

**ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA ARASI KIYI DÜZENLEMESİNİN
REKREASYONEL AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NURAY AYBAY

EKİM 2006

T.C
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA ARASI KIYI DÜZENLEMESİNİN
REKREASYONEL AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

NURAY AYBAY

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ÇEVRE TASARIMI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
TEZ DANIŞMANI: YRD. DOÇ. DR. ÜMRAN TOPÇU

EKİM 2006

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Fen Bilimleri Enstitü Müdürü

Doç. Dr. İrini DİMİTRİYADİS

Bu tezin Fen Bilimleri Enstitüsü'nden mezun olması için gereken tüm koşulları yerine getirdiğini onaylıyorum

Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programı Koordinatörü

Prof. Dr. Selma KURRA

Kanaatimce, bu tezin kapsamı ve kalitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nden mezun olması için yeterlidir.

Tez Yöneticisi

Yrd. Doç. Dr. Ümran TOPÇU

Tez İnceleme Komitesi

Doç. Dr. Özen EYÜCE

Yard. Doç. Dr. Nilay EVCİL

Yard. Doç. Dr. Ümran TOPÇU

EVELUATION OF ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA COAST LINE
DESIGN FROM RECREATIONAL POINT OF VIEW

Aybay, Nuray

M.A, Department of Environmental Design

Supervisor; Yrd. Doç. Dr. Ümran Topçu

October 2006, 134 pages

**ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA ARASI KIYI DÜZENLEMESİNİN
REKREASYONEL AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Aybay, Nuray

Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programı

Tez Yöneticisi: Yrd. Doç. Dr. Ümran TOPÇU

Ekim 2006, 134 sayfa

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
ÖZET	II
SUMMARY	IV
İÇİNDEKİLER	VI
ŞEKİL LİSTESİ	IX
TABLO LİSTESİ	XI
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	3
1.2. Çalışmanın Kapsamı	3
1.3. Çalışmanın Yöntemi	3
2. KIYININ TANIMI VE KULLANIMI	5
2.1. Kıyının Tanımı	5
2.1.1. Coğrafi Veriler Işığında Kıyı Tanımı	6
2.1.2. Ekolojik Veriler Işığında Kıyı Tanımı	13
2.1.3. Topografik Veriler Işığında Kıyı Tanımı	14
2.1.4. Yasal Veriler Işığında Kıyı Tanımı	16

2.2. Kıyının Kullanımı	17
2.2.1. Kıyının Yerleşim Kullanımı	18
2.2.2. Kıyının Turizm Kullanımı	20
2.2.3. Kıyının Topluma Dönük Kullanımı	22
2.2.4. Kıyının Ulaşım Kullanımı	25
2.2.5. Kıyının Rekreatif Kullanımı	30
2.2.5.1. Yeşil Alanlar	32
2.2.5.1.1. Parklar	33
2.2.5.1.2. Çocuk Oyun Alanları	34
2.2.5.1.3. Spor Alanları	38
2.2.5.2. Yeşil Alan Standartlarını Belirleyen Etmenler	40
2.2.5.3. Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım	45
2.2.5.4. Yeşil Alanların İşlevleri	48
3. KIYI MEKANI DÜZENLEME VE BİTKİLENDİRME ESASLARI	54
3.1. Kıyı Mekânı Düzenlemedeki Aşamalar	54
3.2. Kıyı Mekânı Düzenlemedeki Amaçlar	57
3.3. Kıyı Mekânı Düzenleme İlkeleri	58
3.4. Kıyı Mekânı Düzenlemesinde Dikkat Edilmesi Gereken Koşullar	61
3.5. Kıyı Mekânı Ve Bitkilendirme	62
4. KIYI KENTLERİ: İSTANBUL VE DÜNYADAN ÖRNEKLER	64
4.1. Kıyı Kenti İstanbul Ve Özellikleri	65
4.2.1 Kıyı Kenti İstanbul Ve Liman Özelliği	72
4.2.1.1. Haydarpaşa Limanı	73
4.2. Dünyadan Kentsel Kıyı Ve Liman Dönüşüm Örnekleri	77

5. ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA ARASI KIYI MEKÂNININ REKREASYONEL AÇIDAN İNCELENMESİ	93
5.1. Üsküdar İlçesinin Tarihçesi	93
5.2. Üsküdar-Haydarpaşa Güzergâhı Siluet Etkisi Oluşturan Görsel Özellikli Mekânları	100
5.3. Üsküdar-Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatyonel Açından Tespit Ve Değerlendirilmesi	111
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	120
KAYNAKÇA	129

ÖNSÖZ

Yüksek lisans eğitimimi burslu olarak yapmama imkân veren Üniversitemizin Mütevelli Heyet Başkanı Sayın Enver Yücel'e, Rektörümüz Sayın Prof. Dr. Süheyl Batum'a en derin saygılarımı sunarak teşekkür ederim. Ayrıca çalışmalarımda desteğini esirgemeyen Sayın Hocam Yrd. Doç. Dr. Ümran Topçu'ya en derin saygılarımı sunarak teşekkür ederim.

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1. Minimum Açık Ve Yeşil Alan Standartları	42
Tablo 2.2. Açık Yeşil Alan Standartları	43
Tablo 2.3. Kentsel Yeşil Alan Tiplerinin Kişi Başına Düşen Miktarı	44
Tablo 5.1. Üsküdar-Harem Arası Kıyı Yeşil ve Sert Zemin Miktar Ve Oranları	113
Tablo 5.2. İstanbul Büyük Şehir Bel. Sorumluluğundaki Koru Alanları	113
Tablo 5.3. İstanbul Büyük Şehir Bel. Sorumluluğundaki Park Alanları	114
Tablo 5.4. İstanbul Büyük Şehir Bel. Sorumluluğundaki Mezarlık Alanları	115
Tablo 5.5. Üsküdar İlçesindeki Özel Koru Alanları	115
Tablo 5.6. Üsküdar İlçe Belediyesinin Sorumluluğundaki Park Alanları	116
Tablo 5.7. Üsküdar'da Kişi Başına Düşen Aktif -Pasif Yeşil Alan Miktarı	116
Tablo 5.8. Üsküdar'da Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan Miktarı	116
Tablo 5.9. Üsküdar'da Kişi Başına Düşen Kıyı Rekreasyon Ve Kıyı Yeşil Alan	117
Tablo 5.10. Üsküdar İlçesi Kişi Başına Düşen Spor Alan Miktarı	117
Tablo 5.11. Üsküdar İlçesi 0–14 Yaş Çocuk Başına Düşen Oyun Alan Miktarı	118

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1.Üsküdar-Haydarpaşa Kıyı Mekanı	2
Şekil 2.1. Nehir Kenarında Yer Alan Kentler	9
Şekil 2.2. Düz Kıyıda Yer Alan Kentler	10
Şekil 2.3. Körfez Üzerinde Yer Alan Kentler	11
Şekil 2.4.Körfez/Koy/Boğaz Üzerindeki Kentler	12
Şekil 2.5. Delta Üzerinde Yer Alan Kentler	12
Şekil 2.6. Nehir Ağzındaki Kentler	13
Şekil 4.1. Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Kentsel Yarışma Projesi	75
Şekil 4.2. Haliç Kıyısının Düzenleme Sonrası Görünümü (Yüçetürk, 2001)	80
Şekil 4.3. Rotterdam'dan Görünüm	82
Şekil 4.4. Yeni İnşa Edilen Köprü	82
Şekil 4.5. Rotterdam Limanın 2020 Ye Kadar Bitirilmesi Düşünülen Projesi	83
Şekil 4.6. Amsterdam Şehir Planı Ve Şehirden Görünüm	84
Şekil 4.7. Amsterdam 1987 Plan	85
Şekil 4.8. Amsterdam Görünüm (1999)	85
Şekil 4.9. Hamburg Projesi Genel Görünüm	86
Şekil 4.10. Hamburg Projesinden Bir Kesit	86
Şekil 4.11. Sdney Darling Harbor	87
Şekil 4.12. Projeden Bir Kesit	89
Şekil 4.13. Helsinki'den Görünüm	89
Şekil 4.14. San Juan/Barrio La Marina (Yeni)	91
Şekil 4.15. San Juan/Barrio La Marina	91
Şekil 4.16. Port Ve Rokko Adaları Projesi Ve Genel Görünüm	92
Şekil 5.1. Üsküdar Meydanından Geçmişe Ait Bir Görünüm	95
Şekil 5.2. Geçmişte Üsküdar	96
Şekil 5.3. Günümüzde Üsküdar kıyı mekanı	98
Şekil 5.4. Şemsi Paşa Camii ve Üsküdar	99
Şekil 5.5. Günümüzde Üsküdar Meydanı	99
Şekil 5.6. Üsküdar-Haydarpaşa Güzergahı Görsel Özellikli Mekanları	101
Şekil.5.7. Tırnakçı Yalısı	102
Şekil 5.8. III.Ahmet Çeşmesi	102

Şekil 5.9. Üsküdar Kız Kulesi	104
Şekil 5.10. Şemsi Paşa Camii	105
Şekil 5.11. Mihrimah Sultan Camii	106
Şekil 5.12. Ayazma Camii	107
Şekil 5.13. Yeni Valide Camii	108
Şekil 5.14. Selimiye Kışlası	108
Şekil 5.15. Haydarpaşa Garı	109
Şekil 5.16. Haydarpaşa Lisesi	110
Şekil 5.17. Üsküdar Marmaray Projesi	112
Şekil 5.18. Üsküdar-Haydarpaşa Arasındaki Bölgelerin Yaklaşık Alanları	125

1.GİRİŞ

Tarih boyunca su kenarları insanoğlunun yiyecek, yerleşme, çoğalma ve öğrenmeyi sağlayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olma görevini üstlenmiştir. Su, işlevsel açıdan sağladığı kolaylıklar yanında uygun iklimsel özellikler, manzara ve eğlenceli zaman geçirilebilecek alanlar da sunmaktadır. Bütün bunların dışında su, şüphesiz tüm canlı varlıkların yaşamlarını sürdürebilmeleri için temel bir ihtiyaçtır.

Su kenarları karayolu ile su yolu ulaşımının birleştiği noktada doğal bir ortamdan farklı fiziksel özelliklere sahip diğer bir (doğal) ortama geçiş mekânlarıdır. İnsan yerleşmeleri ve evrimi sürecinde suyun varlığı insanların suya dayalı bir kültürü oluşturmalarında önemli bir veridir. “Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur” (Kılıç, 2001).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz yaklaşık 8252 km'lik sahil şeridine sahip olup, su ve buna bağlı kıyı aktivitelerine imkân veren ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. İrili ufaklı 250 civarında yerleşim birimine sahip olan bu kıyı mekanları, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanıma imkan tanırken diğer yandan da kıyı kentinin çekiciliğinden kaynaklanan, göç ve artan nüfustan dolayı çeşitli problemlerle de karşı karşıya kalmıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye Dünya'nın nüfusu en hızlı artan ülkelerinden biri olmuştur.

2500 yılı aşan bir tarihe ve denizle karaların kucaklaştığı olağanüstü konuma sahip dünya kenti İstanbul, topografyasının güzelliği ve eşsiz tarihi mirası ile nüfusunun % 90'ını kırsal göçün oluşturduğu bir şehirdir. Tarım alanlarındaki teknolojik gelişme, ulaşım kolaylıklarının artması gibi iletici göç nedenlerinin yanı sıra şehrin çekiciliğinden kaynaklanan göç nedenleri ve doğal nüfus artışı ile hızla büyüyen şehir, gecekondulaşma, ulaşım, gürültü, doğal ve tarihsel çevrenin tahribi, ekolojik dengenin bozulması gibi sorunlar ile karşı karşıya kalmıştır.

Toprak, hava, su ve bunlara bağı flora ve faunayı barındıran Üsküdar Haydarpaşa kıyı mekanında da, insan yerleşmeleri ile yıllar içinde değişimler olmuş ancak bu değişimler belli bir plana göre olmadığı için, ekoloji, yerleşme, ticaret, endüstri, ulaşım ve rekreasyon açısından kıyı sorunlarına neden olmuştur.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelerdeki kıyı sorunları önemli boyutlardadır. Ancak ülkemizde, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi kıyı koruma, kıyı canlandırma, kıyı geliştirme, kıyı dönüşüm ve kıyı yenileme ilkeleri yasal ve yönetsel bakımdan tam olarak oluşturulmamıştır. Günümüzde diğer kent kıyıları gibi İstanbul kıyıları da yoğun ve bilinçsiz kıyı kullanımları ile karşı karşıyadır. Özellikle fonksiyonel ve sürdürülebilir planlar yapılmaksızın gerçekleştirilen kıyı doldurma çalışmaları, uygulandıkları bölgelerde geri dönüşü olmayan değişimlere neden olmuşlardır.



Şekil 1.1. Üsküdar-Haydarpaşa Kıyı Mekanı (www.azizistanbul.com/uydu01/)

İstanbul'un Marmara Deniz'i kıyısında yer alan Üsküdar-Haydarpaşa kıyı mekânının (Şekil 1.1.) kamu kullanımına ve gelecek kuşaklara doğal miras olarak bırakılabilmelerine yönelik, sahip olduğu tarihi, doğal, estetik ve ayırt edici özgün niteliklerinin korunması gerekliliği tez boyunca vurgulanmıştır. Kıyı mekânının var olan kimliği yok edilmeden yeni bir kimlik oluşturulmasına dair gerekli kıyı dönüşüm ve kıyı planlama ilkeleri belirlenmeye çalışılmıştır. Nehir ağzında yer alan

Mısır'ın Nil deltası ve Bangladeş veya yarımada üzerinde yer alan ABD Florida ve Güney Afrika Cape Town gibi her kıyı mekânının, kendi fiziksel konumundan kaynaklı özgün nitelikleri bulunmaktadır.

Araştırmaya konu olan İstanbul'un Üsküdar-Haydarpaşa kıyı mekânı da kendini şekillendiren tarihi süreci ve boğaz üzerinde yer alan konumu ile bu bağlamda ele alınması gerekliliğinden yola çıkılarak, nesnel olandan özele doğru gidilen bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

1.1.Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, kıyının çok yönlü tanımı yapılarak, kıyının kullanım şekilleri ortaya konularak, özellikle rekreatif kullanımlar, yeşil alanlar ve donatıları (Çocuk oyun alanları, spor alanları) açısından Üsküdar-Haydarpaşa arası kıyı düzenlemesinin değerlendirilmesidir. Kullanıcıların ruhsal ve bedensel ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve kullanıcının yaşam standardını yükseltecek kıyı düzenlemesinin belirlenmesi hedeflenmektedir.

1.2.Çalışmanın Kapsamı

Çalışmanın amacına yönelik olarak çalışmanın kapsamını özetlersek; Tezin 2. ve 4. bölümleri arasında, kıyının tanım ve kullanımı, rekreasyonel kullanım şekilleri, kıyının düzenleme amaç, aşama, koşul ve ilkeleri hakkında genel bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın 5. bölümünde teze konu olan Üsküdar-Haydarpaşa arası kıyı mekânında mevcut rekreasyonel donatıların oranı ve yeterliliği hakkında bilgi ve tablolara yer verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde sonuçlara ve önerilere yer verilmiştir.

1.3.Çalışmanın Yöntemi

Yöntem olarak öncelikle kıyı mekânı kavram ve kullanım açısından tanımlanmış, daha sonra İstanbul kıyı kenti, örneklenen diğer kıyı kentleri ile olan benzerlikleri (Liman kenti oluşu) ve farklılıkları (Tarihsel gelişim süreci, coğrafya, topografya, flora) bakımından ortaya konulmuş, son olarak da Üsküdar kıyı mekânı 'öteki'

kavramı ile karşılaştırma suretiyle değerlendirilmiştir. Tümden gelim okumasıyla konu, nesnel olandan özele doğru sırasıyla, kıyı mekânı kavramı, İstanbul kıyı mekânı ve Üsküdar kıyı mekânı şeklinde ele alınmıştır.

skdar-Haydarpaşa arası kıyı bandı kullanım yoğunluğu, ulaşım, bitkilendirme, ocuk oyun alanları ve spor alanları açısından nitelik ve nicelik olarak incelenerek arazi ve pafta üzerinde tespitler yapılmış, amaçlanan fonksiyonel, bütünleyici, estetik, sürdürülebilir ve koruma öncelikli kıyı planlamasının nasıl olması gerektiğine dair değerlendirmeler yapılmıştır.

2. KIYININ TANIMI VE KULLANIMI

2.1. Kıyının Tanımı

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

Kıyı kuşağı deniz, göl ve akarsuların kıyı çizgisi boyunca uzanan, kıyı çizgisi ile bu çizgi son bulduktan sonra da varlığını sürdüren, kıyı devinimlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, sazlık, bataklık alanın kara yönündeki doğal sınırı arasında kalan alandır (Keleş, 1980).

Jeomorfolojik olarak kıyılar, suların karaya doğru varabilecekleri en üst nokta ile sınırlandırılmış ve suların hareketine konu alan olarak tanımlanmıştır. Konuyu planlama ve koruma bütünü içinde incelerken daha geniş bir alanı düşünerek, “Kıyı suyun en düşük seviye çizgisi ile tarım arazisinin başladığı çizgi arasındaki su hareketlerine konu olan ve onun etkisi oluşan alanlardır.” denilebilir. Bu alanın alt sınırı, en düşük seviye çizgisi ile kıyı çizgisi (yani suların karanın derinlemesine doğru olağan en fazla ulaşabildiği noktalardan oluşan çizgi) arasında kalan kısmı “İç kıyı”, kıyı çizgisi ile üst sınır (yani tarım arazisinin başladığı çizgi) arasındaki kısım ise “Dış kıyı” dır (Taneri, 1983).

Kıyı terim anlamıyla, denizin en alçak çizgisiyle kara arasındaki tampon bölgesidir. Denizin dip durumuna göre kıyı sarp, düz, yumuşak ya da eğimli, v.b. gibi terimlerle adlandırılır. Kıyılarının oluşumu farklılıklar göstermektedir. Deniz veya göl seviyesindeki değişmeler, aşınma ve kıyı birikintilerin yığılması veya toprak hareketleri sonucunda her birinin ayrı ayrı ya da üçünün aynı anda olmasıyla görülür. “Ostatik” adı verilen birinci etmen, buzulların birbirini takip eden genişleme ve daralmaları deniz sularının hacminde değişiklikler yaptığı için dördüncü zamanda çok önemli olmuştur. Bu durumda ve ikinci durumda, terk edilen kıyı çizgisi yatay olarak kalır. Buna karşılık toprak hareketleri olursa çizginin yataylığı bozulur ve

bütün kısımları yeni kıyı çizgine oranla aynı yükseklikte olmaz. Bu duruma Akdeniz ülkelerinde çok sık rastlanır. Dördüncü zaman buzulları alanında da başka bir bozulma olur ve buzul yükü altında çöken toprak erimedikten sonra oldukça yavaş bir şekilde yükselir. Bu oluşuma örnek olarak İskandinav ve Finlandiya kıyılarının başlıca özelliği olan, izostatik hareketleri gösterilebilir (M. Larousse). Kıyıların şekilleri bu oluşum farklılıklarına göre belirlenmiştir. Bu şekiller insanoğlunun yerleşim şekillerini belirleyici unsurlar olmuştur. İnsanın kıyı yerleşiminde gelgit kıyılarının önemi de oldukça fazladır. Hudson (1996)' da “ ilk yaşam için hayat veren nokta nehir kenarı konumunun gösterildiği, ancak beslenmek, yerleşmek, üretmek ve öğretmek için en iyi olanağı denizin sunduğunu” ileri sürmüştür (Hudson, 1996). Gelgit kıyısı, suyun değişiklikleri, sıcaklık ve tuzluluk değişiklikleriyle flora, fauna ve hayvan türlerinin farklılaşmasının görüldüğü yerlerdir. Okyanus ortalarında zayıf olan kabartılar, kıyılarda rezonans etkisiyle genliği arttırarak metrelerce boyutlara ulaşabilir. Akdeniz gibi iç denizlerde ise genellikle düşüktür (B. Larousse).

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

2.1.1. Coğrafi Veriler Işığında Kıyı Tanımı

Deniz hareketleri ile karanın yapısı (eğim ve yapısı, yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki-hayvan dokusu ve insan faaliyetleri) zaman içinde karşılıklı etkileşim sonucunda, kara ile deniz temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler. Kıta kenarları da jeolojik devingen bir yapıya sahiptir. Bu devinim içinde pek çok kıyı türleri ortaya çıkmıştır (İnandık, 1957).

Kıyı biçimlerinin oluşmasında dalgalar, kıyı akıntıları, dip akıntıları, gelgitler ve diğer faktörler ve süreçler etkili olmaktadır (www. britannica.com).

Erozyon kıyılarının yer biçimleri;

- Deniz kayalıkları
- Dalga Oluşumlu Platformlar
- Deniz Bacaları
- Deniz Kemerleri olarak

Çöküntü kıyılarının yer biçimleri;

- Deltalar
- Bariyer Ada /Haliç Sistemleri
- Düz Sahil Kıyıları
- Kumsallar ve kıyı kumulları olarak tanımlanmaktadır.

Kıyı kentleri ve üzerlerinde yer aldıkları kıyı yeryüzü şekilleri düşünüldüğünde, erozyon kıyıları kökenli yer biçimlerinin yerleşmeye uygun olmayışlarıyla doğal oluşumlarını sürdüren kıyıları oldukları görülebilir. Çöküntü kaynaklı kıyıları ise, kentlerinde dâhil olduğu insan varlığı ve kullanıma uygun kaynaklar oluştururlar. Bu türdeki yeryüzü peyzajları biçimsel olarak şu farklı konumları içerir; Haliç, Delta, Boğaz, Kıyı-Ova, Nehir, Koy, Körfez, İç deniz, Kıyı-Göl.

Pierre George'un "kentlerin coğrafyası, 1960" adlı eserinde yaptığı gruplamada, kıyı kentlerini farklı konumlara bağlar. Kente doğal koşullara göre konum tanımlamaları getirir. Kıyı kentlerini, kavşakta yer alanlar ve deniz kentleri olarak iki ana grupta sınıflar.

1. Kavşağın ve değişik varyantların durumu

- Homojen bölgelerdeki kavşak
- Farklı doğal bölgelerle ilgili kavşak
- Nehir kenarı kenti; Avignon, Orleans, Tours, Toulouse, Torino, Strazburg, Kehl, Lyon, Prag, Budapeşte, Londra, Hamburg, Rotterdam, Anvers, Rouen

2. Deniz kentleri

2.1. Nehir havzalarının çıkış yerleri

- Nehir ağızları; New York, Londra, Hamburg, Boenos Aires
- Deltalar; Rotterdam, New Orleans, Kalküta, Stockholm, St. Petersburg, Amsterdam, Marsilya, İskenderiye, Venedik, Köstence

2.2. Nehir ağızı olmayan kıyı kentleri; Bombay, Singapur, Hong Kong, Cebelitarık, Rio di Janeiro, Cenova (George, 1960).

Hoyle ve Pinder (1992) de kıyı kentlerini, kıyı kentlerinin genellikle büyük kentler olduklarını ifade ederek, onların buldukları coğrafi konumlarına göre 3 gruba ayırmıştır.

- Büyük nehir ağızlarında kurulu olanlar (Antwerp, Londra, Hamburg gibi)
- Saf doğal limanların etrafında kurulu olanlar (Cenova, İstanbul, Marsilya gibi)
- Savunmacı ada üzerinde kurulu olanlar (Kopenhag, Malta, Venedik gibi)

Coğrafi konuma göre oluşturulacak bir tipolojide, ilk sırada nehir kenarı kentleri bulunur. Bu kentler, yerleşimlerinin nehire göre konumlanışları açısından gruplanmışlardır.

1- Nehir Kenarı Kentleri

- İki tarafa eşit; Londra, Paris, Dublin, Rotterdam, Bağdat
- Tek taraf ağırlıklı; Bordeaux, Bristol, Hamburg, Floransa
- Tek taraflı kullanım; Antwerp
- Nehir üzerinde adacık; Lübeck, Kahire

2- Deniz Kenarı Kentleri

- Düz kıyıda kent; Barcelona, Los Angeles, Miami, Trabzon
- Körfez üzerinde kent; San Francisco, Tokyo, Atina, Boston, Marsilya, Sdney, Cenova, İzmir, Napoli
- Adalar grubunda kent; Hong Kong, San Juan

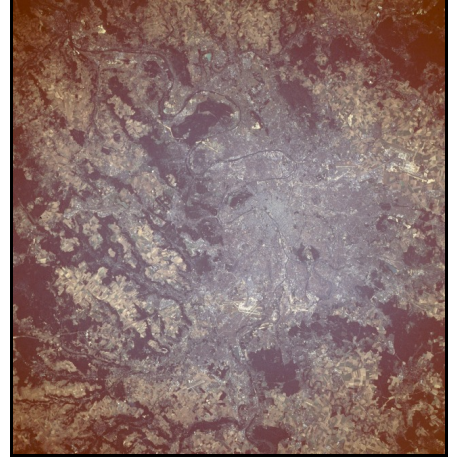
3- Nehir ve Denizle İlişkili Kentler

- Nehir deltasında kent; New Orleans, Rotterdam, Bangkok, İskenderiye
- Nehir ağzına yakın kent; Londra, Washington, Roma
- Nehir ağzında kent; Osaka, New York, Amsterdam, Lizbon

Dünyada mevcut örneklerde daha büyük oranda, yerleşimin nehrin tek tarafında ağırlıklı olduğu, ardından yerleşimin iki tarafında ağırlıklı olduğu kentlerin geldiği görülebilir. Eşit ağırlıklı olanlar ise genellikle oldukça büyük kentlerdir. Dört nehir kenarı kenti yerleşim biçimleriyle gösterilmektedir (Şekil 2.1.).



Bağdat



Paris



Kahire



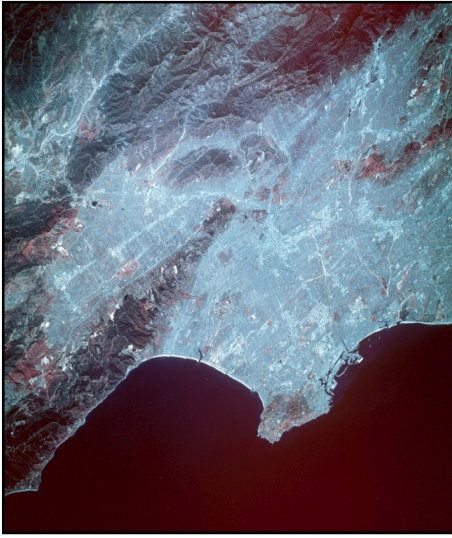
Bordo

Şekil 2.1. Nehir Kenarında Yer Alan Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/>)

Deniz kenarında bulunan kentler en genel anlamda;

- Düz kıyı kenarındakiler
- Bir Körfez, Koy veya Boğaz üzerindeki
- Adalar grubu içindekiler olarak gruplanmışlardır.

Düz olarak tanımlanan kıyılar da farklı olmakta ancak tam olarak bir koy niteliği de taşımamaktadırlar. Los Angeles bir burun yapıyor ise de bu sınıfa girebilir. Kentlerin bu kategoride bulunmayışlarına neden olarak, düz kıyının liman işlevi açısından uygun olmayışı görülmektedir. Bu kıyılardaki yerleşim biçimlerine bakıldığında kıyıya paralel lineer olma eğiliminde oldukları görülebilir (Şekil 2.2.).



Los Angeles



Miami

Şekil 2.2. Düz Kıyıda Yer Alan Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/>)

Körfez/koy/boğaz üzerindeki kentlerden San Francisco ve Tokyo'da körfezin etrafında farklı kentler sıralanmışken, Japonya'daki durumda, farklı olarak kentler, sınırları algılanmayacak kadar bitişiktir.

Diğerlerinde ise kentler arası ayrılma belirgindir, ayrıca San Francisco kentinin baskınlığı söz konusudur. San Francisco ve Tokyo örneklerinde görüldüğü gibi her kıyı şehri coğrafyasından kaynaklı farklı bir kıyı kimliğine sahip olmaktadır (Şekil 2.3.).



San Francisco



Tokyo

Şekil 2.3. Körfez Üzerinde Yer Alan Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/>)

Körfez/koy/boğaz üzerindeki kentler arasında yer alan Napoli ve Atina'da özellikli şehirler arasındadır (Şekil 2.4.). Dünyanın 50 en kalabalık kentinin yarısı, kıyı ve nehir ağzı alanlarında bulunur ve birçoğu deltalar ve büyük göllerin kenarında kurulmuşlardır. Diğerlerinin çoğu da büyük nehirler üzerinde yer alırlar. Meksico City başlangıçta üzerine kurulduğu gölü hemen hemen yok etmiş olması ve kentsel gelişimin bugün eski Texcoco gölü yatağını kaplamakta oluşu ile dikkate değerdir. Suyu doğru yayılmış olan diğer göl kenarı kentlerinin çoğu, Kuzey Amerika'nın Büyük Göller sistemi üzerindikilerden, özellikle Chicago ve Toronto'dan oluşur. Nehir kenarı kentleri çoğunlukla yapılaşmış alanlarını, nehir yataklarının içine doğru genişletmişlerdir. Ancak Hudson'un (1996) da ifade ettiği gibi, kıyıdaki kentlerin suya doğru en iyi ilerleyişlerini yaptıkları yerler, esasen nehir ağızları ve deniz kıyısının kendisidir.

Tokyo, Yokohoma ve Osaka gibi Japon limanlarını karakterize eden daha yeni yapay adalar ve kanallar, modern teknolojinin hediyesi olan doğaya karşı daha fazla kontrolün bir yansıması olarak, atalarından ana hatları bakımından genelde daha büyük ve daha doğrusaldırlar (Hudson, 1996). Boston Amerika'daki en büyük kenttir. Avrupalı yerleşimciler burada büyük bir doğal liman kurmuşlardır. Son buzul çağından kalma buzullar, bu limana bir koruma sağlayan Boston Limanı olarak bilinen büyük kara parçaları bırakmışlardır. Kent de buzul artıkları üzerine kurulmuştur (Leatherman,1996).



Atina



Napoli

Şekil 2.4. Körfez/Koy/Boğaz Üzerindeki Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs>)

Nehir deltaları oluşturdukları verimli ortamlar nedeniyle kent gelişimi için çok elverişlidirler. Örneklerde yer alan Nil deltası ve üzerindeki kentlere bakıldığında, delta alanı ile kentleşme sınırının neredeyse aynı olduğu görülebilir. Doğal şartlar kentleşmeyi maksimum şekilde biçimlendirmektedir.

Hollanda'daki delta bölgesi ise, bölgenin tümünün homojenliğini fazla bozmaz. Ayrıca burada delta çok avantajlı bir su ulaşımına da olanak verir, derinliği sayesinde büyük gemilerin girip çıkması, içte önemli bir su ağzı olması vs. burayı dünyanın en büyük limanı yapmıştır (Şekil 2.5.).



İskenderiye ve Kahire



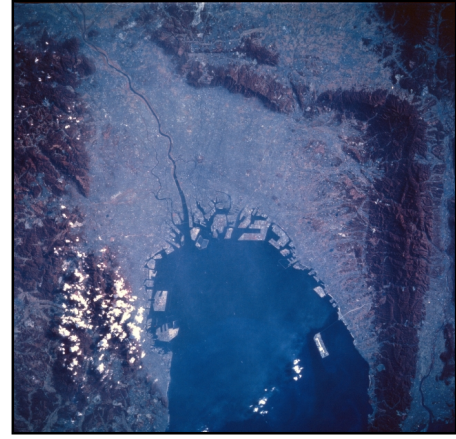
Rotterdam

Şekil 2.5. Delta Üzerinde Yer Alan Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/>)

Nehir ağızı konumunun, kentler için bekli de en avantajlı konum olduğu ve en kalabalık kentlerin yarısının, kıyı ve nehir ağızlarında buldukları daha önce de belirtilmişti. Nehir ağızı, özellikle de ulaşım yapılabilecek türde ise, bir liman için en elverişli konumu hazır olarak verir. İç bölgelerden bu noktaya kadar gelebilecek ve açık denize gönderilecek mallar için ideal bir aktarma noktasıdır. Limanlar için hava şartlarından korunmuşluğun önemi büyüktür, özellikle açık denize açılan limanlarda fırtınalardan korunma limanlar için asgari şarttır. Bir liman için konumun, hava şartlarına karşı korunaklı oluşunun yanı sıra, askeri açıdan da korunmuş bir konum sağlaması, o alanın yerleşim yeri olarak gelişmeye uygun şartlarını oluşturur. Ayrıca tersaneler için de uygun olanaklar sunabilir, böylece halicin denizci güçlerin oluşumu için yarattığı ortam oldukça elverişlidir. Nehrin denize aktığı ağzın gerisinde, ulaşım araçlarının girebildiği noktada, liman ve kent gelişimi için uygun bir yer elde edilir (Şekil2.6.).



Londra



Osaka Kobe

Şekil 2.6. Nehir Ağızındaki Kentler (<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/>)

2.1.2. Ekolojik Veriler Işığında Kıyı Tanımı

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde bir ekolojik zincir yaratmıştır. Bu ekolojik zincir, mikroorganizmalardan başlayıp, insana kadar varan canlıların birbiriyle çok yakın ilişkileri yüzünden bir dizge yapısına sahiptir. Daha ileri giderek, ortamın insan tipini ve kültürünü, toplumsal ve ekonomik ilişkilere varıncaya değin koşullandırdığı söylenebilir. Denizler, göller ve akarsular, karalara göre daha tekdüze bir ortam oluştururlar. Denizlerde üç ana ekolojik ortam vardır.

Bunlar, kendilerine göre yapıları olan, dolayısıyla özel ekoloji zincirleri oluşturan, açık deniz, kıta sahanlığı düzlüğünün üstü ve denizin yıkadığı kıyı parçasıdır. Bunlardan sonuncusu gıda ve oksijen bakımından en zengin olanıdır ve kıyısında yer aldığı kesimin özelliklerine göre daha dar anlamda birimlerden oluşur. Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak, durgunsu, akarsu ağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım kıyı gölü gibi özel ortamlar kendi özel canlılar zincirini de zamanla oluştururlar. Kıyı mekânının özelliği yüzünden bu zincirlerin bir ucu da kara üzerinde deniz etkisinin ulaştığı derinliğe kadar uzanır (Karabey,1978).

Bu alan üzerinde mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, böcekler, kuş türleri birbirleriyle yakın ilişkide olarak barınırlar. Ekoloji, canlı varlıklarla çevreleri arasındaki ilişkileri inceleyen bilim dalıdır. Ekolojinin amacı, ekolojik döngünün sürekliliğinin sağlanması için canlıların buldukları ortamdan ne şekilde etkilendiklerini incelemektir (Karabey,1978).

Kıyı mekânı kendini oluşturan alt birimlerin her birinde denizlerde eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle kendine özgü ekolojik zincir oluşturur. Ekolojik zincir, bir doğal birimin kapsadığı ve kendi koşullarından soyutlanamayan, birbirine bağlı, hayvan ve bitki dokusudur.

2.1.3. Topografik Veriler Işığında Kıyı Tanımı

Kıyı kentlerini birbirlerinden ayıran diğer bir özelliği de topografyasıdır. Bu özellik kentin yerleşmesi ve gelişmesinde de önemli etkide bulunmaktadır. Topografya çok değişik şekillerde karşımıza çıkabilir. Vadiler, kanyonlar ve jeolojik çöküntüler, tepeler, eğimler v.b görülebilirler.

Topografyanın bir diğer önemli etkisi de hiç şüphesiz ulaşım bağlantıları üzerindedir. Genelde ana ulaşım çizgileri, kıyı çizgisini takip eder. Ancak topografik koşulların el vermediği durumlarda ise, Anadolu'da çok örnekleri olan, kıyı boyunda birbirleriyle bağlantısız geriye doğru başlamış yerleşimlerle karşılaşılır.

Kıyı kentlerin yerleşimlerine baktığımızda topografyalarının önemli etkilerini görmekteyiz. Örneğin, çevresini saran tepelerle üç taraftan sınırlandırılmış sadece tek yönüyle denize açık olan Cenova kenti tarihten günümüze korunaklı yapısıyla önemli deniz kentlerinden biri olmuştur.

Arazi eğimlerine göre sırlama yapacak olursak;

- %50 den büyük çok dik eğim
- %25-50 dik eğim
- %10-25 orta eğim
- %10'dan küçük yumuşak eğim olarak 4 bölüme ayırabiliriz.

Yerleşim bölgesi için en fazla istenen eğim % 20–25, cadde ve yollar içinse % 15-17'dir. % 10'dan fazla eğimde kullanım açısından rahatlık özelliği azalmaya başlar ve bina inşa edilmesi daha masraflı olur (Marsh, 1991).

Kıyı kentlerinin biçimlenmesinde en kalıcı unsur hiç kuşkusuz topografyadır. Ancak onda da teknolojinin ilerlemesi ve insanoğlunun doğaya hükmetme isteğiyle azda olsa değişikliklerin yapıldığından söz edebiliriz. Örneğin, Hollanda ve Japonya örneklerinde görüldüğü gibi, doldurma, boşaltma, düzeltme, setleme gibi müdahalelerle kıyı alanlarında farklılıklar yaratılabilir.

