

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE KIYI ALANLARININ KAMUSAL
KULLANIMINA KENTSEL TASARIM YAKLAŞIMLARI
HALİÇ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Kıymet Pınar KIRKIK

Anabilim Dalı: Mimarlık
Programı: Şehircilik

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Koray GÖKAN

Şubat 2010

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE KIYI ALANLARININ KAMUSAL
KULLANIMINA KENTSEL TASARIM YAKLAŞIMLARI
HALİÇ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Kıymet Pınar KIRKIK

0809341028

Tez Danışmanı : Prof. Dr. R. Koray GÖKAN

Jüri Üyeleri: Yrd. Doç. Dr. Selma Çelikyay (B.Ü)

Yrd. Doç. Dr. Pelin Gökgür (M.S.G.S.Ü)

Şubat 2010

ÖZET

Kıyılar kentin büyümesi ve gelişmesi açısından çok önemlidir. 1970'e kadar bu alanlar Sanayi, endüstri, konut ve ulaşım için kullanılmıştır. Küreselleşme ve sanayinin gelişmesi ile terk edilen, kayıp alanlara dönüşmüşlerdir.

1970 sonrası 'Kıyı Rönesans'ında bu alanlar, kentsel tasarım yaklaşımları ile rekreasyonel ve kamusal kullanıma açıldı. Haliç'te ise bu süreç Bedrettin Dalan operasyonları ile başladı. Fakat yapılan çalışmalardan en fazla etkilenen tarihsel mirastı. Günümüz çalışmalarında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesinin desteğiyle Haliç'i tekrar yaşatmak için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bunlar daha çok mevcut mimari mirası korumaya ve yeniden işlev kazandırmaya yöneliktir.

Tez kapsamında da Haliç'te günümüzde yapılan çalışmalardan bahsedilerek, sorun ve potansiyeller açıklanmıştır. Dünya örnekleri ve Türkiye örnekleri karşılaştırılmıştır. Ortak kararlar ve yasal prosedürler sonrası Haliç'te yapılan çalışmalar kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında değerlendirilmiştir ve kamusal kullanımını destekleyici tespit ve önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kıyı Kullanımı, Tarihsel Süreç, Kamusal alan, Kentsel Tasarım Yaklaşımları, Haliç.

ABSTRACT

Seaside, the most important for cities grows and development. Along the 1970, this area used industry, house and transport. With the development of globalization and industry they have been left, and turn to lost areas.

After 1970 with seaside Renaissance, this area used opening public and recreational areas with urban design approach. This projects has started in Golden Horn seaside, at Bedrettin Dalan operation. But because of that a lot of history buildings have destroyed. Right now İstanbul Büyükşehir Belediyesi have been made different Project for living history. This Projects have been worked for lived and given function loss history.

Thesis include, Golden Horn projects problems and potantiel on rightnow. World and Turkey seaside examples to compared. After legal prodecure and common decision, Golden Horn projects has been appraised to according urban design approach and given suggestion for using public in Golden Horn seaside.

Key words: used seaside, historical time, public area, urban design approach, Golden Horn.

TEŞEKKÜR

Çalışmamda fikir ve görüşleriyle bana yön veren, tez danışmanım; Prof. Dr. Koray Gökan'a, okuyarak içeriği hazırlamam da yardımcı olan yardımcı tez danışmanım; Bartın Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Selma Çelikyay'a;

2008-2009 öğretim yılı içerisinde Kentsel Tasarım dersi aldığım ve çalışmamı okuyarak yönlendiren, Mimar Sinan Üniversitesi'nden; Prof. Dr. Güzin Konuk'a, Yrd. Doç. Dr. Pelin Gökgür'e, Yrd. Doç.Dr. Bilge Ulusay Alpay'a,

Kaynak temini açısından yardımcı olan, Yıldız Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Zekiye Yenen'e, Mimar Sinan Üniversitesi'nden Yrd. Doç. Dr. Dilek Erdem'e;

Tez yazım kurallarında bana bilgi aktaran İstanbul Kültür Üniversitesi'nden Yrd. Doç.Dr. Burcu Tiftikçigil'e;

Günümüzde kıyıların canlandırılması, Haliç ve Beyoğlu Perşembe Pazarını çalışmakta olan ve çalışmamda proje temininde bulunan, İstanbul Metropolitan Planlama Grubuna;

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nda çalışan ve benden proje ve alan analizi durumunda yardımlarını esirgemeyen arkadaşım Şehir Plancısı İrem Diyarbakırlı'ya;

İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nda çalışan ve tezin her aşamasında bana kaynak ve bilgi temininde bulunan arkadaşım Mimar Ahmet Kemal Kaçmaz'a

Fatih Belediyesi'nde çalışan ve proje temini konusunda yardımcı olan Harita Mühendisi Ahmet Sarpdağ ve Ferda Karakaya'ya;

Eyüp Belediyesi'nde çalışan ve bana proje, kaynak temininde bulunan Mimar Nesrin Gazihan'a;

Tezimin her aşamasında bana kaynak temini açısından yardımcı olan arkadaşım, Burak Kaan Yılmazsoy' a ve ailesine;

Yüksek Lisans boyunca beraber Şehircilik programı kapsamında birçok şeyi paylaştığım ve öğrendiğim, tezimde fikir ve görüşlerine yer verdiğim, yurtdışında eğitimine devam eden arkadaşım; Ahmet Yıldızhan'a;

Tez yazımı ve düzeltmelerde yardımcı olan kardeşim; Merve Morgil'e;

Ayrıca Tez çalışması esnasında benimle aynı mutluluğu, sıkıntıyı, güzelliği paylaşan aileme; Annem; Emel Kırkık, Babam; Ramazan Kırkık'a;

Benim eğitim yaşantımda bana maddi ve manevi destek sağlayan değerli dedem; Mustafa Ergongül'e ve anneannem; Fatma Ergongül' e; çalışma esnasında bana güven vererek cesaretlendiren, araştırmalarım süresince destek olan ve beni sabırla dinleyen, nişanlım Sami Aydemir' e sonsuz teşekkürlerimi belirtmek istiyorum.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	v
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	x
TABLOLAR DİZİNİ.....	xv
KISALTMALAR.....	xvi
 BÖLÜM 1. GİRİŞ.....	 1
 BÖLÜM 2. KIYI KAVRAMI, TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE KIYI KULLANIMLARI VE YERLEŞMELER, KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMI, KIYILARDA YASAL VE YÖNETSEL YAKLAŞIM.....	 6
2.1. Kıyı Kavramı	6
2.2. Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Kullanımları ve Yerleşmeler	8
2.3 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı	21
2.3.1. Kamusal Alan Tanımı ve Kavramı.....	23
2.3.2. Kullanım İşlevlerine Göre Kamusal Alan Türleri	24
2.3.3. Kamusal Alanın Temel Nitelikleri, Kamusal Alan Olarak Kıyılar ..	25
2.4 Kıyılarda Yasal ve YönetSEL Yaklaşım.....	26
2.5 Ara Değerlendirme	29

BÖLÜM 3. TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMINA KENTSEL TASARIM YAKLAŞIMLARI VE ÖRNEKLER.....31

3.1 Kıyıların Düzenlenmesine İlişkin Kentsel Tasarım Yaklaşımları	33
3.1.1 İşlevsellik.....	39
3.1.2 Okunabilirlik.....	39
3.1.3 Ulaşılabilirlik.....	39
3.1.4. Odak Noktalarının Oluşturulması.....	40
3.1.5 Görüş Açılarının Oluşturulması.....	40
3.1.6 Mimari Miras ve Mevcut Yapıların Değerlendirilmesi.....	40
3.1.6.1 Sağlıklaştırma (Rehabilitation).....	40
3.1.6.2 Koruma-Saklama(Preservation).....	41
3.1.6.3 Sağlamaştırma (Consolidation).....	42
3.1.6.4 Yeniden yapma (Reconstruction).....	42
3.1.6.5 Yeniden canlanma (Revitalization).....	43
3.1.7 Kimlik ve İlginin Sağlanması.....	43
3.1.8 Emniyet ve Konforun Sağlanması.....	43
3.2 Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı.....	46
3.2.1 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Dünya Örnekleri.....	47
3.2.1.1 Baltimore Kıyı Alanı.....	47
3.2.1.2 Boston Charles Irmağı.....	48
3.2.1.2.1 Charlestown Navy Yard Projesi	48
3.2.1.2.2 Harbour Point Projesi	48
3.2.1.2.3 Rowes Wharf Projesi	49
3.2.1.2.4 Fort Point District Projesi	49
3.2.1.3 Amsterdam Amstel Irmağı	51
3.2.1.4 İtalya Cenova Liman Bölgesi	53
3.2.1.5 Venedik Lagünü	54
3.2.1.6 İngiltere Newcastle Upon Tyne.....	56
3.2.1.6.1 Baltık Çağdaş Sanat Merkezi.....	58
3.2.1.6.2 Sage Gateshead Müzik Merkezi.....	59
3.2.1.6.3 Tyne Bridge Hilton International Oteli.....	59

3.2.1.6.4. Hilton Tarzında Hizmet İçerikli Bir Proje.....	59
3.2.1.6.5 Baltic Quasy Leisure Complex.....	59
3.2.1.6.6 Gateshead Millennium Köprüsü.....	59
3.2.1.7 Almanya Ruhr Bölgesi Emscherpark.....	61
3.2.1.8 Barselona Poblenou Bölgesi.....	65
3.2.1.9 Londra Dockland Bölgesi.....	67
3.2.1.9.1 Wapping.....	67
3.2.1.9.2 Surrey Docks.....	68
3.2.1.9.3 Isle of Dogs.....	69
3.2.1.9.4 Royal Dock.....	70
3.2.2. Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Türkiye Örnekleri.....	72
3.2.2.1 Galataport-Karaköy	72
3.2.2.2 İzmir Kordonboyu	75
3.2.2.3 Haydarpaşa Limanı.....	77
3.2.2.4 İzmit Sekapark.....	82
3.3 Ara Değerlendirme	85

BÖLÜM 4. KIYI ÖZELLİKLİ TARİHİ YERLEŞİM HALİÇ.....92

4.1 Haliç'in Oluşumu ve Coğrafi Konumu	92
4.2 Haliç'in Tarihsel Süreç İçerisinde İncelenmesi.....	94
4.2.1 İlkçağda Haliç.....	95
4.2.2 Roma Döneminde Haliç	97
4.2.3 Bizans Döneminde Haliç.....	98
4.2.4 Fetih ve Türk Döneminde Haliç	105
4.3 İstanbul'un Planlı Dönemi İçerisinde Haliç için önerilen Plan Kararları ve Değişimler.....	114
4.3.1 Prost Planı 1939.....	117
4.3.2 Menderes Operasyonları1950-1960.....	120
4.3.3 Piccinato Planı 1958.....	121
4.3.4 1/5000Ölçekli Suriçi İmar Planı 1964.....	123
4.3.5 Sanayi Alanları Planı 1966	123
4.3.6 Nazım Plan Raporu.1976.....	123

4.3.7.Boğaziçi Üniversitesi Tarafından Hazırlanan Haliç Master Planı 1977.....	124
4.3.8 İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı 1980.....	124
4.3.9 Dalan Operasyonu 1985	125
4.3.10 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı 1985.....	126
4.3.11 Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı 1990.....	127
4.3.12 İstanbul Metropoliten Alan Alt bölge Nazım Planı 1995.....	127
4.3.13 Haliç Master Planı 2001	128
4.4. Haliç Belleğinde Kırılmalar ve Tarihi Süreç İçersinde Haliç Kıyılarının Kamusal Alan Olarak Kullanımı.....	129
4.5 Kevin Lynch Teorisi ile Haliç Kıyıları Çevre Analizi.....	132
4.5.1 Bölgeler	133
4.5.2 Sınırlar.....	141
4.5.3 Yollar.....	143
4.5.4 Odaklar.....	144
4.5.5 Simgeler.....	148
4.6 Haliç Silüetini Oluşturan Sınır Semtler.....	155
4.6.1 Eminönü.....	156
4.6.2 Unkapanı.....	157
4.6.3 Cibali.....	157
4.6.4 Fener.....	157
4.6.5 Balat.....	158
4.6.6 Ayvansaray.....	158
4.6.7 Defterdar.....	158
4.6.8. Eyüp.....	159
4.6.9 Bahariye-Silahtarağa.....	160
4.6.10.Sütlüce.....	160
4.6.11. Hasköy.....	161
4.6.12 Kasımpaşa.....	161
4.6.13 Azapkapı.....	161
4.6.14 Perşembe Pazarı.....	161
4.6.15 Galata.....	162
4.7 Günümüz Haliç Kıyı Çalışmaları ve Projeler.....	163
4.7.1 Haliç Kıyıları Fiziki Çevreye İlişkin Projeler.....	169

4.7.1.1 Eyüp Merkez Rehabilitasyon Projesi	169
4.7.1.2 Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi.....	180
4.7.1.3 Fener-Balat Rehabilitasyon Projesi.....	182
4.7.1.4 Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi	185
4.7.1.5 Pierre Loti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi.....	188
4.7.1.6 Sadabad Koruma ve Geliştirme Projesi	190
4.7.1.7 Haliç'te Nostaljik Tren ve Haliç Çevresi Raylı Sistem Ring Projesi	191
4.7.1.8 Haliç Çevresindeki Projelerin Entegrasyonu ile Haliç Kıyıları ve Adalarının Düzenleme Projesi.....	193
4.7.1.9 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Perşembe Pazarı Bölgesi.....	193
4.7.2 Haliç Kıyılarındaki Yapı Ölçeğindeki Projeler.....	194
4.7.2.1 Feshane Rehabilitasyon ve Yeni Kullanım Projesi.....	194
4.7.2.2 Kadir Has Üniversitesi Restorasyonu ve Yeni Kullanımı.....	195
4.7.2.3 Sütluce Mezbahası-Kongre ve Kültür Merkezi.....	196
4.7.2.4 Miniatürk Projesi.....	198
4.7.2.5 Rahmi Koç Sanayi Müzesi.....	199
4.7.2.6 Eyüp Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Yeni Kullanım ve Yakın Çevre Düzenleme Projesi (Santral İstanbul).....	200
4.7.2.7 Leonardo Da Vinci Köprüsü.....	202
4.8 Ara Değerlendirme	203

BÖLÜM 5 SONUÇ VE ÖNERİLER.....214

KAYNAKLAR.....224

EK:1. KIYI KANUNUNUN UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK.....237

EK:2. AVRUPA BİRLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE KIYI MEVZUATI.....259

ÖZGEÇMİŞ.....269

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>No</u>	<u>Sayfa</u>
2.1 Kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi, tanımlarını gösteren şekil	7
2.2 Antik dönemde gelişen Milet limanı.....	10
2.3 Antik dönem su kenarı ticaret kenti ve Efes limanı.....	11
2.4 Ticarete dayalı gelişim gösteren kanal şehri Venedik.....	11
2.5 Sanayinin ilk gelişme gösterdiği limanlardan İzmir Kordonboyu.....	12
2.6. Sanayi ve endüstri kullanımları ile Haliç ve Marmara kıyıları.....	13
2.7 Boğazın iki yakasındaki sanayi ve endüstri tesisleri	14
2.8 Bartın ili MİA' nın konumu ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı.....	15
2.9 Adana kenti gelişim modeli.....	16
2.10 Endüstri ve sanayi sonrası kıyılar da gözlenen kirlilik halkın kıyılardan yararlanmasını kısıtlamaktadır	17
2.11 Kıyılarda yoğun yerleşim ve yapılaşma	19
2.12 Kıyılarda yoğun ve yüksek yapılaşma.....	20
2.13 Kıyı-kent dengesine otoyol darbesi	21
3.1 Günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan kıyılarda tarihsel mimari örneklerin işlevlendirilerek kamusal alan kullanımına sunulması Selanik Aristo Meydanı,1994	33
3.2 Boston kıyılarında karakteristik strüktürlü binalara farklı işlevler yüklenerek kıyıda odak noktaları oluşturulması istenmiştir.....	50
3.3 Nehir ve su kanalları üzerine kurulu Amsterdam'ın kentsel gelişimini gösteren harita.....	51
3.4 Nehir ve kanallar üzerine kurulu kent yaya ve bisiklet dolaşımına uygun planlanmıştır	52
3.5 Cenova liman bölgesi tiyatro, festival, müze, fuar ve sportif etkinliklere cevap verebilecek işlevsel nitelikte hazırlanmıştır	54
3.6 Cenova limanı-kent arası tiren yolu sürekli ulaşım bağlantısı ile kıyı-kent arasında kopukluk yaşanmamaktadır.	54
3.7 Venedik'te ulaşım ve taşımacılık kanallar aracılığı ile sağlanmaktadır.	55

3.8 Newcastle kıyısı alanında 1980 sonrası endüstrinin çekilmesiyle oluşan atıl nitelikteki alanlar	57
3.9 Kent genelindeki kamusal alanı belirten master plan (endüstri sonrası atıl duruma düşen kentsel boşluklar da dahil).....	58
3.10 Kıyıda odak noktaları oluşturan ve kıyıyı çekim merkezi haline getiren projeler İngiltere'nin ülkesel hatta küresel anlamda tanınmasına yardımcı olmuştur.....	60
3.11 Emscher bölgesinde ekoloji esaslı doğa ve peyzaja yönelik çalışmalarla alan değerlendirilmeye çalışılmıştır	63
3.12 Emscher bölgesinde var olan endüstriyel nitelikli binalar rehabilitasyon ve sağlıklılaştırma çalışmalarıyla yeniden işlevlendirilmiş, doğa ve peyzajın da katılımıyla alan canlandırılmıştır	64
3.13 Barselona'nın Avrupa kültür kent kimliğine kavuşmasını sağlayan Barselona Poblenou projesi sayesinde Barselona kıyıları yaşayan temiz alanlar haline gelmiş, yeşil alan ve kamusal alan bakımından halkın kullanımına açılarak toplumsal ve sosyal etkileşim sağlanmıştır.....	66
3.14 Wapping bölgesinde çok sayıda eski bina yeni fonksiyonel kullanımlarla işlevlendirilmiştir	68
3.15 Thames nehrinin güneyindeki bölgede düzenlenen yaya dolaşım mekânları	69
3.16 Finans merkezi olarak tasarlanan Isle of Dogs bölgesi zengin yatırımcılar için kimlik bölgesi konumundadır	70
3.17 Royal Dock bölgesinde kentsel tasarım yeşil ile entegre halinde olup, ana ulaşım arterleri yeraltına alınarak izole edilmiştir	71
3.18-3.19 Kruvaziyer liman olarak kullanılması öngörülen tarihsel silüete hakim Galata bölgesi	73
3.20 Murat Tabanlıoğlu'nun tasarladığı Galataport projesi açık alan olarak 100.000m ² , kapalı alan olarak 30.000m ² 'lık bir alan üzerinde düşünülmüştür	73
3.21-3.22 Dolguyla kopan kıyı-kent dengesi, İzmir Kordonboyu'nda yeşil nitelikli kamusal alan oluşturularak düzeltilmeye çalışılmıştır	77
3.23 Haydarpaşa Limanı Tarihi Yarımada karşısında bulunması itibarıyla İstanbul kentsel silüeti açısından oldukça önemlidir.....	78
3.24 Haydarpaşa Limanı'nın kıyı dolgu çalışmaları sonrası iş ve ticaret ağırlıklı kullanımını öngören proje.....	79

3.25-3.26 Haydarpaşa Limanı için düşünülen ticaret kompleksi konumundaki yapılar	79
3.27 Koruma Kurulu kararıyla tescillen Haydarpaşa Limanı'nda tescillenen yapılar ve kıyı çizgisini gösteren harita	81
3.28 Sekapark Projesinde asıl amaç kenti sahille birleştirmek düşüncesiydi.....	83
3.39 Sekapark'ta Denizin Üstünde Oluşturulan Kent Balkon.....	84
4.1 Haliç'te tepe ve külliye.....	93
4.2 İlkçağda Kent Planı ve Bizantion şehrinin gelişimi	96
4.3 Roma dönemi kent planı ve Divan Yolu ile Şekillenen Haliç ve Tarihi Yarımada	98
4.4 Bizans Dönemi Kent Planı	99
4.5 Bizans Dönemi; Külliye ve kiliseden dönüşen camiler.....	101
4.6 Haliç surları ve kapıları	102
4.7 Günümüze değin korunabilen kara surları	103
4.8 Osmanlı dönemi öncesi limanlar	104
4.9 Günümüze değin korunabilen Tersane Alanları.....	107
4.10 1453-1520 yılları arası kent planı ve ana aks (Divan yolu) üzerinde kanallar şeklinde sıralanan yollar	109
4.11 1520-1603 yılları arası kent planı ve ana aks üzerinde konumlanan külliye ve camiler	110
4.12 1603-1730 yılları arası kent planı ve ana aksı takiben gelişen Çarşı, (Mısır çarşısı).....	111
4.13 1730-1789 yılları arası kent planı ve ana aks üzerinde kanallar şeklinde sıralanan yollar ve Galata bölgesinin gelişmeye başlaması	112
4.14 1789-1878 yılları arası ızgara kent planı ve kentsel gelişme.....	113
4.15 Haliç kıyılarının sanayileşme süreci 1950-1983	116
4.16 Prost Planı.....	119
4.17 Piccinato Planı	122
4.18 Sanayiden arındırılan kıyılar ve sahil yolu bağlantısı 1984	131
4.19 Haliç kıyıları arazi kullanım paftası	135
4.20 Haliç Bölgesi Konut alanları	136
4.21 Haliç Bölgesi Ticaret alanları	137
4.22 Haliç bölgesi Tarihi yapı ve yerleşimlerin bulunduğu alanlar	138

4.23 Haliç bölgesi sit alanları, Tarihi yapı ve yerleşimler.....	139
4.24 Haliç sit alanları topografik durum haritası.....	139
4.25 Haliç rekreasyon amaçlı kullanım alanları	140
4.26 Haliç ‘te sınır ögesi oluşturan topografya	141
4.27 Su ögesi Haliç ilçe ve mahallelerinde sınır ögesi konumundadır.....	142
4.28 Güçlü bağlantı yolları olan köprüler ve sahil yolu da fiziksel sınır oluşturmaktadır.....	143
4.29 Haliç kıyı odakları	145
4.30 Cibali, Kasımpaşa, Fener, Balat, Hasköy ve Ayvansaray iskeleleri Haliç kıyılarında ulaşım bağlantı noktaları oldukları gibi aynı zamanda odak niteliğindedir.....	146
4.31-4.32 Haliç’e odak oluşturan Eminönü ve Sultan Ahmet Meydanı.....	147
4.33-4.34 Yavuz Sultan Selim Külliyesi ve Fatih Külliyesi Haliç’e sınır ilçe konumundaki Fatih ‘te önemli odak noktalarıdır	148
4.35 Haliç silüetini oluşturan simge, odak, bölge, yol ve sınır.....	149
4.36 Haliç’e sınır semtler.....	156
4.37 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı.....	163
4.38 1/100.000Çevre Düzeni Planında Haliç ve Yakın Çevresi.....	165
4.39 Haliç kıyılarındaki Kentsel Tasarım Projeleri	169
4.40 Kentsel Tasarım ve Sağıklaştırma Projesi Alanı.....	171
4.41 Eyüp Sahil Yolu ve Halid Bin Zeyd Bulvarı yer altına alınarak Eyüp Camii Meydanı’nın yayalaştırılması hedeflenmektedir.....	173
4.42. Eyüp Rehabilitasyon Çalışmasında yayalaştırılmış kamusal alanlar.....	174
4.43 Bahariye Mevlevihane’si plan görünüşü.....	175
4.44 2009 yılında uygulaması tamamlanan Yunus Gösteri Merkezi Projesi.....	177
4.45 Eyüp Rehabilitasyon çalışması sonrası Restoresi tamamlanan Sivil Mimarlık örnekleri.....	180
4.46 Projeyle, günümüze kadar ayakta kalmayı başarabilen, ancak risk taşıyor hale gelmiş tescilli ahşap binalar aslına uygun restore edilerek sürdürülebilir kılınmasına dönük fonksiyonlandırılması öngörülüyor.....	181
4.47 Fener- Balat Projesi 59 ada ve 909 parselden oluşmaktadır.....	183
4.48- 4.49 Tersaneler, Bizans ve Osmanlı’dan günümüze kadar kimliğini koruyan tarihsel belge niteliğindedir.....	185

4.50 Haliç Tersanelerinde tescillenen, yıkımı gerçekleştirilen ve yıkım kararı alınan yapılar.....	188
4.51 Pierre Loti tesisleri, 69 odalı yedi adet ahşap butik otel kompleksi ile günümüzde hizmet vermektedir.....	189
4.52-4.53 Proje günümüze değin korunan Sadabad Cami ve tarihten gelen yeşil alan sürekliliği ile İstanbul açısından kültürel ve doğal değerlerin korunduğu iyi bir örnektir.....	191
4.54 Haliç Kıyıları Mevcut ve Öneri Raylı Sistem Projesi.....	192
4.55 Feshane binası günümüzde Çağdaş Sanat Müzesi fonksiyonuyla hizmet vermektedir.....	195
4.56 Eskiden Cibali Tütün Fabrikası olarak kullanılan bina günümüzde Kadir Has Üniversitesi tarafından kullanılmaktadır.....	196
4.57 Açık hava tiyatrosundan sinema salonlarına, sergi alanından konser salonuna her şey düşünülmüş olan Sütlüce Kültür Merkezi Haliç açısından önemli bir kültür odağıdır	197
4.58 Parkta Anadolu’da yer almış çeşitli uygarlıklardan bize kalan kültürel mirasın seçilmiş örnekleri sergilenmektedir.....	198
4.59 İlk bölümü 1996 yılında açılan Rahmi Koç Sanayi Müzesi, iki temel binadan ve açık alanlardan oluşmaktadır	200
4.60 Günümüzde Çağdaş Sanat Müzesi, Enerji Müzesi ve bir kültür ve eğitim merkezi olarak hizmet vermektedir.....	201
4.61 Sütlüce ile Eyüp arasına yapılacak olan Köprü’nün Haliç’e canlılık kazandıracağı düşünüyor	202
4.62.-4.63 Kıyı gezinti yolları Haliç’te görüş açısını ve yaya sürekliliğini sağlamaktadır.....	209
4.64 Kıyıda çekim gücü oluşturan, eski iskelelerin canlandırılması, Ayvansaray İskelesi.....	210
4.65 Perşembe Pazarındaki donatıların kentsel dokuyla oluşturduğu kopukluk	211
5.1 Ramazan etkinliklerinde birleştirilen Eski Galata Köprüsü.....	216
5.2 Farklı topografik yükseltilerle ve plansız yapılaşma sonrası Kaybolan ‘aidiyet’ dokusu içinde Miniaturk.....	217
5.3 Kıyı gezinti yolları Haliç’te görüş açısını ve yaya sürekliliğini sağlamaktadır.....	218

TABLÖLAR DİZİNİ

<u>No</u>	<u>Sayfa</u>
1.2 Çalışma akış şeması.....	5
3.1 Kıyıyı yeniden canlandırmada izlenen yöntem	46
3.2 Bölgesel ve Ülkesel Ölçekteki Kentsel Kıyı Alanlarının Düzenlenmesi.....	86
4.1 Haliç belleğinde kırılmalar ve kıyılarının kamusal alan olarak kullanımına kadar geçen süreç ve müdahaleler.....	130
4.2 Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Eminönü Yerleşimi.....	151
4.3 Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Eyüp Yerleşimi.....	152
4.4 Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Fatih Yerleşimi.....	153
4.5 Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Beyoğlu Yerleşimi.....	154
4.6 Tarihi Süreç İçerisinde Haliç Kıyılarının Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları	204
4.7 Yerel ölçekte Haliç Sınır Semtlerinin Kentsel Tasarım Yaklaşımları Sonucu Haliç'e Kattığı Kentsel Doku.....	207
4.8 Karar aşamasındaki ya da uygulaması başlanmamış olan Haliç Projeleri.....	213

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği.
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
İMP	İstanbul Metropoliten Planlama.
KTVKB	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bakanlığı.
MİA	Merkezi İş Alanı.
NCC	Newcastle City Council.
SEKA	Türkiye Selülöz ve Kağıt İşletmesi Fabrikası.
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları.

1. GİRİŞ

Dünya ekonomik ve politik sistemi içinde ‘gelişmekte olan ülke’ genel tanımına uygun yapısı ile ülkemiz kendine seçtiği kısmen planlı özel girişimci modele uygun bir yer aramakta ve bu model içerisinde gelişme çabasını sürdürmektedir. Seçilen gelişme modelinin karmaşık ve çelişkili yapısının tüm kurumlara olduğu gibi, ülke fiziksel yapısına yansıdığı da gözlenmektedir. Dengesiz yatırımlar ve bağımlı planlı sanayileşmenin getirdiği plansız ve eşitsiz büyüme, kentsel alanlarda yığılışma, kırsal alanlarda verimsiz üretim, tüm kaynakların düzensiz kullanımı sonunda, bir yandan büyüme, nitel ve nicel açıdan ülke düzeyine ve toplum katlarına yaygınlaşamazken, diğer yandan insan varlığı ve doğal kaynaklar kısıtlı amaçlar ve gruplar yararına sömürülerek kullanılmakta, ‘çevre’ insanca niteliğini yitirmiş dengesiz bir ortama dönüşmektedir (Karabey, 1978 s. 91).

Kentlerde yıllardır devam eden istihdam arayışı çabası, kolay ulaşım, hammadde temini yerleşimlerin artmasına ve günümüzde yaşadığımız çarpık kentleşmenin şehirlerimizde yaygınlaşmasına ortam hazırlamıştır. Kıyılarda bu olağan etkileşim ve hareketlilikten nasibini almış ve ulaşım kolaylığı, yerleşme, yiyecek temini vb. faktörler ile tercih edilen birinci derece çekim alanı olmuşlardır.

Bir dünya haritasının üzerinde tüm kıyılara paralel içeriye doğru 60km’lik bir hat çizilse, dünya nüfusunun yarısından fazlasının kıyı bölgesi içinde tanımlanan alanda geliştiği görülmektedir (Golem, 2003’den aktaran Ciravoğlu, 2006, ss. 34-37). Bu anlamda su ile karanın bulunduğu kıyıların doğal yaşam çeşitliliği adına en yaygın mekanlar olduğu unutulmamalıdır.

Kılıç (2001)'in de belirttiği üzere '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'.

Geçmişten günümüze değin tarihin çeşitli dönemlerine ev sahipliği yapan kıyılar sivrilen uygarlıkların da tercihi olmuş ve dinsel anlamda da prestij sağlamasından ötürü (çan kulesi ve minare gibi düşey mimari unsurlarda) çekim merkezi haline gelmiştir. Bunun en güzel örneklerine İstanbul' da Haliç ve Boğaz kıyılarında rastlanmaktadır (Tokyay, 2006 s. 3).

Yerleşme (kentler), ticaret (limanlar), sanayi (rafineri ve santraller), kaynak (madenler, kum çakıl), turizm, rekreasyon (dinlenme), atık boşaltım (kentsel ve sanayi atıkları), gıda(balıkçılık), vb. amaçlarla kullanılan kıyılar tarihin her döneminde yerleşme ve kullanım açısından sosyal bir önem taşımaktadır. Ancak bu kullanımların bazıları kıyıların özelliklerini ve doğal dengeyi bozucu boyutlarda tehlikeli denebilecek düzeye kadar gelmiştir (www.ilgar.bz.tc/kentsl.htm)

Dünyada iki kıtayı birleştiren noktada ve bir su engeli üzerinde kurulmuş İstanbul'da da Haliç - Boğaz - Marmara kıyıları arazi kullanım açısından incelememiz gereken çok önemli bir örnektir (Cansever, 1976'dan aktaran İncedayı, 2006, ss. 38-40).

Özellikle Haliç kıyıları ulaşımın kolay sağlanabildiği, korunaklı iç liman özelliği, dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı savunabilir konumda olması, doğal kaynak değerleri ve tersanelerin etkisiyle geçmişte İstanbul için dinamik gelişme alanı özelliği taşımaktadır.

Yol ve sanayi kuruluşları yapımı etkinliklerinin de hızlanması, Marmara-Haliç-Boğaz kıyılarının giderek sanayi için kaçınılmaz bir büyüme bölgesi olmasını sağlamıştır (Gülöksüz, 1976'dan aktaran Köksal, 2006, ss. 47-50).

Fakat küreselleşme kıyılardan karaya doğru bir kaçış haritası izlenmesine sebep olmuş, sanayinin desantrilizasyonu ile kıyılar tamamen kendi kaderine terk edilen tanımsız kentsel boşluklar şeklini almışlardır.

Bu çalışmada ki amaç; kıyı kavramını, farklı kıyı kullanımlarını açıklayarak, ticaret, endüstri, yerleşim ve ulaşım sonrası kıyılarda bozulan değer ve yaşanan gelişmeleri yansıtip, değişen kıyı yönetimi kapsamında yapılan çalışmaları anlatmak ve yurtdışı örneklemeleri ile ülkemiz benzer örneklemeleri arasında İstanbul'un 'Altınboynuz'u Haliç kıyılarının tarihsel süreç içerisinde yaşadığı değişimi vurgulamak, günümüz kamusal kullanımını da hem tarihsel sürdürülebilirlik hem de kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında irdelemektir (Tablo 1.2).

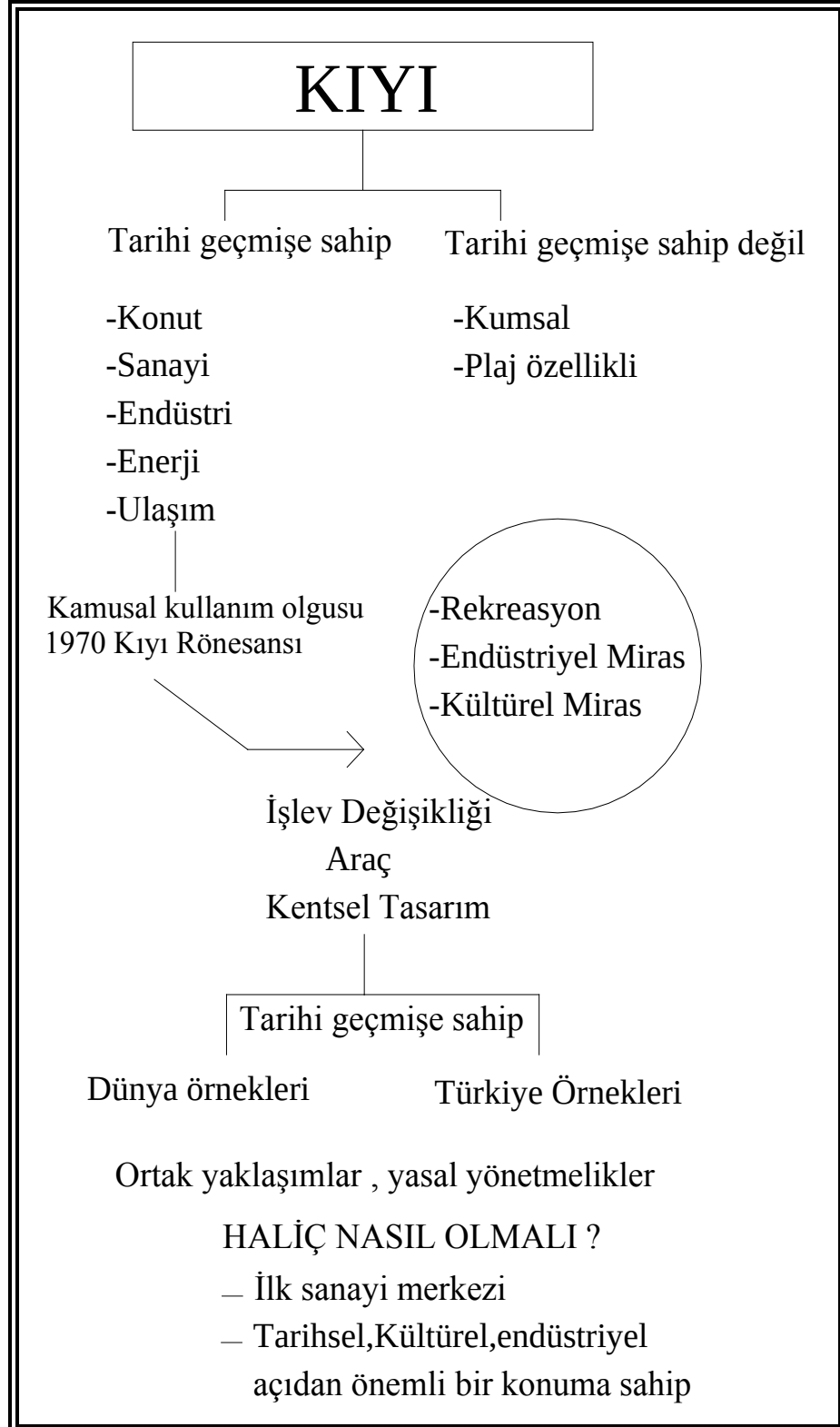
Tez çalışmasının kapsamı; beş bölümden oluşmaktadır. Her bölümde konuların anlatımından sonra, bölüm değerlendirmesi bulunmaktadır. İlk olarak kıyı kavramı, Tarihsel süreç içerisinde farklı kıyı kullanımları belirtilmiş, dünyadan ve ülkemizden örneklerle kıyıların yaşadığı değişim ve günümüz kamusal kullanım durumu hem yasal süreçler bazında hem de kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında ele alınmıştır. Haliç kısmında ise, kronolojik geçmiş yansıtılarak, plan kararları ve dönemsel stratejilere değinilmiş olup, günümüz kamusal kullanım durumu, yapılan projelerin de anlatımıyla analiz edilmeye çalışılmıştır. Tablolar aracılığı ile yapılan analizlerde pozitif durum (+), negatif durum (-), denge (0) olarak belirlenmiştir. İfadelerin daha zengin bir dille anlatımını sağlamak amacıyla Kısmen (K) ve Olumsuz (O) yorumları ilave edilmiştir.

Çalışmada yöntem olarak; Kevin Lynch'in çevre analizi için tespit ettiği şebekelerden yararlanılmıştır. Shulz ve Trancik'in yer kuramı açısından görüşlerine yer verilmiştir. Alan fotoğraflarla analiz edilerek, kıyılar için mevcut arazi kullanımı açıklayan pafta hazırlanmıştır. Tespit ve gözlemlerde alanın aktif kullanımını belirlemek amacıyla, 09.00- 21.00 arası belirlenen saatler uygun görülmüştür.

İstanbul Metropoliten Planlama Merkezi' nin alan için çıkardığı survey ve projelerden yararlanılmıştır. İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na gidilerek alan ile ilgili plan kararları alınmıştır. Gerek yazılı raporlarla, gerekse sözlü açıklamalarla ifade edilen bilgiler referans verilerek detaylı olarak anlatılmıştır. Ayrıca çeşitli tez ve kitaplardan, çıkarılan sentez ve bulgular, kaynak gösterimi belirterek yararlanılmıştır. Eyüp, Kağıthane, Beyoğlu, Fatih Belediyeleri, İstanbul Avrupa Kültür Ajansı'na gidilerek çalışma alanı ile ilgili bilgi alınmaya çalışılmıştır. İnternet kaynaklarından dünya örneklerini içeren proje alanlarının tanıtımına ilişkin resimlerden de görsel anlatımı zenginleştirmek amacıyla yararlanılmıştır.

Tablo 1.2:

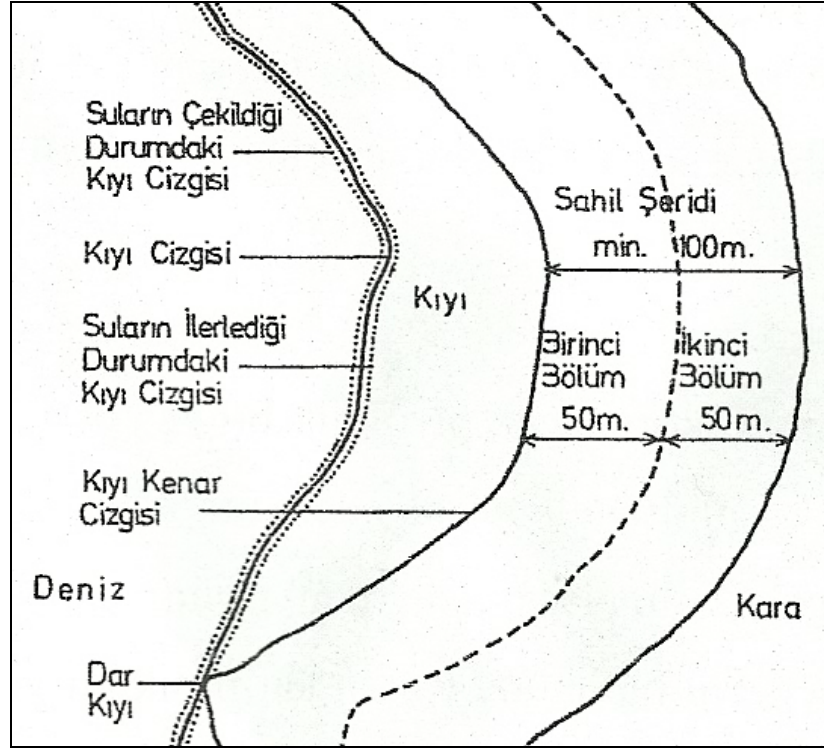
Çalışma Akış Şeması



2. KIYI KAVRAMI, TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE KIYI KULLANIMLARI, YERLEŞMELER VE KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMI, KIYILARDA YASAL VE YÖNETSEL YAKLAŞIM

2.1 Kıyı Kavramı

Coğrafya verilerine göre kıyı; deniz, göl ya da geniş akarsular boyunca uzanan kara şerididir. Kıyı şeridi; deniz ya da göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin tabanı arasında kalan şerittir. Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde yaşam koşullarına olumsuz etkiler yapmayacak genişlikte bir şerittir (Doğan, Enginöz, 1997'den aktaran, Berberoğlu 2004, s. 3) (Şekil 2.1).



Şekil 2.1: Kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi, tanımlarını gösteren şekil (Öksüz, 2000'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 3).

Şekil 2.1' den de anlaşıldığı üzere Kıyı çizgisi: Taşkın durumları ya da meteorolojik olaylara göre değişen kara ile denizi ayıran sınırdır. Kıyı kenar çizgisi: deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, bataklık ve benzeri alanlardır. Sahil şeridi ise kıyı kenar çizgisinden sahil yönünde en az 100 m genişliğinde alandır. Kıyı kenar çizgisinden sahil yönünde ilk 50 m genişlikteki alan birinci sahil şeridi, 100 m genişliğindeki alan ise ikinci sahil şeridi olarak bilinir (www.uludagsozluk.com).

Kara ile deniz arasında geçiş sağlayan, karasal ve denize ait sistemler arasında ara yüzey oluşturan kıyı; çeşitli şekillerde kendini göstermekle birlikte değişken özellik taşır (Musayev, 2003'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 8).

Kıyılar gerek çeşitli doğal materyallerin birikmesi gerekse insanların doğal ve yapay müdahaleleri sonrası doldurulmaktadır. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında alan kaplayan, hertürlü kalıcı yapıyı taşıyan alan kıyı dolgu alanı olarak bilinir.

