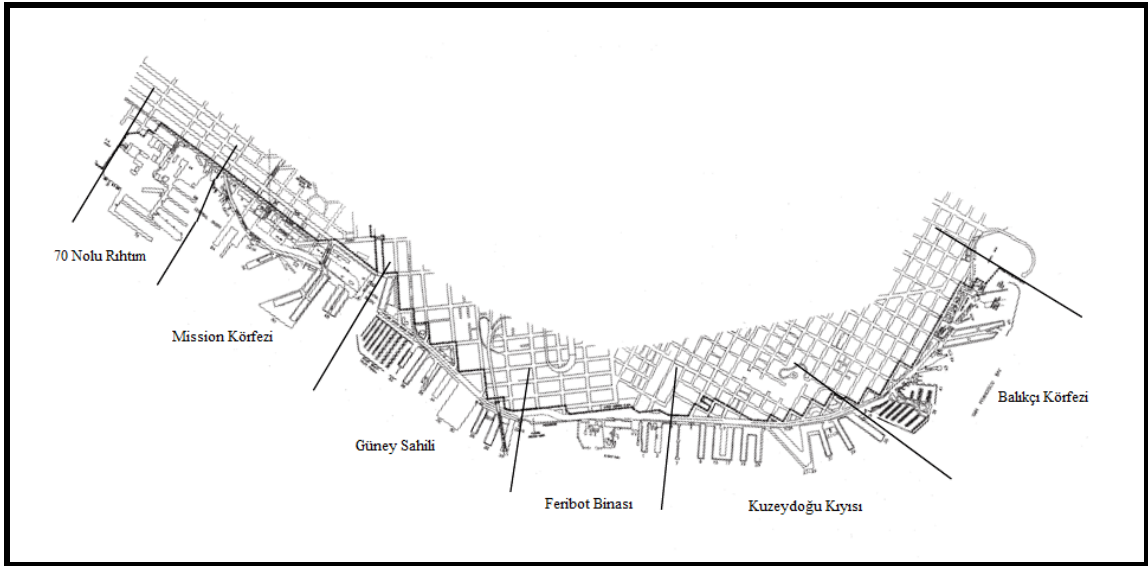
c. Feribot Binası Alanı; tarihi rolüne uygun olarak feribot binası restore edilmiş, Embacadore Bulvarında hafif raylı sistem, araç yolu, bisiklet yolu, yaya yolu, kamusal sanatlar ve çevre düzenlemesi yapılarak bölgenin sivilleşmesi öne

ıkarılmıştır. Ayrıca bölgede Rincon Parkı dzenlenerek halkın kullanımına sunulmuştur.

d. Çin Havzası (Güney Sahili); eski sanayi bölgesi olan bu bölge karma kullanımlı, ticaret ve konut yerleşiminin olduğu bir mahalleye dönüştürülmüştür. Bölgede oluşturulan bu yeni yerleşimler hafif raylı sistem ve açık alan kullanımları ile kentin diğer bölümlerine bağlanmıştır. Güney sahili ve Çin havzası arasında kamu erişimi sağlanmış, havzanın güneyinde rekreatif botuluk ve yeni kıyı parkları (Güney sahili Parkı, Çin Körfez Parkı) oluşturulmuştur.

e. Güney Kıyısı; Gemi endüstrisi ve liman kargo faaliyetlerinin devam etmesine karar verilen kısımdır. Ancak bu kullanımların doğal yaşam alanları, kamu kullanımları ve rekreasyon alanları ile uyumlu olması ve bu alanların geliştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu kısımda Heron' s Head parkı, Warm Water Havza Parkı ve Hindistan Körfez Parkı yer almaktadır (<http://www.sfport.com>).

şekil 3.11: San Francisco Limanı alt bölgeleri



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Bu alışmalar doğrultusunda San Francisco Kıyı Planına ilişkin amaçlar;

a. Kıyıya Özgü Kentsel Tasarım; yeni kullanım tasarımları ile körfezdeki görsel ve fiziksel erişime vurgu yapılırken, kıyının zengin tarihi içeriği ve değişen kimliği de göz önünde tutulması,

- b. Kıyıya Erişim ve Kıyı Boyunca Erişim;** Parklar, plazalar, yürüyüş yolları, açık alanlar ve birbirine entegre taşımacılıktan oluşan bir ağ erişimi ile kıyıdan en üst seviyede yararlanılması,
- c. Geçmiş ve Geleceğiyle Kıyı;** kıyının tarihi kimliğine özen gösterirken, günlük hayata katılacak kıyı aktivitelerinde yeni kullanımlar oluşturulması,
- d. Aktivite ve İnsan Çeşitliliği;** halka ve turistlere denizle ilgili, ticaret, eğlence, yerellik, açık alan, rekreasyon ve kıyı aktiviteleri gibi çok geniş aralıkta hizmet sunulması olarak tespit edilmiştir.

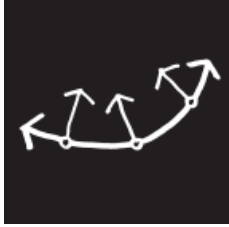
Liman komisyonu Kıyı Planı amaçları doğrultusunda, halkın yeni liman kıyılarının nasıl olacağı yönündeki endişelerini gidermek için Liman Tasarım Kuralları, hassas bir kıyı gelişimi ve San Francisco Körfezi' nin doğal yapısıyla uyumunu sağlayacak koşullara ilişkin olarak 1995 yılında kıyı planını onaylamıştır. San Francisco Körfezinin doğal yapısına uyum koşulları;

- a. Şehirle Bağlantı;** kent ve çevresinden kıyıya net erişim ve bağlantıların sağlanması,
- b. Manzara;** kentin caddelerinde, kıyı arka mekanından kıyıyla görsel bağlantılar kurulabilecek alanlar ayrılması,
- c. Kimlik;** kıyı planlamasının diğer komşu kentlerle yarışabilecek ölçüde kendine özgü bir kimliğe sahip olması,
- d. Deniz Karakteri;** deniz tabanlı aktivitelerin yoğun bir şekilde kullanılması,
- e. Tarihi Değerler;** kıyıya kamunun erişimini sağlarken tarihi değerlerin göz önünde tutularak korunması,
- f. Kamu Erişiminde Süreklilik;** rıhtımlar içinde özel planlanan alanlarda kamu erişiminin akıcı bir şekilde sağlanması,
- g. Odak Noktaları;** kamu erişiminin kolaylıkla odak noktalarına ulaşmasının sağlanması olarak tespit edilmiştir (<http://www.sfport.com>) .

3.6.2 Kentsel Kıyının Tasarımı ve Kullanım Amaçları

San Francisco kıyısının özgün karakteri, rekreatif aktiviteler, açık alanların çeşitliliği, tarihle olan bağ ve doğal ortamın oluşturduğu zengin bir karışım olarak belirlenmiştir.

Kıyıya özgün bu karakter ve kimlik korunarak geliştirilmiştir. Mevcut kentsel doku ve tarihi kıyı kaynaklarına duyarlı, kapsamlı bir yaklaşımla kamu erişimi ve erişimin nasıl sürdürüleceği belirlenmiştir. Bu kapsamda kıyı boyunca yeni kullanımlarla beraber kıyının kamusal bir değer olmasını sağlayacak hedefler tespit edilmiştir. Bu hedefler;

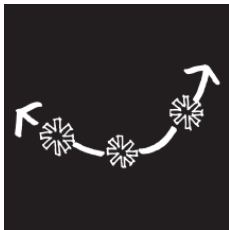


Şehri Yeniden Kıyısıyla Buluşturmak; kıyılarda deniz endüstrisi kullanımından, halkın kullandığı rekreasyon, hizmet ve ticari kullanımlara dönüşen değerler oluşturulmuş, 1800' lerin sonundan 1900' lerin başlarına kadar kıyı, şehrin nakliye ve ticari faaliyetlerinin fiziksel ve ekonomik merkezi iken yeni yolların

açılması ile (Embarcadero Çevre Yolu) insanların kıyıyla olan ilişkisi koparılmıştır. Kıyıyla olan bağlantıyı yeniden kurmak amacıyla (Embarcadero Çevre Yolu) bu alanda kentsel bulvar, promonat olarak yeniden düzenlenerek sonucu kıyılar tekrar ilgi odağı olan mekansal bir içeriğe kavuşturulmuştur. Kıyı Planında deniz kullanımlarına öncelik verecek arazi kullanımları oluşturulmuştur. Bu kullanımlar insanları kıyıya çeken toplumsal, kültürel ve ticari aktiviteleri ve kıyıyla güçlü görsel ve fiziksel bağlantıları sağlamayı amaçlamıştır. Bunun sonucunda da kıyıya erişim, tarihi değerlerin korunması ve yeni kullanımları düzenleme kriterleri belirlenmiştir;



Kesintisiz, Erişilebilir Kıyı; kent ve körfezin uyumlu birlikteliği San Francisco kentine farklı bir kıyı özelliği kazandırmıştır. Embarcadero Bulvarı boyunca kıyıya kesintisiz bir erişim sağlanmıştır. Bir çok yerde kıyı kenarı boyunca sirkülasyon ve manzara seyir noktaları ile ritim ve iskelelere uzanan devamlı bir erişim sağlanmıştır.



Kıyıların Özgün Kimliği; San Francisco kentinin yedi farklı bölgesi de körfeze kıyısı vardır. Bu bölgelerin her biri mimariden bina ölçeğine kadar farklı bir karaktere sahiptir. Farklı alanlardaki kıyıların geçmiş ve mevcut kullanımı San Francisco kentinin

kimliğini şekillendiren öğeler olmuştur. Örneğin basit bir kimliğe sahip Balıkçı İskelesi ve kuzeydoğu kıyısında yer alan endüstri binası, binaya ait yükleme iskeleleri ve

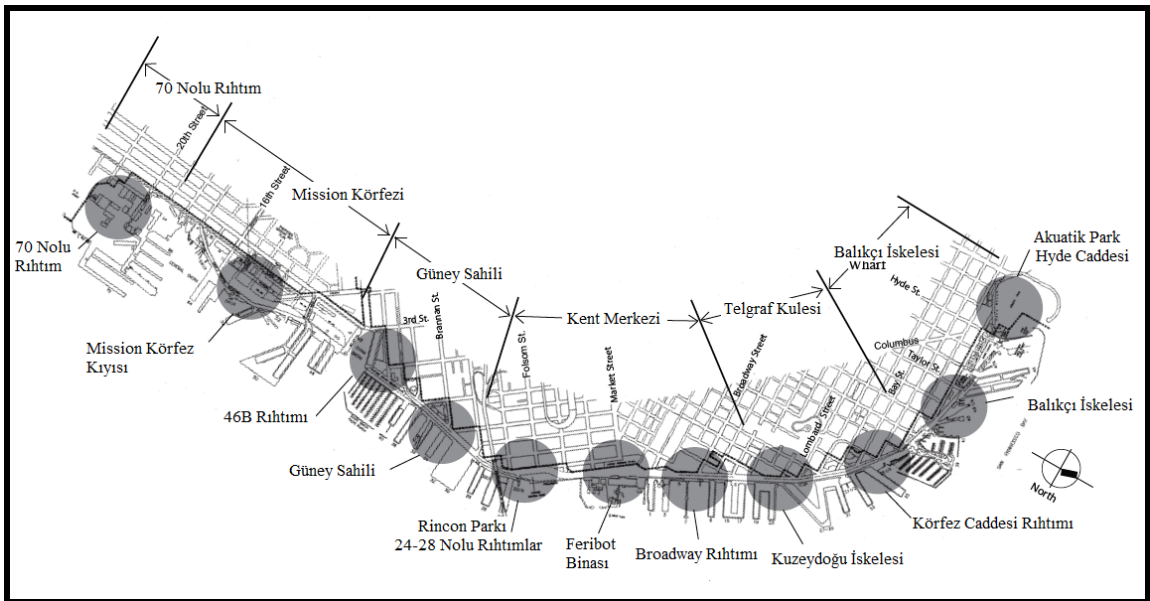
iskelenin sivil kimliğini sembolize eden Feribot Binası bu kimliği oluşturmuştur. Kıyı boyunca gelişmeler, yeni inşa edilen binalar bölgenin mimari kimliğini güçlendirmiştir. Sonuç olarak bölge kimlikleri ile kıyı bölgeleri arasındaki ilişkiler güçlendirilmiştir (<http://www.sfport.com>).

3.6.3 Kentsel Bağlantı Noktaları

Kentsel bağlantı noktaları, kıyı kullanım ve erişim hedeflerini gerçekleştirmek için kıyı ve kentin yeniden bir araya geldiği önemli alanlar olmuştur. Kıyı boyunca aralarında 5-10 dk. yürüme mesafesi olacak şekilde düzenli yerleştirilmişlerdir. Bu alanların pek çok özelliğe sahip olup, bunlar;

- Açık Mekan;** mevcut veya yapılacak önemli bir kamusal kıyı mekanının oluşturulması,
- Özgün Kimlik;** kıyı ve çevresinin mimari ve denizle ilgili bir karakteri temsil etmesi,
- Şehrin Ana Caddesi;** kentin sokak ve caddelerinde daima bir körfez manzarası, tarihi bir bina veya kıyıyı simgeleyen önemli bir bina olması,
- Cazip Kullanımlar;** her alan denizle ilgili, kültürel, ticari, sivil ve kıyının rekreasyon ve keyfini ortaya çıkaran aktiviteler için potansiyel oluşturması.

Şekil 3.12: San Francisco Limanı kentsel bağlantı noktaları



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Aquatik Park ile rıhtım arasında oluşturulan kapsamlı bir ağ sistemi ile görsel ve tarihsel koruma amaçlı kamu kullanımları ve açık alanlar kentsel bağlantı noktaları olarak değerlendirilmiştir (Şekil 3.12). Kıyı planındaki diğer kentsel bağlantı noktaları ise yeni açık alanlar, kamu kullanımları, denizcilik aktiviteleri ve ticari kullanım amaçlı karma kullanımlı alanlar olarak tespit edilmiştir (<http://www.sfport.com>).

3.6.4 Kamu Kullanımı ve Açık Alan İlkeleri

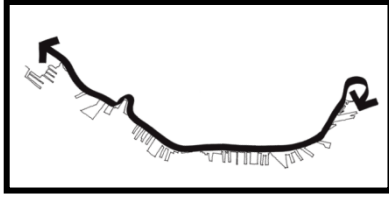
San Francisco Limanı' nın mevcut ve gelecekteki kullanımı ve açık alan ağı kentin en önemli kıyı kaynaklarından. Kıyı parkları ve açık alan sistemi aracılığıyla körfez kıyıları ile kent arasında bağlantı kurulmuş ve kamusal rekreasyon için sayısız imkanlar sağlanmıştır. Kamu kullanımları ve açık alanları planlama ilkeleri;

- a. **Süreklilik**, insanların kıyıyı keşfetmesini teşvik eden kullanımlar ve mekanlarla süreklilik yaratılmıştır,
- b. **Ritim**, yürüme mesafesinde ortaya çıkan önemli mekanlar ile bir ritim yaratılmıştır,
- c. **Çeşitlilik**, kıyıda pek çok aktiviteyi deneyimleyerek erişilebilir mekanlar ile çeşitlilik oluşturulmuştur,
- d. **Bağlantılar**, kamu kullanımı ve açık alanlar ile kıyı ve körfez arası bağlantı alanları oluşturulmuştur,
- e. **Mekan Kimliği**, körfezin mimari arka planını ortaya koyan bölgeler mekan kimliği olarak tespit edilmiştir.

Yeni kamu kullanımları ve açık alanlar geliştirilirken Liman, mevcut kullanım ve açık alan tabanı üzerine inşa edilmiştir. İnsanlara kıyı boyunca kıyıyı keşfetmesine olanak yaratacak, eğlence ve suyla temas etmeyi sağlayan deniz aktiviteleri ve körfez manzaraları gibi çeşitli fırsatlar sunulmuştur.

Ayrıca, Kıyı Arazi Kullanım Planı, kıyı boyunca yeni kullanımlar ve mekanlarla birlikte 'Limanda Yürüyüş' konseptini ortaya koymuştur;

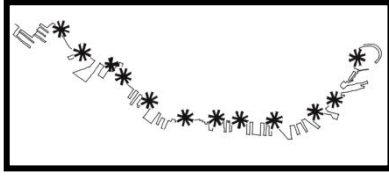
Sürekli



Balıkçı İskelesi' n den 70 No' lu Rıhtım' a kadar olan mekanlarda kıyı boyunca devam eden bir yürüyüş yolu geliştirmek. Embarcadero Bulvarı hali hazırda bu ihtiyacın önemli bir kısmını güney sahilinden 39 No' lu

Rıhtıma kadar olan kısımda karşılanmıştır. Balıkçı İskelesi ise (Çin Koyu' n dan 70 No' lu Rıhtım' a kadar) planlanan yürüyüş yolu ile kıyı boyunca kesintisiz, eğlenceli bir yaya yolu olarak planlanmıştır. Bu konsept iskelelere kadar uzayan kamu kullanımlarının temel çerçevesini oluşturmuştur.

Ritim



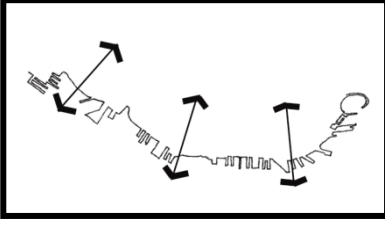
Sahil boyunca önemli noktalarda sık sık düzenli olarak mekan ve su havzalarında bir tekrar, ritim yaratmak amaçlanmıştır, (Kuzey Çin Koyu' nun önemli alanları, 39 No' lu Rıhtımdaki Doğu İskele Parkı, 7 No' lu Rıhtım,

Feribot Binası ve Güney Plajı Park alanlarıdır. Rincon mevkinde ise yeni bir park ve Balıkçı İskelesi, 27 No' lu Rıhtımdaki Kuzeydoğu İskelesi, Brannan Caddesi İskelesi, Mission Körfez bölgesi) gibi bir çok açık alan bu ağa dahil edilerek kıyı boyunca bir ritim sağlanmıştır.

Çeşitlilik

Kıyı boyunca pek çok rekreatif fırsat ve diğer kullanımları sağlayan kamu kullanımı ve açık alan çeşitliliğini geliştirmek amaçlanmıştır, limanda rıhtımlar, doğal alanlar, manzaralı parklar, plazalar, sahil yürüyüş yolları ve açık su alanları da dahil olmak üzere çeşitli kamusal kıyı kullanımları ve açık alanlar oluşturulmuştur. Yeni kamu kullanımları ve açık alanlar, Körfez ve kıyının değer kazanmasını ve manzara seyretme gibi rekreatif kullanımları büyümeye devam etmiştir. Farklı tasarım özelliklerini yansıtan büyük açık alanlar kıyı boyunca önemli noktalarda yer almıştır.