İstanbul Boğaziçi peyzajı ise morfolojik yapı açısından dinamik bir görünüme sahiptir. Boğazın her iki yakasının silüet çizgisi, iç silüetleri ve arazi kitlelerinin meydana getirdiği plastik bünye, Boğaziçi mekânının temel yapısıdır (Aran,1974). Boğaziçi alanı arazi yapısındaki hareketliliğe bağlı olarak oldukça engebelidir. Kıyı kesimleri deniz seviyesinde seyreden arazi, iç kesimlere doğru hızla yükselmektedir. Sahilden sonraki kısımlarda eğim % 10 daha fazladır ve yer yer % 30'u aşmaktadır. Doğu yakasında bu eğim % 15'ten başlayarak kuzeye doğru artış gösterir. Eğim akarsu ağızlarında % 15 civarındadır. Boğazın her iki yakasında birbirine karşılık gelen alanlarda bulunan vadiler çoğunlukla derindir. Bunlar Rumeli yakasında Ortaköy vadisi, Baltalimanı, İstinye, Tarabya, Büyükdere, Sarıyer ve Rumeli kavağında yer alan vadilerdir. Anadolu yakasında ise Kuzguncuk, Çengelköy, Göksu, Kanlıca, Küçüksu, Paşabahçe ve Beykoz mevkiilerindeki vadilerdir. Tüm vadiler aynı zamanda birer dere yatağıdır. Boğaziçi alanında pek çok büyük ve küçük tepeler bulunmaktadır. Boğaziçi'nde en büyük tepeler doğu yakasındadır. Büyük Çamlıca tepesi 262 metre, Yuşa tepesi 201 metredir. Batıda Rumeli kavağı ve Sarıyer, doğuda Beykoz sırtları en dik yamaçlardır. 200 metreden itibaren ise arazi

kısmen plato karakteri kazanmakta, suya doğru olan uzantılar kıyıda sayısız koy ve burunları meydana getirmektedir (Aran,1974).

2.1.4. Yasal Veriler Işığında Kıyı Tanımı

Dört ayrı denize kıyısı bulunan ülkemiz, kıyılarının uzunluğu, doğal, ekolojik ve turistik zenginliği bakımından Dünya'nın sayılı ülkelerinden birisidir. Ancak gerek mevzuattaki eksiklikler ve sık sık yapılan değişiklikler, gerek uygulamadaki sorunlar ve gerekse denetim ve yaptırımlardaki yetersizliklerden kaynaklanan yanlış ve bilinçsiz uygulamalar nedeniyle, bu zenginliğimizi gelecek nesillere aktarabilecek şekilde doğru ve bilinçli olarak kullanabildiğimizi söylemek olanaksızdır. Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu olmaması ufak değişikliklerle günümüze dek her yasal mevzuatta yer almıştır. Osmanlı Kanunlarında genel olarak kıyıların devlet malı olduğu bilinmektedir. Cumhuriyet döneminde ise 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanunda geçen "Sahipsiz şeyler ile menfaat-ı umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır." ibaresi ile kıyıların herkesin kullanımına açık alanlar olduğu ilkesi benimsenmiştir.

Kıyıların planlaması ve düzenlemesi için, kıyının nereden başlayıp nerede bittiğinin yasal olarak belirlenmesi gerekir. Anayasa'nın 130. maddesine göre, doğal servet ve kaynaklar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Doğal kaynak olma özelliklerinden dolayı, kıyıları bu hüküm kapsamında yer alır. Anayasa'nın 43. maddesinde ise, "kıyıları devletin hüküm ve tasarrufu altındadır." şeklinde kıyı ile ilgili bir karar bulunur.

Yargıtay'ın 13.3.1972 gün ve E.970/7, K.972/4 sayılı kararında kıyı "Deniz temadisi, ondan faydalanma hususunda zorunlu bir unsur, bir kelime ile denizin mütemmim cüz'i olup kumluk ve kayalık sahaların derinliği, dalgaların en fazla erişebileceği nokta, med ve cezirlerde denizin en son varabildiği yer" şeklinde tanımlanmıştır (Korça, 1984). 1972 yılında 1605 sayılı yasaya ek olarak getirilen ek 7 ve 8. maddelere ilişkin yönetmeliklerde kıyının tanımı şöyledir.

10.5/a maddesine göre kıyı çizgisi "Deniz, göl ve nehirlerde herhangi bir anda suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir." diye tanımlanmaktadır.

10.5/b' ye göre ise "Deniz, göl ve nehirlerin kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçası olduğu, deniz ve göllerde, taşkın durumları dışında, kara yönünde en çok ilerlediği anda suların belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizgiden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık v.b. gibi alanların kara yönündeki doğal sınır çizgisi arasında kalan alan" olduğu belirtilmektedir.

2.2. Kıyının Kullanımı

Toplumların yaşayış biçimlerindeki gelişmeler kıyılardaki kullanım türlerini değiştirir. Genel olarak kıyılar önce su ürünlerinden yararlanma ve ulaşım için kullanıldılar. Teknolojik gelişmeler, ulaşım ve depolama nedenlerinden dolayı sanayi türü kullanımların da kıyılarda yer almasını sağlamıştır. Aynı zamanda dinlenme amacıyla kıyıların kullanımı, kentleşme ve sanayileşmenin artması sonucu ortaya çıkmıştır.

Kıyıların kullanılması, düzenlenmesi ile ilgili 1605 sayılı yasaya eklenen ek 7 ve 8. maddeler 1972 yılında yürürlüğe girdi. Ancak bu maddelerin uygulama yönetmeliği ise 1975'te çıkarıldı. Yönetmeliğin yayınlanmasından sonra deniz doldurma işlemleri ile özel mülkiyete toprak sağlama çalışmaları sürdü. Böylece çıkarılan yasalarla kıyının halk yararına kullanımı sağlanamamış oldu.

Türkiye'de kıyılar yanlış kullanımlar, plansız ve hızlı kentleşme sonucu tahrip edilmeye başlandı. Kentleşmenin ve kentte yaşamının insanlara yüklediği stresli yaşamdan kurtulmanın çaresini tatillerde kıyılara kaçmakta bulan insanların yarattığı yoğun talep, turistik tesislerin kıyıda yer seçimine yol açtı.

Kıyı kaynaklık ettiği kullanışlar olarak, liman kullanışları, sanayi ve su ürünlerinden yararlanma şeklindedir. Bu kullanışlardan, çalışanlar için kentsel kullanımlar ve dinlenme amacı güden kullanışlar, kıyının sınırlı oluşundan dolayı zaman içinde sürekli birbirleriyle yarışır durumda olmuşlardır. Genel olarak kıyı kullanımı türleri, ulaşım, savunma, sanayi ve servisleri, gıda maddeleri kaynağı, hammadde kaynağı, enerji, atıkların atılışı ve depolama, dinlenme, sağlık ve eğlence diye sıralanmaktadır (Korça, 1984). Bu kullanımlardan önemli olan 5 kıyı kullanım şekli incelenecektir. Bunlar ise sırasıyla, yerleşim, turizm, topluma dönük, ulaşım ve rekreatif kullanım şeklindedir.

2.2.1. Kıyının Yerleşim Kullanımı

Kıyılarda yerleşim olgusunun insanoğlunun yaşamında ilk devirden beri önemli rol oynadığı görülmektedir. Kıyı alanlarda yerleşim eğiliminin, suyun insanlar için hayati bir yerinin olması ve insanın suya bağımlı olması nedeniyle doğal bir sonuç olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir. İnsanın kıyı kentleri oluşturması ve bu kentlerin gelişimi, birçok bilim dalında ilk yerleşim yerleri açısından incelenmektedir. Bilim adamları arkeolojik, antropolojik ve sosyolojik bulguların incelemesiyle, insan ve kıyı gelişimi arasındaki ilişkiyi, insanın suyla olan ilişkisini ve suya olan bağımlılığını ortaya çıkartmıştır. İlk yerleşim yerlerinin, kıyı yerleşmeleri olmasının nedenleri aşağıdaki şekilde ele alınabilir.

A- Bender'e göre insanın kıyı bölgelerinde yerleşmesinin olağanlığı denizden geldikten sonra ilk ulaştıkları yer olmasındandır. Ayrıca karayı denizle bağlayarak karanın bir çıkış kapısı durumunda olmasından dolayıdır. Evlerini ve arazilerini korumak, ticarete ulaşmak, deniz yolundan faydalanmak ve manzara ile ılıman iklim için, kentlerini buraya inşa ettiler. Her şeyden öte, buraya yerleştiler çünkü su insan için her zaman bir yaşam, güç, konfor ve zevk kaynağı, bir temizlenme ve yenilenme sembolü olmuştur (Bender, 1993).

B- Hudson (1996)' da, insan yerleşiminin denizin ve diğer su kaynaklarının yanında veya yakınında belirgin toplanışının yeni bir olgu olmadığını, insanoğlunun ilk devirlerden beri genellikle suya yakın yaşadığını gösteren çok sayıda kanıt bulunduğunu anlatmaktadır. Artan nüfus ve gelişen teknolojiyle, ilkel insanlar çevrelerini değiştirmeye başladılar. Kıyı doldurma gibi değiştirme işlemleri çok eski tarihlerde bile izlenebilmektedir (Hudson, 1996).

Kıyı alanları insanların uygarlıklarını geliştirmeleri için elverişli ortamları oluşturmalarının dışında, kıyı ile ilgili teknolojilerinde gelişmesine olanak sağlamıştır. Örnek olarak denizcilik ve gemicilik denilebilir. Kıyı alanları insanoğlunu yerleşim olgusu açısından kendine her zaman çekmeyi başarmış, bu alanlarda kurulan uygarlıklarda sudan etkilenerek, gelişiminin belirlenmesini sağlamıştır. İnsanın beslenmeden sonraki en önemli ihtiyacı olan barınma isteğinde de suyun etkisi görülmektedir. Moore ve Lidz, suyun mimaride anlamını incelerken çeşmeler için kutsal kaynaklar, hayatın kökeni ve suyun döngüsünün ilk safhasını

sembolize eden suyun kalbi olarak kanal ve nehirleri, arterleri de damarlar olarak tanımlamışlardır. Kıyıda oluşan kentlerin mimarisini suyun etkilediği şehirlerde, caddeleri, sokakları, mahallelerin gelişimini suyun belirlediği görülmektedir. Suyun etkisi sadece mimari anlamda kalmamış, insanların yerleşim olgusunda yer alan toplu yaşamının başlamasıyla bir araya gelmesinde oluşturduğu çevre düzenlemesinde de, yaşam tarzına, sanatına ve diğer faaliyetlerine de yansımıştır.

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

1- Çarpık kentleşme

2- Yapım faaliyetleri

3- Kentsel atıklar

Göç, hızlı nüfus artışı, sosyal değişim, vb. birçok sebebe dayanan hızlı kentleşme, bünyesindeki çarpıklığı olduğu gibi dışa yansıtan bir kabuklaşmayı beraberinde getirmiştir. Öncelikle büyük kentlerde başlayan bu kötü kabuklaşma daha sonra kıyılara sıçramıştır. Böylelikle, kıyılardaki yoğun yapım ve kirlenme sonucu kıyı kullanımı zorlaşıp sağlıklı olmaktan çıkmış, kültürel ve doğal değerleri, ekolojik dengeyi bozan kötü kullanımlar meydana gelmiştir. Kıyıda ikinci bir konut sahibi olma eğiliminin orta ve dar gelirli toplum katlarına aşılması, düşük standartlı ve yoğun yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur. Böylece kırsal olması gereken kıyısal alanlar gittikçe sağlıksız bir kentsel görünüm almaya başlamışlardır. Kıyıların betonlaşması ayrıca biyolojik yaşamı ve doğal alışverişi olumsuz yönde etkilemektedir. Bu duvarların denizden gelen rüzgârları kesmesi sonucu yerleşme içinde hava akımı engellenmekte ve yaz aylarında rüzgârın serinletici etkisi büyük ölçüde azalmaktadır (Karabey, 1978).

Kıyıların toplum ile özel çıkarların çatıştığı özel alanlar haline gelerek, kıyı arsalarının spekülasyon kazanç konusu olması kıyı yağmasını doğurmuştur. Altyapı ve erişebilirliğe bağlı olarak kıyı üzerinde artan baskılar ve kıyıya duyulan yakın ilgi yerleşimlerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesini sağlamıştır. Dizginsiz

kentleşme kıyınının, tamamen ve geri dönülmez bir şekilde tıkanması aynı zamanda, sosyal mekânla ilgili ayrımı da yansıtmaktadır.

Kıyılarda inşa edilmemiş alanlar hızla azalmaktadır. Bu oluşum önemli sorunlar yaratmaktadır. İnşa aktivitelerinden dolayı, kıyı alanlarında yerleşmelerin gelişim süreci, kıyı zonunda deformasyonlar meydana getirmektedir. Deformasyonların derecesi, kentsel gelişmenin yoğunluğuna, suya olan yakınlığına, kıyının doğal formunun değiştirilmesine bağlı olarak artar. Kıyı yerleşmeleri, kıyıda doğal drenaj yollarını bloke ederek, su geçirmez yüzeyler ile doğal su akışını değiştirerek, yapım faaliyetleri kaynaklı atıklarla denizi kirleterek kıyı zonunun doğal dengesini bozmaktadır (Alkay, 1995).

Yoğun ve yüksek yapılaşma sonucunda, kirlenme, taşlanma, kentsel anarşi, doğal ilişkilerden kopma meydana gelmektedir. Yerleşmelerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesi durumunda, doğal ilişkilerde kopma, sit siluet değerlerinde zarar, kamu yararlanmasına kapalılık meydana gelmektedir. Kentsel alanlardan denize bırakılan atıklarda suyun niteliğinde ciddi hasarlar oluşturmaktadır. Sokak çöpleri, durgun kanal suları, septik havuzlar, kent çöplükleri, ticari endüstriyel ve inşaat atıkları, benzin ve kimyasal döküntüler, kimyasal ilaçlamalar ve en önemlisi kanalizasyon kıyı yerleşmelerinin dolaylı ve direkt suya bıraktığı kirleticilerdir.

2.2.2. Kıyının Turizm Kullanımı

Turizm, para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış şekline dönmek kaydıyla, kişilerin bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilişkilerin bütünüdür. Dinlenme, eğlenme ve rahat etme gereksinimlerinden doğan turizmin, bu eylemleri için çeşitli donatımlar gerekecek ve bu donatımların düzenlemesiyle doğal mekânda bir tüketim başlayacaktır.

Doğal turizm arzı öğeleri, turizm gereksinimlerinden doğaya yönelik olan insanları doyuma ulaştıran öğelerden oluşmaktadır. Bunlar, jeo-morfolojik görünüm (yeryüzü şekilleri), bitki örtüsü (flora), hayvan topluluğu (fauna ve favna), hidromineral kaynaklar, geniş yüzeyli sular, akarsular, plajlar, doğa olayları, iklim olarak gruplandırılabilir. İnsan aktiviteleri sonucu ortaya çıkan turizm arzı ile ilgili yapay öğeler ise, konaklama tesisleri, restaurant, kafeterya, eğlence tesisleri,

rekreasyon alanları, kültür ve sanat varlıkları biçimindedir. Turizm hareketleri, ekolojik, jeolojik ve estetik problemleri beraberinde getirmekte, gerekli önlemler alınmadığı takdirde doğal süreçler ile sürdürülebilirlik olanaklarını ortadan kaldırmaktadır. Çevreye yönelik artan duyarlılık, turizmin de giderek başlıca çevre sorunu olarak görülmesine neden olmuştur (Urry, 1999). Turizm, gidilecek yere gelir ve istihdam sağlayabilir ancak pozitif ve negatif etkilerin her ikisini de meydana getirebilir (Uned-Uk, 1999).

Kıyısız alanlardaki yerel halk turizmi kolay ve ucuz bir kar amacı olarak benimsemiş, böyle olunca da, konaklama ve rekreasyon tesislerinin en düşük standartlarını uygulamaktan kaçınmamışlardır. Böylece gecekondulu görünüşlü otel, motel, kamping ve plaj tesisleri sözde rekreasyonel ve turistik tesisler olarak kıyıları boyunca sergilenmişlerdir. Halka açık olması gereken kıyıları, bu tesislerin çoğunda tel örgüleri, tahta perdeler ve duvarlarla genel kullanıma kapatılmışlardır (Güleç, 1983).

Yeryüzündeki değişik yer şekilleri arasında en hızlı değişime uğrayan birimler kıyı alanlarıdır. Özellikle son 25 yılda Türkiye kıyılarının iç ve dış turizm talebine bağlı olarak yoğun bir nüfus baskısı altına girmesi, ikinci konut ve tatil siteleri yapımı, koruma alanlarında günübirlik turizm adına yapılan sakıncalı uygulamalar, arazi kazanmak için yapılan dolgular, ulaşım sorunu adına gerçekleştirilen otoyollar ve daha birçok uygulamalar, uygarlığın beşiği ve ekolojinin can damarları olan kıyılarımızın günümüzde ne denli büyük bir baskı altında olduğunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır (Akyol ve Diğerleri, 1997).

Turizmde çevre dengesinin sağlanmasında, yatırımlarda çevresel etki değerlendirmesi analizi, kirlenmenin sorumluluğu ilkesinin uygulanması, doğal kaynakların akılcı kullanımı önemlidir. Zararın giderilmesinden çok korumaya özen gösterme, turizm politikasının genel çevre politikası ile tutarlılığı, çevre bilincinin yaygınlaştırılması, yerel halkın haklarının önceliği, yerel yönetime katılım, sosyal ve kültürel değerlerin yerleştirilmesi ve geliştirilmesi gibi faktörlerinin önemini büyük olduğunu belirtmek yerinde olacaktır (Toprak, 1990).

2.2.3. Kıyının Topluma Dönük Kullanımı

Kıyıların, toplumun her kesimince dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanıma açık tutulması gereği ve hakkı, toplumun ve kişilerin sağlıklı yaşamını sürdürmedeki giderek artan rolünden kaynaklanmaktadır. Sanayileşme ve şehirleşme düzeyi ile birlikte açık alanların ve kıyıların kişinin doğal ve ruhsal dengelerini korumadaki rolü de artıyor. Her yıl daha çok insan, daha büyük şehirlerde, yoğunluğu giderek artan kapalı mekânlarda çalışıyor ve yaşıyor. Bu gelişmeye koşturucu olarak da kıyılarda en yoğun olarak algılanan ”açıklık” özellikle büyük şehirlerdeki ”kapalılık” duygusu ile bir ikilem oluşturuyor. Başka bir deyişle, şehirlerin yapılaşması, kesinlikle belirlenmiş arazi kullanma durumlarına ve bunun fiziksel imajına kıyılar bir alternatiftir. Bu nedenle kıyılar ve şehirler insanların ve toplumların üretken ve sağlıklı yaşamları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının daha büyük bölümünü karşılamakta birbirlerini tamamlarlar.

Şehirlerin milyonlarca kişiye iş, eğitim, hizmet ve yeni bir yaşam biçimi üretmesi yanında, önemli sorunlarında ürettiği yerler olduğu gerçektir. Bunların çoğu sosyal ve ekonomik karakter taşımakta birlikte, çevrenin fiziksel niteliğinin yarattığı sorunlarda doğmaktadır. Şehirlerin fiziksel kaynaklı sorunlardan en önemlisi insanların duyum sistemine yüklediği gerilimdir. Gürültü, hava kirliliği, karmakarışık bir görünüş kendileri ile ilişki kuramadığımız kopuk kopuk parçalar, kesinlikle belirlenmiş bir mekân kullanımı içinde kesinlikle programlanmış bir yaşam gibi yapılaşmış niteliklere uyum yapma zorunluluğunun yüklediği gerilim ve günün en az yarısını çekiç sallamakla bir kaportacı, çay bahçesinde sabahtan akşama çay kıran kız, fabrikada ölesiye çalışan, sabahtan akşama direksiyon başında bir minibüs şoförü ve daha yüzlerce çeşit işgücü satıcısı, acaba hangi kıyıdan ne zaman yararlanabileceklerdir (Tanrıver, 1976).

Çeşitli işlevler yüklenmiş olan parkların alan olarak yeterliliklerinin yanı sıra kullanışlı, güzel ve rahat olmaları gibi hususlar kentin bütünü ile ilgili estetik ve işlevsel bir parkın saptanmasında önemli konulardır. Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi, gerçekte ülke topraklarının doğal kaynaklarının toplumsal amaçlara, toplumsal adalete, toplum yararına kullanılmasının bir sonucudur. Başka bir deyişle, kıyıların toplum yararına kullanılması, ülke topraklarından, doğal kaynaklardan yalnızca toplumda egemen olan ekonomik, toplumsal, siyasal güçlerin ya da sınıfların mı, yoksa tüm toplumun, geniş halk kitlelerinin mi yararlanacağı

sorusunun yanıtına bağlıdır. Kalkınmada olan bir ülkede topraktan yararlanılması, doğal kaynakların kullanılması arz-talep kuralına bırakılamaz. Bu ilke, kıyılardan yararlanma için de gereklidir (Geray,1976).

Suyun, karanın, havanın birleştiği alan olarak kıyıda toprak, yalnızca konut, dinlenme, turizm için en elverişli konumu oluşturmakla kalmamakta, aynı zamanda, sudan, denizden, kumsaldan, güneş ışığından, temiz havadan, güzel görünümünden yararlanmak için de fırsat sağlamaktadır. Üstelik kıyıda özel mülkiyete izin verilirse, kıyıdaki toprak, kıyının sağladığı bu olanaklar üzerinde de tekeli bir egemenlik, ayrıcalıklı bir kullanım gücü vermektedir. Kıyıda, kırsal, kentsel alanlardaki toprak mülkiyetinden daha büyük bir toprak rantı, daha büyük bir tekel eğilimi söz konusudur. Çoğu ülkelerde kıyıların genellikle devletin egemenlik ve kullanımında bulunmasının, daha doğrusu toplumun yararlanmasına açık tutulmasının, özel mülkiyete konu edilmemesinin, ya da özel mülkiyetin bu amaçla sınırlandırılmasının nedeni budur. Tüzüğe göre kıyıların halkın ortaklaşa, eşit, serbestçe (karşılıksız) yararlanmasına ayrılan, üzerinde özel mülkiyete izin verilmeyen bir orta malı ya da kamu malı niteliğinde sayılmasına karşın, gerçek durum ülkemizde tam tersidir. Kıyıda özel mülkiyet oluşturulmuş, kıyının halka kapatılmasını sağlayan bir yağma düzeni ortaya çıkmıştır (Geray, 1976).

Üzerinde yıllardır tartışılan ve daha uzun sürede tartışılacağı anlaşılan “kamu yararı” ve “toplum yararı” kavramlarının temeli Anayasa’ımızda geçen bir maddeye dayanmaktadır. Konuya ilişkin radikalist yorum ve çatışmalarda temel alınan Anayasanın 35. maddesi şöyledir: “Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.” Madde ilk bakışta, “kamu yararı” ile “toplum yararı” arasında fark gözetilmediği ve bir anlamda korrelatif tekrara gidilmiş olduğu izlenimini vermektedir. Mülkiyet hakkının kullanılması “toplum yararına aykırı olamaz” , “kamu yararı amacıyla sınırlanabilir” denilmektedir. Ne var ki daha yakından bakıldığında, iki kavram arasında belli bir nüans ortaya çıkmaktadır. Kanunla belirlenen “kamu yararı”, daha çok, iktidarı ele geçiren sınıf tarafından temsil ve tayin edilen bir kavram niteliğinde gözükmektedir. Yararın “yeter koşul”u, kanunla belirlenmesidir. Oysa “toplum yararına aykırı olamaz” ilkesi bir “gerek koşul” özelliği taşımaktadır. Burada toplum yararından, kâğıt üzerinde mülkiyet

hakkı bulunduğu halde bu hakkın genel iktisadi gerçekleşmesi dışında kalmış, mülksüz-esas olarak üretim araçları mülkiyetinden yoksun toplum kesimlerini yani geniş anlamıyla halk kesimlerini anlamak daha akla yatkın gelmektedir (Gezim, 1976).

Kıyıların pek çok kullanıma uygun olması nedeniyle “toplum yararına kullanılması” düşüncesi soyut düzeyde çoğu kere paylaşılır. Ancak, sorun toplum yararı amacının sosyal gruplar açısından yorumlanarak, somutlaştırılması sırasında ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde kıyıların toplum yararına kullanılması, uzun süre sınıflar üstü nitelikte bir amaç olarak bütün çevrelerce benimsendi. Hükümet programlarında, kalkınma planlarında, kıyılardaki uygulamalardan sorumlu bakanlık politikalarında açıklandı. Bu çerçevede, dış turizmin geliştirilmesi, sanayileşme, kıyıların korunması ve imarı, karayollarının yapımı gibi, her biri toplum yararına sayılan faaliyetler kıyılarda yer aldı. Sonunda ülke nüfusunun tümüne yakın bir bölümünün kıyıdan ve kıyı yoluyla denizden yararlanmasını sınırlayan bir kıyı kullanım düzeni ortaya çıktı. “Toplum yararı” amacı ile toplumun bütün kesimlerinin yararına olmayan bir sonucun elde edildiği görüldü (Gülöksüz, 1976).

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

Kamu yararı kavramı bugüne kadar yapılan hataların tekrarlanmaması ve yanlışlıkların mümkün olduğunca düzeltilmesi adına, kıyı mevzuatının bütününde şu ilkelere dayandırılmalıdır.

- Doğal kaynakların mutlak korunmasının gerekliliği, teklif edilen yapı ve tesisler toplum yararı açısından zorunlu ise alternatiflerine ve gerekçelerine titizlik gösterilmelidir.
- Kıyıda ve dolgudaki yapı, tesis ve faaliyetlere ilişkin teklifler çok boyutlu ele alınmalı ve bölge bütününde toplu halde çözümlenmelidir.
- Kıyıda ve dolgu alanında yapılacak zorunlu yapı ve faaliyetlerin, bir grup, kişi veya kesimin faydalanmasına yönelik izin verilmemesi, kullanıma ilişkin irtifak hakkının kamu adına tesis ve tescil edilmesi, yapı ve tesislerin yapımı ve işletmesinde, verilen taahhütlere uyulup uyulmadığı denetlenmesini kamu yararı içerisinde ele almak gerekmektedir (Özhan, 2001).

2.2.4. Kıyının Ulaşım Kullanımı

Belirli amaçlar için motorlu ve motorsuz araçların veya yayaların belirli yüzeyler üzerinde gidip-gelme eylemine ulaşım denir. Araç trafiğinin ve yayaların birçok amaçlar için gidip-gelme eylemleri, belirli ölçülerdeki yüzeylerde oluşurlar. Yol dediğimiz bu ulaşım yüzeyleri oturma, çalışma, kültür ve dinlenme gibi çeşitli işlemlere hizmet etmesi nedeni ile üzerinde oluşan bu eylemin yoğunluğu değişkendir. Kentsel dış mekânlardaki trafik akımları genelde 5 amaca hizmet eden eylem olarak tanımlanabilir. Bunlar sırasıyla meslek trafiği, eğitim trafiği, ticaret trafiği, hizmet trafiği, turist trafiği şeklinde ele alınabilir.

Bütün bu işlevsel trafik türlerinin, amaçlarına uygun işleyebilmesi için, aşağıda sıralanan ana ilkeler doğrultusunda planlanmasına önem verilmelidir.

- Trafiği disipline etmek,
- Ulaşım sağlanmış bir çevre oluşturmak,
- Trafiğın yoğunluğuna göre yolların ölçülendirilmesi,
- Üçüncü boyutun düşünülmesi,
- İş (meslek) trafiğini, toplu taşıt olanakları ile organize etmek,
- Servis trafiğini ve mal boşaltma veya yükleme trafiğini göz önünde tutmak,
- Duran trafik için çeşitli olanakları sağlamak.

Ulaşım yüzeyini oluşturan elemanları, yol, yaya yol, otoparklar ve yön ayırım alanları olarak ayırabiliriz. Motorlu araçlar trafiğini organize eden ve bunların

güvenlikli biçimde akmasını sağlayan yollar, kent içinde bulunduğu konuma göre şu şekilde boyutlandırılırlar.

- **Konut Yolları ve Gereğinde Taşıt Aracı Girebilen Yaya Yolları**

Bir yerleşme alanındaki parsellere hizmet eden yollardır. Bu tür yolların genişliği bu parselin yapı kullanım özelliklerine bağlı olarak değişir. Konut alanlarında, o alanda oturanlara özgü yollar, yaklaşık 400–600 konut birimine hizmet eder. Gürültü ve çevre kirlenmesi söz konusu olduğu için 300 taşıt/s en fazla kullanım sayısı olmalıdır. Konut alanında yaşayanların güvenliği bakımından, taşıt araçlarının fazla hızlı gitmemesi için bu yolların 500 metreden fazla uzun olmaması gerekir.

Konut alanlarına hizmet eden kullanıcı yollarının genişliği 2x2,75 metre, yaya yolları 1,50 metre, kullanıcı yaya yolları ise 2x2,25 metre olabilir. Bu yaya yollarına gerektiğinde, yakıt taşıt araçları ve ambulans gibi taşıt araçları da girebilir. 15–20 konut birimine hizmet eden bu yaya yolları 1 taşıt aracı /s' dir.

- **Toplama Yolları (Hız: 50 km/s)**

Toplanma yolları, konut alanlarında hizmet eden trafik araç yollarının ulaşım trafiğini alıp, ana yollara akıtan yollardır. Her iki taraftaki parsellere ulaşım direkt bu yol üzerinden olabilir. Toplu ulaşım taşıtları ile özel taşıt araçlarının yoğunluğu ve o bölgenin gereksinimine göre toplanma yollarının en kesitleri ölçülendirilir. Ancak bu yolların, ana yollara bağlantı sağlanması nedeni ile ana yolların ve çevresindeki fonksiyonların önemi ve yoğunluğu ölçülendirmede rol oynar. Yakıt taşıt araçları, çöp toplama ve diğer benzeri taşıt araçlarının da bu yollarda sık sık kullanması ölçülendirme göz önünde tutulmalıdır.

Konut alanlarındaki toplanma yolları, yoğun trafik saatleri arasında 600–800 taşıt aracı/s geçiyorsa, bu yolların her iki yanında yapılanma ön görülmemelidir. Bazı önemli fonksiyonlar açısından yapılanma ön görülüyorsa, yarlarda park izleri bırakılarak, akan trafiğin seri hareketini sağlamak gerekir. Yapılanma toplanma yollarında ve endüstri alanlarındaki toplanma yollarında, taşıt araçlarının izlerinden ayrı, yaya ve bisiklet izleri de ön görülmelidir. İzlerin ayırımının yeşil alanlarla olması yayaları zehirli gazlardan korumada yarar sağlar.

- **Trafik Ana Yolları-Ana caddeler (hız: 60 km / s)**

Ana yollar, kentin iç bölgesine ana geliş ve çıkış ulaşımına veya iç bölgesinden geçerek diğer bir kente geçiş trafiğine hizmet eder. Bu tür yollar üzerindeki parsellere ulaşım, ya bu yollara paralel servis yolları ile ya da parsellerin arka cephesinden olasıdır. Çeşitli türde kamusal toplu taşıt araçları (Örneğin; Tramvay, otobüs, trolleybüs v.b) gibi araçların boyutlarına göre ölçülendirilmiş kendilerine özgü izler ve indirme-bindirme için durak yerleri, bu ana yollarda ön görülmelidir.

Ana trafik yolları ve toplama yolları, kent içindeki trafiğin yükünü alan yollardır. Genellikle bu yollar üzerinde ticaret ile ilgili dükkânlar bulunması ve kent içine hizmet eden kamu toplu taşıt araçları ile özel taşıt araçlarının ulaşımını sağlaması nedeniyle, planlamada önemle üzerinde durulmalıdır. Bu yolların genişliği o bölgenin önemine ve belirli saatler içindeki trafik yüküne göre belirlenmelidir. Kesişmeler yani kavşaklar, trafiği yönlendirici şekilde ve araçların seri şekilde ilerleyebilecekleri şekilde düzenlenmelidir. Yaya geçişleri için yolun trafik ağırlığına göre üst veya alt düzlemde yaya geçişleri ön görülmelidir (Atabay, 1981).

Birçok işlevlerin bulunduğu alanlarda, hem bu işlevlerin oluşturduğu trafik yoğunluğu ve hem de yerleşmenin diğer bölgelerin trafiğine geçişi sağlamasından dolayı, bu yolların araç izleri 3.25, 3.50, 3.75 metre olmalıdır. Motorlu araç trafiğinin güvenli akımı içinde yön ayırımı alanı bırakılmalıdır. Yolun önemine göre, her iki yanda yola paralel park izleri, yaya yol alanlarında 2.00–3.00 metre olarak düzenlenmelidir (Atabay, 1981).

Bir yerleşme alanı planlamasında, çeşitli amaçlar için kullanılan yaya yollarının belirli noktalara olan mesafeleri değişken olduğundan, yaya yol trafiğini dört gruba ayırarak genellikle kullanılan standartları gözden geçirmek yararlı olacaktır.

1- Meslek yaya trafiği;

- En kısa yaya yol iş yerine kadar tercih edilir,
- En uzun yaya yol 3 kilometreden fazla olmaması gerekir.

2- Öğrenci yaya trafiği;

- İlkokul öğrencileri için 600 m.
- Ortaokul öğrencileri için 1000 m.
- Lise veya Meslek Okulu öğrencileri için 1500 m.

3- Alışveriş alanlarına yaya uzaklığı;

- Günlük gereksinimler için 300 m.
- Haftalık gereksinimler için 1600 m.

4- Dinlenme ve gezi amacı güden alanlara yaya uzaklığı;

- Küçük çocuk, oyun yerlerine 100 m.
- Çocuk oyun yerlerine 500 m.
- Gençler için oyun yerleri 1000 m.
- Yaşlılar için dinlenme yerlerine 200–300 m. şeklindedir.

Kent merkezlerinde çalışma ve eğlence işlemine hizmet eden alanlarda, yaya ulaşımına özgü alanların ölçülendirilmesi için dikkat edilecek en önemli nokta yaya yoğunluğudur. Yaya yol genişliklerinin yaya yoğunluğuna göre ölçülendirilmesi ise,

- Belirli zaman aralıklarında yani 60 dakika içinde yaya sayımı.
- Sabahları işe başlama ve akşamları iş bitimi saatleri arasında yaya sayımı.
- Elde edilen sayımlarla yol genişlikleri tayin edilebilir.
- Rahat durum d 0,3 kişi / m² yürüyen kişiler geniş mesafelerin oluşu ile rahatça birbirini geçirme olanağını verir.
- Katlanılabilen durum 0,3 d kişi/m², yürüme hızını diğer yürüyenlere göre ayarlamak gerekir ve birbirini geçerler. 0 1 e göre hareket daha zorlaşır.
- Karışık durum 0,6 d 1,0 kişi/m² yaya alanı düştüğü andan itibaren serbest hareket etme olanağı kalkar. Yayaaların birbirini geçişi zorlanır. Adımlar daha küçülerek, yürüme hızı düşer.
- Çok yoğun durum 1,0 d 1,5 kişi/m². Bu yoğunluk ancak toplulukların dağılma alanında olabilir ve kısa bir süre için geçerlidir.
- Çok sıkışık durum d 1,5 kişi/m². Bu değerlerdeki alanda ancak durmak söz konusudur, hareket olanağı yoktur, şeklinde sıralanabilir (Atabay, 1981).

Kıyı mekânının kaynaklık ettiği en etkin kullanışlardan olan ulaşım kullanımı taşıt yolları, yaya yolları ve limanlar şeklindedir. Yukarda belirtilen araç ve yaya trafiğine ait esaslar dikkate alındığında kıyının ulaşım kullanımındaki sorunların asgariye ineceği ve daha yaşanabilir kıyı şekline dönüşeceği muhakkaktır. Kıyının kara ile deniz arasında kalan bir kırılma noktası olması nedeniyle, ulaşım sistemi terminalleri kıyıda yer seçmeye çalışmaktadır. Bu özelliği nedeniyle de kıyı, birçok ekonomik faaliyetin yerleşmek için yarıştığı bir alan durumundadır.

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

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

2.2.5. Kıyının Rekreatif Kullanımı

Rekreasyon artık çağımızın toplumlarının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Toplumların yaşamında bu kadar önemli olan rekreasyon olgusu pek çok faktörün etkisi altındadır. Bunların en önemlileri rekreasyonel doğal faktörler, rekreasyonel alt ve üst yapı faktörleri ile rekreasyonel sosyal faktörlerdir. Bir alanın rekreasyonel değerini belirleyen en önemli olgu ise doğal olaylarla oluşmuş olan rekreasyonel doğal faktörlerdir. Doğal faktörler, fiziksel peyzaj elemanları dediğimiz klasik anlamdaki jeo faktörlerden oluşmaktadır.