Dolgu alışmaları ıslah amaçlı(bataklık kurutma),ulaşım amaçlı(liman),yeşil alan düzenlemesi ve rekreasyon amaçlı, barınma ve bakım amaçlı ve tesis amaçlı olabilmektedir (Güven, 2000'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 8).

1990 yılında çıkarılan 3621 sayılı kıyı kanununda doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerine yapılacak yapılar belirtilmiştir. 01.07.1992 yılında kabul edilen 3830 sayılı yeni kanun değişiklikleri ile kıyıda ve doldurma, kurutma yoluyla kazanılan arazilerde yapılabilecek yapılar tekrar belirlenmiştir. Dolgu ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde yapı yapılabilmesinin ilk şartı Uygulama İmar Planı yapılması ve kanun hükümlerine göre onaylanmasıdır. Kıyı kanununun 7.maddesi ile kamu yararının söz konusu olduğu durumlarda Uygulama İmar Planıyla ekolojik özellikler dikkate alınarak deniz, gl ve akarsularda, doldurma-kurutma yöntemiyle arazi elde edilebileceği açıklanmıştır (Kıyı Kanunu Uygulaması Yönetmeliği, 1992). Türkiye Kıyı kanunu uygulaması yönetmeliği (EK)'1 de verilmiştir.

2.2 Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Kullanımları, Yerleşmeler

Çalışmanın bu bölümünde kıyıların geçmişten günümüze kadar olan süreçte yaşadığı değişimler, farklı kullanımlar anlatılarak, yerleşmelerin şekillenmesinde kıyıların etkisi üzerine değinilmiştir. Kullanım durumu aından Venedik, Efes ticaret kentleri, kentsel şekillenme açısından Bartın ve Adana yerleşimleri örnek gösterilmiştir.

Tarih boyunca su kenarları insanoğlunun yiyecek, yerleşme, çoğalma ve öğrenmeyi sağlayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olmuştur. Kıyıları, işlevsel aından sağladığı kolaylıklar yanı sıra iklimsel özellikleri bakımından manzaralı, eğlenceli zaman geçirebilecek alanlar olması itibariyle de tercih edilir (Tokyay, 2006 ss. 3-4).

Kılıç (2001)'e, göre su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi geleişme 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.

Evrenin kuruluşundan itibaren kıyı yerleşimlerini incelersek, ilkel dönemde avcılık ve toplayıcılıkla yaşamını sürdüren insanoğlu;

-Tatlı su ihtiyacını karşılaması,

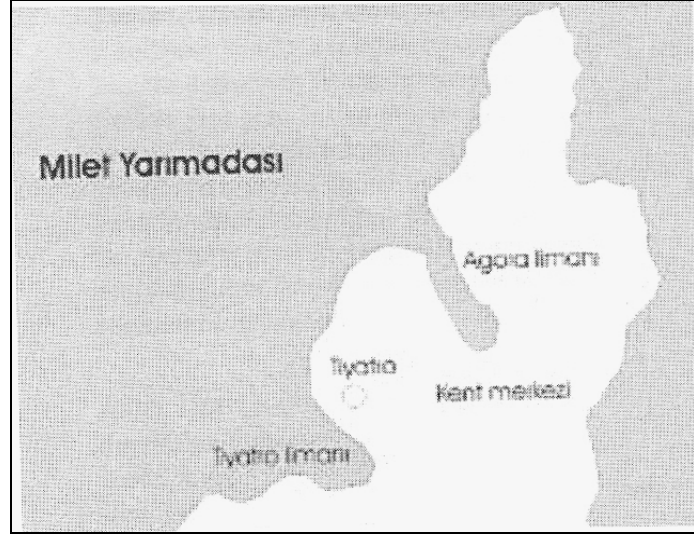
-Çeşitli bitki ve hayvan türlerini barındırması ve zengin ekosisteme sahip olması (Hudson, 1996'dan aktaran Hamamcıoğlu, 2005, ss. 104-106),

-Dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı savunma kolaylığı taşıması,

-Kendine yaşayabileceği iklimsel özellikler sunması (Bender, 1993'den aktaran Hamamcıoğlu, 2005, ss. 104-106),

vb. nedenler ile yaşam alanı olarak kıyıya yönelmiştir (Hamamcıoğlu, 2005, ss 104-106).

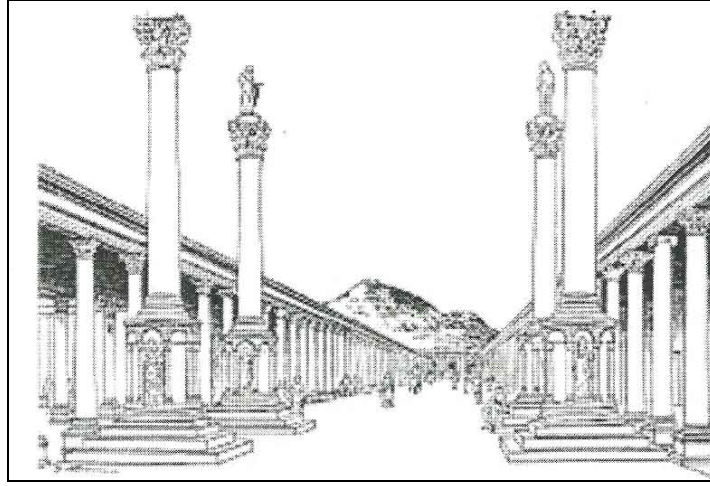
Antik dönemde inceleyecek olursak (Şekil 2.2); Tarımın gelişmesi ile bataklıklarda ve kara ile bağlantılı su kenarlarında yaşamakta olan ilkel toplum, karada yaşamaya başlamıştır. İnsanoğlu açık denizlere ve uzun mesafeli yolculuklara başlamada suyu araç olarak kullanmaya başlamış, ulaşımında tekne ve gemileri icat ederek, yüklerini boşaltabilecekleri, korunaklı alanlar aramışlar ve doğal körfez ve koyları liman olarak kullanmaya başlamışlardır. Bu dönemde insanlar su kenarlarına tasarım açısından ilgi çekici kanallar, göletler, adalar ve yarımadalar arasında dolgu alanlar, yüksek sur duvarları, anıtsal yapılarla destekleyerek kentin su yüzeyinde giriş çıkışları kontrol etmeye çalışmış ve kente kimlik kazandırmak istemişlerdir (Braduel, 1991'den aktaran, Hamamcıoğlu 2005, s. 105).



Şekil 2.2: Antik dönemde Milet limanında olduğu gibi, anıtsal yapılarla kentsel kimlik oluşturulmaya çalışılmıştır. (Hamamcıoğlu, 2005, s. 106).

Şekil 2.2’ de görüldüğü üzere bu dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkenlerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer ve ticaret amaçlı kullanılabilecek açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşıdığı gibi anıtsal yapılarla da zenginleştirilmiştir.

Su kenarı yerleşmeleri arasında değiş-tokuş ile yapılan sınırlı ticaret zamanla yeni gemi icatları ve paranın bulunmasıyla insanoğlunun açık denizlere açılmasını sağlamıştır. Fenikelilerin Doğu Akdeniz’de kurduğu sur limanı ve Ege Denizi kenarında kurulan Efes antik kenti ile kanal şehri Venedik ticaret aracılığıyla gelişen limanlara verilebilecek örneklerdendir (Şekil 2.3 - Şekil 2.4) (Hamamcıoğlu 2005, s. 107).



Şekil 2.3: Antik dönem su kenarı ticaret kenti ve Efes Limanı
(Erdemgil, 1988'den aktaran Hamamcıoğlu, 2005, s. 107).



Şekil 2.4: Ticarete dayalı gelişim gösteren kanal şehri Venedik
(<http://structural-communication.com>).

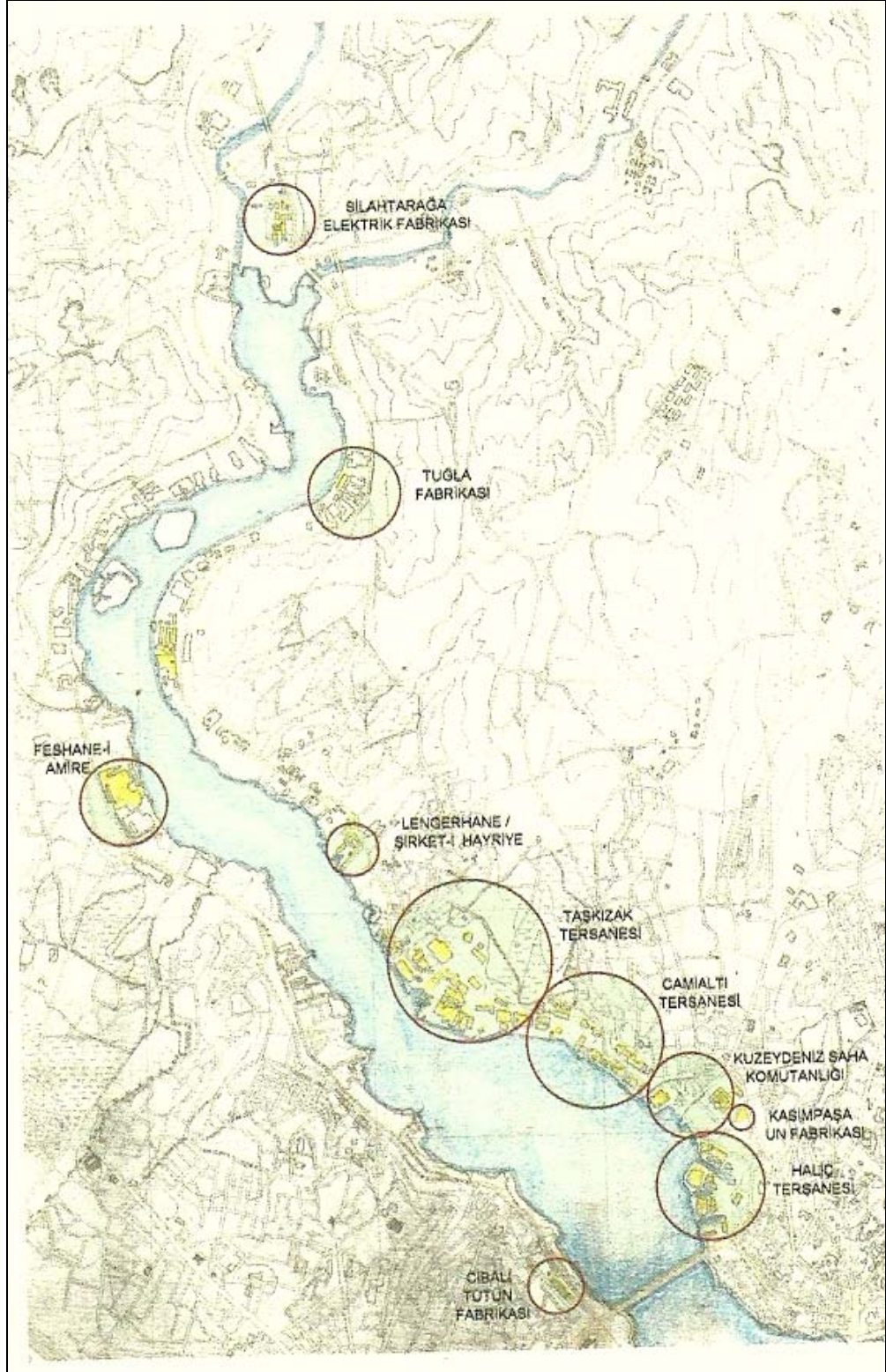
Şekil 2.3 - Şekil 2.4'de görüldüğü üzere Efes ve Venedik ticarete dayalı gelişen, gerektiğinde açık denizlere açılma imkanı tanıyan liman kentleridir.

Ticaretin kıyılarda şekillenmesi ile liman dok tesisleri, tersaneler, köprüler, gümrük, antrepo ve depolama yapıları ile bu ilişkinin öznesi olan insanların günlük yaşamlarını sürdürebilecekleri yerleşim alanları tasarlanmaya itmiştir 1960 'lı yıllarda gözlenen pazar arayışı sonrası başlayan akımla, Ülkemizde de İzmir Kordonboyu, Haliç Tersaneleri ve yakın çevresi, Haydarpaşa Limanı ve çevresi

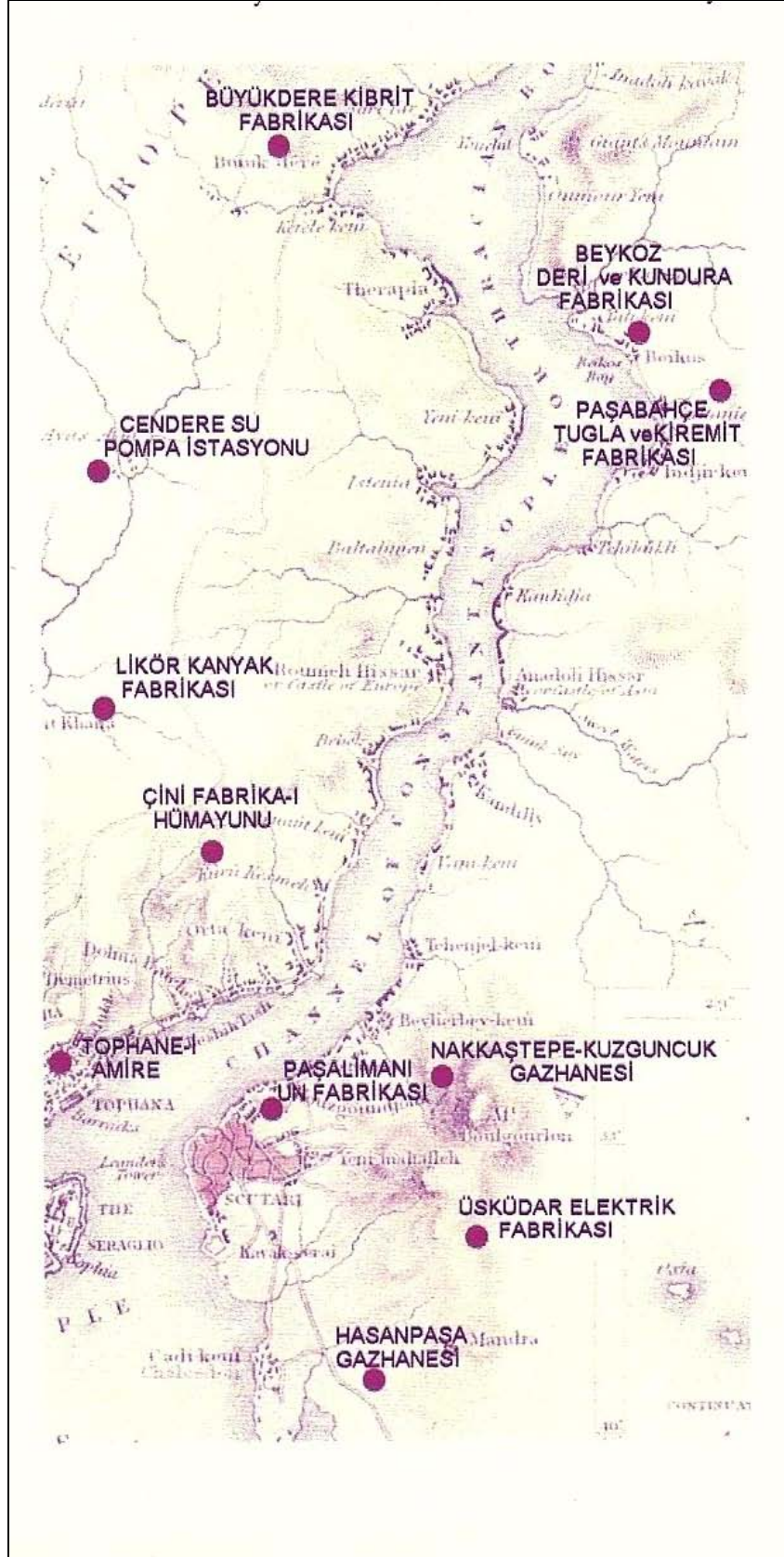
ulaşım açısından sağladığı kolaylıklar ile tercih edilen sanayi merkezleri olmuşlardır (şekil 2.5 - şekil 2.6 - şekil 2.7) (Daniel, 1990'dan aktaran Hamamcıoğlu, 2005, s. 109).



şekil 2.5: Sanayinin ilk geleişme gösterdiği limanlardan İzmir Kordonboyu (ıkış, 2009, s. 11).



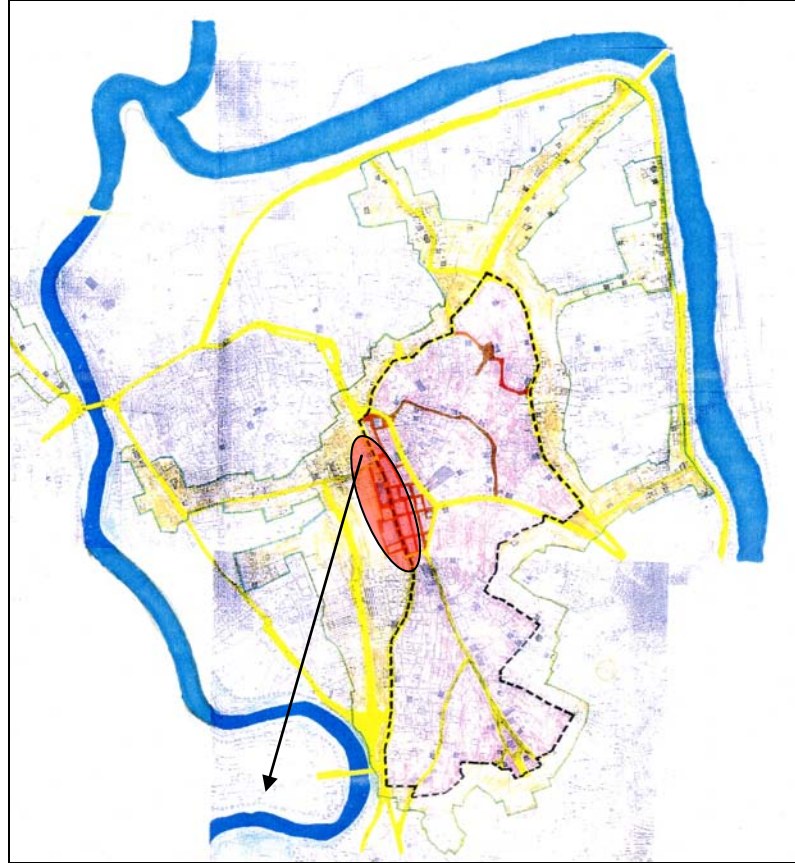
**Şekil 2.6: Sanayi ve endüstri kullanımları ile Haliç ve Marmara kıyıları
(Köksal, 2005, s. 47).**



Şekil 2.7: Boğazın iki yakasındaki sanayi ve endüstri tesisleri
(Köksal, 2005, s. 48).

Belirtilen şekillerde görüldüğü üzere sanayi gelişimi ve ulaşım kolaylığı insanoğlunu liman kentlerinden yararlanmaya itmiştir.

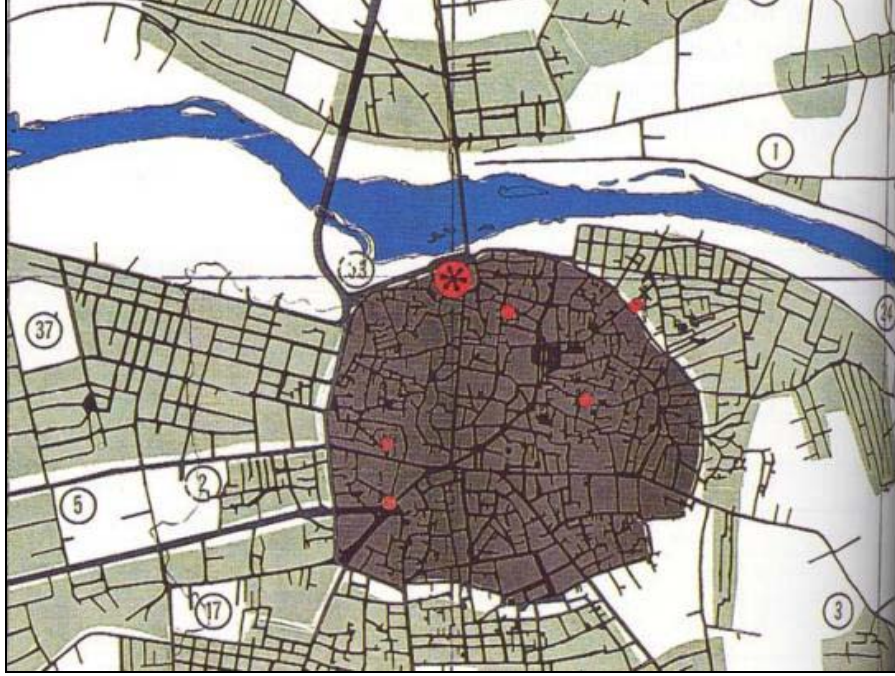
Geçmişten günümüze değin yaşanan süreç içerisinde kıyılar yerleşimlerin şekillenmesinde de yardımcı olmuştur. Gerek doğal kaynak değerleriyle, gerekse sunduğu (ulaşım, barınaklılık, korunaklılık vb) kolaylıklarla tercih edilen kıyılar bazı zamanlar kentin ana hatlarının oluşmasında da öncülük etmiştir. Bir ırmak, göl, dere, deniz vb. çeşitliliklerle kendini gösteren kıyı, yerleşim ve konut ağırlıklı gelişim gösteren Bartın örneğinde de (MİA)'nın ve konut yerleşimlerinin şekillenmesinde etken olmuştur (Şekil 2.8).



Şekil 2.8: Bartın ili MİA' nın konumu ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı (Çelikyay, 1995, s. 56).

Şekil 2.8'de görüldüğü üzere Bartın'da kıyı adeta kenti çevrelemiştir. Liman özelliğinden yararlanarak gelişen yerleşimde MİA şehrin ortasında konumlanmış ve ııınsal bir kentsel gelişmeye olanak sağlamıştır.

Bazen de eşik görevini üstlenen kıyılar, şehrin eski merkez alanı ile yeni gelişme alanlarında sınırlandırıcı, yönlendirici etki yapar ve buna göre kentsel gelişme modeli uygulanır (Şekil 2.9).



Şekil 2.9: Adana kenti gelişim modeli
(Arü, 1978'den aktaran Meraklı, 2009, s. 18).

Şekil 2.9 'da görüldüğü üzere; Adana kentinde eski şehir ve yeni kent dokusu hakimdir. Kıyı eşik durumundadır ve kentin yerleşme ve gelişmesinde etkindir. Köprüler aracılığıyla eşik durumundaki kıyı aşılmış, ulaşım sistemi sağlanarak kentin büyüme akışı devam etmiştir.

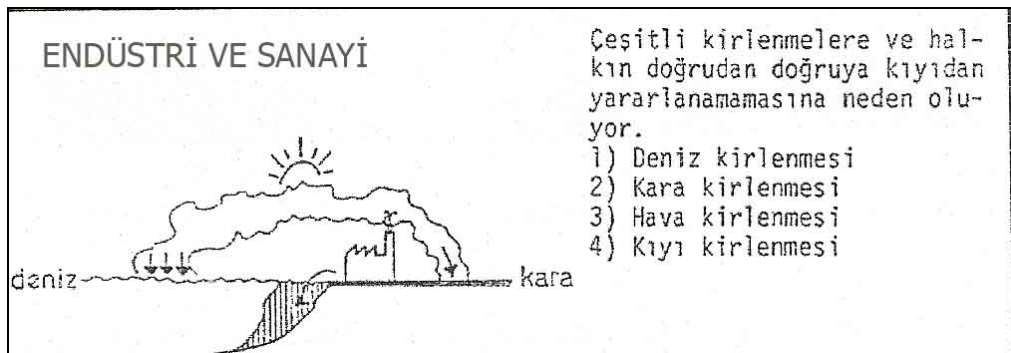
Dünya genelinde gözlenen birçok ülke örneğinde; Fransa'nın başkenti Paris, Macaristan'ın başkenti Budapeşte, İspanya-Barselona ve Avusturya-Melbourne gibi kıyıya bağlı gelişme gözlenmektedir. Tarihsel kimliği ile odak noktası oluşturan İstanbul' da sanayi ve endüstrinin etkisi ile şekillenen liman kentlerindendir.

1960'larda izlenen planlama süreci kalkınma ve olanakları artırma yolu ile tüm toplumun refahını sağlamaktır. Kalkınmasını bu sebeple karma ekonomik sistem içinde öncelikle sanayiye bağlamış olana ülkemiz açısından kıyı mekanı ve beraberindeki doğal kaynaklar genel ülke mekan organizasyonu açısından oldukça

önemliydi. Bu tip mekansal bir gelişme stratejisi sonrası şehirler için kıyılar bir kırılma noktası olmakla beraber liman şehirleri olarak gelişmeye başladı. Planlama açısından böyle bir gelişme modeli izlenmesi ülkenin kendi kaynaklarının tahribatına da ortam hazırladı. Önemli kaynaklara, altyapı olanaklarına, hazır işgücüne ve birikmiş anaparaya, karar organlarına yakınlığı, kıyıya karlılık maksimizasyonu açısından bakılmasını ortaya çıkardı ve plansız sanayileşme getirisi ile bölgeler arası iç dengesizlikler yaşandı (Karabey, 1978, s. 97)

Kimi plancılar bu dengesizliği düzeltmek için sanayiye kıyıya dik eksenler üzerine geliştirmeyi önermiş, fakat sanayinin kıyıdan desantrilizasyonu için geç kalınmış kıyılar büyük ölçüde tahribata uğramıştı. Ülkemizde ve dünyada 20.yüzyılın son çeyreğinden itibaren söz konusu alanlar, sanayi dışı kültürel işlevlerle yer değiştirmesi ile yeniden ele alınmaya başlanmıştır (Karabey, 1978, s. 99).

Bu anlamda kıyıların yaşadığı dönemsel süreçte, Endüstri ve sanayi kullanımları birçok sorunları da beraberinde getirmiştir. Bunlar arasında; tarımsal alanların ve doğal peyzajın bozulması, yöreye özgü bitki örtüsü ve faunanın yok olması, köy ve kasabalarda geleneksel mimarinin kaybolması, deniz ve kumsalların kirlenmesiyle yörenin rekreasyon ve turizm değerinin azalması söylenebilir. Ayrıca limanlarda bırakılan gemi atıkları vb. atık maddeler hatırı sayılır bir kirlilik bırakmıştır (Paşalıoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, ss. 10-11).



Şekil 2.10: Endüstri ve sanayi sonrası kıyılar da gözlenen kirlilik halkın kıyılardan yararlanmasını kısıtlamaktadır (Paşalıoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 11).

Şekil 2.10'dan anlaşıldığı üzere, kıyı kullanımına en büyük tahribatı sağlayan ikinci kaynak olarak, endüstri ve sanayinin tetiklemesiyle yerleşim ve ikinci konut talebinin artışı söyleyebiliriz.

İkinci konutlar; iş zamanları dışında dinlenme amaçlı kullanılan, kentsel yaşam olanaklarının dışında yer alan özel emlak yatırımlarıdır. Hafta sonu kullanılan ikinci konutlar küçük yerleşim bölgelerinde 100km ile sınırlandığı halde büyük yerleşmelerde 150-200km'ye kadar uzanmaktadır ve genelde bir su kıyısında yer almaktadırlar (Yıldızcı, 1979, s. 12).

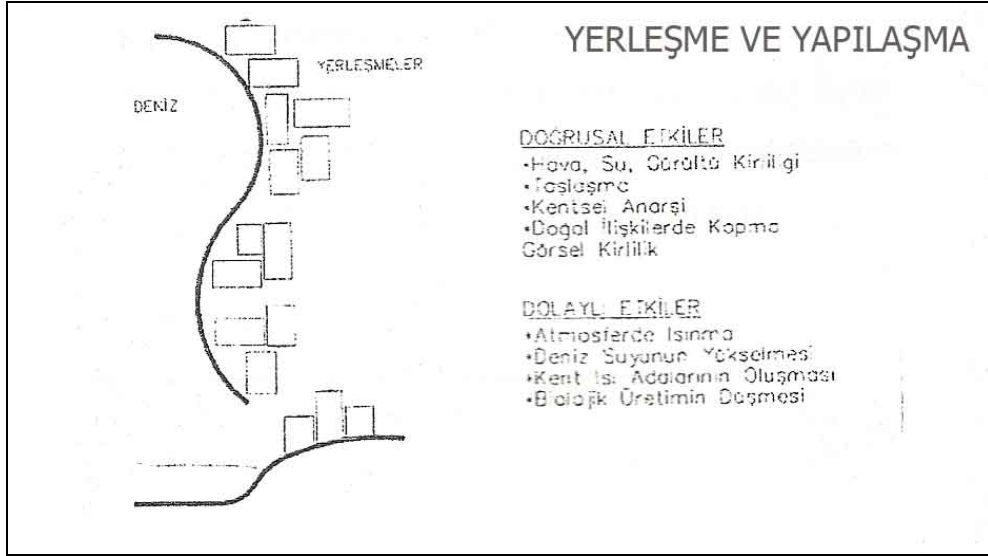
Su kenarları sanayi, endüstri, ulaşım, kaynak, alt yapı olanakları bakımından zengin nitelikli olması ile beraber, yöneticiler, soylular, tüccarlar, prestijli aileler, dini tesisler, tarihi strüktürel yapılar için de bir cazibe noktası konumundadır. Bunda hem suyun güzelliği ve panoramik özelliğinin hem de kendi içinde ulaşım olanağını barındırmasının büyük payı vardır.

Dolayısıyla İstanbul'daki ilk Bizans saraylarının da Haliç bölgesinde konumlandığı belirtilmektedir. Osmanlı'nın kenti devralmasıyla Sarayburnu'nda yer alan Topkapı Sarayının dışındaki ilk saraylar Boğaziçi, Haliç, Eyüp ve Süleymaniye bölgesinde yer almış, 19.yüzyıl sarayları Çırağan, Dolmabahçe, Beylerbeyi Boğaziçi kıyısında yer almıştır. Su kıyısında yapılmış olan geçmiş döneme ait yapılar, kentsel imge ve kentsel silüet açısından da oldukça önemlidir (Doğan, 2001'den aktaran Tokyay, 2006, ss. 3-6).

Dinsel yapılar da kentsel peyzaj açısından su kenarını seçmişlerdir. Osmanlı dönemi İstanbul'unda Boğaz ve Haliç kıyılarında rastladığımız Camiler (Yeni cami, Dolmabahçe cami, Ortaköy cami) buna örnek gösterilebilir (Leonardo, 2005'den aktaran Tokyay, 2006, s. 6).

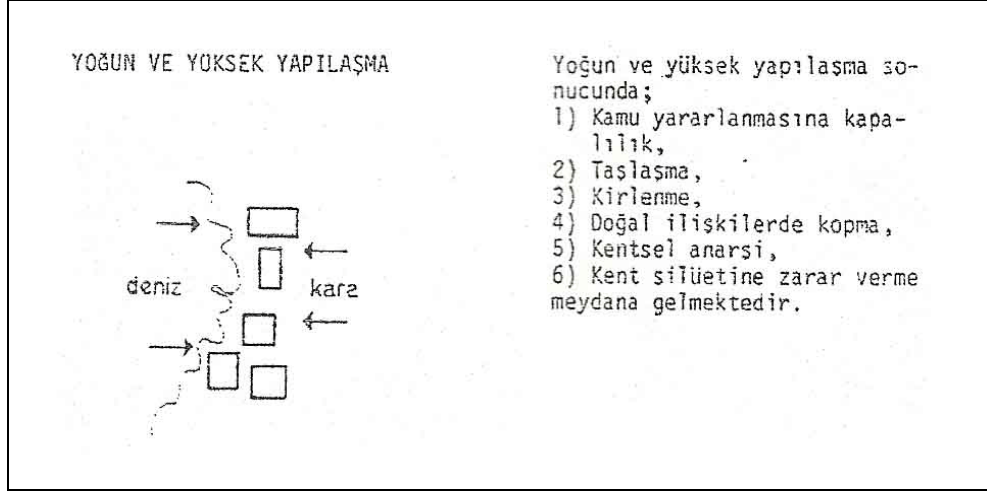
Farklı kullanım çeşitliliği gösteren kıyılar, beraberinde bir takım doğal sorunları da getirmiştir. Yasaların yetersiz kalması ve yönetmelikteki kayıtsızlık sonrası kıyılarımız hızla tahrip sürecine girmiştir.

Kıyı alanlarında yoğun yerleşmeler, kıyı ekosistemleri üzerine mevcut kıyı alanlarının kentsel kullanımlar sonucunda bozulmasıyla; görsel kirlilik, hava, su ve toprak kirliliği oluşturmaktadır. Ulaşım yolları ile kıyı ve yerleşmelerin birbirinden ayrılması kıyılarda dalga hareketlerinin değişmesine neden olan dolguların yapılması yerleşmelerin olumsuz etkilerindendir. Bu etkiler doğrusal ve dolaylı olarak ekosistem üzerinde etki gösterir (Şekil 2.11 - Şekil 2.12).



Şekil 2.11: Kıyılarda yoğun yerleşim ve yapılaşma
(Paşalıoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 9).

Şekil 2.11'de görüldüğü üzere; hava, su, gürültü gibi doğrudan etkilerle kendini gösterebildiği üzere, dolaylı olarak ortamda biyolojik çeşitlilik vb. faktörlerin de gözlenmesine ortam oluşturur
(Paşalıoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 9).



Şekil 2.12: Kıyılarda yoğun ve yüksek yapılaşma
(Paşahioğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 9).

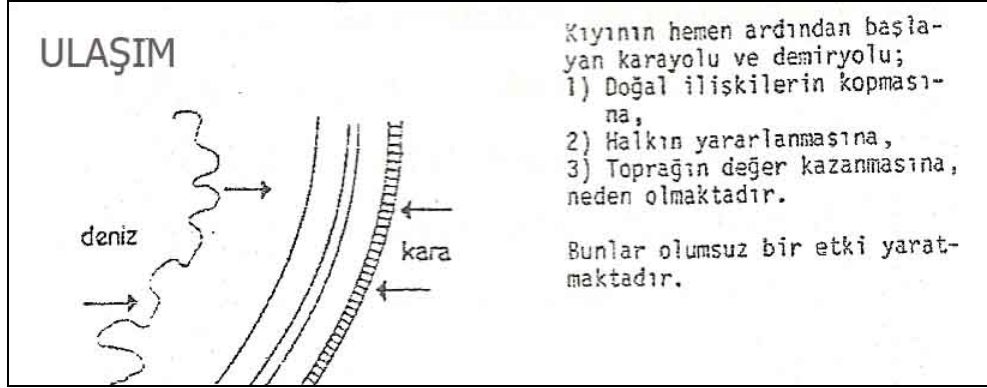
Şekil 2.12'den anlaşıldığı gibi; yoğun yapılaşma kıyılarda, atmosferde, kirlilik oluşturduğu gibi kentsel silüete de zarar verebilmekte ve kamusal alandan halkın yararlanabilmesini engellemektedir (Paşahioğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 9).

Ulaşım ve savunma amaçlı da kullanıma sahne olan kıyılar buluşma merkezi olma özelliğiyle tercih edilmiştir. Kara ulaşımının zorluklarına karşın deniz ulaşımın sağladığı kolaylık yadsınamayacak bir gerçeklik oluşturur. Kıyılarda ulaşımın en önemli bağlantıları sanayi ve endüstrinin desteğiyle gelişen limanlardır.

Sahil yolları da ulaşımın bir diğer önemli faktörüdür. Sahil yolları yerleşmeler ile deniz arasında bir engel oluşturarak doğal kıyıyı ortadan kaldırır ve bağlantıyı keser. Yol bir çekim merkezi haline gelir. Etrafında yola bağlantılı olarak yeni gelişmeler başlar (Musayev, 2003'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 10).

Buna en iyi örnek 1960'lı yıllarda gerek kamulaştırma ve yapım masraflarını en aza indirme, gerekse turizmin gelişmesini sağlama amacıyla kıyı boyunca gelişen sahil yollarıdır. Haliç sahilinde doldurma - kurutma sonucu kazanılan yollar da bu açıklamaların birer neticesidir.

Sahil yolu dokusu kıyı - kent ilişkisini koparmakta, çevre yapı dokusunun kıyıyla silüetini değiştirmektedir ve bu da halkın kıyı ile olan bağlantısına, kamusal alan olarak kıyıların bütünüyle kullanımına engel teşkil etmektedir (Şekil 2.13)



Şekil 2.13: Kıyı – kent dengesine otoyol darbesi
(Paşahoğlu, 1993’den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 9).

Şekil 2.13’de görüldüğü üzere; Kıyının hemen ardında başlayan ulaşım sistemi kıyı - kent ilişkisini koparmakta, kıyılardan halkın yararlanmasını engellemektedir.

2.3. Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı

Değişen sosyo - kültürel ve fiziki yapılanma düşünülerek kıyı alanlarının 1970 sonrası tekrar prestij kazanması için yeni plan kararları ve stratejiler alınmaya başlanmıştır. Başta liman, tersane ve sanayi alanlarının desantrilasyonu, girilemez durumdaki köhne, harap ve marjinal bir kentsel alandan, talep yaratan kentin en önemli prestij alanına geçmesinde suyun önemi kavranmıştır (Yenen, Ünal, M. Enlil, 2009, s. 6).

Bu durumun kapsamlı olarak ilk farkına varan Londra’da İngiltere hükümeti olmuştur. 1976 yılında kurulan Büyük Londra Konsili ile dünya genelinde kıyı alan kullanımları için yeni planlama ilkeleri alınmıştır (Bohigas, 1999’dan aktaran Işıkkaya, 2002, ss. 4-5).

Yeni Londra konsilinde;

- Kentsel çevreyi yeniden bir bütün olarak tasarlamak,
- Kentın bölgeleri arasında tüm kopukluğu gidermek ve kentle diğer kentler arasında ilişki kurmak,
- Kenti bir bütün olarak yönetmek,
- Kentın yeniden canlanmasını sağlamak, kente hayat vermek ve kenti yeniden doğurmak,
- Değişimi planlamak,
- Sabit ve değişken yoğunluğu dikkate almak, iç ve dış insan, mal transferini dikkate almak,
- Çevrenin verimliliğini, üretkenliğini ayakta tutmak,
- Binaların yeniden kullanımını sağlamak, binaları uygun işlevlerle değerlendirmek,
- Yatırımcıları kente çekmek ve kente yatırım yapmak (Finch, 1999),

vb gibi kentın bütün olarak planlanması ve kullanımına ilişkin kararlar alınmıştır (Işikkaya, 2002, s. 4-6).

Londra konsilinde alınan kararlar sonrası da açıktır ki; kent kıyıları ilişkide bulunduğu yerleşmenin tümünü etkileyecek pozisyona sahiptir. Gelişme süreci boyunca farklı dinamiklerin etkisiyle karşılıklı etkileşim sonucu biçimlenen fiziksel ve sosyal mekanda bu örüntünün herhangi bir parçasına yönelik bir değişikliğin bütünü etkilemesi kaçınılmazdır. Bu bağlamda, kentsel parçaların, özellikle kent kıyılarının yenilenmesi ve geliştirilmesinde yerleşmenin tüm yapısal özelliklerini içeren yaklaşımlara ihtiyaç vardır. Bu yaklaşımın adı stratejik plandır ve ancak strateji planı doğrultusunda kentsel tasarım ölçeğinde alt projeler geliştirilebilir (Yenen, Ünal, Enlil, 2009, ss. 6-9).

Kıyıların kamusal alan olarak kullanımında önemli olan bir diğer nokta kentliyi kıyıyla buluşturma, bütünsel kent planı içinde kıyının da rolünün belirlenmesidir. Bu kapsamda kıyıları, kentın soluk almasına yardımcı boşluklar olarak ele alınabilir ve bu yaklaşım kıyıları kamu kullanımına açar, kıyılarda özelden topluma doğru bir değişim gerektirir. Günümüzde farklı kentsel tasarım çalışmalarıyla da halkın katılımının sağlanmaya çalışıldığı kamusal alan

kullanımındaki kıyılar, kentsel imaj ve kentsel kimlik açısından da tarihsel süreçte bakıldığında silüete etki eden önemli birer faktördür.

Tüm bu açıklamalar neticesinde, kamusal alanın etkinliğini ve işlevselliğini anlayabilmek ve bunu kıyılarda yansıtabilmek için kamusal alan tanımı ve kamusal alanın niteliklerini belirtmek yerinde olacaktır.

2.3.1. Kamusal Alan Tanımı ve Kavramı.

Gökgür (2008)'e göre; “Kamusal alanlar hangi kültürden, hangi dinden ve hatta hangi sosyal statüden olursa olsun, her bireye sunulmuş veya açılmış alanlardır”.

Çubuk (1989)'a göre ise kamusal alan, “herkes tarafından erişilebilir ve kullanılabilir olan, bireylerin bir araya geldiği mekanlar olarak bireyin sosyalleşmesini sağlayan ve kentsel ortamda insanların ortak yaşamdan yararlanabilmesini mümkün kılan fiziksel mekanlardır”.

Kamusal alan tanımı gerçek manada batıda sanayileşme hareketleri, hızlı kentleşme süreci ve bunların sonucu olarak ortaya çıkan değişim sürecinde, 1970’li yıllarda kendini gösteren bir kavramdır (Oktay, 2008, ss. 50-57).

Bu yaklaşımlar doğrultusunda açıktır ki; Kamusal alanlar içinde var olduğu toplumun yaşam biçimi, kültürü, ilişkileri, sosyal yargıları ve sosyo - ekonomik durumundan etkilenir. Bir bakıma kamusal alanlar içinde bulundukları toplumu yada kültürü sembolize etmektedir (Uzun, 2006, s.15).Kültürlere göre de kamusal alan anlayışı, kamusal – özel mekan ayrımı değişmekte ve kamusal alanların farklı kullanım biçimleri oluşmaktadır (Enginöz, 2008 ss. 53-54).

Kamusal mekanlar; bir bütün olarak incelendiğinde topluma ait ve ortak kullanıma açık olan mekanlardır. Özel mekanlar ise, özel mülkiyeti olan bireye ait, özel ihtiyaçların karşılandığı alanlardır (Çubuk, Yüksel, Karabey, 1978’den aktaran Enginöz, 2008 s. 12).

Kamusal – özel mekan anlayışı günümüz koşullarında bazı değişikliklere uğramıştır. Ekonomik gelişme dinamiklerine bağlı olarak, gündelik hayatta değişen yaşam kültürü, kamusal mekanların kullanımını da etkilemiş, özel ve kamusal kavramlarının bağıntılı olarak algılanmasını sağlamıştır.

2.3.2 Kullanım İşlevlerine Göre Kamusal Alan Türleri

Kentsel mekanlar mülkiyet durumuna göre özel ve kamusal olabildikleri gibi kullanım ve işlevsel açıdan da yarı kamusal, yarı özel mekan olarak ayrılabilir. Ayrıca bunlar bakım ve denetim açısından da özel ve kamusal mekanlar olabilirler (Çubuk, 1989, s. 15).