Bağlantılar



Kamu kullanımları ile açık alanlar, kıyı, körfez ve kent arasındaki bağlantıları düzenlemek. Çok sayıda insanı kentin en görsel mekanları olan kıyılara çekebilmek için yeni kullanım alanlarında maksimum görsellik sağlanarak kıyı, körfez ve kent arasındaki diğer

bağlantılar düzenlenmiştir.

Kimlik

Mimari bir arka plan olan kıyının doğal güzellik ve yapı özelliklerini ortaya koyarak San Francisco kentinin kıyı özellikleri vurgulamanmış, bu kapsamda Liman Yürüyüş yolu basit ve minimal olmuş, yolun kimliği kıyının doğal güzelliğini ortaya çıkarmıştır (<http://www.sfport.com>).

3.6.5 Liman Parklarının Kullanımı

Limana da çok sayıda park yer almaktadır. Bu parkların bir kısmı mevcut, bir kısmı yeni kullanıma sunulmuş, diğerleri de belli bir program çerçevesinde inşa edilme sürecinde bulunmaktadır.

Çin Koyu Sahil Parkı, kent halkının tümü ve mahalle odaklı yerleşimlerin rekreatif ve yeşil alan ihtiyaçları için geliştirilmiştir.

Ayrıca Mavi Yeşil Yol ve Körfez Yaya Yolunun temel ögesi olarak tasarlanmıştır. Bu iki tip yeşil alanda; gerek kent ve gerekse mahalle birimine hizmet eden yeşil alanlarda birbirini dışlamayan kullanımlarla kent sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılama amacı güdülmüştür.

Şekil 3. 13: Çin Koyu Sahil Parkı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Çın Koy Parkını genişleterek kıyıda kamusal yeşil alanlar yaratılması kamu kullanımını, körfezin görünürlüğünü ve kıyı boyunca konumlanan park ağını arttırmıştır.

Şekil 3. 14: Çin Koyu Sahil Parkı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Şekil 3. 15: Çin Koyu Sahil Parkı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Çin Koyu için uygun bulunan bu kriterler sonucu parkta şu fonksiyonlara yer verilmiştir; Kıyı gezinti yerleri, pasif rekreasyon, oturma ve manzara, aile tipi piknik alanı, küçük motorsuz tekne limanı, büyük sosyal alanlar, kamusal sanatlar, kafe, büfe, tuvaletler (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3. 16: Çin Koyu Sahil Parkı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Bot Limanı ise San Francisco’da halka açık, küçük teknelerin kullanabileceği tek bot limanıdır. Pasif rekreasyon için dizayn edilerek, Çin Koyu şeridi ile Mission Koyu ve Bayfront Parkları arasındaki geçişi sağlamıştır.

Parkta bulunan fonksiyonlar ise kıyı gezinti yerleri, piknik alanı, kafe, doğal bahçe, kamusal sanat alanlarıdır (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3. 17: Bot Limanı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Crane Koy Parkı, mevcut mahalle ve çevresindeki birimlere, yeni aktivitelerle hizmet edecek bir park olarak tasarlanmıştır. Parkta bulunan tarihi binalarla tersane tarihi arasında güçlü bir bağ kurulması hedeflenmiştir. Parkın körfeze hakim konumu sayesinde gemilerin tamir çalışmaları rahatlıkla seyredilebilmektedir.

Parkın planlama ve tasarım kriterleri; su ve kara kullanımı, Mavi Yeşilyol kullanımı, görsel kullanımlar, çevre koruma, karma kullanımlar (gemi endüstrisi, ticaret ve konut), tarihi binaların restore edilerek yeniden kullanımları olarak tespit edilmiştir.

Parkta küçük tekne limanı, bot mağazası ve su merkezi, kent plajı, manzara alanı, oyun alanı, piknik alanı, pasif rekreasyon, kamusal sanatlar, açık hava çadırı, toplanma alanı, restoran ve büfe, tuvaletler, bakım ve depolama tesisleri, otoparklar, gemi yenileme sahaları gibi fonksiyonlar yer almıştır (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3. 18: Crane Koy Parkı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Slipways Parkı, önemli bir kıyı parkıdır. Parkta kıyı gezi aksı, balık tutma iskelesi, seyir platformu, piknik alanları, kamusal sanatlar, plaza, toplanma alanları, oyun alanı, pasif rekreasyon, restoran gibi fonksiyonlar yer almıştır (<http://www.sfport.com>).

Sıcak Su Koy Parkı, güneye doğru yaklaşık iki buçuk dönüm genişletilip yeniden düzenlenerek, bitkilendirme, aydınlatma, kent mobilyaları, kamusal sanatlar ve daha yoğun güvenlik önlemleriyle yeniden kullanıma açılmıştır. Özellikle kaykay parkı gibi yapay kullanımlar ile doğal yaşam arasındaki zıtlıkların görülmesi amaçlanmıştır.

Parkta küçük tekne limanı, kameriye, kaykay parkı, pasif rekreasyon, habitat restorasyonu, doğal bahçe gibi fonksiyonlar yer almıştır (<http://www.sfport.com>).

Tulare Parkı, 1970 yılında yapılmış eski bir parktır. Park yeniden düzenlenerek doğal ortam ve görsel alanlar arttırılmıştır. Peyzaj elemanları ve parkın yeniden düzenlenmesi aktif kullanımı arttırarak güvenliği sağlamıştır.

Parkta yer alan fonksiyonlar; Üçüncü cadde ve Illinois cadde bağlantısı, doğal bahçeler, tescilli servi ağaçları, oturma ve piknik alanı, pasif rekreasyon, kamusal sanatlar gibi kullanımlardır (<http://www.sfport.com>).

Heron's Head Parkı, San Francisco' nun güney kıyısında bulunan 24 dönümlük bir parktır. 1970 yılında bir gemi terminali yapmak için körfez doldurulmuş, ancak tamamlanamayan terminal dolgusu zaman içinde yerleşerek ve gelgitlerin de etkisiyle su kuşlarını ve yaban hayatını çeken tuzcul bataklıktan oluşan bir yarımada dönmüştür. 1990' lı yılların sonunda bu yarımada'nın yeniden düzenlenmesine karar verilmiş, bataklık genişletilerek, beş bin ton asfalt, beton ve metal yığını alandan uzaklaştırılmış, dolaşımı sağlamak için bir gel-git kanalı, arazi parkurları, piknik alanları, kuş gözlem alanları ve balık tutma iskeleleri inşa edilmiştir. 100 den fazla kuş türüne ev sahipliği yapan park artık her yıl San Francisco kenti ve körfez bölgesinden eğitim ve rekreasyon amaçlı gelen binlerce kişi; kuş gözlemcileri, öğrenciler ve turistler tarafından ziyaret edilmektedir.

Bir yarımada olan parkta sulak alan restorasyonu, doğal ortamlar ve doğal alan eğitimi, kuş gözlemciliği, çevre eğitimi etkinlikleri, yürüyüş yolları, manzara seyir noktaları, piknik alanları, tuvaletler, köpek gezdirme alanı, çok amaçlı çim alan, kamusal sanatlar gibi kullanımlar yer almaktadır (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3. 19: Heron's Head Parkı



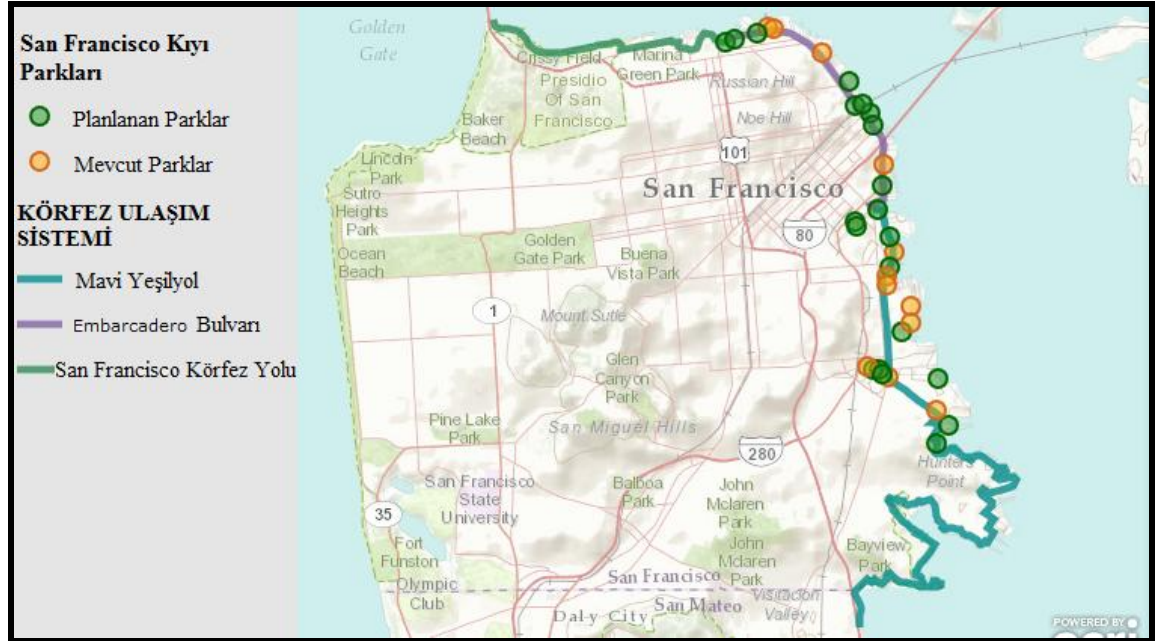
Kaynak: <http://www.sfport.com>

San Francisco Liman kıyısı boyunca yer alan bu parklar Mavi Yeşilyol, Embarcode Bulvarı, Körfez Yaya Yolu' n dan oluşan üçlü bir ulaşım sistemi ile birbirine bağlanarak California halkının hizmetine sunulmuştur.

3.6.6 Liman Ulaşım Sistemi ve Parklar

San Francisco şehrinin güneydoğu koy bölgesi bir *Mavi Yeşilyol* kıyı hattı ile, Limanın kuzeydoğu kıyısı *Embarcadero Bulvarı* ile ve Limanın kuzey kıyıları *Körfez Yaya Yolu* ile birbirine bağlanarak oluşan üçlü ulaşım sistemi su yollarını rekreasyonel alanlar ve yeşil alan sistemi ile bütünleştirmiştir (Şekil 3.20).

Şekil 3.20: San Francisco Limanı ulaşım sistemi ve mevcut- planlanan parklar



Kaynak: <http://www.sfport.com>

800 km uzunluğundaki Mavi Yeşilyol sistemi San Francisco Körfezi' nde, dere yatakları ve bataklık alanlarını da içine alarak San Francisco Limanı' nın kalbi olan Çin ve Hindistan koylarının ortasına kadar uzamaktadır.

Şekil 3.21: Embarcadore Bulvarı



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Mavi Yeşilyol sisteminin devamında yer alan 4.800 mt uzunluğunda ve 7,5 mt genişliğindeki Embarcadero Bulvarı (Şekil 3.21) Limanın kuzeydoğu kıyısında yer alan ve araç, yaya ve bisiklet yollarında oluşan bir yol sistemidir. Embarcadero Bulvarı'ndan sonra başlayan ve San Francisco körfezini çepeçevre saran Körfez Yaya Yolu (Şekil 3.22) ise 800 km uzunluğa sahiptir (<http://www.sfport.com>).

Şekil 3.22: Körfez Yaya Yolu



Kaynak: <http://www.sfport.com>

Kentsel kıyı tasarımı bir kentin fiziksel kimliğini belirler ve kentin çevresini inşa eder. İyi bir kentsel kıyı tasarımı bir kente kimliğini kazandırarak, kentsel alan ve fiziksel ilişkiler arasındaki görsel ve duyuşsal bağı güçlendirir. Kentsel kıyı tasarımı geçmişte açıklayan kültürel miras ve değerleri içerirken iyi bir kentsel kıyı tasarımı bir kenti verimli, güvenli, sağlıklı, keyifli ve değerli kılar.

Bu kapsamda 400 milin üzerindeki kıyı kenar çizgisinin çevrelediği San Francisco körfezi ve Balıkçı rıhtımı ile 70 no' lu rıhtım arasında yer alan, 5 mil uzunluğundaki San Francisco limanı eşsiz bir kentsel kıyı özelliği gösterir. Bu kıyıları doğal ve az gelişmiş kıyılardan farklı özelliklere; körfeze uzanan parmak iskeleler, kuzeydoğu kıyısı boyunca kıyıya paralel uzanan ve önemli bir arter olan Embarcadero otobanı, değişik körfez manzaralarına sahip cadde ağı, kentin engebeli topoğrafyası, kıyı mahalleleri ve

tarihi kıyı binaları ile zengin bir kentsel aktivite karışımına sahiptir. San Francisco kentsel kıyısında tarihsel mimaride, kentin canlı mahallelerinde ve ticari bölgelerde denizle ilgili aktivite kullanımları kentin kıyıyla olan kuvvetli bağını ortaya koymuştur. İskele ve antrepo binalarının silueti, San Francisco kentinin 1860 ve 1930 yılları arasında ticaret ve sanayi sektöründeki yükselişini simgeleyerek kıyı boyunca konumlanan bu iskele ve binalar eşsiz bir kentsel form oluşturarak kentin kimliğine katkıda bulunmuştur.

Kentsel açık alanlar ve doğal düzenlemeler arasındaki zıtlık; kompakt bir alan, mimari stil ve bina ölçeklerindeki farklı kullanımların rolü kendine özgü, heyecan verici bir kent deneyimi ortaya koymuştur.

San Francisco liman kıyısı karma bir kıyı düzenlemesi olduğu için birçok fonksiyon aynı alanda bir araya getirilerek, kıyı boyunca yer alan parklar aracılığı ile bu farklı fonksiyon ve kullanımlar arasında organik bir bağ kurulmuştur. Ayrıca kıyı parkları liman çevresinde yer alan farklı dokuları birbirine bağlayarak mekanlar arasında geçişler sağlamıştır.

4. İSTANBUL KENTSEL YEŞİL ALAN SİSTEMİNDE KIYI PARKLARI

İstanbul, Türkiye'nin yedi coğrafi bölgesinden biri olan ve Balkan Yarımadası ile Anadolu arasında geçiş oluşturan Marmara Bölgesi'nde yer alır. İstanbul Boğazı, Karadeniz' i Marmara Deniz' i ile birleştirirken Asya Kıtası ile Avrupa Kıtasını da birbirinden ayırarak İstanbul kentini ikiye böler. Böylece İstanbul kıtalar ve kentin her iki yakası arasında köprü vazifesi görerek Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlar.¹⁶

İstanbul Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz hinterlandına sahip önemli dünya metropollerinden biri konumundadır. Stratejik ve coğrafi konumu ile kültürel bağlantıları sonucunda Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Orta Asya, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz kavşağında bulunan bölgelere hitap eder. Boğaz üzerindeki yeri ile Karadeniz, Akdeniz, Asya ve Avrupa arasında ekonomik ve kültürel bir kavşak noktasıdır.

Ayrıca toplam 5.512 km²' lik bir yüzey alanına sahip olan İstanbul, 13 milyon nüfusu ile Avrupa Birliğindeki yirmi ülkeden ve Türkiye'deki otuz yedi ilin toplamından daha fazla nüfusa sahiptir.¹⁷

Türkiye de yoğun kentleşme olgusu daha çok İstanbul da ortaya çıkan sorunlarla kendini belli etmiş ve kentleşmenin bütün olumsuz örnekleri İstanbul üzerinde kendini göstermiştir. Kurulduğu günden bu güne fiziksel, siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel özellikleriyle her zaman dünyanın önde gelen kentlerinden olan İstanbul, özellikle 1980' li yılların başından itibaren bu kimliğini hızlı bir şekilde kaybetmeye başlamıştır. Bu kayıp sonunda ortaya çıkan kimlik bunalımı fiziksel mekanlara, özellikle de kıyı mekanına yansımış, en büyük kayıp kıyı alanlarında gerçekleşmiş ve İstanbul kıyıları doğal özelliğini yitirmiştir.

İstanbul' un yeşil alan sistemindeki en önemli sorun, yeni yeşil alanlar oluşturmaktan çok mevcut yeşil alanların korunma çabası şeklinde ortaya çıkmaktadır. Ne yazık ki

¹⁶ İstanbul Çevre Düzeni Planı 2006.

¹⁷ İstanbul Çevre Düzeni Planı 2006.

kentle ilgili en kolay müdahale edilebilir alanlar yeşil alanlar olmaktadır. Bu süreçte İstanbul için öngörülen lineer büyüme yerine Boğaziçi' n den kuzeye, Karadeniz' e uzanan yeşil alan ve su havzalarının yok olması biçiminde kontrolsüz bir büyüme ortaya çıkmıştır. Kentin kıyı alanları da bu olumsuz gelişmelerden payını büyük ölçüde almış ve kent, kıyı kullanımı arasındaki ilişki kopma noktasına gelmiş hatta kopmuştur. Buna karşılık İstanbul' un coğrafi yapısından kaynaklanan, kendine has su yollarına sahip olmasından yararlanıp, kentsel yeşil alan sistemi ile “*kentsel mavi yol*¹⁸” sistemi bütünleştirilerek halkın kıyıları kesintisiz kullanması sağlanmalıdır (Çubuk ve diğerleri 1978).

İstanbul için kıyıların ve denizin kullanımı çok eskilere dayanır. İstanbul'da deniz her yerde insanın karşısına çıkar. Ana yollar ya deniz boyunca devam eder ya da denize dik inerken, denizle en umulmadık anlarda, en kalabalık mahallelerde karşılaşmak mümkün olur. İstanbul kıyıları sakinlerine sadece güzel manzaralar sunmaz aynı zamanda kolay ve zevkli ulaşım imkanları ile bir mesirelik ve pazar yeri olarak da yaşayanlarına farklı rekreatif fırsatlar sunar (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

4.1 İSTANBUL KIYI ALANLARI GELİŞİM POLİTİKALARI VE YEŞİL ALANLAR

Bugün İstanbul için alınan plan kararlarında yeterince yeşil alan ayrılmaması bir yana, eldeki yeşil alanların korunması en büyük sorunu oluşturmaktadır. Bu durumun yansımaları olarak İstanbul' un kıyı alanlarının doğal yapısı yapılan dolgularla değiştirilmiş ve kentin kıyıyla olan ilişkisinin kopması sonucunda kıyı yeşil alanları rekreatif kullanımlar yönünden fakirleşmiş veya kullanılamaz olmuştur.

İstanbul' un yeşil alan sistemini su havzaları (Boğaz, Haliç, Göller ve deniz kıyıları) ile bütünleştirip kesintisiz bir kentsel yeşil mavi doku oluşturarak kente ve insanlara nefes aldırarak yeni yeşil alan koridorlarının oluşturulması gereklidir. Bu kapsamda ise İstanbul' un mevcut kültürel ve doğal yeşil alanları ile boş alanlarının envanterinin bir an önce çıkarılarak bunların korunması ve geliştirilmesi yönünde önlemler alınmalıdır.