Rekreasyon, yenilenme, yeniden yaratılma veya yeniden yapılanma anlamına gelen Latince recreation kelimesinden gelmektedir. Türkçe karşılığı yaygın bir şekilde boş

zamanları değerlendirme olarak kullanılmaktadır. Bu ise, bireylerin ya da toplumsal kümelerin boş zamanlarında gönüllü olarak yaptıkları dinlendirici ve eğlendirici etkinlikler anlamını taşımaktadır. Rekreasyonun, yeniden yaratma anlamındaki klasik yaklaşımına göre rekreasyon, kişiyi zorunlu iş ve etkinliklerinden sonra yenileyen, dinlendiren ve gönüllü olarak yapılan faaliyetler olarak tanımlanmaktadır.

Kıyı alanları sınıflara ayrılır ve bu kıyılar özelliklerine uygun farklı fonksiyonlar yüklenirler. İlki tarihi önem taşıyan kıyı alanlarından oluşan Tarihi kıyı alanları (Historic Waterfront) ikincisi konut, ticaret alanı ve rekreasyon gibi bir çok kullanımı bir arada barındıran çok amaçlı kıyı alanları (Mixed Use Waterfront), üçüncüsü yeşil alanlar ile eğlence ve dinlenme alanlarının oluşturduğu rekreasyonel kıyı alanları (Recreational Waterfront), dördüncüsü doğal özelliklerini kaybetmemiş çevresel kıyı alanları (Environmental Waterfront), beşincisi ticari amaçlara hizmet eden ticari amaçlı kıyı alanları (Working Waterfront), altıncısı konut alanı olarak kullanılan ikamete açık kıyı alanları (Residential Waterfront) ve yedincisi de sahip olduğu kültürel özellikleriyle ön planda olan kültürel kıyı alanları (Cultural Waterfront)'dur (İnan, 2005).

Rekreasyon amaçlı kıyı alanlarında mevcut kıyı kullanımının eğlenme, dinlenme ve park gibi yeşil alanlara dönüştürülmesi söz konusudur. Dünyadaki birçok örneğinde kıyı alanı olma özelliğini, sanayi ve endüstriyel faaliyetler gibi başka amaçlar için kullanılması nedeniyle yitirmiş olan alanlar, halkın 24 saat erişebilirliğinin sağlanması amacıyla rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüşlerdir.

Bir kıyı alanında yürüyüş, oturma, dinlenme, balık tutma ve manzara seyretme gibi halkın her kesimine ve değişik yaş gruplarına hitap edecek rekreasyonel aktiviteler yer alabilmektedir. Bunlar kendi içinde pasif ve aktif rekreasyonel faaliyetler olarak ikiye ayrılır ki yürüyüş, balık tutma aktif, oturma, dinlenme ve manzara seyretme de pasif bölümü oluşturur. Kıyı alanı boyunca bu tip aktivitelerin homojen olarak dağılması insanları her mevsim hafta içi ve hafta sonu, günün her saatinde kıyı alanına çekmek açısından önemlidir. Tek bir ihtiyaca hitap eden kullanımdan çok geniş ölçüde kullanıma imkan verecek rekreasyon alanları yaratılması halkın kıyıyı birbirleriyle hem de şehir merkeziyle gerek yürüyüş ve bisiklet gibi aktif rekreasyona da imkan tanıyacak geçiş yollarıyla bağlanması ve ayrıca dinlenme gibi pasif

rekreasyon aktiviteleri içinde kıyı bölgesinde sakin alanların yaratılması kıyıların 24 saat kullanımını desteklemeye yönelik çalışmaların başında gelmektedir.

Ormanlık bir bölgede halkın % 65'inin su kıyısında yoğunlaştığı saptanmış, yine güzel havalarda Kennemerduinen'de ziyaretçilerin %95'i, kapalı havalarda ise %60'ının deniz kıyısında dinlendikleri sayımlarla bulunmuştur (Roderkerk, 1961).

İsveç'te yapılan araştırmalarda ise hafta sonu ve tatil evlerinin genellikle deniz, göl ve nehir kıyılarında yoğunlaştığı görülmüştür. Yine su kıyılarının büyük ölçüde çekici bir özelliğinin oluşu nedeniyle, Avrupa'da ilk defa, su kıyılarının korunması ile ilgili yasaları çıkaran ülke İsveç olmuştur. Kıyıları özel mülkiyetin tasarrufundan korumak amacıyla İsveç'te 300 metrelik kıyı şeridi yerleşim, parselasyon, etrafının çevrilerek girişlerin önlenmesi gibi eylemlerden arındırılmış ve toplumun yararına açılmıştır. Kentsel alanlarda insanların eğlenme, dinlenme ve boş zamanlarını değerlendirme amaçları için ayrılmış ve düzenlenmiş alanları rekreasyon alanları olarak tanımlayabiliriz.

Kent dokusunda işlevsel olmanın yanı sıra estetik ve rekreasyon amaçlı alanlar şöyle sıralanabilir. Topluma açık alanlar; Pasif rekreasyon alanları (Meydanlar, bulvarlar, dekoratif ve işlevsel yeşil alanlar, bakı terasları). Aktif rekreasyon alanları (Parklar, spor sahaları, oyun sahaları, çocuk bahçeleri, pazar yerleri, hayvanat bahçeleri, piknik alanları, rekreatif su yüzeyleri, kıyı düzenlemeleri). Topluma yarı açık alanlar; (Resmi dairelerin açık yeşil alanları, iş yerleri çevreleri, okul bahçeleri, hastane, sağlık tesis çevreleri, anıt, mabet çevreleri). Özel açık alanlar (Ev bahçeleri, tarımsal alanlar) (Akdoğan, 1984).

2.2.5.1. Yeşil Alanlar

Yeşil alanlar, kentin içinde ve çevresinde yer alan, rekreasyon, peyzaj ve hidroloji gibi işlevler gören, ormanlar, korular, çeşitli işlev ve büyüklükteki parklar, mezarlıklar, refüj alanları ve bina bahçeleri gibi canlı (ağaç, ağaççık, çalı, yer örtücü, çimen gibi) ve cansız (yollar, su elamanları, kent mobilyaları gibi) elamanlardan oluşan alanlardır (Pamay, 1978).

Yeşil alanlar, kentsel alanlarda, insanların dinlenmeleri, gezinmeleri, çeşitli rekreasyon faaliyetlerini gerçekleştirmeleri ve doğaya yaklaşımlarının sağlanması

amacıyla, kent yönetimlerince düzenlenen, ortak kullanım alanları olarak da tanımlanabilir (Keleş,1998).

Yeşil alan barınma, çalışma gibi halkın yerel ihtiyaçları dışında kalan, halkın bir takım rekreatif ihtiyaçlarına cevap veren, kent yönetimi tarafından düzenlenen gezme, eğlence ve boş zamanları değerlendirmek amacıyla bitkilendirilmiş, kentte yaşayanların ortak olarak kullandıkları doğal alanlardır. Bu alanlar fonksiyon alanları içinde de bulunabilir. Ağaçtan ormana kadar yeşil örtü ile ilgili tüm doğa elemanları bu tanımın içinde yer almaktadır (Dil, 2004).

Toplumun yararına açık olan alanlar, park alanları, çocuk oyun alanları, spor alanları, kent içi ve çevresindeki korular, dinlenme ve gezinti alanları, aktif yeşil alanlar olarak ifade edilirler. Yapı parselleri içindeki özel bahçeler, tarım alanları, meyve bahçeleri ve kamuya açılmamış koru ve fidanlıklar, devlet ormanları, mezarlıklar, askeri alanlar, okul ve hastane bahçeleri, yol ve meydanlardaki güvenlik şerit ve refüjleri ise pasif yeşil alanları kapsamaktadır (Dil, 2004).

Yerleşmelerin oluşmasında belirleyici ve bağlayıcı olan imar kanununda yeşil alanlar, toplumun yararlanması için ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçesi, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence ve kıyı alanları toplamıdır. Metropol ölçekteki fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar bu alanlar kapsamında kalmaktadır şeklinde tanımlanmış olup sosyal ve kültürel altyapı alanları başlığı altında bulunmaktadır (Dil, 2004).

Açık alan kavramı, yeşil alan kavramını da içinde barındıran kentin fiziksel unsurlarını içerir. Araç trafiğini konut ve rekreasyon alanlarından ayırarak yaya trafiği için trafik güvenliğini sağlar (Dil, 2004).

2.2.5.1.1 Parklar

Parklar kentsel doku içindeki yeşil alanlardır. İçerlerinde aktif ve pasif olan çeşitli faaliyet türlerine cevap verirler. Bu alanlar yaş gruplarına göre sınıflandırılırlar. Ona göre de mekân anlayışı ve kullanım türleri getirilir. Parklar kentlilere bazı faaliyetler getirirler. Fakat en önemli yönleri kentin içinde yeşil bölgeler yaratmak ve kirli havayı azaltmaktır, parkların donatısını genel olarak yeşillikler meydana getirir. Dolayısı ile kent yaşamındaki doğa özlemine de gidermede yardımcı olurlar ve eğitsel alanlardır (Güngör, 1967).

Kent dokusunun temel öğelerinden birisi olan parklar yapı ve ulaşım alanları dışında kalan açık alanlar olarak tanımlanabilir. Parklar kent planlarında belli işlevler için ayrılır ve planlanırlar. Bir kent planının başarılı ve uzun ömürlü olmasında parkların rolü büyüktür. Kent strüktürünü oluşturan öğeler arasında işlevsel ilişki ve bağlantıların iyi bir biçimde çözümlenmesinin yanında parkların, kendi dokuları içinde olduğu kadar, diğer açık alanlarla olan ilişkileri yönünden de kullanım amaç ve ilkelerinin iyi saptanması gereklidir. Bu da parkların fonksiyonlarının iyi ve tam olarak tanımlanmasıyla gerçekleşebilir. Hangi özellikte olursa olsun açık alanların kentsel işlevlerini şöyle sıralayabiliriz (Güngör, 1967).

- Kentlerin fiziki yapılarında denge elemanıdırlar.
- Yaya ve taşıt trafiği için olanak ve kolaylık sağlarlar.
- Kent içinde hava akımlarına neden olurlar.
- Kentlere ışık sağlarlar.
- Kent planlarında, doğa öğelerinin yer almasına olanak verirler.

2.2.5.1.2. Çocuk Oyun Alanları

Büyüklerin dinlenme gereksinimleri, çocuklar içinde oyun ve bundan da öte fiziksel, ruhsal yönden geliştirici, eğitici ve öğretici bir anlam taşır. Çocuklar, iyi tasarlanmış bir oyun alanında oynayarak, birçok yönden yararlanırlar. Nitekim oyun, çocukta işbirliği ve dayanışma duygusunu geliştirir. Çevresine girişkenliğini sağlar, konsantrasyon gücünü ve yeteneğini artırır. Çeşitli deneyler yapmasına olanak verir. Çevreyi tanıma yoluyla bir takım korkuların etkisinden kurtulmasına yardımcı olur. Oyun çoğu kez çocukta sorumluluk duygusunda gelişmesine yardımcı olur. Bedensel ve ruhsal yönden gelişme ise çocuğun ileride toplumun, aktif ve eylemci bir üyesi olmasına neden olur.

Kentlerin yeşil alan sistemlerinin küçük, fakat çok önemli fonksiyona sahip birimini ifade eden çocuk bahçeleri, oyun alanları, çoğu kez ileri ülkelerde “oyun parkları” olarak da tanımlanırlar ABD ve Avrupa ülkelerinin bir çoğunda 1-6 yaş grubuna hizmet edenlere genellikle “çocuk bahçeleri “ ve 7-14 yaşa hitap edenlere ise “oyun alanları “ denmektedir (Akdoğan,1984). Bizde bunları üç sınıfta toplayabiliriz.

- **0-3 Yaşındaki Çocuklar İçin**

Kreşteki çocuk bahçesi donatılarını içerirler. Konut grubu biriminde asgari 50 m² alan önerilmektedir. Etrafı, alçak ve tehlike yaratmayacak (dikensiz bitki, tel çit v.b) bir biçimde çevrelenmelidir. Bahçedeki tüm öğelerin (yapısal, bitkisel) çocuk

ölçeğine indirgeyerek seçilip düzenlenmeleri gerekir. Duvar, basamak, yer döşemesi, örtü, çatı öğeleri form, ölçü ve tekstür yönünden titizlik ve duyarlılıkla seçilip tasarımlanmalıdır. Bitki örtüsü seçiminde de aynı şekilde hareket etmek gerekecektir. Çocukların üzerinde dolaşıp oynayabileceği bakımlı çim alanları, küçük boylu çalı ve ağaççıklar seçilmelidir. Ayrıca çocukların dokunmasında sakıncalı olacak dikenli bitki türlerinden, meyveli çalı ve ağaççıklardan kaçınılmalıdır. Alerji yapabilecek bitkilerden de uzak tutulmalıdır(Akdoğan,1984).

Oyun öğeleri sade ve tehlikesiz olmalıdır. Kum havuzu, salıncak, az derinlikte bir havuzcuk, hareketli plastik oyun aletleri vb. olabilir. Ebeveynler veya diğer gözleyiciler içinde oturma üniteleri düşünülmelidir. Her çocuk için 7-10 m² alan önerilebilir. Özellikle komşuluk grubu içinde yer alacak olanlarda, 300-500 m² alan asgari ölçü olarak görülmelidir. Yerleşim biriminin yapısal özelliği, çevrenin doğal koşulları, çocuk nüfusu ve bunun gibi etmenler alan gereksinimi üzerinde önemli rol oynayacaklardır.

- **4 ve 7 Yaşındaki Çocuklar İçin**

Çocukların okul öncesi dönemlerine ait oyun yerlerinden ikincisini teşkil eden bu grup çocuk bahçeleri ile bir anaokulu bünyesinde komşuluk ünitesindeki yeşil alanlar içinde, bir önceki çocuk bahçesi ile kombine edilerek tesis edilebilir. Bunlar için 300–500 m² alan asgari ölçü olarak önerilmelidir. Bununla beraber yerleşim alanlarının ve çevresinin fiziksel özellikleri göz önünde tutularak bu alan gereksinimi artabilir. Birçok hallerde 1000 m² ve daha fazla olan ayrılabilir, bazen de çocuk nüfusuna göre ayarlamak gerekir. Bu durumda çocuk başına 10–15 m² alan hesap edilir. Çocuk bahçeleri etki alanları ulaşılabilirlikleri için 200 metre yarıçap önerilmektedir. Yoğun yerleşme alanlarında bu mesafenin daha az olması istenmektedir. Koşullar ne kadar zorlarsa zorlasın etki alanının yarıçapının 400 metreden fazla olmamasına dikkat edilmesi gerekir. Ancak blok ve süper blok apartmanlardan oluşan yerleşme bölgelerinde, çocukların caddeleri geçmeden ilerleyip ulaşma olanaklarının bulunduğu durumlarda etki çapı 600 metre olabilir. Bazı plancılar çocuk başına 6-5 m² alan ayrılmasını ve yerleşme birimindeki çocukların 1/3 nün aynı anda oyun alanında olacağını düşünülerek alan gereksiniminin saptanmasını önermektedir (Akdoğan,1984).

Çocuk bahçelerinin tasarımında çocuğu her yönden geliştirici oyun elemanları düşünölmelidir. Atlama, koşma, tırmanma, zıplama, denge bulma, kayma, mekân değiştirme gibi fiziksel eylemlerini gerçekleştirebilecekleri donatılarla tasarımılandırılmalıdır. Bunların yanı sıra çocukların hayal gücünü geliştirecek, kendisine güven duygusunu, cesaretini arttıracak öğeler de yer almalıdır. Bu konularda tasarımcının pedagoglarla sıkı bir ilişki içinde olması gerekir (Güngör, 1967). Çocuk bahçeleri için yer seçiminde eğimli alanlardan kaçınmak gerekir. Çok az eğimli alanlar, birbirinden 40–50 cm'lik kot farkı gösteren platformlara ayrılabilirler ve böylece değişik türdeki aktivitelere yarayışlı alanlar tasarımılanabilir. Yüksek duvarlardan, dik ve uzun merdivenlerden, derin havuzlardan her zaman kaçınılmalıdır. Çok düz olan alanlarda 1 metreyi aşmayan küçük tepelikler yaratarak oyun alanını, hem görsel ve hem de fiziksel yönden daha ilginç hale getirmek mümkün olacaktır. Diğer taraftan tek bir düzlem üzerinde tasarımılanacak ise, küçük ahşap paravanalar (resim ve yazı tahtası) fonksiyonunu da içerebilir. Dekoratif alçak duvarlar (grafik, mozaik anlatımlı masalları içeren) veya form verilmiş bitki çitleri ile oyun mekânında modölasyon yani değişim duygusu yaratılabilir. Bunları tasarılarken çocuğu ürkütücü, ebeveynlerinin veya gözleyicilerinin görüş alanlarından uzaklaştırıcı düzenlemelere yer verilmemeli, en azından yaratılan her kompartımanda, gözlemciler için oturma ünitelerinin düşünölmesi gerekmektedir. Oyun öğeleri olarak, kum havuzu, minyatür tepeler, kaydırak ve kayma alanları, paten-bisiklet pisti, tırmanma aletleri (demir, beton, taş, ahşap, ip v.b) ahşap veya beton denge elemanları, salıncak, tahterevalli, ahşap kulübe minyatür gemi veya uzay aracı modeli, sığ havuz v.b. düşünölmelidir.

Çocukları en fazla çeken öğelerden birisi olan çim alanlar, işlevsel amaç taşımalıdır. Üzerinde oynamaları yasaklanacak veya kısıtlanacak ise, bakım koşullarının yetersizliği nedeniyle bakımsız, çamurlu yeşilliklere dönüşmeleri kaçınılmaz ise yeşil alan yerine başka bir döşeme yüzü düşünölmelidir. Çiçek parterleri, çocuk bahçeleri için çeşitli sorunlar yaratabilir. Basılma, koparılmama gibi baskılar çocuk üzerinde çeşitli olumsuz etkiler ortaya koyabilir. Çocukların merakını uyandıracak, neşelendirecek çiçekli çalı veya ağaçlar, çiçek parterlerinden daha olumlu sonuç vereceklerdir. Alanın genel yeşil dokusunu yaratacak bitkilerin seçiminde, gene çocuk boyutunun dikkate alınması gerekir. Fena kokulu, zehirli meyve veya yapraklı, dikenli, çok fazla çiçek tozu yapan bitkileri kullanmaktan

kaçınılmalıdır (İğde, İstanbul mimozası, kavak, porsuk, zakkum gibi.). Çiçekli küçük ağaçlar (süs elması, süs kirazı, erguvan, süs eriği, meyveli ağaçlar, malta eriği, Trabzon hurması, ayva, erik, kiraz.) dikilebilir (Akdoğan,1984). Böylece kırsal çevreden uzaklaştırılmış olan çocuklara öğretici olduğu kadar, heyecan verici bir ortam hazırlanmış olur.

- **7-14 veya 8-15 Yaş Arasındaki Çocuklar İçin**

Bunlar “ilkokul yerleşme birimi” ile koordine edilecek oyun alanlarıdır. Ayrıca mahalle parkları, semt parkları içinde de yer alırlar. ” Playground ” denen bu oyun alanları daha küçük ünitelerdeki çocuk bahçelerini içerebilecekleri gibi, erginler içinde az yer gerektirecek bazı oyun ve sportif donatıları da bünyelerinde bulundurabilirler. Hatta içinde yer aldığı mahalle veya semtin, bazı özel günlerde ve zamanlarda bir araya gelebileceği bayram şenlikleri, oyun, yarışma ve benzeri toplu rekreatif eylemlere aracı olabilirler. Bunlar genelde aktif rekreasyon alanlarıdır.

Alan gereksiniminin saptanmasında hizmet verecekleri nüfus yoğunluğu, nüfus projeksiyonları, çevresel ve yerel fiziksel özellikler göz önünde bulundurulur. Komşuluk grubu içinde yer alacak “oyun alanları” için asgari 500 m² alan önerilmektedir (küçük bir antrenman sahası içermesi). İlkokul ile birleştirilmeleri halinde (okul ile beraber) 4000 m² alan ön görülmektedir (Hizmet edeceği konut birimi 700–1000). Bazı batı ülkelerinde 800 kişi için 4–5 dekar alan hesap edilmektedir. Ayrıca böyle bir oyun alanı için asgari ölçüsünün 15–20 dekarın altına düşmemesi önerilmektedir. Genellikle nüfusun 1/4’ünün 5–15 yaş arasındaki çocuklardan oluştuğu düşünülerek, ayrıca 1/3’ünün aynı anda oyun alanında olacağı var sayılarak, her çocuk için 6–7 m² yarıçapları için 400–800 metre öngörülmektedir. Yerleşme biriminin özelliği bu etki alanının yarıçapını belirleyecektir (Akdoğan,1984).

Nüfus yoğunluğu nedeniyle 40 dekardan büyük oyun alanı gerektiğinde, bir oyun alanı yerine ayrı konumda iki tanesinin daha uygun olacağı daha doğaldır. Oyun alanlarının, özellikle ilkokullara komşu olacak şekilde planlaması çok yönlü fayda sağlayacaktır. Diğer taraftan, birçok ülkede mahalle veya semt parklarının bir bölümü olarak da planlamaktadırlar. İngiltere’de çocuk başına sadece oyun alanı olarak, 20 m² düşmektedir. Sovyetler birliği ‘de ise 8 m², İsviçre’de 6 m² ‘ye inmektedir. Ülkemizde, İstanbul’da 1980 yılına göre çocuk başına 0.1 m² alan

düşmektedir. Ankara'da bu 0–14 yaş grubu için 0,41 m², aynı yaş grubu için İzmir'de 0,05 m², düşmektedir. Kaldı ki mevcut oyun alanları da genellikle çok düşük bir tasarım düzeyindedirler. Hizmet etki çapları yönünden de yetersizdirler. Donatıları da yaş gruplarına göre tasarlanmamışlardır. Standart ve sınırlı türde oyun öğesini içerirler. 7–14 yaş grubu çocukları için düzenlenecek olan bu oyun alanlarının bir taraftan çocukların bireysel olarak oynayacakları oyun veya aktiviteler için (tırmanma, kayma, fiziki her çeşit eksersiz, paten, bisiklet, yüzme ve benzeri...) donatılarla, diğer taraftan (çizgi, heykel, v.b) becerilerini geliştireceği düzenlemelerle, heyecan, merak, cesaret duygularını geliştireceği ortamlara gereksinimleri olacaktır. Bunların yanı sıra grup halinde oynayacakları oyunlar için (folklor, müzik ve diğer çeşit gösteriler) piknik, informal yarışlar (çuval, yumurta, ip çekme v.b) ve aktiviteler için alanlara gereksinimleri olacaktır. Satranç, dama ve özellikle kız çocukları için çok ilginç olan "sek sek" oyunları için sert döşeme yüzeyli alanlar gerekecektir. Diğer taraftan organize oyunlar için (basketbol, voleybol, hentbol, futbol) alan ayrılması ön görülmelidir. Son yıllarda ülkemizde de yaygınlaşan uçurtma uçurmak gibi aktiviteler alanın fiziksel koşullarına bağlı bulunmaktadır.

Oyun alanlarının yeşil düzenlemelerine gelince, güneşli çim açıklıklar ile gölge verecek geniş ağaçlıklar arasında iyi bir dengenin kurulması gerekecektir. Yeşil dokunun, getirilen aktivitelere ters düşmeyecek şekilde düzenlenmesi ana ilke olmalıdır. Çok yönden tehlikeli olabilecek girift çalılık veya ağaçlardan kaçınılmalıdır. Yüksekten taçlanan ağaç türleri seçilmelidir. Devamlı kasvetli ve durağan karakterdeki ibreli ağaçların, yeşil dokuya katılma payları yapraklılara nazaran daha az olmalıdır. Işıklı, neşeli bir ortam yaratacak hafif tekstürlü bitkilere önem verilmelidir. Güzel çiçekli ağaçlarla, ilginç formlu koniferler, çocukların alanını daha çekici, eğitici yapacaktır. Düzenlemede çocuklara yasak çim alanlar yaratmamak ideal olanıdır. Basılmağa, oyuna dayanıklı çim türleri kullanmak, çok amaçlı yeşil alanlar kazandırılacaktır. Sadece görsel olan açıklıklar çocuklar için fonksiyonel alanları azaltacaktır (Güngör, 1967).

2.2.5.1.3. Spor Alanları

Genellikle ülkemizde stadyum, futbol, basketbol vb. atletizm alanı kavramlarından pek öteye gidemeyen bu tür rekreasyon alanları, 15–24 yaş arasındaki gençlerle, olgun yaştakilere fiziki rekreasyon olanağı sağlayan açık yeşil alan birimleridir.

Spor alanları siteler, daha küçük yaş grubunda olanlar için de oyun alanlarını da içerebilir. Gençler için atletik alanlar tenis, yüzme, kürek (bazı koşullarda), paten, badminton, hokey, futbol, basketbol, voleybol, hentbol gibi oyunlar için olanak sağlar. Bunlara ek olarak, çeşitli oyun ve gösteriler için bir anfityatro, bando standı, atış poligonu, paraşüt kulesi, stadyum, kapalı salon okçuluk alanını bünyesinde bulundurulabilir. Birçok hallerde, bunlara ek olarak piknik alanı da alabilir. Diğer taraftan, üniversite kampusları ile birlikte düşünölmeleri de oldukça yaygın bir uygulama halindedir. Nitekim birçok ileri ölkede, hemen hemen bir kent ölçüsündeki alan üzerinde planlanan yeni üniversite kampuslarında, spor alanları, kentlerinin de yararlanabileceğı bir park spor alanı kombinasyonu olarak ele alınmaktadırlar.

Bu tür uygulamalarda en ilginç örneklerden birisi Almanya’da, Bochum üniversitesi planlamasıdır. Ruhr yoğun endüstri havzasında kurulan, 60.000 kişiye hizmet verecek biçimine planlanan üniversite 520 hektarlık alana yayılmıştır. Düzenlemede açık yeşil alanlara çok önem verilmiştir. Bu konudaki ana fikir, sadece üniversiteye güzel bir görünüm vermek, spor ve rekreasyon alanları sağlamak değil, aynı zamanda kent ve kentlinin de sağlık, dinlence olanağı konularının çözümüne yardımcı olmak biçiminde gelişmiştir.

Avrupa’nın birçok ülkesi gibi Almanya’da da endüstri kentlerinde yaşayanların ortak sorunlarından olan çevre kirliliğı bu kent halkını da çok etkilemişti. Nitekim, yeşil alan ve rekreasyon tesislerinin yetersizliğı de eklenince, moral ve fiziki çöküntüye uğrayıp, kentin terk edenlerin sayısı 1967 de 90 bini ve 1969 ise 200 bini bulmuştu. Üniversite ve dolayısıyla kente geniş yeşil alanlar kazandırmak üzere girişilen gayretler büyük bir park-spor kompleksini oluşturmuştur. Bu arada, alan içinde mevcut 90 hektarlık ormana ek olarak, 100 hektarlık bir alanı da gerçekleştirilmiştir. Böylece, kent halkı için moral olduğı kadar, fiziksel yönden sağlıklarını düzenleyici açık alanlar da kazanılmıştır (Akdoğan,1984).

Spor tesislerinin geniş yeşillikler içinde kurulması, özellikle hava kirliliğinin, artık büyük sağlık sorunlarını ortaya çıkardığı yoğun nüfuslu kentlerimizde büyük

zorunluluk olarak görülmektedir. Avrupa ve ABD'nin birçok büyük kentlerinde üniversite kampusları ile birlikte planlanan spor tesisleri stadyumlarında içermektedir.

Kentlerde, bu çok yönlü spor kompleksinin dışında, mahalle, semt ve kent merkezlerinde bir çok spor ünitesi bulunabilir, bunlar ancak esas spor alanlarının işlevlerini destekleyen, artıran aktif rekreasyon birimleri olarak görülmelidirler. Kent planlamasında spor alanlarının kapsamı, yukarıda konu edilen komplekstir.

Spor yerlerinin birim insan grubu için değerleri için ise şu değerler verilmektedir.

- Yüksel okul öğrencileri 6 dekar /1000 kişi
Semt parkları için spor sahası
- Tenis, basketbol ve diğer 4 dekar /100 kişi
Oyun sahası spor dalları.
- Yüzme 1 havuz /25000 kişi
- Büyük çapta kayık yarışı 400 dekar/50000 kişi
- Golf sahası(18 oyuk) 50 dekar /20000 (konut birimi)
Büyükşehir birimi
- Kamping (Kırsal alanda) 40 dekar /1000 kişi
Bölge parkı

Spor alanlarının, kentlerin hava kirliliğinden en az etkilenen bölümlerinde ve geniş yeşillikler içinde kurulması, bütün ileri ülkelerde ortak bir ilke olarak kabul edilmektedir. Diğer ortak bir eğilim de bu alanların park-spor kombinasyonu biçiminde planlanmaları yönündedir (Şener, 1987).

2.2.5.2. Yeşil Alan Standartlarını Belirleyen Etmenler

Değişik kentsel işlevlerin gerektirdiği alanlar veya yapıların boyutları, türü, fiziksel yapısı konularında, en az, en çok ve en uygun ölçüleri saptayan nicel sınırlandırmalarla, bunları etkileyen kentsel değişkenlerde yapılan varsayımlar 'Kent Standartları' olarak adlandırılmaktadır. Kentsel standartları değişik açılardan gruplandırmak mümkündür. Bazı standartlar tüzel niteliktedir ve yetkili kurumlarca

yasa, yönetmelik vb. gibi yöntemlerle saptanır. Yeşil alanlar, kamu donatımı alanları vb. için. Bu konudaki standartlar ise, genel bazı teknik yaklaşımlardan, alışkanlıklardan, otoriterlerin veya teknik grupların önerilerinden kaynaklanmaktadır. Yasal zorunluluk olmamakla birlikte, bu standartlara uyulması gerekmektedir. Yapı yükseklikleri, komşu mesafeleri, parsel boyutları, yoğunluklar, yol genişlikleri konusundaki kararlar, çoğunlukla bu tür yaklaşımla oluşmaktadır.

Bu iki grup standardın yanı sıra, kentsel standartların diğer bir kökeni, kentteki mevcut durum, bu durumun gelişme eğilimleri, yani genellikle kent ve yapı ölçeğinde yapılan somut araştırmalar olmaktadır. Kentsel doku içinde yeşil alan standartlarının belirlenmesinde dikkate alınan kriterler genel olarak şunlardır.

- **Gereksinimler**

Gereksinimler yaş, gelir, eğitim, mesleğin doğurduğu düşünce ve örgütlenme yöntemiyle, yaşama mekânı ve hareket olanaklarına göre değişir. Gelişmiş ülkelerde bu gereksinimler anket çalışmaları ile saptanmaktadır.

- **Nüfus**

Rekreasyon amaçlı yeşil alan miktarı ve dağılımları daha çok insan sayısı ve onların yerleşme noktalarına bağlıdır. Bu nedenle nüfus, gereksinimlerin saptanmasında rol oynayan önemli bir etmendir. Nüfus artıp yerleşmeler büyüdükçe yerleşme yerlerinde öneri normlara erişmek oldukça güç olmaktadır.

- **Kentlerin Karakteri**

Standartların belirlenmesinde etken olan diğer konular olarak kentin boyutu, coğrafi durumu, iklim gibi özellikleri sayılabilir. Her ülkede hatta bir ülkenin değişik kentlerinde bile bu özelliklerin farklı olması nedeniyle standartlarda değişmektedir. Örneğin, bir deniz kenti ile ova kenti arasında, kurak iklime sahip olan bir yerleşme ile yağışlı bir iklime sahip olan yerleşme arasında yeşile duyulan gereksinim farklılığı standartları etkilenmektedir.

- **Kullanım Yoğunluğu**

Standartların belirlenmesinde düşünülmesi gereken diğer bir etmen de yeşil alanların kullanım yoğunluğudur. Gezinti, dinlenme, spor ve eğlence alanlarında yoğunluklar farklıdır. Örneğin, bir eğlence parkı 75–100 kişi/ha gerektirirken, tenis 25–35 kişi/ha gerektirmektedir.

Büyük kentlerde açık alanların miktar ve alanlar bakımından azlığı gereksinimleri sınırlamaktadır. Ekstrem şartların hakim olduğu kentlerde aktif ve pasif alan ihtiyacını özellikle kent bünyesinde karşılamak gerektiği halde, çevre şartlarının zengin ve ulaşılabilir olduğu yerlerde rekreasyon planlaması standartlarını bu veriler açısından değerlendirmek gerekir (Tablo 2.1.)

Bir kentin kapladığı alanda kent insanının genellikle elverişli olan çevre şartları ve zenginlikleri ile bağlantı kurmasında plancının dikkate alması gereken bir kriterdir. Bu bakımdan kentlerin büyüme eğilimi, yeşil alan planlamasında önemli bir yer tutar. Bu genel anlamdaki görüşler açısından, yeşil ve serbest alan standartları vermenin güçlüğü ortadadır. Bununla beraber literatürde ekstrem şartların planı tarafından dikkate alınacak etkileri bir tarafa, aktif ve pasif yeşil alanlar olarak bazı limitler kabul edilmiştir.

Tablo 2.1. Minimum Açık Ve Yeşil Alan Standartları

No	Yeşil Alan Tipi		Nüfus Başına Düşen m ²	
	Aktif Yeşil Alan	Pasif Yeşil Alan	Aktif Yeşil Alan	Pasif Yeşil Alan
1	Çocuk Oyun Alanları(0–6 yaş)	Merkezi Mahalle Birliği Parkları	1	8
2	Oyun ve Spor Alanları	Trafik Yeşillikleri	10	1
3	Açık Yüzme Havuzları	Sınır ve Endüstri Yeşillikleri	1	1

Ancak bir kentin yeşil ve serbest alanları sadece bunlardan ibaret değildir. Bu tablodaki değerler ayrıca yaşama eğilimlerine göre büyük ölçüde stadyum ve hipodromları, göl yüzeylerini, sergi alanlarını, botanik ve hayvanat bahçeleri ile kent ormanlarını da ilave etmek gerekir. Bu durumda serbest ve yeşil alan gereksinimi kişi

başına en az 65 m² 'ye çıkmaktadır. Tablolarda verilen standartlar nüfusu 500.000'in üstündeki kentler için kabul edilmektedir. Belirli rakamlar olanağı bulunmadığı halde, pasif alan gereksinmesi kent ve çevre bağlantısından dolayı küçük kentlerde (nüfus 500.000'e kadar olan) aktif alan gereksinimi oranla daha büyük bir düşme gösterebilir. Fakat ne olursa olsun aktif alan gereksinimi hiçbir zaman kişi başına 6 m²'nin altına düşmemelidir (Şahin ve Barış,1998). Aktif alan için verilen bu rakamlar net alan gereksinimleridir (Tablo 2.2)

Tablo 2.2. Açık Yeşil Alan Standartları

Aktivite Tipi	Bunun İnsan Grubu İçin Gerekli Birim Alanı (da)	Aktivite İçin Gerekli Alan (da)	Lokaliz Olacak Rekreasyon el Alan
AKTİF REKREASYON			
1.Çocukların Oyun Yeri (aletli)	2 da / 1000 kişi	4	Oyun yerleri, Mahalle Parkları, Community Parkları
2.Genç Çocuklar İçin Oyun Sahası	6 da / 1000 kişi	12	Oyun Yerleri, Mahalle Parkları, Community Parkları
3.Yaşlı-Ergin Çocuklar İçin Saha Sporları			Oyun Sahası, Community ve Mıntıka Parkı
4. Tenis, Açık Hava, Basketbol, vb.	6 da / 1000 kişi	60	Oyun Sahası, Community Parkı
5.Yüzme	4 da / 1000 kişi	8	Oyun Sahası, Community Park
6. Büyük Çapta Kayık Aktiviteleri	1 Açık Hava Yüzme Havuzu	8	Oyun Sahası, Community Parkı
7.Tırmanma, Kamping, Doğa Araştırması	25000 kişi 400 da /50000 kişi	400	Mıntıka Parkı, Bölge Parkı veya Rezerve alanları
8.Golf	40 da / 1000 kişi	2000-4000	Bölge Parkı
PASİF REKREASYON			
1.Piknik	6 da / 1000 Kişi	Derinlik	Bütün Parklar
2.Pasif Su Sporları, Balık avı, Kürek	80 da /25000 Kişi	Su Yüzeyi	Community Parkı, Özel Rezerv Alanı

3.Hayvanat Bahçesi, Arboretum, Botanik Bahçesi	4 da 1000 Kişi	400	Geniş Mıntıka Parkı veya Özel Mekânlar
DİĞERLERİ			
1.Rekreasyonel Alanlarda Otopark	4 da /1000 Kişi	Derinlik	Oyun Sahaları, Community ve Bölge Parkaları
2.Kapalı Rekreasyon Merkezleri	4 da / 1000 Kişi	4-8	
3.Açık Hava Tiyatrosu, Bando Yerleri	4 da / 1000 Kişi	20	Mıntıka Parkları

Bir alanın fonksiyonelliği yalnızca düzenlenmesiyle ilgili değildir. Çevresindeki nüfus yoğunluğu, yeşil alanda faydalanacakları kat etmek zorunda kalacakları mesafe ve bu mesafeyi kat ederken rahat ve emin yürüyüş şartının var olup olmadığı, yeşil alandan faydalanma kapasitesini geniş ölçüde etkiler. Fakat genellikle kabul edilen bir ölçüt, bir merkezi parkın etki çapının 1500 m olduğudur. Community parkında 300-800 m olan bu ölçü, çocuklar ve yaşlıların yararlanacakları uyum ve dinlenme alanları için hiçbir zaman 500 metreyi geçmemektedir. Çocuk bahçeleri için kabul edilen uzaklık 100'dür.