Söz konusu kamusal alanda ise hertürlü sorumluluk devlete ait olup, denetimde yasal yaptırımlara bağlı olarak gerçekleşir. Kamusal alan içinde konumlanan her şey ‘kamu malı’ olarak bilinir. Yani kamusal alanlar erişimi, kullanımı açısından tamamen kamuya açık alanlardır. Bunların bakım ve denetimi de kamuya aittir (Gökgür, 2008, ss. 29-31).

Yalnız bazı durumlarda kamuya ait her yerin kişiler tarafından serbestçe kullanılması mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda kamusal alan ve kamuya ait yerlerin kullanım açısından farklılıklar gösterdiği görülür. Örneğin kullanım açısından incelediğimizde;

-Kamusal alan kullanımına örnek olarak; parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. alanlar gösterilebilir.

-Özelleştirilmiş kamusal alan olarak ortak kullanıma açılan kafe, restoran, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi örnek verilebilir.

-Kamusal alan olarak tanımlanmamış fakat ortak kullanıma açık alanlar olarak; otoyollar, demiryolları, geniş park yapma yerleri (Miniatürk vb. nitelikte).

-Özele ait olup, kamu tarafından kullanılan alanlar; Alışveriş merkezleri, eğlence merkezleri vb. alanlar verilebilir.

-Mülkiyeti ve kullanımı kamuya ait fakat işletim, kullanım ve bakımı özele ait kamuya belirli koşullarda açık alanlar; Bunlara da en iyi örnek deniz kıyısı, cadde

ve sokaklar üzerindeki kafe ve restoranlar örnek verilebilir (Gökgür, 2008, ss. 29-31).

Sonuç olarak kamusal alan kullanımı günümüzde farklı kavramlarla karşımıza çıkmaktadır. Çalışma bölgesi ise konumu itibarıyla kıyı özellikli kamusal alanlardır. Günümüzde kıyıların kamusal kullanıma açılmasında Gökgür (2008)'in de belirttiği üzere; mülkiyeti ve kullanımı kamuya ait fakat işletim, kullanım ve bakımı özele ait alanlar karşımıza çıkabilmektedir. Buna en güzel örnek de Galataport ve Haydarpaşa kıyı projelerinde rastlanan kamusal alan ve özelleştirme arasındaki karşıt diyalogdur.

Ayrıca kıyı gibi kentin birinci derece çekim alanlarını kamu yararına değerlendirmek kentlinin kullanımına sunabilmek, toplumsal etkileşimi gerçekleştirmek açısından da oldukça önemlidir (İncedayı, 2006, s. 38).

Bu amaçla, topluma kazandırılması düşünülen kamusal alanlar belli temel nitelikler üzerine oturtulmalı ve en önemlisi insan ölçeği dikkate alınarak oluşturulmalıdır.

2.3.3. Kamusal Alanın Temel Nitelikleri, Kamusal Alan Olarak Kıyılar

Kamusal alanlar ortak bir takım niteliklere sahiptir. Bunlar;

-Hareket ve erişimliliğin var olduğu mekanlardır. Bu alanlar yayaların kolayca erişebilecekleri, yönelme, alışveriş, toplanma, dağılma, buluşma, bekleme vb. eylemlerini gerçekleştirebildikleri hareket alanlarıdır.

-Kamusal alanlar sosyal ve kültürel faaliyet alanlarıdır. Defile, açılış, festival, konser, dini tören vb. gibi. Aynı zamanda alışveriş, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, ticaret olarak (restoran, kafe vb.)donatıların bulunduğu etkinlik alanlarıdır (Gökgür, 2008, ss. 29-31).

-Kamusal alanlar toplumsallaşma, sosyalleşme alanıdır. Selamlaşmak, konuşmak, bakışmak, soru sormak, paylaşmak gibi eylemlerin sürdürüldüğü alanlardır.

-Kamusal alanlar ayrıca kentsel kimlik ve imaj alanıdır. Kamusal alanların mimari ve kentsel formları; hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme ve kimlik gibi özelliklere sahip olması itibariyle kentin imaj alanlarıdır.

-Sosyal ve mekansal formaların bulunduğu alanlardır Bunlar, çevre, ses, ışık, görüntü, algılama ve duyuşsal özelliklerdir.

-Bilgilenme, mal ve fırsat olanaklarına izin veren politik ve ticari faaliyetlerin sürdürüldüğü alanlardır.

-Karşılıklı hareket içinde bulunulan alanlardır. Tesadüfî buluşmalar, beklenmedik buluşlar vb.gibi (Gökgür, 2008, ss. 29-31).

Sonuç olarak kamusal alanlar; dolaşım, estetik, sosyallik, tarihsellik, biçimsellik, yurttaşlık gibi çok yönlü kavramları içinde bulunduran alanlardır. Kıyıları da kamusal alan olarak düşündüğümüzde işlevsel olarak sosyo - kültürel etkinlik, eğlence, rekreasyon, ticaret, konaklama gibi farklı alanları kapsadığı ölçüde yaşayan bir kent parçası oluşturacağını unutmamamız gerekir (İncedayı, 2006, s. 38).

Açık kentsel mekan oluşturan kamusal alanların en önemli fonksiyonu yerleşimlerin içerisinde bir sosyal doku oluşturmastır. Kıyıları da bu açıdan incelediğimizde birçok sınır semtin varlığı sosyal doku açısından kıyı alanlarının zenginliğinin en iyi göstergesidir (Erdönmez, 2005, ss. 67-86).

Yalnız kıyıları kamu kullanıma açmak bazen tek başına yeterli olmamaktadır. Örneğin ülkemiz kıyılarında gözlenen çok yönlü yönetim anlayışı kıyıları için birden fazla mercinin hak talep etmesine ortam hazırlamakta bu da bazen kentsel kimlik ve silüet açısından bize sonucunu göremediğimiz bir anlayış yansıtmaktadır.

2.4. Kıyılarda Yasal ve Yönetimsel Yaklaşım

Ülkelerin kıyılarına verdiği önem başta merkezi ve yerel hükümetlerin, daha sonra ise mevcut ve potansiyel kullanıcıların kıyılara yönelik bakış açısı ile belirlenmektedir. Merkezi ve yerel yönetimler açısından kıyıları tamamen bir ekonomik kalkınma aracı olarak değerlendirildiklerinde, çoğu zaman kısa dönemde çok kazanç elde etmek amaç olmaktadır. Böyle bir yaklaşım kıyı kaynaklarının kısa

zamanda tahrip olmasını sağlamaktadır. Amaç, kıyı kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlamak, orta ve uzun dönemli stratejiler belirlemektir (Ünal, 2007 s.117).

Aslında Kıyı Yasası ile ilgili önemli temel noktalar, toplumsal kullanıma açık olması ve kamu yararının sağlanmasıdır.

Yalnız ülkesel kıyı yönetmeliğinde; tanım, mülkiyet, düzenleme ve yönetim düzeylerinin yasal boyutu üzerinde yapılan tartışmalı dosyası şaşırtıcı ölçüde kabarıktır. Ülkemizde Osmanlı hukukundan günümüze dek sürekli çevreye sahip çıkan yasalar çoğalmaktadır. Kıyıları konusu da; bazı parti programları, mesleki kuruluşlar, üniversiteler, kalkınma planları vb. farklı bakış açılarına maruz kalmaktadır. Yasalar; genel anlamıyla gerek politika, gerekse yasal ve diğer örgütlenmeler bazında toplumsal ve ekonomik içerikler kapsamında ele alınmaktadır (Karabey, 1978, ss. 96-98).

Geçerlilik ve uygulama tartışmalarının ötesinde, kuramsal düzeyde yasal tanımlar, fiziksel sınırlar üzerinde yalnız mülkiyet ve kullanma haklarını belirlerler. Buna karşın çok boyutlu mekan olgusu yasalar ile değil ancak genel bir mekan politikası ile tanımlanabilir. Dolayısıyla mekanı düzenleme sürecinin ana unsuru olan politikanın tanımlanması ve hedeflerinin saptanması mekan düzenlemesinde üst yapı örgütlerinin özünü oluşturmaktadır (Alkay, 1995'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 23).

Bu durum yasa koyucuların sık sık değiştiği ülkemizde kıyı ile ilgili yapılan düzenlemelerde de yap-boz tahtası benzetmelerine açık kapı bırakır. Değişen yasal düzenlemeler incelendiğinde özellikle kıyı ve sahil şeridi tanımlarında farklılıklar görülür (Alkay, 1995'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 23).

Turizm amaçlı imar planları hazırlanırken, kıyı ve hinterlandının kullanımı belirli ilkeler doğrultusunda belirlenmektedir. Kıyılarda hazırlanan plan kararıyla belirtilen yapılar, iskele, liman, rıhtım, turizm tesisleri, gemi söküm yeri, tersane, santral ve su ürünleri tesisleridir. Buna bağlı olarak kıyıların kullanımı kamu önceliklidir. Burada sorun niteliğinde iki odak bulunmaktadır. Bunlar turizm amaçlı kurulan tesislerden kaynaklardan, kıyı kenar çizgisinden itibaren belirli bir mesafede

ki kuşağın kamu öncelikli olarak belirlenmiş olması, içerilere doğru gidildikçe kademeli olarak farklı turizm alan ve tesislerine ve ikincil konutlara yer verilmesidir. Ayrıca turistik tesisler bir tatil köyü ve beş yıldızlı bir otel olmaları sebebiyle kıyı kenar çizgisinden belli bir mesafede kurulmuş olmalarına rağmen işletmeleri gereği sadece müşterilerine açık alanlar oluşturmaktadırlar. Bu şekilde bir yaklaşım kamusal kullanımını sınırlayıcı etki sağlamakla beraber, kentsel tasarım yaklaşımlarından uygulanabilirlik kıstasıyla da tezat oluşturmaktadır.

Kentsel kıyı kullanımlarına ilişkin çalışmaların irdelenmesi için Büyükşehir Belediyesi koordinatörlüğünde, ilçe belediyeleri, üniversitelerin ilgili bölümleri, ilgili meslek odaları, ilgili kamu kurumları ve gönüllü temsilcilerden ve uzmanlardan oluşan bir 'Kentsel kıyı kullanımı komisyonu' oluşturulması, bu komisyona, kıyılarda yapımı düşünülen her türlü proje önerisinin getirilerek, kabul gördükten sonra uygulanmaya başlanması gerekmektedir. Ancak bu komisyonun öncelikle yapacağı iş, sorumluluk alanı ve bu alanı etkileyen alana dönük olarak çevre düzeni planını oluşturmastır (<http://www.ilgar.bz.tc/kentsl.htm> ss. 4-6).

Kıyının ve karasal deniz yatağının kamusal alan olması karakteristik özelliktir, ancak kıyının tam olarak uzantısı ve sınırlandırması, ülkeden ülkeye değişiklik gösterir. Ulusal kanunlardaki farklılık ve karmaşık yapı, Avrupa Birliği (AB) kıyı alan kullanım politikasını etkilemektedir. Avrupa Birliği kıyı ülkeleri mevzuatı (EK 2)'de verilmiştir.

AB üyesi olan; Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İtalya, Hollanda, Portekiz, İsveç, İspanya ve Birleşik krallık (Kuzey İrlanda, İngiltere, Galler) gibi 13 ülke kıyı alanı yönetimini etkileyen ulusal kanunları analiz etmiştir. Türkiye'de ' Kıyılar devletin hüküm tasarrufu altında olması', korunması ve kamu yararına kullanılması, kıyı mevzuatının başlangıcından bu yana etkili olmuştur. Ancak bu olumlu yaklaşıma rağmen kıyı mevzuatı, denizlerden en etkin şekilde yararlanılmasını, kıyıların doğal güzelliklerinin ve kaynaklarının korunmasını sağlayamamıştır (Sesli, Çete, Akyol, 2007) Ülkemiz kıyı mevzuatı (EK 1)'de verilmiştir.

Avrupa Birliği ülkeleriyle kıyaslandığında, kıyı yönetimi mevzuatından yoksun olması ve çevre korunmasına ile ilişkin yaklaşımlar içermemesi nedeniyle ülkemizde

kıyı ile ilgili yasal düzenlemeler yetersiz kalmakta ve kentlinin birinci derece kullanım hakkı olan kıyıların ‘özelleştirme ve kamusal alan ‘ karşılıklarını gündeme getirmektedir (İncedayı, 2006 s. 38).

2.5 Ara Değerlendirme

Kıyılardaki çok çeşitlilik, işlevsellik açısından kullanımı arttırdığı gibi kentlerin gelişim ve şekillenmesini de etkilemiştir. İnsanoğlunun ihtiyaçlarını karşılamak gayesi ile başlayan süreçte, kentsel eşik görevini de üstlenen kıyıları sanayi akımıyla daha da hareketlenmiş ve ulaşım kolaylığı sağlamasının yanı sıra, yerleşim, hizmet, endüstri vb. faaliyetlerinde yer aldığı mekanlar şeklini almıştır.

Kentlerde küreselleşme hareketlerinin hızlanması, yeni yerleşim ve gelişme alanlarının oluşturulmasına ortamı hazırladığı gibi, kentsel donanımlardan eksik, denetimsiz ve plansız büyümeyi de beraberinde getirmiştir.

Tüm dünyada ve ülkemizde gözlenen gelişim potansiyeli, sanayinin kendine daha geniş yerleşim alanları aramasıyla kıyıda karaya doğru bir yol haritası çizilmesine olanak sağlamıştır. Bu sebeple başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere birçok dünya kentinde kıyıları yetersiz kalarak terk edilmiştir.

Kıyıya yüz çeviren bu tutum, kıyı-kent arasında ayırım oluşturma yanısıra, ‘kıyıları herkesin kullanabileceği kamusal alanlardır’ tanımına da zıt düşmekte ve yanlış kullanımlarla, bilinçsiz yönetimle kaderine terk edilen kıyıların, kentten kopuk tanımsız ‘kentsel boşluklar ‘ haline gelmesine ortam hazırlamıştır.

Bu durum kapsamlı olarak ilk defa Londra’da İngiltere hükümeti tarafından ele alınmıştır. 1976 yılında kurulan Büyük Londra Konsili ile kayıp alan olarak bilinen kıyıları için yeni plan ve stratejiler geliştirilmeye başlanmıştır.

Londra Konsilinde kıyıların halkın kullanımına açık kamusal alan olarak değerlendirilmesi fikri esas alınmıştır. Kıyıların kamusal alan olarak ele alınmasını ve farklı kentsel yaklaşımlarla irdelenmesini gerektiren bu tutum sonrası kıyılarda

köklü değişikler yaşanmış kıyıların herkesin ortak noktası konumunda olduğu, hem sosyal organizasyon, hem de kültürel çekim alanları olduğu anlaşılmıştır.

Bu amaçla kıyılarda yasal ve yönetsel değişiklikler başlamış Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye’de Kıyı Mevzuatı Kanunu hazırlanmıştır.

3. TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNE KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMINA KENTSEL TASARIM YAKLAŞIMLARI VE ÖRNEKLER

Kılıç 2001'e göre Yeni Pazar arayışı, endüstrinin karada gelişme göstermesi, sosyal ve ekonomik yapıdaki değişimler kıyıya olan ilgiyi azaltmıştır. Geleneksel limanların terk edilmesi kentsel tasarım açısından boş, çöküntü alanlarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Ticari ve sanayi limanlarındaki gelişme süreci limanlardan terminal odaklarına yönelme şeklindedir. Bu sebeple limanlar, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarıldığı, bu amaçla uygun araç, gerece sahip geniş alanlara taşınmıştır (Karabey, 1983, ss. 99-115).

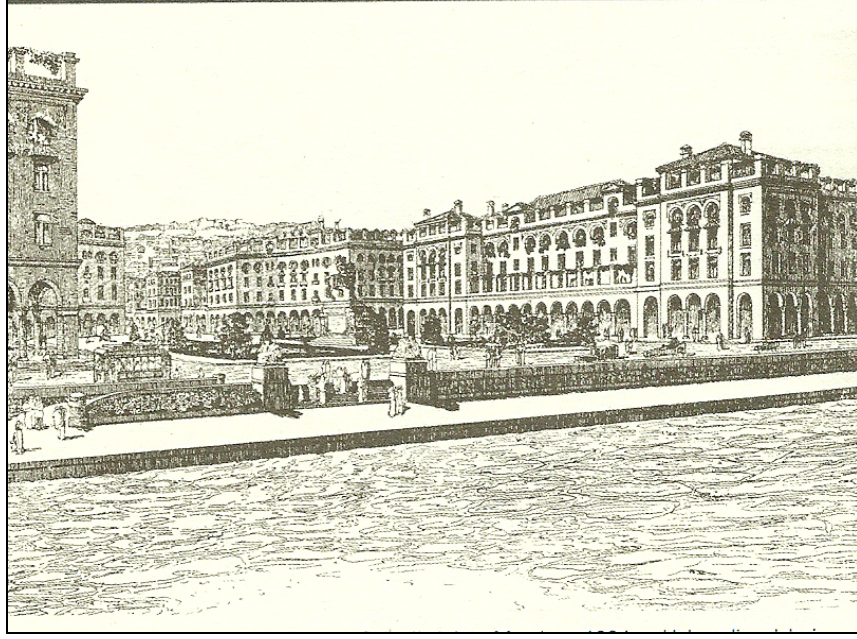
Hamamcıoğlu (2005)'in de belirttiği üzere kent merkezinde yer alan geleneksel limanların ve kıyı alanlarının terk edilmesi işlevsiz kentsel boşlukların oluşmasına ortam hazırlamıştır. Sanayinin kentin çeperlerine taşınmasıyla oluşan bu kentsel boşluklar günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan önemli geçiş alanlarıdır. Kentsel tasarım açısından çöküntü oluşturan bu alanlar;

- Kentsel açıdan maddi ve manevi değeri yüksek,
- Yeni ekonomik servis olanağı sunan,
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm potansiyeline – sahip,
- Yoğun yapılaşma sonrası halkın nefes alabileceği açık ve yeşil alan imkanı sunan ,

- Tarihsel ve doğal değerleriyle rehabilitasyon çalışmaları sonrası işlevlendirilebilen,
- Kente yeni gelir ve istihdam imkanı sunan,
- Sergi, festival, müze, kültür merkezi vb. etkinliklerle kentin yaşam kalitesini arttıracak olanaklara sahip alanlar olması itibariyle önemlidir.

Bu bağlamda kullanıcıya bir takım kolaylıklar sağlayan ve kentin fark edilmesi gereken büyük bir potansiyelini konumu gereği içinde barındıran kıyıların kamusal alan olarak kullanılmasıyla kıyı, halkın katılımının sağlandığı prestij mekanları olmakla birlikte, kültürel gelişmenin çekim merkezi haline gelmiştir.

Toplumsal bütünleşmenin sağlanması etkin olan kıyılar, işlevsel olarak sosyal ve kültürel etkinlik, eğlence, rekreasyon, ticaret, konaklama vb. aktiviteler ve halkın katılımıyla kentin cazibe merkezi haline gelmektedir. Tarihi mekanın özelliklerinin kıyı ile bütünleşmesi, kentin özgün mekansal değerlerine sadık kalınması kıyısı olan yerleşimlerde sürdürülebilir gelişmenin varlığının en önemli örneğidir (şekil 3.1). Çünkü ağdaş tasarım, mekanın var olan niteliklerinin geliştirilmesi, özgün dokusunun korunması ve potansiyel değerlerin yaşatılması ile mümkündür (İncedayı, 2006, ss. 38-41).



Şekil 3.1: Günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan kıyılarda tarihsel mimari örneklerin işlevlendirilerek kamusal alan kullanımına Sunulması Selanik Aristo Meydanı,1994 (A.Yerolympos’dan aktaran İncedayı, 2006, s. 41).

3.1 Kıyıların Düzenlenmesine İlişkin Kentsel Tasarım Yaklaşımları

Kentsel Tasarım kent ve bölge planlama sürecinin bir iç parçası olarak kabul edilir. Kentler toplumsal aktivitelerin ve bireysel davranışların zaman ve mekan boyutunda biçimlendiği ortamlar olduklarından kentsel tasarım olgusu sürekli değişim ve gelişim gerektiren dinamik bir olgudur (Akay, Tanrıvermiş, Yaşlıca, 1999’dan aktaran Sinan, 2009, s.4-5).

Kentsel tasarım, kentlilerin ekonomik, sosyal, politik, dinsel rekreasyonel, gereksinmelerini karşılamak, yaşam kalitesi yüksek, yaşanabilir yerleşimler yaratmak için kentsel mekanların düzenlenmesi faaliyetidir (Sinan, 2009, s.5).

Karaman, 2008'e göre kentsel tasarım çalışmalarında asıl amaç çevreye duyarlı, toplumsal ve sosyal etkileşime yardımcı olabilecek mekanlar oluşturmaktır. İyi kentsel yaşam, iyi bir kent formu ve mekan için neyin nasıl olması ve yapılmasına, neyin iyi neyin kötü olduğuna yönelik normları esas almaktadır. Lang (1987)'e göre, kentsel tasarımda belli normatif ilkeler vardır. Bunlar şu şekilde sıralanmıştır;

-Temel bilimlerden kaynaklı kuramsal yapılanma

-Sürece İlişkin İlkeler

Temel bilimlerden kaynaklanan kuramsal yapılanmada kentsel tasarım, doğal çevrenin iç dinamiklerinin (iklim, topografya vb.) ne olduğu ve bunu insanın nasıl değiştirip biçimlendirdiği ve kullandığına ilişkin bilgiler ve ilkeler ortaya koyar.

Sürece yönelik yapılanma ise; tasarım sürecinin yapısı, analiz, sentez ve değerlendirme aşamaları ve bu aşamalardaki sosyal, ekonomik, ekolojik, yasal, yönetsel konulardaki girdiler, kente yönelik bilgi alanları, karar mercileri, kararı etkileyen taraflar ve aktörlerin rolleri irdelenir (Karaman, 2008 s. 38).

Normatif kuramlar; ekoloji, çevre psikolojisi (davranış), fiziksel konular, kent planlama vb. dallara başvurarak bu analizi gerçekleştirmektedir (Karaman, 2008 s. 38).

Ekolojik konular ile ilgili olarak; iklim, topografya, bitki örtüsü ve bunların etkileşimi, tasarımda yönlendirici olmaktadır. Bu bağlamda, ekolojik tasarım, sürdürülebilir gelişme ve yerin özgün kimliği gibi konular irdelenmektedir (Karaman, 2008 s. 38).

Davranışsal, psikolojik algısal süreçte ise; insan ve fiziksel çevrenin etkileşimi, ekonomisi, kültürü gibi konular etkindir (Karaman, 2008 s. 38).

Fiziksel konular da ise; çevrenin mekansal ve morfolojik özellikleri, boyutları, sosyal ve kültürel nedenleri önemlidir (Karaman, 2008 s. 38).

Kentsel tasarımdan yoksun planlama eylemi kent için gerekli yeşil alan veya sosyal donatı gereksinimlerini belirlemekte fakat bunların etkili organizasyonu hakkında herhangi bir veri içermediğinden süreklilik olgusu taşımamaktadır (Sinan, 2009, s.5).

Açıkkçası tüm bu kuramlar kapsamında görülmektedir ki, kentsel tasarım, yapıları ve yapıların arasındaki boşlukları belli normatif ilkelere göre değerlendirmekte, yalnız bunu gerçekleştirirken kente bütüncül bir bakış açısı sergileyerek planlama ile iç içe ve kentin strüktürel dokusu ile uyumlu organizasyon ve karar verme hareketidir.

Çalışma konusu olarak seçilen örnekler ve çalışma alanı da tarihsel birikimi ve yaşanmışlığı olan, hafızalarda kalan bir strüktürel dokuya sahip, yerleşimlere yönelik plan ve projelere dayanmaktadır. Bu sebeple farklı kullanımlarla gündeme gelen kıyıları da tarihsel özellikleriyle yaşanmışlığın geriye bıraktığı önemli miras alanlarıdır. Bu nitelikteki alanlar; Tuncer (2009)'un çalışmasında da belirtildiği üzere;

- MİA kullanımlarının yoğunlaşması,
- Yoğun nüfus ve alan kullanım artışı,
- Rant ve spekülasyon,
- Ulaşım ve otopark,
- Gecekondulaşma, yıkım ve çok katlı yenilenme,
- Korunamama ve terk edilme,
- Çöküntü alanı oluşturma vb. sorunlarla karşılaşmaktadır.

Ayrıca tüm bu sorunlar, geleneksel dokuyu tahrip eden, ulaşım aksları ve otopark sorunlarıyla karşı karşıya kalan, anıtsal veya sivil mimari örneklerle zarar veren yıkım ve çarpık kentleşmeye de imkan tanıyan bir kentsel mekan oluşturmakta ve bu da kent planı içerisinde bu alanın terk edilmesi ve unutulmasına olanak vermektedir (Tuncer, 2009, s.2).

Tüm olumlu ve olumsuz yönleriyle gelişim ve büyüme potansiyelinde olan bir kentin kronolojisine bakıldığında kıyıların da çok yönlü seçim alanı olarak

kullanıldığı göz ardı edilemez bir gerçektir. 1970 sonrası Amerika başta olmak üzere birçok sanayi kentinde gözlenen yaklaşım terk edilmiş olan kıyı alanlarının ‘Kıyı Rönesansı’ ile yeniden yenilenmesi ve tanınmasına yönelik yaklaşımların getirilmesidir. Bu yaklaşımlar daha çok;

- Bütünsellik,
- Bütünsel yaklaşım,
- Organizasyon,
- Katılımı sağlamaya yöneliktir (Öztürk ve diğerleri, ss. 72-75).

Kıyıların kamusal alan olarak kullanımına yönelik olan bu ilkeler sonrası, kentsel tasarım çalışmalarıyla kıyılarda canlılık ve yenilenme başlamıştır.

Lynch ‘‘Kent Duyumu ve Kentsel Tasarım’(City sense and City design) isimli kitabında kentsel tasarımın elemanları ve malzemelerini şöyle sıralamaktadır’’ (Çelik, 2004, ss. 34-35).

-Mekan (Space): Kamuya açık mekanların konumlanması, ölçek ve biçimi ile aralarındaki bağlantıları kurmak,

-Görünür aktivite (Visible activity): Çeşitli aktivite grupları için mekanlar yaratmak ve mekanı bu aktivitelere uygun kılmak,

-Seri perspektifler (Sequences): Art arda gelen diziler oluşturan görüntüler yakalamak,

-İletişim (Communication): Semboller yoluyla kullanıcıda farklı algılar oluşturmak,

-Yüzeyler (Surfaces): Kentin zemini ve duvarları başta olmak üzere tüm yüzeyler,

-Kaya, toprak, su (Rock, earth water),

-Bitkiler(Plants),

-Detaylar (Details): Izgaralar, oturmalar, panolar, merdivenler, levhalar vb. elemanlar (Çelik, 2004, s. 50).

Kentsel tasarım, maddesel gereksinimleri fiziksel çevrenin gözlenebilir kalitelerinin yanında maddesel olmayan fiziksel çevrenin özlenemeyen kalitelerini de

birlikte ele almaktadır. Bu birliktelik sonuçta yaşamayla birlikte çevre kalitesini dolayısıyla da yaşam kalitesini getirmektir (Çevik 1993'den aktaran Çelik, 2004, ss. 50-51).

Kentsel tasarımda yaşam kalitesi arttırılmak istendiği için kentli insanın yaşam çevresi önemli bir kriterdir. Bu çerçeve içinde insan fiziksel ve sosyal gereksinimlerini karşılamaktadır. Tarihi geçmişe sahip olan kıyıların düzenlenmesinde de aynı ölçüt geçerlidir.

Konuk (1981)'in de belirttiği üzere 'Kentsel algılama kentsel tasarımın en temel özelliğidir. Kentsel öğelerin tip ya da işlevinin tanınmasına ve bir değerler sistemine bağlı olarak kabul edilmesine 'kentsel algılama' denilmektedir. İnsan yaşadığı çevreyi algılamak o çevreye kendi birikimleri doğrultusunda bir anlam yüklemeye başlar ve kente ait bir imaj oluşturur'.

Lynch'e göre çevre imajı üç özelliğe sahip olmalıdır;

-Kimlik (identity): Kent objesinin diğer objelerden farklı olarak kendini tanıtan bir kimliğinin olması gereklidir.

-Yapı (structure):Objenin çevredeki yapılarla ilişkisi belirgin olmalıdır.

-Anlam (meaning):Kent objesinin kullanıcıya bir yararı veya hissi olarak bir anlama ifade etmesi gereklidir (Çevik 1993'den aktaran Çelik, 2004, ss. 50-51).

Çevrenin algılanabilirliği açısından Trancik ve Shulz'un görüşlerine başvurduğumuzda; Trancik (1986) dış mekanın görsel kalitesinin vurgulanmasında ortaya konulmuş olan yer/zemin kuramı (figure/ground theory), bağlantı kuramı (linkage theory) ve yer kuramını (place theory) çakıştırarak yeni bir tümleşik yaklaşım oluşturmuştur. Trancik'e göre yer/zemin kuramının kentsel formun anlaşılabilmesi, yapı kütleleri ve açık mekan arasındaki ilişkinin analizi sonucunda kentsel doku ve modellerin tanımlanmasında etkili çalışmalar olduğunu ancak iki boyutlu mekan algısının dışına çıkamadığını belirtmektedir. Bağlantı kuramında (linkage theory); dolaşımın kent formunun üreticisi olarak konumlandırılmasına ve bağlantıların öneminin vurgulanmasına rağmen, mekansal tanımlamaların yeterli olmadığını söylemektedir. Yer kuramının (place theory) ise açık kentsel mekanlardaki tarihi ve sosyo - kültürel değerlerin temel alındığı bir teori olduğunu

belirtmiştir. Trancik'in ortaya koyduğu tümleşik yaklaşım bu kuramların her birini sağlaması gerektiğini, boşluklara ve doluluklara düzgün bir biçim vermesi, parçalar arasındaki ilişki organize etmesi ve insan ve farklı elementlerin tümünün ihtiyaçlarını karşılayabilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Yer kuramı ile ilgili olarak Shulz ise; 'yerin ruhu' (Genius Loci) tanımını getirmiştir ve bunu insan yaşamını kolaylaştıran anlamlı yerler yaratma olarak ifade etmiştir.

Lynch, Trancik ve Shulz'un ortaya koyduğu yaklaşım ve değerlendirmeler sonrası açıktır ki; bir mekanın düzenlenmesinde insan ölçeği oldukça önemli bir faktördür. Bu yaklaşım hem algısal süreci hem de kullanımı etkilemesi açısından fark edilir bir gerçektir. Ayrıca başarılı bir kamusal mekan açık, okunabilir bir çevre sunmakla birlikte, ihtiyaca cevap verebilecek ve yaşamı farklı alternatiflerle kolaylaştırabilecek düzeyde olmalıdır. Belli bir karakteri de üzerinde taşıyan bu mekanlar kendine özgü özellikleri ile korunması ve yaşatılması gereken, bireyin kendini güven içinde hissetmesine yardımcı olabilecek özelliktedir. Birey mekanla ilk kez karşılaştığında kısa sürede mekanla etkileşime geçebilmeli, mekanı açık ve net olarak algılayabilmelidir. Bu aynı zamanda kişide yönlendirici etki sağlayacağından duyumsal süreçte de bireye olumlu etki kazandıracaktır. Aynı şekilde mekanın güçlü bir kimliği olması zihinsel süreçte de bireye 'yerin ruhunu' hissetmesini sağlamaktadır.

Belirtilen teori ve görüşlerde açıktır ki; yer olgusu, duyumsal, algısal süreçte insan ölçeği dikkate alınarak ortaya çıkan bir kavramdır. Yerin 'aidiyet' duygusunu kullanıcıya yansıtmak için öncelikle çevrenin kolay algılanabilir ve okunabilir olması gerekmektedir. Kendine özgü kimliği ile şekillenen bu mekanlar insan ihtiyacına cevap verebildiği sürece de yaşanabilir ve canlılığı sağlanabilir bir nitelik kazanmaktadır. Bunun oluşturulmasında da Kentsel Tasarım önemli bir araç teşkil etmektedir.

Vardar (2005)'in değimiyle 'tematik planlama' olarak da adlandırılan kentsel tasarım kavramı kentteki belirli bir potansiyelin değerlendirilmesi veya bir sorunun

çözümü için de yapılmaktadır. Kıyıların canlandırılmasına araç teşkil eden Kentsel Tasarım kuramı belli iç dinamiklerle hareket etmektedir.

Kıyıların da sahip olduğu çekim potansiyelini katarak, kısa bir özet halinde bu iç dinamikleri sıralayacak olursak;

- İşlevsellik,
- Okunabilirlik,
- Ulaşılabilirlik,
- Odak noktaları oluşturma,
- Görüş açıları oluşturma,
- Mimari Miras ve Mevcut yapıları değerlendirme,
- Kimlik ve ilgiyi sağlama,
- Emniyet ve konfor,
- Uygulanabilirlik şeklinde özetlemek mümkündür (Tekeli, 1993, ss. 57-58, Karaman, 2008, ss. 34-41).

3.1.1 İşlevsellik

Burada anlatılmak istenen farklı yaş gruplarına farklı aktivite olanaklarının sağlanması ve aktiviteler arası doluluk-boşluk oranının iyi konumlanmış olmasıdır. (Yaya sirkülasyonu sağlayan yollar, yürüyüş alanları, peyzaj ile belirlenen tampon bölgeler, yönlendirici levhalar, birbirini tamamlayan aktivitelerin yan yana gelmesi, araba park yerleri vb. üniteler) (Karaman, 2008, ss. 34-40).

3.1.2. Okunabilirlik

Tenteler ve güneşlik, renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar ile okunabilir nitelikte, insan ölçeğinde mekanlar oluşturmak. Oylumlu (girintili cephe hattı olan) binalar(kapalı aktivite alanları)köşe, kuytu yerler, gölgeli alanlar oluşturarak hem daha iyi bir dış mekan çevresi yaratır, hem de daha insancıl ölçek oluştururlar (www.kentlob.net).

3.1.3 Ulaşılabilirlik

Yaya, özel araç, bisiklet, otobüs, tramvay vb. ulaşım sistemleri ile kolay erişimi sağlama, ayrıca kıyı içerisindeki yaya dolaşımının da alternatif kullanımlara uygun planlanması, gerek peyzaj, gerekse görüş açısının da düşünülerek rahat bir sirkülasyon oluşturulması (Karaman, 2008, ss. 34-40).

3.1.4. Odak Noktalarının Oluşturulması,

Kullanıcıları kıyıya çekmek amacıyla; kafeterya, spor alanları, kültürel alanlar, deniz feneri, köprü gibi elemanlarla odak noktalarının oluşturulması (<http://www.ilgar.bz.tc./kentsl.htm>).

3.1.5. Görüş Açılarının Oluşturulması,

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 mekan odakları yaratılabilir. Kıyı düzenlemelerinde vistaları (bakış noktaları) oluşturmak ve korumak; doğal ve tarihsel özelliklerin korunması kadar önemlidir (<http://www.ilgar.bz.tc./kentsl.htm>).

3.1.6.Mimari Miras ve Mevcut Yapıların Değerlendirilmesi,

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. Özellikle Tarihsel (sanayi, endüstri, anıtsal mimari özellikleri olan)yerleşimlerde yaşatma, geliştirme ilkesi doğrultusunda yapısal ve mekansal bütünleşmeyi sağlayan faaliyetler; Sağıklaştırma, koruma-saklama, sağıklaştırma, yeniden canlanma vb. çalışmalardır (Karaman, 2008 ss . 34-40).

3.1.6.1 Sağlıklaştırma (Rehabilitation):

Tarihi çevreleri ağdaş yaşam koşullarına kavuşturmak üzere donatımlarının ve alt yapısının iyileştirilmesidir (zkkse, 1987). İyileştirmede ki birinci neden bozulan konut dışı evre koşullarının sağlıklaştırılmasıdır (Kuleci 1995’den aktaran elik, 2003, ss.18-20).

Birçok tarihi yapı zamanla khneleşerek ilk yapılış amacını kaybetmektedir. Hamam, Kervansaray, Manastır, Tekke vb. zellikteki tarihi yapılar ancak özel durumlarda özgün işlevlerini sürdürdüklerinden, bu yapı türlerinin farklı amaçlarla kullanılmaları zorunlu olmaktadır. Konut, otel gibi işlevleri günümüzde de geçerli olan binalar ise bugün yapılan benzerlerinin konfor koşullarını sunmaktan uzak olduklarından, işlevsel olarak eskiyerek standart altı kalmakta, güncelleştirme yapılmadığında, terk edilerek harap olmaktadır (Ahunbay, 2004, ss. 97-98).

Sağlıklaştırma, yeniden işlevlendirme eski binaların yıkımdan kurtulması için bir araçtır. Venedik Tüzüğü’nün beşinci maddesinde ‘Anıtların Korunması her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu çeşit bir kullanım arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı ya da süslemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içerisinde yeni işlevin gerektirdiği değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir’ denilerek sağlıklaştırma ile ilgili temel yaklaşım ana çizgileriyle belirtilmiştir (Ahunbay, 2004, ss. 97-98).

Yeniden işlevlendirilmesi büyük zorlamalar getirecek olan tarihi binaların mzeyeye dnştrlmesi yoluna gidilmektedir. Çünkü evresel özellikleri ile korunması istenen yapıların yeniden kullanımlarında, yeni işlevin dış görünümü bozmadan geçekleştirilmesi arzu edilir (Ahunbay, 2004, ss. 97-98).

3.1.6.2 Koruma-Saklama(Preservation):

zellikleri ve karakterleri açısından önemli müdahalelerin yapılamayacağı kentsel tarihi, çevrelerde, kk bakımlarla gelecekte bozulmasını önlemeye yönelik çalışmalardır. Fazla tahrip olmamış, kk müdahalelerle yaşayabilecek olan mekanlarda mevcut karakterin korunarak devam ettirildiği fiziksel çaplı uygulamalardır (elik, 2003, ss. 18-20).

Kentler yaşayan organizmalardır ve tarihi bir eşyayı ya da bölgeyi kapalı bir mekanda, müzede saklamak göreceli olarak kolaydır; buna karşılık tarihi bir yerleşimi özelliklerini kaybetmeden koruyabilmek disiplinler arası bir çalışma, iyi bir örgütlenme, maddi kaynak ve duyarlı bir kamuoyu desteği gerektirir (Ahunbay, 2004, ss. 97-98).

Tarihi çevre koruma çalışmalarının ilk aşaması korunacak değerlerin saptanmasıdır. Tarihi bir yerleşimde günlük yaşamla ilgili konut, hamam, çeşme, dini yapılar, ticari yaşamın vazgeçilmez parçası olan çarşılar, sokakları çevreleyen duvarlar gibi çevre imgesinin oluşmasını sağlayan yapı bileşenleri ve yol döşemesi, ağaç, meydan vb. çevresel karakter oluşturan kentsel donatı elemanları iyi analiz edilmeli ve koruma envanteri içerisinde değerlendirilmelidir. Önemli görülmeyen birkaç özellik dahi renk ve doku bütünlüğü oluşturmaya tarihi alanın özelliğinin yitirilmesine sebep olur (Ahunbay, 2004, ss. 97-98).

3.1.6.3 Sağlamaştırma (Consolidation):

Kentsel tarihi çevrenin çeşitli iklimsel, fiziksel, vb. nedenlerden dolayı eskiyen parçalarının temizlenmesi, onarılması malzeme ve doku dayanıklılığının artırılması ve sahip olduğu renk, doku, strüktür, gibi karakterlerin daha uzun süre aynı nitelikte izlenebilmesi amacıyla gerçekleştirilen bir yenileme türüdür. Kentsel tarihi çevre ölçeğinde yapılacak sağlamaştırma çalışmalarında, daha çok özelliği olan kentsel mobilya, sokak kaplamaları ve kaldırımlar, yönlendirme ve reklam tabelaları, ağaçlandırma, altyapı gibi kentsel donatılar dikkate alınmaktadır (Özyaba 1999'dan aktaran Çelik 2003, ss. 18-20).

3.1.6.4 Yeniden Yapma (Reconstruction):

Tarihi çevrelerin yok olan kısımlarının eldeki fotoğraf, bilgi ve belgelere dayanarak yeniden yapımına yönelik bir koruma yöntemidir. Özellikle II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan yıkımlardan sonra birçok Avrupa kentinde görülen bir çalışmadır (Çelik, 2003, ss. 18-20).

Tümüyle yıkılmış, yok olmuş, ya da harap olmuş durumda olan bir anıtın veya sitin elde bulunan belgelere dayanılarak yeniden yapılması ancak özel

durumlarda kabul edilen bir uygulamadır. Yeni yapı, yerin yapıldığı anıtın tarihi dokusuna, uygun malzeme ve işçiliğe sahip değildir. Bir kopya, tarihi yapının kütle ve mekanlarını ancak biçimsel olarak canlandırabilir, anıtın yerini alması olanaksızdır; kısaca tarihi değer taşımaz (Ahunbay, 2004, ss. 99-100).

Fakat bazı durumlarda yeniden yapma kaçınılmaz bir hal alır. Kent ve ülke için simge değeri taşıyan önemli anıtlar savaş, deprem ve benzeri olaylarla harap görebilir ve bunlar reconstruction için uygun bir zemin hazırlar. Örneğin II. Dünya savaşında harap olan Varşova ve Münster kentlerinde tarihi merkezin vazgeçilmez parçası olan anıtlar ve kentsel doku öğeleri yeniden yapılracasına onarılmıştır. Çevre bütünlüğünün oluşturulması ve kültürel kimliğin yaşatılması kaygıları bu uygulamaları haklı kılmaktadır (Ahunbay, 2004, ss. 99-100).

3.1.6.5 Yeniden Canlanma (Revitalization):

Sosyo - kültürel, ekonomik ya da fiziksel açılardan bir çöküntü süreci yaşamakta olan kentsel tarihi çevrelerde, çöküntüye neden olan faktörlerin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesi sonucu, o alanın tekrar hayata döndürülmesi ve canlandırılmasıdır (Özden 2001).

3.1.7. Kimlik ve İlginin Sağlanması,

Doğal güzelliği, bir kıynın en önemli özelliğidir. Her ne kadar peyzaj, insan ölçeğine saygılı mimari, tarihi binalar ve görüş açılan önemli olsa da, bunlara aktif rekreasyonel kullanımlar eklemek (anfitiyatrolar, paten pistleri, kum havuzları, çocuk oyun alanları,gibi), heykeller, su elemanları, sokak mobilyaları gibi süslemelerle zenginleştirmek kıyı kullanımına ayrı bir ilgi ve uygun bir kimlik kazandırır (<http://www.Ilgar.bz.tc./kentsl.htm>)

3.1.8 Emniyet ve Konforun Sağlanması,

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. Rüzgar, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar düşünülmelidir (<http://www.Ilgar.bz.tc./kentsl.htm>).

3.1.9 Uygulanabilirlik,

Tasarım ürününün belli bir yaşamsal kalitesini sağlayacak şekilde alt ve üst yapıların yapılmasında kapitalin karşılanması ve yapılacak düzenlemelerde yasal ve yönetsel açıdan hukuki ayrıcalıkların tespiti (Tekeli, 1993 ss. 57-58).