¹⁸ *Kentsel mavi yol* ile Boğaziçi, Haliç, Marmara, Karadeniz, Adalar ve Göl kıyıları kastedilmektedir.

1923 Öncesi Dönem

Cumhuriyet öncesi İstanbul kıyılarının, özellikle Marmara ve Boğaziçi kıyılarının değişimi ve gelişimi oldukça uzun bir süreç almıştır. 20 yy' ın son yarısından sonra Marmara kıyıları doldurularak, kıyı mekanları doğal kimliğini kaybederek bugün korunmaya çalışılan yeni kentsel yaşam ve kimlikler oluşmuştur. Kıyıların kamu kullanımına açılması ilk olarak 1863 de söz konusu olmuş, kıyıların temizlenip düzenlenmesine karar verilmiş ve 1850- 1900 yılları arasında kıyılarının yenilenmesiyle beraber rıhtım ve ulaşım bağlantıları için kararlar alınmıştır.

Marmara kıyılarındaki pek çok liman doğal ve yapay yollarla doldurularak, kıyıları bu değişimlerle doğal güzelliğini kaybetmiş, farklı kıyı mekanları oluşmuştur. Kıyılardan Osmanlı döneminde deniz kullanımına yönelik olarak faydalanılmayıp, ekonomik açıdan yararlanılmıştır. Ayrıca kıyıları mesirelik olarak da ilgi görmüş ancak 19. yy ortalarından sonra ortaya çıkan deniz hamamları farklı bir kentsel mekan olarak halkın kullanımına açılmıştır.

1923- 1980 Dönemi

Bu dönemde İstanbul yeni devletin yönetim anlayışı doğrultusunda yeniden yapılanarak kıyılarda farklı ve beklenmedik değişimler gerçekleştirmiştir. Kamu yararı ilkeleri doğrultusunda kıyıyı kamuya açmak, pasif yeşil alanları sağlamak ve kenti güzelleştirmek amacıyla değişiklikler yapılmıştır. Bu dönemde deniz hamamları yine bir eğlence ve rekreasyon aracı olmakla beraber kıyılarda plaj kullanımları ön plana çıkmıştır (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

Florya kıyıları ise plaj amaçlı kullanılan ilk kıyı bandı olmuştur. Bunun sonucunda sonraki yıllarda kıyıya ilgi artmış ve 1935- 1939 yılları arasında Boğaziçi' n de yüzme, yelken, kürek, atlama ve su topu gibi su sporları yarışmaları yapılmıştır. 1960 yılından sonraki dönemde açılan plajlar kent kıyı ilişkisini güçlendirmiştir. Anadolu yakası plajları; Harem, Salacak, Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Suadiye, Bostancı, İdealtepe, Süreyyapaşa, Kartal plajları, İstanbul yakası plajları, Boğaziçi plajları; Tarabya, Beyazpark, Altinkum ve Adalar plajları olmak üzere pek çok plaj halkın kullanımına açılmıştır. Açılan plajlar farklı sosyo- ekonomik gruplara hitap ederek aynı zamanda

rekreasyon ve eğlence kimliğini öne çıkaran mekanlar; gazinolar, oteller, lokantalar ve sayfiyeler ortaya çıkmıştır (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

Kıyıların kontrolsüzce doldurulması 1940' ların başında Zeytinburnu koyunda başlamış ve otomobilin ulaşımındaki belirleyici rolü kıyıları biçimlendirmede etken olmuştur. Bu baskı ilk olarak 1939 Prost planı ile belirginleşmiş ve Küçük Ayasofya ile Samatya arasında sahil yolu önerilerek deniz ve sahil yolu arasında kalan alanların yeşil alan olması öngörülmüştür. Florya ve plajların ise rekreasyon alanı olarak düzenlenmesine karar verilmiştir. Menderes döneminde ise kıyıları sadece ulaşım amaçlı kullanılarak kıyılardan sadece yol geçirilmiş, rekreasyon alanları düzenlenmemiştir.

Bütün bu süreç boyunca İstanbul kıyıları dolgu ve sahil yolları yapıncaya kadar çok az değişim geçirmiş, doğal yapıları bozulmamıştır (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

1980 Sonrası Dönem

1980 dönemi kıyılara müdahalenin en yoğun olduğu dönemdir. Bu müdahaleler kıyıyı doldurma ve karayı boşaltma şeklinde gerçekleşmiş, Marmara kıyıları doldurulup, Haliç kıyıları tamamen boşaltılmıştır. Adalar ve Boğaziçi' nin ise kısmi olarak doldurulup, boşaltılması öngörülmüştür. Bu dönemde yapılan kıyı dolgularının ana fikri hem anayollar ve kanalizasyon kolektörlerini hem de rekreatif alan düzenlemelerini içermesidir.

1985 yılından sonra batı Marmara kıyılarında, tarihi yarımada da, Samatya- sirkeci- Florya kıyı bandında rekreasyon planı uygulamaya konmuştur. Sarayburnu- Ataköy ve Yeşilyurt- Florya arasında yeni dolgular yapılarak Sirkeci- Florya kıyı bandı kıyı parklarından oluşan yeşil alan sistemi ile kuşatılmak istenmiştir.

2000' li yıllar boyunca da batı Marmara kıyıları; Ataköy- Büyükçekmece arası kıyı bandı düzenlemeleri devam etmiştir. Ataköy- Florya- Avcılarda dinlenme amacı ön planda iken, Küçükçekmece' de doğal yapının korunması ve Yeşilyurt- Yeşilköy' de mevcut yapının iyileştirilmesi söz konusu olmuştur. Büyükçekmece kıyılarında yeşil

alanlar, spor alanları, su oyunları ve plajlardan oluşan rekreatif düzenlemeler yapılmıştır.

Kazlıçeşme- Zeytinburnu- Bakırköy sahilinin turizm merkezi özelliği devam ettirilip haliç kıyıları kültür aksı olarak düzenlenmiştir (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

Doğu Marmara kıyıları; Üsküdar- Harem, Kadıköy ve Maltepe arasında doldurularak sahil yolları yapılmış ve daha önce doldurulan Harem ile Şemsipaşa arasındaki yol yapılarak kıyı düzenlemesi gerçekleştirilmiştir.

Kadıköy kıyılarında ise Haydarpaşa' dan başlayıp Bostancı' ya kadar yedi etap halinde devam eden kıyı dolgularında ulaşım ve kuşaklama kolektörlerinin geçirilmesinin yanında yeşil alanlar oluşturarak kıyıları düzenlenmiştir. Bu kıyı dolgularının temel amacı; D100 ve Bağdat Caddesine alternatif bir kıyı arteri oluşturarak trafiği rahatlatmak ve doğu yakası kuşaklama kolektörlerini bu alanlardan geçirmek olmuştur. Dolgu alanlarının ikincil amacı ise İstanbul' u Akdeniz kentlerine benzeterek, kıyı ve kent ilişkisinin kurulması sonucu kent insanını denizle buluşturmak olmuştur.

Doğu Marmara kıyı düzenlemeleri, batı yakası kadar başarılı olmadığı gibi bu alanların düzenlemeleri halen devam etmektedir. Üsküdar- harem sahili ise yeşil dokuyla uyuşmayan ve kıyılara uygun olmayan kullanımları; ticari tesisler, gazino, lunapark, çay bahçelerini içermektedir. Moda- Kalamış, Bostancı arası kıyı ve yeşil alanların kesintiye uğramadığı tek alan olmakla beraber, kullanım açısından kıyı parkı düzenlemelerinin başarılı olduğu söylenemez. Bostancı- Maltepe arası daha çok aktif rekreasyon faaliyetleri ile öne çıkarken, Bostancı- Maltepe, Maltepe- Kartal, Kartal- Pendik, Pendik- Tuzla arası arasındaki kıyı parkı düzenlemeleri ise basit fonksiyonlar içerirken denizle bütünleşme sağlayamamıştır (Yazgan Gül ve Kılıç 2002).

4.2 1/ 100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANINDA¹⁹ YEŞİL ALANLAR VE KIYI

Kıyılarını yeniden düzenleyen ülkelerin deneyimlerinden faydalanıp, yapılan yanlış uygulamaları tekrarlamadan ve ilgili bilimsel disiplinlerden yararlanarak İstanbul' un tarihi kimliğine saygılı, içinden deniz geçen, kıtalar arası bir köprü olma özelliğinin getirdiği geçişler mekanı olma ayrıcalığını kullanarak İstanbul' un kentsel kıyıları metropol kent olmanın gerektirdiği şekilde düzenlenmelidir.

İstanbul Çevre Düzeni Planı (Şekil: 5.1) ile “*İstanbul’ un evrensel özellikleri doğrultusunda kültürel ve doğal değerlerine sahip çıkılarak, İstanbul’ a doğası, yaşam kalitesi, erişilebilirliği ve dinamik genç nüfusu ile dünyayla yarışacak güçte bir kent statüsü kazandırmak*” amaçlanmıştır.²⁰

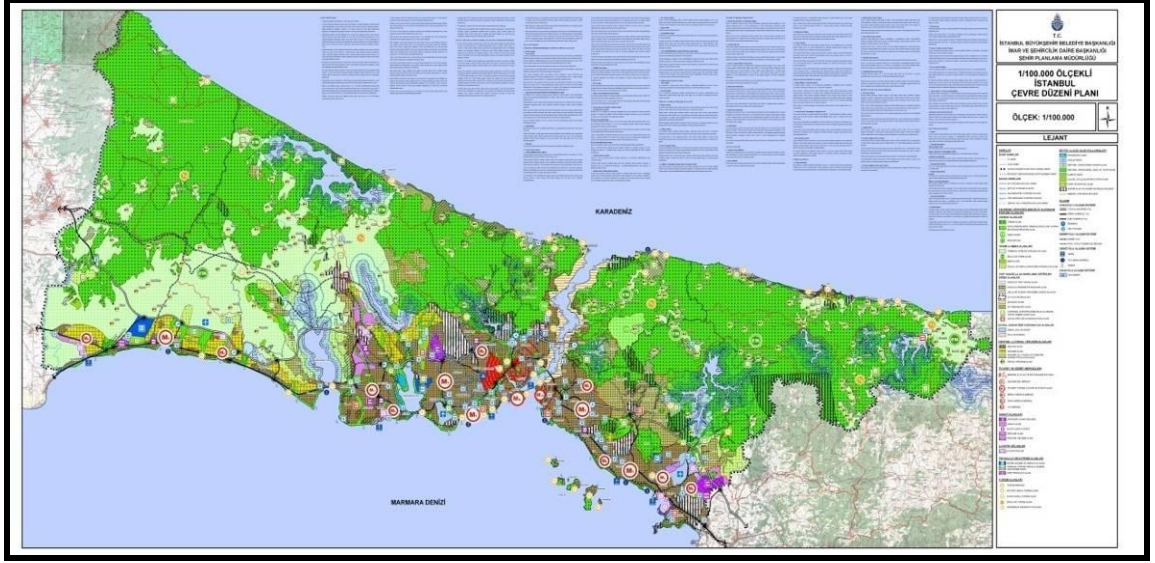
2006 yılında tamamlanan planın projeksiyon tarihi 2023 yılı, projeksiyon nüfusu ise 16 milyon olarak belirlenmiştir.

¹⁹ İÇDP: İstanbul Çevre Düzeni Planı: 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun’a göre; Çevre Düzeni Planlarını hazırlamak veya hazırlatmak ve onaylamak görevi Çevre ve Orman Bakanlığı’nın yetkisi altındadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Çevre Düzeni Planına uygun olmak şartıyla, Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulama görevi Büyükşehir belediyeleri yetkisindedir.

İstanbul Çevre Düzeni Planını hazırlamak için İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasında 2004 yılında bir protokol imzalanarak, tüm İstanbul İl sınırlarını kapsayan Büyükşehir Belediye sınırlarını içeren 545.300 hektarlık alanda 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nın hazırlanması için İstanbul Büyükşehir Belediyesine yetki verilmiştir.

²⁰ İÇDP 2006.

Şekil: 4.1: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (Bkz. EK 1)



Kaynak: İÇDP, 2006.

Planda İstanbul için yaşamsal öneme sahip hassas ekosistemlerin olumsuz etkilenmemesi için güneyde Marmara Denizi ile kuzey orman alanlarının bütünleşmesini sağlayan ekolojik koridorlar (Büyükçekmece-Terkos, Küçükçekmece-Terkos, Haliç-Terkos, Haliç-Cendere Vadisi ile Ömerli Barajı-Riva Deltası arası) korunarak kuzey- güney yönlü yeni yeşil koridorlar planlanmıştır.

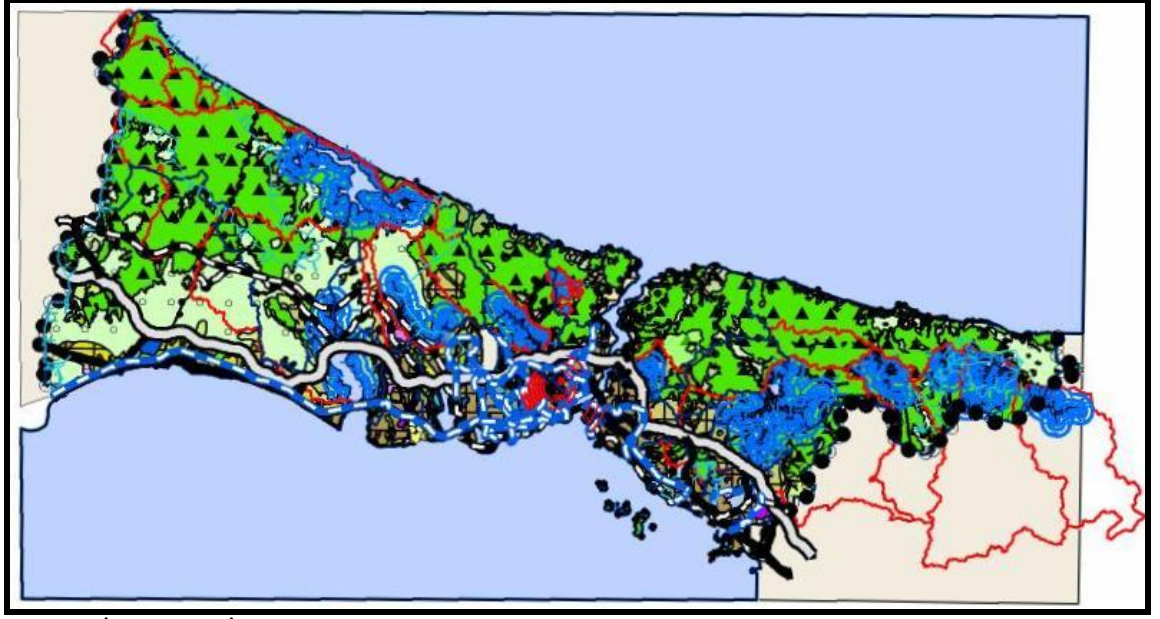
İÇDP' nin da hassas ekosistemlerin korunmasına için havza niteliği kaldırılan Küçükçekmece Havzası'na eski niteliği tekrar kazandırılarak, Küçükçekmece Gölü ve çevresinin ekolojik sürdürülebilirliği ve denize açılımı için göl kıyısı yeşil alan ve spor alanı olarak düzenlenerek yeşil alan sisteminde değerlendirilmiştir.

İstanbul' un yerleşme alt bölgelerini birbirinden ayıran, güneydeki deniz ile kuzeydeki orman alanlarının bütünleşmesini sağlayan ekolojik koridorlar planlanmıştır (Şekil: 4.2).

Planda dere vadileri yeşil koridor kullanımında değerlendirilmiş ve bu vadilerin yeşil alanlar sisteminde Marmara Denizi kıyıları ile bütünleşmesi öngörülmüştür.

Haliç kıyısından başlayan, Cendere vadisi üzerinden devam eden ve Cebeci taş ocaklarını içine alarak kuzey orman alanlarına kadar uzanan ekolojik koridor yeşil alan ve spor alanı olarak belirlenmiştir.

Şekil: 4.2 İstanbul Çevre Düzeni Planında orman ve su alanları



Kaynak: İBB, 2006; İÇDP.

Yoğun yapılaşma baskısı altında olan Terkos- Alibeyköy- Haliç ekolojik koridorunu korumak için Haliç ve Alibeyköy su toplama Havzası'nı birleştiren Cebeci vadisi de yeşil alan ve spor alanı olarak belirlenmiştir.

Küçükçekmece Gölü ile Sazlıdere boyunca uzanan Sazlıdere ekolojik koridoru da yoğun yapılaşma tehdidi altında olup İstanbul' un önemli bir ekolojik koridorudur. Bu alandaki Resneli Çiftliği imar uygulaması yapılmış parsellerde alanın doğal kaynaklarına zarar vermeden çözüm getirilmelidir.

Küçükçekmece Gölü ve çevresinin ekolojik sürdürülebilirliği ve denize açılımasının sağlanması için göl kıyısı yeşil alan ve spor alanı olarak planlanmıştır. Aynı şekilde, Küçükçekmece İç-Dış Kumsal bölgesinde de rekreatif ve kültürel alanlar oluşturmak amacıyla yeşil alan ve spor alanı olarak ayrılmıştır.

Ayrıca; Zeytinburnu-Küçükçekmece arasındaki sahil bandı gibi büyük açık alan kullanımları açık alan sistemleri bütününde değerlendirilmiştir.

3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında kıyılarda 'kamu yararı ilkesi' esas alınarak kamusal kullanımların artırılması için kıyılarda; parklar, günübirlik rekreasyon alanları

gibi kamuya açık rekreatif kullanımlar düzenlenerek Marmara Denizi kıyıları yeşil alan olarak gösterilmiştir (İÇDP 2006).

Ancak İÇDP' nin da İstanbul kıyıları olması gerektiği gibi rekreatif kullanımlara yönelik yeşil alan ve spor alanları olarak belirlenerek kentsel yeşil alan sistemi kapsamında değerlendirilmişken, yapılan uygulamalarda bu yaklaşıma uygun olmayan kararlar alınabilmektedir.

4.2.1 İÇDP Kıyı Yeşil Alan Sistemi İçinde Park Alanlarına İlişkin Karar ve Yaklaşımlar

Toplam uzunluğu 647 km olan İstanbul deniz kıyılarının Kıyı Kanunu'na tabi kısımlarında ilgili kurum ve kuruluşlarla kıyı kenar çizgisinin bilimsel yöntemlerle belirlenmesi; kıyılarda kamu kullanımının arttırılmasıyla beraber kıyı arka mekanı ile bağlantılar kurulması planın temel önceliğidir.