19. yüzyıl başlarına kadar yerleşim alanlarında insan-insan, insan-doğa arasındaki ilişkilerin ortaya koymuş olduğu, bir dereceye kadar korunabilmiş olan fiziksel mekânlar, sanayileşmenin başlaması ve gelişmesi ile birlikte planlama yönünden yeni boyut kazanarak kent planlaması disiplini ve pratiğini doğurmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu sanayileşmemiş olmasına karşın, kapitalist sistem ile bütünleşmiş, kentleri ise batının sanayi kentlerinin niteliğini taşımamakta, ancak önemli yapısal değişiklikler geçirmektedir. Ülkemiz kentlerinde yeniden düzenleme ve planlama çabaları böylesi farklı etkiler altında başlamıştır. Ülkemizde planlama eylemlerinde donatım yönünden ilk kabuller 2290 sayılı ‘Yapı Yollar Kanunu’ ile başlamıştır. 1993 – 1956 yılları arasında yapılan imar planlarında bu yasanın 4. Maddesine uyularak kişi başına 65 m² kent alanı ayrılmıştır (Tablo 2.3)

Tablo 2.3. Kentsel Yeşil Alan Tiplerinin Kişi Başına Düşen Miktarı

YEŞİL ALAN TİPİ	m² Kişi	Kent Alanı % ‘ si
Ev, bahçe, yol ve meydanlar	50	77
Ticaret ve sanayi mahalleleri	4	6,1

Koru, çayır, göl ve oyun yerleri	4	6,1
Hastane, mezarlık, hamam, otel, kahve gibi genel yerleri	3	4,6
Resmi ve askeri kurumlar, talim yerleri	2	3,1
Okul ve kütüphane yerleri	2	3,1
TOPLAM	65	100

En son imar yasasında kent planlama ile ilgili yeşil alanlar için 7 m^2 / kişi standardı getirilmiş, ancak yeşil alanların planlanması, kentsel dağılımı ya da uygulaması konularında herhangi bir hüküm yer almamıştır (Şahin ve Barış., 1998). Yabancı ülkelerin yeşil alan standartlarına bakıldığında doğaya verilen önem açıkça görülmektedir. Örneğin;

- İngiltere’de kişi başına 40 m^2 yeşil alan standardı benimsenmiş olup bu Amerikan standartlarıyla eş değerdedir.
- Amerika’da komşuluk düzeyinde bölge düzeyine kadar ulaşan kompleks bir sistem niteliğinde bir yeşil alan standart sistemi vardır. Bu standartlar bahçeli evlerde kişi başına $2,8-6 \text{ m}^2$, toplu konutlarda kişi başına $4,8-8 \text{ m}^2$ Kent yoğunluğunun 250 kişi / ha olması öngörüsü ile kişi başına 40 m^2 yani 1000 kişi için 4 ha bir yeşil alan standardı kabul edilmiştir. Bu değer kent alanının % 10 ‘una eşdeğerdir.
- Hollanda’da mahalle düzeyinde kişi başına $9,5 \text{ m}^2$ / kişi, kent düzeyinde ise 30 m^2 / kişi yeşil ve açık alan standardı kabul edilmiştir.
- İsveç’te kişi başına 77 m^2 / kişi yeşil ve açık alan standardı.
- İtalya’da kişi başına 22 m^2 / kişi yeşil ve açık alan standardı, bulunmaktadır.

2.2.5.3. Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

1- 0-2 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Sessizlik, koruma, güneşlenme, taş, toprak, kum, yapraklar, çiçekler, su gibi doğada bulunan ilkel gereçler arasında ayırım yapma.
- Donatım ve Nitelikler; Annenin çabukça ulaşabileceği, gözaltında bulundurabileceği sessiz alanlar, bitkisel perdeleme, gerektiğinde sığınabileceği kapalı bir yer, kum havuzları, nemli model masası, ağaç kütükleri, su havuzları, oturma sıraları, köpeklerin geçmesine engel alçak parmaklık.

- Gerekli Olan; En çok 10 anne ve 10 çocuk için, 30–60 m². Konut başına 1 m² (%50 oyun havuzları,%50 gezi yolları ve oturma yerleri).
- Konuta Uzaklık; 30 metre dolayındadır (Şener, 1987).

2- 3-6 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Değişik öğelerin birbiri ile karşılaştırılması sonucunda düşünme alışkanlığının uyanması, beden ve fikir çalışmaları, gözetim ve koruma altında bulunma, ruhsal ve duygusal gelişmeye uygun bir ortam.
- Donatım ve Nitelikler; Kum havuzları, salıncak, kızak, dönme dolap, tahterevalli, üzerinden atlanabilen alçak duvarlar, içinde yürünebilen su havuzları, çeşmeler, sivri ucu bulunmayan kayalar(1 metre dolayında), tahta silahlar, merdiven, düşmelere karşı kum zemin üzerinde, yatay eğimli ya da dik duran ağaç kütükler, topraktan içi boş oyuncaklar, değişik büyüklükteki bitkisel perdeler, çiçekler, alçak kapılar, büyükler için oturma yerleri, motorlu ulaşım ile kesişmeyen yaya yolları.
- Gerekli Olan; Konut başına 2 m², öğrenci başına 3 m² bahçe, 1 m² açık hava dersliği, 1 m² dikili alan (toplam 9m²).
- Konuta Uzaklık; 30–70 metre arasındadır (Şener, 1987).

3- 7-11 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Uğraş alanının genişletilmesi, fizik ve düşünme yeteneklerinin geliştirilmesi, kişisel yapıcı çalışmalar, konut ve komşuluk çapında günlük yaşantısının gerektirdiği çalışmalara katılma.
- Donatım Ve Nitelikler; Okul için, top oyunları için yerler, spor alanları, bitki dikilmiş yerler, küçük ağaçlar ve çimenler, güneşli ve gölgeli yer. Mahalle bahçeleri için, top oynama yerleri, paten ve bisiklet düzlükleri, bilye, üçtaş, dokuztaş v.b oyun yerleri, ip atlama yerleri, hazır oyuncaklar, su, taş, tahta, kum, bu gibi yerler %50 boş bırakılmalı, %50 düzenli oyun alanları olarak (voleybol, futbol v.b) düzenlenmelidir. Spor yapıldığı göz önüne alınarak temiz havaya önem verilmelidir. Derinliği az su havuzları, göze güzel görünen bitkisel ortam, bölge farkı ve bir sonraki yaş kümesi için Robenson oyunu diye adlandırılan şövalyelik, askerlik, masal kahramanı olma gibi oyunlarına sık sık katılmayı kolaylaştırıcı bağlantı alanları ya da yollar.
- Gerekli Olan; Öğrenci başına 2 m² oyun bahçesi, 5 m² yeşil alan, konut başına 4 m² + yeşil çevre.

- Konuta Uzaklık; Öğrenci için 200 metre, konut için 100–150 metre, mahalle bahçeleri için en fazla 350 metre (Şener, 1987).

4- 12–15 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Morfo fizyolojik değişmelerin sonucunda çıkan gereksinimler, bağımsızlık eğilimi, davranışlardaki günlük değişmeler (aşırı canlılık, okulda takım sporlarına katılma ve hareketlilikten sessizliğe dönme-yalnız geziler, hayal kurma, ufak marangozluk çalışmaları, kitap okuma, müzik dinleme gibi). Kişisel ya da takım çalışmalarında üstünlük gösterme eğilimi, geçici ve modayı amaçlayan donatım ile sürekli olarak kullanılan arasında ayırım yapma.
- Donatım Ve Nitelikler; Toplantı salonları (yeterince çıkışı sağlanmalıdır), bir önceki yaş kümesinin (7–11) oyunlarına sık sık katılmayı kolaylaştırıcı düzen, özellikle başarı ve kazanma çabası, macera gereksinmesinin giderildiği alanlardaki oyunlar, bir çalıştırıcı denetimindeki Robenson oyunlarına ve sokak oyunlarına elverişli (toprak engebelerinin, yığın durumundaki yapı gereçlerinin bulunduğu sağlam zeminli) yerlerde. Dış görüşü kesen ve oyun alanlarına perdeleyici bitkiler, boş oyun düzlükleri (buralar çimlendirilebilir, ancak çimlerin dayana bilmesi için yüzölçümleri en az 1 hektar olmalı), değişik sosyal profesyonel ortamlardan doğan ve değişik davranışları olan çocuk grupları.
- Gerekli Olan; Konut başına 14 m²'dir. Yeşillendirilmiş alanlarla bir arada olmalıdır.
- Konuta Uzaklık; En çok 350 metredir (Şener, 1987).

5- 16-20 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Daha geniş bağımsızlık anlayışının gerektirdiği gereksinme, aile çevresi dışında yetişkinlerle tartışma onlar gibi davranabilme olanağının aranması, atölyeler, okullar, toplu ulaşım araçları gibi kirli havalarda yerlerde geçen zamanın kötü etkilerini gidermek için açık hava.
- Donatım Ve Nitelikler; Konutla okul ya da işyeri arasında göze hoş görünen dinlendirici yeşil yaya yolları, tatil günlerinde yetişkinlere taklit edebilmelerine yardımcı yerler, yüzme havuzları, spor merkezleri alış-veriş yerleri gibi ilgi çekici yerler (Şener, 1987).

6- 21–60 Yaş Gruplarına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Dinlenme gereksinmesi, rahatlık arama, yalnız geziler, açık hava kahveleri, kültürel eğlenceler (dinletiler, müze, açık hava tiyatrosu, ağaç ve çiçek sergi bahçesi, botanik bahçesi, hayvanat bahçesi gibi). Eylem gereksinmesi (çeşitli spor ve oyunlar), toplumsal (başka sosyal yaşantı grupları ile birlikte toplanma ve kent yaşantısına katılma).
- Donatım Ve Nitelikler; Değişiklik toplum ve meslek birimlerindeki aile ve kişilere göre düzenlenecek, yapı adaları içindeki bahçeler (okumak, başkası ile buluşmak için yer yer banklar konulmalıdır). Çiçekli adalar, parklar, ilgi çekici manzaralara, açılan çeşme, heykel, su yüzeylerinin yanından geçen dinlendirici gezi yolları folklor ve yöresel bayramlar için gösteri yerleri, dostların bir araya gelebilmelerine uygun toplantı yerleri, değişik uğraşlar için değişik oyunlara olanak sağlayan araç ve gereçle donatılmış genç ve orta yaşlılar için oyun yerleri, tebeşirli resim yapabilecek duvarlar, zemini betonlaşmış podyumlar, dolaşma ve gezi yerlerinde dinlenme bankoları, yeşillik içinde açık hava tiyatrosu, top oyunlarına atletsizim ve yüzme sporlarına elverişli araç ve gereçle donatılmış spor alanları, hipodrom, binicilik yapılabilecek düzlükler vb. . Konut bahçeleri (ekilebilecek yerler özen gösterilmiş süs çitleri, çiçekli bordürler, kum ya da çakıl kaplanmış gezi yolları çocuklar için oyun yerleri, su yüzeyleri ya da kanallar).
- Konuta Uzaklık; En çok 1 kilometredir (Şener, 1987).

7- 60 Yaş Ve Yukarısına Göre Yeşil Gereksinimi Ve Gerekli Donatım

- Gereksinimler; Başkaları ile konuşma ve ilgi çekici olaylara tanık olma gereksinmesi (sokağı görme ve çocuklarla bir arada bulunma), yeşil alanlarda dinlenme.
- Donatım Ve Nitelikler; Genellikle çocuk bahçeleri çevrelerinde gezinti, yollarının kenarlarında dolaşım yerlerinde yaşlılara ayrılan gölgelik ve güneşli oturma yerleri, yaşlılar için huzur verici alanlar (Şener, 1987).

2.2.5.4. Yeşil Alanların İşlevleri

Yeşil alanlar, iklim, kent estetiği, ruh sağlığı, ekolojik ve ekonomik yönden büyük öneme sahiptir. Yeşil alanlar kent içinde insan-doğa ilişkisini kurar. Fiziksel ve ruhsal anlamda insan sağlığına, kentin plansız ve yoğun alanlarında yaşayanlara

olumlu etki ettiği bilinmektedir. Yeşil alanlar kentte yaşayan insanların fiziksel ve ruhsal ihtiyaçlarını karşılar, doğal zenginlikleri korur, turizmi geliştirir, konut-ticaret-sanayi bölgeleri arasında tampon oluşturur, yaya ve taşıt dolaşımını kolaylaştırır (Dil, 2004).

Çeşitli baskı grupları tarafından kentin fiziksel ve görsel yapısını bozan etkiler artmaktadır. İmar uygulama planlarında yapılan değişikliklerle kat artırımına gidilmekte ve bunun sonucunda da kişi başına düşen yeşil alan miktarı da azalmaktadır. Bu açıdan bakıldığında kent içindeki mevcut yeşil mekânlar ile planlanmış, ancak henüz gerçekleştirilememiş yeşil alanların kent ekolojisi ve kent insanı için ne kadar büyük önem taşıdığı ortaya çıkmaktadır. Kentsel açık ve yeşil mekânların önemi ve fonksiyonları büyüktür (Dil, 2004).

- **Arazi Kullanım Planlaması İşlevleri**

Şehircilik açısından, bölünme, sirkülasyon, biyoklimatik, hijyenik yönden iyileştirme, koruma, kenti biçimlendirme, estetik kazandırma, yaşam kalitesini arttırma, rekreasyon olanakları sunma gibi çeşitli fonksiyonları barındırır (Dil, 2004). Yeşil alanlar bir şehrin fiziksel yönden dengesini sağlarlar. Şehirlerin strüktürüne önemli bir oranda dâhil edilerek, ikamet, ticaret ve endüstri karakterleri yönünden uyumsuzluk gösteren farklı sahalar arasında bir tampon görevini görürler. Aynı zamanda, şehir içinde bina ve insan kitlelerinin yoğunluğunu hafifleten veya çevresel kuşağa doğru yayılan iskânı kontrol altına alan bir denge unsurudur. Şehir içindeki yeşil alanların ışık, hava, gürültü veya emniyeti için önemli rolleri vardır. Şehir içinde yeşil alanlar, araç trafiğini, yaya, rekreasyon ve ikamet sahalarından ayırmakla insanlar için trafik yönünden gereken emniyeti sağlamış olurlar (Dil, 2004).

Yeşil alanlar, şehirle organik sistem arasında ilgi kurar. Şehirlerin geometrik yapı kalıpları arasına girerek monotonluğu giderir, birbirleri arasında bağlayıcı unsur olarak hizmet görür. Bu nedenle bir yandan şehrin fiziksel yapısının kuruluşunu giderirken, öte yandan da şehrin yapı kitlelerine yumuşak bir ifade verir ve bütün unsurları organik düzen içinde bir araya getirir (Dil, 2004).

- **Meteorolojik ve Klimatik İşlevleri**

Kent içindeki yeşil alanlar kentlerin “denatüralize” olmuş olan iklim koşullarını bir ölçüde düzelten etkili araçlardır. Yeşil alanlar kentlerde mikroklima yaratır ve iklim etmenlerini düzenler. Yeşil alanlar havanın nemini düzenleyici etkiye sahiptirler. Zira her ağaç solunum yolu ile su buharı vermektedir. Kent içindeki bir parkın 6 hektarı hava nemini %50 oranında artırır. Bu buharlaşma ise ısıyı %2 oranında düşürür. Şehri kuşatan periferal yeşilliklerden serin ve nemli hava, kent merkezine

doğru çekilir. Kent merkezindeki yeşillikler de benzer işlevler yaparlar. Böylece kentin içindeki sıcak hava yükselirken yeşil alanlardan nemli ve serin hava bunun yerini alır ve bu şekilde hava hareketlerine neden olurlar. Yapı ve yapı adaları arasındaki yeşil alanlar havalandırma kanalı görevini yaparlar. Kent çevresinden merkeze doğru olan bu hava akımları havada asılı bulunan kirlilik maddelerini de sürüklerler. Bir insan senede yeşil yapraklı bir yüzeyin 150 m²'lik kısmına ait oksijeni sarf ettiğine göre, teorik olarak bir kişiye, sadece bu bakımdan, 30-40 m² yeşil alan gerekmektedir. Görülüyor ki yeşil alanlar kentlerin süsleyen elemanları olmaktan öte görev taşımaktadırlar. Rekreatif yönden sağladıkları olanakların dışında, özellikle iklim düzenleyici çeşitli işlevleri, kent planlamasında göz önünde bulundurulacak en önemli konu olmalıdır. Kent içinde yer alan yeşil alanlar çeşitli mikro klimaların oluşmasına neden olur. Yeşil alanlar özellikle sıcaklıkta etkili olmaktadır. Yapılan yoğun alan ile yeşil alanlar arasında bir hava sirkülasyonu oluşur. Bu nedenle serin hava geceleri kent içi ve çevresine yayılmaktadır. Kentte yapılar ve bitkiler hava akımına paralel yerleştirilmişse hava kente doğru akar. Aksi halde serin hava yer yer birikir ve don olaylarına neden olur (Aksoy, 2002).

Kentlerde beton ve asfaltın giderek fazla kullanılır olması hava sıcaklığının artışı üzerinde hissedilir bir etki yapmıştır. Bu sıcaklık artışlarının düşürülmesinde yeşil alanların yararı büyüktür (Aksoy, 2002).

Yeşil alanlar buldukları yerde kendilerine özgü bir mikro klima yaratıp kent ikliminin havasını iyileştirirler. Kentsel alanlardaki yapılar ve sert zeminlerle kaplı alanlar yeşil alanlara nazaran daha fazla güneş enerjisi absorbe ederler. Geceleri kentsel ortamdaki kirliliğin havanın da etkisiyle ısınan alanlardaki ısının havaya verilmesi "karasal radyasyonla" ısı kaybının azalması anlamına gelmektedir (Onat, 1998).

Bitkiler yapraklarıyla gölge yapıp güneş ışığının direkt olarak toprağa gelmesine engel olmaktadır. Bitkiler güneş ışınlarının bir kısmını yaprakları sayesinde yansıtırken bir kısmını da absorbe eder, diğer bir kısmını ise dağıtır (Onat, 1998).

Yeşil alanlar havanın nemini düzenler. Ağaçlar yapraklarının terlemesi sayesinde havaya nem verir. Bir Kayın ağacı (Fagus sp.) günde buhar halinde 500 lt. Huş ağacı (Betula sp.) 300 lt. su vermektedir. 500 lt. su 100.000 m² büyüklüğündeki bir alanın %30-40 oranındaki nemini karşılar. 500 lt. suyu karşılamak için ağaç 300.000 ısı alır ve havayı serinletir (Onat, 1998). Yeşil alanlar havayı düzenlerler. Bitkiler havayı kirlüten tozları ve gazları absorbe ederler. Örneğin refüjlerde kullanılan 1m yüksekliğindeki bir çit bitkisi toz ve gazları filtre eder, CO₂'yi alıp havaya O₂ (oksijen) ve H₂O (su) verir.

- **Rekreasyon İşlevleri**

Yeşil alanlar şehirlerde yaşayan kişilerin günlük ve haftalık rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayan, aktif ve pasif rekreasyonları içeren alanlardır. Rekreasyon sayılan eylemler yaşa, kişilere, zaman ve mekâna göre değişiklikler gösterebilir. Bu nedenle, çeşitliliği çok fazla olan rekreasyonel eylem ve katılımların kişiye bağlı yön ve karakteri önemlidir. Aktif rekreasyon, kişinin eğlendirici, dinlendirici eylemlere aktif olarak katılıp enerji harcamasıdır. Yüzme, tenis, binicilik, golf, ok atma, yelken, kürek, paten kayma, kayak, özürülülerin katılabileceği spor olanakları, çocuk oyun alanları aktif rekreasyonu oluşturmaktadır (Aksoy, 2004).

Açık, kapalı müze ve sergi alanları, açık hava konserleri, hayvanat bahçeleri ve botanik bahçelerinde gezinti pasif rekreasyonu oluşturmaktadır. Rekreasyona katılımın biçimi ne olursa olsun, rekreasyon bir mekanda yapılıp ve peyzaj mimarlığı rekreasyonel planlama çalışmaları dış mekân üzerinde yer alır. Kentlerin dış mekân olanakları ise, yerleşim alanlarının fiziksel kalıpları dışında yer alan yeşil alanlar olarak kentsel yerleşmelerin en önemli bölümünü oluşturur (Aksoy, 2004).

- **Fiziksel İşlevleri**

Yeşil alanlar, kitle, form, renk, tekstür özellikleri ile bütün açık alanların işlevlerine ek olarak kent dokusuna fiziksel yönden katkıda bulunurlar. Cansız malzeme ile oluşan kent dokusuna organik öğeler olarak girerler. Yapı kitleleri ile açık alanlar arasındaki ilişkiyi, bağlantıyı sağlarlar. Yapısal öğelere ölçek kazandırır. Çeşitli kent kısımlarını birbirinden ayırıcı işlev yaparlar. Kısımlar arasındaki tampon görevini yerine getirirler. Kentlilere iklimlerin değişikliklerini gösteren, duyuran doğal öğeler olarak da önemli görevler yaparlar. Kent mekânında, bitkilerin formlarından yararlanarak çeşitli işlevsel yeşillikler yaratılabilir.

- **Psikolojik İşlevleri**

Kentlerde nüfus ve yapı yoğunlukları arttıkça insanların ruhsal yönden karşılaştıkları baskılarda artacaktır. Büyük hacimlerin insan üzerindeki en büyük olumsuz etkileri bu tür olanlardır. Kent merkezinde büyük ve çok katlı yapıların oluşturduğu labirentler içinde insanlar kendilerini, ölçeğini kavrayamadıkları, dokusunu, rengini, kokusunu algılayamadıkları bir mekân içinde yalnız ve yabancı bulurlar. İçinde rahatlıkla dolaşabildikleri, dokunabildikleri, kendi ölçüleri ile kıyaslama yapabilecekleri bir mekân dizisi algılamak isterler. İnsanlar kendi ölçülerini indirgeyebilecekleri mekânlar içinde mutlu olurlar. Diğer taraftan insanlar ancak belirli ölçüde kuşatılmak isterler. Sonsuz açıklıkların kendilerini korkutması kadar aşırı biçimde çevrelenme duygusu da onları baskı altında tutar. Kent merkezlerinde yapıların insanlar üzerinde bu bakımdan çok olumsuz etkileri vardır. Kuşatma

öğelerinin boyutları açıklıkların ölçüleri ve nitelikleri bu baskıda etkili olur. İşte yeşil alanlar insan ile onu kuşatan plastik öğeler arasında çok olumlu bir denge yaratırlar. Yapı yoğunluğunu psikolojik yönden azaltırlar. Daha insancıl ölçeğin sağlanmasına yardımcı olurlar. İnsanlara doğayı hatırlatır, koku, renk ve benzeri özellikleri ile ruhsal bunalımları azaltır. Diğer taraftan yeşil alanların ve özellikle belli boyda ve sıklıktaki perde şeklindeki yeşillerin kent içindeki trafik, endüstri v.b. olayların yarattığı gürültü ve bunun insan sağlığı üzerindeki ruhsal baskılarını hafifletmekte de önemli rolleri vardır. İnsan ve doğa arasındaki ilişki insanların ruh sağlığı açısından oldukça olumludur (Dil, 2004).

Yeşil alanlar toplumda birlik ve beraberliği sağlar. Kentsel yeşil alanlarda insanlar bir araya gelirler, bu da toplumsal yaşantı ve dayanışmayı sağlar (Onat, 1998).

Kişiler kentsel yeşil alanlarda stres atar, rahatlar, zevk alır, hayal kurarlar, isterlerse diğer insanlarla birlikte olur, isterse kendi başlarına kalırlar, ortak yaşamın gereklerine uyarlar. Kişiler yeşil alanlarda kültürel, sosyal aktivitelerde bulunur, bilgi alışverişi yapar, güven duyarlar. Yeşil alanlar insanların sosyal açıdan birlikte olmasını sağlarken, botanik parkları, çocuk oyun alanları, hayvanat bahçeleri gibi alanlarda çocuklar çevrelerini keşfeder, yeni bilgiler öğrenirler (Onat, 1998).

- **Ekolojik İşlevleri**

Kentlerde bulunan yeşil alanlar kenti, ekolojik ve mikroklimatik yönden olumlu etkiler. Kitleli yeşillik özelliğinde olan yeşil alanlar ormanların ve diğer yeşil alanların devamlılığını sağlayıp kent yakınında tarımsal üretime imkân verirler. Yeşil alanlar çevre kirliliği üzerinde oldukça etkilidir. Bitkiler toprak ve su korumasında da önemli roller oynarlar (Aksoy, 2002). Çok sayıda bitki ve hayvan türü için yaşam mekânı oluşturur. Koruma alanı olarak ayrılan yerlerde hayvan ve bitki türlerinin varlıklarını sürdürmesi mümkündür (Dil, 2004).

- **Ekonomik İşlevleri**

Kentlilerin sağlıklarındaki olumlu etkiler dolaylı olarak ekonomiyi etkiler. Yaşam sevincini artırması iş gücünü çoğaltır. Toz, zehirli gaz v.b. kirlilik maddelerini azaltması kentlilerin sağlığı gibi yapıların, eşyaların fiziksel zararlarını da azaltır. Kent içindeki ve yakınındaki tarımsal yeşilliklerin sağlık yönünden olduğu kadar, beslenme yönünden üretken özelliklerini de küçümsememek gerekir (Akdoğan, 1984). Yeşil alanlar, yaşam kalitesini arttırmakla birlikte, yeşil alanın yakınındaki arsa, konut ve işyeri fiyatlarını da arttırmaktadır (Civan, 2003).

Yeşil alanlar kentin prestijini de arttırmaktadır. Ayrıca yeşil alanların bakımı, güvenliği gibi konularda da kişilere istihdam olanağı sağlanmaktadır. Kamusal yeşil alanların ekonomide mal olarak değeri tam olarak belirlenemese de, kente ve orada yaşayan kişilere sağlık, estetik, iş gibi faydalar sağlamaktadır (Goede, Van Leeu, Nijkamp, Rodenburg, 2001).

- **Toplumsal İşlevleri**

Rekreasyon gereksinimini karşılamada topluma en geniş ölçüde yardımcı olan kent bölümü, yeşil alanlardır denilebilir. Parklar, meydanlar, bahçe sergileri, botanik-hayvanat bahçeleri ve spor alanları rekreasyon işlevlerinin yanı sıra kentli için toplumsal ilişkilere aracı olurlar. Kentlileri bir araya getiren ilişkilerini olumlu yönde etkileyen öğelerdir.

3. KIYI MEKÂNI DÜZENLEME VE BİTKİLENDİRME ESASLARI

Şehir, insanın iç ve dış mekâna özgü tüm fonksiyonlarının bulunduğu makro mekândır. Yaşam için gerekli olan diğer fonksiyonların yanı sıra rekreasyon fonksiyonunun da insan sağlığı için önemi büyüktür. Yeşil alanlardan yararlanma, yaş, eğitim ve gelir durumu açısından kullanıcıların birey veya toplu olarak istem ve kullanım biçimleri gibi etkenlerle ilişkilidir. Şehir bütünündeki yeşil alanların mekânsal dağılımı bir dizi öğeye bağlıdır. Bunlar şehrin coğrafi konumu, topografyası, yüzey suları, iklimi, vejetasyonu, tarihi ve nüfusu gibi verileridir. Bu veriler şehir içindeki yeşil alanların biçimini, yoğunluğunu ve işlevlerini tayin ederler (Atabay, 1988).

Doğa ve onun yapay öğeleri arasında devamlı bir etkileşim mevcuttur. Doğa koşulları değişiklik gösterirler. Tüm canlılar yaşamlarını sürdürebilmek için kendilerine uygun bir çevre oluşturma çabası içindedirler. Bu çaba doğa ve canlı arasındaki uyumdur. İnsan düşünme ve yaratma gibi nitelikleriyle daima çevresini değiştirme yolunu izlemiştir. Bu değişim çevredeki doğal ve kültürel verilerle birlikte yaptığı sentezi fiziki mekâna yansıtma olgusudur (Atabay, 1988).

3.1. Kıyı Mekânı Düzenlemedeki Aşamalar

Kıyı mekânının düzenlenmesinde mekânın çok boyutluluğu göz önüne alınarak, belirli bir ölçüğe kadar var olması gerekli aşamalar saptanmalıdır. Mevcut planlama, örgütlenme ve yasalar çerçevesinde uygulamaya dönük, sürdürülebilir, ağırlığı belirlenmiş, amaç ve hedefleri ortaya çıkmış, tanımlanmış ve sınırlandırılmış bir mekân düzenleme yöntemi ortaya konulmalıdır. Planlama yapılmadan önce alanın konumu bağlantılı olduğu diğer mekânlar ve kentin yapısı da düşünülmelidir.

Planlama aşamasından önce yapılması gerekenler de şunlardır.

- 1/ 5000 Nazım İmar Planı alınarak alanın yeri ve konumu ve işlevi saptanmalı.
- Kentin genel görünümü ve yayılışı, mevcut açık ve yeşil alanların tespiti, bu alanlarda planlama yapılacak alanın bağlantıları ve konumu saptanması.
- İklimsel verilerin toplanması,
- Alanın ve çevresindeki nüfus verilerinin elde edilmesi,
- Alanın boyutları,
- Dolgu alan özelliklerinin belirlenmesi,
- Kullanıcı, tasarımcı grup ve yerel otoritenin kararları ve isteklerinin belirlenmesi,
- Fonksiyon alanlarının belirlenerek ön tasarımın yapılması,
- Donatı elemanlarını, sert zemin elemanları, kent mobilyaları gibi cansız elemanların renk, doku, ölçek gibi özelliklerin seçimi,
- Kullanılacak bitkisel malzemenin iklim ve çevre koşullarına uygun ve estetik olma özellikleri saptanmalı, listeleri çıkartılmalıdır,
- Bu planlamaya uygun çalışma programının çıkarılması gerekmektedir (Odabaşı, 1993).

Kıyı kentlerimizde bulunan sahil alanları rekreasyon ihtiyacına cevap verebilecek en önemli kentsel açık ve yeşil mekanlardan biridir. Bu alanlarda yapılacak peyzaj çalışmalarının çok titizlikle yapılması gerekmektedir. Peyzaj proje çalışmalarında ilk aşama amacının saptanmasıdır. Alanda mevcut sorunların olup olmadığı görsel izlenim, yazılı kaynak ya da kullanıcı anketleri yaparak saptanmalıdır. Bu amaca ve ortaya çıkabilecek sorunlara yanıt verebilecek fonksiyon alanlarının tespiti ve ardından da tasarımda bu fonksiyon alanlarının en uygun, işlevsel ve estetik bir biçimde yerleştirilmesi durumudur (Karabey, 1978).

Planlama yapılacak alanı çevresinden soyutlamak mümkün değildir. Alan kent içinde bir bütünün parçası olarak yer almaktadır. Kentin diğer alanlarıyla mutlak dolaylı ya da dolaysız bağlantıları ve etkileşim alanları vardır. Bu anlamda, kıyı peyzaj projesinde yapılacak fonksiyon alanları ile ulaşım aksları, donatı elemanları, bitkisel malzeme ve yakın çevre alanlarla birlikte sahil bandı boyunca var olan oluşumu uyumlu, akıcı, estetik ve sürdürülebilir oluşumlar göstermesi önemlidir.

Kentlerimiz tarihsel süreç içinde oluşan bir kent kimliğine sahiptir. Bu kent kimliği cadde ve sokaklar, meydanlar, açık ve yeşil alanlarda kullanılan malzemelerinden anlaşılmaktadır. Ayrıca denizden kente bakışta oluşan silüet bu kent kimliğini ortaya çıkaran görsel bir kaynaktır. Bu sebeple yapılacak çalışmalar da alanı soyutlayarak yapılacak çalışmalar oluşan kent kimliğine ters düşecektir. Bu konunun dikkate alınarak çalışmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Kıyı mekânının bizlere verdiği en önemli kaynaklardan biri de su kaynağıdır. Bu kaynaktan en iyi şekilde yararlanma olanakları ve alternatiflerinin düşünülerek planlama yapılması gereklidir. Deniz sporları, kulüpler, akvaryum ya da deniz müzesi gibi büyük ölçekli fonksiyon alanları yanında küçük ölçekli park kullanıcılarına hitap edecek sandal ya da deniz bisikleti kiralama birimleri, balık tutma yerleri, maket gemi koyu, manzara terasları, giyinme kabinleri, duş ya da gölgelik gibi donatı elemanlarıyla kuvvetlendirilmiş su kaynaklı rekreasyonel kullanımlara yer verilmelidir (Karabey, 1978).

Kıyı mekânı, İstanbul kentinde sadece görsel olarak kullanılmakta, deniz rekreasyonuna önem verilmediği için kullanıcılar deniz kenarındaki yeşil alanlarda ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar. Kıyı bandı düzenlemelerinde, peyzaj çalışmalarının eğitsel özelliğinden yararlanarak kullanıcıların su ile barışmasına öncülük edilmesi olasıdır. Alanda yapılacak çalışmaların amacını belirlerken kullanıcı istekleri, açık alan kullanım niteliğini bozmayacak şekilde plana aktarılmalıdır. Kullanıcı talep ve arzuları, tasarım grubu ilkeleri ve amaçları, yerel otorite istekleri ve yasal kanunlar çerçevesinde ortak noktalarda buluşularak uygun bir planlama yapılması günümüz ve gelecek nesiller için sürdürülebilir bir planlamanın temelini oluşturmaktadır. Kıyı mekânı birimleri, bir kere saptandıkları zaman bu birimlerin düzenlenmesine, belirli bir yöntem aracılığıyla yaklaşabilmek için gerekli mekânsal ve işlevsel ayrıştırılmaların, bir sistem uyarınca yapılması gerekmektedir. Böyle bir durum saptamasından yola çıkarak, mekânın sorunlarına çözümler getirilebilir (Karabey, 1978).

Ülkemizde alan planlamaları, tek yönlü olarak ele alınmakta, sanayi, turizm ya da yerleşme alanı olarak saptanırken düzenlemeye yalnızca sektör sınırları içinde oluşan kısa dönemli amaca yönelik yaklaşımlarla yapılmaktadır. Mekânın çok boyutluluğu ona çok geniş kapsamlı, disiplinler arası bir yaklaşımı gerekli kılar. Öte yandan, bu bakış açısıyla verilerin değerlendirilmesinde bir tek ölçüte tanınabilecek bir ayrıcalık

ya da ağırlık, mekânın yalnızca bir ögesini öne çıkaracaktır. Ağırlığın tanınacağı öğelerin ya da verilerin değerlendirme ölçütünün hangisi olacağı, kimin tarafından, kim adına saptanacağı, genel bir tartışma konusudur. Massachusetts teknoloji enstitüsü'nde gerçekleştirilen kıyı bölgesi düzenlemesi adlı yöntem, bir seri işlemden oluşan, uygulamada da ayrıntıları esneklik kazanan bir yöntemdir (Karabey, 1978).

Bu yöntemin akış şeması da şöyledir.

A- Hedefler Planlaması

- Gereksinimlerin ortaya konması,
- Sorunun tanımı,
- Amacın saptanması.

B- Yöntem Planlaması

- Kavramların, ölçütlerin oluşturulması,
- Verilerin ölçütlere göre değerlendirilmesi,
- Arazi kullanımı, uyumlar ve çelişkiler,
- Toplumsal, ekonomik veriler ve gelişmeleri,
- Siten ekolojik birimlerin sorunları.

C- Değerler Planlaması

- Seçeneklerin oluşturulması,
- Seçeneklerin ölçütlere göre değerlendirilmesi,
- Seçeneklerin ekonomik gelişim değerlendirilmesi,
- Seçeneklerin maliyet ve uygulana bilir değerlendirilmesi.

3.2. Kıyı Mekânı Düzenlemedeki Amaçlar

A- Ekonomik Yönden

- Turistleri cezp etmek açısından şehir merkezi kıyı şeridinin geliştirilmesi,
- Ticari amaçlı kıyı alanı karakterini desteklemek,
- Liman bölgesini eğlencenin kaynağı yapmak şeklindedir.

B- Estetik Yönden

- Toplumun karakter ve atmosferini korumak ve güçlendirmek,
- Şehrin tarihi alanlarının vurgulanması düşünülebilir.