Sonuç olarak kıyıların yaşayan bir kent parçası olması ve kamusal kullanımı için belli yaklaşımlar altında değerlendirilmesi ve yerel yönetimler, sosyal kuruluşlar, bölge halkı ve kamuoyunun ortak katılımı ile değerlendirilmesi gerekmektedir ve özellikle Haliç gibi tarihsel açıdan zengin kıyı alanlarının çalışmasında tarihi kentsel alanın özyapısı ve niteliğinin korunarak projeler hazırlanması gerekmektedir. Tarihi özellikli kıyı çalışmalarında beklenen ortak nitelikler;

-Tarihi kentsel alanın fiziksel yapısına saygılı olması,

-Her yeni gelişmenin kendine özgü bir yapısı olması ve bu karakterin tarihi kentsel alana yeni bir katkı sağlaması,

-Yeni inşa edilen yapıların, kendine özgü tasarım özellikleriyle, gelecekte, bugünün özelliklerini yansıtmaları ve gelecek nesiller tarafından korunmaya değer bulunmaları şeklinde sıralanabilir (Oc, 2008, ss. 76-82).

İnsan ihtiyacına cevap verebilecek ve yaşam kalitesini arttırmaya yönelik yaklaşımlar sıralanırken yasal ve yönetsel açıdan kıyıların sahip olduğu yönetmelik ve kurallar da oldukça önemlidir.

Bilindiği üzere kıyıları; herkesin eşit şekilde kullanım hakkına sahip olduğu, sürdürülebilirliğinin sağlanması gereken kamusal alanlardır. Kullanım ve düzenleme kararları oluşturulurken yasal boyut da hatırlanarak plan ve projelendirmeler yapılmalıdır. Bu durumun gerçekleştirilmesinde yardımcı olacak olan AB ülkeleri ve Ülkemiz 'Kıyı Mevzuatı' dır.

Bu kapsamla bakıldığında kıyıların düzenlenmesine ilişkin yaklaşımların kıyı mevzuatına uygun düzenlenmiş olması gerektiği gibi Kıyı mevzuatında yetersiz kalan eksikliklerinde eleştirel bir bakış açısıyla irdelenmesi gerekir.

Eke ve Karaarslan (1997) çalışmalarında da belirtildiği üzere; kıyı bir ülkede çoğaltılamayacak ve ekonomik açıdan etkileri göz ardı edilemeyecek ölçüde değerli bir kaynaktır. Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi gerçekte ülke topraklarının, doğal kaynakların toplumsal adalete ve kamu yararına kullanılması sorununun bir parçasıdır (Geray, 1976'dan aktaran Yıldırım, Serdaroğlu 2009 ss. 556).

Bu çerçevede incelendiğinde kıyıların toplum yararına uygun kullanımı için kentsel yaklaşımlar kadar yasal ve yönetsel süreç de önemlidir. Bütün bu değerlendirmeler göstermektedir ki kamu yararı ön plana alınacak olan kıyı düzenleme ölçütlerinde;

- Sürdürülebilir gelişmeye olanak tanıyan,
- Toplumdaki herkes için eşit yararlanma fırsatı veren ve ihtiyacını karşılayabilen,
- Değişen yaşam koşullarına hızlı adapte olabilen,
- Kanunlara uygun, hizmet sunumu yeterli ve planlı olan
- Açık, esnek, geliştirilebilir ölçütleri taşıyan
- Mülkiyet hakkını belli ölçülerde tanıyan, önceliği toplumsallık olan düzenleme ve kentsel stratejilere ihtiyaç vardır (Yıldırım, Serdaroğlu 2009, ss. 555-563).

Ayrıca unutulmaması gereken bir diğer nokta, başarılı bir uygulama için güç birliği gerektiğidir. Kullanıcının, yerel yönetimlerin, meslek odalarının, sivil örgütlerin de katılımı ile projenin uygulanabilirliğini sağlayacak kapital temin edilmelidir. Çünkü bu tarz ölçekte projeler çoğu kez kapital eksikliği yüzünden tamamlanamamakta ve uygulaması yarım kalmaktadır.

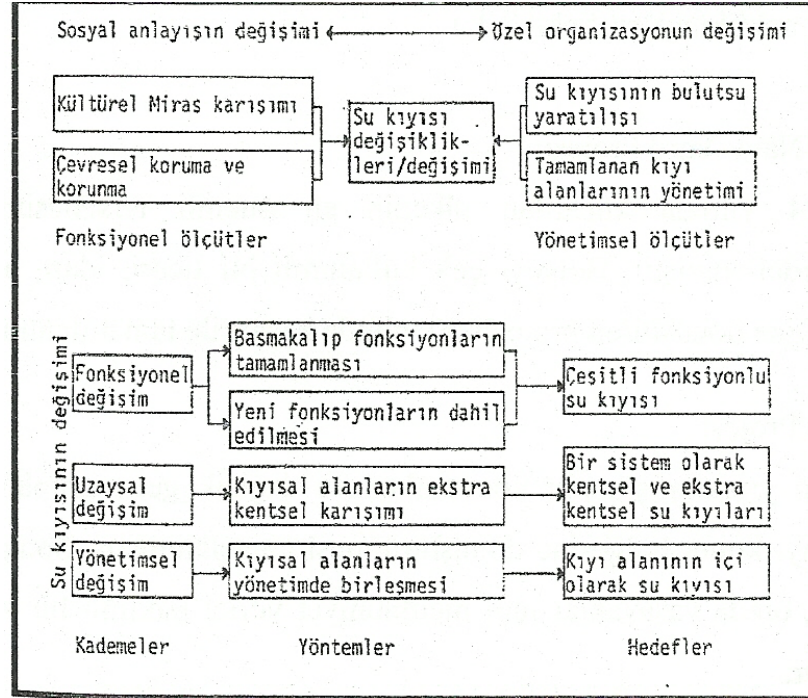
3.2 Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımı

Tarihsel sürece bakıldığında ekonomik gelişmenin kıyılar üzerinde yarattığı işlevsel değişim doğal ve kültürel dengenin bozulmasına etki etmiş ve hızlı pazar arayışı sonucu yetersiz kalan kıyılar, niteliksiz kentsel boşluklar haline gelmiştir Paşahoğlu (1993)'ün de belirttiği üzere;

- Değişen evrenin ekonomik ve sosyal etkilerini ele almak
- Terk edilmiş alanları tekrar kullanmak
- Şehir ve Kıyı bölgesi arasında yeniden bağlantı kurmak gerekmektedir (Tablo 3.1).

Tablo 3.1:

Kıyıyı yeniden canlandırmada izlenen yöntem
(Paşahoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s.23).



Tablo 3.1' den de anlaşıldığı üzere kıyı düzenleme çalışmalarında, sadece tarihsel değerlerin korunması değil, bunlardan değişik ve önemli bakış açısı

geliştirmek esastır. Kültürel miras, tarihsel ve endüstriyel kalıntılar, antik yerleşmeler su kıyısı düzenlemelerinde ana temel oluşturmaktadır.

Çalışmanın devamında, tarihi süreç içerisinde kıyı alanlarının kamusal kullanımı Dünya örnekleri ve Türkiye örnekleri ile anlatılmaya çalışılacak ve yapılan çalışmalardan ortak tasarım yaklaşımları çıkartılacaktır. Ayrıca gerek dünya örnekleri gerekse Türkiye Örneklerinde uygulanan ve uygulanmayan projeler anlatılarak, kıyıların yasal ve yönetsel açıdan izlediği yöntemler üzerinde de durulacaktır.

3.2.1 Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Dünya Örnekleri;

Bu bölümde 1970 sonrası ‘Kıyı Rönesansı’ ile işlev değiştiren ve tarihi geçmiş olan dünya örnekleri üzerine yapılan, uygulaması tamamlanmış çalışmalar anlatılacaktır.

3.2.1.1 Baltimore Kıyı Alanı

Su kıyısını canlandırmada ilk adımlar Boston’da ve Baltimore’de 1950’lerin sonunda ortaya atılmıştır. 1960’ların sonunda su kıyısını canlandırma, halka açık parklar haline getirme fikri, New Orleans, Boston ve Toronto’da uygulanmıştır. Eski alanların orijinal hale dönüştürülmesi fikri ilk önce Boston’da 1960’larda da İngiliz ve Avrupa şehirlerinde başlamıştır (Berberoğlu, 2004, s. 26).

1970’lerin ortalarında dünyada su kıyısı operasyonları yeni şehir aktivitelerine imkan tanımak fikri ile gelişmiş ve birçok fonksiyonel proje ile bütünleşmiştir.

Baltimore’da alınan kararlar, limanda yer alan binaların bazılarının yıkılması, bazı eski binaların yeniden kullanıma dönüştürülmesi, restorasyondan sonra konut alanı, rekreasyon alanı ve aktiviteler için ayrılmasıdır (Berberoğlu, 2004, s. 26).

Baltimore’de terk edilmiş demiryolları su kıyısını yeniden canlandırma projelerine dahil edilmiştir. Bu projelerde, cadde modelleri komşuluk birimi ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde planlanmıştır. Ayrıca cadde aktivitelerine olanak

sağlayan ticari caddeler, kamusal açık alanlar geleneksel kentsel alanlarda olduğu gibi planlanmıştır (Paşalıoğlu, 1993, Hall, 1992'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 26)

3.2.1.2 Boston Charles Irmağı

Amerika Birleşik Devletlerinde Massachusetts eyaletinin başkenti olan Boston, 1630 yılında Charles Irmağı ve koyu arasındaki alçak yarımada kurulmuştur. Boston eski kenti, yeni iskelelerin yapımı ve bataklık koylarının dolmasıyla kıyı yönünde gelişme göstermiştir (Anabritannica, 1989'den aktaran Balcı, 2002, ss. 40-58).

Amerika'nın Avrupa'ya açılan en önemli limanlarından biri olan Boston uzun süre deniz ticaretinin merkezi olmuştur. Boston'un liman olarak ikinci plana düşmesi, son zamanlarda yerleşmenin Amerika'nın içlerine doğru kaymasıyla başlamıştır (Anabritannica, 1989'dan aktaran Balcı, 2002, ss. 40-58).

Deniz kıyısının kent dokusuyla bütünleşmesinin amaç edinildiği projede 430000 metrekarelik alan dört alt bölgeye ayrılarak projeler geliştirilmiştir. Bunlar;

- Charlestown Navy Yard
- Harbour Point
- Rows Wharf
- Fort Point District projeleridir.

3.2.1.2.1 Charlestown Navy Yard Projesi

Çalışmada, 1974 yılında kapatılan tersane'nin yeniden düzenlenmesi hedeflenmiştir. Bölgeyi çok kullanımlı ticari, idari, araştırma ve kültür bölgesi haline dönüştüren proje 2000 yılında başarı ile tamamlanmıştır (Berberoğlu, 2004, ss. 24-25).

3.2.1.2.2 Harbour Point Projesi

Bölgede yıpranmış konut alanlarının değişik gelir gruplarına hizmet edebilecek bir kıyı konut bölgesine dönüştürülmesi amaçlanmıştır. Orda yaşayan

halk için çöküntü olan bu bölgenin canlanması, bakımlı bir kıyı semtine dönüşmesi sevindiricidir (Berberoğlu, 2004, ss. 24-25).

3.2.1.2.3 Rowes Wharf Projesi

Depo olarak kullanılan bu alan, otel, otopark, iskele ve alışveriş merkezine dönüştürülmüştür. Proje ile kentin mevcut kıyı karakteri güçlenmiştir (Berberoğlu, 2004, ss. 24-25).

3.2.1.2.4 Fort Point District Projesi;

Kıyı bölgesinin bölgesel taşımacılık ağına bağlanması amacıyla yola çıkarak, üretilen projede tasarım zenginliği ile bölgenin görsel karakteri geliştirilmiş, kıyı manzaraları ve bu manzaraya yaya yaklaşımı en üst düzeyde tutulmuştur (Alkay, 1995, ss. 31-35).

Projenin ana hedefi açık uçlu bir strüktür kurgulamak, kamusal alanı maksimize etmek, turisti, çalışanı ve yerliyi kolayca organize eden bir cadde – yol sistemi kurmak ve karakteristik strüktürlü dikkat çekici binalarla çekim noktaları oluşturmak (Mambro, 1998'den aktaran Berberoğlu 2004, ss .25-26) (Şekil 3.2).



CHARLESTOWN NAVY YARD

<http://www.bostoncondoloft.com/wp-content/uploads/20.>



HARBOUR POINT

3bp.blogspot.com/s320/HarbourPoint.jpg.



ROWES WHARF

upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1d/R.



FORT POINT DISTRICT

<http://www.worrenre.com/seaport.district-764058gif>.



cache.virtualltourist.com/ 50212

Şekil 3.2: Boston kıyılarında karakteristik strüktürlü binalara farklı işlevler yüklenerek kıyıda odak noktaları oluşturulması istenmiştir.

3.2.1.3. Amsterdam Amstel Irmağı

Hollanda'nın en önemli şehirlerinden biri olan ve 1600'lerin başında su ve kanallar üzerine inşa edilen kent, iç içe geçmiş dairelerden oluşmakta ve 17.ve 18.yüzyılın seçkin cephe mimarisi ile Avrupa'nın sanat ve kültür başkenti niteliğini taşımaktadır (<http://www.kentlob.com>).

Yaklaşık 600 kadar kanal ve köprüye sahip olan yerleşimde 90'a yakın küçük adacığın üzerine kuruludur. Bu nedenle kuzeyin Venedik 'i denilmektedir. Eski şehir çekirdeğinin çevresine yerleşmiş kanal ve yapılar topografyanın çok açılı bir gelişim göstermesini sağlamıştır. Yatağı kanallarla düzenlenmiş olan Amstel ırmağı, kenti ikiye böler. Amsterdam da kanalların iki kenarında (Barok, Art nouveau, modernizm) dönemine ait yapılaşmalar vardır. 1600'lü yılların başında bir su ve kanallar kenti olarak planlanmış şehir, insan, kent, su ilişkisinin en canlı ve sağlıklı olduğu dünya kentidir (<http://www.kentlob.com>).



Şekil 3.3: Nehir ve su kanalları üzerine kurulu Amsterdam'ın kentsel gelişimini gösteren harita (<http://homepages.cwi.nl/steven/Amsterdam.gif>).

Şekil 3.3 ve Şekil 3.4'de görüldüğü gibi Nehir ve kanallar üzerine kurulu kent, yaya ağırlıklı kullanım ve bisiklet dolaşımına göre tasarlanmıştır. Yayaya göre düşünülmüş dar sokak dokusu korunmuş, kent merkezine uzanacak olan yolların kentin silüetini bozacağı düşünülmüş ve 1980 'lerde metropoliten ölçekte demiryolu inşaatı çalışmaları başlamıştır.



Şekil 3.4: Nehir ve kanallar üzerine kurulu kent yaya ve bisiklet dolaşımına uygun planlanmıştır (<http://www.kentlob.com>).

Sürekli büyüme etkisiyle Amsterdam, ikamet, ticaret ve rekreasyon alanlarına ihtiyacı artmış ve bu amaçla eski dokların bulunduğu kıyı şeridi ve çöküntü durumdaki endüstriyel alanlar için çalışmalar başlamıştır (<http://www.kentlob.com>).

Geçmiş 13.yüzyıla uzanan kentte söz konusu yenileme çalışmalarının yapıldığı alan tarihi kent merkezine oldukça yakın bir konumdaydı. 19.yüzyılda yapılan tren istasyonu da Amsterdam'ın denizle bağlantısını koparmaktaydı. Bu amaçla geliştirilen projede ana hedef şehir merkeziyle su arasındaki ilişkinin yeniden kurulması olarak belirlenmiştir. Söz konusu bölgede; ikamet, ticaret, rekreasyon alanları arasında kurulacak kordinasyon için gerekli olan mekansal potansiyele sahip bir bölgedir. Tarihi kent merkezinde ise gelişme ve büyümenin gerçekleşebileceği mevcut alan bulunmamaktadır (Mambro ve Mancuso, 1991'den aktaran Alkay, 1995, ss. 38-42).

Konut alanına gereksinim artmakta, şehrin kırsal alanına doğru genişleme olamamakta Schipbol havaalanı nedeniyle projede ahşap tekne imalathaneleri konut bölgelerine dönüştürülmüş, ticaret ve rekreasyon alanlarının planlandığı merkez, eski dokların kaldırılmasıyla ikamet bölgelerine dönüştürülmüş (Ostelijk Havangebied çalışmaları)ve en önemlisi de eski şehir ile açık denizi birbirine bağlayan geçiş bölgelerinin planlanmış olmasıdır. Söz konusu alanlar böylelikle kamusal kullanıma da açılmıştır. Çekim merkezi oluşturan nehir kıyısını, eski çarşı ile birleştirmek projenin uygunluğunu açısından çok önemlidir.

Yapılan projede, Wilhelminaper'deki yüksek yapılar, kentsel peyzajla bütünleştirilmiş, Maas nehrinin her iki kıyısı nitelikli cephelerle donatılmıştır (Mambro ve Mancuso, 1991'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 38).

Projenin uygulanabilirliğini; yüksek nitelik, kolay ulaşılabilirlik ve kentsel donatı (işlev çeşitliliği) oluşturmaktadır (Mambro ve Mancuso, 1991'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 38).

3.2.1.4 İtalya Cenova Liman Bölgesi

Cenova M.Ö. V. yüzyıldan beri renkli bir ticaret hayatına sahiptir. Gittikçe artan trafik yoğunluğu ve yapılanmadan ötürü liman bölgesi için çalışmalar yapılmıştır. Limanın tarihinden kentin tarihsel kültürü anlaşılmaktadır. Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekanı ve aynı zamanda turizm faaliyetleri için bir odak noktası teşkil eden liman günümüzde eski kentle limanı bağdaştıran görkemli turistik ve kültürel bir alan olarak hizmet vermektedir. 130.000 m²'lik bir alan kaplayan Cenova limanının içinde pamuk depolarının düzenlendiği ve yazları açık hale getirilen tiyatro, mevcuttur. Özellikle Temmuz ve Ağustos aylarında 1000 kişiyi ağırlayan tiyatrodaki çeşitli gösteriler yapılmaktadır (Güneş, 2005, ss. 1-5).

Akvaryum ve Bigo arasındaki fuar ve festival alanı 500 kişiye hizmet etmektedir. Burada ürün tanıtımı, sportif faaliyetler vb birçok etkinlik yapılmaktadır. Siberla kapısı denilen alanda müze yer almaktadır. Burada her yıl kültürel etkinlik bazında standlar açılmaktadır. Falcone - Borsallino alanı 4000 kişiye hizmet etmekte, keyifli gezintilerin yapılp, kültürel etkinlikleri devam ettiği bir alandır (Şekil 3.5) (Güneş, 2005. ss. 1-5).



Şekil 3.5: Cenoa liman bölgesi tiyatro, festival, müze, fuar ve sportif etkinliklere cevap verebilecek işlevsel nitelikte hazırlanmıştır (Güneş, 2005 s. 3).

Yapılan çalışmalar sonrası liman yaşayan bir bölge haline gelmiştir. Eski liman ile, yeni liman birleştirilmiş, malların elleçlenmesi ve lüks gemilerin gelmesi için ayrılmış bir bölüm olmaktadır. Demir yolu ile ulaşımın kolaylığı liman-kent bütünlüğünü oluşturmuştur (Şekil 3.6).



Şekil 3.6: Cenoa limanı-kent arası tiren yolu sürekli ulaşım bağlantısı ile kıyı-kent arasında kopukluk yaşanmamaktadır (Güneş, 2005, ss.1-5).

3.2.1.5 Venedik Lagünü

Venedik lagünü 50 km boyunca uzanan geniş bir koy gibidir. Yer yer 10km'ye erişen eni vardır. Kapalı değildir ve denizle üç ağız sayesinde lido, Malamocco, Chioggia ilişki kurar. Bu üç ince uzun toprak parçası lagünün açık

denizden ayrılmasını sağlar. Gelgit olayları sayesinde lagün yaşam olanağı bulur. Şehirsel, endüstriyel, tarımsal atıklar temizlenir (Mancuso, 2001, s. 69).

Lagünde yoğun yerleşim vardır ve her zaman önemli bir üretim faaliyetine sahne olur. Venedik'ten başka diğer ufak adacıklarda da ikamet, askeri amaçlı kullanımlar ve bazı özel işleve dayalı amaçlarla kullanılmaktadır Şekil 3.7' de görüldüğü üzere deniz taşımacılığı kanallar boyunca adalar arası ve Venedik kenti ile ilişki kurarak yapılır (Mancuso, 2001 s. 69).



Şekil 3.7: Venedik'te ulaşım ve taşımacılık kanallar aracılığı ile sağlanmaktadır.
(<http://www.yeniresim.com/img 4355.htm>).

Lagün de dolaşmak heyecan vericidir. Yalnız yoğun ve devamlı bir koruma kontrolü gerektirir. Yalnız yapılan müdahaleler çoğu zaman başarısız kalmakta taşkınlara sebep olduğu gibi kanal sisteminde de sorunların yaşanmasına ortam hazırlamaktadır.

Venedik demiryolu köprüsünün kurulmasıyla ana karaya bağlanmıştır. İlk başlarda köprü'nün ayaklarına kadar Venedik genişletilmiştir. Fakat kara tarafı, endüstrileşmeden payına düşeni sağlamak için köprüye doğru gelişme göstermiştir (Konuk, 2009).

Su taşımacılığına elverişli derin kanalları ve lagüne bağlı kıyıların üretim ve altyapı hizmetini karşılamak için kullanılması, lagüne bağlanan viyadüklerle yolların inşası lagünün dengesini kısa zamanda bozmuştur (Berberoğlu, 2004, ss. 33-35).

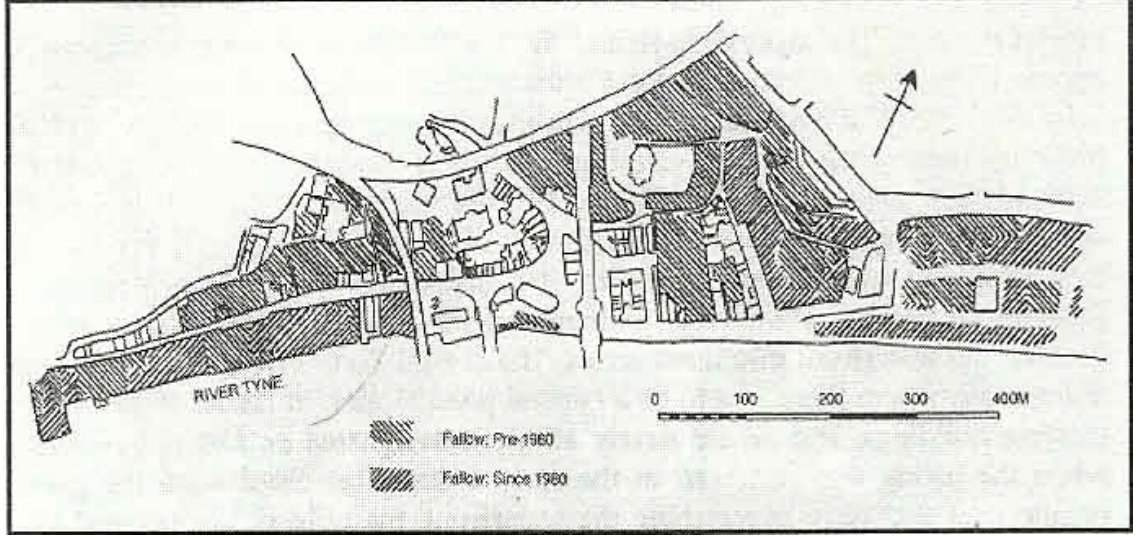
Yapılan planlama ve projelere rağmen Venedik'te kıyı şeridindeki yoğunlaşmanın, otopark sorununun ve gerekli kanalizasyon sisteminin bulunmaması ile sorunların önüne yeteri kadar geçilememiştir (Eşkar, 1997'den aktaran Berberoğlu, 2004, ss. 33-35).

Yüzyıllardır su ile yaşamın iç içe olduğu, tarih, kültür ve sanat şehri olan kentte, her yıl deniz suyunun 2cm yükselmesi sebebiyle UNESCO tarafından özel koruma altına alınmış fakat ticari kullanımın yoğun olması sebebiyle kentin tarihi kimliğine uymayan alışveriş stantları, kıyı mobilyaları, tekneler kendini her yerde göstermiştir (Berberoğlu, 2004, ss. 33-35).

Mimari mirası değerlendirme adına cephe kaplamalarına dayalı çalışmaların yapıldığı ve geleneksel gondolların görünümünü koruduğu kentte yapılan plan ve projeler incelendiğinde yetersiz kalmaktadır.

3.2.1.6.İngiltere Newcastle Upon Tyne

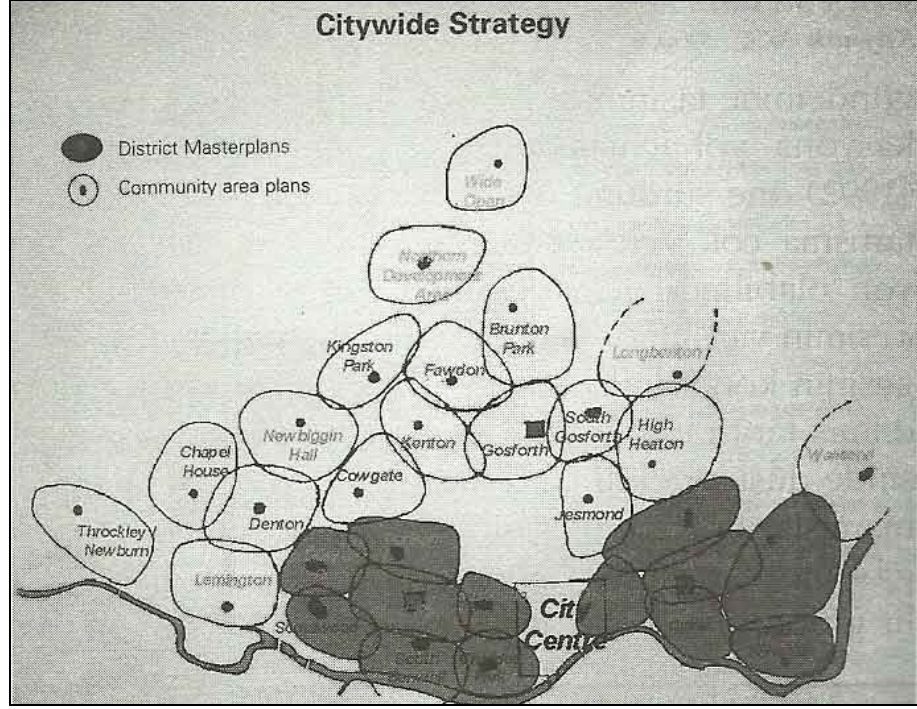
İngiltere'nin kuzeyinde Tyne nehri üzerinde konumlanan bir şehirdir. Post – endüstriyel gelişimlerin biçimlendiği bir kenttir. 1970'li yıllarda yaşanan ekonomik krize bağlı olarak kentte radikal kararlar alınmaya başlanmış farklı projeler yapılmıştır. İlk yapılan proje konut alanlarına gereksinimine yönelik olan kent merkezinde yapılan projedir. 1960 sonrası kentsel limanın tarihi kent merkezinden uzak kalması ve bir zaman sonrası işlevsiz çöküntü alanları oluşturmasıyla bir yenileme projesi gündeme gelmiş ve kıyı alanındaki eski endüstriyel yapılar konut alanı kullanımına ayrılmıştır. Bu proje İngiltere konut talebi kapsamında çok büyük çaplı bir proje olmuştur (D'Gökçen 2006, ss. 118-125).



Şekil 3.8: Newcastle kıyı alanında 1980 sonrası endüstrinin çekilmesiyle oluşan atıl nitelikteki alanlar (O'Brien, 1997'den aktaran D'Gökçen, 2006, s. 119).

Projede her kültürel miras birer metaya yönelik kullanımı esas alınmıştır. Fakat sonraları gentrifikasyon (yerinden etme) gibi toplumsal kavramları ilgilendiren eleştirilere maruz kalan proje ile alanın endüstriden hizmet sektörüne kayması ve işsizlik, cinayet vb. olaylara sebebiyet vermesiyle alanda 6600 konut yıkılmış yerine 30.000 kişilik yeni iş olanağı sağlayan, işlevsel fonksiyon getirilmiştir (D'Gökçen, 2006, ss. 118-125).

Newcastle tarihsel kent merkezinin karşı kıyısında gentrifikasyon tartışmalarına karşı, toplumsal bütünlüğün ve katılımın sağlanmasının amaçlandığı farklı projeler geliştirilmiştir. Şekil 3,9'da görüldüğü gibi plan çalışmasında bölgesel master planı ve kamusal alanların planı çıkartılarak alan bütünsel yaklaşımla irdelenmeye çalışılmıştır (D'Gökçen, 2006, ss. 118-125).



Şekil 3.9: Kent genelindeki kamusal alanı belirten master plan (endüstri sonrası atıl duruma düşen kentsel boşluklar da dahil) (NCC, 2000’den aktaran D’Gökçen, 2006, s. 119).

Genelde kentin altı projede ele alınmasında; alanın kente sesini duyurabilecek cazibe merkezi haline gelmesi hedeflenmiştir. Tarihsel mirasın da restore edilerek farklı donatılarda işlevlendirilmesine imkan veren proje ülkesel hatta küresel ölçekte İngiltere’yi tanıtmaktadır. Bu projeler;

- Baltık Çağdaş Sanat Merkezi
- Sage Gateshead Müzik Merkezi
- Tyne Bridge Hilton International oteli
- Hilton tarzında hizmet içerikli bir proje
- Baltık Quasy LeisureComplex aktivite merkezi
- Gateshead Millennium Köprüsüdür.

3.2.1.6.1 Baltık Çağdaş Sanat Merkezi

Gateshead bölgesi 1960 öncesi gemi imalatı ve depolama alanı olarak kullanılmaktayken, bugün aynı endüstriyel yapılar kültürel fonksiyonların gerçekleşmesi amaçlı restore edilerek Baltık Çağdaş Sanat Merkezi olarak

kullanılmaya başlanmıştır. Merkez Avrupa'nın en çağdaş sanat merkezini temsil etmekte olup, resim, heykel ve gösteri sanatlarına imkan sunmaktadır (<http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic>).

3.2.1.6.2. Sage Gateshead Müzik Merkezi

Baltic Çağdaş Sanat Merkezine komşu olan proje 'bölgesel ölçekte bir kültür merkezi 'projesidir. Kuzey İngiltere'de müzik şirketi ortaklıklarına yönelik bir projedir. Hem mimari strüktürü, hem de içerdiği sanatsal, eğitim, öğretim temelli içeriğiyle İngiltere'nin gurur duyacağı bir projedir (Shipley, 2000'dan aktaran Dündar, 2006, ss. 118-125).

3.2.1.6.3. Tyne Bridge Hilton International Oteli

250 yatak, 600 kişilik konferans ve bale salonu ve birçok farklı aktiviteyi barındıran Tyne Bridge Hilton International oteli projesidir (Shipley, 2000'den aktaran Dündar, 2006, ss. 118-125).

3.2.1.6.4. Hilton tarzında hizmet içerikli bir proje

Hilton oteli gibi hizmet içerikli bir projedir
(<http://gatesheadquays.com/secondpageprivate.htm>).

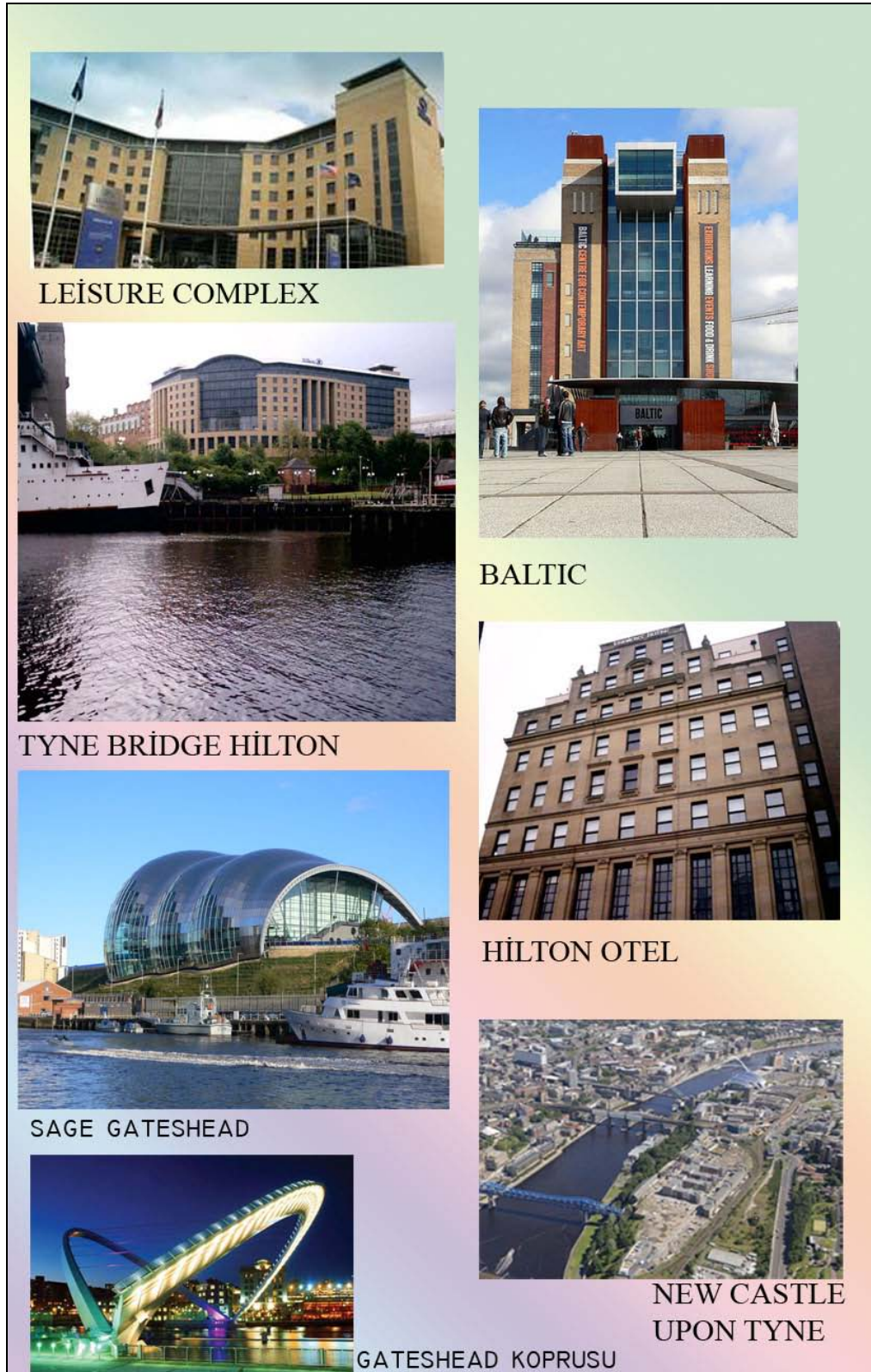
3.2.1.6.5. Baltic Quasy Leisure Complex

Baltic Quasy Leisure Complex olarak ifade edilen İngiltere'nin aktivite merkezi olmasına yönelik bir projedir. İçerinde restoran, bar, bowling, sinema, gece kulüpleri ve çeşitli açık alan düzenlemeleri bulunur (<http://gatesheadquays.com/secondpageprivate.htm>).

3.2.1.6.6. Gateshead Millennium Köprüsü

Tyne nehrinin iki yakasını birbirine bağlayan projede yaya ve bisiklet kullanıma uygundur. Gemilerin geçebileceği yüksekliği sağlamak için yukarıya döndürülmektedir

(<http://gatesheadquays.com/secondpageprivate.htm>)



Şekil 3.10: Kıyıda odak noktaları oluşturan ve kıyıyı çekim merkezi haline getiren projeler İngiltere'nin ülkesel hatta küresel anlamda tanınmasına yardımcı olmuştur (<http://gatesheadquays.com/secondpageprivate.htm>).

3.2.1.7 Almanya, Ruhr Bölgesi Emscherpark

19.yüzyıl boyunca Avrupa'nın önde gelen sanayi ve üretim merkezlerinden biri olarak hizmet varmıştır. Geçtiğimiz 30 yıl içerisinde ağır sanayi yeniden yapılanma ile terk edilmiştir. Çalışan çelik fabrikaları, kömür madenleri, kimyasal tesislerin yerini artan işsizlik ve kalitesiz çevre koşullarına bırakmıştır. 1989 yılında uluslar arası yapı fuarı IBA eski sanayi bölgelerinin geleceği için çöküntü bölgelerinde kentsel yerel yetkililer, özel sektör, meslek odaları, çevre örgütleri ve vatandaşların katılımıyla proje yapımına başlanmıştır (Işıkkaya, 2003, ss. 17-22)

Emscher bölgesi tasarımında ana fikir 1970' lerden sonra endüstrinin geri çekilmesiyle kullanılmayan bölgenin doğa ve peyzaj ile yeniden canlandırılmasıdır. (<http://www.arkitera.com>).

Projede;

- Emscher doğal park,
- Emscher sisteminin ekolojik açıdan yeniden yapılandırılması,
- Rhein - Herne-Kanalı,
- Sanayi kültürü,
- Park içerisinde çalışma,
- Yeni konut şekilleri ve konutlar,
- Sosyal, kültürel ve spor aktiviteleri için yeni teklifler,

vb. kriterler ele alınmıştır (Işıkkaya, 2003, ss. 17-22)

.-Eski et kesim bölgeleri=Biyoloji parkına,

-Maden ocakları=Golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına ve bir Maden Tesisi' de, yaşlılar yurduna dönüştürülmüştür.

Yapılan projeyle Emscherpark Bölgesi Almanya'nın yeni turizm merkezlerinden biri haline gelmiştir.

-Emscherblick, Bottrop,

65 m yüksekliğinde teraslarıyla birlikte bir seyir kulesi inşa edilmiş,

-Dortmund Nollendorf'ta Ziyaret Binası,

Maden ocaklarının bulunduğu bölgedeki tesisler restore edilmiş ve alışveriş merkezi, kültür merkezi, müze kullanımına sunulmuş,

-Deisburg Alman Gemisi;

Eski fabrika müze olarak kullanılmakta,

-Essen Maden ocakları;

Restore edilerek Unesco tarafından Kültür ve sanat merkezi olarak kullanıma açılmış,

-Essen kömür madenleri;

Tesisler gastronomi merkezi olarak kullanılmakta,

-Gelsenkirchen Mimarlık, iş galerisi;

Eski birahane ve etrafı yeniden restore edilmiş ve kültür merkezine çevrilmiş,

-Oberhausen Gazometreleri;

Kentin sembol mekanlarından biri olan bölge sergi ve atolye işlevleri için yeniden restore edilmiş (Işıkkaya, 2003, ss. 17-22).

Yapılan projeyle;

Ekoloji esaslı yerleşim fikri gerçekleşmiş, alanın sosyal, kültürel yapısı geliştirilmiş, var olan endüstriyel miras restore edilerek korunmuştur (Şekil 3.11)



Şekil 3.11: Emscher bölgesinde ekoloji esaslı doğa ve peyzaja yönelik çalışmalarla alan değerlendirilmeye çalışılmıştır
(<http://www.arkitera.com/new/2008/emscher.jpg>).



Şekil 3.12: Emscher bölgesinde var olan endüstriyel nitelikli binalar rehabilitasyon ve sağlıklılaştırma çalışmalarıyla yeniden işlevlendirilmiş, doğa ve peyzajın da katılımıyla alan canlandırılmıştır (<http://www.arkitera.com/new/2008/emscher.jpg>).

3.2.1.8 Barcelona Poblenou Bölgesi

Barcelona tarihsel olarak İspanya'nın sanayi ve ticaret merkezi olmuştur.19.yy'da İspanya sanayileşmesinin çekirdeği iken bugün, 21yy'da yeni bir kimliğe; yeni teknolojik devrimle bütünleşme ve bilgi kenti olarak yeniden oluşuma yönelmiştir. Böylece Barcelona, yeni kimliği ile İspanya ve Katalonya'nın teknolojik platformu haline gelmeyi hedeflemiştir (Erden, 2003, ss. 109-114).

Söz konusu bölge; sanayi devrimi süresince yeni fabrikaların kurulduğu bir bölge ve bu fabrikalarda çalışan işgücünün yaşama alanı olarak ortaya çıkmıştır. Projeyle amaçlanan, olimpiyatlar sonrasında da sağlıklı ve yaşanabilir bir kentsel mekan oluşturmaktır. Bu bağlamda kıyı mekanı değerlendirilmiş, altyapısal yatırım (tesisat, demiryolları, metro bağlantısı, plajların iyileştirilmesi, parklar vb.) ve yeni katkılarla, olimpiyat oyunları sonrasında da kent için kalıcı bir değer olarak görülmüştür. Bunun dışında kentsel dokuya ait çalışmalar, kentsel yenilemede kullanılmış, geleneksel, özgün dokunun iyileştirilerek sürdürülmesine olanak sağlanmıştır (Erden, 2003, ss. 109-114).

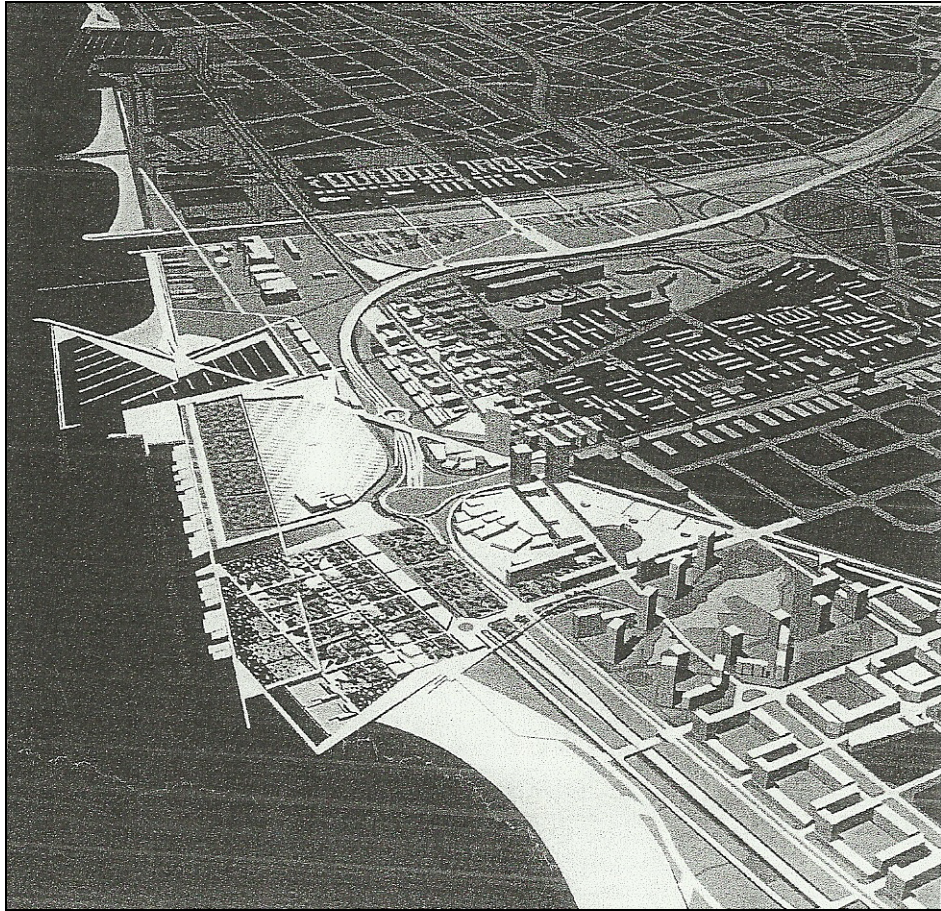
Geleneksel sanayi bölgesi olan Poblenou'da geliştirilmesi istenen fonksiyonlar;

- Bilgi ve iletişim sektörü,
- Araştırma merkezleri,
- Tasarım birimleri,
- Kültür fonksiyonları,
- Ofisler,
- Otel ve restoranlar,
- Diğer donatılar ve konut alanlarıdır (Erden, 2003, ss. 109-114).