Planda kıyılarda parklar, rekreasyon alanları gibi kamuya açık rekreatif kullanımlar düzenlenerek kamusal kullanımın arttırılması hedeflenerek kıyı alanlarının yönetimi ve kıyı alanlarının *kamu yararı ilkesi* esas alınarak değerlendirilmesi konularında kapasite oluşturulmalıdır. Bu konular;

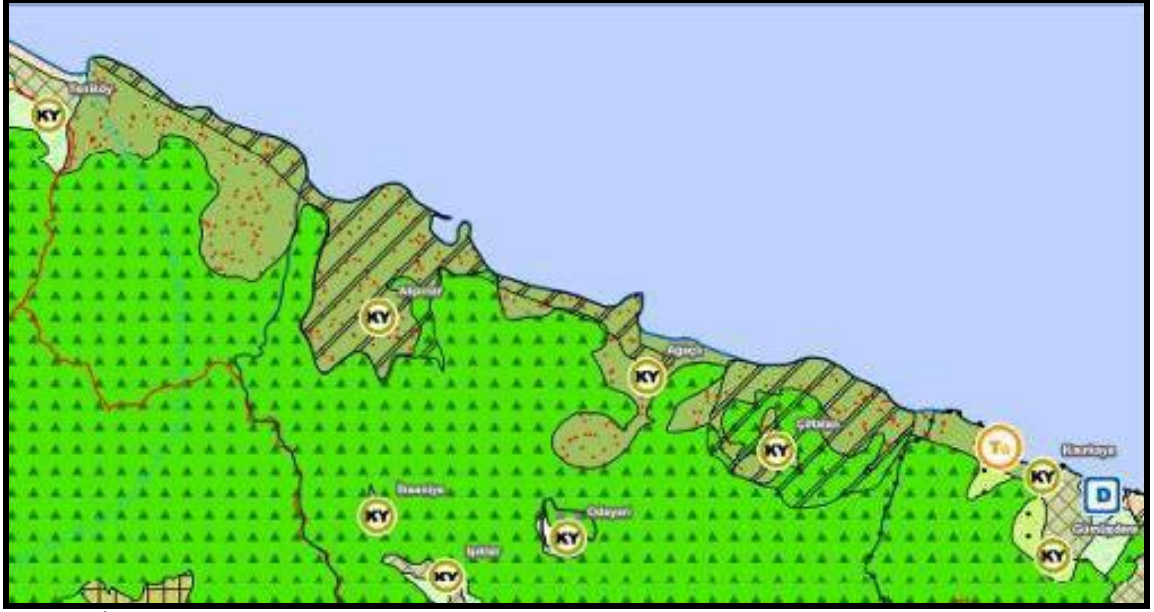
- a. Kıyılarda kamu kullanımının arttırılması,
- b. Kıyı alanlarını tehdit eden kullanımlara izin verilmemesi,
- c. Kıyı ile iç kesimlerdeki ekolojik koridorların kentsel yeşil alanlarla ilişkilendirilmesi,
- d. Kıyı kenar çizgisi olmayan kısımlarda, kıyı kenar hattının ilgili mevzuat hükümlerine göre belirlenmesi,
- e. Kıyı Alanlarına ilişkin Kıyı Master Planı'nın hazırlanması,
- f. "Kamu yararı ilkesi" esas alınarak, kıyılarda kamu kullanımını arttırmak için rekreasyon alanlarının düzenlemesine başlanması,
- g. İstanbul Metropolitan Alanı'nın rekreasyon ihtiyacına cevap verecek turizm ve rekreasyon kullanımları için çalışmalara başlanması,

- h. Projelendirme çalışmaları başlamış Bakırköy-Kazlıçeşme Sahil Bandı ve Küçükçekmece-Avcılar İç Dış Kumsal alanındaki uygulamalarının tarihi dokuya göre tamamlanması,
- i. Haliç Kültür Aksı olarak tanımlanan Haliç kıyılarında kamuya açık park ve rekreasyon ve donatı alanlarını kıyı bütünlüğü ve devamlılığının sağlanarak tamamlanması gibi hedefleri kapsamaktadır (İÇDP 2006).

Bu bağlamda 1/100.000 ölçekli İÇDP' nın da kıyılar parklar, spor alanları, rekreasyon alanları gibi kamuya açık rekreatif kullanımlar için düzenlenmiştir. Bu kullanımlar ise şunlardır;

- a. Marmara Denizi ile Küçükçekmece Gölü kıyıları yeşil alan ve spor alanı olarak gösterilmiştir.
- b. İstanbul'un Karadeniz kıyılarında ikinci konutlar kıyı alanlarını tehdit etmekte ve iç kesimlerde orman ve tarım alanlarına baskı yapmaktadır. Plan ile Karaburun, Yeniköy, Kilyos, Riva, Sahilköy, Şile ve Ağva gibi yerleşik alanların dışında Karadeniz kıyı alanlarının rekreatif ve günübirlik turizm amaçlı kullanımı öngörülmüştür.
- c. Gümüşdere- Yeniköy arası alanlar rehabilite edilerek, İstanbul' un rekreasyon, spor, dinlenme, eğlence ve turizm ihtiyaçları için değerlendirilecektir. Bu alanın kıyı kesimlerinde; tekne imalatları, yerel kayık barınakları ve plaj kullanımları; kıyıya yakın ocak göletlerinde yelken sporu; yeşil alanlarda ise ekolojiyle uyumlu "doğal yaşam temalı" park alanları ile açık hava spor faaliyetleri, seyir terasları, piknik alanları, botanik bahçesi, hobi bahçesi gibi açık alan düzenlemeleri önerilmiştir.
- d. Planda Marmara kıyılarında jeolojik sakıncalı alanlar mevcut yeşil alanlarla bütünleştirilerek kentsel yeşil alan sistemini oluşturup kıyı arka mekanıyla bağlantı kurulması hedeflenmiştir.
- e. "Kullanım Ömrünü Tamamlayan Yeraltı Kaynak Alanlarına Doğal Değerlerinin Geri Kazandırılması" ilkesine göre; Kilyos Karadeniz Sahili gerisindeki kullanım ömrü bitmiş Karadeniz kömür ocakları ve sahil kesimi kıyı rehabilite alanı olarak gösterilmiştir (Şekil: 4.3).

Şekil: 4.3 Planda kıyı rehabilite alanı



Kaynak: İÇDP, 2006.

- f. İstanbul'un tarihi, doğal ve ekolojik açıdan ayrıca öneme sahip olan Haliç kıyılarında kültür, turizm ve rekreasyon kullanımları ve İstanbul' un siluet sınırları içinde kalan konut alanlarıyla bütüncül bir planlama öngörülmüştür. Kentin yeşil aksı olarak tanımlanan Haliç kıyısı boyunca yaya ve yeşil alan sürekliliği sağlanarak kıyı kullanımlarının kamuya açık olduğu park ve rekreasyon alanları, müzeler, kongre alanları oluşturulmalıdır.
- g. İstanbul'un Marmara Denizi kıyılarında, Büyükçekmece, Gürpınar, Silivri, Selimpaşa, Kumburgaz ve Mimarşinan'da; Karadeniz kıyılarında ise Kilyos, Şile, Ağva ve Riva'da denizden faydalanmak üzere doğa su sporları (yelken, sörf gibi), kamping alanı ve diğer doğa sporları amaçlı bu alanlarda; otel, motel ve diğer konaklama tesisleri, kamping alanları, izci kampı, spor tesisleri, yeme-içme tesisleri, sosyo-kültürel tesisler ve rekreasyon alanları yer alabilir.
- h. Avrupa Yakası'nda Rumelifeneri, Kısırkaya, Kilyos, Zekeriyaköy, Karaburun, Yalıköy, Çatalca ve Alibeyköy'de; Anadolu Yakası'nda ise Riva, Şile, Ağva' da rekreasyon alanları önerilmiştir.
- i. Haliç kıyısından başlayıp Cendere vadisi üzerinden devam eden ve Cebeci taş ocaklarını içine alıp kuzeydeki orman alanlarına kadar uzanan ekolojik koridor yeşil alan ve spor alanı olarak belirlenmiştir.

- j. Yoğun yapılaşma baskısı altındaki Terkos- Alibeyköy- Haliç ekolojik koridorunun korunması gerektiğinden Haliç ile Alibeyköy su toplama havzasını birleştiren Cebeci vadisi de yeşil alan ve spor alanı olarak belirlenmiştir.
- k. Ekolojik koridor ve jeolojik yönden sakıncalı alanlar göz önünde tutularak; Sazlıdere havzası ile Küçükçekmece gölü arasındaki ekolojik koridor yeşil alan sistemi içinde değerlendirilmiştir.
- l. Avrupa Yakası'nın Karadeniz'e yakın kesimlerinde kullanım ömrü biten maden ocakları ile Cebeci taş ocakları bölgesinin rehabilite edilerek rekreasyon amaçlı düzenlenmesi öngörülmüştür.
- m. Küçükçekmece ve Büyükçekmece Gölleri arasında yaşam kalitesi ve ekolojik süreklilik için yeşil alan sistemi kurgulanmıştır. Küçükçekmece Gölü ve çevresi ekolojik sürdürülebilirlik ve denize açılım sağlayabilmek için göl kıyısı yeşil alan ve spor alanı olarak önerilmiştir. Aynı şekilde Küçükçekmece iç- dış kumsal bölgesi rekreatif ve kültürel alanlar oluşturarak yeşil alan ve spor alanı olarak belirlenmiştir.
- n. Zeytinburnu- Küçükçekmece arasında yer alan sahil bandı, Olimpiyat Köyü, fuar alanları, sosyal etkinlik adaları, Veliefendi Hipodromu ve sağlık parkları gibi alanlı kullanımların açık alan sistemleri bütününde değerlendirilmesi önerilmiştir.
- o. İstanbul'un kuzeybatısındaki Çilingöz Koyu ve civarının doğal ortamını korumak için bu bölge milli park olarak ayrılmıştır.
- p. Boğaziçi, Haliç, Adalar- Anadolu yakası arası, Küçükçekmece gölü ve Büyükçekmece koyunun su sporlarına ayrılması, Karadeniz maden ocakları bölgesinde de rehabilitasyon sonucu bölgenin yapısına uygun sportif aktiviteler önerilmiştir (İÇDP 2006).

İÇDP, İstanbul kıyılarının rekreatif kullanıma yönelik, kıyı parklarının düzenlenmesi kapsamında ilk etap uygulama esaslarını;

- a. Kıyı kenar çizgisi olmayan yerlerde kıyı kenar hattının, ilgili mevzuat doğrultusunda belirlenmesi,
- b. Kıyı alanlarına ilişkin Kıyı Master Planı hazırlanması,

- c. “Kamu yararı ilkesi” esas alınarak, kıyılarda kamusal kullanımlarının artırılmasına yönelik rekreatif alan düzenlemelerinin başlaması,
- d. İstanbul Metropolitan alanının rekreasyon ihtiyacına cevap verebilecek turizm ve rekreasyon kullanımları için çalışmaların başlaması,
- e. Projelendirme çalışmaları başlamış olan Bakırköy- Kazlıçeşme sahil bandı ve Küçükçekmece- Avcılar iç dış kumsal alanındaki uygulamaların tarihi doku dikkate alınarak tamamlanması,
- f. Haliç kültür aksı olarak tanımlanan Haliç kıyılarında kamuya açık park ve rekreasyon ile donatı alanlarının, kıyının bütünlüğü ve devamlılığı ölçüsünde tamamlanması olarak tespit etmiştir (İÇDP 2006).

Sonuç olarak İÇDP’ nın temel arazi kullanımlarında, İstanbul kıyılarının aktif yeşil alanlarının; yeşil alanlar, spor alanları, habitat parkı ve kıyı rehabilite alanları olarak yüzde 4,2’ lik payla 22.850 ha alanı kapladığı görülmektedir.

İstanbul kıyılarının doğal karakterinin korunacağı alanlar ise; baraj, gölet, kumsal ve kıyı alanları olarak yüzde 2,8’ lik payla 15.040 ha alanı kaplamaktadır. Bu alanların tümünün toplamı ise yüzde 7’ lik payla 37.890 ha olarak kıyı alanlarında yer almaktadır (Tablo 4.1).

Tablo: 4.1 Kent karakter tablosu

ÇDP - TEMEL ARAZİ KULLANIMLARI		ALAN (ha)	%
YERLEŞİM ALANLARI	Meskun Alanları	54.660	10,0
	Gelişme Alanları	11.645	2,1
	Havza içi Rehabilite Edilecek Alan	18.870	3,5
	Gelişimi ve Yoğ. Denetim Altına Alınacak Aln.	5.645	1,0
	Boğaziçi Alanı	4.690	0,9
	YERLEŞİM ALANLARI TOPLAMI	95.510	17,5
ORMAN ALANLARI	Orman Alanları (askeri alanlardakiler dahil değil)	260.170	47,7
	Ağaçlandırılarak Ormanla Bütünleştirilecek Al.	3.825	0,7
	ORMAN ALANLARI TOPLAMI	263.995	48,4
AKTİF YEŞİL ALANLARI	Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanları	18.545	3,4
	Habitat Parkı	980	0,2
	Kıyı Rehabilite Alanı	3.325	0,6
	AKTİF YEŞİL ALANLAR TOPLAMI	22.850	4,2
HAVZA ALANLARI	Havza içi Yapı Yasaklı Alan	46.705	8,6
	(Sadece Havza İçi Yapı Yasaklı Alan)	7.570	1,4
TARIM ALANLARI	Tarımsal Niteliği Korunacak Alan	102.835	18,9
	Mera Alanları	1.795	0,3
	Doğal ve Kırsal Karakteri Korunacak Alan	9.505	1,7
	TARIM ALANLARI TOPLAMI	114.135	20,9
ASKERİ ALANLAR	Askeri Alan ve Askeri Güvenlik Bölgesi	21.410	3,9
	(Sadece Askeri Alan ve Askeri Güvenlik Böl.)	9.030	1,7
DONATI ALANLARI	Sağlık Parkı Alanı	1.025	0,2
	Üniversite Alanı	690	0,1
	Kentsel ve Bölgesel Donatı Alanı	2.040	0,4
	Fuar ve Festival Alanı	1.010	0,2
	Ulusal ve Uluslararası Spor Alanları	940	0,2
	Havaalanları (öneri havaalanı dahil değil)	2.000	0,4
	DONATI ALANLARI TOPLAMI	7.705	1,4
SANAYİ VE LOJİSTİK ALANLARI	OSB	1.975	0,4
	Sanayi Alanı	3.015	0,6
	Tersane Alanı	190	0,0
	Lojistik Bölge	1.835	0,3
	SANAYİ ALANLARI TOPLAMI	7.015	1,3
TEKNOLOJİ GELİŞTİRME BÖLGELERİ	Eğitim, Bilişim ve Teknoloji Alanı	1.600	0,3
	Tarımsal Üretim Teknolojileri Gelişt. Parkı	475	0,1
	İleri Teknoloji Alanı	375	0,1
	TEKNOLOJİ GELİŞTİRME ALANLARI TOPLAMI	2.450	0,4
DOĞAL KARAKTERİ KORUNACAK ALANLARI	Baraj, Gölet	14.485	2,7
	Plaj, Kumsal, Kıyı Alanı	555	0,1
	DOĞAL KARAKTERİ KOR. ALANLAR TOPLAMI	15.040	2,8
TOPLAM		545.300	100

Kaynak: İÇDP, 2006.

4.3 İSTANBUL GÜNEYDOĞU KIYILARI ÖRNEĞİNDE (Pendik- Tuzla arası) KIYI PARKLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

İstanbul kentinin kıyıları; kuzey kıyıları, güney kıyıları, Boğaziçi kıyıları, Haliç kıyıları ve Göl kıyıları olarak sınıflandırılmış ve güneydoğu kıyıları içinde yer alan Pendik ve Tuzla ilçelerinin kıyıları ise bu çalışmanın konusunu oluşturmuştur.

İstanbul kıyı yeşil alan sistemi denizin doldurulmasıyla kazanılan alanlardan oluştuğu için doğal bir kıyı yeşil alan sisteminden söz edilemez. Yanlış dolgu uygulamalarından dolayı, doğal özellikli kıyılar özgünlüklerini yitirmiş, geniş halk kitlelerinin kıyıyla olan bağı kopartılmış ve kıyılar ihtiyaçlara cevap vermekten uzak bir yapı ve görünüme büründürülmüştür. Pendik- Tuzla kıyıları da bu yapılanma ve görünümünden payını almış ve almaya da halen devam etmektedir.

Kentsel yeşil alan sistemi Pendik- Tuzla kıyılarında ağırlıklı olarak kıyı alanlarının doldurularak rekreatif kullanımlı alanlar haline getirilmesi sonucu oluşturulmuştur. Pendik ilçesinin yeşil alan düzenlemelerinin yaklaşık olarak yüzde 16' sı kıyı dolgu alanlarından oluşmaktadır. Tuzla ilçesinin ise yeşil alan düzenlemelerinin yüzde 30' u kıyı dolgu alanları üzerinde bulunmaktadır.

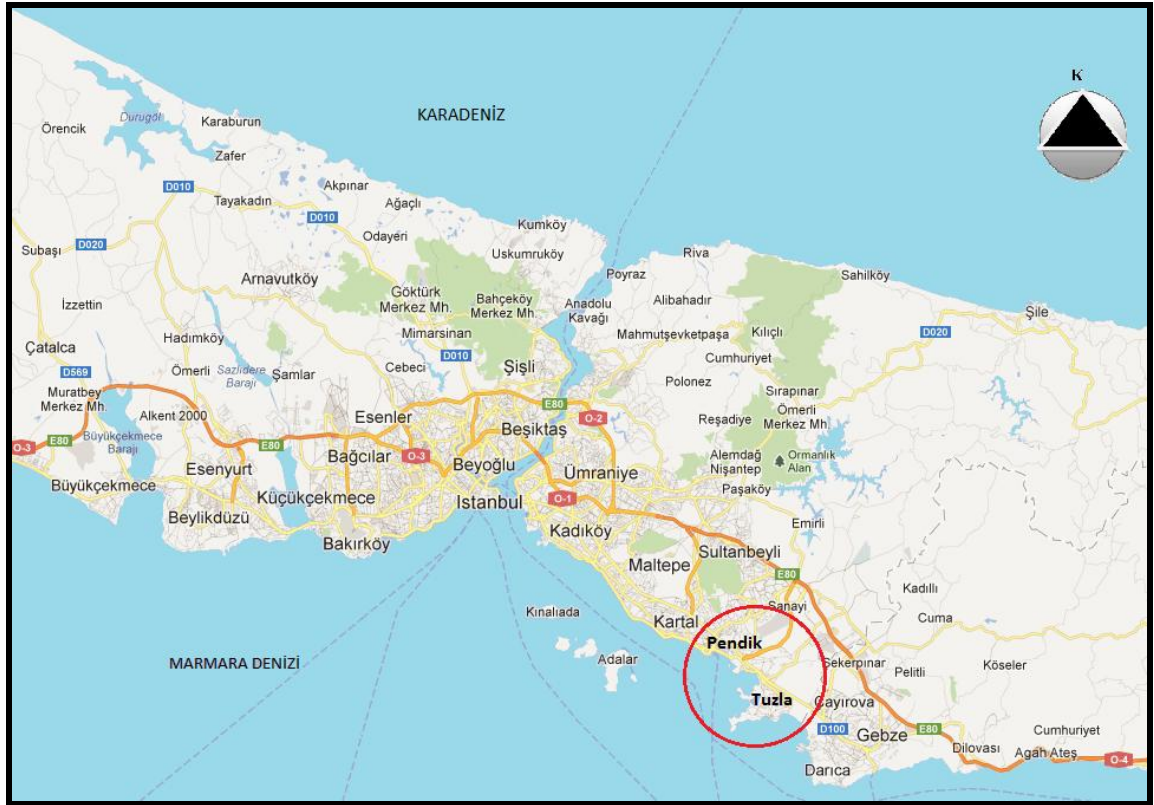
4.3.1 Pendik- Tuzla Kıyılarının Konumu ve Fiziksel Gelişimi

Pendik ve Tuzla ilçeleri İstanbul' un Anadolu yakasının en güneyinde yer alan ve Marmara Denizi' ne toplam 22 km kıyısı olan, toplam 326 km² yüzölçümü ve Türkiye İstatistik Kurumu' nun (TÜİK) 2011 yılı verilerine göre toplam 806.765 kişilik nüfusu barındırır. Pendik İstanbul' un dördüncü büyük ilçesi iken, Tuzla orta derece kalabalık nüfusu ile İstanbul' un 32. ilçesidir.