C- Kullanım Yönünden

- Kıyı şeridi alanlarının 24 saat kullanımını sağlayacak aktivitelerin sağlanması. İnsanları bütün mevsimler boyunca hafta içi ve hafta sonu, günün her saatinde çekmek için cazip alanlar, özellikler ve olanaklar sunmak,
- Tek bir amaca ait kullanımdan çok geniş ölçüde bir kullanıma imkan verecek umuma açık kıyı bölgesi alanları yaratmak,
- Yoğun kullanımı sağlamak için umumi rekreasyon ve suya bağlı endüstri ve ticari kullanımlarla birbirine uyan özel ikamet alanlarını arttırmak,
- Balık tutma, sandal ve gemi eğlence yerleri gibi suya dayalı aktivitelere geniş çaplı katılım için fırsatları arttırmak,
- Dinlenme gibi pasif rekreasyon özellikleri için kıyı bölgesinde sakin alanlar yaratmak, çevresel kaliteyi yükseltmek.

D- Ulaşım Yönünden

- Tüm kıyı alanlarını birbirleriyle ve şehir merkezi ile bağlayacak dolaşım bağlantıları, güvenli ve yararlı yaya ve bisiklet geçiş sistemi kurmak,
- En yakın kıyı alanı civarında yeni park yeri olanakları sunmak,
- Tüm kıyı bölgesine özürsüz insanlar için geçiş vermek, şehir merkezini liman bölgesine bağlayacak geçiş yolları açmak (İnan, 2005).

3.3. Kıyı Mekânı Düzenleme İlkeleri

Kentsel Kıyı Mekânı tasarım kabulleri şu şekilde sıralanabilir.

1. Çok amaçlı kıyı kullanımını ve ilişkili aktiviteleri sağlamak.
2. Kıyı odak noktalarını yaratmak.
3. İnsan ölçeğini sağlayabilmek.

4. Topografik düzenlemeler yapmak.
5. Yeni düzenlemelerde toplumun mevcut çeşitliliğini birleştirebilmek.
6. Tasarımlanan alanda ilgi ve çekim gücü yaratabilmek, kimlik oluşturabilmek.
7. Kullanışlı ve emniyetli tasarım çözümleri elde etmek.

Yukarıda sayılan ilkeler şöyle açıklanabilir.

1- Çok Amaçlı Kullanım ve Uyumluluk

Farklı kullanımları bir araya getirmede bazı engeller olabilir. Çakışma şu durumlarda ortaya çıkabilir.

- Önerilen fonksiyonlar için alan kısıtlıysa kullanıcıların emniyeti ve katılımı, endüstri trafik ve benzeri fonksiyonlarla kısıtlanabilir,
- Pasif ve aktif kullanımlar çok yakın yerleşmiş olabilir,
- Kullanıcılar farklı yaş gruplarından oluşabilir.

2- Çözüm Yolları

- İyi bir dış mekân tasarımı ile (peyzaj düzenlemesi ile) tampon bölgeler oluşturmak,
- İyi yönlendirme,
- Sanayiye kaldırmak,
- Kullanımlar arası uygun uzaklıklar bırakmak,
- Tamamlayıcı kullanımları geliştirmek,

- İyi düzenlenmiş açık otoparklar,
- İyi düzenlenmiş sirkülasyon dokusu oluşturmak.

3- Kıyı Odak Noktaları

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

3- İnsan Ölçeği

Tenteler ve güneşlik, renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekânlar yaratma imkânı oluşturur. Oylumlu (girintili cephe hattı olan) binalar ya da bina grupları köşe, kuytu yerler, gölgeli alanlar oluşturarak hem daha iyi bir dış mekân çevresi yaratır, hem de daha insancıl ölçek oluştururlar.

5- Görüş Açıları, Bakış Noktaları

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

6- Mimari Miras Ve Mevcut Yapılar

Her toplum kendi kültür çeşitliliğini ve ilgi alanlarını öne çıkarmalıdır, ona önem kazandırmalıdır. Kıyılardaki bakış koridorları ve görüş açılarını korumak ve oluşturmak kadar, toplumun (kentin) mevcut kimliğini yansıtan karakteristikleri ve çeşitliliği kıyı düzenlemelerinde korumak şarttır.

Kıyılar genellikle kentin en eski yerleşim yerleridir. Ve mevcut mimari mirasa sahip olabilirler. Bunlar kıyı planlaması içinde düşünülerek tasarıma dahil edilmelidir.(Restorasyon, Renovasyon, Restitüsyon vb.) gibi.

7- Kimlik Ve İlgı

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

8- Emniyet

Uygun aydınlatılmış ve sade görünüşlü toplanma alanları uygun emniyet koşulları oluştururlar. Uygun peyzaj, yürüyüş yolları, kent mobilyaları, merdivenler rampalar... Kolay yaya ulaşımı, kontrollü hemzemin geçitler. Uygun sirkülasyon ve park çözümleri ile bisiklet ve araç trafiği çözülebilir. Rüzgâr, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar dşnlmelidir (<http://www.bulentturan.com/bilimsel/04.htm>).

3.4. Kıyı Mekânı Düzenlemesinde Dikkat Edilmesi Gereken Koşullar

Kıyı mekânı düzenlemesinde;

- Tüm doğal ve kültürel olguların etkin gler olarak bir bütün içinde göz önüne alınmaları gereklidir.
- Altyapı ve donatımı kıyı bandına, kıyı çizgisine paralel olarak yığmamak gerekir. Örneğin; güçlü ulaşım aksları değer artışına ve yoğun talebe sebep olacaktır.
- Kıyı arkası mekânının kıyı ile güçlü bağlantısının kurulması, kıyıya yeterince açılımlar oluşturulması gereklidir. Her türlü eylemin kıyı arkasında yer almasının bir koşulu da, bunların kıyıya ve denize açılımlarının yollar, kamu ulaşım sistemleri ile kolaylaştırılması, kıyı bandı üzerinde denizle organik ve görsel ilişkiler kurabilecekleri, serbest alanların bulunmasıdır.
- Kıyı mekânı düzenlemeleri sosyal yaşantıyı geliştirecek Şekilde olmalıdır.
- Her yaş grubuna hitap eden mobilyaların kullanılması ve kullanılabilir mekânların yaratılması gereklidir.
- Bu mekânlar yürümeyi, oturmayı, durmayı, görmeyi, konuşmayı çekici hale getirmeli, spor yapmaya, oyun oynamaya elverişli, toplumsal ilişkilerin gelişmesini sağlayıcı Şekilde düzenlenmelidir.

- Alanın kaliteli olması da bu alanda meydana gelebilecek aktivitelerin çeşidini artırır.
- Doğal ve yapay çevre ile birlikte ele alınarak, estetik değerler göz önünde bulundurularak nitelikli mekânlar oluşturulmalıdır.
- Kıyı, irili ufaklı seyir terasları ile hareketlendirilmelidir.
- İnsanların hobilerini geliştirebilmeleri açısından balık tutma rıhtımları yapılmalıdır (Karabey, 1978)

3.5. Kıyı Mekânı Ve Bitkilendirme

Kıyı alanlarında yapılacak olan bitkisel malzeme seçimi oldukça güçtür. Denizden gelen tuzlu su, kuvvetli rüzgâr, nem ve dolgu topraktan kaynaklanan kısıtlı gelişme ortamı tür seçiminde plancıyı da kısıtlamaktadır.

Kıyı dolgu alanlarına uygun bitki türlerinin bilinçli seçimi gerekmektedir. Tuzlu suya, rüzgâra, neme ve dolgu alan toprağına uygun bitkiler sahil kenarına daha az dayanıklı bitkilerde içeri kısımlara konulabilir. Tür secimin yanı sıra uygulama sonrası yapılacak periyodik bakımla dikilen bitkinin ömrü uzatılarak, oluşabilecek zararlı etkilerden korunmuş olurlar.

Kıyı mekânına uygun bitki türleri;

- **Ön Kıyı Alanına Uygun Ağaç Ve Ağaçcıklar**

Acer sp., Ailanthus altissima, Albizzia julibrissin, Eleagnus angustifolia, Fraxinus excelsior, Gleditchia triacanthos, Platanus orientalis, Populus alba, Robinia pseudoacacia, Robinia pseudoacacia 'Umbrella', Salix alba, Salix babylonica türleridir.

- **Ön Kıyı Alanına Uygun Çalılar**

Atriplex halimus, *Baccharis halimifolia*, *Cotoneaster franchetti*, *Pittosporum tobira*, *Pittosporum tobira* ‘Nana’, *Pyracantha coccinea*, *Tamarix tetrandra*.

- **Arka Kıyı Alanına Uygun Ağaç ve Ağaçcıklar**

Cercis siliquastrum, *Cupressus sempervirens*, *Cupressus macrocarpa*, *Hibiscus Syriacus*, *Laburnum alpinum*, *Lagerstroemia indica*, *Malus floribunda*, *Pinus halepensis*, *Pinus brutia*, *Pinus pinea*, *Prunus spinosa*, *Thuja sp.*

- **Arka Kıyı Alanına Uygun Çalılar**

Berberis thunbergii “atropurpurea”, *Berberis veitchii*, *Cineraria maritima*, *Cotoneaster dammeri*, *Cydonia japonica*, *Euonymus japonica*, *Forsythia intermedia*, *Ligustrum sp.*, *Lonicera nitida*, *Mahonia aquifolium*, *Rosa sp.*, *Spirea bumalda*, *Sparteaum junjeum*, *Philadelphus sp.*, *Viburnum opulus*, *Viburnum tinus*, *Veronica sp.*, *Yucca filamentosa*.

Yukarıda belirtilen türler dışında kullanılan türlerin kıyı dolgu alanlarında yoğun tahribatlara neden oldukları görülmüştür. Ayrıca arka kıyı alanlarına uygun bitki türleri ön kıyıda kullanıldığında yine az da olsa zarar görür.

İstanbul’da yetişen doğal türleri de ayrıca şöyle sıralayabiliriz.

- **Yapraklı Ağaçlar**

Ailanthus glandulosa, *Platanus orientalis*, *Alnus sp.*, *Populus alba*, *Carpinus betulus*, *Quercus cerris*, *Celtis australis*, *Quercus pedunculiflora*, *Fagus sp.*, *Quercus sesiliflora*, *Ficus carica*, *Tilia tomentosa*, *Fraxinus exelsior* .

- **İbrelî Ağaçlar**

Cupressus sempervirens, *Pinus brutia*, *Cedrus libani*, *Pinus pinea*, *Cedrus atlantica*, *Cedrus deodora*.

- **Küçük Ağaçcıklar**

Acer campestre, Crataegus monogyna, Cercis siliguastrum, Sorbus aria, Corylus avellana, Sorbus torminalis, Tamarix sp.

- **Makiler**

Arbutus andrahne, Jasminum fruticans, Calluna sp. , Laurus nobilis, Cistus salvifolius, Myrtus communis, Cistus villosus, Paliurus aculeatus, Cistus laurifolius, Phyllaria media, Clematis vitalba, Pistacia lentiscus, Hipericum calycinum, Pistacia terebinthus, Juniperus oxicedrus, Quercus coccifera (Pamay,1978).

4. KIYI KENTLERİ: İSTANBUL VE DÜNYADAN ÖRNEKLER

Dünyadaki kıyı kentleri son 20 yıl içerisinde çeşitli nedenlerle değişen kent sistemine uygun olarak yenilenmiş ve kullanım şekilleri değişmiş, farklı anlam ve işlevler kazanmaya başlamışlardır. Endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezlerinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terk edilmesine bağlı problemler kıyı kentlerinde çok farklı sonuçlar doğurmuştur. Tarihteki önemli kıyı kentlerinin zaman içerisinde bu özellikleri kaybetmeleri ile birlikte kazandıkları kimliklerde de farklılaşmalar ortaya çıktığı görülmüştür. Kentlerde oluşan bu farklılıklar, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur.

Bu anlamda İstanbul kenti kurulduğu ilk tarihten itibaren bir su kenti olmuştur. Megalılar su kenarında olan bu şehre gelerek kıyı alanlarında Haliç ve Galata çevresinde yerleşmeye başlamışlardır. Daha sonra kente hâkim olan Grekler ve Romalılar devrinde şehir tam bir liman kenti haline gelmiş ve en zengin dönemlerine başlamıştır. Bu gelenek Osmanlı topraklarına geçtikten sonrada bozulmamış uzun yıllar liman kenti olarak özellikle doğu ile batı arasında en önemli geçiş köprüsü özelliğini korumuştur. Bu bakımından İstanbul kentinin diğer kıyı kentlerinden farklı, kıyı kenarına kurulmuş olması değil içinden denizin geçmesidir. İstanbul'a kendine özgü ayrı bir çekicilik katarak diğer liman kentlerinden ayrılmasını sağlayan bu özelliği onun en önemli kimlik unsuru olmuştur. Osmanlı devletinin çöküşü ve doğu ülkeleri ile bağlantının diğer limanlara kayması ile bu özelliğini kaybederek bir

kara kenti haline dönüştüğü görülmektedir. Bu anlamda İstanbul'u tarih sürecinde incelediğimizde önce su kenti olan İstanbul sonra liman kenti ve en sonunda kara kenti olarak bu günlerine gelmiştir.

İstanbul'un bu değişim sürecinde en etkili faktör endüstri ve sanayinin gelişmesidir. Tüm bu süreç içerisinde İstanbul'un kıyı kenti özelliğinin kara kentine dönmesi, nüfusun artması, konutların artması, çarpık ve hızlı kentleşme birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bunlardan en önemlilerinden biri de kıyı alanlarının giderek azalmasıdır.

4.1. Kıyı Kenti İstanbul Ve Özellikleri

İstanbul'un kıyı biçimlenmesinde yalnız tek bir biçim görülmez. Koy/ körfez/ haliç/ boğaz gibi birçok kıyı morfolojisinin bir arada bulunmasından oluşmuştur. Bu anlamda sade bir nehir kenti ya da kıyı kentinden farklılık gösterir. Suyun kara içinde birleşimi ya da yoluna baktığımızda ise boğaz, ne nehir ne de açık deniz gibi özellik gösterir. Bundan dolayı açık denizlerde olan kabartılara, nehirlerin aşırı yağışta altında oluşturdukları kabarıklıklar ya da gelgitlerden oluşan deniz suyu çekilmelerini yaşamaz. Bu özellikte birçok kıyı kentinde bulunan kıyıları koruma zorunluluğunu ortadan kaldırır.

Bu anlamda İstanbul'un coğrafi konumu anlamıyla Haliç'i ve boğazı onun vazgeçilmez ve kimliksel karakteristik yapısını oluşturmaktadır. Tarihten günümüze boğaza çok farklı isimler verilmiştir. Bunlara "Öküz Geçimi", "Denizlerin Buluşma Yeri", "Denizler körfezi" diye örnekler verebiliriz (Aran, 1973).

İstanbul'un bu ayrıcalıklı fiziksel koşullarına göz attığımızda liman kentinin öneminin de gelişiminde ne kadar önemli bir yer kapladığını görmekteyiz. Bizans dönemi İstanbul'u inceleyen Erbersolt, tüm dünya limanları gibi Kostantinapolis'te kozmopoliten karakter taşımakta olduğunu vurgulamaktadır. İstanbul'un bulunduğu boğaz konumu, deniz yollarının birleştiği kavşak noktası olması, bunun yanında kara yolu özelliği olarak da bağlayıcı nitelikte olması, İstanbul'un önemli bir merkez oluşunun en temel nedenlerini oluşturmaktadır.

Deniz ulaşımı bakımından da oldukça özel bir kenttir. İç sularda olması ve açık denizlerde oluşan büyük gelgitlerin yaşanmaması, fırtınalara pek fazla sahne olmaması ve doğal bir liman olan Haliç'e sahip olması açısından önemli ticaret ve ulaşım ağı haline gelmiştir. Bu özellikleri kente suyun vazgeçilmez ilişkisi aynı zamanda da sıradanlığını gözler önüne koymaktadır.

İstanbul kentinin denize kıyı olmasının dışında topografik özellikleri bakımından da kente kattığı kişisellik aşikâr şekilde görünür niteliktedir. Kentin en kaba tarifıyla topografik şekli Odon de Deuil'in 12. yy yaptığı gezide anılarında tepeler, düzlükler ile oluşan topografya çeşitliliğine sahip bir kent olarak nitelendirilmesinden anlayabiliriz. İstanbul'un her tarafından suyun yükseldiği, doğanın baskınlığını sürdürdüğü, hareketli bir sahne ve görkemli bir manzaraya sahip ve bu manzaraların her yerde kolaylıkla bulunmayan eşsiz doğal güzelliklere sahip yapısından kaynaklandığını tüm seyyahlar anlatmaktadır (Ebersolt, 1996).

Engelibeli topografyalar vadi, tepe ve eğimden oluşan 3 bölümden meydana gelir (Dorward 1990). Burada yamaçlar tepe ile vadi arasındaki bağlayıcı elemanları oluşturur. Ulaşım sisteminin karakterini de topografyanın yapısı belirler. İstanbul bu üç temel şeklin bir araya gelişiminden oluşmuştur. Bu sisteme göre İstanbul'un kıyı alanlarının yerleşime uygunluğu, boğaz boyunca devam eden düzlükler özellikle ilk çağlardan kolonilere ev sahipliği yapmasını sağlamıştır. O yüzden ilk çağlardan itibaren İstanbul'da yerleşim başlamış ve gelişmiştir. İç kısımlara doğru ilerledikçe yamaçlara doğru yerleşim yayıldığı gözlenmektedir. İleriki yıllarda karanın yüksek kotları peyzaj için önemli mekânlar oluşturmuştur. Bu özellikleriyle beraber yüksek kotlar duvar oluşturma ve manzaranın daha iyi görüldüğü noktalar oluşturulmasını sağlayıcı mekânlar yaratmaktadır. Romanın simgesi haline gelen 7 tepesini İstanbul'da da görmekteyiz. Bu özelliği ile Romanın doğuda ki uzantısı unvanını alan Kostantinapolis bu sayede, en büyük özelliği olan boğaz silüetini de kazanmıştır.

- **Topografya**

İstanbul Metropoliteni Kocaeli ve Çatalca Yarımadaı üzerinde yer almaktadır. Her iki yarımada aşınmış birer platodur. İstanbul ve çevresi, jeolojik zamanlar içinde III. zamanın Miosen devri sonunda Sarmat iç denizinin bir körfezi iken, Pliosen devrinde

deniz çekilmiş, karalar ortaya çıkmış daha sonra akarsu ve rüzgâr aşındırmalarıyla uzun bir erozyon devrinin ardından, yükseltelerin kaybolduğu, aşınmaya dayanıklı kuvarsit tepelerin kaldığı, geniş bir peneplen ortaya çıkmıştır. Boğaziçi'ndeki vadi de genişlemiştir. Daha sonra Boğaziçi Vadisi'nin doğusunda kuzey kısmın kabarması, batısında ise güney kısmın kabarması ile su bölümü hatları değişmiştir. Akarsu vadilerinde eğim artışı nedeniyle su aşındırması da artmış, doğu bölümü hatları değişmiş, doğu yakasında büyük akarsular Karadeniz'e, batı yakasında ise Marmara Denizi'ne dökülmüşlerdir (Alt Bölge Nazım Plan Raporu, 1995). Anadolu yakasında, Küçük- Büyük Çamlıca (229–262 m), Göztepe (285 m), Kayışdağı (438 m), Aydos (537 m) gibi tepeler bulunmaktadır. Üsküdar'dan Tuzla'ya kadar bu tepeler İstanbul'un Anadolu yakasındaki peyzajı oluşturmaktadır (Yıldızcı, 1978). Çamlıca'dan itibaren Güney-Doğu yönünde yükselen tepeler Aydos'ta maksimum yüksekliğe ulaşır. Buradan tekrar alçalmaya başlayarak Tuzla'dan içerilerde Karatepe'de 205 m'ye inmektedir (Yıldızcı, 1978).

Boğaziçi vadiler, koylar, burunlar ve tepeciklerle morfolojik yapı yönünden dinamik bir özellik göstermektedir. Boğaziçi'nde sahil düzlüğü yok denecek kadar azdır. Çok dar sahil şeridi bütün kıyıyı dolaşır, vadilerde dar ve uzun bir düzlük olarak içerilere sokulur. Boğazın Anadolu yakasında tepecikler denize yakın, yamaçlar ise diktir. Rumeli yakasında Istranca kıvrımları dışında dağ yoktur. Karadeniz'den Galata'ya kadar uzanmış geniş platonun her iki tarafı erozyonla kazılması, koyların oluşmasına sebep olmuştur (Yıldızcı, 1978).

Tarihi yarımada ve Beyoğlu, Haliç'le ikiye bölünmüş olan geniş bir platodur. Haliç'e bakan taraflarda tepecikler sahile yakın ve diktir. Beyoğlu'nda erozyonla oldukça derin kazılmış üç vadi (Kasımpaşa, Dolmabahçe, İhlamur) düzlükleri hariç arazi sahilden itibaren hemen yükselir (Yıldızcı, 1978).

- **İklim**

Boğaziçi yüksek ve alçak olmak üzere iki farklı basınç sistemi ile biri poyraz diğeri lodos olan iki değişik rüzgâr sisteminin etkisi altındadır. Boğaz yılın büyük bir bölümünde kuzey rüzgârları, diğer kısmında ise güney-batı yönlü lodosun etkisi altındadır. Yazın ılık ve kuru bir iklim, kışın ise Orta Avrupa basınç koşulları hâkimdir. Boğaziçi Marmara mıntıkası iklimine girer. Akdeniz ve Orta Avrupa iklim şartları arasında bir durum gösterir. Boğaziçi'nin kuzey kısmı Batı Karadeniz sahil iklimi karakterindedir, güney tarafı ise Akdeniz iklimini andırır. Rüzgâr ekseriya boğazın şekline uygun olarak kuzey-kuzeydoğu veya güney-güneybatıdan eser.

Nadiren boğaza dik bir doğrultu alır. Boğazın normal havası kuzeyden 2–9 m/sn. hızla esen rüzgârdır.

Boğazın akıntı hızı da mevcut rüzgâr yönü ile aynı olup, rüzgâr hızına bağlı olarak artar ya da azalır. Yaz aylarında ise hâkim rüzgâr daima kuzeydoğudan geçer. Fırtınalarda ise poyraz ve lodos eşit miktarlardadır. Yazın serin, kışın ise soğuk hava şartlarını oluşturan poyraz Mayıs başından Ağustos'a kadar ortalama 2–9 m/sn hızla eser. Kışın oluşturduğu yumuşak hava ve yazın ise Marmara'dan sıcak hava getirmesi açısından Lodos etkin rüzgâr görünümündedir. İlkbahar serin, yaz sıcak, sonbahar ılık, kış şiddetli geçer. Yılın en soğuk ayları Ocak-Şubat, en sıcak ayları Temmuz-Ağustos'tur. Nisan sonundan Kasım sonuna kadar ısı 10C⁰'nin altına düşmez. Boğaziçi'nde topografyanın da derin vadilere yayılmış ve genellikle konveks bir karakter göstermesinin kirli hava birikimini önlemesi açısından önemli etkisi vardır (Erinç,1973).

Sis özellikle ulaşım açısından önemli bir olgudur ve aynı zamanda soğuk mevsimlerin başlangıcını da tanımlar. Sis genellikle Ekim ve Kasım aylarında görülür (Çubuk,1978). İlk kırağı Aralık, Mart veya Nisan'da düşer. Çiğ'e kışın en az, Sonbahar'da ise en fazla rastlanır. Çiğ yazında boldur ve bu durum yaz kuraklığının tesirini kısmen hafifletmektedir. Yazlar yağmurca fakir geçer. Yaz aylarında 20 mm/km²'den az yağmur alan Boğaziçi'nde Temmuz-Ağustos kurak aylardır (Çubuk,1978). Bu mevsimde yağış olursa şiddetli bir yağmur ve bazen de dolu şeklinde düşer. Sonbaharda fazla su bırakan sürekli yağışlar olur. Yıllık yağışın büyük kısmı kışa aittir. Ay itibarı ile en fazla Aralık'ta yağış olur. İlkbahar yağışları sürekli ancak az şiddetlidir. Boğaz içinde yağış yüksekliği kuzeye doğru, kuraklık güneye doğru artar. Kar yağışı daha ziyade Ocak-Şubat'ta görülür. İstanbul'da sene içinde en çok 19 gün karlı geçer (Çubuk,1978).

Coğrafi konumu ve fiziki coğrafya özellikleri nedeniyle aynı enlemde yer alan birçok yerleşmelerin ikliminden daha farklı iklim özelliklerine sahip olan İstanbul, Karadeniz, Akdeniz ve bu iki iklim tipinin İç Anadolu kara iklimi ile birleşmesi sonucu oluşan yarı kontinental iklim tiplerinin etkisi altındadır. Bunlardan Akdeniz iklimi yumuşatılmış şekliyle, kentin büyük bir kesiminde egemen durumundadır. Yazlar sıcak ve kuraktır. Bununla beraber Akdeniz mikroklima tipinin yayılma alanının kuzey kesiminde yer alan bu yörede kuraklık güney ve batı kıyılarımızda

olduđu kadar Őiddetli olmadıđı gibi, sűresi daha da kısadır. KıŐ genellikle ılımandır. Bununla beraber kuzeyden gelen kutbu hava kűtlelerine bađlı olarak donlu ve karlı gűnler gűrűlmektedir (Yıldızcı, 1978).

İstanbul, ekvatorndan baŐlayıp sırasıyla ikiŐer kez yenilenen alçak ve yűksek basınç kuŐakları içinde, subtropikal yűksek basınç kuŐađı ile, sođuk ılık bűlgenin alçak basınçlarının ya da karasal alize rűzgarları ile denizsel (nemli ve yađıŐlı) batı rűzgarlarının sınırındadır. Yerkűrenin hareketleriyle kış ve yaz mevsimlerinde farklı iklim Őartları oluşur (Alt Bűlge Nazım Plan Raporu, 1995). Yıl boyunca űç hava tipi hâkimdir. Bunlar kuzeyden ve gűneyden sokulan hava tipleri ile sakin hava tipidir. Dođu ve batı yűnlű rűzgârlara bađlı olan hava tipleri ise űnemsizdir. űç hava tipi arasında, en yűksek frekansı (en çok esme sayısını gűstereni), kuzey rűzgârlarının egemen olduđu sırada gűrűlen hava tipidir. Mevsimlere gűre dűrt devre vardır, sođuk ve sıcak devrelerle, biri uzun diđer i kısa sűren iki geçiş devresidir (Alt Bűlge Nazım Plan Raporu, 1995).

Yűrenin bűlgesel iklim bakımından ortak űzelliđi de, sirkűlasyon bakımından çok hareketli bir bűlge olması ve hakim hava hareketlerinin NE-SW dođrultusunda, yani kabaca İstanbul Bođazı boyunca ve ona paralel olarak meydana gelmesidir. Bunun dıŐında topografyanın sirkűlasyonu yűn ve Őiddet bakımından etkilediđi ve űzellikle vadilere dođru ve bazı arazilerin etrafında sapmaların meydana geldiđi tespit edilmiŐtir (Yıldızcı, 1978). Yűreyi genel olarak karakterize eden bu bűlgesel iklim Őartları gerçekte yűrenin sınırları içinde nispi konum, yűkselti, topografya űzellikleri, bakı ve vejetasyon karakterleri gibi etkenlere bađlı olarak bir yerden űtekine űnemli olarak deđiŐir ve bűylece bir birinden ayrı bazı yerel iklim tipleri ortaya çıkar. İstanbul çevresinde, daha kűçük alanlı yerel iklim tipleri ile mikroklima çeŐitleri (Őehir içi ve Őehir dıŐı, bakı, bitki űrtűsű ve yamaçların muhtelif kısımlarında gerçekteŐen mikroklima tipleri gibi) bir yana bırakılırsa esas itibariyle űç yerel iklim tipi ayırt edilebilir.

- **Bitki űrtűsű**

Bođaziçi'nde amaç etkili, dođal fizyonomiye uyan karakteristik bitkilerle bir yeŐil doku sistemi oluŐturmaaktır. İklm űzellikleri, arazi morfolojisi, bakılar açısından farklılıklar gűsteren İstanbul Bođazı ve çevresi son derece zengin bir floristik yapıya sahiptir. Bođaziçi'nde dođal bitki űrtűsű maki ve ormanlardır (Aslan,1989).

Sahip olduđu yaklaŐık 2000 dođal tűr ile İstanbul'un florası, Tűrkiye içinde űnemli bir konuma sahiptir. Bűlge, bu zengin florasını cođrafik pozisyonuna, iklimine ve jeolojisine borçludur. İstanbul florasının bir diđer űnemi ise, hem yurdumuz hem de dűnya için nadir olan tűrler bakımından zengin olmasıdır.

Toprak Őartları bakımından çok bűyűk farklılıkların gűrűlmediđi kentin Avrupa ve Asya yakalarında dođal bitki űrtűsű iklimi aksettirecek karakterdedir. Yűrede

görülen geçiş iklimi nedeniyle kuzey kesimlerde nemli ormanlar gelişirken, güney kesiminde farklı bir orman formasyonu olan kuru ormanlar gelişmiştir. Bu iki formasyon arasındaki sınır kabaca, Karadeniz'e dökülen akarsular ile Marmara denizine dökülen akarsular arasındaki su bölümü hattına denk gelir. Nemli hava akarsu vadileri ile vadi boyunca içlere ilerleyerek Karadeniz bölgesine özgü nemcil bitki türlerinin güneye sokulmalarını sağlamıştır.

Güneyde bulunan kuru ormanlar yeknesak yapıdadır. Kurakçıl Meşe türlerinin (*Quercus Cerris*, *Q. Infectoria*, *Q. Frainetto*) yayılış alanıdır. İnsan müdahaleleri ile gerçek karakterini kaybeden bu alanlarda Meşe toplulukları dışında bitki örtüsüne Akdeniz etkisini yansıtan maki elemanları katılmaktadır. Bu formasyonda *Prunus Spinosa*, *Mespilus Germanica*, *Cornus sanguinea*, *Crataegus monogyna*, *Paliurus spina-christi*, *Arbutus unedo*, *Erica arborea*, *Phillyrea latifolia*, ve *Fraxinus ornus* gibi iştirakçi türler katılmaktadır.

Boğazın her iki yakasında nemli ormanlarda hâkim ağaç türü meşe'lerdir. (*Quercus robur*, *Q. Fainetto*, *Q. Petrea*). *Fagus orientalis*, *Carpinus betulus*, *Castanea savita*, *Populus tremula*, *Corylus avellana*, *Acer campestra*, *Acer trautvetteri*, *Ulmus minor*, *Tilia argentea*, *Alnus glutinosa*, *Salix caprea*, *Salix cineraria* nem isteği yüksek türler karışıma girer.

Orman formasyonu dışında maki ve pseudomaki toplulukları ile kıyı bitkileri yer alır. Orman örtüsünün tahribi sonucu meydana gelen maki (yörenin güneyinde yaygın) ve pseudomaki (yörenin kuzeyinde yaygın) çoğu yerde ormanla yan yana ve iç içe bulunur. Kentin Karadeniz kıyılarında yayılış gösteren nemli ormanların tahrip olduğu yerlerde maki elemanları daha az, fakat nemli Karadeniz etkisiyle daha çok gürdür. Birçok yerde Koca yemiş, Akçakesme ve Defne gibi maki elemanlarının boylu fertleri alanı kaplamıştır. Nemli orman alanlarında maki elemanlarının yanında sarı çiçekli Kızılcık, Adi Fındık, Geyik dikenini, Muşmula, Çakal Eriği, Adi Böğürtlen, Kurtbağrı ve Ayı Üzüm'ü gibi yaprağını döken bitkiler geniş yer tutar. Bu bitki topluluğu kentin Avrupa yakasının kuzey kıyıları boyunca Batı'ya doğru dar bir şerit halinde devam eder. Bu şeridin doğu kesiminde bu bitki topluluğu içinde maki elemanlarının oranı artmaktadır. Karadeniz kıyılarından iç kesimlere doğru gidildikçe yavaş yavaş ortadan kalkar. Nemli ormanların yayılış gösterdiği yerlerde kıyının hemen gerisinde başlayan pseudomaki topluluğu Anadolu yakasının bütün

Karadeniz kıyısı boyunca uzanır. Bu bitki topluluğu elemanları daha gerideki ormanlık alanlara sokuldukları gibi, orman açılmış orman alanlarını da kaplar. Bu durumun bir örneğini Polonezköy ile Ömerli barajı arasındaki alanlarda görmek mümkündür. Meşe ve Kestane ormanlarının tahribi sonucu bu alanları pseodomaki toplulukları kaplamıştır.

Vejetasyon toplulukları bakımından Boğaz'ın sığ toprak yamaç ve sırtlarında Akdeniz bitki toplumunu karakterize eden maki elemanları görülür. Bu bitkiler fazla tahrip görmemiş alanlarda boylu ve sık bir örtü oluşturur. Bu maki elemanları içinde *Arbutus unedo*, *Erica arborea*, *Erica manipuflora*, *Quercus cossifera*, *Phillyrea latifolia*, *Pistacia terebinthus*, *Cistus salvifolius*, *Cistus creticus*, *Juniperus oxycedrus*, *Sarcopoterium spinosum*, *Pyracanta coccinea*, *Laurus nobilis* gibi türler dominant karakter gösterir.

Orman ve maki örtüsünü oluşturan bu doğal türler arasına yüzlerce yıldan beri Boğaziçi ve çevresine dışarıdan getirilmiş aşağıdaki yerli ve yabancı türleri katmak gerekir. Bunlar yetişme yerine büyük bir uyum sağlayarak doğal türlerden fark edilemez olmuşlardır. *Cercis siliquastrum*, *Platanus occidentalis*, *Populus nigra*, *Populus nigra pyr.*, *Aesculus hippocastanum*, *Robinia pseudoacacia*, *Ailanthus altissima*, *Salix babilonyca*, *Cupressus sempervirens*, *Cupressus sempervirens varyete pyr.*, *Pinus pinea* gibi türler sayılabilir.

İstanbul İli Ormanlarında Akdeniz tipi bitkiler önemli bir yayılım göstermektedir. Dış görünüşleri ve toprak üstü kısımları su kaybını azaltacak tarzdadır ve toprağa sağlam bir şekilde oturmuşlardır. Bu tip bitkiler Marmara Denizi kıyılarına, boğazların her iki yakasını ve adaları kaplamakta ve ilin Karadeniz kıyısı boyunca da yayılmaktadır. Maki örtüsünün dışında kalan ormanla kaplı alanlarda meşe (*Quercus sp.*) türleri hâkimdir ve geniş bir yayılım göstermektedir. İstanbul'un kuzeyinde münferit kayın (*Fagus*) ormanlarına rastlanmaktadır. Bunların yanı sıra kestane ormanları görülmektedir (İstanbul Çevre Durum Raporu, 2004).

Doğu Avrupa'nın son kalan en geniş fundalıkları da İstanbul çevresindedir. Bu habitat çeşitliliği, İstanbul çevresinde, şaşırtıcı zenginlikte bir bitki örtüsünün oluşmasını sağlamıştır. 5.110 km²'lik yüzölçümüyle İstanbul yaklaşık 2 bin bitki türünü barındırmaktadır. Doğa koruma açısından İstanbul'un en önemli ayrıcalığı,

sahip olduğu nadir bitki türleridir. Doğal olarak yetişen bitki türlerinden 270'i "Türkiye'nin Tehlike Altındaki Nadir ve Endemik Bitkileri Listesi"nde yer almaktadır. Bunlar arasında 40 türün dünya üzerindeki en zengin populasyonları İstanbul'dadır (Ekim, Koyuncu, Erik, İlarıslan, 1989). Türkiye Orta Doğu ve Avrupa'da en zengin floraya sahip bir ülkedir. Ülkemizdeki vasküler bitkilerin çeşitliliği hemen hemen bir kıtanınkine eşittir. Türkiye Florasının 10 cildi ile 1988–1989 yılları arasındaki çalışmalara göre 10.000 kadar tür yetişmektedir, son 10 yılda 500 kadar tür florasına ilave edilmiştir. İstanbul'un florası da Türkiye florası içinde çok önemli yer tutar. 5110 km²'lik alanda 2000 civarında doğal vasküler bitki yetişmektedir. Bu ilin florası ise Avrupa'daki bazı ülkelerden çok daha zengin ve özeldir (Byfield, Özhatay, 1998).

4.2.1 Kıyı Kenti İstanbul Ve Liman Özelliği

İstanbul tarihin ilk çağlarından beri Karadeniz'in göl olmaktan kurtaran ve açık denizlere ulaştıran boğaz sahip olmasının nedeniyle, endüstri, ticaret ve kültür merkezi olarak gelişimini sürdürmüştür. Bunun sonucu olarak ilk çağlardan günümüze dünyanın dört bir yanından gelen ticaretin yoğun yaşandığı odak noktalardan biri olarak varlığını sürdürmüştür. Ve üzerinde bulunan uygarlıkların zenginliklerinde en önemli payı oluşturmuştur (Erinç 1973).