Poblenou; Barcelona kent merkezindeki tarihi dokunun hemen yanında bulunmaktadır. Alanın yenileşmesi, yerel kimliğin korunması için gerekli görülmüştür. Bölgedeki sanayi yapılarının ve alanlarının yeni kullanımlarla korunarak, konut ve diğer aktiviteler için yeniden kullanıma açılması sağlanmıştır. Kentin güneydoğusu kıyı ile bütünleşmiştir. Mevcut konut stoku değerlendirilmiştir. Olimpik köy, marina, kültür tesisleri ve sanat atölyeleri ile yeni geniş alanlar kurulmuştur. Restore edilen binalar ile kentin konut açığı giderilmeye çalışılmıştır. Özellikle sanatçılara yönelik olarak

oluşturulan sanat atölyeleri ile kentin kente yeni bir imaj kazandırılmıştır. Kentin bilgi kentine dönüştürölmesi için tekno - park geliştirilmiştir (Erden, 2003, ss. 109-114).

Daha çok költürel yenileşme projesi olarak bilinen Poblenou (şekil 3.13) Barcelona'nın Avrupa költür kent kimliğine kavuşması için konulan hedef olarak belirlenmiştir. Költürel merkeze dönüşmesiyle Barcelona kıyıları yaşayan temiz alanlar haline gelmiş, yeşil alan ve kamusal alan anlamında halkın katılımı ve etkileşimine fırsat verilmiştir. 1992 Olimpiyatlara hazırlık amacıyla başlanan kapsamlı çalışma sonucu Barcelona kıyıları yaşayan canlı bir yapıya kavuşmuştur.



şekil 3.13: Barcelona'nın Avrupa költür kent kimliğine kavuşmasını sağlayan Barcelona Poblenou projesi sayesinde Barcelona kıyıları yaşayan temiz alanlar haline gelmiş, yeşil alan ve kamusal alan bakımından halkın kullanımına açılarak toplumsal ve sosyal etkileşim sağlanmıştır (Erden, 2003, s. 112).

3.2.1.9. Londra Dockland Bölgesi

Havayollarının gelişmesi ile limanlarda ve doklarda sanayi birçok alanı boşaltmaya başlayınca Londra'da da 1970'lerde endüstri ve karayolu şehirlerin dışına doğru çekilmeye başladı ve su kıyısında da fonksiyon değişimi yaşadı (Paşalıoğlu, 1993'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 48).

Eski liman bölgesinde planlanan yerleşimi fonksiyonel olarak dört temel gruba ayrılmış;

- Ticaret, sanayi ve eğitim yapıları,
- Konut yapıları,
- Kamusal yapılar ve alanlar,
- Rekreasyon ve turizm amaçlı yapılar ve kentsel mekanlar (Konuk, 2009).

“Docklands” bölgesinin çok geniş bir alana yayılmış olmasından dolayı, bölgedeki planlama dört ana bölgeye ayrılmış. Bu bölgeler Londra kent merkezine yakınlıklarına göre sıralanabilir (<http://www.mimarist.com>) .

- Wapping
- Surrey Dock
- İsle of Docks
- Royal Dock

3.2.1.9.1 Wapping;

Londra şehir merkezine en yakın olan liman bölgesi “Wapping”, genel olarak ticaret - ofis ağırlıklı da olsa karma bir fonksiyonel yapıda planlanmış. Hafif sanayi yapıları ve otel, yatçılık gibi fonksiyonlar da düşünülmüş. Yoğun konut yerleşimleri ve farklı ticaret ve eğlence anlayışlı fonksiyonlar bölgenin genel yapısını oluşturuyor. Bölgedeki çok sayıda eski bina yeni işlevlerle düzenlenmiş (Şekil 3.14).

Eski kanalizasyon pompalama merkezi, müzik kayıt stüdyolarına dönüştürülerek bölgeye eğlence esaslı rekreasyon ve ticaret fonksiyonların getirilmesi amaçlanmıştır (www.mimarist.com).



Şekil 3.14: Wapping bölgesinde çok sayıda eski bina yeni fonksiyonel kullanımlarla işlevlendirilmiştir (<http://www.victorianweb.org/art/architecture/industrial/10.jpg>).

Bölgede planlanan konutlar, lüks evler şeklinde tasarlanmıştır. Konut yerleşimi çok sayıda olmakla beraber; konut alanları arasında rekreasyon amaçlı kamusal mekanlar düzenlenmiştir (www.mimarist.com).

3.2.1.9.2.Surrey Docks;

Thames nehrinin güneyindeki bu bölge de, Wapping'e benzer olarak yoğun konut yerleşimine açılmış. Kendi içinde tutarlı sayılabilecek bir tutum ile bölgede hastane, dükkanlar, kıyı yaya dolaşım mekanları (Şekil 3.15), restaurantlar, 300 adet yeni konut ve yine bir hayli ofis mekanı düzenlemesi ile birlikte; bazı depoların lüks su kenarı konutlarına dönüştürülmesi tekrarlanmıştır.

Büyük bir alışveriş merkezi ve otopark alanlarının oluşturulmasının yanısıra, bazı antrepolar konut, müze, otel, dükkan gibi karma işlevler ile donatılmıştır (www.mimarist.com).



Şekil 3.15: Thames nehrinin güneyindeki bölgede düzenlenen yaya dolaşım mekânları
(<http://www.planetware.com>).

3.2.1.9.3. Isle of Dogs;

Özel yasal düzenlemeler ile bu bölgenin bir finans merkezi haline getirilmeye çalışıldığı ve özellikle yabancı yatırımcıların bölgeye kendi finansal ve mekansal kimlikleri ile birlikte yer aldığı görülüyor (Şekil 3.16). Bölgede planlanan ofis alanının yaklaşık 1 milyon m² olacağı hesaplanıyor. Bu ofis alanları ile birlikte kapladıkları 29 hektar alanın 2/3'ü kadarının da açık kamusal alan olarak kullanımı düşünülmüş. Planlanan kamusal alanların içinde bir de büyük bir meydan düzenlenmesi öngörülmüştür (www.mimarist.com).



Şekil 3.16: Finans merkezi olarak tasarlanan Isle of Dogs bölgesi zengin yatırımcılar için kimlik bölgesi konumundadır (<http://www.bbc.co.uk/2005/08/25/087>).

3.2.1.9.4 Royal Dock

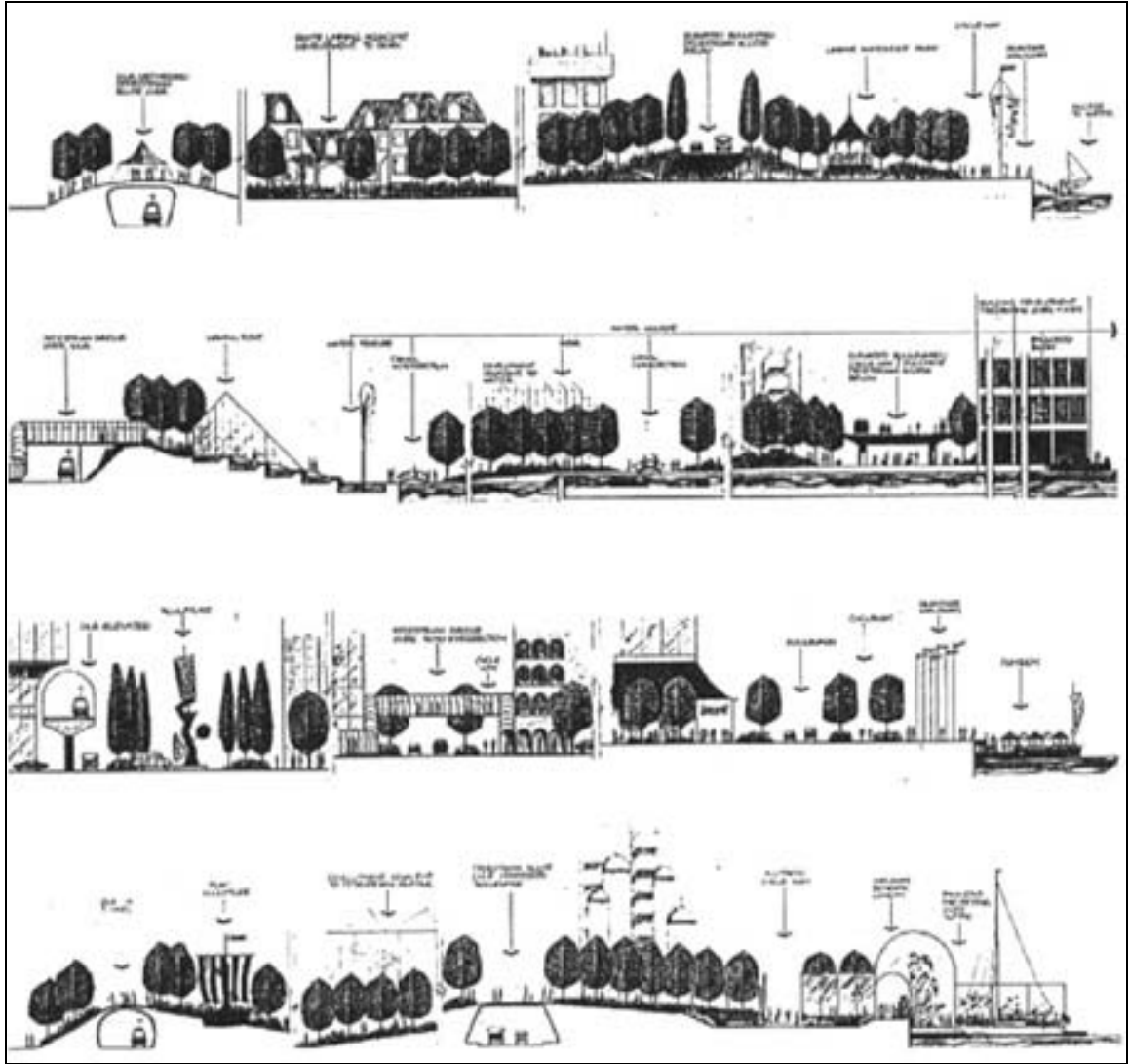
Bu bölge Londra şehir merkezine en uzak noktada, en çok açık alan ve suyun bulunduğu ve en az gelişmiş bölge olarak tanımlanabilir. Büyüklüğü, su kenarı stratejik özellikleri ve diğer lokal özellikleri nedeniyle özel bir nitelik arz ediyor. 270 hektarlık alanı ile Avrupa'daki en büyük kentsel planlama bölgelerinden birini oluşturuyor (www.mimarist.com).

Bölge planlamasında, Royal Docks Bölgesi'nin uluslararası bir önem taşıyacağı ve sermaye piyasasının Doğu Londra'ya taşınmasında büyük rol oynayacağı öngörülmüştür (www.mimarist.com).

Bölgede yatırım önce ulaşım sistemlerinde ve de altyapı sistemlerinde başlatılmış. Öncelikle yol, köprü, hafif raylı sistem ile bir bölge içi ulaşım ağı ve

hava limanının inşasına başlanmış. Fakat önceliğin özellikle bu bölgede yaya ulaşımına verildiği vurgulanıyor (www.mimarist.com).

Şekil 3.17’de görüldüğü üzere; bu bölgedeki kentsel tasarım yeşil ile entegre bir sosyal çevre niteliğinde ele alınmış. Ana ulaşım arterlerinin yeraltına alınması ya da farklı biçimlerde izole edilmesi düşünülmüş. Docklands içerisinde, rekreasyon açısından en zengin bölge olarak Royal Docks gözüküyor. Buna rağmen yüklü miktarda yatırım yapılan ve de ivmeli bir biçimde kalkındırılan bir bölge olduğunu gözlemleyebiliriz. Bunu da işlevsel ve de formal içeriğinin zengin tutulması ve iç dinamiğinin sağlıklı kurulmasına bağlamak mümkündür (www.mimarist.com).



Şekil 3.17: Royal Dock bölgesinde kentsel tasarım yeşil ile entegre halinde olup, ana ulaşım arterleri yeraltına alınarak izole edilmiştir (www.mimarist.com).

Londra Dockland limanı;

- Kamusal odak noktaları oluşturma,
- Ulaşımda birbiriyle iç içe geçmiş bir yapılaşma,
- Alternatif ulaşım akslarıyla buluşma merkezi oluşturma,
- Doğanın bir parçası konumundaki yeşil park,
- Kentsel gelişmeyi tetikleyici plan kararı,
- Eskiye değerlendirerek hayata katma,
- Kent halkını su ile birleştirme(marina, su sporları vb. etkinliklerle),
- Kültürel ve sosyal etkinliklerle halkın katılımını artırıcı,
- Ekonomik, sosyal anlamda kentin doğusuyla birleşik bir kent oluşturma vb kararlarla tasarlanmıştır (Konuk, 2009).

3.2.2 Kıyı Alanların Kamusal Kullanımına Türkiye Örnekleri

Bu bölümde belirtilen dünya örnekleri ile benzer geçmişe sahip Türkiye’den uygulanmış ve uygulanmamış olan örnek projeler anlatılacaktır.

3.2.2.1 Galataport-Karaköy

1988 Yılında Murat Tabanlıoğlu tarafından gerçekleştirilen proje, Karaköy Meydanındaki Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlük binasından, Denizcilik Ticaret Odasına kadar yaklaşık 1200 metrelik sahil şeridi için planlanmıştır (www.mimdap.org/.../galataport3.jpg.) (Şekil 3.18 - Şekil 3.19 - Şekil 3.20).



Şekil 3.18 - 3.19: Kruvaziyer liman olarak kullanılması öngörülen tarihsel siluete hakim Galata bölgesi (www.lydotravel.com/images/map.istanbul.galata).



Şekil 3.20: Murat Tabanlıoğlu'nun tasarladığı Galataport projesi açık alan olarak 100.000m², kapalı alan olarak 30.000m² 'lik bir alan üzerinde düşünülmüştür (www.mimdap.org/.../galataport3.jpg).

Şekil 3.18 - 3.19 - 3.20’de görüldüğü üzere Galata limanına Kruvaziyer liman olarak yaklaşılmasını öngören proje, açık alanı 100.000 metrekare, kapalı alanı yaklaşık 300.000 metrekarelik bir alan üzerinde düşünülmüştür. Proje dahilinde toplam 750 odalı 5 yıldızlı ve 4 yıldızlı oteller, alışveriş merkezleri, fast - food yerleri, kruvaziyer liman, freeshoplar, otopark ve müze yapılması planlanmıştır. 2004 yılında açılan İstanbul Modern Sanatlar Müzesiyle gündeme gelen proje ‘Sit Alanı’ olarak belirlenen bir alanda olması ve toplumun ortak kullanımı olarak bilinen ‘kamu yararı’ dışına çıkılması vb. hukuksal ve yönetsel prosedürleri geçemediğinden iptal edilmiştir

(http://www.yapi.com.tr/Haberler/haber_Detay_49592.html).

Yasanın 6.maddesinde belirtildiği üzere kıyılara yapılabilecek yapılar ‘iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalkakıran köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, tuzla kayıkhanesi, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları’ gibi kıyının korunmasına yönelik yapılardır. Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler de ‘Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır’ ve kamu kullanıma ait alanlardır (Özden, 2006, ss. 127–135).

Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca alınan kararda ise ;‘Kıyılarda kruvaziyer limanlar yapılabilir’ hükmü geçmekte, bu da Galata Limanında otel, alışveriş merkezi, banka, lokanta, ofis gibi farklı kullanımların yer almasına imkan tanımaktadır (www.yapi.com.tr). Söz konusu planların yapıldığı bölge İstanbul I numaralı Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 07.07.1993 gün ve 4720 kararı ile de Kentsel Sit Alanı olarak tespit edilmiş ve ilgili bölgenin Koruma Bölge Kurullarınca uygun görüş verilmeden onama makamlarınca karar alınması hukuka uygun olmadığı belirtilmiştir (Özden, 2006, ss. 127–135).

Koruma Bölge Kurulunca 20 Eylül 2004 tarih 118 sayılı kararı ile sunulan proje söz konusu plan teklifleri sonrası uygun bulunmayarak uygulanmamıştır (Özden, 2006, ss. 127–135).

3.2.2.2 İzmir Kordonboyu

Kordonboyu, 1800'lerden 1998'lere kadar kent halkının denizle buluştuğu, prestij alanı olarak kentsel aktivitelerin toplandığı, kentin denizyoluyla dış dünyaya açıldığı önemli tarihsel olayların meydana geldiği, sürekli olarak rantın en yüksek olduğu bir alan olmuştur. Fakat Kordonboyu 1998 'de çok hızlı bir şekilde rant amaçlı doldurularak bölgenin sahip olduğu imaj kaybolmuştur. Kordonboyu yapılan dolgu çalışmasıyla denizle bağlantısı kopmuş adeta 2 - 3 m yükseklikte bir duvarla denizle yol bağlantısı kesilmiştir. Buda Kordon boyu adı ile bütünleşmiş olan kıyı parçasının artık kentsel ve mekansal anlamda tüm özelliklerini yitirmesine ,geçmişin gelecekle olan bağlantısının kopmasına ortam hazırlamıştır. Gelecekte otopark olarak planlanması düşünülen kıyı için dolgunun üzeri asfaltlanarak Halkapınar 'dan gelerek Alsancak Limanı bitimiyle sona eren viyadük çalışmaları için gece gündüz çalışılmıştır. Mağaza ve işyerleri kapanmış yolun ortasına viyadükler konulmuştur. Sokak lambalarının dahi yanmadığı Kordonboyu yaşamayan bir alan haline gelmiş, Alsancak iskelesi de dolgunun altında kalarak geçici olarak bir şantiye barakasında görevine devam etmiştir (Balcı, 2002, ss. 34–51).

Kordonboyu sahili ile özdeşlenen lineer olarak yol boyunca devam eden Palmiye ağaçları bile yapılan viyadük çalışmaları ile değerini kaybetmiştir. Mimarlar Odası kentin içinden bu şekilde yol geçirilmesi konusunda, şehircilik ve planlama ilkeleri, kamu yararı, kent kimliğini hiçe saydığı nedenleriyle hukuksal girişimlerde bulunmuş ve projenin iptalini istemişlerdir. Bu proje yerine, çevre yolunun tamamlanması, kent içi kavşak projelerinin hayata geçirilmesi gibi alternatif projeleri gündeme getirmişlerdir. Mimarlar Odası Kordonboyu'nun sahip olduğu özellikleri dolayısıyla, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'na tescil edilmesi talebinde bulunmuş, ancak; Pasaport ile Konak İskelesi arasındaki bölüm tescil edilmiştir. Mimarlar Odasının açtığı hukuk mücadelesi sürecinde Kordonboyu, Alsancak Limanı doldurulmaya başlanmış ve sit alanı ilan edildiği için bu dolgu Cumhuriyet meydanı sınırında durmuştur (<http://kent,fişek.com.tr/makaleler /11.html>).

Karayollarının yapımı kontrolünde gerçekleşen yol ve viyadük çalışmasını İzmir Büyükşehir Belediyesi sahiplenince, halk da işi sorgulamaya başlamıştır. Dolgunun 2-3 metreye yükselmesiyle tepkiler oluşmuştur. Koruma kurulu tarafından önceden tescil

edilen Alsancak limanı ve pasaport iskelesi arasındaki kıyı bandı, aynı kurul tarafından tescil edilerek korumaya alınmıştır. Kent halkının tepkisini gören İzmir Büyükşehir Belediyesi Kordonboyu sahilinin sadece yeşil alan kısmıyla ilgilendiğini belirterek yüksek olan dolgunun hemen kaldırılması gerektiği görüşünü bildirmiştir (Balcı, 2002, ss. 34–51).

Danıştay ‘ın mevcut projenin iptal kararını vermesiyle Koruma Kurulu yeni bir plan kararı sunmuş ve Kordonboyu sahilinin yeşil alan olarak düzenlenmesini gerekli görmüştür (Şekil 3.21- Şekil 3.22). Kurul kararıyla buranın düzenlenmesi için bir yarışma projesi açılmış, Kordon’da yeşil ve yaya fonksiyonları ile çim, sert zemin ve bordür düzenlemeleri, sökülebilen oturma elemanları, yaya yolu, platolar, bitki dokusu, bisiklet yolu, koşu yolu gibi donatıların getirilmesi kararı alınmıştır (Balcı, 2002, ss. 34–51).

Yapılan projede meydan düzenlemesine de yer verilmiş, Cumhuriyet Meydanı etrafına dizilen Palmiye ağaçları ve palmiyeye benzeyen iki metal meşale ile dönemin Akdeniz kimliğine referans verilmek istenmiştir. Gündoğdu meydanı ise Pasaport limanı Alsancak Garı arasında kesintisiz uzanan bir bant biçimlenen Kordonboyu’nu keserek, Rıhtım caddesinin bütünselliğini bozarak, tarihsel referansları zayıflatmaktadır. Bu alanda 2004 yılında yapılan ve ‘Cumhuriyet’in kazandırdıkları ‘ adını taşıyan 33 metrelik anıt-heykel kıyıda gereksiz bir yükselmeye neden olmasının yanı sıra içeriği dolayısıyla da kıyının sivil, kamusal kimliği örtüşmemektedir. Böyle bir içerik Cumhuriyet Meydanı’nın kısmen resmi kimliğine karşın, Gündoğdu’da konserlerin yapıldığı sivil meydan fikri ile çatışmaktadır. Yapılan projede pasaport civarındaki balıkçı teknelerinin kaldırılması hijyenle ilgili problemi çözmüş fakat kıyı, liman kenti imgesi arasında çelişki oluşturmuştur. Restore edilen Bergama vapuru, Rekonstrüksiyonu gerçekleştirilen İzmir kayıkları gibi eski deniz araçlarının iyileştirilmesi ile imgesel boşluk kısmen doldurulmaya çalışılmıştır (Balcı,2002, ss. 34–51).

Uygulanmış olan İzmir Kordonboyu Projesi kıyının doldurulmasıyla daha çok kamusal alan oluşturulduğu düşüncesi ile tasarlanan yalnız kullanım açısından eski haliyle karşılaştırıldığında mekanın tarihsel referanslarının zedelenmiş olduğu, iki yüzyıla yakın tarihsel belleğin hafızalardan silinerek kaybolduğu bir çalışmadır.



Şekil 3.21-3.22: Dolguyla kopan kıyı-kent dengesi, İzmir Kordonboyu’ nda yeşil nitelikli kamusal alan oluşturularak düzeltilmeye çalışılmıştır (Korkmaz,2000, s. 87).

3.2.2.3. Haydarpaşa Limanı

Haydarpaşa 19.yüzyıl öncesinde varlık göstermiş olsa da kentsel mekana yoğun olarak katılımı 19.yüzyılda olmuştur. İlk önceleri Selimiye Kışlası, Askeri Hastane (1844-1846), İngiliz mezarlığı (1853-1856), demiryolu ve liman (1872-1908) ve numune hastanesinin (1901) inşa edilmesi Salacak ile Kadıköy arasındaki Haydarpaşa’yı Tarihi yarımada karşısında ikinci önemli bir siluet haline getirmiştir (Şekil 3.23). Haydarpaşa Limanı içindeki hizmet veren idari binaların hepsi İstanbul’un oryantalist mimarisine ait literatürde yer almakta ve her biri bir kompleksin parçası şeklinde sıralanmaktadır (Kösebay, 2006, ss. 59–64).



Şekil 3.23: Haydarpaşa Limanı Tarihi Yarımada karşısında bulunması itibariyle İstanbul kentsel silueti açısından oldukça önemlidir (<http://istanbulwallpapers.com>).

Yalnız son zamanlarda, Tarihi Yarımada'nın karşısında oryantalist mimari açısından zengin olan Haydarpaşa Limanı belli olmayan plansız yönetim anlayışı ile 'Sit Kararı' alınmış olmasına rağmen özelleştirme ve rant amaçlı planlara maruz kalmakta ve korunamamaktadır.

Sonuç olarak; İstanbul Haydarpaşa Limanı'nı New York'un gökdelenlerle kaplı Manhattan bölgesine benzetecek proje çalışmasına 2004 yılında başlanmış olup, Harem-Kadıköy arasındaki sahil şeridini kapsayan yaklaşık 1 milyon metrekarelik araziye turizm kompleksi inşa edilmesi planlanmaktadır (Şekil 3.24, Şekil 3.25 – 3.26). Proje çerçevesinde 340 bin metrekarelik deniz alanının doldurularak, iş ve ticaret alanı olarak kullanılması, bölge içinde yat limanı, yat kulübü, cruises gemi limanı, 5 yıldızlı oteller, kongre merkezi, fuar alanları, ticaret alanları, alışveriş merkezleri, ofisler ve konutlar yapılması düşünülmüştür. Haydarpaşa'nın iş ve ticaret alanı olarak yeniden düzenlenmesi projesine en şiddetli tepkiyi Kadıköy Belediyesi ve Kadıköy Kent Konseyi ile İstanbul Mimarlar Odası göstermiştir (<http://www.yapi.com.tr>).



Şekil 3.24: Haydarpaşa Limanı'nın kıyı dolgu çalışmaları sonrası iş ve ticaret ağırlıklı kullanımını öngören proje (<http://www.atelier-art-urbain.com>).



Şekil 3.25 - 3.26: Haydarpaşa Limanı için düşünülen ticaret kompleksi konumundaki yapılar (<http://www.atelier-art-urbain.com>).

21 Haziran 2006 tarihinde, 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, tarafından ‘Koruma amaçlı imar planı hazırlanıncaya kadar bu alanlarda hiçbir Şekilde yeni yapılaşmaya gidilmemesi gerektiği’ yönünde karara varılmış ve Haydarpaşa Limanı ve evresi’ Kentsel ve Tarihi Sit Alanı’ olarak ilan edilmiştir (Şekil 3.27) (<http://www.mimdap.org>).

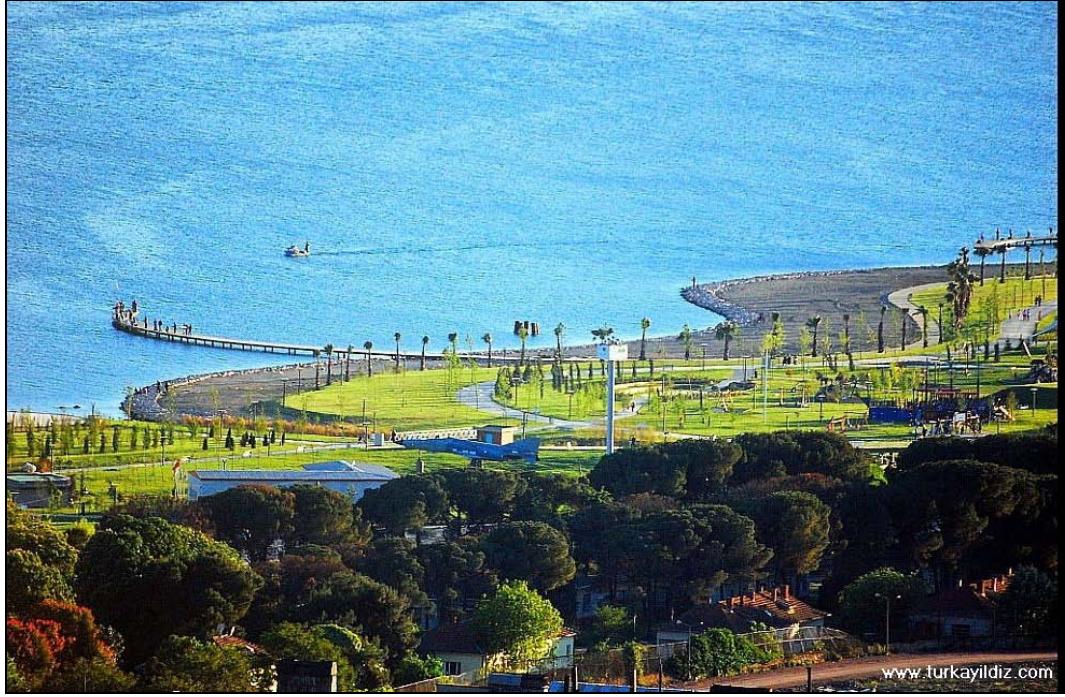
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), yapımı bitmekte olan Marmaray Projesi sonrası Haydarpaşa'ya ihtiyaçlarını kalmadığı belirterek 3 ayrı sit kararı çıkarılan bölgede İstanbul İdare Mahkemesi'ne başvurarak davanın iptalini istediklerini belirtmiştir (<http://www.mimdap.org>).

Dava sonucu 30 Kasım 2007 tarihi itibarıyla; protokol görüşünce; plan yapma yetkisi TCDD'den İBB' ye devredilmiştir. Protokol metninde hertürlü imar planını onaylamaya ve ruhsat vermeye Bayındırlık ve İskan Bakanlığının yetkili olduğu belirtilmiştir. Protokolde Haydarpaşa Liman ve geri sahasının tarihi yarımada ile bütünlük gösterdiğine dikkat çekilerek bölgenin dokusunun ve Boğaz'ın silüetinin olumsuz etkilenmemesine dikkat edilmesi istendi. Planların 1/100.000 'lik Çevre Düzeni Planı'na uyumlu hale getirilmesi gerektiği hakkında fikir birliğine varılarak proje uygulanmamıştır. (<http://www.mimdap.org>).

3.2.2.4 İzmit Sekapark

Türkiye'nin kağıt ve karton ihtiyacını karşılamak için 17.06. 1934 tarihinde Atatürk, tarafından kurulan fabrikanın kağıt üretimi amaçlı kullanılması kararlaştırıldı ve işletmesi Sümerbank'a verildi. Yapımı yaklaşık iki yıl süren fabrikada 18.04.1936 tarihinde İzmit'te Cumhuriyet döneminin ilk kâğıdı üretildi. 21.06.1955 tarihinde Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları İşletmesi Kanunu yürürlüğe girerek, SEKA kurulmuş oldu. Merkezi Kocaeli'de bulunan SEKA'nın birçok ilde fabrikası açıldı. Yıllarca Türkiye ekonomisine katkı sağlayan SEKA, daha sonra kötü yönetim nedeniyle zarar etmeye başladı. Şirketin zarar etmesi üzerine Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 06.12.1997 tarih ve 97/54 sayılı kararı ile özelleştirme kapsamına alındı. Fabrikanın büyük bir kısmı alanın park olarak değerlendirilmesi görüşüyle yıkıldı. Dönemin hükümeti ve Kocaeli Belediyesi tarafından park yapılması kararı alınan projenin amacı, kenti sahille birleştirmek olarak belirlendi (Şekil 3.28)

(<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>)



Şekil 3.28: Sekapark Projesinde asıl amaç kenti sahille birleştirmek düşüncesiydi (<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>)

Toplam 580 dönümlük SEKA arazisi üzerinde marina iskelesi, normal iskele, kağıt müzesi, kent müzesi, oturma alanları, deniz kıyısında büfe, plaj, dinlenme sahaları, denize inen merdivenler, ışık kuleleri, balıkçı restoranları, su oyun alanları, su ışık gösterileri, denize inen kızak alanları, iskeleler, deniz gözetleme kulesi, koşu, jogging, yürüme bantları, rıhtım ışıklandırması, dinlenme parkları, kongre salonları, ağaçlık alanda oturma alanları, zemin altında otopark alanı, gösteri ve görsel sanat atölyeleri, sergi salonları, kapalı spor salonları, açık spor sahaları, festival yapımı için mekanlar, gölet, çocuklar için su oyun merkezleri gibi bir çok tesis oluşturuldu (<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>).

Proje çalışmasında, SEKA'nın bazı bölümlerine dokunulmadan tarihi bir ortam oluşturuldu. Bunlardan biri de eski silo tankları. 13 metre yüksekliğinde 16 metre çapında olan iki silo kafe, yapılan ilave ile üçe yükseltildi

Çelik konstrüksiyondan yapılan silo tank kafenin etrafı tamamen camla kaplandı (<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>).

Devasa alanıyla Türkiye’de benzeri bulunmayan ve dünyada örnek gösterilen parkta çocuklar için özel bir çalışma yapıldı. Çocuklar için tam 150 dönümlük alan ayrıldı. Bu alan içinde çocukların hiç sıkılmadan saatlerce oynayacakları alanlar oluşturuldu. Proje alanı içinde 9 metre yüksekliğinde yapay tırmanma duvarı yapıldı. Türkiye’nin en büyük kay-kay pisti de, SEKA Kent Park alanında yerini aldı. (<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>).

Sahilin, Körfez’in ve denizin büyük anlam ve önem kazandığı projede, iskelelerin tamamı çok fonksiyonlu olarak inşa edildi. Deniz üzerine inşa edilen Kent Balkon sayesinde Kocaelililerin Körfez’in güzelliğini, su oyunlarını ve konserleri farklı bir açıdan ve doyasıya izleyebilecekleri bir ortam oluşturuldu (Şekil 3.29).



Şekil 3.39: Sekapark’ta Denizin Üstünde Oluşturulan Kent Balkon
(<http://peyzaj.org/sekaport-kocaeli-sekapark-in-gozbebegi-olacak/>)

Avrupa’nın en büyük lazer ışıklı su oyunları, yine SEKA Kent Park’ta yapıldı. İlk etap projesinde toplam 7 bin metrekarelik kapalı alanı bulunan ve sahili oldukça uzun olan parkın 1 kilometresinde, yapay kumsal plaj şeridi oluşturuldu.

Büyük çoğunluğu yeşil alan olarak yapılan SEKA arazinde birinci etap park alanına, toplam 6 bin adet özel, yetmişmiş ağaç dikildi
(<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>).

Ulaşım alternatifleri artırılacak olan SEKA Kent Park içine biri araçlar için olmak üzere 4 adet köprü yapıldı. Yaya köprüleri mimari olarak özgün tasarımlara sahip ve Avrupa standartlarında oldu. Çok büyük olan alanın güvenliğine de büyük önem verildi. Bu amaçla 24 saat boyunca 52 kameradan güvenlik kontrolü yapılması kararlaştırıldı. Ayrıca hiçbir noktanın karanlıkta kalmaması amacıyla parkın tamamı aydınlatıldı. Aydınlatmalar da parkın özüne göre monte edildi (<http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>).

3.3 Ara Değerlendirme

1927 ‘de çıkarılan Sanayi Teşvik Kanunu sonucu kıyılar ağır ve orta sanayiye açılmıştır. Yalnız artan pazar arayışı ve ekonomideki gelişmeler sanayi, endüstri ve ticari faaliyetlerinin daha geniş alanlara yayılmasını gerektirmiştir. Kıyı alanlarının sanayi, ticari, endüstri ve ulaşım açısından yetersiz kalması, artan talebi karşılayamayacak duruma gelmesi, kentin çeperlerinde yeni büyüme alanları arayışına itmiştir. Bunun sonucu terk edilen kentsel boşluklar oluşturan kıyı alanları için yeni stratejiler üretmek gereklidir. 1970 ‘Kıyı Rönesansı ‘ olarak kıyılar kamusal alan olarak kabul edilmiş ve günümüz çalışmalarında kıyılar;

-Tarihsel, Kültürel Miras

-Endüstriyel Miras

-Rekreasyonel ve Turizm nitelikleriyle ele alınmıştır.

Çalışmanın bu bölümünde Kentsel Tasarım yaklaşımları kapsamında (işlevsellik, ulaşılabilirlik, okunabilirlik, Odak noktaları oluşturma, Görüş açısı oluşturma, Mimari Mirası Değerlendirme, Kimlik (K) ve İlgi (İ), Emniyet (E) ve Konfor (K), uygulanabilirlik) Dünyadan ve Türkiye’den kıyı düzenleme örnekleri (Tablo 3.2) ‘de görüldüğü üzere özetlenmiştir. Yöntem olarak kamusal alanın düzenlenmesi için getirilen yaklaşımların alana kattığı etkiyi algılamak amacıyla (+) pozitif, (-) negatif, (0) denge olarak kabul edilerek çözümleme yapılmıştır. Kentsel Tasarım yaklaşımlarından olan ‘Uygulanabilirlik ‘ ise tablo içerisinde projelerin

uygulanıp, uygulanmadığını gösteren kesintilerle ayrılmış bölümlerde kısaca ifade edilmeye çalışılmıştır.

Tablo 3.2:

Bölgesel ve Ülkesel Ölçekteki Kentsel Kıyı Alanlarının Düzenlenmesi

	İşlev sel lik	Ulaşılabilirlik	Okunabilirlik	Odak N. O	Görüş Açısı O.	Mimari Mirası D.	Kimlik İlgi	E. K.
UYGULANMIŞ ÖRNEKLER								
Baltimore	+	+	+	+(K)	0	+	0	0
Boston Charles Irmağı	+	+(K)	+	+	+	+	+	0
Amsterdam Amstel	+	+	+	+	0	+	+	0
Cenova Limanı	+	+	+	+	+	+	0	0
Venedik Lagünü	+	-	+	+	0	+	+	-
İngiltere Newcatle Upontyne	+	+	+	+	+	+	+	0
Almanya Ruhr Emscher	+	+	+	+	+	+	+	0
Barselona Pablenou	+	+	+	+	+	+	+	0
Londra Dockland	+	+	+	+	+	+	+	0

İzmir Kordonboyu	+(K)	+(K)	+(K)	0	+(K)	-	+	0
İzmit Sekapark	+	+	+	+(K)	+(K)	-	+(K)	+
UYGULANMAMIŞ ÖRNEKLER								
Galataport Karaköy	+(K)	-	+(K)	0	0	-	-	+
Haydar Paşa Limanı	+(K)	-	+(K)	+(K)	-	-	-	+

Tablo 3.2’de Dünya örnekleri (kentsel) ve Türkiye örnekleri (yerel) arası yapılan karşılaştırma da yurtdışında yapılan kıyı projelerinin kamusal kullanım açısından kentsel tasarım yaklaşımlarına daha uyumlu projelendirildiği görülmektedir. Yayalaştırma ve işlevsellik açısından çekim potansiyeline sahip bu alanlarda katılım ve ilgi de fazladır. Ülkemizde ise kıyı çalışmalarında güven ve kimlik sorunları sonrası özelleştirme stratejilerinin belirlendiği görülmektedir. Buna en iyi örnek uygulaması iptal edilen Galataport ve Haydarpaşa Limanı projeleridir.

Yurtdışındaki projeler incelendiğinde ulaşılabilirlik yayanın mekanda aktif hareketliliği ve işlevsellik kamusal kullanım açısından ön planda tutulmuştur. Eskiye canlandırma ve mimari mirası değerlendirme, açısından da dünya örneklerinin olumlu etki sağladığı gözlenmektedir. Ayrıca uygulanan işlevsel çeşitlilik kıyıda odak noktalarının da oluşmasına imkan tanıyarak katılımı artırıcı etki sağlamaktadır.

İşlevsel açıdan su sporları, tiyatro, festival alanları, kafe ve restoranlara önem verilmesi dünya örneklerinde görüldüğü gibi alana yaşanabilirlik özelliğini de katmıştır.

Barselona Poblenou, Londra Dockland, İngiltere Newcastle Upon Tyne, Boston Charles bölgelerinde yapılan çalışmaları incelediğimizde bunların stratejik odaklı olduğu görülmektedir. Mesela olimpiyat oyunları fikri ile Barselona Poblenou gibi atıl durumdaki bir alan yeniden canlandırılmıştır.

Türkiye örnekleri ile karşılaştıracak olursak birçok kıyı çalışmasının stratejik altyapıya sahip olmadığı, merkezi ve yerel hükümetin idaresi altında şekillendiği söylenebilir.

Tez kapsamında incelenen örnekler genellikle işlev değişimi sonrası düzenlenmeye çalışılan kıyı alanlarına yöneliktir. Bu da alana yaşanmışlık özelliğinden ötürü tarihsel nitelik katmaktadır. Türkiye’de izlenen plan ve proje sonrası benzer doku İzmir Kordonboyu ve İzmit Sekapark’ta gözlenmiştir.

İzmir Kordonboyu sanayi ve endüstri faaliyetleri sonrası terk edilmiş ve bir zamanlar kayıp mekan olarak anılmıştır. 1970 sonrası izlenen politika ile canlandırılmaya çalışılmış, yeşil kuşak ile çevrilmiş ama birçok da nitelikli tarihi yapının kaybına sebebiyet vermiştir. Kordonboyu’nda kamusal kullanım adına, yaya ölçeğinde ulaşılabilirliğe, okunabilirliğe kısmen imkan tanınmaya çalışılmıştır. Kıyı yeşil alan nitelikli rekreasyon kullanımına dönüştürülmüştür. Yalnız kıyı-kent arası kopukluk İzmir Kordonboyu’nda da yaşanan bir gerçektir. Mimari mirası korumaya yönelik yapılan restorasi tamamlanan Bergama Vapuru ve rekonstrüksiyonu gerçekleştirilen eski deniz araçları alanda aidiyet duygusunu kısmen hissettirmeye çalışan tekil projelerdir.

İzmit Sekapark Projesi ise SEKA’nın 2005 yılında üretim yapamayacak faaliyete gelmesiyle, yerel ve merkezi yönetim tarafından park yapılması kararı alınmasıyla gerçekleştirilen bir projedir. Uygulaması etaplar halinde gerçekleştirilen projede amaç; kamusal kullanımı arttırmak ve kentliyi su ile buluşturmadır. Çalışmada okunabilirlik, algılanabilirlik ve işlevsellik niteliği esas alınmıştır. Yalnız endüstriyel miras niteliğindeki SEKA Fabrikası tamamıyla korunamamıştır. Sadece bir kısmı çocukların oyun amaçlı kullanımı ile korunabilmiştir. Ayrıca proje kapsamında güvenlik ve konfor da bir kıstas olarak detaylandırılmış parkın her tarafı ışıklandırılarak karanlık mekanların oluşmasına imkan tanınmamıştır. Güvenlik kameralarıyla denetim yapılmasına fırsat veren yaklaşıma sahip proje, İzmit Halkı için yaşayan, canlı bir kıyı projesi olarak gündemde yer almaktadır.

Kentsel ölçekte yer alan, Londra Dockland ve İngiltere Newcastle, Almanya Ruhr Emscherpark vb. projelerde ise ülkemiz projelerinden farklı olarak, mimari

mirasın değerlendirilmesine yönelik faaliyetlerin daha fazla olduğu göze çarpmaktadır.