Pendik ve Tuzla ilçeleri İstanbul' a giriş kapısı niteliğinde, Kocaeli yarım adasının güneybatısında yer alarak kuzeyde Sultanbeyli, doğuda Kocaeli' nin Gebze ilçesi, batıda Kartal ve güneyde Marmara Denizi ile çevrilidir.

Her iki ilçede tersanelere ve organize sanayi tesislerine ev sahipliği yaparken Türkiye'nin en büyük tersanesi ve Türkiye'nin tek Formula 1 pisti Tuzla' da bulunur. İstanbul' un en büyük su kaynaklarından olan Ömerli Barajı ise Pendik sınırları içindedir. Çok geniş topraklara sahip olan Pendik de E80 karayolunun güneyi tamamen yerleşim yerleriyle kaplı, kuzeyinde ise yalnızca beş köy bulunmaktadır (Şekil 4.4).

Şekil 4.4: Pendik ve Tuzla ilçelerinin İstanbul içindeki konumu



Kaynak: google maps

Pendik- Tuzla Kıyılarının Doğal Yapısı

Pendik ve Tuzla ilçeleri Karadeniz' in yağışlı iklimi ile Akdeniz' in ılıman iklimi arasında geçiş özelliği gösteren klasik Marmara iklimine sahiptir. Pendik de kışın Balkan yarımadasından gelen soğuk rüzgârlar ve Karadeniz' in yağışlı havası etkisini gösterir, yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yarı nemli bir iklime sahiptir.

Tuzla da yazlar oldukça sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve yağışlı geçer. Tuzla Pendik den daha güneyde olduğu için Tuzla da yaz mevsimi dört ay yaşanır. Yazın Akdeniz İklimi özellikleri göstermesi nedeniyle halen yazlık dinlenme yeri olarak tercih edilmektedir.

Ancak Pendik için aynı durum geçerli olmayıp yapılan kıyı dolgu alanları ile Pendik-kıyı ilişkisi kesilmiş ve değişen kent yapısı ile bütün sayfiye özelliği ortadan kalkmıştır (Şekil 4.5).

Şekil 4.5: Pendik vapur iskeleleri, Pendik kumsalı 1970



<http://www.pendikgazetesi.com/galeri.php?fotoid=185>

Pendik- Tuzla İlçelerinin Nüfusu

Pendik ve Tuzla' nın demografik yapısı 1924 yılında Türkiye- Yunanistan Nüfus Mübadelesiyle gelen, 1950' li yıllarda göç eden, 1960' lı yıllarda Balkanlardan göçen ve 1980 yılından sonra özellikle tersanelerin açılmasıyla doğu illerinden göçen nüfusla şekillenmiştir. Ancak günümüzde kıyı arka mekanındaki nüfus yoğunluğu ile kıyı mekanındaki nüfus yoğunluğu arasında sosyo- ekonomik açıdan farklılıklar bulunmaktadır. Kıyı arka mekanı, özellikle D100 ve E80 karayolları üstü daha çok doğu illerinden göç edenlerin oluşturduğu demografik bir yapıya sahiptir.

1936 yılında belediye olan Tuzla (Şekil 4.6), 1951 yılında Kartal İlçesi' ne, 1987 yılında Pendik İlçesinin kurulması ile Pendik İlçesine bağlanmıştır. Tuzla 1992 de Pendik İlçesinden ayrılarak ilçe olmuştur.

Pendik ve Tuzla ilçelerinde, kıyı yerleşimlerinde ve kıyı arka mekan yerleşimlerinde yaşayan nüfusun kıyı alanlarından beklentilerinde, ihtiyaç ve isteklerinde belirgin farklılaşmalar görülmektedir. Özellikle kıyı parklarında bu farklılaşan istekler açıkça ortaya çıkarak, farklı kültür, kimlik ve ekonomik yapıdaki gruplar arasında çelişkiler yaşanmakta ve bu grupların kıyıdan talep ve beklentileri farklı kullanımlar şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu gruplardan biri kıyı mekanını kullanırken, diğer grup kıyıdan uzaklaşarak tepkisini ortaya koymaktadır.

Şekil 4.6: Eski Tuzla



Kaynak: <http://istanbulfotografлари.blogspot.com/2011/10/tuzla.html>

Pendik- Tuzla İlçelerinin Ulaşımı

Karayolu ulaşımı; ana arter olarak D100, E80 ve sahil yolu (Şekil 4.7) ve bu yolları birbirine bağlayan ara yollarla Pendik ve Tuzla' ya karayolu ulaşımı sağlanır. Kadıköy, Esenler, Cevizlibağ, Bostancı ve Avrupa yakasından Tuzla ilçesine ulaşım aktarmalı olarak D100 ve E80 otoyollarından yapılır.

Deniz yolu ulaşımı: Pendik deniz otobüsü ve hızlı feribot seferleri dış hat (Pendik-Yalova), ve iç hat deniz otobüs seferleri ile de çevre ilçelere (Pendik, Kartal, Maltepe, Bostancı, Kabataş) ulaşmak mümkündür. Ayrıca deniz taksi de mevcut olup deniz

otobüsleriyle Pendik ve Avrupa yakasından, Eminönü-Bostancı, Eminönü-Kadıköy arası vapur hatları ile Tuzla' ya aktarmalı olarak ulaşılır.

Şekil 4.7: Pendik sahil yolu



Kaynak: Pendik Belediyesi.

Demiryolu Ulaşımı: İstanbul'un her iki yakasında Marmara kıyılarına paralel, şehirlerarası ve uluslararası bağlantılı bir demiryolu şebekesi mevcuttur. Gebze – Haydarpaşa arasında her gün karşılıklı banliyö seferleri yapılarak Anadolu yakasının birçok ilçesi ile ulaşım bu hat üzerinden sağlanır. Banliyö trenleriyle Gebze ve Haydarpaşa hattından Pendik ve Tuzla' ya ulaşılır. Yeni faaliyete geçen Kadıköy Kartal metro hattı daha sonra Pendik Kaynarca' ya uzatılarak, Kaynarca ve Sabiha Gökçen Havalimanı' n dan Sultanbeyli istikametine uzanan metroyla birleştirilecektir.

Havayolu Ulaşımı: Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı yurt içi ve yurt dışı seferleri ile Pendik ve Tuzla ilçesinin yanı sıra İstanbul' un Anadolu yakasını dünyaya ve Türkiye' ye bağlar.

Pendik ve Tuzla kıyı parklarına karayolu, demir yolu ve deniz yoluyla rahatlıkla ulaşım mümkün olup, erişim açısından problemlili bir durum bulunmamaktadır.

Pendik- Tuzla Kıyıları Yeşil Alan Sistemi ve Kıyı Parkları

Genel olarak seksenli yıllara kadar yazlık yerleşim merkezi olarak gelişen Pendik-Tuzla kıyıları, 1980 yılından sonra Pendik ve Tuzla tersanelerinin açılması ile aşırı göç almıştır. Tersane ve sanayi kuruluşları ile birlikte artan göçler sonucu Pendik yazlık yerleşim yeri olmaktan çıkmış, bahçeli evlerin yerini apartmanlar almıştır. Merkez deki Batı Mahallesi, Pendik' in ilk yerleşim yerlerinden biri olup eskiden sakin bir balıkçı kasabası görünümünde, mahalle sakinlerinin birbirini tanıdığı yazlık bir sayfiye kenti iken, bugün herkesin uğrak yeri olan bir ticaret merkezine dönüşmüştür.

Pendik kıyıları öncelikle ulaşım amaçlı doldurulduktan sonra, ikincil amaç olarak rekreasyon fonksiyonlu kullanılmaktadır (Şekil 4.8).

Şekil 4.8: Pendik kıyı dolgu alanı arazi kullanımı



Kaynak: Döker, 2006.

Sahil yolu ve deniz otobüs terminali yapılan bu kıyı dolgu alanlarında inşa edilmiştir. Pendik Limanı hem deniz otobüsleri hem de balıkçılar tarafından kullanılırken, sahil

yolunun deniz ve kara taraflarında yaya gezinti yolları, çocuk oyun alanları park alanları, çay bahçeleri yer alırken ilçede ki yeşil alan düzenlemelerinin yaklaşık olarak yüzde 16' sı kıyı dolgu alanlarında yer alır (Döker 2006).

1980' lerin sonuna kadar balıkçılık ve çiftçiliğin bir arada sürdürüldüğü Tuzla'da tersane ve sanayinin gelişmesiyle çiftçilik önemini yitirmiştir. Ancak günümüzde ilçede seracılık faaliyetleri ve balıkçılığın geçim kaynağı olma özelliği halen devam etmektedir.

Geçmişte Tuzla yazların uzun sürmesi ve Akdeniz iklimi özelliklerine sahip olması bakımından sayfiye yeri olarak kullanılırken, tersane ve organize sanayi bölgesi haline gelmesi sebebiyle aldığı göçler ve kıyıların doldurularak sahil yolunun geçirilmesiyle bu özelliğinden çok şeyler kaybetmiştir. Ancak günümüzde bu sayfiye özelliğini halen azda olsa koruyabilen nadir İstanbul ilçelerinden biri olma özelliğini korumaktadır (Şekil 4.9).

Şekil 4.9: Tuzla sahili doldurulmadan önce Tuzla mezarlığı



Kaynak: www.tuzlasahil.com

İstanbul' un doğudaki çıkış noktası olan Tuzla kıyıları doldurularak 61.000 m² alan denizden alınmıştır. 1995 ve 2000' li yılların uydu görüntülerinde doldurulan alanlar kolayca tespit edilebilmektedir (Şekil 4.10). Bu dolgu alanları rekreasyon alanı olarak düzenlenmiş olup, bu alanlar üzerinde çay bahçeleri, yapay havuz ve göletler, yaya gezinti yolları, çocuk oyun alanları, piknik üniteleri, dinlenme mekanları, spor alanları, helikopter pisti, restoran ve kafeler yer almaktadır (Döker 2006).

İlçedeki yeşil alan düzenlemelerinin yüzde 30' u kıyı dolgu alanları üzerinde bulunurken Tuzla 25 km' lik sahil bandının sadece 2,5- 3 km' sini kullanabilmektedir. Özellikle İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi ile Deniz Harp Okulu arasında kalan yaklaşık 10 km' lik bölgede bulunan kıyı şeridi sitelerce özel mülk şeklinde kullanılmaktadır. Buradaki özel kullanımlar ve işgaller kaldırılarak I. ve II. Etap Sahil Düzenleme çalışmaları ile yürüyüş yolları ve plaj yapımı tamamlanmıştır (Tuzla Belediyesi 2012).

Şekil 4.10: Tuzla kıyı dolgu alanı arazi kullanımı



Kaynak: Döker, 2006.

4.3.2 Güneydoğu Kıyıları (Pendik- Tuzla arası) Kıyı Parkları Düzenleme İlkeleri

Pendik ve Tuzla ilçeleri İstanbul' un Anadolu yakasındaki son noktaları olarak, uzun yıllar İstanbul' a sayfiye yeri olarak hizmet ederken, plansız ve yanlış kentleşme sonucunda hızla bu özelliklerini kaybetmişlerdir. Pendik doğal kıyı yapısını tamamen yitirirken, Tuzla kısmen de olsa deniz ve deniz kullanımlarını halen korumaktadır.

Pendik-Tuzla kıyıları öngörüsüz bir kentleşme yaklaşımıyla doldurulmuş, kıyıların doğal yapısı tamamen yok edilmiş ve kent kıyı ilişkisi koparılmıştır. Doldurulan bu alanlar rekreatif amaçlarla kıyı parkları olarak düzenlenmek istenmiş, ancak kopan kent kıyı ilişkisini bu parklarda yeniden sağlayacak kriterler ortaya konamamıştır.

4.3.2.1 Kıyı Parklarının Planlama ve Uygulama Süreci

2001 ve 2007 yılları arasında Pendik kıyı dolgu alanları rekreatif faaliyetler için Pendik Sahil Düzenlenmesi (deniz tarafı) işi ve Pendik I. ve II. Etap Kara Tarafı Sahil Düzenlenmesi işi olarak İBB tarafından projelendirilerek, uygulaması gerçekleştirilmiştir.

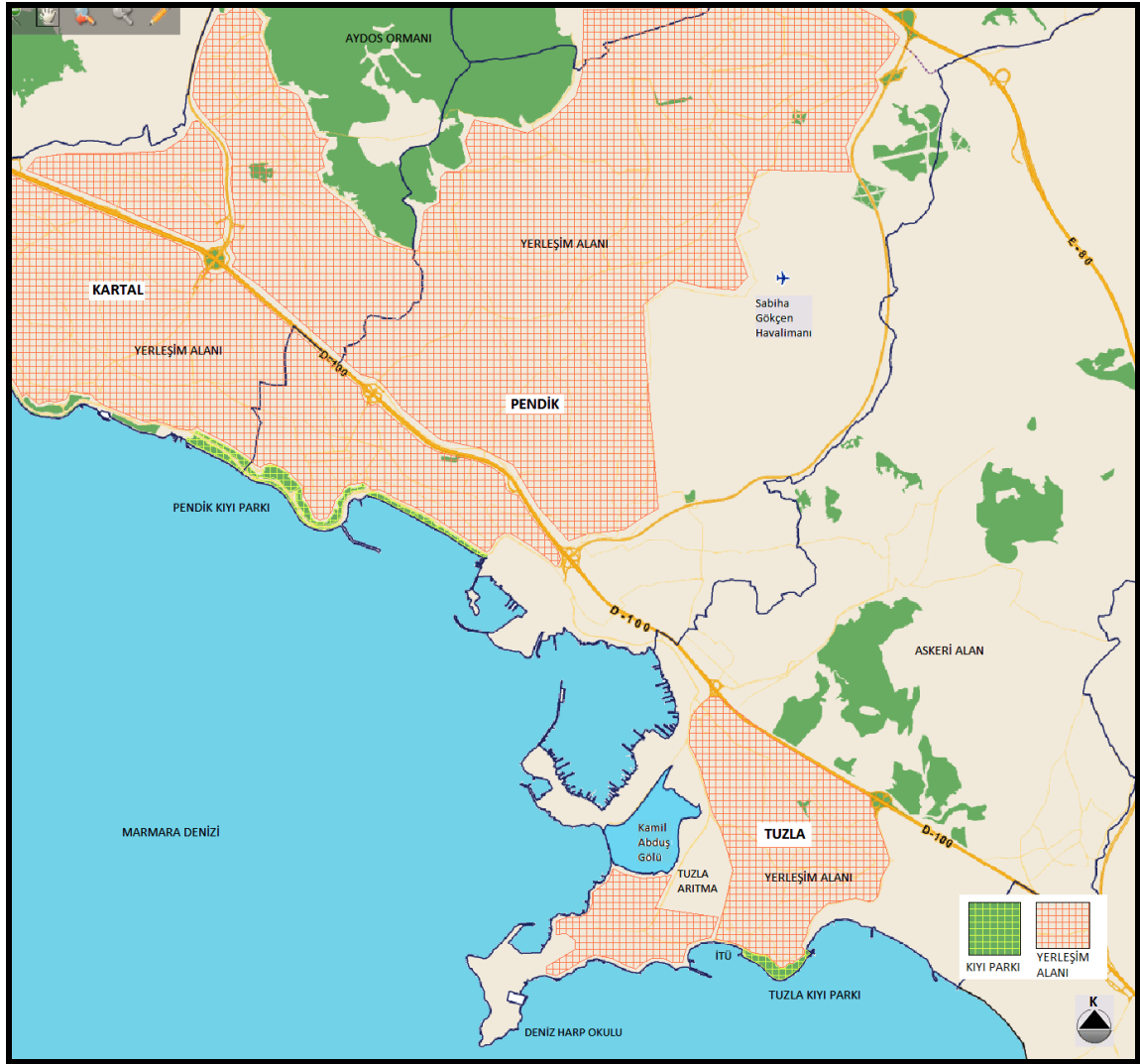
2000 ve 2003 yılları arasında ise Tuzla ilçesinin ve İstanbul' un rekreasyon ihtiyacını karşılamak için Tuzla kıyıları, İTÜ Denizcilik Fakültesi önünden başlayıp, Tuzla mezarlığı bölgesinde önce İBB tarafından doldurulmuş, sonrasında bu dolgu alanları Tuzla I. ve II. Etap Sahil Düzenlenmesi işi kapsamında yine İBB tarafından projelendirilerek uygulaması gerçekleştirilmiştir (Şekil 4.11).

Her iki proje, özellikle Pendik kıyı parkları uygulama aşamasında pek çok revizyon geçirmiştir. Planlandığı gibi projelerde önerilen bütün fonksiyon ve aktiviteler idari, ekonomik faktörler yüzünden hayata geçirilememiş, kısmen uygulanmış veya tamamen kesintiye uğramıştır. Aradan geçen zaman ve değişen idarecilerin farklı bakış açıları da bütün bu süreçleri olumsuz etkilemiştir.

Yeterli mali kaynak aktarılamadığı için Tuzla projesi yarım kalmış olmakla beraber planlanan proje daha fazla uygulama olanağı bulmuş, önerilen Tuzla plajı kısmına

kadar uygulamalar tamamlanmıştır. Pendik kıyı parkları deniz tarafında ise projenin sadece sert zemin ve çim alan uygulamaları tamamlanmış, projeyi yaşatacak olan aktivite ve fonksiyonlar mali ve idari problemler yüzünden gerçekleştirilmemiştir. Değişen idari yapı, yapısal düzenlemelerin fazla, yeşil alanların az kullanılmasını gerekçe göstererek kara tarafındaki projeyi revize ederek uygulama yoluna gitmiştir.