İstanbul kentinin ilk yerleşim alanları olarak bilinen bu gün "sur içi" olarak adlandırılan mekân, deniz ticaretine uygun konumu ile ön plana çıkmıştır. Daha sonra kent bu mekânın çevresinde genişleme başlamıştır. Kent Konstantin tarafında genişletilinceye kadar kentin tek geçim kaynağı olarak denizciğinin varlığını sürdürdüğünü görmekteyiz (Kuban, 1993). Bunun nedeni olarak kentin nüfusunun artması ve kentin kendisini beslemesi konusunda yaşadığı sıkıntıların artması olarak gösterilmektedir ve kentin arka alana doğru genişlemesi sonucu ortaya çıkmaktadır. İstanbul'un ev sahipliğini yaptığı üç büyük imparatorluğunda, idari ve siyasi fonksiyonlarını taşıdığı ticaretin yapıldığı en önemli kent olma unvanını her zaman korumuştur. Özellikle Galata'da toplanmış liman işlevleri kentin tarihi boyunca kimliğini korumuştur. Hatta 19. yy. sonuna kadar İstanbul dünyanın birinci sınıf liman kenti olarak sayılmaya devam etmiştir. Devrin tüm gezginleri İstanbul limanından bahsederken Londra limanı ile karşılaştırma yapar onunla ölçerlerdi. Buradan da anlaşılacağı gibi İstanbul limanı o dönem Londra ile karşılaştırılacak

kadar hareketli ve önemliydi. Eğer ki İstanbul limanı tüm dünya limanlarında olduğu gibi aynı hızla gelişim gösterseydi bu gün sayılı limanlar arasında ismi yer alabilecek kapasiteye sahipti. Ancak küçük limanları artık tamamen işlevini yitirmiş, ana limanları ise sınırlı kapasitede çalışır duruma gelmiştir. Bu durumda eski İstanbul'un liman ticareti özelliğinden çok daha uzak durumda olmasına neden olmuştur.

4.2.1.1. Haydarpaşa Limanı

İstanbul'un Anadolu Yakasında, Kadıköy'ün kuzeyi ile Harem arasında kalan, şehrin en büyük ticari limanı. Mendirek, depolar, silolar, yükleme-boşaltma ve diğer tesisleriyle büyük ve yaygın bir liman kompleksi olan Haydarpaşa Limanı'nın güneyinde, bütün Anadolu demiryolları bağlantılarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı ve önünde Haydarpaşa Vapur İskelesi vardır. Burada büyük bir liman yapılması zorunluluğu ve düşüncesi, 1871'de Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının yapımına başlanması ve 1873'te ulaşımına açılmasından sonra ortaya çıkmıştır. 1880'lerin sonlarında Anadolu demiryollarının hatlarının Ankara ve Anadolu içlerine doğru uzanmasından sonra, İstanbul'un yük ve yolcu taşımacılığının en önemli noktalarından biri haline gelen Haydarpaşa'da bir liman yapılmasına karar verilmiştir. II. Abdülhamit'in fermanıyla Anadolu Bağdat Demiryolları şirketi'ne imtiyaz verilmiştir.

İnşaatına 1899'da başlanan liman 1903'te işletmeye açılmıştır. Açıldığı sırada rıhtım uzunluğu 302 m idi. Liman güney ucunda 151 m'lik bir çıkıntı oluşturan bir rıhtım kolu bulunmaktaydı. Rıhtımın kuzey batı ucunda günde 2.400 ton buğday kaldırmaya elverişli bir maçuna (buharlı vinç) vardı. Sahile paralel olan dalga kıranın uzunluğu ise 595 m idi. Limandaki 5.000 tonluk buğday silosu 1905'te hizmete girmiş, 10.000 tonluk ikinci silo 1907'de kullanılmaya başlanmıştır. Ağustos 1908'de eski küçük garın yerine bugünkü Haydarpaşa garı'nın hizmete girmesinden sonra Anadolu ile bağlantısı daha da gelişen liman, 1917 'deki bir patlamada kısmen tahrip olmuş ve yeniden yapılmıştır. 1927'de çıkarılan bir kanunla Demiryolu ve Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuş, demiryolları gibi Haydarpaşa Limanı ve rıhtımının imtiyazının satın alınması gündeme gelmiştir. 1929'da ise liman, Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. 1953'te Haydarpaşa Limanının genişletilmesi çalışması başlamış, eski dalgakıranın 150 m açığında 760 m boyunda yeni bir dalgakıran yapılmış, daha sonraki yıllarda bu ikinci dalgakıran 140

m daha uzatılmıştır. Rıhtım da yenilenip uzatılarak 650 m'yi bulmuştur. Limana çok sayıda büyük tonajlı silo ve vinçler, çeşitli yeni tesisler kurulmuş, demiryolu hatları döşenmiş, 1939'da 385.000 ton olan yükleme-boşaltma kapasitesi 1952'de 608.737 tona, 1960'larda 1.500.000 tona yükselmiştir. 1990'larda Haydarpaşa Limanı'nın yıllık kapasitesi 5 milyon ton civarındadır (www.uskudar-bld.gov.tr/).

Son otuz yılda İstanbul'un çehresi hızlı kentleşme ve nüfus artışı ile fiziksel ve psikolojik baskı altındadır. Bu da şehrin merkezindeki kentsel alanların yeniden canlandırılması ve geliştirilmesi gerekliliğini getirmektedir. Haydarpaşa Limanı proje alanında Harem Otogarı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Lisesi, Haydarpaşa Tren İstasyonu yer almaktadır.

"Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Kentsel Yarışması" ile Haydarpaşa Limanının dönüştürülmesi gündeme gelmiştir (Şekil 4.1.). Proje alanının en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekânsal olarak kopuktur ve ilişkileri zayıftır. Bu nedenle, bunların toplulaştırılması, birbirleri ile ilişkilerinin güçlendirilmesi ve diğer ulaşım modları ile bütünleştirilmesini sağlayacak bir metropoliten ulaşım odağı önerilmektedir. "Yaya için kent" gittikçe önem kazanan bir kavramdır. Bu kavramın temel ve ilginç yönlerinden biri de artan karmaşıklık ve üç boyutluluktur. İstanbul kenti geleneksel yaya yolu ağları, tarihi yapıları, çarşıları, meydanları, parkları ile "kentsel geçirgenlik" kavramının önemli örneklerinden biridir.



Şekil 4.1. Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Kentsel Yarışma Projesi

Alandaki öneri ulaşım sistemi tek bir ulaşım moduna öncelik verecek bir şekilde tasarlanmamıştır. Farklılıkları vurgulayan, çeşitliliği içinde barındıran ve insan ölçeğini kaybetmeyen bir tasarım ilkesi benimsenmiştir. Bu nedenle, yaya ve farklı taşıt (şehir içi-dışı deniz, otobüs, dolmuş, demiryolu, hafif raylı, tramvay) modlarının birlikteliği esas alınmıştır. Bu taşıt - yaya dönüşümü kıyı ve diğer müdahale alanları ile bütünlüğü sağlayacak, mekânsal bütünleşmeyi getirecek ve fiziksel kopukluğu önleyecektir. Ana ulaşım noktaları yaya jeneratörü işlevi görecektir ve yaşayan bir metropoliten alt-yeşil sistemi için gerekli insan akımını alana sağlayacaktır. Harem'den başlayan yeşil sistemi Liman Meydanı ile bütünleşmektedir. Meydan, öneri bir Denizcilik Teknolojisi Tarihi ve Deniz Bilimleri Müze kompleksi ile tanımlanmaktadır. Liman Meydanı ve kültür alanına hizmet edecek otoparklar, alana yakın bir konumdadır. Haydarpaşa yönünde devam ettikçe, kültür merkezi ile bütünleşen bir deniz akvaryumu önerilmektedir (<http://www.sayisalgrafik.com.tr/>).

2005 yılı itibarı ile bölgeye dair yeni gelişmeler oldu ve TCDD, 49 yıllık 'yap-işlet-devret' yöntemiyle gerçekleştirilmesi planlanan Haydarpaşa Liman ve Garı Dönüşüm Projesi'nin temel çerçevesini belirledi. Bunun da 340 bin metrekarelik bölümü denizin doldurulmasıyla elde ediliyor. Galataport'un yap-işlet-devret yöntemiyle 49 yıllığına ihale edilmesinin ardından TCDD, boğazdaki stratejik

konumuyla son bir yıldır tartışmaların odak noktası olan Haydarpaşa Liman ve Garı dönüşüm projesinin temel çerçevesini belirledi. 5 milyar dolarlık bir yatırımın öngörüldüğü projenin, 1 milyon 300 bin metrekare alana kurulması ve yap-işlet-devret yöntemiyle 49 yıllığına ihale edilmesi öngörüldü. Denizin doldurularak 340 bin metrekarelik yeni bir alanın oluşturulması ve projenin ihalesinin de uluslararası katılıma açık olması hedefleniyor. Proje sahasında var olması düşünülen hedefler şunlar olarak belirlenmiştir (www. arşiv.hürriyetim. com.tr).

- **Gar binasının korunması**

TCDD, kentin tarihi ve kültürel dokusunun bozulmasının önüne geçmek için, projede tasarımından inşasına ‘olmazsa olmaz’ dediği bir dizi önlem alınmasını, buna göre de Haydarpaşa Garı dâhil tescilli tüm tarihi binaların korunmasını hedefliyor.

- **Dengesizliklerin giderilmesi**

TCDD, proje ile Avrupa yakası ve Anadolu yakası arasında oluşan turizm gelirleri uçurumunu da ortadan kaldırmayı hedefliyor. İstanbul’un toplam turizm gelirlerinin yüzde 97’sini Avrupa yakası alırken ancak yüzde 3’ünü Anadolu yakası alıyor. Bu projeye Anadolu yakasının turizmden aldığı payın artırılması hedefleniyor. Yük limanın tasfiyesi ile bölgedeki kamyon ve TIR trafiğinin azalması bekleniyor.

- **Sabiha Gökçen’in hareketlenmesi**

Projenin yaşama geçirilmesiyle, Sabiha Gökçen Havalimanı’nın daha aktif hale gelmesi bekleniyor. Projeye, doğrudan ve dolaylı olarak yüzlerce insana istihdam imkânı doğması hedefleniyor.

- **Selimiye’nin Orduya sorulması**

TCDD, Birinci Ordu Komutanlığı tarafından kullanılan tarihi Selimiye Kışlası’nın Haydarpaşa’ya komşu olması nedeniyle de Genelkurmay Başkanlığı’nın görüşüne başvurulması düşünüldü.

4.2. Dünyadan Kentsel Kıyı Ve Liman Dönüşüm Örnekleri

18. yüzyılda zengin hammadde kaynaklarının gelişen denizcilik ve su kanalları ile kentlere aktarılması seri üretimin artmasına ve endüstri döneminin başlamasına neden olmuştur. Ancak Hall'a göre bu gelişme 19. yüzyılda geleneksel su-kent ilişkisini parçalamıştır. "Su-kent ilişkisinin parçalanmasında limanların kendi başına uzmanlık ve özeliği olan alanlara dönüşmesinin etkisi büyüktür" (Bruttomesso, 1993).

Limanların birer uzmanlık alanına dönüşmesi ile su-kent ilişkisinin parçalanmasında aktivitelerin ölçeği, alan ihtiyacı, depo ve ticaret aktiviteleri, yolcu hareketleri, servis alanları, hizmetin gelişmesi, buhar gücünün bulunması ve dolayısıyla demiryollarının gelişmesi ve makineleşme etkin olan faktörlerdir. Bu faktörlerin yanında kentlerde iş istihdamının gelişmesi ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını kendilerine yer seçmeye başlamasıyla limanlar, kentlerin tek ve önemli giriş-çıkış mekânları olmaktan çıkmıştır. Farklı ulaşım türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma sonucunda su-kara ilişkisi zedelenmiştir (Kılıç, 2001).

Makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme Amsterdam ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi su-kent ilişkisini koparmış ve kent silüetinde olumsuz etkisini göstermiştir. 20. yüzyıla gelindiğinde liman, farklı iş alanlarının ve sektörlerinin gelişmesi, ayrıca artan hacim, ihtiyaç ve çalışanlardan dolayı kent içinde yer alan sektörlerden yalnızca biri durumuna gelmiştir. Bundan böyle su kenarları, insanların giremediği, ulaşım ağları ve limanlarla kendi başına işleyen, limanların güçlü etkisi altında kalan merkezi iş ve sanayi alanlarının yakın çevrelerinde, alt marjinal kesimin yaşam alanlarının geliştiği, kirlilik ve buna bağlı fiziksel çevre deformasyonun yaşandığı alanlar durumuna gelmiştir (Kılıç, 2001).

Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silüeti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli özelliklerini zedelemiştir. Bu durum 1950'li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle konteynırların kullanılmaya başlaması ile limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri beraberinde getirmesine kadar sürmüştür.

Konteynırlar ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımayı ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını gerektirmiştir (Hall, 1993).

Bu dönemde limanların kent dışına taşınmasını gerektiren bir diğer neden ise, karayollarının gelişmesi ile kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır.

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imknları doğurmuştur. Bu imknlardan en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsattır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmif olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır.

Terk edilen geleneksel liman ve su kenarı alanlarının sunduğu diğer imknları ve çekim güçlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değerı yüksek alanlar olması (Hall,1993),
- Ekonomide servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imknlar sunması (Hall, 1993),
- İnsanların suya olan ilgisi (Hall, 1993),
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri nedeniyle su kenarlarını tercih etmesi (Hudson, 1996),
- Yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996),
- Ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996),

- Kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması, kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması (Kılıç, 2001),
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması (Kılıç, 2001),
- Günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan önemli mekân izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır (Kılıç, 2001).

Dünya üzerinde 1960'lı yıllarda başlayan su kenarından geri çekilme hareketi su kenarı kentlerinde farklı dönüşüm çözümlerini de beraberinde getirmiştir. Dönüşüm konu olan kıyılardan ilk olarak bir zamanlar Türkiye'nin en büyük limanı olan Haliç'i, daha sonra da diğer ülkelerden kıyı dönüşüm örneklerini inceleyerek konuyu daha detaylı bir şekilde değerlendirebiliriz.

- **Haliç**

Tarih boyunca İstanbul'un gelişmesine coğrafi konumu kadar, doğal ve çok emin bir liman olan Haliç de etkin olmuştur. Liman Avrupa yakasını ikiye ayırır. Yaklaşık 8 km uzunluğunda olup en geniş yeri Boğaz tarafındaki girişidir. Dip tarafta iki dere sularını Haliç'e boşaltır. Gel-git olayı ve akıntı yoktur. Etraftaki bereketli topraklar, bol balık, tatlı su dereleri ve şeklinden dolayı "Altın Boynuz" ismi bereket sembolü anlamında verilmişti. Bizans devrinde girişe gerilen zincir düşman donanmaları kuşatmasını önlerdi. Haliç kıyıları zaman, zaman bazıları askeri amaçlı olan köprüler ile bağlanmıştı. Halen 5. köprü metro için planlanmaktadır.

İskelelerden Asya yakasına, Boğaziçi ve Adalara ulaşımı sağlayan vapur seferleri gün boyu hareketlidir. Topkapı Sarayı Harem bölümü Haliç'i kuş bakışı seyrederek. Sahilde bulunan saraya ait Sepetçiler Kasrı halen Uluslar Arası Gazeteciler camiasına tahsis edilmiştir. Avrupa trenlerinin son durağı 1890 tarihli Sirkeci İstasyonu burada bulunur. Eskisi Haliç içlerine taşınan yeni Galata köprüsü türünün en büyük örneğidir. Orta kısmı belirli günlerde açılır ve büyük tonajlı gemilerin trafiğine olanak sağlanır. Köprü üstü yaya ve oto trafiği ile ve de sunduğu manzara ile hareketli ve güzeldir.

1950 yıllarından itibaren başlayan kirlenme, 1980 den beri süregelen çalışmalar ile düzelmiştir. En büyük hamlelerden birisi sonucu Haliç kıyılarında dört binden fazla yapı istimlak edilip, iş yerleri şehir dışındaki yeni merkezlere nakledilmiş, kıyılar park ve bahçeler ile çevrilmiş, ilk defa inşa edilen dev kanal sistemleri ve kolektörler ile sular temizlenmiştir. Sahil boyu devam eden surlardan ancak, ikinci Atatürk köprüsü sonrası ile üçüncü, eski Galata Köprüsü civarında ki bölümler zamanımıza gelebilmiştir. Balat semtinde sahildeki dökme demirden yapılmış küçük Bulgar kilisesi ve az ötede Fener Rum Ortodoks Patrikliği Başkilisesi ve tesisleri yer almıştır. Karşı kıyıda, Kasımpaşa'daki büyük sahil binası (19 yy.) Deniz Kuvvetlerine aittir. Gemi, çıpa ve demirleri atölyesi olan eski, 8 kubbeli bir yapı Koç ailesi tarafından tamir ettirilip maket, model, makine ve denizcilik alet ve edevatının teşhir edildiği bir müze haline getirilmiştir. Aynı semtteki Aynalı Kavak Kasrı Haliç Saraylarının günümüze gelmiş tek kısmıdır ve müze olarak ziyarete açıktır (<http://www.istanbul.gov.tr/>).



Şekil 4.2. Haliç Kıyısının Düzenleme Sonrası Görünümü (Yüçetürk, 2001)

Yapılan çalışmanın sonuçları, kamunun kıyıyı rekreasyonel kullanımı yönünden hayal kırıklığı olmuştur. Proje birçok değişik noktadan eleştirilebilir. İlk olarak proje alanı farklı bölgeler için özel şartlar gözetilmeden gerçekleştirilmiştir. Aynı model bütün bölgede uygulanmıştır (Şekil 4.2.). Kıyılar çizgisel yeşil pasif kenarlara dönüşmüştür. İkinci olarak projenin tamamlanmasından sonra uygulamanın başında düşünüldüğü gibi Haliç'in kıyıları hareketli kent merkezi haline dönüşmemiştir.

Haliç kıyıları istenmeyen endüstriyel faaliyetlerin uzaklaştırılmasına ve birçok kentsel çabaya rağmen halk tarafından yüksek seviyede kullanılan alanlara dönüşmedi ve şehir yapısı ile bütünleşemedi. Kısaca proje ne halkın beklentilerine cevap verebildi ne de gelecek için bir emsal teşkil edebildi (Yüçetürk, 2001).

- **Rotterdam**

Güney Hollanda'da yer alan Rotterdam, Kuzey Deniz'inden yaklaşık 30 km içeride, Ren ırmağı'nın kuzey kollarından biri olan Maas Irmağı'na bağlı bir kanal şebekesi olan Nieuwe Waterweg üzerinde kurulmuştur. Şehir Ren Irmağı deltasında bulunduğu ve bir yandan Almanya'nın endüstri merkezlerine, bir yandan da Batı Avrupa'nın önemli bölgelerine yakın olduğu için Avrupa'nın en önemli liman kentlerinden biri olmuştur (Şekil 4.3.).

Son yıllarda Rotterdam'da yoğun bir yapılaşma başlamıştır. Yer azlığı nedeniyle gabarinin yüksek tutulması nehir kıyısında yapılaşmayı da beraberinde getirmiştir. Ancak taleplerin artan bir hızla büyümesi karşısında ihtiyaca yanıt verebilecek yeni mekânların yaratılması zorunlu kılınmıştır. Bu çabalar doğrultusunda geliştirilen “Kop Van Zuid” projesi şehir merkezinin Maas kıyısının karşısına atlayarak gelişmesine olanak veren bir çalışmadır. İnşa edilecek ikinci bir köprüyle ulaşım bağlantısının daha da güçlendirilmesi düşünülmüştür (Şekil 4.4.).

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



Şekil 4.3. Rotterdam'dan Görünüm

Şekil 4.4. Yeni İnşa Edilen Köprü

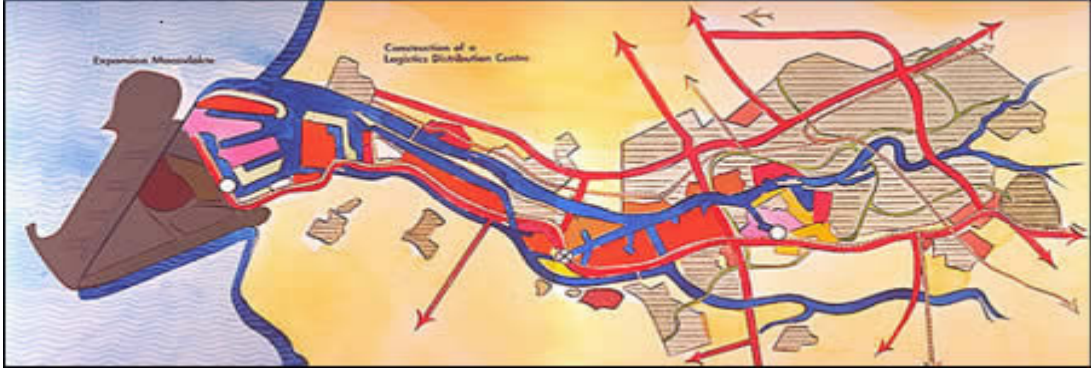
Kop Van Zuid'deki özel doklar Rotterdam Liman'ının ilk gelişme aşamasını belgelerler ve 19. yüzyılın sonuna tarihlenirler. 60'larda kent merkezinin tam karşısında yer alan dokların giderek büyüyen gemi boyutlarına göre fazla sığ ve kullanışsız kaldığı anlaşılmıştır. Dokların batıya doğru gelişmesi ise nehirde yeniden değerlendirilebilecek olağanüstü bir alan açmıştır. Çok sayıda eski antrepo, Hal'in eski merkez binası ve yolcu salonu Wilhelminapier'de korunacak yapılar arasındadır. Bu eski yapılar rihtıma özel bir atmosfer kazandırmakta ve rekreasyon ya da kültürel amaçlı yeniden kullanıma ideal koşullar sunmaktadır. Bir otel, bir restaurant, bir müze ve diğer kentsel işlevler, gezi yolları ve Maas ile Rijnhaven nehirlerinin rihtımları boyunca oluşturulacak teraslarla birlikte planlanmıştır.

Kop Van Zuid planlama bölgesi olarak yaklaşık 125 hektarlık alanı kaplar ve genel olarak iki sektöre ayrılır. Toplam kapasite 6500 konut ve 325.000 m²'lik büro alanından ibarettir. Wilhelminapier için özel olarak 1000 konut, 210.000 m² büro alanını içeren rekreasyon ve otoparklara (45.000 m²) ayrılan bir program geliştirilmiştir, kentsel gelişme alanı da bunun içindedir. 30.000 m² de işyeri tabanı olarak belirlenmiştir. Köprünün Kop Van Zuid ile bağlandığı yerde geniş bir meydan planlanmıştır. Bunun arkasındaki alanda 170.000 m² lik mahkeme için ayrılan yerle birlikte bürolar yer alır. Aslında yapıların yüksekliği hiçbir yerde 8 kattan az değildir ve bu yapısal gelişme 20–25 katlık kule biçimi kütlelerin oluşumuna temel hazırlayacaktır. (Mambro ve Mancuso,1991).

Rotterdam Limanının 2020 yılına kadar bitirilmesi düşünülen projenin 3 anahtar kriteri vardır (Şekil 4.5.).

- 1- Kentin uluslararası liman rekabetini güçlendirmek ve endüstriyel tesislerini arttırmak
- 2- Kentin ve bölgenin ekonomik yapısını güçlendirilmesine yardım etmek

3- Kentte daha iyi yerleşim alanları ve yaşanılabilir çevre yaratmaya yardım etmek



Şekil 4.5. Rotterdam Limanının 2020'ye Kadar Bitirilmesi Düşünülen Projesi

Bu 3 ana fikrin altında liman alanı için alınan önemli kararlara baktığımızda;

- Limanı denizin içine uzatarak inşa etmek ve daha büyük gemilerin yanaşmasına olanak sağlayabilmek,
- Liman ulaşılabilirliğini raylı sistemler, kara yolları, kanallar ile arttırmak ve geliştirmek,
- Liman bölümleri için çözüm getiren tasarımlar yaratmak, endüstri, yerleşim, rekreasyonel alanlarını nehrin iki yakasına da eşit olarak yaymaya çalışmak,

Bu amaçlar doğrultusunda Rotterdam limanı gelişimi hale sürdürmektedir. Limanın bitkilendirilmesinde bölgenin iklimsel özellikleri dikkate alınarak, vurgulayıcı ve yönlendirici olarak kullanım amaçlanmıştır. Bitki elemanlarının açık alanlarda gölge amacıyla ve sınır belirleyici olarak kullanıldığı görülmektedir (<http://www.waterfront-net.org/europa/>)

- **Amsterdam**

Amstel ırmağının ağzında yer alan, bir liman kenti olan Amsterdam, Hollanda'nın başkenti olmasına karşın hükümet merkezi değildir. Kuzey Deniz'inin bir girintisi olan IJsselmeer'in kara içinde uzanan kolu olan IJ üzerinde yer alır. Zuiderzee 1932'de bir barajla denizden ayrıldıktan sonra IJsselmeer adını almıştır. Altı yüz kadar köprüyle ve kanallarla birbirine bağlanan, 90'a kadar küçük adacığın üzerine kurulmuş olması nedeniyle, kuzeyin Venedik'i denilen şehrin, eski şehir çekirdeğinin

çevresine yerleşmiş kanal ve yapılardan meydana gelen ve çok açılı bir gelişim gösteren karakteristik bir topografyası vardır (www. Anabritannica.com). Yatağı kanallarla bölünmüş olan Amstel ırmağı, kenti ikiye böler (Şekil 4.6.).



Şekil 4.6. Amsterdam Şehir Planı Ve Şehirden Görünüm

Amsterdam'ın imar planı çalışmaları 1928'de başladı. Belediye Meclis'inin 1935'te onayladığı imar planı, II. Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan ivedi konut gereksiniminin, kısa sürede çok sayıda konut yapımını zorunlu kılması sonucunda uygulamaya kondu. Ama var olan konut alanlarının yetersizliği ortaya çıkınca planın kısa sürede yenilenmesi gerekti. Amsterdam'ın bu dönemdeki temel sorunu kentsel alanın yetersizliği idi. Konut alanlarının yanı sıra ulaşım, otopark, okul, çeşitli hizmetler ile eğlence ve dinlenme birimleri içinde alanlar gerekiyordu. Amsterdam'ın planlama sorunları öteki büyük kentlerden çok farklı değildir. Kentte karşılaşılan en özel sorun kentsel genişlemenin çoğunun geçmişi en az 300 yıl olan kent mekânlarının özelliğini bozmayacak şekilde gerçekleştirilmesidir (Şekil 4.7.).



Şekil 4.7. Amsterdam 1987 Plan



Şekil 4.8. Amsterdam Görünüm (1999)

Devamlı bir büyüme ve gelişme gösteren Amsterdam'da ikamet, ticaret ve rekreasyon alanlarına duyulan gereksinmeye karşılık verebilmek için eski dokların bulunduğu kıyı şeridinin ve endüstriyel alanların yeniden organize edilerek düzenlenmesi kaçınılmaz olmuştur. Geçmiş 13. yüzyıla uzanan şehrin söz konusu bu bölgeleri tarihi kent merkezine oldukça yakın bir konumda bulunmaktadır. 19. yüzyılda yapay bir ada üzerine inşa edilen tren istasyonu da Amsterdam'ın denizle olan ilişkisini büyük ölçüde kesintiye uğratmıştır. Bu nedenle geliştirilen bu projede ana hedef şehir merkeziyle su arasındaki ilişkinin yeniden kurulması olarak belirlenmiştir (Şekil 4.8.).

Söz konusu program oldukça merkezi bir konuma sahip, ancak şimdiye kadar ihmal edilmiş olan IJ adlı bölgenin kıyılarının reorganizasyonunu içermektedir. Çünkü söz konusu bölgenin, ikamet ticaret ve rekreasyon alanları arasında kurulacak koordinasyon için gerekli olan mekansal potansiyele sahip olduğu gözükmemektedir. Bunun tam aksine tarihi kent merkezi ise, gelişme ve büyüme için ufak bir boşluğa dahi sahip değildir (<http://www.waterfront-net.org/europa/>).

- **Hamburg**

Hamburg, Almanya'nın en büyük deniz limanı kentidir. 1.704.000 nüfusu vardır ve 755 km² bir alan kaplamaktadır. Hamburg'un şehir-devleti, etrafındaki bölge ile yakın ilişkilidir. Büyük Hamburg, 18.116 km²'lik alanın tamamını kapsamaktadır ve üç milyon nüfusa sahiptir. Hamburg'daki işsizlik oranı % 12.7 ve yabancı nüfus oranı % 15'tir. Yeşil bir kenttir, kentin yüzde 12'si parklarla, yeniden yeşillendirilmiş alanlarla ve ormanlarla kaplıdır. Yüzde sekizlik alanda göller, nehirler ve diğer sulak bölgeler vardır. Alster gölünün büyüklüğü 1.6 km², liman 74.4 km²'dir. Hamburg'daki işgücünün % 32'si banliyölerden gelmekte ve kentin dışında yaşamaktadır. Kent, Almanya'daki medya endüstrisine öncülük eden bir merkezdir.

Hamburg Limanı, modern lojistik, dağıtım, işleme ve arıtma merkezidir. Hamburg, deniz ticaretinde yüzyılların deneyimine sahip bir kenttir ve Hamburg Limanı Afikalılar, Amerikalılar, Asyalılar ve Avusturyalılar açısından Kuzey ve Doğu Avrupa'nın çekici pazarlarına ulaşmak için her zaman bir geçiş noktası olmuştur. İlk limanlardan biri olan Hamburg Limanı, yükleme-boşaltma işlerinde dünyanın altıncı büyük limanıdır ve ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden projelendirilmiştir (Şekil 4.9.).



Şekil 4.9. Hamburg Projesi Genel Görünüm

Liman projesine bakıldığında kentte ve bölgede ekonomik anlamada gelişim sağlanmasına yardımcı olacak, var olan sorunlar için çözüm getirecek yeniden düzenlenmeler hedeflendiği görülmektedir (Şekil 4.9.).



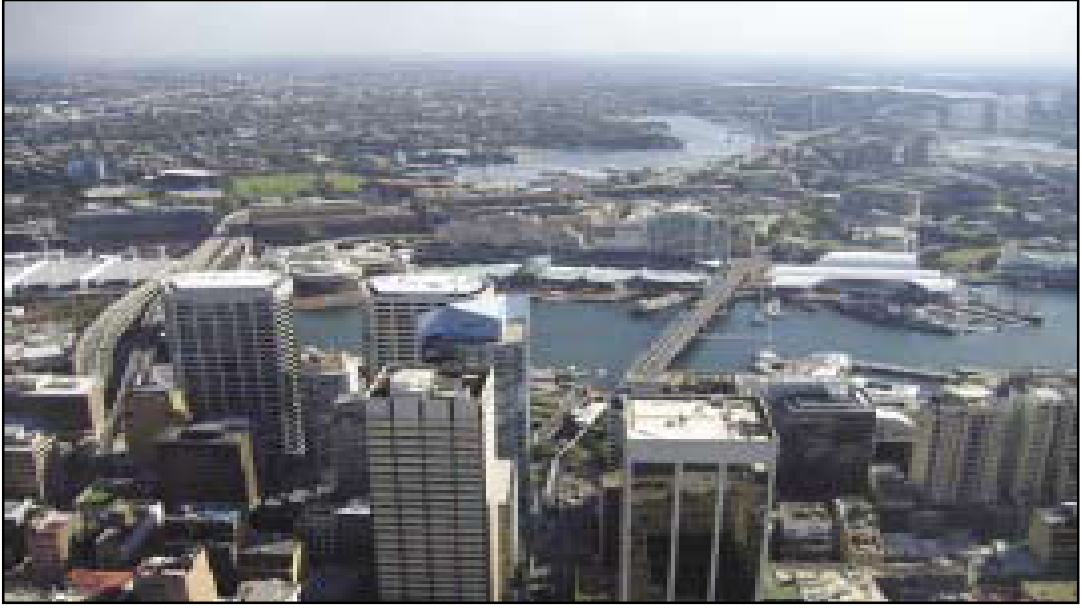
Şekil 4.10. Hamburg Projesinden Bir Kesit

Liman projesinde üzerinde durulan önemli konuları şu şekilde sıralayabiliriz.

- 1- Ulaşım ağı, liman bölgesine ve iç taraflara ulaşımın kolaylıkla sağlanabilir olması ile kara ile kıyı arasındaki ilişkiyi güçlendirmek,
- 2- Ekolojik açıdan kara, su ve yeşil alanların korunmasını ve geliştirilmesini sağlamak,
- 3- Kentin tarihsel dokusunu ve kültürünü bozmadan koruyup geliştirecek tasarımlar üretmek,
- 4- Kirlenme sorunlarına önlem getirici ve ortadan kaldıracı tasarımlara önem vermek (<http://www.waterfront-net.org/europa/>).

- **Sidney**

Sidney'in Darling Harbour projesi kamu ve özel yönetimlere ait konferans, sergi, eğitim, kültür, rekreasyon, eğlence ve ticaret gibi farklı işlevlere sahip Avustralya'nın en kapsamlı dönüşüm projesidir (Şekil 4.11.). Yıllık yaklaşık 16 milyon insanın ziyaret ettiği liman, Sydney'in tarihi iş merkezi mahallesiyle (CBD) bütünleştirilmesinin yanında kent merkezi ile Prymont yarımadasının entegrasyonunda sahip olduğu işlevler sayesinde bütünleştirici bir görev üstlenmiştir. (Bruttomesso, 1991).



Şekil 4.11. Sydney Darling Harbor

İkinci biçimde gerçekleşen dönüşüm ise liman kenti kimliğini kaybetmek istemeyen, coğrafi koşulları nedeniyle alan kısıtlılığı olan kentlerin su kenarına yakın alanların doldurulmasıyla kurulan dolgu kara parçalarında günümüzün liman anlayışına hizmet eden ve üzerinde farklı kullanımlara olanak veren alt merkezlerin kurulmasıdır. Sydney limanı 1995 yılında bitmiştir. Sydney'in olimpiyat için düzenlenen yeni kent kimliği altında kıyı alanına da düzenlemeler getirilmiştir. Bu kapsamda liman alanının geliştirilmesinde dikkate alınan konuları aşağıdaki gibi özetlenebilir.

- 1- Limanın tüm rıhtım ve bölgeleri ile kentin iç bölgelerine olan ulaşım ağını düzenleyerek ulaşım kolaylığı sağlamak,
- 2- Ticaret aktivitelerini arttırarak kıyı alanı boyunca yaymak,

- 3- Kültür alanlarını, rekreasyonel alanlarını, dinlenme alanlarını, eğlence alanlarını, konaklama alanlarını düzenlemek ve kıyı boyunca yaymak,
- 4- Yolcu yükünü karşılayacak gemi ulaşım ağı sağlamak ve acil durumlarda hızlı cevap verebilecek kapasiteye ulaştırmak,
- 5- Liman yk boşaltımının da güvenli ve hızlı bir şekilde yapılmasını sağlamak
- 6- Deniz turizmi için ayrılan alanların uluslararası rekabet gücünü arttırmak,
- 7- Kıyı bölgesinde devamlı canlı ve akıcı bir hareket sağlayarak, limanın işlevini ve çekiciliğini arttırmak (<http://www.waterfront-net.org/europa/>).

- **Helsinki**

Helsinki, Finlandiya'daki tüm ülke nüfusunun üçte ikisinin yaşadığı en büyük üç kentsel yığılmadan biri olup, % 1.5 ile şu anda Avrupa'nın en yüksek yıllık büyüme oranına sahip kentidir. Kestirimler kentte 2020-30'a kadar yılda ortalama 3500 yeni konuta gereksinim duyulacağını göstermektedir (UIA Group Habitat, 2005: 4). Buna göre kent, yaklaşık on dört ayrı gelişim alanı belirlemiş durumdadır. Resimdeki planda, doğu uçtaki alan, şu an kentin içinde kalan limanın taşınacağı yeni alanı göstermektedir (şekil 4.12.).

Yeni gelişim alanlarının birçoğu bugün, liman, sanayi ve askeri alanlardan oluşmaktadır. Dönüşüm sonucu 660 hektarlık yeni kentsel alan var olan kent yapısına kazandırılmış olunacaktır Bu gelişimi yönlendiren 2002 tarihli Ana Plan "sürdürülebilir yoğunlaştırmayı" kendisine ilke edinmiştir. 80'lerden bu yana, etkin olan 'Derişik Kent' modeli bugüne, ulaşım-arazi kullanımı bütünlüğü ilkesi ile taşımış, yaratılan ulaşım ağı, sonrasında odaklarda yoğun yapılaşma ile desteklenmiştir (şekil 4.13.). Mevcut dokuda yer alan boşluklarda yapılaşma zendirilirken, tarihsel dokunun bundan zarar görmesinin önünde geçici önlemlere önem verilmiştir (Ministry of Interior, 1983).