Ülkemizde sanayi sonrası yeşil alan fonksiyonu ile işlevsellik kazandırılan örneklerde, yapısal dokunun kentsel peyzaj ile bütünlüğünün sağlanmaya çalışıldığı fakat başarılı sonuçlar alınamadığı görülmektedir.

Fakat endüstriyel miras alanı olan Emscherpark vb. dünya örneklerinde yeşil alanların kentsel doku ile bütünleştiği ve farklı fonksiyonel yaklaşımlarla peyzajın işlevsellik kazandığı görülmektedir. Tarihsel ve endüstriyel yapıların kentsel peyzaj ile uyum halinde olduğu projelerin kimlik ve ilgiyi de arttırdığı göz ardı edilemez bir gerçektir.

Suyun görsel etkisini artıran bir diğer özellik kıyı yolları ve köprüler ile alanda görüş açısının artırılmasıdır. Venedik ve Amsterdam bu açıdan incelendiğinde kullanıcıya çekim kotası oluşturabilecek niteliktedir. Kanal kentleri olmaları itibarıyla su üzerinde kayık vb. araçlarla dolaşıma da imkan veren şehirler alanın cazibesini daha da arttırmaktadır.

Belirtilmesi gerekir ki su - kent arasındaki bağın sağlanması kullanıcının kıyıya yönelmesinde önemli bir etkidir. Dünya örneklerinde genellikle toplu taşıma araçları ile kentin kıyıdan kopuk olmasına fırsat tanınmamış, Mesela Cenova, Venedik, Boston projelerinde tren vb. ulaşım araçlarıyla katılım daha da arttırılmıştır.

Tarihsel geçmişe sahip bu tarz kıyı yerleşimlerinde yayalaştırmaya teşvik amaçlı bisiklet vb. araçların kullanımı da alanda aidiyet duygusunu güçlendirici etki sağlamaktadır.

Dünya örneklerini incelediğimizde kıyıların kullanımında yönlendirici levha, tabela, ışık vb. araçlar alanda kullanıcının kendini rahat hissetmesini sağlamakla beraber okunabilir bir çevre oluşturmaktadır. Kentsel doku açısından uyumlu donatıların kullanımı görsel kirliliği de ortadan kaldırmaktadır. İncelenen örneklerde yalnız Venedik'te olumsuz bir durum gözlenmiştir. Kentsel tarihe uymayan kıyı mobilyaları ve alışveriş stantlarının yer yer görsel kirliliğe ortam hazırladığı

sezilmektedir. Ülkemiz çalışmalarında da benzer olumsuz durumlara rastlanılmaktadır. Kentsel doku bütünlüğünde donatı elemanlarının uyumu hem kentsel silüeti korumada hem de çevresel okunabilirliğin ve kamusal kullanımın kolaylığını sağlamada önemli bir faktördür.

Yasal ve yönetsel açıdan Dünya örnekleri ve Ülkemizi genel açıdan karşılaştırdığımızda uygulanabilirlik yaklaşımında farklılıklara rastlanmaktadır. Ülkesel çapta verilen örneklerde kamu kullanımının ve toplum yararının daha öncelikli olduğu görülmektedir.

Buna gösterilebilecek en iyi örneklerden biri Barselona’da sergilenmiştir. Burada kamu kullanımına ayrılmış alan 100 metrelik kuşaktan sonra 6 metrelik bir bant geçiş alanı olarak tanımlanmıştır. Bu banttan sonra gelen 100 metrelik kuşak (gereğinde 200 metreye değin çıkabilmektedir) içinde konut kullanımı, günde 500 araçtan fazla araç trafiği olan yollar, enerji nakil hatları, reklam panoları yasaklanmıştır. Bunun yanında deniz kirliliğini önlemek amaçlı, atık ve her türlü kazı da yasaklanmıştır. Ayrıca Yeşil alanlar, spor alanları, kamu kullanımına ait servisler, kamp olanaklarına son derece önem verilmiştir. Ayrıca bu kuşağın gerisinde 500 metrelik bir bant alanı, mimari perdelemelerden, yerel ortalama yapı yüksekliğini aşan yapılaşmalardan kaçınılarak planlanması önerilmiştir (Ünal, 2007 s. 119).

Ülkemizde Kıyı Kanunu’nun birinci maddesiyle; ‘Deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde ve devamında bulunan sahil şeritleri doğal ve kültürel özellikleri gözetilerek koruma ve toplum yararına açık, kamu yararına kullanılması gerekliliği’ belirlenmiştir (Özden, 2006, ss. 128-129).

Fakat yapılan projeleri özellikle (Galataport ve Haydarpaşa Limanı) çalışmalarını incelendiğinde; kıyıların, sahil şeritlerinin, dolgu ve kurutma alanlardaki yapı yasakları, yapı ve fonksiyon kısıtlamaları ortadan kaldırılmakta, bu alanlarda turizm yapı ve tesisleri ile korumaya yönelik tesisler dışında, diğer tesislerin de imar planı kararıyla yapılaşmasına izin verilmektedir. Kıyının, sahil şeridinin doğal değerleri dikkate alınmadan, bu konu hakkında bir ilke ve esas belirlenmeden her türlü faaliyetin bu alanlarda gerçekleştirilmesine izin verilmektedir (Özden, 2006, ss. 128-129).

Dolayısıyla yapılan düzenlemelerle, Kıyı Kanunu ile belirtilen ‘kamu yararına kullanım esasları’ değiştirilerek, özel kullanım esasları getirilmekte, kamu yararı değil özel kişilerin kullanım ve yararı öncelikli tutulmaktadır.

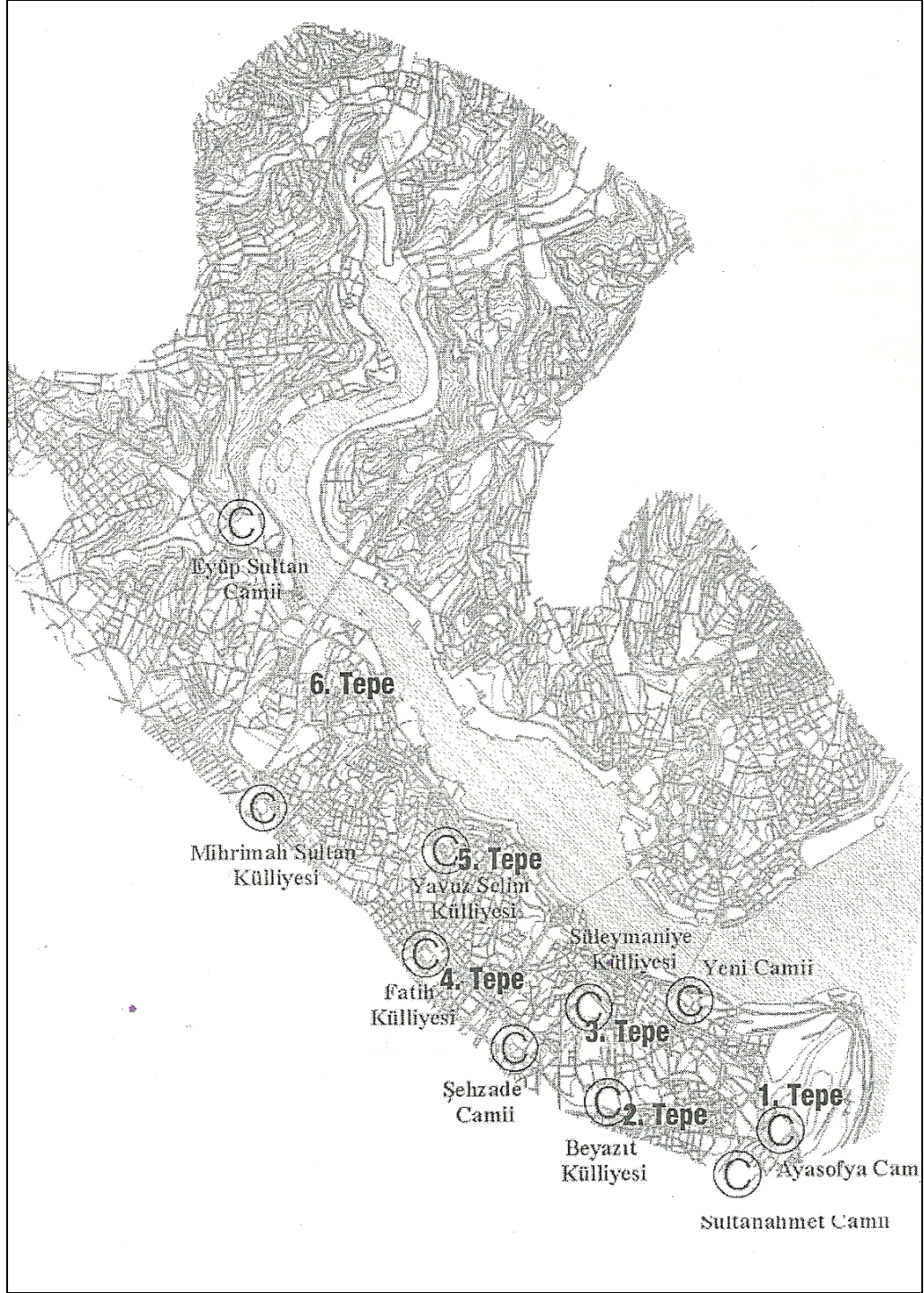
4. KIYI ÖZELİKLİ TARİHİ YERLEŞİM HALİÇ

4.1.Haliç'in Oluşumu ve Coğrafi Konumu

Haliç, İstanbul'un Avrupa yakasında, Boğaziçi'nin güney girişinde yer alan ve Sarayburnu ile Kağıthane ve Alibeyköy derelerine kadar uzanan, yaklaşık 8 km uzunluğunda bir iç liman özelliğine sahiptir. Buzul çağının sonlarına doğru Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin deniz istilasına uğraması ile oluşmuştur. Haliç bu oluşum şeklinden dolayı coğrafyada 'ria' terimiyle ifade edilen 'derin körfez' (deniz istilasına uğramış vadi) olarak bilinir (Yüçetürk, 2001, s. 5)

Karadeniz, İstanbul boğazı ve Marmara deniziyle çevrili olan Haliç yaklaşık olarak 25 milyon metrekarelik bir alanı kaplamaktadır. Haliç'in en geniş yeri Cibali ile Kasımpaşa (yaklaşık 700m) arasındadır. Derinliği ise; Galata ve Atatürk köprüsü arasında 40 m, Galata köprüsü altında 60 m 'yi bulmaktadır. Halıcıoğlu ve Eyüp'te is derinlik 2-3 metreyi geçmemektedir (Enginöz, 2008, s. 120).

Haliç'in topografik yapısını Haliç kıyı şeridi, tepeler, sırtlar, yamaçlar ve teraslar oluşturmaktadır. Haliç'in her iki yakasında kıyı çizgisinden itibaren deniz seviyesinden birkaç metre yükseklikte ve 150'şer metreye dayanan düz bir sahil şeridi bulunmaktadır. Haliç'in fiziksel olarak en belirgin özelliği tepeleridir. Her iki yamaçta da yer alan yükseklikleri 50 ile 130 metre arasında değişen tepeler Haliç silüetinin oluşumunda önemli rol oynar. Haliçte yer alan en önemli yükseklikler Ayasofya ile Topkapı Sarayı'nın bulunduğu bölgede 40 metre, Beyazıt – Süleymaniye'de 50-60 metre, Edirnekapı-Fatih'te 60-70 metre, Taksimde 70-80 metre, Okmeydanı'nda 90-100 metre, Eyüp, Kağıthane, Kasımpaşa bölgesinde ise 100-110 metredir (Sayar, 1977, s. 357) (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Halic'te tepe ve külliyeler
(Kuban, 1970'den aktaran Yüçetürk, 2001, s. 71).

Halic, Bizans'tan bu döneme dek yönetimlerin ilgi odağı olmuştur. Coğrafi konumu, korunaklı bir liman oluşu, sahip olduğu kültürel ve etnik çeşitlilik ve farklı

dönemlerden izler taşıması ve konumu (İstanbul'un merkezinde yer alıyor olması, Galata ve Tarihi yarımada gibi merkezi bağların ortak noktası olması) itibariyle merkezi çekirdek konumundadır. Dönemsel imparatorluklar, uygarlıklar ve farklı dinsel mezheplerin ortak konumu olmasıyla, adeta kendi içinde bir kültür mozaiki gibidir.

Haliç kıyıları İstanbul'un 5 ilçesine sınır oluşturmaktadır. Bunlar; Fatih, Alibeyköy, Beyoğlu, Eyüp ve Kâğıthane'dir.(Bir zamanlar Eminönü Belediyesi de ilçe konumundaydı, fakat şu an Fatih belediyesine bağlı bir semt olması itibariyle Haliç'e sınır oluşturmaktadır).

4.2 Haliç'in Tarihsel Süreç İçerisinde İncelenmesi

Prehistorik çağdan buyana Boğaziçi, Tarihi Yarımada ve Haliç kıyılarında var olan yerleşimlere bakıldığında bu bölgenin insanlık tarihi için çok önemli olduğu görülmektedir. Sahip olduğu stratejik gelişmeler ve topografik yapısıyla farklı dönemlere tanıklık eden Haliç için tarihin uzun yolculuğunda bize İstanbul'u, ilk yerleşimleri, sanayi ve endüstrideki gelişmeleri takip etmemizi sağlayan rehber bölge denilebilir (Yücetürk, 2001, s. 56).

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlaması, Karadeniz ve Akdeniz gibi iki önemli denizi birleştirmesi, kuzey – güney trafiğinin denetlenebildiği korunaklı bir iç liman olması vb. nedenlerle üç imparatorluk (Roma, Bizans. Osmanlı) için o dönemlerin vazgeçilmez bir odak noktası olmuş ve hızla gelişme göstermiştir. 1453 yılında İstanbul'un Osmanlı eline geçmesiyle parlayan bir yıldız konumunu alan Haliç, Cumhuriyet Dönemi ve beraberindeki sanayileşme hareketleriyle de hızla yayılan ve genişleyen, plansız gelişmelerin baş gösterdiği bir özellik kazanmıştır (Yücetürk, 2001, s. 56).

Roma, Bizans ve Osmanlı dönemleri mimarlık ve planlama anlayışıyla ortak bir kültür havzası niteliğindeki bölge İstanbul'un günümüzde bir dünya kenti kimliği kazanmasına ortam hazırlamıştır.

4.2.1 İlkçağda Haliç

Doğuya doğru uzanan bir yarımada üzerinde kurulan İstanbul kentinin gelişimi, 3000 yıllık geçmişi içinde hep batıya doğru ötelenen sınırları çerçevesinde gerçekleşmiştir. Güney ve Kuzeyde deniz ve Haliç savunmayı kolaylaştırdığından, genelde batıdan gelen tehditlere karşı inşa edilen surlar kentin güvenliğini sağlamıştır (Yüctürk, 2001, s. 61).

İlk yerleşimlerin İstanbul yarımadasında İslamiyet'ten önce 3.bin yılda ya da 2. bin yılda kurulduğu bilinmektedir (Çelik, 1996, s. 11). Antik yunan topluluklarının yaşadığı, Ege kıyılarındaki yerleşmelerin nüfus artışına olanak sağlamayan yapısı, tarımsal alanların kıtlığı, siyasal sorunlar gibi nedenler göç olgusunu beraberinde getirmiş ve Anadolu – Trakya kıyılarında yerleşimler kurulmaya başlanmıştır. Bu dönemdeki yerleşmeler;

- Kadıköy-Kurbağalıdere civarında Yunan Finike yerleşmesi Chalkedon
- Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yerde Byzantion
- Üsküdarın Marmara denizi tarafındaki dik yamacında Chrystopolis,
- Galata'da Sykae Antikçağ'dır (Yüctürk, 2001, s. 61).

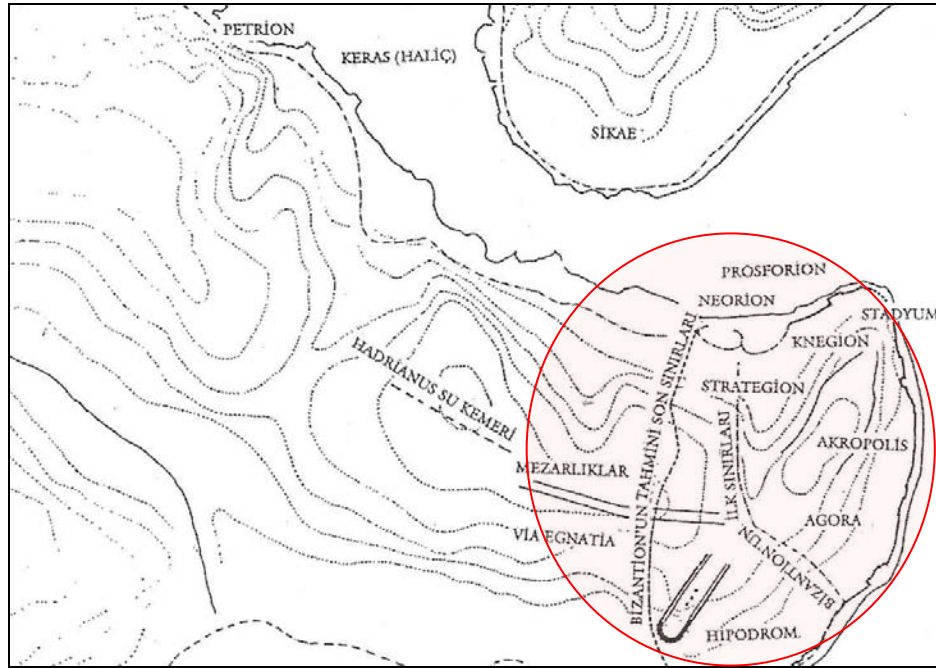
Haliç üzerinde bilinen ilk yerleşimler ise; Megaralı Byzas'ın M.Ö. 7. yüzyılda bugünkü Sarayburnu bölgesinde kurulduğu bilinir. Ayrıca Haliç'in bazı elverişli koylarında da (Alibeyköy ve Küçükköy'de) M.Ö. 2.ve 4.yüzyıllara ait kalıntıların olduğu anlaşılmıştır (Yüctürk, 2001, s. 7).

İlkçağ'ın Haliç'i suları sakin ve temiz, girintili çıkıntılı yamaçları yeşillikle ormanlıkla kaplı kıyıları küçük koylarda bezenmiş bir kanaldır. Haliç çağın insanları için verimli ve güvenilir küçük bir iç deniz olmuştur (Eyice, 2001, s. 105).

M.Ö. 7.yy' da bir Grek kolonisi olarak kurulan kent, M.S. 3.yy' da Romalıların eline geçmiştir. M.S. 4.yy 'da başkent olmasıyla gelişmeye başlamıştır. Konstantin, Haliç'in Cibali ve Fener arasında surlar yaptırarak şehri genişletmiş, bu

da Haliç'e bir iç liman olarak büyük imkanlar sağlamıştır (Bektaş, 1991'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 54).

İlk Byzantion şehri, surla çevrili, Haliç'teki limanı tahkim edilmiş birinci tepeden işaretler. Byzantion'un Boğaziçi'nin girişindeki stratejik konumu, kısa zamanda onu bölgedeki en önemli şehir haline getirmiştir (Freely, 2000'de aktaran Erden, 2003, s. 129) (Şekil 4.2).



Şekil 4.2: İlkçağda Kent Planı ve Bizantion şehrinin gelişimi
(Kuban, 1996'dan Yüçetürk, 2001, s. 61).

Ticaretin, başlıca ekonomik faaliyet olduğu koloni hayatında konum ve topografik koşullar nedeniyle Byzantion, Chaledon'a oranla daha fazla önem kazanmıştır. Koloni kentinin deniz ticaret yolu üzerindeki yeri üç tarafı su ile çevrili olması sebebiyle savunma kolaylığı kentin önemini giderek artırmış ve M.Ö. Byzantion kendi parasını diğer Grek kentlerine kabul ettirmiş ve bağımsız bir kent ortaya çıkmıştır (Mantran, 2001'den aktaran Yüçetürk, 2001, s. 62).

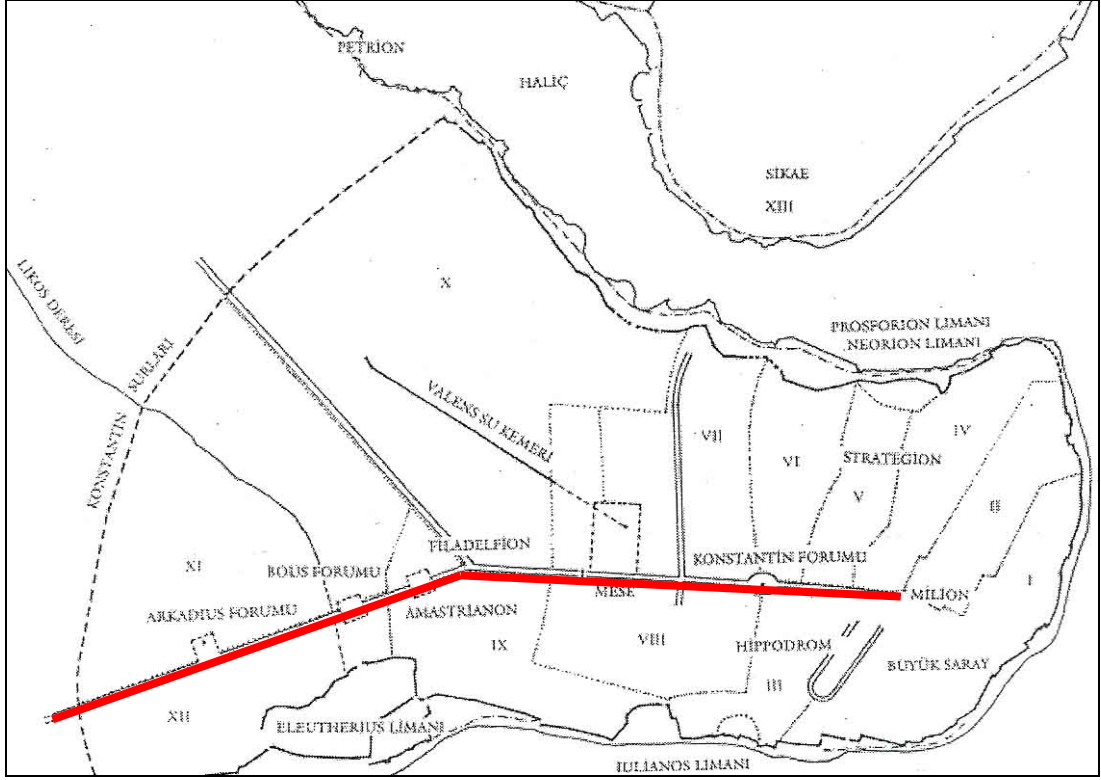
4.2.2. Roma döneminde Haliç

Milattan sonra 193 yılında Roma İmparatoru Septimus Severus Bizantion kentini, ele geçirerek yunan dönemine ait yapıları yıkmıştır. Roma döneminde Agora'dan ana kapıya kadar uzanan yeni yol (Meşe divan yolu) açılmıştır. Bu yol uzantıları yüzyıllar boyunca kentin bel kemiğini oluşturmuştur. Bu dönemde yapılan en önemli yapı hipodromdur (Yüçetürk, 2001, s. 61).

324 yılında Roma İmparatoru,1.Konstantinus yerleşim sınırlarını genişleterek kenti Doğu Roma'nın başkenti yapmıştır. Bu dönemde yerleşim sınırları, birinci, ikinci, üçüncü tepeler ile dördüncü tepenin bir kısmını içine almaktadır. Konstantinus yeni başkente çoğunluğu Balkanlar'dan olan çok sayıda insan yerleştirmiştir. Kentin nüfusu sürekli artmış, 5.yüzyılda yaklaşık üçyüzbine ulaşmıştır (Kuban, 1996'dan aktaran Yüçetürk, 2001, s. 62).

Roma döneminde, Konstantinus forumu; kent sakinleri için bir buluşma yeri, anıtsal ve simgesel bir alandır. Forum, Bizantion kentinin nekropolisi (mezarlık) üzerine inşa edilmiştir. Forumun boyutları kesin olarak bilinmemektedir, ortasında Konstantinus'un anıtsal sütunu bulunmaktadır. Günümüze ulaşan bu sütun Çemberlitaş olarak bilinmektedir (Yüçetürk, 2001, s. 62).

Dönemin gene en önemli tören alanlarından biri, Augustaion, Ayasofya Meydanı olarak günümüze ulaşmıştır. Bu günkü Ayasofya'nın yerinde ise; Ayasofya kilisesi, Fatih Külliyesinin yerinde, Havariun Klisessi ve Aya İrini bulunmaktaydı. Bunlar Roma dönemine ait Haliç Siluetini oluşturan yapılardır (Yüçetürk, 2001, s. 62) (Şekil 4.3).

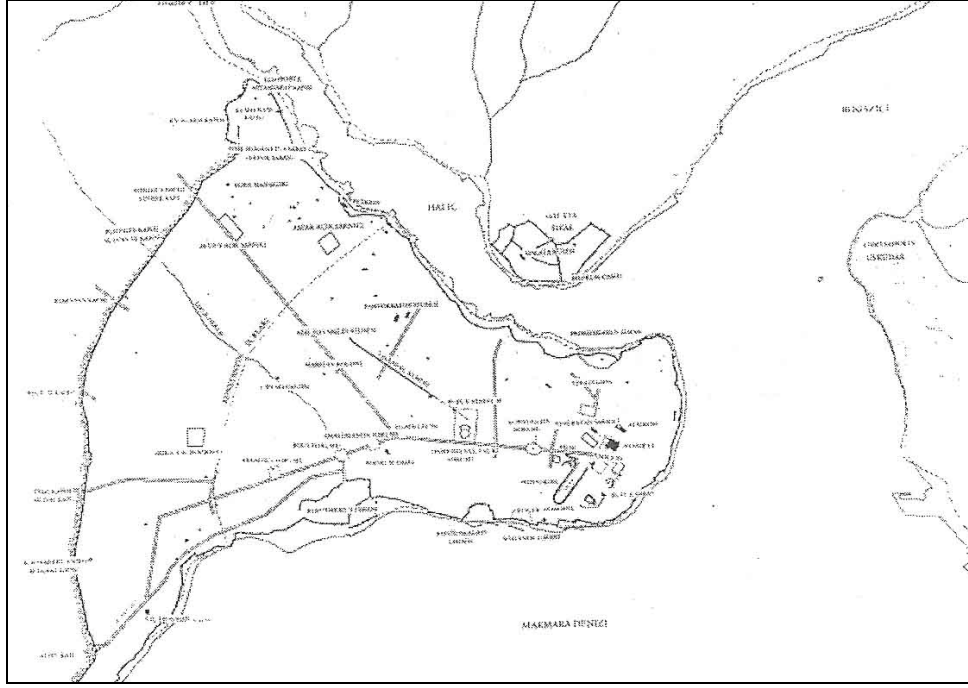


**Şekil 4.3: Roma Dönemi Kent Planı ve Divan Yolu ile Şekillen
Haliç ve Tarihi Yarımada**
(Kuban, 1996'den aktaran Yüçetürk, 2001, s. 63).

4.2.3. Bizans döneminde Haliç

Doğu Roma imparatorluğu, Roma İmparatorluğu'nun 395'te doğu ve batı olarak ikiye ayrılmasıyla ortaya çıkmıştır. I.Constantinus, 330'da Roma İmparatorluğu'nun başkenti yaptığı Konstantinopolis'e Roma'dan senatörler ve yüksek memurlar getirerek yeni bir yönetim oluşturmuş ve kenti yeniden imar etmeye başlamıştır (Erden, 2003, s. 162).

Constantinus'un kurduğu kentin planı yelpaze şeklinde ayrılan ana cadde ve bunları kesen büyük caddelerden oluşmuştur (Müler - Wiener, 1998'den aktaran Tayyare 2007 s.21). Kentin su ilişkisini kuran denize eğimli tepelerden yararlanarak, ekonomik ve savunma amaçlı doğal liman ve iskeleleri kullanarak büyümüştür (Yenen, Ünal, Enlil, 2009).



Şekil 4.4: Bizans Dönemi Kent Planı (Kuban,1996'den Yücetürk 2001, s.64).

I. Constantinus hükümdarlığı sırasında kent gelişmiş ve birkaç tepeyi, sahili, vadileri ve korunaklı limanı çevreleyecek biçimde, mevcut surların yaklaşık 2.8km batısında yeni surlar inşa edilmiştir (Yenen, Ünal, Enlil, 2009).

Yapılaşmış çevre açısından incelendiğinde, güney yakası yerleşiminin Bizans Dönemi'nde sur içinde geliştiği, Kuzey yakada ise yine surlarla çevrili Galata' nın geliştiği görülür. Tepelere yapılan binalarla Haliç silüetinin belirginleşmesi başlamıştır (Önem, 2005, s. 124).

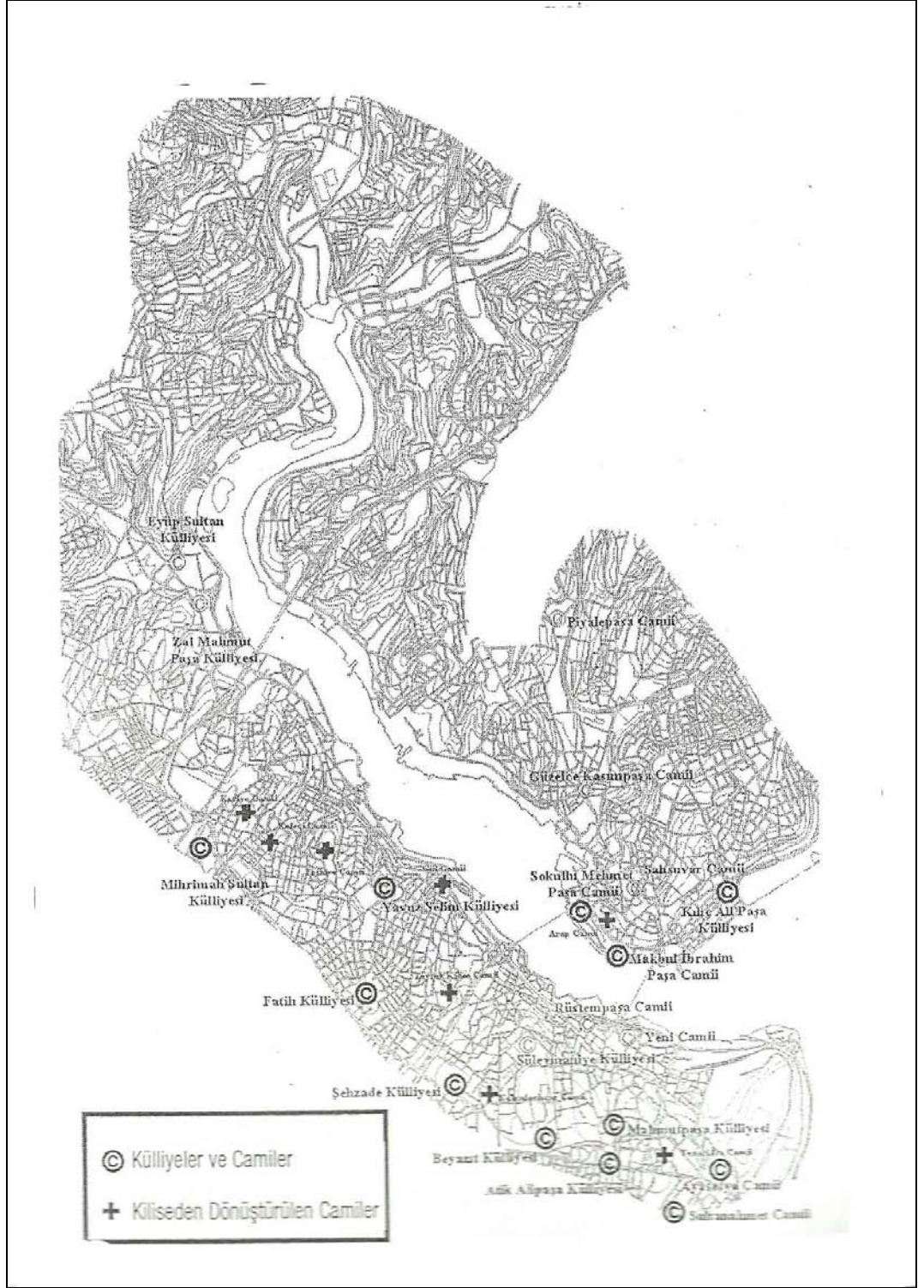
Roma dönemiyle birlikte kentin mimarisinde de canlanmalar görülmüş, bu dönemde Ayvansaray ile Kasımpaşa arasında iki yanı sütunlarla sınırlandırılmış Divanyolu caddesi güzergahını izleyen Meşe caddesi açılmıştır. Bunu takiben Augusteion ve Forum Constantinus'un iki önemli odağı haline gelmiştir (Tayyare, 2007, s. 49).

II. Teodosios dönemine kadar Konstantinopolis'in 4 tepesi anıtlarla bezenmiştir. Birinci tepede Augusteion, Hipodrom ve ilk Ayasofya Klisesi; ikinci tepede ortası sütunlu Konstantin forumu; üçüncü tepede Theodosius forumu ve

dördüncü tepede Havariyun Klisesi kentin önemli anıtlarını ve meydanlarını oluşturmuştur (Çelik, 1996, s. 17).

368-373 yılları arasında Valentinianus'un yaptırdığı Valens su kemeri (günümüzde Bozdoğan Su Kemeri) su ihtiyacını karşılamak üzere yapılan önemli bir yapıdır (Müler-Wiener, 1998'den aktaran Tayyare, 2007, s. 51).

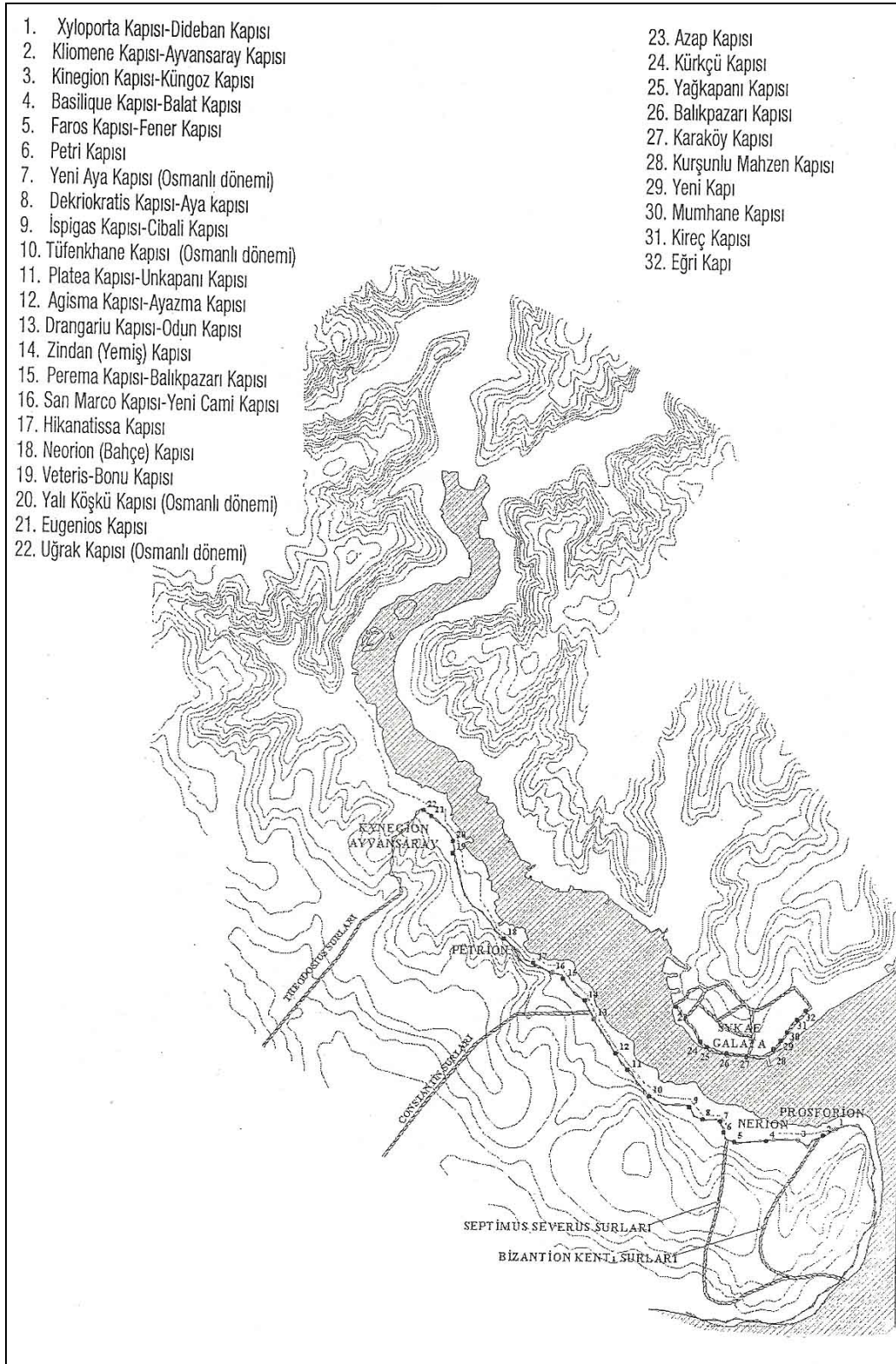
Konstantinopolis'in en önemli anıt eserlerinden biri de Ayasofya kilisesi, 532-537 yılları arasında Justinianos döneminde inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra aynı dönemde inşa edilen; Ayia teodosia (Gül Cami), Konstantinopolis Manastırı (Fenari İsa Cami), Kora Manastırı (Kariye Müzesi), Pantokrator Manastır Klisesi (Zeyrek cami), Pamma karistos Manastır Kilisesi (Fethiye Cami), Pnaya Muhliotissa Klisesi (Koca Mustafa Paça Cami) dönemin önemli eserleridir. Bu yapılar tadilat görüp camiye çevrilemelerine karşın günümüze dek gelmiştir (Çelik, 1996, s. 18) (Şekil 4.5).



Şekil 4.5: Bizans Dönemi; Külliyeler ve Kiliseden Dönüşen Camiler
(Yücetürk, 2001, s. 73).

Bizans Dönemi; Haliç, Akdeniz ve Yakın Doğu'nun en önemli ticaret merkezi olmakla birlikte o dönemde sur kapıları, iskeleleri, kilise ve manastırlarıyla da anılmaya başlanmıştır. Bu dönemde sur ile Haliç kıyısı arasında da çok dar bir

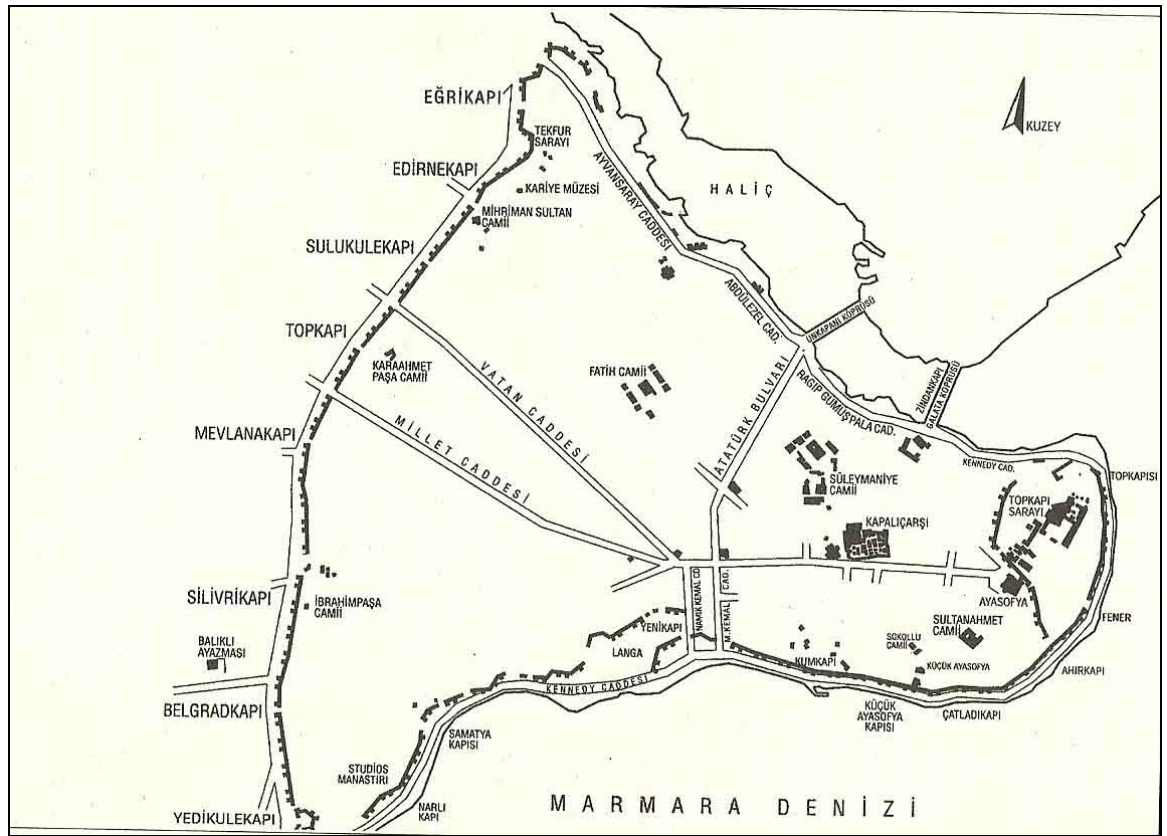
toprak parçası olmakla birlikte sur duvarları adeta Haliç'in eteklerine sıralanmaktaydı (Erden, 2003, s. 132) (Şekil 4.6).