Şekil 4.11: Pendik- Tuzla kıyı parklarının yerleşim planı²¹

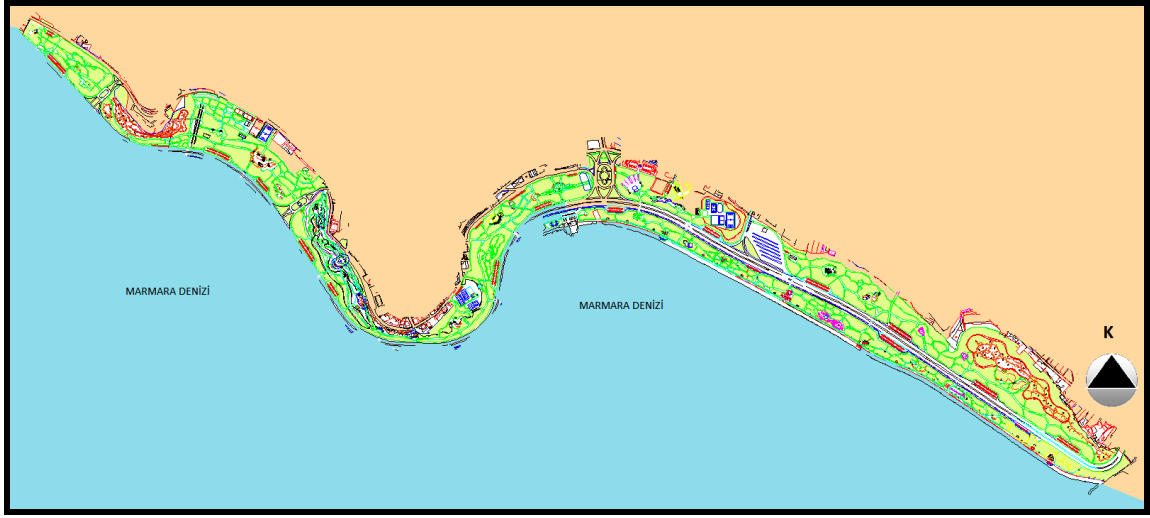


²¹ <http://gis.ibb.gov.tr>' den faydalanılarak hazırlanmıştır. Bkz. EK 2

Pendik Sahil Düzenlenme projesi kapsamında;

- a. Spor alanları (tenis, basket, paten, kaykay, voleybol, futbol, mini futbol, halı saha, mini golf) ve işletme binası, kapalı spor salonu (özürlüler için), bisiklet ve koşu yolları, fitness alanları,
- b. Kültür merkezi, tören alanı, sergi alanları, açık hava sineması, kış bahçesi, kafeler, çay bahçeleri, kır kahvesi, balık satış üniteleri

Şekil 4.12: Pendik sahil kara ve deniz tarafı düzenleme projesi²²



- c. Piknik üniteleri, dinlenme ve oturma birimleri, çocuk oyun ve dinlenme alanları,
- d. Çocuk oyun evi, oturma duvarları, macera tren yolları, trafik eğitim pisti, kameriyeler, pergolalar,
- e. Su gösteri alanları, yapay gölet ve ahşap köprüler, çeşmeler, kaskatlı havuzlar, fiskiyeli havuzlar,
- f. Acil helikopter pisti, balık tutma platformu, otoparklar, tuvaletler,
- g. Manzara seyir terasları; dürbünle seyir platformu, gökyüzü seyretme terası, güneş batışı seyir terası,
- h. Formel bahçeler, çok amaçlı yeşil alanlar, çiçek gösteri alanları, bitki labirentleri,
- i. Çeşmeli meydanlar, arkatlı yollar, kuleli meydanlar, havuzlu meydanlar gibi sayısız fonksiyon ve aktivite yer almıştır (Şekil 4.12 ve Şekil 4.13)

²² İBB Yapı İşleri Müdürlüğü'nce hazırlanan projeden faydalanılarak hazırlanmıştır. Bkz. EK 3

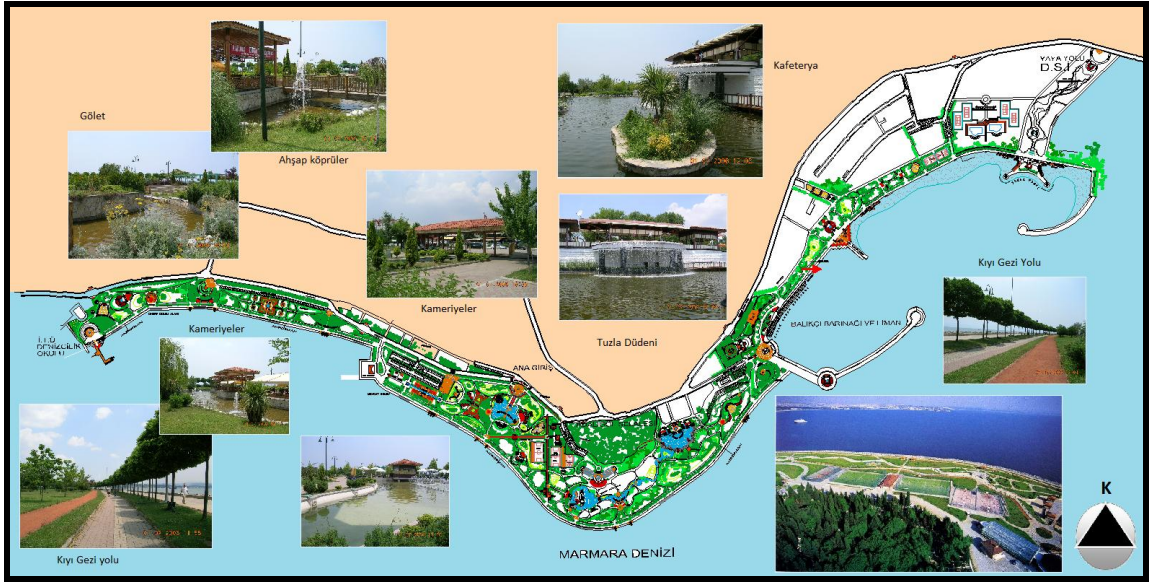
Şekil 4.13: Pendik sahil kara tarafı revize düzenleme projesi²³



Tuzla Sahil Düzenleme Projesi kapsamında ise;

- Deniz otobüsü iskelesi, sandal iskeleleri, kayak çekek iskelesi, Tuzla plajı ve duşlar, iskeleler,
- Deniz feneri meydanı, meydanlar, amfi tiyatro,
- Bitki gösteri alanları, Türk bahçesi, kademeli tarihi bahçeler, ıslak bahçe,

Şekil 4.14: Tuzla kıyı dolgu alanı düzenleme projesi²⁴



²³ İBB Yapı İşleri Müdürlüğü'nce hazırlanan proje ve alanda çekilen fotoğraflardan faydalanılarak hazırlanmıştır. Bkz. EK 4

²⁴ İBB Yatırım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan proje ve alanda çekilen fotoğraflardan faydalanılarak hazırlanmıştır. Bkz. EK 5

- d. Nilüfer göleti, Tuzla düdeni ve şelale çay evi, değirmen deresi,
- e. Çocuk oyun alanları, kameriyeler, pergolalar, piknik alanları,
- f. Yürüyüş yolları, koşu ve bisiklet parkurları, fitness alanları, spor alanları ve idari bina,
- g. Çay evleri, sera ve sera kafeterya, lokantalar, balık satış çarşısı,
- h. Balıkçı ve tekne barınakları, tekne çekek ve bakım yeri,
- i. Tuvaletler, otoparklar, acil helikopter pisti gibi pek çok fonksiyon ve aktivite yer almıştır (Şekil 4.14 ve Şekil 4.15).

Şekil 4.15: Tuzla kıyı dolgu alanı rekreasyon düzenlemesi



Kaynak: <http://www.tuzlasahil.com/>

4.3.2.2 Pendik- Tuzla Kıyı Parkları Düzenleme İlkeleri

Pendik- Tuzla kıyı parkları projeleri, *ulaşılabilirlik- erişilebilirlik, süreklilik, ritim, çeşitlilik, bağlantılar ve mekan kimliğinden* oluşan kıyı parklarını düzenleme ilkelerine dayalı olarak incelenmiştir;

4.3.2.2.1 Ulaşılabilirlik- Erişilebilirlik

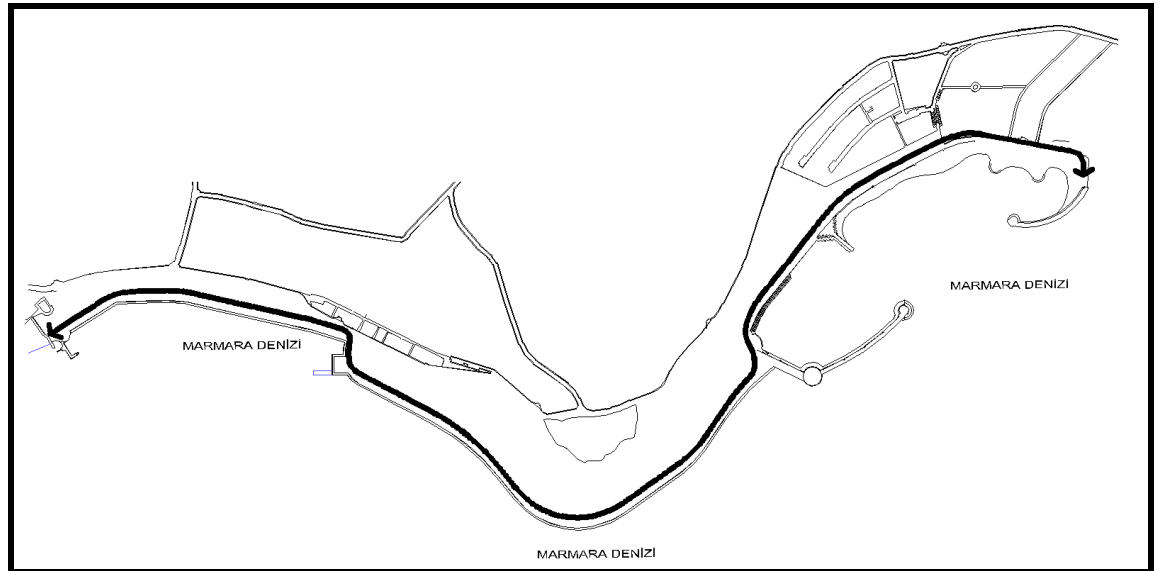
Pendik ve Tuzla kıyı park projelerinde taşıtla ana ulaşım bağlantılarını kullanarak kıyıya ulaşım öngörülmüştür. Kıyı boyunca devam eden sahil yolu, D100 karayolu ve bağlantıları en önemli kara yolu ulaşımını oluşturmuştur. Demir yolları ile de Pendik ve Tuzla merkez üzerinden kıyılara ulaşım hedeflenmiştir. Ayrıca deniz yolu; deniz otobüsleri ve şehir hatları vapurları ile de Pendik ve Tuzla kıyılarına doğrudan ulaşım sağlanmıştır.

Projelerde kıyı parklarına ulaşımı sağlayacak bir yaya sistemi; yürüyüş, bisiklet veya koşu yolları, parkların yer aldığı kıyı bölgeleri ve merkezler için kurgulanmış, kıyı arka mekanını parklara bağlayan bir yaya ulaşım sistemi öngörülmemiştir.

4.3.2.2.2 Süreklilik

Pendik- Tuzla kıyı parkları projelerinde kıyı boyunca kesintisiz bir yaya ulaşım sistemi; bisiklet, koşu ve yürüyüş yolları ile en temel kamu kullanımı hedeflenerek, kıyı boyunca devam eden bu yaya ulaşım sistemi ile eğlenceli ve görsel bir kent kıyı ilişkisi kurgulanmıştır (Şekil 4.16).

Şekil 4.16: Tuzla kıyı parkı boyunca yaya ulaşım sistemi²⁵



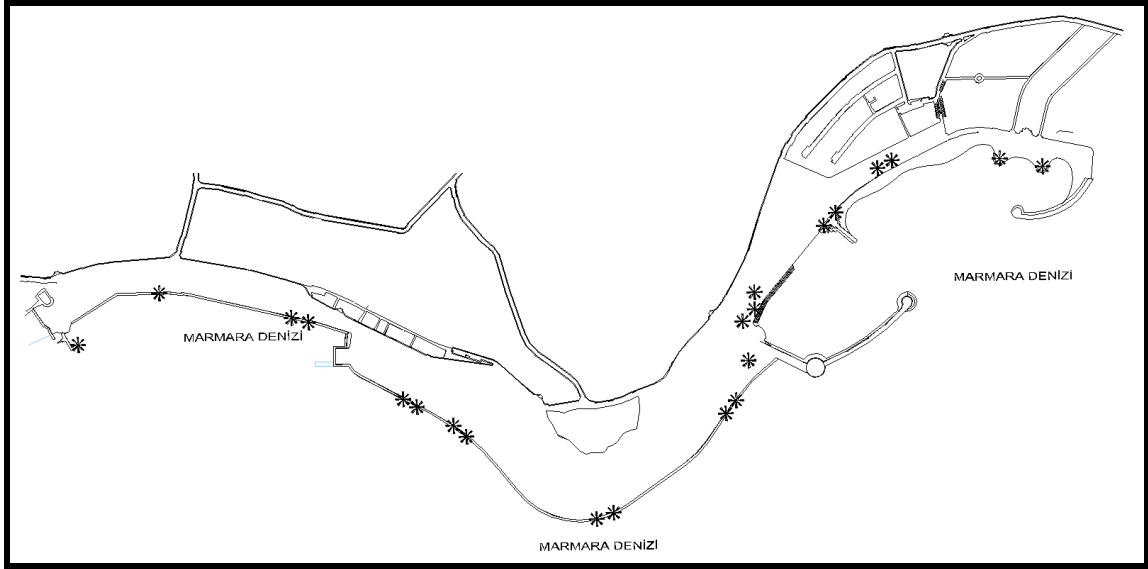
²⁵ İBB Yatırım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan projeden faydalanılarak hazırlanmıştır.

4.3.2.2.3 Ritim

Her iki kıyı parkı projesinde kesintisiz devam eden yaya ulaşım sisteminde monotonluğu kırmak için kıyı boyunca oturma ve dinlenme mekanları yerleştirilmiştir. Bu mekanlar düzenli aralıklarla kullanılarak bir ritim oluşturulmaya çalışılmıştır (Şekil 4.17).

Tuzla kıyı parkında bu monotonluk ayrıca sandal iskelesi, balıkçı barınakları ve kayak çekek iskelesi, köşkler iskelesi ve tuzla plajı gibi daha çok deniz ve suya ait mekanlarla kırılmaya çalışılırken, Pendik kıyı parkı projesinin deniz tarafına deniz ve suyla ilgili kullanımlar yerleştirilmemiş ve denize inen birkaç teras bu monotonluğu kırmak için yeterli olmamıştır.

Şekil 4.17: Tuzla kıyı parkında tekrar eden kullanımlar²⁶



4.3.2.2.4 Çeşitlilik

Toplumun bütün kesimlerine hizmet eden, ihtiyaç ve isteklerine cevap verebilen bir kıyı parkı anlayışı ile kıyı parkları projelerinde kamu kullanımını teşvik etmek amaçlı kıyı yürüyüş yolları, bisiklet ve koşu yolları, iskeleler, manzara seyir noktaları, balık tutma

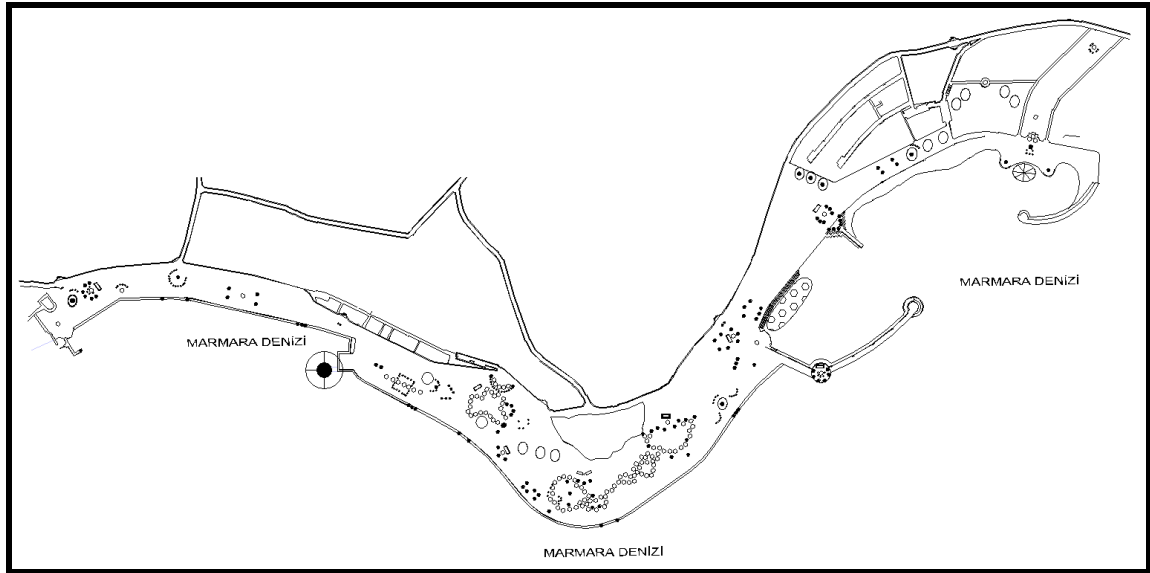
²⁶ İBB Yatırım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan projeden faydalanılarak hazırlanmıştır.

platformları, plaj kullanımları, yüzme kulübü, balık satış üniteleri, balık pazarı, denize inen basamaklar ve teraslar, seyir platformları ve diğer park kullanımlarına yer verilmiştir (Şekil 4.18).

Pendik kıyı parkında su ve deniz sadece görsel amaçlı kullanılmış, bunlara ait her hangi bir kullanıma; su sporları, plaj kullanımı, iskelelere projede yer verilmemiştir. Tuzla Kıyı park projesi ise Pendik’le karşılaştırıldığında su ve deniz kullanımlarına az da olsa yer vermiş ve sandal iskelesi, balıkçı barınakları ve kayak çekek iskelesi, köşkler iskelesi, tuzla plajı gibi kamu kullanımları projelendirilmiştir.

Ancak Tuzla projesinin eleştirilecek en önemli noktası, bir kıyı parkı projesi olmasına rağmen çok fazla yapay su ögesi kullanılmasıdır. Doğal ve sınırsız bir su kaynağının yanında yapay ve son derece sınırlı, çeşitli su ögelerine yer verilmiştir. Pendik projesinde ise su ögesi ön planda; deniz kısmında kullanılmamış, projenin kara tarafında su ögelerine yer verilmiştir.

Şekil 4.18: Tuzla kıyı parkında çeşitli kullanımlar²⁷



²⁷ İBB Yatırım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan projeden faydalanılarak hazırlanmıştır.