İlginç olan şu ki, tarihsel olarak coğrafyaya yayılmış bir yerleşim biçimine alişmiş Finlandiya halkı çok daha 'kentsel' bir yaşam biçimi öneren yoğun konut dokusu ve onun projelerini benimsemektedir. Yaratılan yeni konut dokularının ortak özelliği 'orta az katlı, yüksek yoğunluk' (mediumlow, rise, high density) yaklaşımını yeniden üretiyor olmalarıdır. Bunun nedenlerinden birinin 1970'lerde Fin modern

şehirciliğinin ürettiği toplu konut yerleşimlerine ‘yeni şehirciliğin’ yaşayan bir seçenek sunuyor olması gerçeği olarak değerlendirilebilir.



Şekil 4.12. Projeden Bir Kesit

Şekil 4.13. Helsinki’den Görünüm

Bununla birlikte ‘yaşayan’ ifadesini kullanırken ikinci bir kez düşünmekte yarar var. Nitekim son dönemlerde planlı gelişen konut alanları içindeki ortak alanlarda ve kamusal açık alanlarda değil mekânı dolduran bir kalabalık insan görebilmenin güçlüğüne yaşamakta. Bu anlamda, yaratılan mekân kalitesi ile mekânı kullanan insan yoğunluğunun ters orantılı olduğu saptaması yapılabilir. Buna karşın Fin plancılar, bu stratejiden vazgeçecek gibi görünmemektedir.

Planın yeni yerleşimlere yönelik yoğunlaştırma temelli ana hedefleri ise şunlardır.

- Canlılığa gereksinim duyan kent merkezi ve çevresinin birlikte ele alınması,
- Her biri 5000–15.000 nüfusu besleyen on ayrı kentsel alanın özgün kimliklere sahip olması,
- Alanın bütünü % 49’unun yeşil alanlara ayrılması,
- Toplam ulaşımın % 70-80’inin toplu taşıma dayalı olması,
- Alanlar içindeki mevcut yapılarda çatı katı eklemeleri ve konut dışı eski yapıların konuta çevrilmesi yoluyla yoğunlaştırma,
- Yoğun ve kentsel yaşam alanlarının doğal alanla etkileşim halinde olması ve olanaklar ölçüsünde ahşaba dayalı geleneksel Fin konut mimarisi.

- **Barrio La Marina/San Juan-Puerto Rico**

1521 yılında keşfedilen adanın başkenti konumundaki San Juan günümüzde 1.2 milyon (ada nüfusunun 1/3'ü) metropoliten nüfusa sahip, Karayiplerin turistler tarafından en fazla ilgi gören kentlerinden birisidir.

Etkileyici limanı ile San Juan/Barrio La Marina büyük kapasitede yolcu limanı ile dünyanın sayılı, Karayiplerin ise en işlek limanı konumundadır. San Juan'ın kent merkezinde yer alan limanı perakende, ticaret, servis, ulaşım ve turizm işlevi görmektedir (Şekil 4.14). Diğer geleneksel limanlarda olduğu gibi gemi teknolojilerinin gelişmesiyle birçok kullanımlar körfezin güney bölgesine kaymıştır.

Bir zamanlar ticaret faaliyetlerine yönelik kullanılan liman 1980'li yıllardan sonra yeni ve daha büyük kapasiteli yolcu vapurlarının yanaştığı liman konumuna gelmiştir. Ancak ticari faaliyetlerin limanı terk etmesiyle ortaya çıkan boş depolar ve diğer yapılar kent ile liman arasında istenmeyen çöküntü mekânlarına ve bariyer niteliğine bürünmüştür (Bruttomesso, 1991). Bunun üzerine 1986 yılında limanın dönüşümü, limanın kente ait art bölgesini de içine alacak biçimde bir kentsel tasarım projesiyle ele alınmıştır. Amaç kentin tarihi dokusunun korunarak kent yaşamının limana doğru genişletilmesi ve işlevsel açıdan kentli yaşamıyla bütünleştirilmesidir (Şekil 4.15).

Dönüşüm sürecinde devlet kurumlarının ve özel sektörün katılımı desteklenerek eski depo yapılarının kamulaştırılması veya satın alınmasına gidilmiştir.

Limanın kentsel tasarımı ile ilgili olarak;

- Kentte yaşayanlar için liman ve çevresinin çekici ve eğlenceli bir kent mekânına dönüştürülmesi,
- Eski kent dokusunun korunması,
- Limanda turistlere yönelik ek yolcu terminal kapasitesinin arttırılması,
- Liman çevresinde ve limanın tarihi kente bağlanmasında yaya dolaşımın geliştirilmesi,
- Araç akışının düzenlenmesi ve yüzey otopark alanlarının kaldırılarak uygun otopark alanlarının yaratılması,
- Toplu ulaşım ağırlık verilmesi,

- Sosyal ve ekonomik yaşamın güçlendirilmesi ve dört aşamalı gerçekleştirilecek olan dönüşüm çalışmalarında eğlence, konut, ofis, otel işlevlerine yer verilmesi kararlaştırılmıştır (Bruttomesso, 1991).



Şekil 4.14. San Juan/Barrio La Marina



Şekil 4.15. San Juan/Barrio La Marina

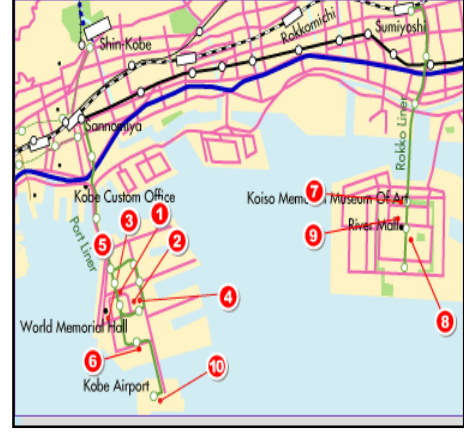
- **Port ve Rokko Adaları/Kobe-Japonya**

Kobe, Kansai bölgesinde Kyoto-Osaka hattında yer alan bir endüstri ve ticaret limanı kentidir. Kent derin sulara sahip bir körfezde Pasifik Okyanusu'ndan korunan, gelişmiş demiryolu ve karayolu ağları bulunan avantajlı bir konumda yerleşmiştir. Coğrafi koşullardan dolayı kıyıya paralel gelişme göstermektedir. Ancak liman ticaretinde meydana gelen değişimler nedeniyle liman yetersiz kalmıştır. Bu nedenle geleneksel limanın açığında kent merkezine bağlantısı bulunan iki ayrı dolgu adanın inşa edilmesine karar verilmiştir. Söz konusu adalar Port ve Rokko adalarıdır.

436 hektarlık bir dolgu alana sahip Port Adası'nda kargo ve konteynır ihtiyaçlarına cevap verebilecek gemi yanaşma mekanları, ilgili ofis ve burada görev alacak 20.000 çalışan için konut alanları, okullar, parklar, alışveriş merkezleri, bir hastane, uluslararası standartlarda oteller, uluslararası bir konferans salonu ve bir lunapark bulunmaktadır (Şekil 4.16.)

Kobe'nin ikinci su yüzeyinin doldurulmasıyla inşa edilen alt kenti Rokko adasıdır. 580 hektarlık dolgu yüzeyine sahip olan ada, Port adasının barındıramadığı daha büyük tonajlı su yolu araçlarının ihtiyacının karşılanmasında kullanılmaktadır. Rokko adasında bulunan ticari ve konut alanları adanın orta bölümünde yükseltilmiş yeşil

bir kuşak üzerine konumlandırılmıştır. Ada üzerinde 30.000 çalışanın kullanabileceği kültür, rekreasyon ve spor hacimleri planlanmıştır (Bruttomesso, 1991).



Şekil 4.16. Port Ve Rokko Adaları Projesi Ve Genel Görünüm (www.feel-kobe.jp/english/sightseeing/island.html)

5. ÜSKÜDAR-HAYDARPAŞA ARASI KIYI MEKÂNININ REKREASYONEL AÇIDAN İNCELENMESİ

5.1. Üsküdar İlçesinin Tarihçesi

İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasında, Paşa imanı ile Salacak arasında yer alan ve Üsküdar İlçesi'nin merkezini ve tarihsel çekirdeğini oluşturan semt. Üsküdar semti güneyde salacak'a sınır Ayazma Mahallesi, güneydoğuda Toptaşı, doğuda Doğancılar, kuzeyde Sultantepe arasında bulunur. Batısı denizdir. İstanbul kent yerleşmesinin, sur içi ve Galata'ya göre daha az gelişmiş ve daha tenha üçüncü coğrafi ögesi olan Üsküdar, İstanbul'un tam karşısında, görkemli bir kentsel peyzaja bakan konumu ve Boğaz'ın Asya yakasında bir köprübaşı olmasıyla önem kazanmıştır.

MÖ. 7. yüzyılda bir Grek kolonisi olarak kurulan Halkedon'un (Kadıköy) iskelesi ve tersaneleri bugünkü Üsküdar'ın yerleştiği alanda bulunur ve buraya Hrisopolis (Altın Şehir) denirdi. Yörenin bu adla anılması çeşitli biçimlerde yorumlanmaktadır. Pers işgali sırasında Anadolu Yarımadası'ndaki kavimlerden ve halktan, vergi olarak toplanan altınlar buradaki hazinelerde saklandığı için yöreye bu adın yakıştırıldığı söylenmektedir. Bir başka yoruma göre, Ağamemnon'un oğlu Krizes kaçarak Anadolu'ya gelmiş ve Üsküdar'da öldüğü için şehir onun adıyla anılmıştır. Kimileri de gün batımında evleri, karşı yakadan yaldızlı gibi görüldüğü için Üsküdar'a Altın şehir adının verildiğini söylemektedir. Hrisopolis adının Skutarion'a nasıl dönüştüğü konusunda da çeşitli varsayımlar öne sürülmektedir. Bir tahmine göre bu sözcük, Grekçe ham ya da tabaklanmış deri anlamına gelen "skitos" tan türemiştir, çünkü antik çağda, kalkanlar deriden yapılmakta ve imparatorların kalkanlı muhafızları da Üsküdar'da bulunmaktaydı. Roma döneminde bu ad Skutari biçiminde değişmiştir. Üsküdar adıyla, kimi kaynaklara göre Farsça "ulak" anlamına gelen "Eskudari" den türemiştir.

Hrisopolis MÖ. 508'de Pers Kralı Darius'un egemenliği altına girmiş, MÖ. 410'da Atina'lı Alkibiades'in zaferiyle sonuçlanan deniz savaşından sonra, bu komutan kent çevresine sur yaptırmış ve Boğaz'dan geçen gemilerden taşıdıkları malların değeri oranında geçiş parası almıştır. Yazar Ksenophon MÖ. 404 yıllarında On Binler'in hayatta kalanlarının, Asya seferi dönüşünde Karadeniz kıyısı yoluyla Hrisopolis'e geldiğini ve burada kaldıkları bir hafta boyunca ellerindeki ganimetleri bölge halkına sattıklarını anlatır.

Büyük İskender ve ardıllarının zamanında Anadolu'nun kuzeybatısıyla birlikte Halkedon ve Hrisopolis de küçük Frigya'nın sınırları içindedir. Arapların birçok kez kuşatma girişiminde bulunduğu Konstantinopolis'te karadan ve denizden gelen Müslüman askerlerin ilk hedefi ve karargâhı Üsküdar olmuştur. Harunür –Reşid, 782'de, henüz Halife olmadan Üsküdar önüne gelmiş ve her yıl burada kalmıştır. 783'te İmparatoriçe Eirene'nin ordusuna yenilince, 70.000 altın vermeye zorlandığı bilinmektedir. Öte yandan kaynaklar, Anadolu'nun Türklerce fethinden sonra Danişmentlilerden Tursan Bey'in Üsküdar'a kadar geldiğini, Alemdağı'nda bir kale yaptırdığını ve Bizanslılarla çarpışırken kalesinin önünde şehit düştüğünü yazmaktadır. Ne var ki sözü edilen kaleye ait hiçbir ize rastlanmadığından, bu bilgi

doğrulanamamaktadır. Bizans döneminde küçük bir kasaba olarak varlığını sürdüren Üsküdar, pek çok ihtilal girişiminde başlangıç noktası olmuş, örneğin 963'te Nikeforos Fokas kendini burada imparator ilan ettirmiş ve iktidarı ele geçirmiştir. Öte yandan, 1097'de Haçlı ordusu, ordugâhını Üsküdar tepelerinde kurmuş, izleyen Haçlı seferlerinde de bölge hep üs olarak kullanılmıştır.

İstanbul'un Fethinden sonra II. Mehmet Üsküdar'dan kaçan Rumların yerine Anadolu'dan gelen Türkleri yerleştirmiştir. Ancak Üsküdar'ın Fetih sırasında 100 yıldan beri Türklerin elinde olması ve karşılaştırma yapmaya olanak verecek belgelerin bulunmaması nedeniyle, Fetih'ten sonra nüfusunun ne kadar arttığını saptamak mümkün olamamaktadır. II. Mehmet döneminde İstanbul'un iskân bölgelerinin yönetsel açıdan 4 kadılığa ayrılmasıyla Üsküdar da bir Kadılık olmuş ve Galata ile Haslar kadılıklarıyla birlikte Bilad-ı selase adı verilen üçlüyü oluşturmuştur. 1471'de Vezir Rum Mehmet Paşa tarafından yaptırılan ve paşanın adını taşıyan tabhaneli cami ve türbe ile günümüz ulaşamamış olan medrese ve hamam, Üsküdar'daki en eski Osmanlı yapılarındandır.

16. yüzyılda Üsküdar'da birkaç yeni mahallenin kurulduğu sanılmaktadır. Kanuni Sultan Süleyman'ın son saltanat yıllarında yaklaşık 500.000'e ulaştığı sanılan İstanbul Nüfusuna Haliç, Boğaz kıyıları ve Üsküdar'da dâhildir. Bu dönemde şehrin en önemli semtlerinden biri olan Üsküdar'da yapılan cami ve mescitlerin sayısına bakılarak toplam nüfusun onda birinin burada oturduğu sonucu çıkarılabilir. 16. ve 17. yüzyıllarda da bölge gerçek anlamda bir ticaret kentidir. Önce Anadolu'ya, oradan da Ermenistan ve İran'a ulaşan ticaret yolu buradan başlamaktadır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. Üsküdar Meydanından Geçmişe Ait Bir Görünüm (Haksan, 2001)

Yerel olmaktan çok Uluslar arası bir nitelik taşıyan ticaret etkinlikleri nedeniyle Üsküdar, Ermeni ve İranlı tüccarlarla kervanların başlıca buluşma yeridir. 1565 tarihli bir belgeden İstanbul-Üsküdar arasında düzenli kayık seferleri yapılmaya başlandığı anlaşılmakta, Üsküdar'a tahsis edilen hassa peremesi sayısının iki olduğu öğrenilmektedir.

Bölgenin anıtsal görünüşüne en önemli katkılardan biri olan Mihrimah Sultan Külliyesi Kanuni'nin kızı Mihrimah Sultan için Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Külliyenin öteki yapılarından medrese bugün Mihrimah Sultan Tıp Merkezi, sübyan mektebi de çocuk kütüphanesi olarak hizmet vermektedir. İmaret ise günümüze ulaşmamıştır. Yine Mimar Sinan'ın yapıtları olan, bugün bir alışveriş merkezine dönüştürülmüş bulunan ve kimliksizleşmiş olarak varlığını sürdüren hamamla bir cami, medrese ve türbeden oluşan ve deniz kenarındaki ilginç konumuyla dikkati çeken Şemsi paşa külliyesi de bu yüzyılın anılması gereken yapıları arasındadır. 1570–1579 arasında yamaçlara doğru yapılan Atik valide Külliyesi Üsküdar'ın o yöndeki sınırını çizmekte ve caminin yanı sıra, büyük bir medrese ile darüşşifa, sübyan mektebi, imaret, Kervansaray ve hamamdan oluşmaktadır. Bu dönemde Üsküdar, Doğancılar-Tunusbağı çizgisine kadar dağınık bir biçimde yayılmış olmalıdır. Salacak'ta sahil saraylar, Selimiye'de ise büyük Kavak sarayı kompleksi bulunmaktadır.



Şekil 5.2. Geçmişte Üsküdar (Haksan, 2001)

17. yüzyılın ilk yarısında, IV. Murat döneminde (1623–1640), Üsküdar'daki miri binaların bir dökümü yapılmıştır. Buna göre burada 12 saray, 12 cami ve mescit, 5 medrese 4 darülkurra, 3 imaret, 11 aşhane, 6 tekke, 5 hamam, 4 kervansaray ve birçok han ve dükkân bulunmaktadır (Şekil 5.2). Bölgedeki en önemli 17. yüzyıl yapısı, Kösem Valide Sultan'ın 1640'da bir medrese, mektep, çeşme, sebil ve hamamla birlikte yaptırdığı Çinili Cami'dir. Aynı yüzyılda yaşamış olan evliya Çelebi Üsküdar ahalisinin birkaç fırkadan oluştuğunu, halkın çoğunun Anadolu'dan bir bölümünün de Tebriz'den geldiğini yazmakta, 70 mahallenin Müslüman, 11 mahallenin Rum ve Ermeni, 1 mahallenin Yahudi mahallesi olduğunu ve bölgede hiç Frenk yaşamadığını belirtmektedir. Nüfusu oluşturan ögelerin başında “askeri taifenin ayan ve eşrafı” gelmekte, onları “âlimler ve Salih kişiler, fakirliğe kanaat edenler, gemiciler ve kayıkçılar” izlemektedir. Evliya, Üsküdar'ın beyaz pidesinin, kirde denilen ince yufkasının, çöreğinin, tandır kebabının, kaymağının, hora üzümünün ve karanfilli üzüm şerbetinin meşhur olduğunu da belirtmektedir.

18.yüzyıla gelindiğinde, İstanbul nüfusunun tarihi yarım adada çok artmadığı, buna karşılık Haliç, Boğaziçi ve Üsküdar'da yoğunlaşmaya başladığı görülmektedir. Gerçektende bu yüzyılda, Üsküdar sahil köşk ve Saraylarının sayısını 100 bulduğu sanılmaktadır. Bunlardan biri olan Ayşe Sultan Sarayı'nın ayrıntılı bir betimlemesine Lady Momtagu'nun mektupları arasında rastlanmaktadır. Bu yüzyılda Sultan camilerinin Anadolu yakasına yönelmesi ile Üsküdar'da Yeni Valide Camii ve Ayazma Camii gibi silüete egemen yapılar inşa edilmiştir. Birinci yapı, III. Ahmet'in (hd.1703–1730) annesi Gülnuş Emetullah için 1708–1710 arasında yapılmış, III. Mustafa'nın barok üslupta yaptırdığı Ayazma camii ise 1761'de tamamlanmıştır. Üsküdar İskele çeşmesi adıyla anılan ve III. Ahmet tarafından 1728'de yaptırılmış olan meydan çeşmesi'nde bu yüzyılın anılmaya değer yapılarındandır.

Osmanlı'ya geçtiğinden beri bir menzil haneler şehri olan Üsküdar'da III. Mustafa'nın, menzilcilerin oturması, hayvanların bağlanması, beslenmesi ve yetiştirilmesi için 3 menzil hane yaptırdığı da bilinmektedir. III. Selim'in eski Kavak Sarayı'nı yıktırarak yerine yeni Selimiye Kışlası'nı yaptırması bölgenin askeri ve stratejik önemini gösterirken, aynı Padişah'ın Selimiye mahallesi'ni kurması Üsküdar'ın Doğancılardan öteye, Haydarpaşa'ya doğru yayılmasını başlatmış, 19.

yüzyıl Üsküdar'da Atik Valide Külliyesi'nin üstünde Burgurlu'ya doğru giden yol üzerinde yeni bir mahalle oluşmuştur (Mazlum, 2001).

1845'ten sonra yazlı kışlı vapur seferinin Üsküdar'a düzenlenmesi gibi, 1858'de Kabataş Üsküdar arasında ilk araba vapurunun çalışmaya başlaması da bölgede yerleşmenin ve nüfusun yoğunlaştığının göstergesidir. Gerçektende 1900'lere geldiğinde Üsküdar, Bağlarbaşı ve Nuh kapısı civarına kadar uzanan yoğun ve kalabalık bir yerleşmedir. Özetle Üsküdar, Osmanlı döneminde doğuya ve Kuzeye doğru gelişmiş, Bizans döneminde küçük bir kasaba iken, Türklerin eline geçtikten sonra yoğun bir yapım faaliyetine sahne olmuştur. 18. yüzyılda meydana gelen yangınlar bölge için çok tehdit edici olmamışsa da 1873 ve 1921 yangınları yerleşmenin önemli bir bölümünü yok etmiştir (Mazlum, 2001).

Anadolu-Bağdat demiryolunun yapılmasıyla Üsküdar transit ticaret merkezi olma özelliğini Haydarpaşa istasyonu'na bırakarak, Anadolu ticaret yolunun varış noktası olmaktan çıkmıştır. Üsküdar'ın Osmanlı dönemindeki önemli bir özelliği de her yıl Mekke ve Medine'ye gidecek Hacı adaylarının oluşturduğu Sürre-i Hümayun'un törenlerle buradan uğurlanmasıdır. Hacı adaylarının ve Sultan'ın Mekke Şerifine gönderdiği armağanları taşıyan develerin oluşturduğu uzun konvoyun yola çıkması öncesinde düzenlenen törenler, Üsküdar'a büyük bir canlılık getirmiştir. Dilimizde fırsatın kaçtığını ve artık yapılacak bir şeyin kalmadığını belirtmek için kullanılan “ atı alan Üsküdar'ı geçti” deyişinin de bu semtin, yolculukların başladığı bir nokta oluşundan kaynaklandığı düşünülebilir. Bir yandan da Üsküdar, yaşam yolculuğunun sona ermesiyle ilgili izlerle yüklüdür (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. Günümüzde Üsküdar kıyı mekanı (www.uskudar-bld.gov.tr).

Gerçekten’de daha 14. yüzyılda oluşmaya başlayan ve fetih sonrasında tümüyle Müslüman kabristanı haline gelen Karacaahmet Mezarlığı buradadır. Mezarlığa adını veren Bektaşî büyüğü Karaca Ahmet’in yanı sıra, pek çok tarikat şeyhi Üsküdar’da tekke kurmuştur.

Günümüzde Üsküdar, kuzey ve kuzey doğudaki yamaçlarda beton görünümü sergileyen sık yapılaşmanın etkisi altında kalmış, yoğun nüfusu yanında, geniş çarşıları, pazarları, pasaj ve dükkânları barındıran bir semttir. Nüfusunun sosyoekonomik yapısı ağırlıklı olarak dinci-gelenekçi orta katmanlar olarak nitelenebilir. Üsküdar meydanı’nın önündeki Üsküdar iskelesi’nden Eminönü ve Beşiktaş’a biraz daha güneydeki küçük iskeleden’ de Kabataş’a vapur seferleri vardır. Yine iskelenin hemen yanından Beşiktaş ve Kabataş’a dolmuş motorları kalkar. İskelenin karşısı ise Üsküdar’dan kalkan halk ve Belediye otobüslerinin terminali niteliğindedir. Burada yoğun bir trafik görülür.



Şekil 5.4. Şemsi Paşa Camii Ve Üsküdar (www.uskudar-bld.gov.tr).

Üsküdar Meydanı, Üsküdar semtinin batısında, İstanbul Boğazı’nın Marmara Denizi’ne açılmaya başladığı kesimde yer alır. Deniz seviyesinden yaklaşık 1 m yükseklikte, düz bir alandır (Şekil 5.4). Denize doğru hafifçe bir burun oluşturmaktadır. Yalnız Üsküdar semtinin değil, Anadolu Yakasındaki Boğaziçi yerleşmelerinin ve E-5 Karayolu bağlantılı tüm çevre yerleşmelerinin şehirle bağlantısını sağlayan önemli bir düğüm noktasıdır. Güneydoğudan gelen arter olan Hâkimiyeti Milliye Caddesi iskelelerin önünde meydana ulaşmakta, sonra paşalimanı caddesi adıyla kuzeye, Beykoz yönüne dönmektedir. Meydan, bugün otobüs ve dolmuş durakları, gazete ve yiyecek büfeleri ve işportacılar ile günün her saatinde büyük bir karmaşanın yaşandığı, kalabalık bir odaktır. Şehir hatları vapurlarının

Üsküdar'la bağlantılı seferlerinin yılda yaklaşık 19.000.000 yolcu taşınması, yalnız çok yoğun bir yaya trafiği yaratmakla kalmamakta aynı zamanda motorlu araç trafiği için de bölgeyi-geleneğine uygun olarak-bir hareket noktası durumuna getirmektedir (Şekil 5.5).



Şekil 5.5. Günümüzde Üsküdar Meydanı (www.uskudar-bld.gov.tr).

1930’larda Hâkimiyetimillie, daha sonra iskele meydanı olarak anılan, son düzenlemeyle de Demokrasi Meydanı adı verilen alan, yoğun bir araç trafiği ile kuşatılmış bir göbek, bir beton ada görünümündedir. Çok az yeşili ve kalitesiz beton kaplama taşlarıyla dikkati çeken meydanı, çok canlı ve yoğun bir Ticaret bölgesi sarmaktadır. 1987’de açılan “İstanbul Üsküdar Meydanı Ve Çevresi Düzenlenmesi Proje Yarışması” nda ödül alan proje uygulanmamışsa da jürinin ön çalışmaları sırasında, bölge için istenen vaziyet planlarında sahil yolunun, Şemsi paşa Külliyesi’nin deniz tarafı doldurularak geçirildiği görülünce, gerekli düzeltme yapılması sağlanarak yol kara tarafına alınmış ve ciddi bir hata önlenmiştir. Dolayısıyla, meydanı güzelleştirmeyi hala sağlayamamış olan bu yarışmanın tek olumlu sonucu, dolaylı olarak Şemsi paşa Külliyesi’ni kurtarmak olmuştur (Mazlum, 2001).

5.2. Üsküdar-Haydarpaşa Güzergâhı Silüet Etkisi Oluşturan Görsel Özellikli Mekânları

- **Tırnakçı Yalısı**

Salacak sırtlarında ve Ayşe Sultan Yalısı yanında idi. Bunların bahçeleri set set denize kadar iniyordu. Bu setleri yer yer bugünde görmek mümkündür. Tırnakçı Yalısı'nın bânisi Mustafa Ağa, Enderun-ı Hümâyun'dan yetişip dülbend ağası ve ilâveten mabeyinci ve tırnakçı oldu (Şekil 5.7). Sultan III. Mustafa'nın vefatından sonra afv olunup kapıcıbaşı olarak haccı eda etmiş ve 1197 (1783)'te Baş baki Kulu olup 1198 Muharreminde (Kasım 1784) vefat etmiştir. Oğullarından Mehmet Bey 1193

(1779)'da ve İbrahim Bey 1233 (1817)'de vefat etti. İbrahim Beyzâde mektubî-i defterî hulefasından Ali Bey, 1253 Muharreminde (Nisan 1837) vefat etti. Ahfadına Tırnakçızâdeler denirdi. Tırnakçı Yalısı 29 Zilhicce 1211 (14 Haziran 1798) tarihinde meydana gelen Açık Türbe yangınında yanmışsa da sonradan yeniden yapıldığı anlaşılmaktadır (www.uskudar-bld.gov.tr/portal/rehber). 1790'larda buraya ilk kez bir bina yapıldı. 1810'da bir yangın ve deprem olunca yenilendi. Yalının sahibi, boynuz ve toynak ticareti yapan Tırnakçızade isimli bir tüccardı. 1890'da Çürüksulu Mehmet Paşa tarafından satın alındı. Paşa yalıda önemli değişiklikler yaptı. Ağaçlar ve bitkiler Paşa'nın memleketi Gürcistan'dan ve Kafkasya'dan getirildi (arsiv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk).



Şekil 5.7. Tırnakçı Yalısı (www.wowturkey.com/forum/viewtopic.)

- **III. Ahmet Çeşmesi**

III. Ahmet zamanında çeşme yapımına oldukça önem verilmiş olup, bugün İskele Meydanı'nda bulunan meşhur çeşme 1728–29 tarihinde inşa edilmiştir. Bu çeşme deniz kenarındaydı. Sonradan meydan açılırken çeşme ve haziresi sökülerek bugünkü yerine getirildi (Şekil 5.8).



Şekil 5.8. III. Ahmet Çeşmesi (www.uskudar-bld.gov.tr).

Mermer yalıkları, sersebilleri, sulukları kırılmıştı. Suyu kesilmişti. Geri çekme işi yapılırken bunlar tamir edilmiştir. Som mermerden yapılan çeşme dört yüzlüdür. Köşelerde gömme halinde işlenmiş

burma sütuncuklar görülür. Muslukların yanlarını içlerinde güller bulunan kabartma vazolar, geometrik şekiller süsler (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Kız Kulesi**

Üsküdar'ın sembolü haline gelen kule, Üsküdar'da Bizans Devrinden kalan tek eserdir. M.Ö. 2475 yıllarına kadar uzanan tarihi bir geçmişe sahip olan kule, Karadeniz'in Marmara ile kucaklaştığı yerde minicik bir ada üzerinde kurulmuştur. Bazı Avrupalı tarihçiler buraya Leandır Kulesi derler. Kule hakkında pek çok rivayetler bulunmaktadır. Evliya Çelebi kuleyi şöyle tarif eder."Deniz içinde karadan bir ok atımı uzak, dört köşe, sanatkârane yapılmış bir yüksek kuledir. Yüksekliği tam seksen arşındır. Sathı mesafesi iki yüz adımdır. İki tarafına bakan yerde kapısı vardır.

Bugün gördüğümüz kulenin temelleri ve alt katın mühim kısımları Fatih devri yapısıdır. Kulenin etrafındaki sahanlık geniş taşlarla kaplanmıştır. Üstündeki madalyon halindeki bir mermer levhada, kuleye şimdiki şeklini veren Sultan II. Mahmut'un, Hattat Rasim'in kaleminden çıkmış 1832 tarihli bir tuğrası vardır. Kulenin Eminönü tarafı daha genişçe olup burada bir de sarnıç vardır. Boğaz girişindeki kayalık üzerine kurulmuş küçük, şirin bir kuledir. İstanbul'un sembollerinden birisidir. Tarih içinde gözetleme kulesi, deniz feneri olarak kullanılmıştır. Geçen yüzyıldaki görüntüsünü koruyan kule turizme tahsis edilmiş lokanta ve seyir balkonu ile servis vermektedir. Suların, karasevdanın ve söylencelerin gizemini taşıyan Kız Kulesi, İstanbul'un en romantik ve gizemli mekânlarından biri. Alımlı, sevdalı ve denizin ortasında bir başına, yapayalnız... Kendi kendine yeten bir tarihe sahip olan mekân, yüzyıllardır anlatılan efsaneleriyle de bir ilgi odağı. Kızkulesi ile ilgili anlatılan ilk hikâye, Ovidius'un kaydettiği bir aşk hikâyesi. Zamanında Üsküdar sırtlarında Tanrıça Afrodit adına bir tapınak vardır. Hero'da genç kızların görev yaptığı bu tapınağın rahibelerindedir. Kulede kumrulara bakmakla görevlidir. Aşka yasaklıdır. Her ilkbaharda doğanın uyanışı adına tapınak çevresinde törenler yapılır, çevre şehirlerden insanlar akın akın tapınağın çevresine gelir, yenilir içilir, aşkı bulamayanlar Afrodit'e, mabedinde aşkı yaşayabilmek için yakarırılar.



Şekil 5.9. Üsküdar Kız Kulesi (www.uskudar-bld.gov.tr).

Boğazın karşı kıyısında oturan Leandros'ta bu törene katılmak için tapınağa geldiğinde Hero'yla karşılaşır. Birbirine aşık olan iki genç, Leandros'un gece kuleye gelmesi ile aşklarını kutsarlar. Kızkulesi her gece iki gencin gizli aşkına tanıklık eder. Leandros'un yüzerek kuleye geldiği fırtınalı bir günde kıskanç bir rahip feneri söndürür. Karanlıkta yolunu kaybeden Leandros boğazın sularına gömülür. Sevgilisinin öldüğünü gören Hero da kendini Kızkulesi'nden Boğazın sularına bırakır (Şekil 5.9). Kuleyle ilgili söylencelerden biri de Kleopatra'nın sonuna benzer bir sonun anlatıldığı yılan hikâyesidir. Kehanete göre kralın birine, çok sevdiği kızı on sekiz yaşına geldiğinde bir yılan tarafından sokularak öleceği söylenir. Bunun üzerine kral denizin ortasındaki bu kuleyi onararak kızını buraya yerleştirir. Kaderin kaçınılmazlığını kanıtlarcasına, kuleye gönderilen üzüm sepetinden çıkan bir yılan, prensesi zehirler. Kral, kızına demirden bir tabut yaptırarak Ayasofya'nın giriş kapısının üstüne yerleştirir. Bugün bu tabutun üstünde iki delik vardır. Yılanın ölümünden sonra da onu rahat bırakmadığına dair hikâyeler anlatılır (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Şemsi Paşa Camii**

Cami, Şemsi Paşa semtinde, Şemsi Paşa Caddesi üzerinde ve deniz kenarındadır. Avlusunun iki kapısı olup, biri deniz tarafına, diğeri ise eskiden Tekel binalarının bulunduğu şimdiki park yönüne açılmaktadır (Şekil 5.10). Kesme taştan harpuştalı olarak yapılmış olan bu kapıların üzerinde kitabe yoktur. Avlu duvarlarında, klâsik demir parmaklıklı pencereler bulunmaktadır. Tekel binaları tarafındaki kapıdan girildiğinde, sağ tarafta küçük bir hazirenin, sol tarafta ise abdest mahallinin bulunduğu görülür (www.uskudar-bld.gov.tr).



Şekil 5.10. Şemsi Paşa Camii (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Mihrimah Sultan Camii (İskele Camii)**

Kanuni'nin kızı Mihrimah Sultan tarafından iskele karşısında 1547 tarihinde inşa edilen cami, kübik sadeliği ve tenasübü ile dikkat çekmektedir. Üsküdar'da Sultantepe'sinin eteğinde hâkim bir set üzerine kurulan bu cami Üsküdar İskelesi'nde ve Sultan Ahmet Çeşmesi'nin karşısındadır (Şekil 5.11). Son cemaat yerinin önünde ikiyüzlü ve yirmi musluklu som mermerden bir şadırvan vardır. Şebekelerin göbeğinde altışar şualı küçük yıldızlar görülür. Şadırvanın mermer şebekelerinin üstünde zambak kabartmalı bir kuşak dolaşmaktadır. Camiin sağında ve solunda, kapıları son cemaat yerine açılan muntazam kesme taşla yapılmış tek şerefli iki minaresi vardır. Camiin kapı ve pencere kanatları fildişi, sedef ve abanoz ile kalkmalıdır (www.uskudar-bld.gov.tr).



Şekil 5.11. Mihrimah Sultan Camii (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Rumi Mehmet Paşa Camii**

Üsküdar'ın Boğaz'a, Haliç'e, Beyoğlu'na, Marmara'ya hâkim güzel bir yamacında kurulmuştur. Cami taştan inşa edilmiş olup, minaresi sağındadır. Mabedin kapısı kefeki taşından yapılmıştır. Üzerindeki kitabede inşa tarihi 1471–72 olarak gösterilmektedir. Cami Türklerin İstanbul'da yaptırdıkları ilk dini bina olması bakımından mühimdir.

- **Çiçekçi (K. Selimiye Cami)**

Selimiye Tekkesi Camii, Pertev Camii ve Behçet-i Konyevî Camii isimleriyle de anılır. Cami, Çiçekçi semtinde, Tunus Bağı Caddesi üzerinde ve Selimiye Camii Sokağı ile Şair Nesimi sokakları arasındadır. Camiin sağ tarafında ve

yolun karşısındaki köşede 1217 (1802–3) tarihli Sultan III. Selim Çeşmesi ve onun karşısında ise, 1181 (1767–68) tarihli Ayşe Hatun Namazgâhı bulunmaktadır. Bu namazgâhın yanında ise, meşhur Çiçekçi Kahvesi vardı. Camiin karşısındaki Karacaahmet Mezarlığı'nda birçok devlet adamı, şair ve hattatlar gömülüdür (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Ayazma Camii**

Üsküdar'da, Salacak'la Şemsi paşa semtleri arasında, Kızkulesi'nin karşısında ve Marmara'ya hâkim bir tepe üzerindedir. 1760–1761 yıllarında Sultan III. Mustafa tarafından annesi Mihrişah Emine Sultan ile kardeşi Şehzade Süleyman adlarına yaptırılmıştır. Mimar Mehmet Tahir Ağa'nın eseridir. Caminin yerinde daha önce Ayazma Sarayı ve Bahçesi olduğundan bu ismi almıştır. Batı mimarisi tarzında yapılmıştır (Şekil 5.12). Üç kapılı avludan camiye merdivenle çıkılır. Minaresi tek şerefelidir (www.uskudar-bld.gov.tr).