Şekil 4.6: Haliç Surları ve Kapıları (Yücetürk, 2001, s. 38)

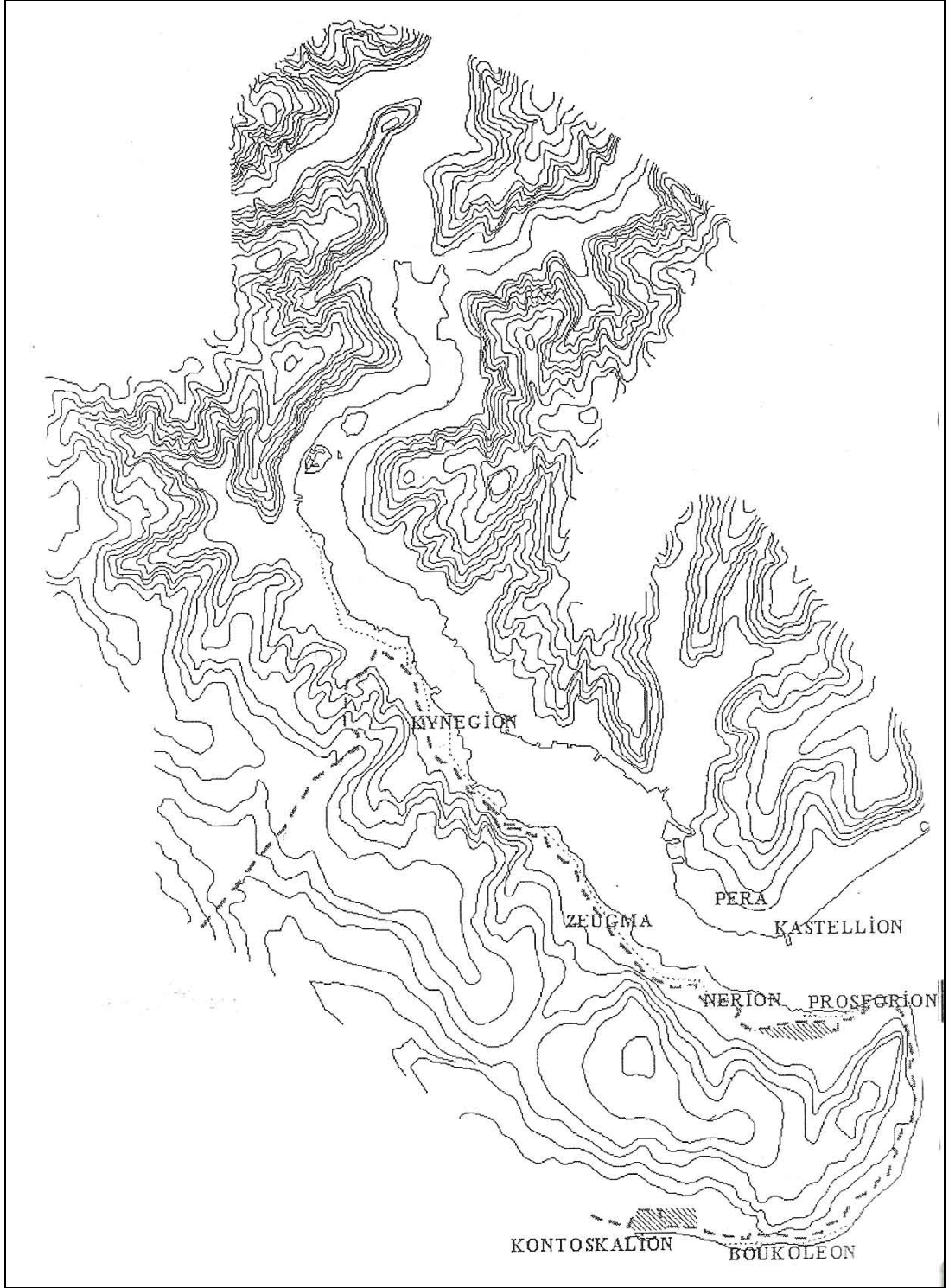
V. yüzyılın başlarında II. Theodosius iç surların savunmasını artırmak için kent dışına yeni surlar inşa etmiştir. Bu surlar Konstantinus surlarının 1,5 km batısında Tekfur Sarayı ve İstanbul'un yedi tepesini kapsayacak şekilde inşa edilmiştir (Yenen, Ünal, Enlil, 2009).

Konstantinus surları, Septimus Severus Surlarının batısında yaptırılan kent surlarıdır. Teodosius surları ise İstanbul'u günümüzde batıdan kuşatan ve ayakta duran Kara Surlarıdır (Yüctürk, 2001, s. 35) (Şekil 4.7).



Şekil 4.7: Günümüze değin korunabilen Kara Surları (Belge, 2004, s. 58).

Bizans döneminde liman kısmı Haliç'e doğru genişletilmiştir ve Haliç'te surların dışında limanla ilişkisi olan yerleşmeler Blaherna (Ayvansaray) ve Sykae (Galata) ortaya çıkmıştır. Byzantion esas limanları Bosporion ve Neorion (Sirkeci ve Bahçekapı) olmakla birlikte üçüncü liman Zeugma ya da Perama adıyla bilinen günümüzdeki Eminönü limanıydı. Ayrıca şehrin Haliç'e bakan kapıları boyunca çeşitli malların indirildiği İskeleler ve Sepetçi Köşkü ile Sirkeci arasında Prosforin limanı bulunmaktaydı (Enginöz, 2008, s. 131) (Şekil 4.8).



Şekil 4.8: Osmanlı Dönemi öncesi limanlar (Yüctürk, 2001, s. 41).

Bahçekapı'dan Unkapanı'na uzanan kıyıda deniz yoluyla ticaret yapan İtalyan sitelerinin bölgeleri bulunmaktaydı. Bu ticaret merkezleri, Venedik, Amalfi ve Pisa ve Cenova olarak merkezlere ayrılmıştı. Surların arkasında iç kesimlerde depo ve hanları bulunmaktaydı. Sirkeci'de de Almanlara ayrılmış bir ticaret

bölgesinin varlığından söz edilmektedir. Yeni cami yakınlarında da Yahudiler bulunduğu ve Türk döneminin ortalarına kadar varlıklarını sürdürdükleri bilinmektedir. Yabancı tüccarlarla olan mahalle tahsisi ticaret kolaylığı ile o dönemde şehrin bir dünya pazarı olmasında önemli bir etken olmuştur (Erden, 1998, s. 134).

Bizans İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında Galata bir Ceneviz kolonisi olarak gelişmiştir. Cenevizler kolonilerin sınırlarını belirlemek üzere daha önceleri hendek kazmışlar, ancak daha sonraki yıllarda binalarda yükseklik sınırlaması kalkınca, bu sınırlarda çok katlı yapılar inşa edip simgesel ve sınır niteliği taşıyan yapılar inşa etmişlerdir. 1387 ve 1397 yılları arasında, koloni kuzeybatı yönünde gelişmiş ve yeni bölgeler sur içine alınmış, son olarak da tepenin boğaza inen doğu yamacı da surlar ile kuşatılmıştır (Çelik, 1996, s. 19).

Bizans Döneminde Haliç, kuşatma, deprem, isyan, yangın vb. birçok olaya da tanıklık etmiştir. 433'te Nerion Limanı'nda, 465'te bir balıkçı dükkanında, 599 'da tekrar Neorion Limanında, 1040'da Eksartsis'te çıkan yangınlar şehre büyük ölçüde zarar vermiş, 1203, 1204 yıllarında Haçlıların işgali sırasında yangınlardan sonra, 1261'de Latinler şehri geri almak için Haliç kıyısındaki mahallelerde yangınlar çıkarmış ve bunların sonucu geniş alanlar tahribata uğramıştır (Erden, 2003, s. 135).

4.2.4. Fetih ve Türk Döneminde Haliç

İstanbul, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Fethi ile yeni bir imparatorluk merkezi haline gelmiştir. Bu dönemde kente Türk İmajı vermek amacıyla, birçok kilise ve manastır camiye çevrilmiştir. Ayasofya cami'ye dönüştürülmüş, Havariyun Klisesinin olduğu yere 1463-1470 yılları arasında Fatih Cami ve Külliyesi inşa edilmiştir. Eski Taşra bölgesi denilen Kosmidion'da (Eyüp) İstanbul'un Fethi sırasında bulunan Ebu-Eyyub el Ensari'nin mezarı özel bir yer olarak anlam kazanmış ve buraya bir cami külliyesi yapılmıştır (Müler-Wiener, 1998'den aktaran Tayyare, 2007, s. 54).

Yerleşmelere bakıldığında Suriçi yerleşmeleri olan Cibali, Fener, Ayvansaray, Balat gibi semtler kentsel yoğunluğa koşut bir yapı göstermiştir. Sur

dışında ise daha çok mesire alanları, av köşkleri yer almıştır. Sur içinde güçlü kimliği ile öne çıkan Fener ve Balat evleri, kiliseleri, sinagogları ile her dönemde Haliç kimliği'nin merkezinde rol almıştır (Önem, 2005'den aktaran Tayyare, 2007,s. 54).

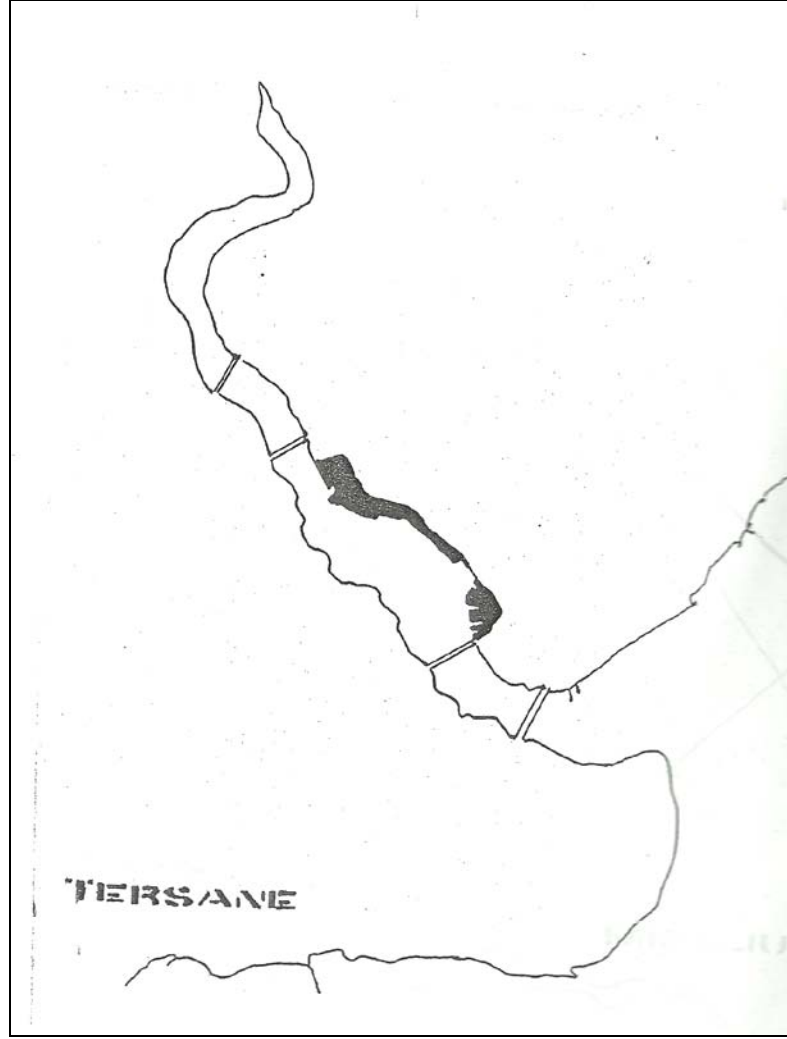
Yerleşim dokularına bakıldığında; 17.yüzyılda Marmara kıyılarında Galata'da Rumlar, Eyüp, Tophane ve Üsküdar'da Türklerin yaşadığı bilinmektedir. Zamanla sınır genişlemiş Beyoğlu ve Galata bölgesine: Latinler, Galata, Kasımpaşa; Tophane ve Fener'e Rumlar, Bahçekapı ve Balat'a Yahudiler yerleşmişler ve kendi kültürel özelliklerini yansıtmışlardır (Yücetürk, 2001, s. 8).

Galata bölgesi için bu dönem farklıdır. Osmanlı'dan oldukça farklı bir yerleşme dokusu oluşturan Galata'da dar ve dik sokakların iki yanında Cenova geleneğinin ürünü yüksek kagir yapılar yer almıştır (Müler-Wiener, 1998'den aktaran Tayyare 2007, s. 56).

18.yüzyılda Eyüp, Kasımpaşa ve Üsküdar'da gecekondü türü yapılaşmanın ilk örnekleri görülmüştür. Kent nüfusunun artması yeni mahallelerin ve ticaret bölgesinin genişlemesine neden olmuştur (Yücetürk, 2001, s. 8).

Bu dönemde Haliç'in korunaklı bir iç liman olması ve ticaretin de gelişmesiyle kıyı kullanımına olan ilgi artmış ve kıyılara çeşitli tersaneler yapılmıştır. Kasımpaşa ağzındaki alanda yeni tersane tesisleri kurulmaya başlanmıştır. Türk Donanmasının inşa ve ikmal merkezi konumundaki bu bina, Batı dilinde Kuzey Deniz Saha komutanlığı olarak bilinmekte ve denizcilere hizmet etmektedir.

Osmanlı döneminin deniz tesisleri, Galata surlarının dibindeki Azapkapı dışından Haliç'in yukarılarına doğru genişlemiş, Aynalıkavak Kasrı arazisi üzerinde 1805'te Valide Kızıağı, Taşkızak, Ağačkızak tersanelerini de kurulmasını sağlamıştır (Şekil 4.9) (Erden, 2003, s. 137).



Şekil 4.9: Günümüze Değın Korunabilen Tersane Alanları
(Işıkkaya, 2002, s. 75).

Galata'dan Hasköy'e kadar uzanan deniz tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım, onarım, yapım yeri olmuştur. XVIII. yüzyıl sonlarında Cevahirli Gazi Hasan Paşa tarafından Kasımpaşa'da yaptırılan ve orta avlusunda kubbeli büyük bir cami bulunan Kalyoncular Kışlası da ilave edilebilir. Kuzey kıyıda denizcilik ile ilgili kuruluşlardan biri de son yıllarda sanayi müzesine dönüştürülen, gemilerin zincirlerin yapım yeri olarak inşa edilmiş gösterişli yapıya sahip Langerhane'dir (Erden, 2003, s. 137).

III. Selim'in orduyu iyileştirme çabaları ve bazı sanayi tesislerinin kurulmasıyla, Haliç Sahil Saray'ı yıkılmış yerine birçok yeni yapı inşası devam etmiştir. Bu durum Hasköy'de humbaracı ve lağımcı kışlasından başka bu günkü

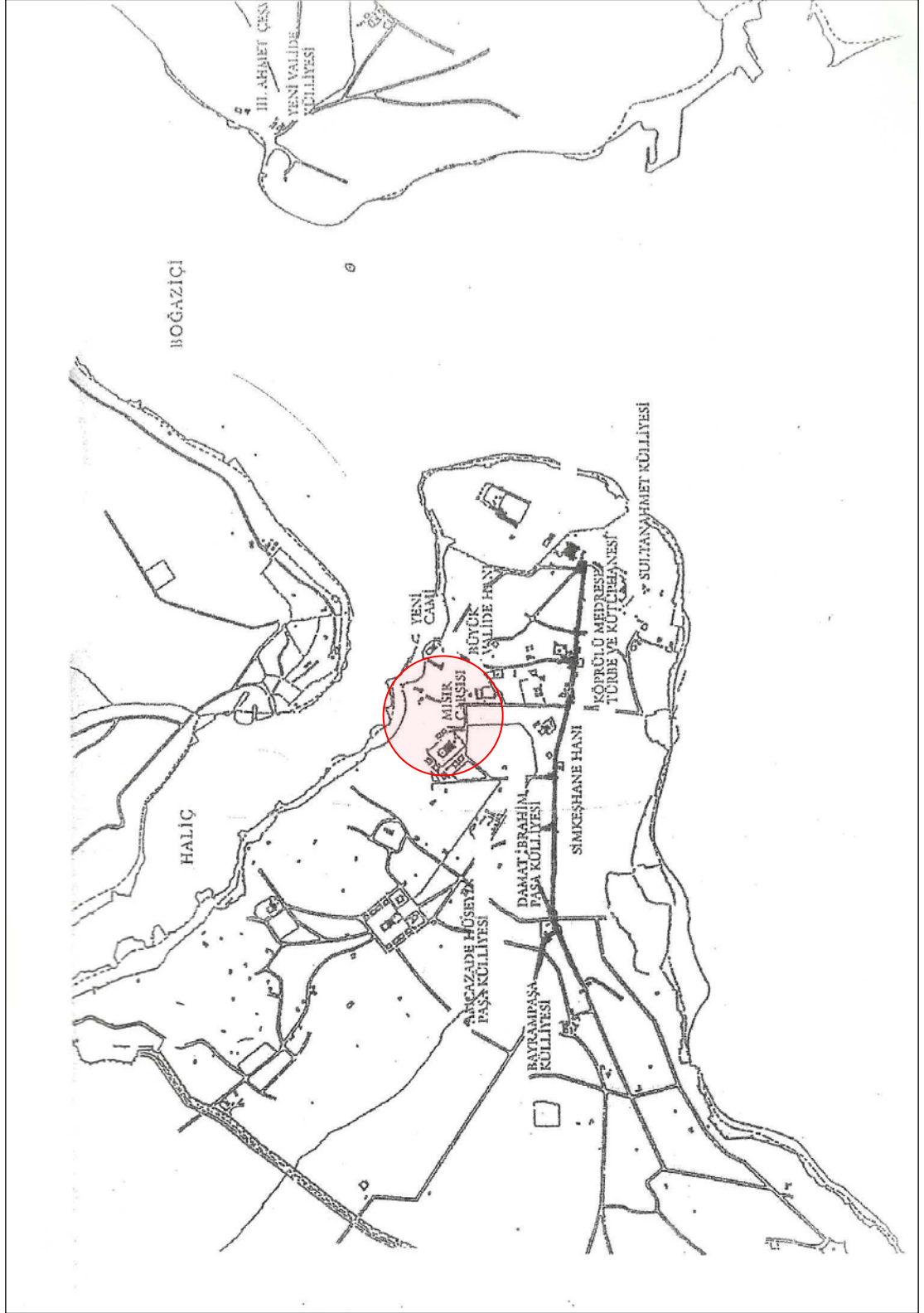
Teknik Üniversite'sinin başlangıcını teşkil eden Mühendishane-i Berri-i Hümayun yapılmıştır.

Haliç liman ve ticaret bölgesi olmanın yanı sıra, yukarı bölümleri, şehir halkının açık alan yeşillik ihtiyaçlarına cevap veren bölge olmuştur. Haliç'e dökülen iki dere (Alibeyköy ve Kağıthane) boyunca yeşillikler içinde yalılar ve köşkler yapılmıştır. Yüzyıllar boyunca karadan arabalarla, Haliç'ten ise süslü, zarif kayıklarla geline bu kıyı, yeşillik alanlar korunmaya alınmamış ve pislığe itilmiştir (Cantay, 2003'den aktaran Tayyare, 2007, s. 58).

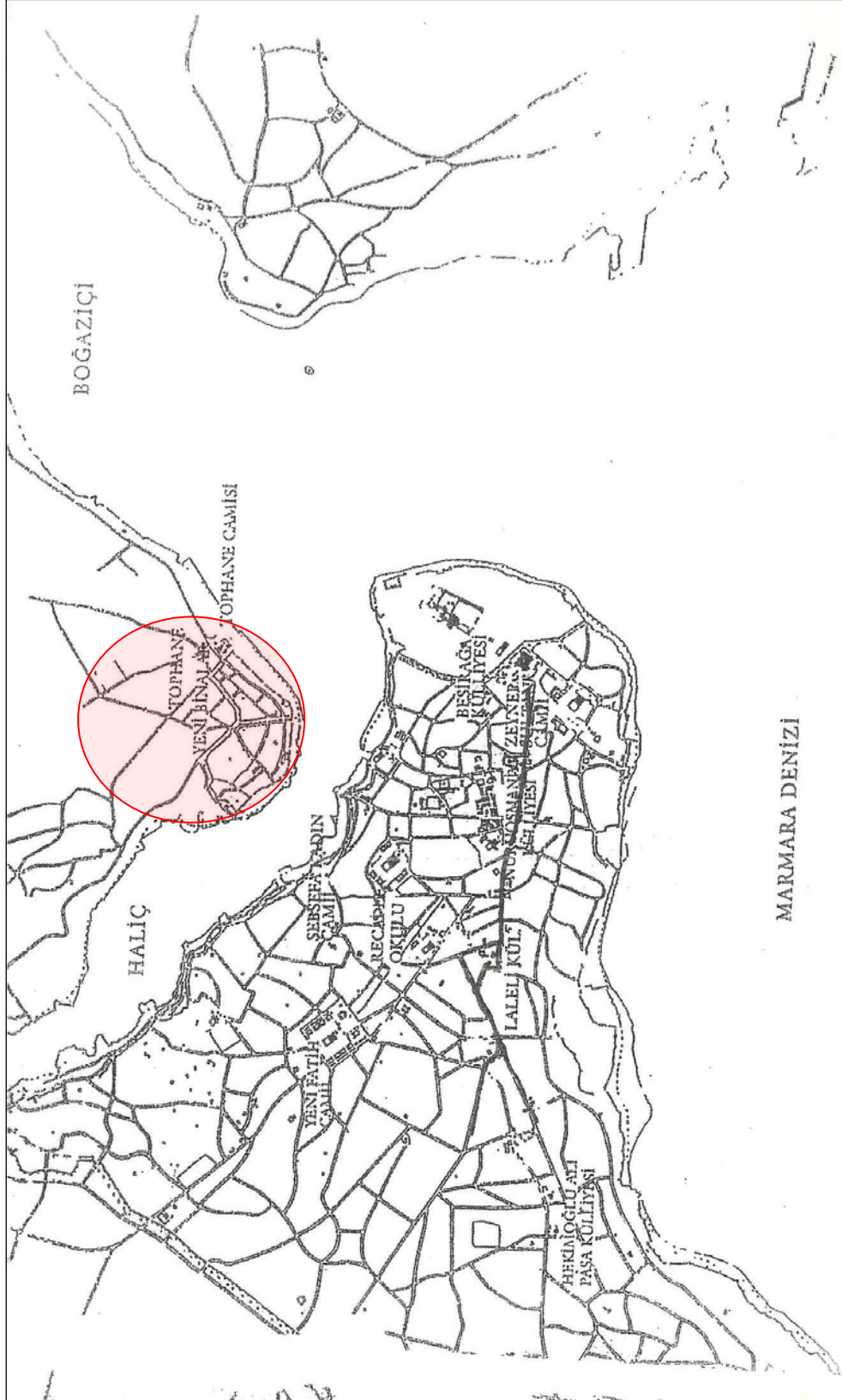
Artan deniz ticareti ve düzenli rıhtım'ın olmayışı kentin imajını zedelemiştir. Sahil şeridinde Sirkeci'den Balat'a, Galata yakasında ise Azapkapı'dan Tophaneye kadar uzanan alanda bulunan hanlar, dükkanlar, depolar ve rıhtım zaman zaman kentsel tasarım çalışmalarıyla düzenlenmeye çalışılmıştır. Bu dönemde yaşanan yangınlar da kentin dokusunu zedelemiş, geleneksel yol dokusunun kaybolmasına ortam hazırlamıştır (Erden, 2003, s. 137).

Bu dönemde nizamnameler artmış, kent planı ve inşaa çalışmaları hızlanmıştır. Yangın sonrası planlarda, bölgede önemli bir anıt ya da odak noktası varsa, bu imgenin olduğu mahalleden, eskisine oranla daha geniş bir cadde geçirilmiş olup, ızgara kent planı sistemi uygulanmaya çalışılmıştır (Çelik,1996, s. 45) (Şekil 4.10-Şekil 4.11-Şekil 4.12-Şekil 4.13-Şekil 4.14).

.Camilerle oluşan Haliç silueti 19.yüzyılın sonlarından itibaren;
-İstanbul'da sanayileşmenin mekanının Haliç olarak seçilmesi,
-Kömür ve odun depolarının Haliç kıyılarına kurulması,
-Çöp ve atıklar,
-Haliç'e bağılı derelerden gelen kirleticiler,
-Haliç taban çamuru,
-Haliç havzasına yağışlarla kirletici taşınımı,
-Gemilerden dökülen atıklar,
-Haliç'in yerleşim alanı olarak seçilmesi,
-evsel atık sular vb. sebeplerle imajını yitirmiş ve var olan siluetini kaybetmeye başlamıştır (Öztürk vd, 2001, ss. 15–32).



Şekil 4.12: 1603-1730 yılları arası Kent Planı ve ana aksı takiben gelişen Çarşı (Mısır Çarşısı) (Kuban, 1996'dan aktaran Tandoğan, 2005, ss. 40-47).



Şekil 4.13: 1730-1789 yılları arası kent planı ve ana aks üzerinde kanallar şeklinde sıralanan yollar ve Galata bölgesinin gelişmeye başlaması (Kuban, 1996'dan aktaran Tandoğan, 2005, ss. 40-47).

4.3. İstanbul'un Planlı Dönemi İçerisinde Haliç için önerilen Plan Kararları ve Değişimler

İstanbul kentinin planlı olarak gelişmesi ise 1926 II. Mahmut döneminde İhtisab nezaretinin kurulmasına rastlamaktadır. Bu döneme kadar dağınık olarak bir yapılaşma görülmüş olup sonrasında planlı ve bütünsel yaklaşımlarla kent değerlendirilmeye başlanmıştır (Tandoğan, 2005, s. 47).

Kent planı çalışmalarının hızlandığı süreç Cumhuriyet Dönemidir. Bu dönemde İstanbul'da Beyoğlu, Kadıköy, Haliç, Boğaziçi en çok gelişme gösteren yerleşimler olmuştur (Doğan, 1989'dan aktaran Tandoğan, 2005, s. 47).

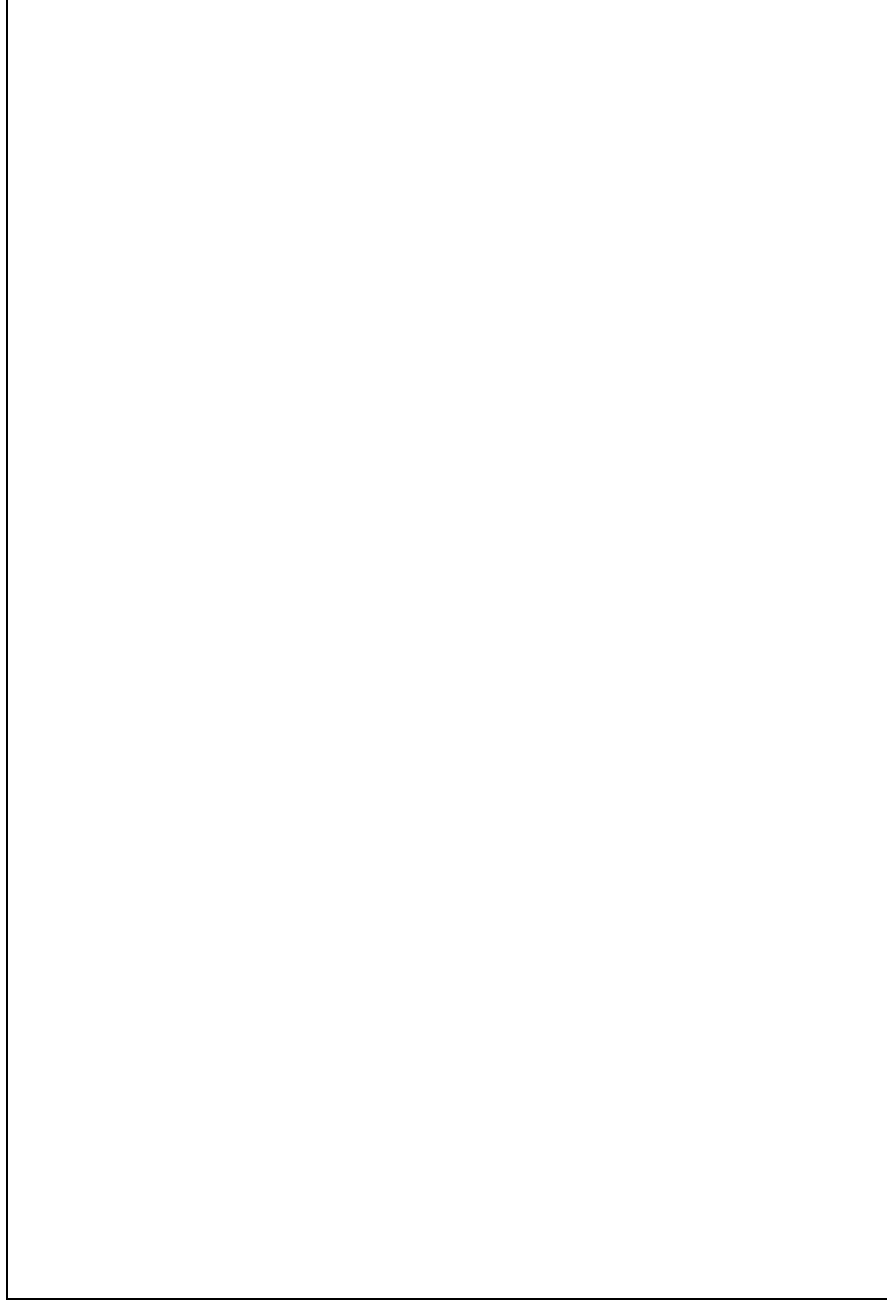
Haliç'in sakin bir liman olması ve sanayi için gerekli suyun kolaylıkla sağlayabilmesi bölgenin sanayi yer seçimi açısından cazibesini de arttırmıştır.

Haliç'te ilk sanayi tesislerinin Bizans zamanında kurulduğu söylenmektedir. Kağıthane deresinin Haliç'e döküldüğü yerde kurulan kağıt imalathanesi sonraları dereye de adını vermiştir. 19.yüzyılda şehrin sanayi bölgesinin oluşması, şehrin tarihi gelişmesinin bir uzantısıdır. Haliç'in bir sanayi alanı olarak gelişmesinde Fatih'in Kasımpaşa'da kurduğu ilk tersane önem taşımaktadır. 19.yüzyılda Tersane tesislerinin gelişmesine bağlı olarak daha çok askeri ihtiyaçların karşılanmasına dönük bazı sanayi tesisleri de yapılmıştır. 1828'de sanayi bölgesinin yakın ve anayola kolayca ulaşılabilir olması gerekirken Haliç sanayileri buna uymamıştır. Kapasitesi kısıtlı olan ulaşım akslarına aşırı yük binmesine sebep olmuştur (Kahraman, 1987'den aktaran Yücetürk, 2001, s. 96).

Özellikle 1950 – 1980 yılları arasındaki hızlı göç özel sektör yatırımlarını da artırmış olup, İstanbul'da MİA'nın doğmasına, metropolleşme süreçlerinin başlamasına neden olmuştur. 1970'lerde ise şehrin ulaşım sisteminin omurgası olan Boğaz Köprüsü'nün önemli bağlantılarının Haliç'ten geçirilmesi yaşanan sorunları daha da artırmıştır (Tandoğan, 2005, s. 53).

MİA ve göç artışı ile çoğalan konut yapımının Haliç kıyıları ile bütünleşmesi Haliç sularında dip dolması ve aşırı kirliliğe ortam hazırlamıştır. Bu nedenle iskeleler ve limanlar arası deniz ulaşımı zayıflamış ve karayollarına yönelim artmıştır (Tandoğan, 2005, s. 54).

Bir zamanlar saray mensuplarının kıyıları süsleyen, yalıları, köşkleri, bahçeleri 19.yüzyılda terk edilerek yerlerine fabrikalar yapılmış ve sanayinin kontrolsüz ve plansız gelişmesiyle her türlü imalathane ve fabrika üretimi gerçekleşmiştir. Dolayısıyla 1957'den sonraki şehircilik çalışmalarında Haliç kıyıları orta ve ağır sanayiye açılmıştır (Şekil 4.15) (Öztürk vd, 2001, s. 66).



Şekil 4.15: Haliç kıyılarının Sanayileşme Süreci 1950-1983
(Kara, 1994’den aktaran Tandoğan, 2005, ss. 52-60).

Şekil 4.15’de görüldüğü üzere kıyılar 1950 - 1983 yılları arası orta ve ağır sanayiye açılmış. Antrepo, Fes imalathanesi, İplikhane kışlası vb. endüstriyel yapılarla Haliç sanayi kimliğine bürünmüştür.

1980 - 2000 yılları arası dönem de ise Haliç’i sanayiden arındırma amaçlı imar hareketleri başlamıştır. Bu çalışmalar sırasında çok fazla yıkım olmuş, yeni

yollar açılmış, Haliç'in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya dönüştürülmesi düşüncesi esas alınmıştır.

1990'lerden sonra Haliç'e yeni bir vizyon kazandırma düşüncesiyle farklı kentsel projelere öncelik verilmiştir. Haliç'i bir kültür koyuna dönüştürmek esas alınmıştır. 1995 yılında da İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Planlama Müdürlüğü tarafından kentin gelişim koşulları göz önüne alınarak, İstanbul'a yönelik yeni kentsel senaryolar ve stratejiler üretilmeye başlanmıştır (Erden, 2003, s. 140).

Günümüz Kültür Havzası'na bağlı olarak gerçekleştirilen projelerin asıl dayanağı 2001 yılında hazırlanmış olan Haliç Master Planı'dır. Haliç Projelerinin entegrasyonuna yönelik hazırlanan plan uygulamaları, Tarihi ve Kültürel değerlerin Korunması ve Koruma İmar Planında altlık oluşturacak hizmetlerin tamamlanması hedeflenmiştir. 2001 yılında hazırlanmış olan 1/5000 Master planında amaç; 2010 Avrupa Kültür Başkentliği'ne kadar olan süreçte Haliç'in evrensel düzeyde taşıdığı tarihi kültürel, doğal değerlerine sahip çıkarak, tarihi-kültürel kimliği ile özdeş , geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir kültür limanı statüsü kazandırmak üzere, uyumlu büyüme ve gelişmeyi sağlayacak kararlar ve projeler hazırlamaktır (O. Şahin, 2009, ss.185-186).

4.3.1 Prost Planı 1939

Önceki dönemlere nazaran parçacıl davranmayarak bütünsel kenti ele alan plan İstanbul'un biçimlenmesinde oldukça etkili olmuştur. Galata, Suriçi, Beyoğlu, Kadıköy için ayrı planlar hazırlayan Henri Prost 'un planı 1939 yılında yürürlüğe girmiş ve yirmi yıl gibi bir süre geçerliliğini korumuştur. Prost Planı şu kararları içermektedir (Öztürk vd, 2001, s. 66).

-Merkezi iş alanı(MİA) ile ilgili öneriler:

İş bölgesinin bazı düzenlemeler yapılarak yerinde kalması, Haliç kıyısında Galata ile Unkapanı köprüleri arasında, gıda, satış alanları, haller ve balıkhanelerin de bulundukları yerde gelişmesi (Öztürk vd, 2001, s. 67).

-Sanayi alanları ile ilgili öneriler:

Sanayinin Haliç'te toplanması, Boğaziçi'ndeki sanayi ve depoların kaldırılarak Haliç ve Yenikapı limanı çevresine getirilmesi (Öztürk, Okuş, Sarıkaya, Gazioğlu, Aydın, 2001, s.67).

-Konut alanları ile ilgili öneriler:

Haliç'in kuzey yakasında Taksim'e kadar olan alanların yıkılarak yeniden geliştirilmesi, Maçka - Taksim, Maçka - Beşiktaş arasındaki yamaçlarda ve Kasımpaşa'nın üst kotlarında Kurtuluş'ta yeni konut alanlarının geliştirilmesi (Öztürk vd, 2001, s.67).

-Suriçi'nin korunması ile ilgili:

Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlanması, İstanbul'un silüetinin bozulmaması için Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi, Üniversite'nin Beyazıt-Şehzadebaşına getirilmesi (Öztürk vd. 2001, s. 67).

-Yol sistemi ile ilgili öneriler:

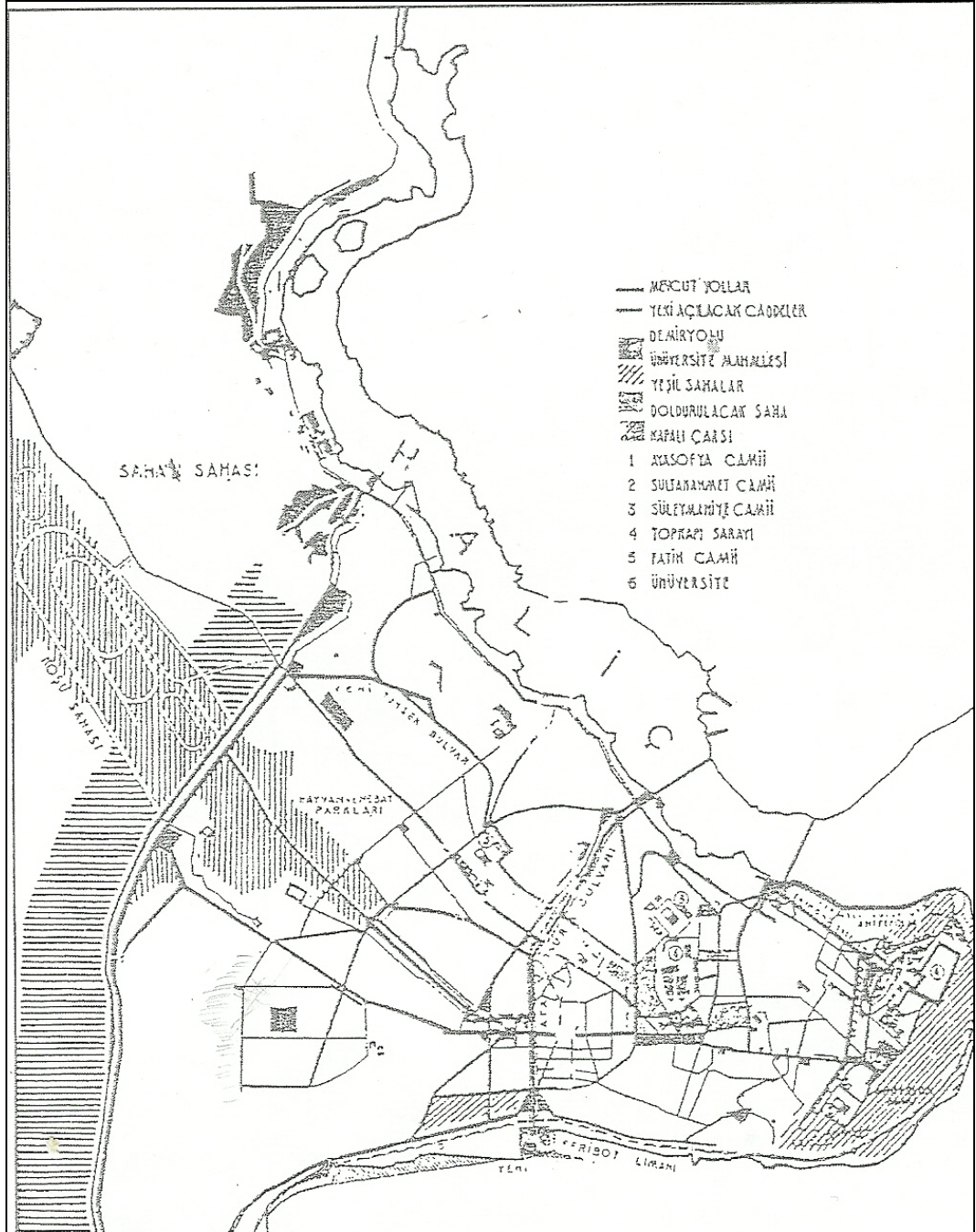
Kent içi ulaşımın kara taşıt ağırlıklı olması kabulünden hareketle, önceki dönemde başlayan Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu yakası bağlantısının Atatürk Köprüsü ile güçlendirilmesi, Unkapanı - Yenikapı arasında Atatürk Köprüsü (1939) ile güçlendirilmesi, Unkapanı - Yenikapı arasında Atatürk Bulvarının açılması, Haliç'in iki sahilinin bir sanayi yolu ile sarılması, Haliç'in etrafını saran sanayinin Atatürk köprüsü ve Unkapanı üzerinden Atatürk Bulvarı ile Yenikapı Limanına bağlanması, bu yolun Haliç'in güneyinde Unkapanı ve Galata köprüleri arasında devam ederek hallerin ve balıkhanenin Eminönü Meydanı ile ilişkisinin kurulması, mevcut yolların toplu ulaşımına olanak verecek şekilde düzenlenmesi (Öztürk vd, 2001, s. 67).

-Yeşil alan ile ilgili öneriler:

Kent içinde geniş yeşil alanların yer almasının öneminden hareketle Bayrampaşa vadisinin bir zooloji ve botanik bahçesi olarak düzenlenmesi,

Dolmabahçe-Harbiye-Taksim arasında stadyum, açık hava tiyatrosu ve sergi sarayı vb spor alanlarını barındıran bir parkın tasarlanması ve Karaköy'den Galata Kulesi'ne kadar bir parkın düzenlenmesi (Öztürk vd, 2001, s. 67).

Prost Planı'nda ulaşım hatları boyunca yayılan kentin bütünleştirilmesi, İstanbul silüetinin korunması, başta Boğaziçi olmak üzere doğal güzelliklere ulaşılması, kentte ulaşım ve altyapı yatırımları ile birlikte nitelikli binaların yapılması, tarihi değerlerin korunması ve restore edilmesi olarak belirlenen ilkeler ülkenin ekonomik kaynakları ile uyumlanmıştır (Tekeli, 1994).



Şekil 4.16: Prost Planı

(Duranay, Görsel, Ural, 1972'den aktaran Enginöz, 2008, s. 144).

Bu plan ile Haliç büyük ölçüde etkilenmiş, Haliç'in sanayiye açılması ile eski kent dokusu harap edilmiş ve telafisi olmayan çevre kirliliği başlamıştır. Nüfus artışı düşünülmeyen yapılan plan yetersiz kalınca 1950 yılında Prost Planı'nın uygulamasına son verilmiştir.

4.3.2 Menderes Operasyonları 1950 - 1960

1950'li yıllar artan sanayi hareketleri ve yoğun kentleşme ile döneme damgasını vuran bir süreçtir. Bu gelişmeler sonucu ile yeni arayış içine giren 1957-1960 yılları arası merkezi yönetim doğrudan İstanbul üzerine kararlar almaya başlamıştır. Prost planı gündeme gelerek dokusal bütünlük, tarihsel süreç düşünülmeyen hızla çalışmalara başlanmıştır (Tandoğan, 2005, s. 61).

1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı istimlak yasası ile tarihi doku içinde pek çok mahalle ve eser yok olma sürecine girmiştir. Yol genişletme çalışmalarının görüldüğü dönemde yıkım oldukça fazladır (Öztürk vd, 2001, s. 67)

Bu operasyon ile temelde İstanbul'un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolu geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür (Tekeli, 1994).

Menderes operasyonunun temel noktasını yollar ve otomobil ağırlıklı ulaşım kapsamaktadır. Modern kentin karayolu yapılması ile oluşacağı düşüncesiyle çok fazla sayıda bulvarlar açılmıştır.

Menderes zamanında açılan ve genişletilen yollar;

-Eminönü, Unkapanı sahil yolunun genişletilmesi,

-Unkapanı - Aksaray arası Atatürk Bulvarının genişletilmesi,

-Topkapı'dan limana, oradan da Aksaray'a uzanan yeni bir yol oluşturulması,

-Karaköy Azapkapı arasında yeni bir yol açılması ve bu yolun Söğütözü'ne bağlanması (Tandoğan, 2005, s. 61).

1954 yılında yürürlüğe giren Beyoğlu bölgesi Nazım İmar Planı'nda siyasi rejimin tercihleri doğrultusunda, Haliç kıyılarındaki Kasımpaşa - Kağıthane arasında sanayinin korunması öngörülmüştür. Oysa 1956 'da onaylanan 6785 sayılı İmar Kanunu ile daha çağdaş bir bakış açısı ile kentin karakterine uygun plan yapabilmek olanağı sağlanmıştır. Bu yasa ile Yapı ve Yollar Kanunu'nda 10 metre olarak belirtilen kıyı şeridi 30 metreye çıkarılmıştır (Öztürk vd, 2001, s. 62).