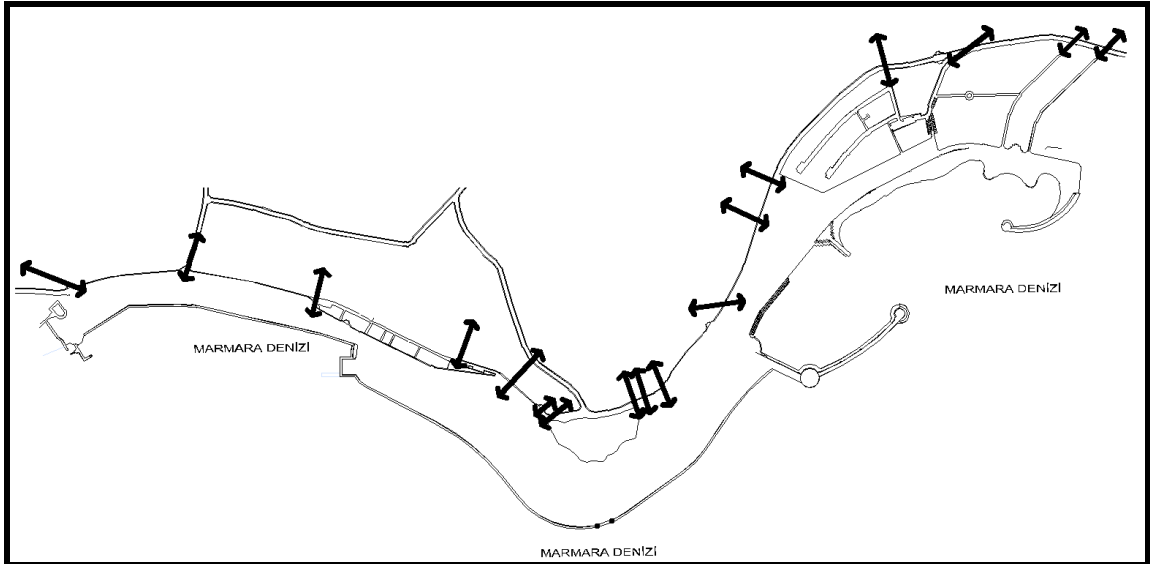
4.3.2.2.5 Bağlantılar

Pendik ve Tuzla' nın en görsel ve açık mekanları olan kıyı parklarına insanları çekmek için kıyı parklarının kıyı arka mekan bağlantılarının iyi kurgulanarak, kıyıda maksimum görsellik sağlanmalıdır. Projelerde lineer kıyı devamlılığının olmadığı yerlerde, kıyı arka mekan kullanımları ile kıyı parklarına bağlantılar sağlanmamış olduğundan arazi kullanımlarında süreklilik söz konusu olmamıştır.

Ancak kıyı parkları kendi içinde mekanları, fiziksel ve görsel olarak yürüyüş, koşu ve bisiklet yolları ile birbirine bağlamıştır. Pendik kıyı parkı projesinde ortadan geçen sahil yolu, deniz ve kara tarafındaki park kullanımlarını birbirinden ayırarak, yayaların kıyıya erişimini zorlaştırıp kıyının bütünlüğünü bozmuştur (Şekil 4.19).

Kıyı park projeleri yaya ve ulaşım sirkülasyonu, peyzaj dokusu, aydınlatma konsepti gibi noktalarda entegrasyon ve uyumu yakalayamamış olup projelendirme çalışmaları birbirinden bağımsız gerçekleşmiştir.

Şekil 4.19: Tuzla kıyı parkı ulaşım bağlantıları²⁸



²⁸ İBB Yatırım Planlama Müdürlüğü'nce hazırlanan projeden faydalanılarak hazırlanmıştır.

4.3.2.2.6 Mekan Kimliği

Kıyı arka mekanı ile bağlantılar kuran, orijinal, uyumlu, yerel kimliği yansıtan bir mimari ve doğal yapı ile organik bir bağ kurmuş, çağdaş bir kıyı parkı tasarımı Pendik-Tuzla kıyılarında gerçekleştirilmeye çalışılmış ancak tasarımlarda su ön planda kullanılmayarak sadece görsellik boyutuyla özellikle Pendik kıyılarında kullanılmış olup, yapılan dolgularla kıyı tahkim edildiğinden suya erişim imkanı ortadan kalkmıştır. Bir ölçüde suya erişim, Tuzla projesinde iskelelerle sağlanmış, ancak Pendik de iskelelere hiç yer verilmemiştir. Kıyı mekanında ilgi çekici, insanları kıyı parklarına çeken odak noktaları birkaç noktada oluşturulmaya çalışılmıştır.

Sonuçta kıyı parklarını düzenleme ilkelerine dayalı olarak Pendik- Tuzla kıyı parkları projeleri; deniz gibi doğal bir su kaynağının yanında yer almasına rağmen, su ve suya ait kullanımlara çok az yer veren, İstanbul ve bölge insanını kıyı parklarına çekecek, ilgi çekici odak noktalarının ve bölgenin kimlik ve karakterini yansıtan özgün tasarımların kendini ortaya koyamadığı, diğer park kullanımlarının çoğunlukta yer aldığı kıyı parkı niteliği taşımayan projeler olarak değerlendirilmiştir.

5. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Kıyı şeridinin çok uzun olduğu İstanbul kıyıları, toplum tarafından daha etkin ve akılcı bir şekilde kullanılması gerekirken, alınan yanlış ulaşım kararları ve plansız kentleşme sonucu özellikle sahil yolları tarafından kıyı ile ilişkisi kesilmiş bir kent kimliğine bürünmüştür.

Gündelik hayatın her anında kullanılması gereken Pendik-Tuzla kıyı parkları, sadece hafta sonları kullanılan piknik alanlarına dönüşmüş durumdadır. Kıyı alanları bu şekilde harcanamayacak kadar değerli ve kıt kaynaklardır. Bu çalışmada tespit edilen kıyı parklarını düzenleme ilkeleri ve örnek alan incelemesi olan San Francisco limanı kıyı parkları düzenleme ilkelerine dayalı olarak, Pendik- Tuzla kıyı parkları projeleri ve mevcut arazi kullanışları karşılaştırarak incelendiğinde ortaya şu sonuçlar çıkmıştır;

- a. Pendik- Tuzla kıyı parklarına kara ve deniz yoluyla rahatlıkla ulaşılmaktadır. Genelde ulaşım kara yolu ile gerçekleşmekte, ayrıca deniz ve demir yolları da kullanılmaktadır. Ancak ortadan geçen Pendik sahil yolu kıyı parklarının kullanımında bir eşik oluşturarak, deniz ve kara tarafındaki parkların bütünlük ilişkisini kopartarak birbirinden ayırıp, kullanıcının kıyıya erişimi zorlaştırmakta ve bütüncül bir kıyı algısını imkansız bir hale getirmektedir.

Proje ve uygulamada kıyı parklarına yaya olarak ulaşım ancak parkın yakın çevresi ve kendi içinde öngörülmüştür. Parklar kendi içinde projede öngörülen ve uygulamada da gerçekleştirilen kesintisiz, lineer bir yaya sistemi (yürüyerek, bisikletle veya koşarak) ulaşımına sahiptir.

Ancak konut alanları ile kıyı bandı arasındaki mesafe sebebiyle insanların kıyı ile olan ilişkisi kopmuş ve denizle ilgili görsel ve fiziksel kullanma imkanları yok edilmiştir. Pendik ve Tuzla kıyılarında kıyı arka mekan kullanımları ile kıyı parklarına bağlantı sağlanmamış olduğundan, arazi kullanımlarında süreklilik bulunmadığı için kıyı arka mekanındaki yerleşim alanlarında yaşayan insanlar

kıyı parkları ile yeterli bir ilişki kuramamaktadır. Yaya ve taşıt ulaşım sistemleri ile parklar ve bu alanlar birbirine bağlanarak insanların kıyı parklarını kullanması sağlanmalıdır.

- b. Pendik- Tuzla kıyılarının özgün kimlik özellikleri korunarak, yapılan projeler doğrultusunda kıyı parklarının uygulanması gerekirken, projelerde azda olsa var olan, su ve suya ait kullanımlara; iskeleler, plaj, denize inen merdivenler ve teraslar, çok fonksiyonlu platform ve yüzme kulübü gibi aktivitelere uygulamalarda yer verilmemiştir. İstanbul kıyılarının hemen tamamındaki tek tip fonksiyon ve kullanımlar Pendik- Tuzla kıyı parkları içinde söz konusu olmuş ve kentin her yerinde görülen diğer park uygulamaları ile aynı karakterde düzenlenmiştir. Su sporları ve suya ait hiçbir özel tasarım ve kullanım çeşitliliğinin olmadığı uygulamalar Pendik-Tuzla kıyı parkları boyunca devam ettirilmiştir. Ancak her bölgenin kendine özgü bir kimliği ve karakteri olmalıdır. Bu kapsamda her yaş ve sosyo- ekonomik gruptan insanın rekreatif ihtiyaçlarına cevap veren, bölgenin öncesinde sahip olduğu sayfiye özellikli kullanımları içeren, Pendik ve Tuzla kıyı parklarında kendine özgü, insanları kıyı parklarına çekecek özellikte bölgesel bir düzenlemeden söz etmek mümkün değildir.

Kıyıları sadece denize girilen yerler olarak düşünülmemiş, kıyı arka planı da kıyı ile birlikte değerlendirilmelidir. Böylece kıyıları olan yığılmanın önüne geçilerek dengeli bir kullanım ve yararlanma ortaya çıkacaktır. Bu kapsamda kıyı arka mekanı ile uyumlu bağlantılar kuran, orjinal, yerel kimliği yansıtan bir mimari ve doğal yapı ile uyumlu çağdaş bir kıyı parkı tasarımı Pendik ve Tuzla kıyılarında mevcut değildir.

Kıyı boyunca yapılan dolgular ve kıyı tahkimatları ile kıyının doğal yapısı tamamen bozulmuş, kıyıları tüm doğal özelliklerini yitirmişlerdir. Tuzla, kıyı alanı az da olsa hala sayfiye yeri olma kimliğini koruyabilen bir yerleşme olarak varlığını sürdürürken, Pendik doldurulan kıyı bandı ile sahip olduğu plajları tamamen kaybederek sayfiye yeri olma özelliğini kaybetmiştir. Doldurulan Pendik-Tuzla kıyıları park olarak düzenlendiğinde de sürdürülebilir, toplum

ihtiyaçları ile çevresel faydalar arasında ki dengeyi kurarak uzun vadeli kamu kullanımının gözetildiği, suyla ilgili aktivite ve kullanımların kentliye hizmet ettiği kıyı parkları niteliğini ortaya koyamamıştır.

Pendik ve Tuzla kıyı parklarında suyun ön planda olduğu işlevsel bir kullanım ve su tabanlı hiçbir spor faaliyetine yer verilmemiş, su sadece görsel boyutu ile kullanılmış ve kıyıda inşa edilen anroşman ve kronmanlar²⁹ yüzünden suyla fiziksel temas imkansız hale getirilmiştir. Doldurulan denizin yok ettiği plajlar sebebiyle kent insanının ihtiyaç duyduğu yüzme, güneşlenme ihtiyacı karşılanamamıştır. Kıyı parklarında bölgenin kimliğine uygun, ilgi çekici, insanları kıyı parklarına çeken odak noktaları oluşturulmamıştır.

Pendik kıyı parkı projesi uygulama sonrasında yerel yönetimin isteği üzerine getirilen, kıyının görselliğini engelleyen farklı kullanımlar (Pendik pazar alanı) ve alanda mevcut olan ancak kaldırılmayan bazı kullanımlar (Ağaç AŞ fidanlılığı) sebebiyle bütünlükten uzak, parçalı kıyı parkları ortaya çıkmıştır. Bu kopukluklar giderilerek kullanım ve aktivitelerdeki proje bütünlüğü sağlanmalıdır.

Bütün bir İstanbul halkına hizmet etmesi gereken Pendik- Tuzla kıyı parklarının, özellikle de Pendik kıyı parkının güvenlik içinde kullanımından söz etmek imkansızdır. Kıyı parklarının emniyet ve güvenlik içinde kullanılmasını tüm yıl boyunca yayarak, gece ve gündüz kullanımı sağlayabilecek şekilde düzenlemek, ve yeterli aydınlatma sistemini oluşturmak gerekmektedir. Parkların sürekli kullanımını sağlayacak aktivite ve fonksiyonlar getirilmediği için kıyı parklarının yeterli olmayan kullanımı sonucu parklar zarar görerek sahipsiz, ıssız, boş, tanımsız ve kullanılmayan yeşil alanlar olarak kalmaktadır.

- c. Kıyı parkları projeleri diğer kıyı parkları ile yaya ve ulaşım sirkülasyonu, mimari kimlik, peyzaj dokusu, aydınlatma konsepti gibi konularda entegrasyon

²⁹ Anroşman: Doldurulmuş denizin önüne set çekmek amacıyla deniz zeminin taşla doldurulması. Kronman: Anroşman kenarına yapılan beton yola denir. Aynı zamanda dalgakıran beton kısmına kronman betonu adı verilir

ve uyum birlikteliği içinde olmadan hazırlanırken, uygulama sürecinde de aynı eşgüdümsüzlük devam etmiş, yapılan her bir uygulama diğer kıyı parklarından bağımsız, bütünlükten uzak kendi içinde gerçekleşmiştir. Kıyı parklarını düzenleme çalışmalarında ilgili diğer disiplinlerle entegre bir çalışma yapılmadığı gibi kamuoyunun katılımı da sağlanmamıştır. Dolayısıyla toplumun bütün kesimlerine hizmet eden, ihtiyaç ve isteklerine cevap verebilen bir kıyı parkı anlayışından söz etmek mümkün değildir.

- d. Pendik- Tuzla kıyıları çok yönlü faydalar sağlayabilecek üstünlüklere sahipken, kıyılarla ilgili geri dönüşü mümkün olmayan kararlar alınarak Pendik- Tuzla kıyıları tüketilmiş, kent ve toplumun kıyılarla ilişkisi kopartılmıştır. Kıyı boyunca belirli noktalarda denizle göz teması bile kurmak imkansız hale getirilmiş, kıyıları boş, tanımsız, şekilsiz, kimliksiz bir duruma terk edilmiştir. Geçmişte her ilçenin farklı özellikleri, ayırt edilebilen bir silueti varken bugün İstanbul kıyıları tek tip olma konusunda birbirleriyle yarışmaktadır. Bunun sonucunda kentin karakteri kıyılarından okunamaz hale gelmiştir.

Elde kalan, kullanabilecek sınırlı kıyı alanlarından olan Pendik kıyıları İstanbul da ki su kara dengesinin olduğu en güzel doğal kıyılara sahipken kıyılarını kaybeden en kötü örneklerden olmuştur. Pendik koyu doldurularak Marmara Denizi' nin en güzel kısmına Pendik tersanesi ve Pendik Marina'sı inşa edilmiştir. Pendik marinası bölgeye sosyal ve kültürel anlamda yenilikler getirmiş, ancak kentin eski işlev alanları ile bağlantı kurulamamış ve kentin arka planı ile marinayı destekleyecek aktiviteler getirilememiştir. Tuzla Belediyesi de bir marina kurmak için çalışmalarını devam ettirmektedir.

Kıyı parkları düzenlenirken ilgili disiplinlerle entegre bir çalışma yapılmamakta, kamuoyunun katılımı alınmamakta veya önemsenmemektedir. Bunun sonucunda da toplumun bütün kesimlerine hizmet edebilecek, ihtiyaç ve isteklerine cevap verebilecek bir kıyı parkı anlayışından söz etmek mümkün olmamaktadır.

- e. Her şeyden önce kent sakinleri kendileri ve kentsel kıyıları için daha fazlasını istemeli, kent planlama sürecinde anlamlı kamuoyu katılımı sağlayarak, ilgili

kıyı çalışmalarına sahip çıkabilmelidir. Ancak kent toplumunun bunları gerçekleştirebilmesi için kentte yaşama bilincini içselleştirmelidir;

- i. Kent yaşayanlarının hafızasında özel bir yere sahip olmalıdır.
- ii. Kıyı kentsel dokuda özel bir konumda olmalıdır.
- iii. Kentin yaşayanları arazi kullanım kararları alınırken, kentlerinin ve onun kıyısının öneminin farkına varmalı ve planlama sürecinin her safhasında sürece dahil olmalıdır.

f. İstanbul kentinin kıyılarının planlanması ve yönetimi için tamamen İstanbul' a özgü bir yapılanma gerçekleştirilmeli, bunun için yasal anlamda ne gerekiyorsa yapılmalıdır. Bu kapsamda İstanbul kıyılarının rekreasyon amaçlı kıyı parkları olarak düzenlenmesinde ilgili iki önemli problem ortaya çıkmaktadır;

- i. Kıyı parklarına ulaşımın sağlanması,
- ii. Yerleşim ve tesislerin rekreatif aktivitelerle desteklenmesi.

Pendik- Tuzla kıyılarının plansız ve yanlış politikalar sonucu doldurularak, her türlü aşırı yoğunluğun; kentleşme, sanayi gibi arazi kullanımlarının bölgeye getirdiği baskı sebebiyle kıyılar ve kıyıda kullanılanlar yok olma sürecine girmiştir. Bölgenin karakterinde birincil rolü olan su ve kıyıların kendini baskın olarak hissettireceği, aynı zamanda bölgenin tarihi birikimlerine saygılı bir kentsel dokunun yeniden yapılandırılarak kent kıyı ilişkisinin yeniden kurulması gerekmektedir.

Mevcut durumu iyileştirerek daha çekici bir hale getirmek için kentsel kıyı parkları toplumun ihtiyaçları, istekleri, Pendik- Tuzla kıyıların yerel kimliği ve suya dayalı kullanımların kendini yoğun olarak hissettireceği tasarımlar doğrultusunda yeniden düzenlenmelidir.

Kıyı parklarını yeniden düzenlerken, kıyı ve kıyıyla ilgili problemler göz önünde tutularak kapsamlı bir çözüm amacı güdülerek en azından yeni hataların önüne geçebilme şansı doğacaktır. Bu bağlamda genelde İstanbul özelde ise Pendik- Tuzla kıyı parklarının yeni bir anlayışla kıyı parklarını düzenleme ilkeleri üzerinden tekrar değerlendirilerek düzenlenmesi, kent ve kentli için olumlu sonuçlar ortaya çıkaracaktır.

Yeniden dzenlenen kıyı parkları ile rekreatif yeşil alanların nitelik ve niceliği artacak, aynı zamanda kentin yapısı iyileşecek ve kent silueti de olumlu yönde etkilenecektir. Böylece doğal ve kültürel kullanımların bir arada olacağı, sürdürülebilir Pendik- Tuzla kıyı parkları, kent ekosistemi içinde kendine yer bularak, kent ve kentlinin ihtiyacı olan yeşil alanlar, rekreatif aktiviteler ve kullanımlarla bütünleşerek kıyı yeşil alan sisteminde yerini alacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

American Planning Association. 2006. *Planning and urban design standards*. New Jersey: John Wiley and Sons, Inc.