Şekil 5.12. Ayazma Camii (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Yeni Valide Camii**

Üsküdar Meydanı'nın Doğancılar tarafında bulunan cami, III. Ahmet'in annesi Gülnuş Emetullah Valide Sultan adına, 1710 senesinde çarşı içinde inşa ettirilmiştir. İmaret, türbe, sebil, çeşme, muvakkithane, hünkâr mahfili, çarşı, bedesten, meşruta vs. ile birlikte büyük bir külliye teşkil eder (Şekil 5.13). Bu cami bazı yönleri ile diğer Osmanlı camilerinden ayrılır ise de Mimar Sinan'ın mimari üslubunun etkilerini taşımaktadır (www.uskudar-bld.gov.tr).



Şekil 5.13. Yeni Valide Camii (www.uskudar-bld.gov.tr).

- Selimiye Kışlası

İlk girişimlerin III. Ahmet döneminde (1703–1730) ve Sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim paşa'nın çabalarıyla başlatıldığı, ancak patrona Halil ayaklanmasıyla (1730) sona erdirildiği bilinmektedir (Şekil 5.14). Sayısı 300 ' ü bulan bir ilk talimli asker, Haydarpaşa Çayırı olarak bilinen, (aslında eski Kavak Sarayının bahçesi olan) günümüzde Harem ve Haydarpaşa iskelelerinin arasındaki, geriye uzanan az meyilli arazide çalışıyordu.



Şekil 5.14. Selimiye Kışlası (www.uskudar-bld.gov.tr).

III. Selim döneminde (1789–1807) Nizam-ı cedit askerinin oluşturulma girişimleriyle birlikte (1793) bu bölgenin kullanılması yine gündeme geldi. Nizam-ı cedit, önce Levent çiftliğinde çalışmalarına başladı, burada büyük bir kışla (1795), için de cami, çeşme, mektep vb yapılar inşa edildi, ancak sayının giderek artması üzerine yeni bir kışla yapı gerekti. Seçilen yer Haydarpaşa Çayırı'na bakan ve Kavak Sarayı olarak anılan büyük Sarayın bahçesiydi (www.uskudar-bld.gov.tr).

• Haydarpaşa Garı

Haydarpaşa Garı, İstanbul'un Anadolu Yakasında, Haydarpaşa'da bulunan demir yolları terminalidir. Bugünkü Haydarpaşa Garı binası, aynı zamanda TCDD Genel Müdürlüğü 1. İşletme Baş Müdürlüğü'nün de bulunduğu binadır. İstanbul Anadolu demiryolu hattının başlangıç yeri olan bugünkü garın yerinde, 22.Eylül.1872 de Pendik'e kadar işletmeye açılan demiryolunun ilk istasyonu bulunuyordu. Daha sonraki yıllarda demiryolları Anadolu'nun içlerine doğru uzandıkça ve Anadolu'nun çeşitli şehirleri demiryolu ile İstanbul'a bağlandıkça Haydarpaşa Garı'nın da önemi artı (Şekil 5.15).



Şekil 5.15. Haydarpaşa Garı (www.uskudar-bld.gov.tr).

II. Abdülhamit döneminde (1876–1909) artık ihtiyaca cevap veremez duruma gelen istasyonun yerine yeni bir gar binası ve tesisler yapılması gündeme geldi. 1906’da inşaatına başlanan gar binası 1908’de hizmete açıldı. Karayollarının gelişken olmadığı dönemlerde, İstanbul’dan Anadolu’ya yolcu ve asker sevkıyatı, Cumhuriyet’ten sonra memurların, devlet ve işadamlarının Ankara’ya gidiş ve gelişleri ve İstanbul’un tüm Anadolu ile demiryolu bağlantısı hep Haydarpaşa Garı’ndan olurdu. Bu yüzden Gar, bir dönem filmlerinde ve edebiyatında ayrılık ve kavuşma sahnelerinin değişmez dekoruydu (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Haydarpaşa Lisesi**

Altunizade semtindeki resmi lise, İlk olarak, Kadıköy-Üsküdar arasındaki Tıbbiye Caddesi’nde yer alan görkemli Tıbbiye Mektebi binasında 26 Eylül 1934’te Haydarpaşa erkek Lisesi adıyla öğretime açıldı. İstanbul Muallim Mektebi ve uygulama kısmı da aynı binadaydı. Muallim Mektebi 1936–1937 öğretim yılında Çamlıca ’ya taşındı. Haydarpaşa Lisesi’ne yatılı ve gündüzlü öğrenciler alınmaktaydı (Şekil 5.16). İlk açıldığında 1048 öğrencisi olan okul, reviri, terzisi, yemekhanesi, demirhanesi, marangozhanesi, çamaşırhanesi, hamamı, mescidi ve çatı katındaki lojmanları ile İstanbul’un en geniş olanaklara sahip okulu durumundaydı (www.uskudar-bld.gov.tr).



Şekil 5.16. Haydarpaşa Lisesi (www.uskudar-bld.gov.tr).

- **Haydarpaşa İskelesi**

Kadıköy İlçesinde Haydarpaşa Tren Garı'nın önündedir. Milli mimarının, ünlü mimarlarından Vedat TEK tarafından inşa edilen ve Kütahya çinçiliğinin değerli ustası Mehmet Emin beyin çinilerle süslediği Haydarpaşa İskelesi, Osmanlı döneminin son eserlerinden özellikle çinileri ile süsleme sanatları içinde ayrı bir yeri olan yapıdır. Denize bakan cephesinde kapı üzerindeki “ Haydarpaşa “ ibaresi bulunan çini panonun alt köşesinde “ Mehmet Emin Min telamız Mehmet Hilmi Kütahya 1334 “ şeklindeki kitabeden çinilerin 1915’de yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Şimdi kırıldığı için kaldırılan kitabeli pano yerinde yoktur. Haydarpaşa İskelesi yapay dikdörtgenden meydana gelen ünitenin önüne sekizgen formda bir gişe oturtularak oluşturulmuştur. Üç salondan oluşan dikdörtgen ünitenin iki tarafındaki uzun dikdörtgen salonlar yolcu inişine ayrılmıştır. Böylece gelen ve giden yolcuları trafiğinde bir akış sağlanmıştır. Ortadaki salonun giriş kapıları üzerindeki “ birinci mevki” şeklindeki ibarelerden bu salonunda ikiye ayrılmış olduğu ortaya çıkmaktadır. Yapının dış cephesi monokron (tek renkli) ve polikron (çok renkli) çinilerin yanı sıra taş işçiliği ile de bezenmiştir. Bu arada ön cephede bir vitray çalışması görünmektedir. Kapı lentolarının üstü, pencere üzerindeki kemerler, kemer aynaları ve alındıkları, pencere kemer alınlıklarının yan ve üçgen boşlukları açık ve kapalı kompozisyonlar dışında bordur biçiminde tasarlanmış çinilerle kaplanmıştır (www.uskudar-bld.gov.tr).

5.3. Üsküdar-Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreasyonel Açından Tespit Ve Değerlendirilmesi

Üsküdar ilçesi 2960 sayılı Boğaziçi koruma alanı içinde İstanbul Büyük Şehir Belediyesine ait yaklaşık 2.3 km'lik Üsküdar-Harem sahil düzenlemesi vardır. Sahil yolu dışında kara tarafındaki rekreasyonel düzenlemeler ile sahil yolu kenarındaki yürüyüş ve seyir alanlarından oluşmaktadır.

Üsküdar'dan gelen sahil yolu, Haydarpaşa limanı, daha sonra Kadıköy Rıhtım Caddesi, Kadıköy İskele Meydanı ile birleşmektedir. Üsküdar Haydarpaşa güzergâhının başında yer alan Üsküdar Meydanı çok karmaşık bir yapı teşkil etmektedir. Beşiktaş, Eminönü, Kabataş vapur iskelelerinin ve otobüs, minibüs kalkış duraklarının bulunduğu meydan Marmaray çalışması ile daha karmaşık bir hal almıştır. Marmaray çalışmasından dolayı değişikliklere uğrayacak olan meydanın çevre düzenleme projesi çalışma halinde olup henüz tamamlanmamıştır.

Marmaray Projesi, Halkalı ile Gebze arasında uzanan yaklaşık 76 kilometre uzunluğundaki banliyö hatlarının iyileştirilmesi ile ilgilidir. Harita üzerindeki kırmızı güzergâh, demiryolunun yerüstünde bulunan kısımlarını göstermektedir. Beyaz güzergâh hattı ise, İstanbul Boğazının altında tüneller içerisinde inşa edilecek olan yeni demiryolu sistemini göstermektedir (Şekil 5.17).



Şekil 5.17. Üsküdar Marmaray Projesi

Proje, Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlayacak olan İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesine

dayanmaktadır. İstanbul Boğazının her iki yakasındaki demiryolu hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlanacaktır.

Hat, Kazlıçeşme'de yeraltına girecek, yeni yeraltı istasyonları olan Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyecek, İstanbul Boğazının altından geçecek ve diğer bir yeni yeraltı istasyonu olan Üsküdar'a bağlanacak ve Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkacaktır. Proje, şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden birisidir. İyileştirilmiş ve yeni demiryolu sisteminin tamamı, yaklaşık 76 km uzunluğunda olacaktır (<http://www.marmaray.com.tr/index.htm>).

Üsküdar meydanından Harem'e kadar olan sahil kesimi kara tarafı park alanlarından oluşmakta, sonradan ilave edilen dolgu kısmı ise taşıt ve yürüme yolları ile devam etmektedir. Üsküdar Haydarpaşa güzergâhı sonu olan Haydarpaşa Gar ve Limanı için de dönüşüm projeleri hazırlanmakta olup, bu konu 'kıyı kenti İstanbul ve Haydarpaşa limanı' başlığı altında ele alınmıştır.

Günümüzde Üsküdar Haydarpaşa sahil güzergâhı toplam düzenleme alanı 91.008 m²'dir (İBB Şehir Pl. Müd.). Bu alanın % 75.4 (68.669m²) yumuşak zemin, % 24.6 (22.339m²) kıyıda ve parklardaki gezinti yolları ve dinlenme alanıdır (Tablo 5.1.).

Üsküdar ilçe sınırlarında İBB Park ve Bahçeler Müdürlüğü 1.153.108 m² aktif koru alan (Tablo 5.2.), 415.492 m² aktif park alanları (Tablo5.3.)ve 771.220 m² pasif mezarlık alan (Tablo5.4.) olmak üzere toplam 2.339.820 m² alandan sorumludur (İBB Park ve Bah. Müd). Üsküdar'daki özel koru alanları toplam 963.000 m² olup pasif yeşil alan olarak değerlendirilmiştir (Tablo 5.5.). Üsküdar İlçe Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü ise 513.262 m² (Tablo5.6.) aktif park alanından sorumludur (Üsküdar Bld. Park ve Bah. Müd.).

Tablo 5.1 Üsküdar-Harem Arası Kıyı Yeşil Sert Zemin Miktar Ve Oranları

Üsküdar-Harem Kıyı Düzenlenmiş alan m ²	%	Kıyı Yeşil alan m ²	%	Kıyı Gezinti ve Dinlenme alanlar m ²	%
91.008	100	68.669	75.4	22.339	24.6

Tablo 5.2. İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin Sorumluluğundaki Koru Alanları

İBB Korular Bakım Alanları	Yeşil m ²	Gezinti Dinlenme m ²	Oyun m ²	Spor m ²	Toplam m ²
B. Çamlıca korusu	124532	38981	300		163813
K.Çamlıca korusu	228820	38523	600	3500	271443
Hıdiv korusu	161890	26464	300		188654
Fethi Paşa korusu	108904	27566	880	1800	139150
Harem korusu	33138				33138
B.Çamlıca ağaçlandırma sahası ve parkı	340910	16000			356910
	998194	147534	2080	5300	1153108

Tablo 5.3. İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin Sorumluluğundaki Park Alanları

Parkın Adı	Yeşil m ²	Gezinti Dinlenme m ²	Oyun m ²	Spor m ²	Toplam m ²
Mezarlık arası orata ve yan refüjler	12969	3310			16279
Bağlarbaşı ve altunizade refüjler	3036				3036
Nakkaştepe orta ve yan refüjler	27691				27691
Millet parkı önü orta ve yan refüjler	8345				8345
Millet parkı bulgurlu kavşarı orta ve yan refüjler	38760				38760
Libadiye orta ve yan refüjler	4278				4278
Soyak önü orta ve yan refüjler	6727	1537			8264
Namazgah orta ve yan refüjler	3869				3869
Bosna bulvarı orta ve yan refüjler	18476				18476
E-5 Ağaçlandırma sahası	1520				32100
Toptaşı caddesi	650				650
Harem Üsküdar arası sahil parkları	35531	16126	220		42870
Üsküdar Kuzguncuk sahil parkları	17964	9712	660		28336
Beylerbeyi Kandilli sahil parkları	15802	7933	550		24285
Doğancılar parkı	5458	2239	120		7817
Millet parkı	14179	4322	180		18681

Kısıklı parkı	9186	2337	170		11693
Ünalan parkı	19944	11344	800	11709	43690
Bülbülderesi parkı	3555	1047	100		4702
Zeynep kamil parkları	2958	2065	300		5323
Duwardibi parkı	3421	810	120	360	4721
Gata parkı	4367				4367
Ankara üçgeni	5394	1599			69993
Capitol önü	3822				3822
Emniyet parkı	1960	4155	80	360	2816
Validebağ parkı	6050	17355	120	960	8865
	326782	71901	3420	13389	415492

Tablo 5.4. İstanbul Büyük Şehir Belediyesinin Sorumluluğundaki Mezarlık Alanları

İBB Mezarlık Alanları	Yeşil Alan m ²	Sert Zemin m ²	Toplam m ²
Karacaahmet	558445	24734	586422
Seyitahmet	14913	1154	16088
Çengelköy	33691	440	34137
Çakaldağ	46211	1414	47671
Küplüce	17893		17893
Bülbüldere	27942	2105	30085
Kandilli	6930		6930
Nakkaştepe	31550	421	31994
	737576	30268	771220

Tablo 5.5. Üsküdar İlçesindeki Koru Alanları

ÖZEL KORULAR	YEŞİL ALAN m ²
--------------	---------------------------

Validebağ korusu	354000
Demirağ korusu	100000
Hüseyin Avni Paşa korusu	44000
Kandilli kız lisesi korusu	20000
Münir bey korusu	25000
Vahdettin korusu	56000
Vaniköy rasathane korusu	92000
Şehzade Yusuf İzzettin efendi korusu	22000
Cemil molla korusu	90000
Cemile sultan korusu	95000
Abdülmecit efendi korusu	65000
	963000

Tablo 5.6. Üsküdar İlçe Belediyesinin Sorumluluğundaki Park Alanları

Park Adedi	Yeşil m ²	Gezinti Dinlenme m ²	Oyun m ²	Spor m ²	Toplam m ²
242	223207	87738	30051	25825	513262

Üsküdar ilçesindeki aktif-pasif yeşil alan miktarı (İBB Koru alanları, İBB Mezarlık alanları, İBB Park alanları, Üsküdar Bel. Park alanları, Üsküdar ilçesi özel korularının alanının tamamı) toplam 3.816.082 m², aktif yeşil alan ise (İBB Koru alanları, İBB Park alanları, Üsküdar Bel. Park alanlarının tamamı) 2.081.862 m²'dir.

Üsküdar ilçe sınırlarında 2000 genel nüfus sayımında 495.000 olarak belirlenmiştir. Toplam yeşil alanları miktarı ile nüfus verileri karşılaştırıldığında, ilçede kişi başına 7.70 m² aktif pasif yeşil alan (Tablo 5.7), 4.20 m² aktif yeşil alan (Tablo 5.8.) düşmektedir.

Tablo 5.7. Üsküdar'da Kişi Başına Düşen Aktif-Pasif Yeşil Alan Miktarı

Aktif-Pasif Yeşil Alan m ²	Nüfus	Kişi Başına Düşen Aktif-Pasif Yeşil Alan m ²	Norm m ²	Norm Açığı m ²
3.816.082	495.000	7.70	7	Bulunmamaktadır

Tablo 5.8. Üsküdar İlçesi Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan Miktarı

Aktif Yeşil Alan m ²	Nüfus	Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan m ²	Norm m ²	Norm Açığı m ²
2.081.862	495.000	4.20	7	2.80

En son imar yasasında kent planlama ile ilgili yeşil alanlar için 7 m² / kişi standardı getirildiği bilindiğinden, Üsküdar ilçesinde kişi başına 4.20 m² aktif yeşil düştüğü göz önüne alınırsa 2.80 m² lik norm açığı ortaya çıkmaktadır. Aktif pasif yeşil alanlarda ise kişi başına 7.70 m² düştüğü göz önüne alınırsa norm açığı bulunmamaktadır. Fakat ne olursa olsun aktif yeşil alan gereksinimi hiçbir zaman kişi başına 6 m² 'nin altına düşmemelidir.

Üsküdar Haydarpaşa arası sahil kara tarafı düzenlenmiş park alanları 16.346 m² gezinti ve dinlenme alanı, 35.531 m² yeşil alan olmak üzere toplam 42.870 m²'dir. Harem korusu ise 33.138 m² 'dir. Kıyı gezinti yolları ve kayalık oturma alanları ise 15.000 m²'dir. Üsküdar Haydarpaşa arası Toplam kıyı rekreasyon alanı kıyı yürüyüş yolları da dahil edilirse 91.008 m², kıyı yeşil alan ise 76.008 m²'dir. Kişi başına ise 0.14 m² kıyı yeşil alan, 0.18 m² kıyı aktif rekreasyon alanı düşmektedir (Tablo 5.9.).

Tablo 5.9. Üsküdar Kişi Başına Düşen Kıyı Rekreasyon Ve Kıyı Yeşil Alan Miktarı

Üsküdar Kıyı Rekreasyon Alan m ²	Üsküdar Kıyı Aktif Yeşil Alan m ²	Nüfus	Kişi Başına Düşen Kıyı Rekreasyon Alanı m ²	Kişi Başına Düşen Kıyı Aktif Yeşil Alan m ²
91.008	76.008	495.000	0.18	0.15

Spor alanlarının tamamı 44.514 m² olup bu durumda kişi başına 0.08 spor alanı düşmektedir. İmar ve İskân Bakanlığı'nın kent düzeyi normunda önerdiği 3

m²/kişilik norm değerine göre Üsküdar ilçesinde spor alanlarında kişi başına düşen 0.08 m² 'ye göre 2,92 m²'lik norm açığı ortaya çıkmaktadır (Tablo 5.10.).

Tablo 5.10. Üsküdar İlçesi Kişi Başına Düşen Spor Alan Miktarı

Spor Alanı m ²	Nüfus	Kişi Başına Düşen Spor Alanı m ²	Norm m ²	Norm Açığı m ²
44.514	495.000	0.08 m2	3	2.92 m2

Üsküdar ilçesi 2000 sayımında 0–14 yaş arası çocuk sayısı 117.877 olarak belirlenmiştir (www.die.gov.tr). Üsküdar ilçesindeki çocuk oyun alanı toplam 35.551 m² olup çocuk başına 0.3 m² oyun alanı düşmektedir. Buna göre İmar ve İskân Bakanlığı'nın önerdiği 1,5 m²/kişi standardının altındadır. 1,5 m²/kişi normunu yakalayabilmek için 1.2' lik norm açığı bulunmaktadır (Tablo 5.11.).

Daha önce de belirtildiği üzere İngiltere'de çocuk başına sadece oyun alanı olarak, 20 m² düşmektedir. Sovyetler birliğinde ise 8 m², İsviçre'de 6 m² 'ye inmektedir.

Tablo 5.11. Üsküdar İlçesi 0-14 Yaş Çocuk Başına Düşen Çocuk Oyun Alan Miktarı

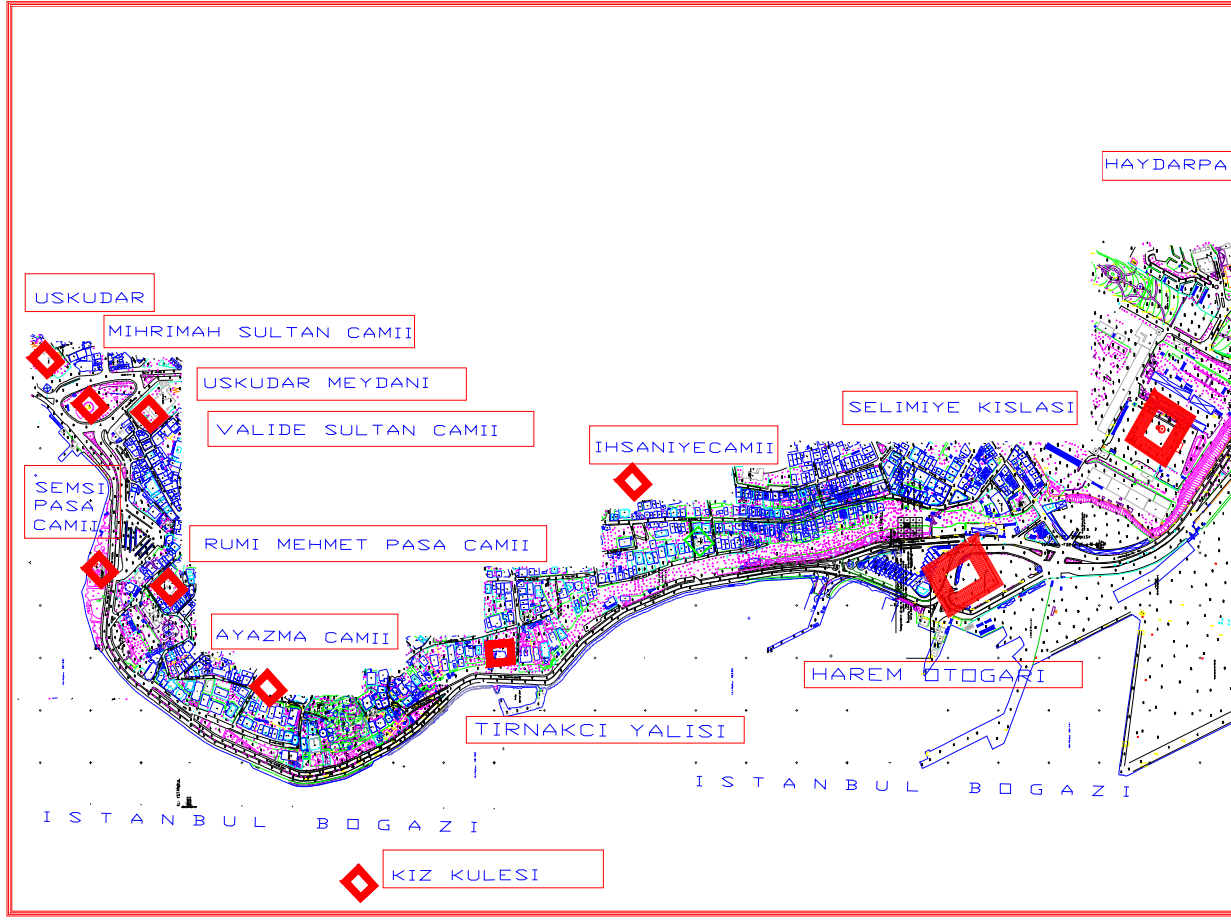
Çocuk Oyun Alanı m ²	0-14 Yaş Çocuk Nüfusu	Kişi Başına Düşen Çocuk Oyun Alanı m ²	Norm m ²	Norm Açığı m ²
35.551	117.877	0.3 m2	1.5 m²	1.2 m²

Üsküdar-Haydarpaşa güzergahı üzerindeki bitkilendirmede kullanılan ağaç türleri Acer negundo, Acer platanoides, Albizzia julibrissin, Ailanthus altissima, Aesculus hippocastaneum, Catalpa bignonioides, Celtis australis, Cercis siliquastrum Cerus deodora, Cedrus atlantica 'Glauca', Cupressocyparis leylandii, Cupressus sempervirens, Cupressus macrocarpa, Fraxinus exelciior, Lagerstroemia indica, Magnolia soulangeana, Malus floribunda, Picea Pungens, Pinus pinea, Thuja orientalis, , Platanus orientalis, Prunus cerasifera 'Pisardii Nigra', Prunus serrulata 'Kanzan', Quercus ilex, Robinia pseudoacacia, Salix bablonyca, Sophora japonica, Tilia tomentosa olarak tespit edilmiştir.

Çalı türleri ise, *Abelia floribunda*, *Aucuba japonica*, *Berberis thunbergii*, *Buddleia davidii*, *Buxus sempervirens*, *Cydonia japonica*, *Cotoneaster horizontalis*, *Cotoneaster salicifolia*, *Euonymus japonica*, *Forsythia intermedia*, *Hibiscus syriacus*, *Hydrangea hortensis*, *Juniperus horizontalis*, *Lavandula angustifolia*, *Kerria japonica*, *Ligustrum japonica*, *Lonicera nitida*, *Nerium oleander*, *Pittosporum tobira*, *Punica granatum*, *Pyracanta coccinea*, *Spirea wanhouttei*, *Syringa vulgaris*, *Tamarix tetrandia*, *Viburnum tinus*, *Viburnum opulus*, *Yucca filamentosa* olarak Üsküdar-Haydarpaşa üzerindeki kıyı alan üzerinde tespit edilmiştir.

Tespiti yapılan bitkilerin çok az bir kısmı kıyının sahil tarafında yer almaktadır. Orta refüj boyunca *Platanus orientalis* kullanılmış ancak Marmaray çalışmasından dolayı ağaçlarda derin budamalar yapılmıştır. Üsküdar'dan Haydarpaşa'ya kadar sahil boyunca yer alan ibrelili ve yapraklı ağaçlar ile çalılar kıyı kesiminde kullanılması uygun olan türlerden olup bakımı İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır.

Kıyı boyunca spor amaçlı alan bulunmamakta olup bir adet çocuklara yönelik 220 m²'lik oyun grubu bulunmaktadır. Kıyının sahil tarafı, dinlenmek ve yeşil dokuyu sahil tarafına taşımak amaçlı kent mobilyaları ile desteklenerek daha estetik ve fonksiyonel hale kavuşturulabilir ancak mevcut oturma grupları hem sayıca yetersiz hem de birçoğu kullanılabilir halde değildir. İstanbul'un en eski yerleşimlerinden olan Üsküdar, mevcut kıyı bandına yapılan dolgu çalışmaları ile yıllar içinde değişime uğramıştır. Dolgu tesisinden sonra Üsküdar meydanından Harem istikametine doğru yapılan yol ile sağlanan ulaşım kolaylığından dolayı kıyının kullanım yoğunluğu artmıştır. Artan bu insan aktivitelerine karşılık kıyı mekanı, mevcut rekreasyon alanlarının fonksiyonu açısından yetersiz kalmakta olup, ekolojik açıdan da çeşitli baskı ve tehditlerden dolayı doğal ortamını yitirmektedir.



Şekil 5.6. Üsküdar-Haydarpaşa Güzergahı Görsel

Özellikli Mekanları

KAYNAKÇA

Akdoğan, G., 1984. *Doğa Düzenleme 1984 Ders Notları*, YTÜ, İstanbul

Akkaya, M. A., Müftüoğlu, E., 2001. *Denizel Ortamın Doldurulmasıyla Kazanılan Kıyı Alanının Hukuki Statüsü*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara

Aksoy, Y., 2001. *İstanbul Kenti Yeşil Alan Durumunun İrdelenmesi*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Aksoy, Y., 2004. *Planting Design Lecture Notes.*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul

Akyol, N., Tüfekçi, M., Seyhan, K., Demir, O., 1997. *Türkiye' de Kıyıların Kullanımı ve Kamu Yararı İlişkileri: Trabzon İli Kıyı Kullanımı ve Sonuçları*, Türkiye' nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı, Ankara, Türkiye Kıyıları Konferansı Bildiriler Kitabı

Alkay, E., 1995. *Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İstanbul, (1995).

Aran, S., 1974. *İstanbul boğazının peyzaj özellikleri planlama ve koruma tedbirleri*, İstanbul Boğazı Ve Çevresi Sorunları Sempozyum Bildirileri, İstanbul

Aslan, D., 1989. *Peyzaj planlama açısından İstanbul Boğazının Yeşil Dokusunun tarihi Süreci ve Halkın Kullanımına Açılmış Rekreatif Alanların İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Atabay, S., 1998. *Yeşil Alan Planlaması ve Peyzaj Tasarım İlkeleri İlişkisi*. Yıldız Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Yayını, İstanbul

Atabay, S., 1981. *Ulaşım*. YTÜ, İstanbul.

Bender, R., 1993. *Where the City Meets the Shore, in Waterfronts, A New Frontier for Cities on Water* pp. 32-35 ed. Rinio Bruttomesso, Citta'd' Aqua Venice

Bruttomesso, R., 1993. *A new frontier for cities on water*, International Centre Cities on Water, Venice.

Büyük Larousse, 1986 Gelgit Maddesi, Cilt: 9 S:4470

Byfield, A., Özhatay, N., 1998. *İstanbul'un Yeşil Mirasının Korunması*, Doğayı Korumada Kent ve Ekoloji Sempozyumu (28-29 Nisan 1998, İstanbul) Bildiri Kitabı, 68-79 sayfa

Civan, N., 2003. *Kent Parkları Planlamasında Coğrafi Bilgi Sistemlerinin Kullanılması: Ortaköy Vadisi Örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, (2003).

Çulcuoğlu, G., Oğuz, D., 2000. *Peyzaj Tasarımlarının Değerlendirilmesinde Kullanılabilecek Kalite Kriterleri*. Peyzaj Mimarları Kongresi

Darword, S., 1990. *Design for Mountain Communities Van Nostrand Reinhold C. NY*

Dil, M., 2004. *İstanbul'un yeşil alan sisteminin planlama kriterleri açısından irdelenmesi* , Yüksek lisans tezi ,İ.TÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü-İstanbul

Mazlum, D., 2001, *Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt:7, Sayfa:343-346, İstanbul

Ebersolt, J., 1996. *Bizans İstanbulu ve Doğu Seyyahları Çev.* İlhan Arda para Turizm ve Tic, İstanbul.

Ekim, T., Koyuncu, M., Erik, S., İlarıslan, R., 1989. *Türkiye'nin Tehlike Altındaki Nadir ve Endemik Bitki Türleri*, Türkiye Tabiatı Koruma Derneği Yayını No: 18, Ankara

Erinç, S., 1973. *Doğal ortam ve sonuçları*, İstanbul Boğazı ve Çevresi Sorunları Sempozyum Bildirileri, Çevre Koruma Ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul

George, P., 1960. *Geografiadelle citta*, ed. Scientifiche Italiane, Napoli

Geray, C., 1976. Kıyıların Toplum Yararına Kullanılmasına Genel Bir Bakış, Mimarlık Dergisi, Sayı 2, Antalya Seminer Bildirisi

Gezim, G., 1976. *Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Alternatifleri Üzerine*, Mimarlık Dergisi, Sayı 2.

Goede, E., Van Leeu E.N., E.S., Nijkamp, P., Rodenburg, C., A., 2001 *Development of Urban Green Spaces To Improve The Quality of Life in The Cities and Urban Regions*, Economic Criteria. ESI, Amsterdam

Güleç, S., 1983. *Kıyısal Alanların Rrekreasyonel ve Turistik Yönden Planlamasında Yeni Bir Yaklaşım*, Türkiye 7. Şehircilik Günü Kıyılar Kolakyumu

Gülöksüz, Y., 1976. *Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler*, Mimarlık Dergisi, Sayı 2.

Güngör, H., 1967. *Şehirler nasıl imar edilir*, İstanbul

Haksan, M., 2001, *Yüzyıllar Boyunca Üsküdar*, İstanbul

Hall, P., 1993. Forces Shopin Urban Europe in Studies, Vol: 30 no:6 883-898

Hoyle, B., Pinder, D., 1992. *Cities and the Sea: Change and Development in Contemporary Europein European Port Cities in Transition*, Belhaven Pres, London

Hudson, B., 1996. *Cities on the Shore*, The Urban Littoral Frontier, Pinter, London, NY.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006. *Park ve Bahçeler Müdürlüğü*, Anadolu Yakası Planlama Şefliği, Arşiv İncelemesi,

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi**, 2006. *Şehir Planlama Müdürlüğü*, Arşiv İncelemesi,
- İstanbul Çevre Durum Raporu**, 2004 *T.C. İstanbul Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü*, İstanbul
- İnan, Serna.**, 2005. *Boğaziçi Kıyı Alanlarının Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- İnandık, H.**, 1957. *Kıyı Morfolojisi ve Denizaltı Reliefi*, İ.Ü. Yayınları No732, Anıl Yayınevi, İstanbul
- Karabey, H.**, 1978. *Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi*, Doktora Tezi, MSÜ, yayın no.2, İstanbul.
- Keleş, R.**, 1998. *Peyzaj mimarlığı dergisi*, Sayı: 4, İstanbul.
- Keleş, R.**, 1980. *Kent Terimleri Sözlüğü*, İstanbul
- Kılıç, A.**, 2001. *Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye*, İstanbul
- Korça, P.**,1984. *Kıyılarda Arazi Kullanımı ve Türkiye Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü.
- Kuban, D.**, 1993. *Koloni Şehirden İmparatorluk Başkentine*, İstanbul.
- Leatherman, S.**, 1996. *US Cities Subject to Sea Level Rise in Aquapolis 1996/4*, Marsillo Ed. Venice,58-65
- Mambro, A, Mancuso, F.**, 1991. *Kıyı Şehirleri Sergisi Üzerine*, Yapı Dergisi
- Marsh, W.M.**, 1991. *Landscape Planning John Wiley and Sons*, N.Y
- Meydan Larousse**, 1972. Kıyı Maddesi Cilt:7 S:227
- Ministry of the Interior**, 1983. *Planning Urban and Rural Areas in Finland*, Government Printing Centre: Helsinki

- Odabaşı, A.,** 1993. *Yenikapı-Florya arası kıyı Şeridi Düzenlemesi*, Lisans Tezi, İ.Ü. Orman Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü
- Onat, F.,** 1998. *Yeşil Alan Kullanıcılarının Memnuniyetlerinin Değerlendirilmesi Beşiktaş İlçe Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Öksüz, Kevser.,** 2000. *Kent ve Peyzaj Planlaması Çerçevesinde Kıyı Dolgu Düzenlemelerinin İncelenmesi: Maltepe Bostancı ve Samatya Dolgu Alanları Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından Değerlendirilmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Özhan, E.,** 2001. *Türkiye Kıyı Yönetimi Üzerine Değerlendirmeler*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara
- Pamay, B.,** 1978. *Kentsel peyzaj planlaması*, İ.Ü.Orman Fakültesi yayını, İstanbul
- Roderkerk, E.C.M.,** 1961. *Recreation, recreation-planning and nature-protection in the Kennemerduinen*
- Şahin, Ş., Barış E.M.,** 1998. *Kentsel Doku İçerisinde Açık Ve Yeşil Alan Standartlarını Belirleyen Etmenler*. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Bölge Şubesi Yayını, İstanbul
- Şener, G.,** 1987. *Kent İçi Rekreasyon Alanları ve Dalyan- Bostancı Kıtı Düzenleme Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ.
- Şengül, E.,** 1995. *Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Taneri, E.,** 1983. *Kıyı Kullanımı Bildiri*, İstanbul
- Tanrıver, H.,** 1976. *Kıyıların toplum yararına kullanılması ve kent planlama eylemi*
- Toprak, Z.,** 1990. *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt 24, Sayı 4

Uned-Uk., 1999. *Sustainable Tourism and Poverty Elimination*, Uned-Uk Reports for the United Nations Commission on Sustainable Development 7th Session, 1999, Uned-Uk United Nation Association, London.

Urry, J., 1999. *Mekanları Tüketmek*, Routledge/1995 basımından çeviren: Rahmi G. Ögdül, Ayrıntı Yayınları, Birinci Basım, İstanbul.

Üsküdar İlçe Belediyesi, 2006. *Park ve Bahçeler Müdürlüğü*, Arşiv İncelemesi

Varese, G. B., Bertelli, U., 2001. *Development of Urban Green Spaces To Improve The Quality of Life in The Cities and Urban Regions*, Planning Criteria.

Yıldızcı, A., 1978. *İstanbul'da Kentsel Doku ile Yeşil Doku Arasındaki İlişkiler ve İstanbul Yeşil Alan Sistemi İçin Bir Öneri*, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, 1978

Yücetürk, E., 2001. *Haliç-Silüetinin Oluşumu-Değişim Süreci*, Haliç Belediyeler Birliği Yayınları-1, İstanbul

<http://www.arsiv.hurriyetim.com.tr> 20.01.2006

<http://www.bayindirlik.gov.tr> 25.01.2006

<http://www.Britannica.com> 03.02.2006

<http://www.bulentturan.com/bilimsel/> 05.02.2006

<http://www.die.gov.tr> 25.12.2005

<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/> 20.01.2006

<http://www.istanbul.gov.tr/> 20.01.2006

<http://old.mo.org.tr/mimarlikdergisi> 20.01.2006

<http://www.sayisalgrafik.com.tr/> 25.03.2006

<http://www.uskudar-bld.gov.tr/> 25.03.2006

<http://www.waterfront-net.org/europa/> 25.03.2006

<http://www.wowturkey.com/forum/viewtopic> 20.02.2006

<http://www.azizistanbul.com/uydu01/> 10.11.2006