Aydemir, Ş., Erkonak Aydemir S., Şen Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A. M., Sancar, C., Özyaba, M. ve Aydın Türk, Y. 2004. *Kentsel alanların planlanması ve tasarımı*. Trabzon: Akademi Kitabevi.

Baud- Bovy, M. ve Lawson, F. 2008. *Tourism and recreation handbook of planning and design*. Architectural Press

Breen, A. ve Rigby, D. 1994. *Waterfronts: cities reclaim their edge*. Newyork: McGraw-Hill.

Craig-Smith, S. J. ve Fagence, M. 1995. *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront development: an international survey*. Greenwood Publishing Group.

Çubuk, M., Gürsel, E., Karabey, H. 1978. İstanbul' un yeşil alan sorunlarına urbanistik bir yaklaşım. *Kentlinin sağlığı ve ihtiyaçları açısından büyük istanbul' un yeşil alan sorunları ulusal simpozyumu*. Besalet Pamay (Dzl.) 22-24 Kasım 1978. İ.Ü. Orman Fak. İ.Ü. Yayın No: 2587. O.F. Yayın No: 270. Güçlü Matbaacılık. İSTANBUL

Gül, A. ve Kılıç A. 2009. Kentsel kıyı kavramı ve suyun hafızası. Kıyı Sempozyumu. 23- 24 Ekim 2009. Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükşehir Bölge Temsilciliği.

Harnik, P. 2010. *Urban Green; innovative parks for resurgent cities*. Island Press.

Hasol, D. 1990. *Ansiklopedik mimarlık sözlüğü*. YEM Yayın. 4. Baskı. İstanbul.

Keleş, R. 1980. *Kentbilim terimleri sözlüğü*. TDK.

Pamay, B. 1971. *Park- bahçe ve peyzaj mimarisi*. İ.Ü. Orman Fak. İ.Ü. Yayın No: 1640. O.F. Yayın No: 164. Kutulmuş Matbaası. İSTANBUL

Pamay, B. 1978. *Kentsel peyzaj planlaması*. İ.Ü. Orman Fak. İ.Ü. Yayın No: 2487. O.F. Yayın No: 265. Çağlayan Basımevi. İSTANBUL

Randolph, J. 2004. *Environmental land use planning and management*. Island Press.

Türk, Ş.Ş. 2009. *Neoliberal yaklaşımlar çerçevesinde kıyı alanlarının kullanımı ve yasal yapıdaki değişiklikler*. Kıyı sempozyumu. 23- 24 Ekim 2009. Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükşehir Bölge Temsilciliği.

Uzun, G. 1990. *Kentsel rekreasyon alan planlaması*. Çukurova Üniversitesi. Ziraat Fakültesi. Ders Kitabı. No:48. Ç.Ü. Ziraat Fakültesi Ofset ve Teksir Atölyesi. Adana.

Woolley, H. 2003. *Urban open space*. London: Spon Press

Sürelî Yayınlar

Altınçekiç, H.ve Aksoy, Y. 2002. İstanbul' da ki parkların uygulamadan doğan sorunlar açısından irdelenmesi. *Yapı Dergisi*. 245.Sayı. Peyzaj Mimarlığı Eki

Oğuz, D. 1998. Kent parkı. *TMMOB, Peyzaj Mimarları Odası, İstanbul Bölge Şubesi Yayını*.

Diğer Yayınlar

Bossier Comprehensive Land Use and Development Master Plan. 2002. (Online).
(ziyaret tarihi: 07.06.2011).

(http://www.bossiercity.org/files/ApplicationsForms/mpc/final_plan/Chapter_6_Natural.pdf)

Bucaklı, Z. 1999. İstanbul metropoliten alanının yeşil alan sisteminin analizi. Yıldız Teknik Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Döker, M. F. 2006. İstanbul ili marmara denizi kıyı dolgu alanlarının tespiti ve bu alanlarda arazi kullanımı. İstanbul Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Gedikli R. 2002/4. Kentlerde kişi başına düşmesi gereken açık yeşil alan büyüklüğünün değerlendirilmesinde kullanılabilecek matematiksel model önerisi. TMMOB Şehir Plancıları Odası. (Online). (ziyaret tarihi: 25.01.2012).
(http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/1839b036f63806c_ek.pdf)

Google Earth, 2012. (<http://www.google.com/earth/index.html>)
(Online). (ziyaret tarihi: 08.03.2012).

Harnik, P., 2006. The excellent city park system. 2. Baskı. San Francisco: The Trust for Public Land. (Online). (ziyaret tarihi: 08.03.2012).

(http://cloud.tpl.org/pubs/ccpe_excellentcityparks_2006.pdf)

Hongyu, Z. ve Ruhai, Y., 2010. *Urban Waterfront greenway system for flood prevention and hazard reduction*. 2010 Second IITA International Conference on Geoscience and Remote Sensing.

Gül Yazgan, A. ve Kılıç A. 2002. İstanbul'da kentsel kıyı mekanında, kıyı dolgu alanlarının gelişimi ve planlaması. Kıyı Alanları Yönetimi. 5-7 Eylül 2002. İzmir.

Müftüoğlu, V. (2008). Kentsel açık-yeşil alan karar ve uygulamalarının imar mevzuatı kapsamında ankara kenti örneğinde irdelenmesi. Ankara Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.

İstanbul çevre düzeni planı. 2006. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü.

İstanbul imar yönetmeliği 2007. İBB. (Online). (ziyaret tarihi: 23.11.2011).

<http://www.ibb.gov.tr/tr->

[TR/kurumsal/Birimler/ImarMd/Documents/imar_yonetmelik.pdf](http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/ImarMd/Documents/imar_yonetmelik.pdf)

<http://www.london.gov.uk/lccp/ourclimate/overheating.jsp>

(Online). (ziyaret tarihi: 02.02.2012)

http://www.louisvillewaterfront.com/documents/2011_park_map.pdf

(Online). (ziyaret tarihi: 02.02.2012)

<http://istanbulfotografлари.blogspot.com/2011/10/tuzla.html> (Online). (ziyaret tarihi: 08.03.2012).

<http://www.pendik.bel.tr/> (Online). (ziyaret tarihi: 08.03.2012).

<http://www.tuzla.bel.tr/> (Online). (ziyaret tarihi: 08.03.2012).

http://www.tbpm.org/outreach/elmhurst_park_original.html

(Online). (ziyaret tarihi: 13.08.2012)

<http://mappery.com/Foothill-Regional-Park-Map>

(Online). (ziyaret tarihi: 13.08.2012)

- Kılıç, A. (1999). Kıyıdan geri çekilme sürecinde kent- kıyı ilişkisi, kentsel kıyı tanımı ve bu kavrama dayalı kentsel kıyı gelişme stratejileri: İstanbul örneği. *Doktora Tezi*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Levend, T. Ö. (2008). İstanbul ili Bayrampaşa ilçesi açık ve yeşil alanlarının nitelik ve nicelik açısından irdelenmesi. Selçuk Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Logan City Council 2010. *New Planning Scheme Fact Sheet*.
(Online). (ziyaret tarihi: 17.05.2012)
http://www.logan.qld.gov.au/_data/assets/pdf_file/0019/4690/newplanningscheme-parks.pdf
- Planlı alanlar tip imar yönetmeliği. (Online). (ziyaret tarihi: 17.05.2012)
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.4877&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>
- PPS 2012. 9 steps to creating a great waterfront. 10 qualities of a great waterfront destination. (Online). (ziyaret tarihi: 26.03.2012)
<http://www.pps.org/articles/stepstocreatingagreatwaterfront/>
http://www.pps.org/articles/10_qualities_of_a_great_waterfront/
- Türk Dil Kurumu (TDK), 2009. Güncel türkçe sözlük (Online). (ziyaret tarihi: 06.05.2012). <http://ked.tdkorg.tr/>
- The National Research Council 1980. Urban waterfront lands. National Academy of Sciences. Washington, D.C. (Online). (ziyaret tarihi: 10.05.2012).
<http://books.google.com.tr/books?id=tzYrAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=Urban+Waterfront+Lands.pdf&source=bl&ots=IlvafJgpVM&sig=uiubaoPJTwf6yuAczqytDkFG7dg&hl=tr&sa=X&ei=dVgeUJCnC87VsgbkkYGwBg&ved=0CDMQ6AEwAQ#v=onepage&q&f=false>

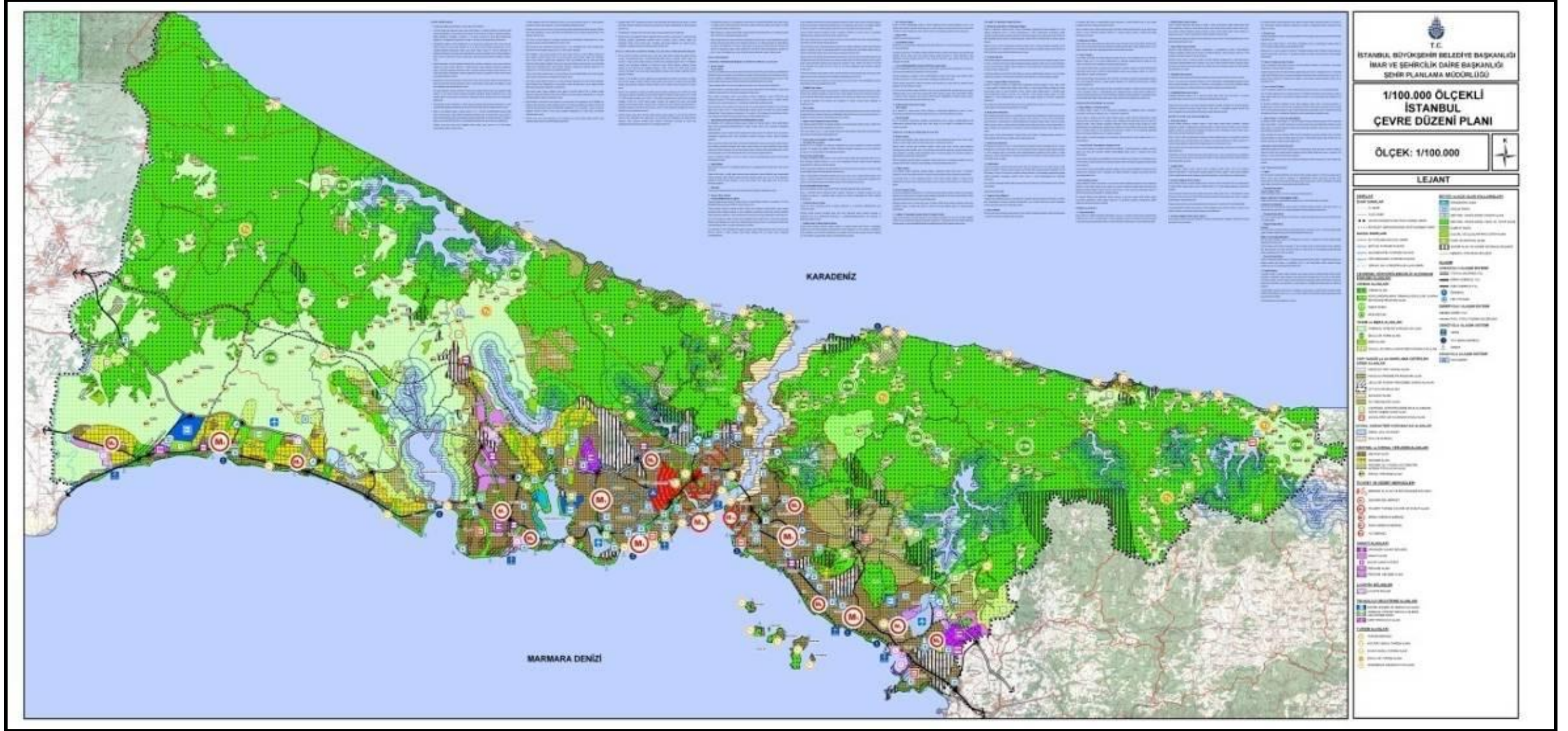
- Önen, M. (2007). Kentsel kıyı mekanı olarak akarsuların rekreasyonel kullanım potansiyelinin irdelenmesi: Eskişehir Porsuk Çayı ve İstanbul Kurbağalıdere örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özdemir A. 2007/1. Katılımcı kent kimliğinin oluşumunda kamusal yeşil alanların rolü. TMMOB Şehir Plancıları Odası. (Online).(ziyaret tarihi: 25.01.2012).
http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/fc214004c9481e4_ek.pdf
- Özdemir, E. (2007). İstanbul kıyı mekanında dolgu alanların rekreasyonel kullanımının planlama açısından irdelenmesi İstanbul Avcılar örneği. Yıldız Teknik Üniversitesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özer, M. N. 2009/ 2. Antalya kıyı alanlarının değişimi üzerine saptamalar. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını*. (Online).(ziyaret tarihi: 25.01.2012).
http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/aa96d9681a21445_ek.pdf
- Özkır, A. (2007). Kent parkları yönetim modelinin geliştirilmesi. *Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Öztan, Y. 1991. Ankara kentinin 2000' li yıllar için açık ve yeşil alan sistemi olanakları. *TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayını*. Sayı:2. (Online). (ziyaret tarihi: 25.02.2012).
http://www.peyzajmimoda.org.tr/yayinlar/dergi_goster.php?kodu=45
- Yıldızcı, A. C. (1982). İstanbul' da kentsel doku ile yeşil doku arasındaki ilişkiler ve İstanbul yeşil alan sistemi. *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yıldızcı, A. C. 1990. Peyzaj planlama lisans ders notları. İstanbul Üniversitesi. Orman Fakültesi. Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Waterfrontcenter, 1981. Urban waterfront manifesto. Temmuz, 1999. (Online). (ziyaret tarihi: 01.09.2012). <http://waterfrontcenter.org/>

Kıyı Kanunu (3621 s. k.). Resmi Gazete, 17.04.1990 (Online). (ziyaret tarihi: 01.09.2012). <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/790.html>

EKLER

EK 1: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı



EK 2: Pendik ve Tuzla kıyı parklarının yerleşim planı



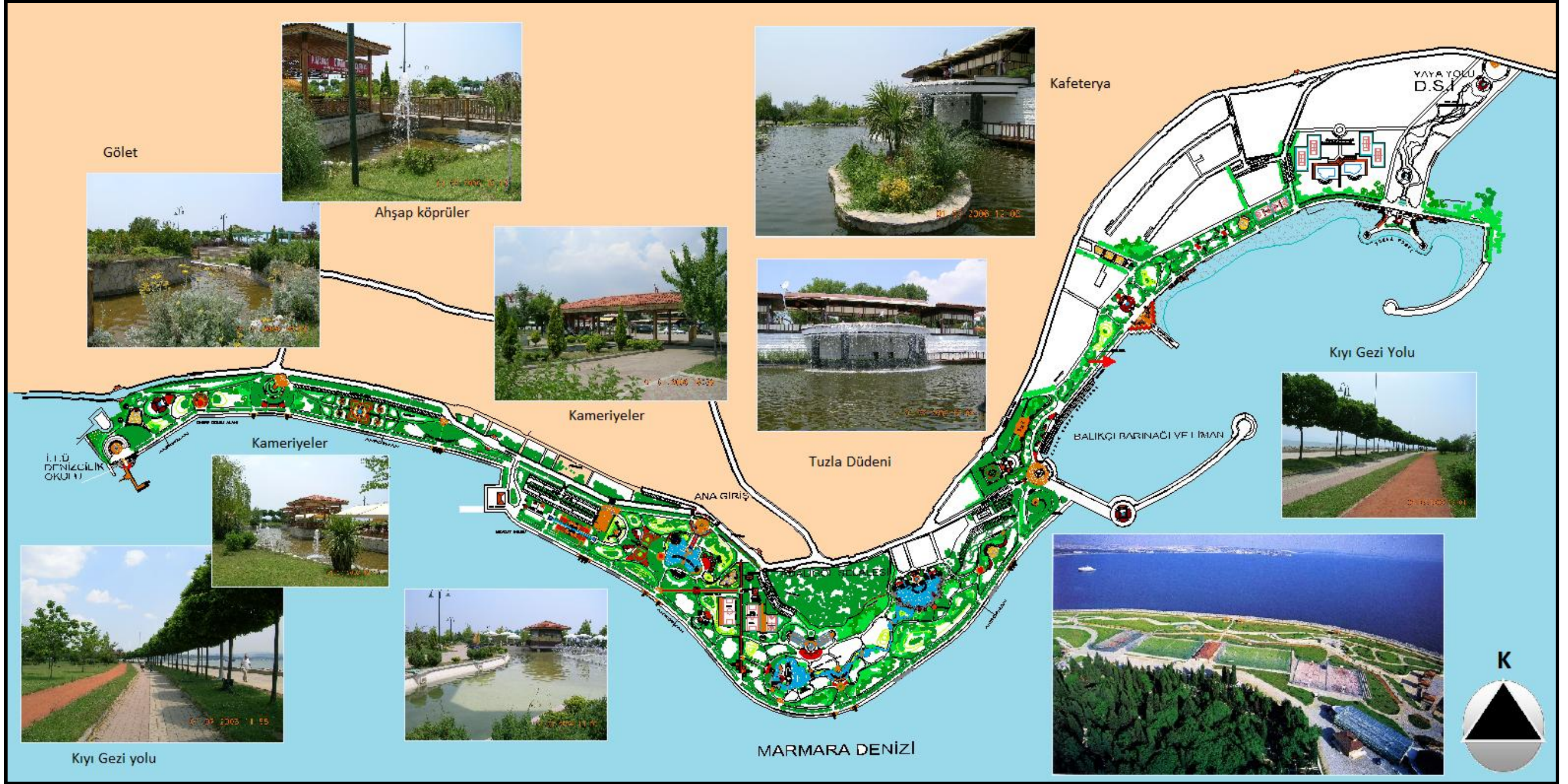
EK 3: Pendik sahil kara ve deniz tarafı düzenleme projesi



EK 4: Pendik sahil kara tarafı revize düzenleme projesi



EK 5: Tuzla kıyı dolgu alanı düzenleme projesi



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Kadriye Hacıhaliloğlu

Sürekli Adresi : Bahariye Cad. Sokullu Sok. No: 11/2 81310 Kadıköy/ İSTANBUL

Doğum Yeri ve Yılı : Silivri 1969

Yabancı Dili : İngilizce

İlk Öğretim : Bahariye İlkokulu 1980

Orta Öğretim : Kadıköy Kız Lisesi 1988

Lisans : İ.Ü. Orman Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü 1992

Yüksek Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi 2010-...

Enstitü Adı : Fen Bilimleri Enstitüsü

Program Adı : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Yayımları :

Çalışma Hayatı : Altaç Çiçekçilik 1993- 1994

Kağıthane Belediyesi 1994- 2000

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2000-...