4.3.3 Piccinato Planı 1958

Piccinato'nun planlama çalışması 'Geçiş Devresi Nazım Plan Çalışması' olarak adlandırılmaktadır. Radikal kararları içinde barındıran bu plan, İstanbul'u sanayi şehri olarak değil kültürel, idari, ticari ve ekonomik merkezi olarak geliştirmeyi hedeflemiştir. Alınan kararlar;

-Kağıthane ve Alibey dereleri vadilerini İstanbul'un turizm kaynakları olarak kabul etmiştir.

-Haliç kıyılarındaki sanayi alanlarının, gecekondulaşmaya ve çevrenin tahribine neden olduğunu belirtmiştir.

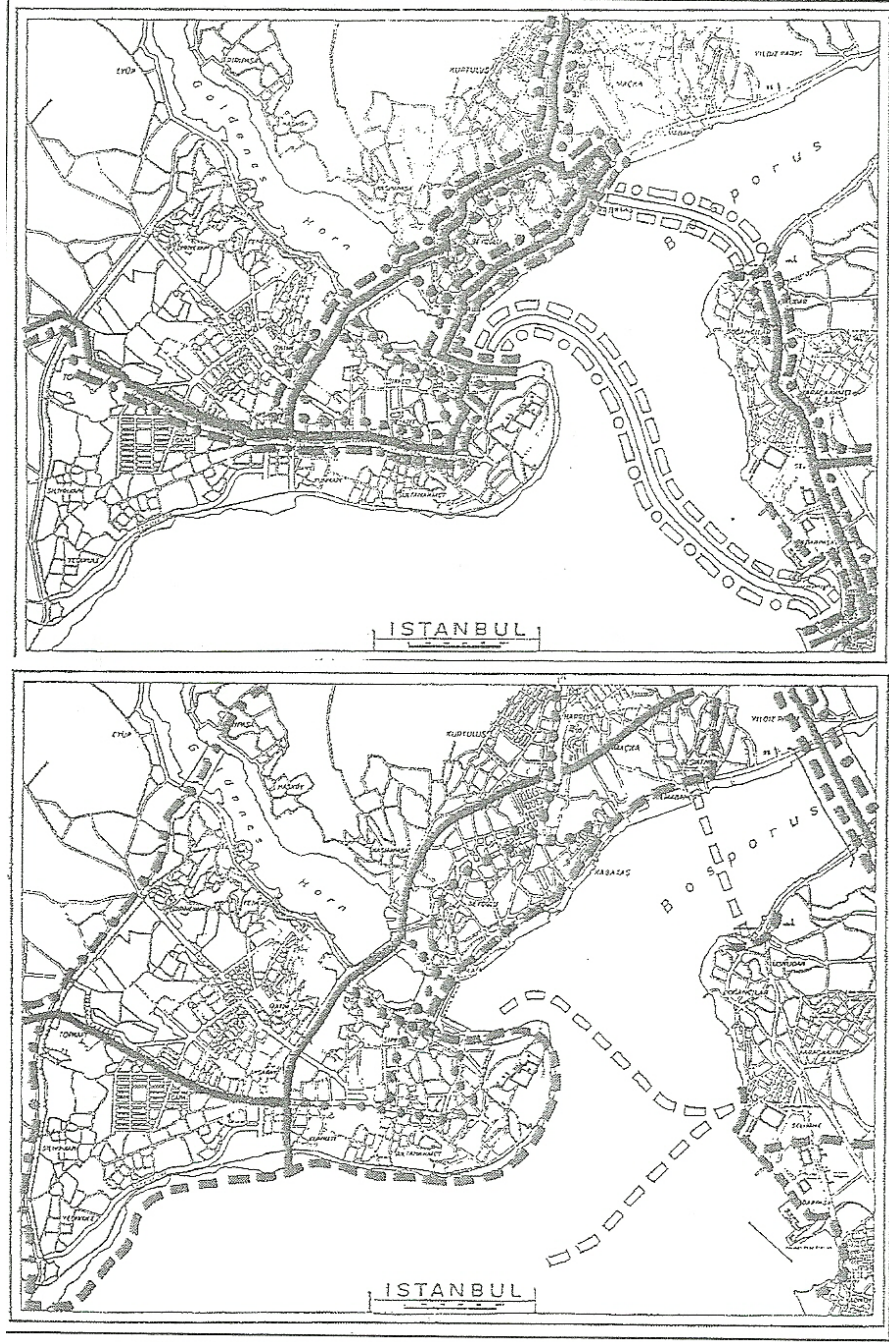
-Haliç'in güney kıyılarındaki Alibey deresi dahil olmak üzere sanayiden arındırılmasını Kağıthane'deki sanayinin ise dondurulmasını önermiştir.

-İstanbul Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun daha fazla iskan edilmemesi gerektiğini, yeni iskan alanlarının kentin ana ulaşım akslarına bağlı olmasını önermiştir.

-Haliç ve Boğaz'da ana arter açılmamasını, kıyı yollarının gezi yolu olmasını öngörmüştür.

-Sur içi ve dışındaki yeşil alanların Marmara ve Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantısının kurulması gerektiğini belirtmiştir (Tandoğan, 2005, s. 63).

Piccinato İstanbul şehrinin topografik, coğrafi ve sosyo - kültürel yapısını iyi analiz etmiştir, Şehri radyal ya da tek merkezli değil, lineer gelişim göstermesi gerektiğini analiz etmiştir. İmaj öğelerinin ise çevreleriyle beraber kentsel peyzaja anlam kattığını gözlemlemiştir. Bu amaçla koruma ve yenilemeye dönük çalışmalar yapılması gerektiğini vurgulamıştır (Tandoğan, 2005, s. 63) (Şekil 4.17).



Şekil 4.17: Piccinato Planı

(Duranay, Görsel, Ural,1972'den aktaran Enginöz, 2008 s. 144).

Plan İstanbul geneli için düşünülmüş ve İstanbul'un gelişme yönleri dikkate alınarak tasarlanmıştır. Fakat tüm olumlu yönlerine rağmen plan uygulamaya alınmamıştır (Tandoğan, 2005, s. 63).

4.3.4 1/5000 Ölçekli Suriçi İmar Planı 1964

Haliç kıyıları ve Tarihi yarımada'nın Haliç'e bakan yamaçları öncelikli olmak üzere, Tarihi Yarımada'da bulunan alanların korunması yolunda kararlar alınmıştır.

Sur kalıntıları ile 17. ve 18. yy.lara ait sivil mimari eserlerin korunması ve Yarımada'nın Haliç'e bakan kıyısının bir park olarak düzenlenmesi düşünülmüştür. Ayrıca bu bölgenin Eyüp ile bağlanmasının turizm açısından faydalı olacağı öngörülmüştür.

-Planda ulaşım için yeni bir öneride bulunulmamıştır.

-Sahil bağlantısında yeni sanayi alanlarının açılmasına, eskilerinin gelişme göstermesine imkan verilmemesi önerilmiştir.

-Haliç sahil şeridinde yapı yüksekliği en fazla 6.50m olarak öngörülmüştür (Tandoğan, 2005, ss.63-64)

4.3.5 Sanayi Alanları Planı 1966

Sanayi Alanları Planı hazırlık çalışmaları 1963 yılında başlamıştır. Amaç; Haliç kıyılarının daha fazla çarpık yapılaşma ve sanayiden zarar görmesini önlemektir.

Alınan kararlar;

-Eminönü - Eyüp arasında yer alan sanayinin dondurulması

-Karaköy - Silahtarağa arasındaki alanda yeni sanayi tesislerinin yapımı önerilmiştir.

Yapılan plan etkili olamamış, sanayi bandındaki bozulmayı önleyememiştir. Esas alınması gereken karar alınmamış, bu bölge sanayiden arındırılamamıştır (Tandoğan, 2005, ss.63-64).

4.3.6 Nazım Plan Raporu 1976

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1966 yılında kurulmuştur. 1966-1968 yılları arasında geniş bir envanter çalışması yapılmıştır. Raporda, sanayi alanlarının

çağın sosyo - ekonomik gerçekleri göz önünde tutularak kurulacağı yerlerin belirlenmesi ve sanayinin Tarihi Yarımada ve Haliç kıyılarından uzaklaştırılmasına yönelik bir değişim programı içermesi önerilmiş, fakat yeterince değerlendirilmemiştir (Tandoğan, 2005, ss.63-66).

4.3.7 Boğaziçi Üniversitesi Tarafından Hazırlanan Haliç Master Planı 1977

1977 yılında Boğaziçi Üniversitesi tarafından hazırlanan planda;

-Ulaşım sistemi,

-Yeşil alan,

-Merkezi denge,

-Sit alanları,

-Planlamada sektörel bütünleşme prensipleri göz alınmıştır (Haliç Master Planı, 1977).

Bu planın çalışma kapsamı, Balat, Ayvansaray, Cibali, Fener semtlerinin dini – sosyal - kültürel ve eğlence merkezi olarak öngörülmesidir. Bu alanların Sit Alanı ilan edilmesi önerilmiştir. Bu alanda çevreye zarar vermeyecek durumdaki imalathanelerin bulunmasına karşı çıkılmamıştır.

Bu çalışma sonrası Haliç’e turizm, dini merkez, sosyal, kültürel dinlenme alanı ve eğlence merkezi olarak öneriler getirilmiştir (Tandoğan, 2005, ss.63-66).

4.3.8 İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı 1980

1980 onaylı bu planda Haliç’te Galata ve Atatürk Köprüleri arasında kuzey ve güney sahillerinde ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri ile ticaret ve hizmetlerin yoğunlaştığı MİA önerisinde bulunulmuştur.

Tarihi Yarımada, Galata-Beyoğlu ve Boğaziçi bölgelerinde ‘kültürel doku ve doğal yapı’nın korunmasını ve bu alanlarda mevcut yoğunlukların azaltılması için önlemler alınmasını önermiştir.

Onaylayarak yürürlüğe giren plan uygulamaya konulmamıştır (Yüctürk, 2001, ss.100-101).

4.3.9 Dalan Operasyonu 1985

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini ilgilendiren sanayi ve Merkezi İş Alanının (MİA) desantrilizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar önemli tartışmaları da beraberinde getirmiştir. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki; bu operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı tarihi binaların yıkılmasıdır (Erden, 2003, s. 148).

Sanayinin desantrilizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperlerinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiş olup, altyapıdan yoksun niteliksiz kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler hızla gelişmeye başlamıştır (Öztürk vd. 2001, s. 72)

Haliç'te yapılan operasyonlar genelde bir plana dayanmaksızın, sosyo-kültürel gerçeklikler, tarihi gelişimin sürekliliği gibi faktörler göz önüne alınmadan yapılmıştır. Benzer sorunlara Menderes operasyonları zamanında da rastlanılmıştır. Bu çalışmada da kentin süregelen kimliği yok edilerek tepeden inme bir usulpla, düzenlemeler yapılmıştır (Erden, 2003, s. 148).

Dalan operasyonu bir Master plan dahilinde gerçekleşmiştir. Yanlış yönleri olduğu gibi bir takım kazanımları vardır. Haliç kıyılarının bugünkü konut ve rekreasyon alanlarına dönüşmesini sağlamıştır. Alibeyköy ve Kağıthane dereleri çevresindeki kirleticiler bu bölgeden uzaklaştırılmış ve sahillerin kamuya açılımı devam etmiştir. Yalnız kıyıdaki tarihi özellikli binaların yıkımıyla tarihsel yerleşimin su ile bağıntısı kopmuş olup, tanımsız boşluklar oluşmasına ortam hazırlanmıştır (Erden, 2003, s. 148).

Bugün Haliç'in kimliğini yansıtan kıyıda bulunan Feshane, Silahtarağa Elektrik Santrali, Söğütözü Mezbahası gibi eski sanayi fakat günümüzün kültürel

işlevli kullanılan yapıları yıkımlar sonucu işlevlendirilebilecek yapılar olarak korunan yapılardır (1/5000 ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu, 2001).

4.3.10 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı 1985

Haliç 'in en önemli sorunu XIX. Yüzyılın sonlarından itibaren kurulmaya başlayan ve sonrasında hızla büyüyen sanayi tesislerinin atıklarıyla dolarak dip çamuru oluşturması ve kirlenmesidir. Kanalizasyon atıklarının da Haliç'e verilmesi ve akıntı yetersizliği gibi nedenlerde Haliç artık kendi kendini temizleyemeyecek duruma gelmiştir. İlk alınan plan kararı Haliç'i sanayiden arındırmak ve sahil bandını kamunun kullanıma açmaktır. Bu plan doğrultusunda, sanayi alanları kaldırılacak ve sahil bandı yeşil alanla çevrelenecektir (Yüctürk, 2001, s. 100)

Bu dönemdeki en önemli adımlardan biri Güney Haliç Kolektörlerinin bir kısmının ve Ahırkapı Deniz Deşarjının yapılmış olmasıdır (Yüctürk, 2001, s. 100).

1994 yılında Haliç için Islah çalışmalarına tekrar başlanmış ve üç üniversitenin (İTÜ, YTÜ, Genze İleri Teknoloji Enstitüsü) katılımıyla Haliç'te biriken çamurun uygun bir şekilde önlenmesi için tedbirler alınmaya başlanmıştır. Yapılan temizleme ve rehabilitasyon çalışmaları sonrası koliform bakteri, çözünmüş oksijen ve su kalitesi ölçümünde istenilen kriterler yakalanmış sahil pis kokulardan arındırılarak gençlerin sporsal aktivitelerine cevap oluşturacak, yürüyüşler yapılabilecek ve farklı kültürel etkinliklere fırsat tanınabilecek bir kıyı bandı oluşturulmuştur (Yüctürk, 2001, s. 100).

4.3.11 Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı 1990

1990 yılında yapılan Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı'nın amacı; bu alanın kültürel ve doğal değerlerinin korunması ve yaşayan bir kentsel alan olarak gelecekteki gelişmesinin, tarihi ve kültürel yönden var olan potansiyelini olumsuz yönde etkilemeyecek biçimde düzenlenerek İstanbul, Türkiye, hatta dünya mirası olarak korunması biçiminde belirlenmiştir (Yüctürk, 2001, s. 100).

Plan içinde konulan hedefler:

-Tarihi Yarımada'nın yapı ve potansiyeli ile uyumlu olmayan imalat, depolama vb. işlevlerden arındırılacak tarihi kesimlerinde kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret kullanımlarının ağırlık kazanacağı canlı kentsel merkezler, odaklar oluşturulması,

-Haliç ve Marmara kıyılarının, kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada'da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,

-Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği, en etkili biçimde Yarımada dışına atabilecek by-pass ulaşım sistemlerinin, mevcut yapısal dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması (Erden, 2003, s. 151).

1990 yılında onaylanmış olan plan, daha sonra tarihi yarımadanın geleceği açısından faydalı görülmediğinden yürürlükten kaldırılmıştır (Erden, 2003, s. 151).

4.3.12 İstanbul Metropolitan Alan Alt bölge Nazım Planı 1995

Bu plan 20 Ekim 1995 tarihinde onaylanmıştır. Planın hedefleri:

-İstanbul'un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal değerlerinin korunması ve bir dünya kenti statüsü kazandırılması,

-Geleneksel kent dokusunun metropolitan alt bölge gelişme dinamiklerinin baskısından kurtarılması ve bu alanların sanayi, imalat, depolama gibi zarar verici işlevlerden arındırılması.

-Metropolitan alt bölge bütününde, uluslar arası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vb. arazi kullanım kararlarının tespit edilmesi.

Haliç'e geliştiren öneriler:

-İstanbul'un önemli kimlik belirleyicileri olan tarihi, kültürel dokusu, peyzajı, silueti vb. dinamik koruma prensipleri ile korunması

-İstanbul'un kimliği açısından önemli olan Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Sur içinin mevcut değerleri ve birbirleri ile ilişkileri nedeni ile karma sit alanları olarak tespiti yapılmalı, özel rolleri ve statüleri belirlenmelidir (Erden, 2003, s. 151).

Bu plan ile Haliç'in bir bütün olarak korunması gerekliliği yönünde önemli bir adım atılmıştır. Büyükşehir Belediyesi ve İlçe belediyelerin karar alma süreçlerinde etkili olmuştur (Erden, 2003, s. 151).

4.3.13 Haliç Master Planı 2001

1/5000 ölçekli Haliç Master Planında;

-Geleneksel dokunun sanayi, imalat ve depolama gibi bu mekanlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması,

-Bölgede uluslar arası düzeyde spor, kültür, ticaret, hizmetler vb. fonksiyonların gerçekleştirilebileceği mekanların oluşturulması,

-Bölgesel sosyal ve teknik altyapının kaliteli hale getirilmesi,

-Bölgede kentsel fonksiyonların dengeli dağıtılması,

-Bölgenin turizm potansiyelinin, kültürel doku, çevre ve rekreasyon değerlerinin geliştirilmesi,

-Ulaşım sisteminin geliştirilmesi ve toplu taşıma sistemleriyle entegrasyon kurulması,

-Yapılacak yasal ve kentsel düzenlemelerle bölgenin yaşam kalitesinin yükseltilmesi,

-Yüksek yoğunluklu kentsel alanlarda nüfus desantrilizasyonu sağlayacak alt merkezlerin desteklenmesi,

-Düzensiz yapılaşan alanlarda sıhhileştirme ve kent ile ilişkilendirme çalışmalarının yapılması,

-Bölgenin lineer olarak gelişiminin sağlanması esas alınmıştır.

Planda amaçlarının gerçekleşmesi için de aşağıdaki şu eylem alanları belirlenmiştir;

-Feshane Uluslar arası Meslek Fuarları Merkezi,

-Eyüp Pierre Loti Bölgesinin Tarihi Mezarlık Alanı ve Çevre Düzenlemesi Projesi,

-Rahmi Koç Sanayi Müzesi,

-Sütlüce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi,

-Miniatürk,

-Unkapanı - Galata Köprüsü arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi

- Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Projesi,
- Kuzey Haliç Yeşil Kuşak Projesi,
- Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi,
- Silahtarağa Elektrik Santrali Restorasyon Projesi (1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu, 2001).

4.4. Haliç Belleğinde Kırılmalar ve Tarihi Süreç İçerisinde Haliç Kıyılarının Kamusal Alan Olarak Kullanımı

Yerel ve siyasal farklılıklar dönemsel süreçte, toplumun yapısını etkilediği gibi mekansal farklılıklarla kent kimliğinin de değişimini sağlamaktadır. Haliç'te geçmişten günümüze devam eden bütünden bağımsız projeleri ile İstanbul genelinde adeta bir yap-boz tahtasını andırır nitelikte çok merkezli dinamik bir alt bölgedir.

Barthes (1997)' e göre kent bir söylemdir, bu da o kentte yaşayanların dilidir. Nesilden nesile toplumsal yaşamın simge ve izlerini taşıyan kent ve mimari, kültürün de bir parçasını oluşturmaktadır.

Mekanların fiziksel kompozisyonlarından, ölçek ve yoğunluklarından, yönelme ve boyutlarından söz edilebileceği gibi içindeki bölgelerden ve mekanın simgeselliğinden de söz etmek gerekmektedir. Dolayısıyla mekan ölçeğinin de simgesel bir dili bulunmaktadır.

Haliç'i de simgesel durum ve kimlik açısından incelediğimizde, sanayi ve endüstri ile başlayan dönemden, kamusal alan kullanıma geçene kadar birçok kırılma noktası yaşadığı gerçeği karşımıza çıkmaktadır. Bunu (Tablo 4.1)'de görüldüğü üzere kısaca özetleyebiliriz.

Tablo 4.1:

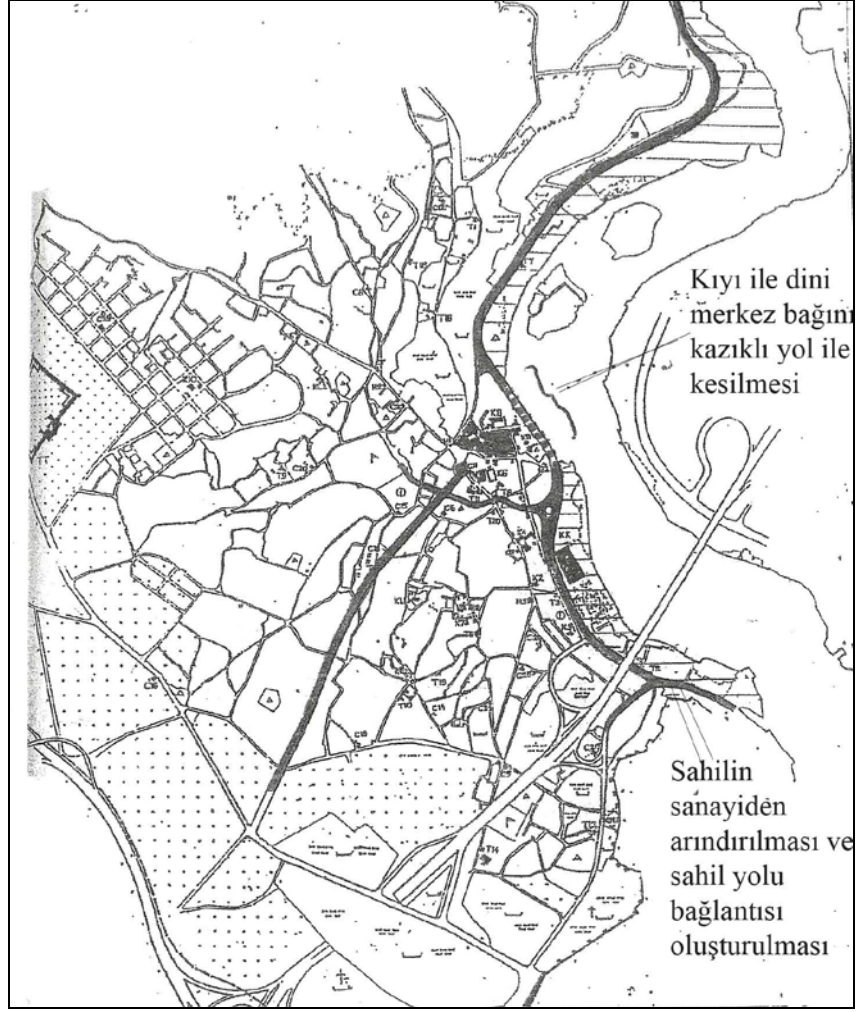
Haliç Belleğinde Kırılmalar-ve Kıyıların Kamusal Alan Olarak Kullanımına

Kadar Geçen süreç ve Müdahaleler

(Budun, 2008'den aktaran Ş. Olgun, 2009, s.183).

Haliç'teki Kırılmalar	Dönem	Haliç İçin Öngörülenler / Uygulananlar
Prost Planı	1937	-Prestij ticaret bölgesinin Haliç'ten Kaçışı -Sanayi tesisleri için Haliç'te yer seçim kararı.
Menderes Operasyonları	1950	-Haliç sanayi alanlarının netleşen konumu -Sanayi çevresinde plansız konut gelişimi.
Piccinato Planı	1958	-Haliç'in sanayiden arındırılması ve Topkapı, Rami'deki sanayi alanlarının liman ile desteklenmesi -Haliç'e 3.köprü -Haliç kıyılarında gerçekleştirilen rekreatif düzenlemeler.
Planlı Kalkınma Dönemi	1975 sonrası	-Planlı sanayi desantrilizasyonu ve kıyı alanlarının turizme yönelik kullanımı.
Dalan Operasyonları	1985 sonrası	-Haliç'in kimlik değerine sahip olan yapılarının yıkılması -Haliç'in tanımlanmaya çalışılan yeni kimliği çerçevesi sanayi tesislerinin işlevlendirilmesi.
Haliç Master Plan Raporu	2001	-Haliç'te gerçekleştirilecek tasarım projelerinin entegrasyonunun sağlanması.

Tablo 4.1'den de anlaşıldığı üzere, Bedrettin Dalan'ın başkanlığı ile başlayan dönem aslında Haliç için bir dönüm noktası niteliğindedir. Dolayısıyla sonraki dönemlerde yapılan çalışmalar; 1/50000 Haliç Master Planında da belirtildiği üzere; kentsel bütün içinde tarihsel önemi ve coğrafi konumu sebebiyle Haliç bölgesinin kültürel ve doğal yapısıyla koruma altına alınmasıdır.



Şekil 4.18: Sanayiden arındırılan kıyılar ve sahil yolu bağlantısı 1984
(Kara, 1994'den aktaran Tandoğan, 2005 ss. 40-52).

Tablo 4.1'de Dalan Operasyonları'ndan ve Şekil 4.18'de Haliç planından da anlaşıldığı üzere sanayi, Haliç kıyılarından uzaklaştırılmıştır ve sahil yolu bağlantısı sağlanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi günümüzde ise Haliç'i bütünüyle korunması ve geçmişteki kimliği yeniden kazanması gereken büyük bir kültür havzası olarak ele almıştır. Fakat bölge için koruma alanı olduğuna dair yasal bir prosedür bulunmamaktadır. Yalnızca Unesco tarafından Zeyrek, Fener, Balat gibi yerleşimler tescillenmiş bir yasayla korunmaya alınmıştır (Erden, 2003, ss. 148-150).

4.5 Kevin Lynch Teorisi ile Haliç Kıyıları Çevre Analizi

Kentsel mekanlar yer aldığı doğal yapının genel özellikleri (tepe ya da düz oluşu), zaman içerisinde yaşanmışlığın getirisiyle oluşan yapılaşmalar ve tarihsel, mimari öğelerin korunması kullanımı ile şekillenmekte böylelikle bu süreç içerisinde bireylerde farklı algı oluşturmaktadır.

Kentin algılanmasında ise en önemli kaynak kamusal alanlar ve kamusal alanı donatan şebekelerdir (Gökgür, 2008, s. 44). Kevin Lynch'in analizi ile tespit edilen şebekeler ise;

- Bölgeler
- Sınırlar(Kenar)
- Yollar(Patika).
- Düğüm noktaları (Odak) ve
- Simgeler(Nirengi)'dir.

Yollar (Patikalar); İçinde insanların (gözlemcinin) zaman zaman şu veya bu nedenlerle alışkanlıklarla yürüdüğü kanallar olarak açıklayabiliriz. Yaya ve taşıta yönelik olmasıyla kentsel ulaşımında dolaşımı sağlayan ana parçadır. Sokaklar ve yollar içinde bulunduğu yerleşimin topografik yapısı ve tipolojik özellikleri hakkında bilgi edinmemizi sağlar. Kentsel mekan analizi bağlamında taşıt ve yaya yolları kendi içinde bir kademelenme göstererek çevrelerindeki mekan parçalarına iyi ya da kötü etki sağlar. Mesela su ve kenti birbirinden ayıran taşıta yönelik yollar, trafik akışını sağlayıcı çevre yollarıyla bozulan tarım arazileri vb. gibi Kentsel morfolojinin en önemli kurgusunu oluşturan yollar kenti tanımamızda ve kentin karakterini algılamamızda en önemli kurgudur (Güngör, 1999, ss. 126-140).

Odaklar; Kentin en önemli yoğun odak nitelikli yerleridir. Kavşaklar, geçiş noktaları, ya da kalabalığın görüldüğü meydanlar bu gruba dahildir. Düğüm noktaları olarak nitelendirilen meydanlar gözlemcinin yürürken düşünüp karar vermesine de

imkan tanır (Taksim Meydanı, Sultanahmet Meydanı) vb. gibi (Güngör, 1999, ss. 126-140).

Sınırlar; İki bölge arasında bir ‘kenar’ bir sınır oluşturan doğrusal öğelerdir. Doğal ya da yapay olabilirler, deniz, göl, akarsu, kıyı şeridi, dağ sıraları, bitki örtüsü ve benzeri şekilde görülebilir. Doğal olabildiği gibi ulaşım ağı içinde (karayolu, demiryolu, denizyolu) ya da kentin çeperlerinde savunma amaçlı surlar, duvarlar şeklinde görülebilir (Güngör, 1999, ss. 126-140).

Simgeler (Nirengiler); Bireyin ilgi ve başvuru noktalarıdır. Özel ve tekil görünüm sergilemektedir. Toplumda yaşayan herkesin hafızasında yer alacak olan imaj özelliği rolü oynayan nesnelerdir. Bunlar çevresel bütünlük içinde, kentsel peyzaj bütününde taşıma özelliği gösteren siluet içinde sınırları zorlayan baskın karakterli öğeler olarak karşımıza çıkar (Güngör, 1999, ss. 126-140).

Bölgeler; Bir takım farklı özellikler gösteren, kentin orta veya büyük ölçekli parçalarıdır. Bazı belirgin ortak nitelikleri ve konu süreklilikleri söz konusudur. Kenti bütünleştiren, değişik ya da benzeri yanlarıyla ayıran özellikleri içeren parçalardır (Güngör, 1999, ss. 126-140).

Bu açıklamalar sonucu açıktır ki bir mekanın düzenlemesinde insan ölçeği çok önemlidir. Bu hem insanların algı süreçlerini hem de mekanı kullanma biçimlerini içerir. Kamusal alanın düzenlenmesinde de açık ve okunabilir olması ve insan ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte ve insan yaşamını kolaylaştıracak şekilde olmasına özen gösterilir. Bireyin mekanla ilk kez karşılaşabileceği dikkate alınarak mekanın net ve anlaşılır şekilde olmasına, kişiyi zaman zaman yönlendirici öğelerin bulunmasına imkan verilerek ‘duyumsal süreçte’ olumlu etkiler elde edilmesine çalışılacaktır. Zihinsel süreçte de olumlu etkiler yakalanmasıyla topluma yansıyan pozitif etki beraberinde mekana da yansımaktadır (Oktay, 2008, ss. 50-57).

4.5.1 Bölgeler

Haliç’i Kevin Lynch ‘e göre analiz yapacak olursak; Haliç bölgesi İstanbul için önemli bir alt bölge konumundadır. Mevcut değerleriyle ve sosyo - kültürel

yapısıyla çevre – algı etkileşiminin sağlanmasında gözlemciye kolaylık sağlar. Haliç bölgesinin Lynch modeli ile çevresel imaj tanımlaması yapıldığında ortaya koyduğu 5 ögenin (bölge, patika, sınır, nokta, nirengi) bütüncül bir şekilde algılandığı göze çarpar. Haliç kıyılarını bölgesel açıdan baktığımızda;

-Askeri nitelikli alanlar

-Tersane alanları

-Rekreasyon alanları

-Kültürel alanlar

-Dini alan

-Eğitim alanı

-Sağlık alanı

-Ticari alan

-İşlevsiz alan

-Nitelikli rekreasyon alanı vb. mevcut fonksiyonel alanlar karşımıza çıkmaktadır (Şekil 4.19).

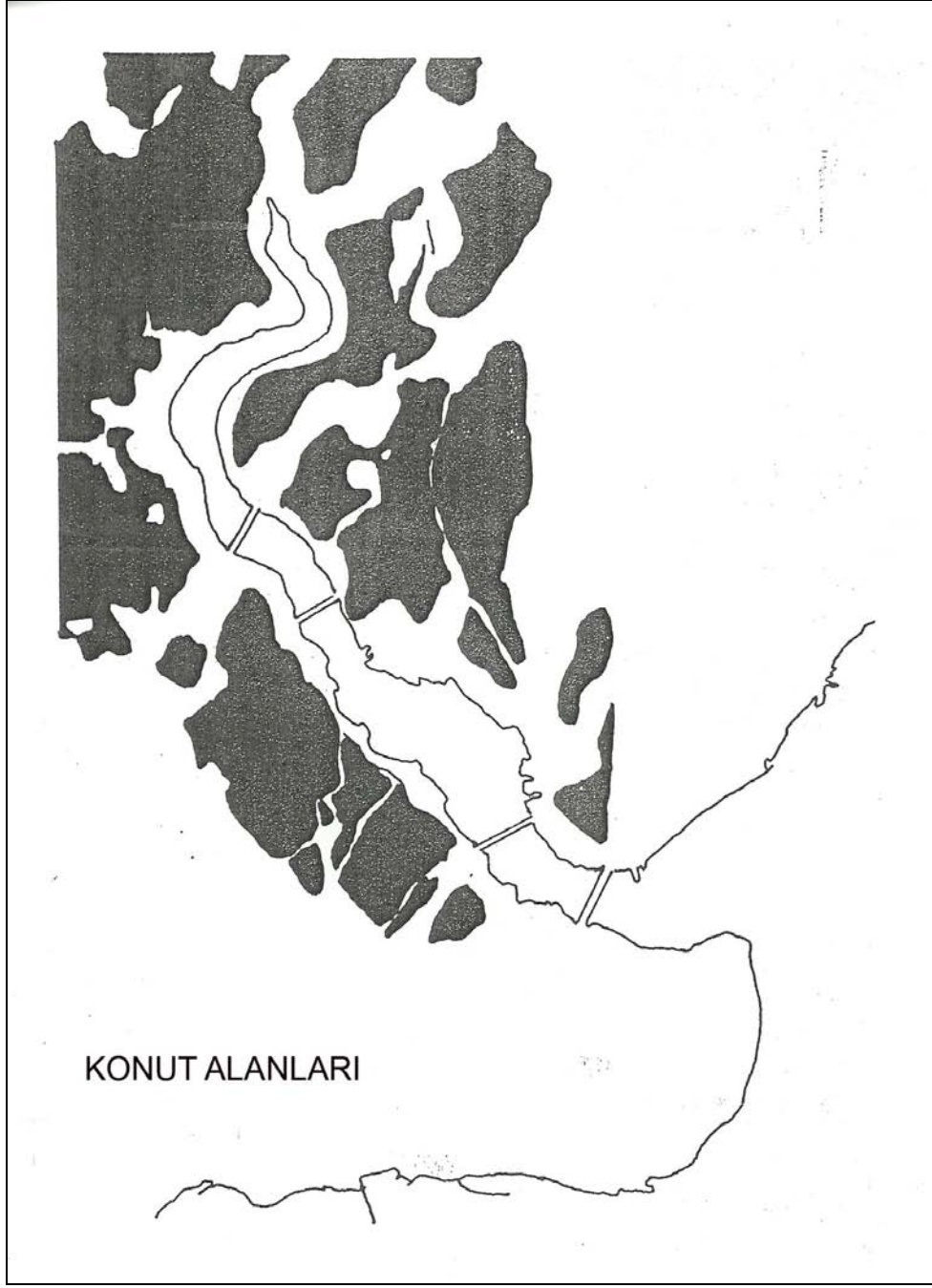
Kıyı bandı mevcut alan kullanımında olduğu gibi Haliç'i bütünsel ele aldığımızda;

-Konut alanları (Şekil 4.20)

-Merkezi ticaret alanları (Şekil 4.21)

-Tarihsel nitelikli alanlar ve (Şekil 4.22-4.23-4.24)

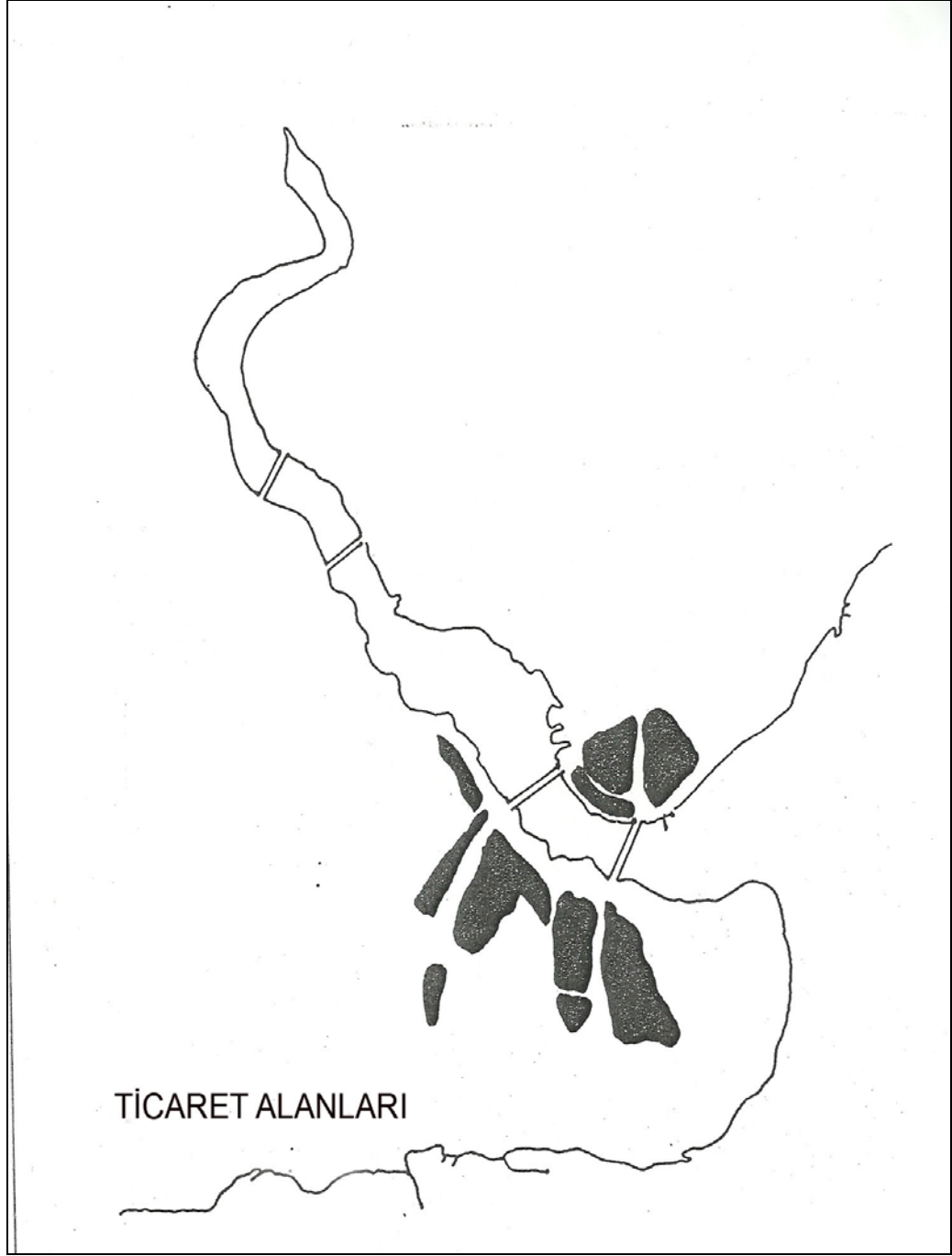
-Rekreasyon alanlarını (Şekil 4.25) görmekteyiz.



Şekil 4.20: Haliç Bölgesi Konut Alanları (Işıkkaya, 2002, s. 71).

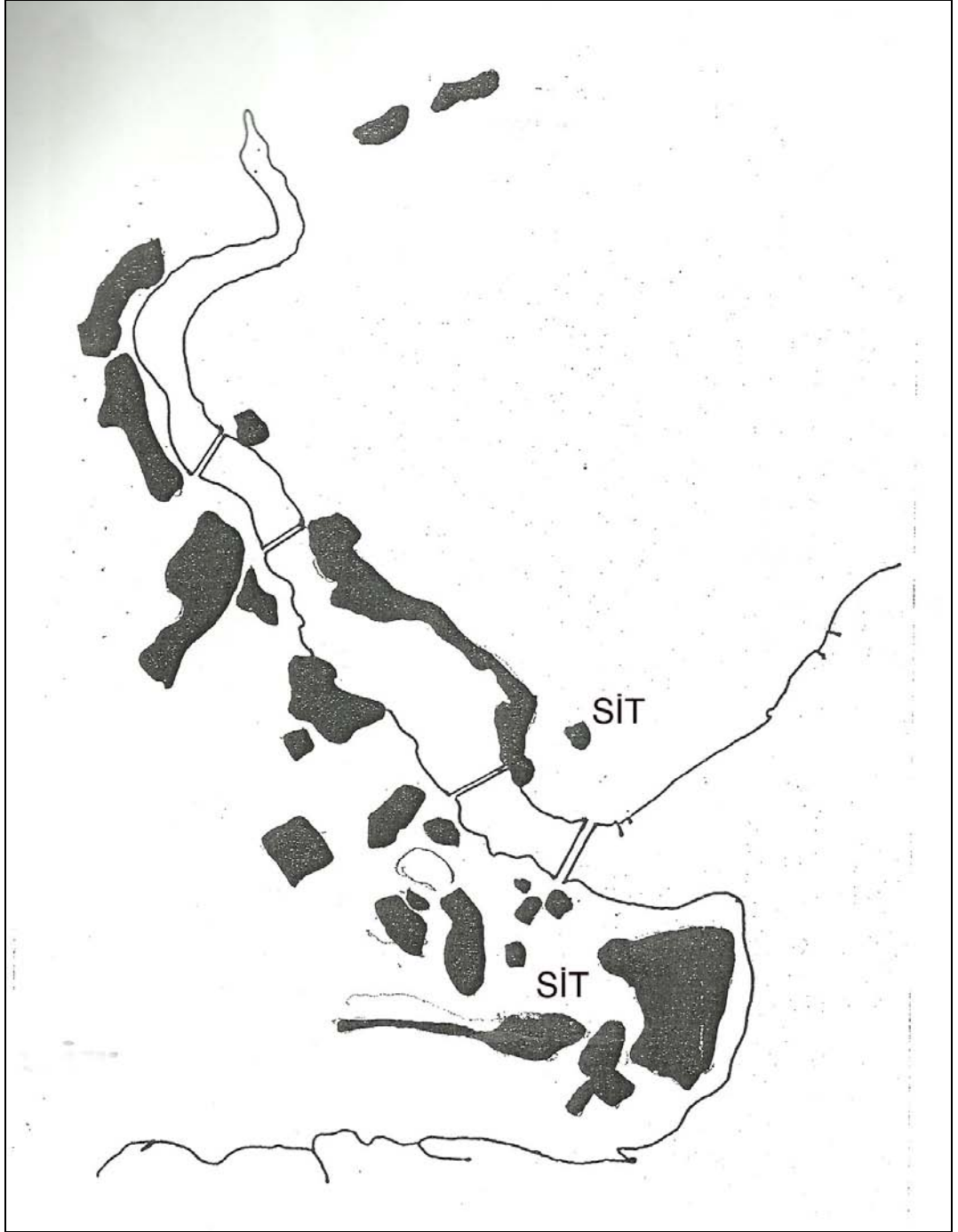
Şekil 4.20’de görüldüğü üzere, 1995 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne bağlı Büyükşehir Planlama Müdürlüğü’nün yapmış olduğu araştırmalar sonrası, kentin gelişim koşulları göz önünde bulundurularak İstanbul’un doğu ve batı yakalarında dengeli bir gelişim öngörülmüş, buna bağlı olarak Tarihi Yarımada’nın güney bölümü ve Şişhane-Beyoğlu Hariç Tüm Haliç Bölgesi, Alibeyköy ve

Kağıthane, Fener, Balat ve her iki yakadaki kıyı semtleri, Eyüp 'te dahil konut alanı olarak planlanmıştır (Işıkkaya, 2002, s. 86).



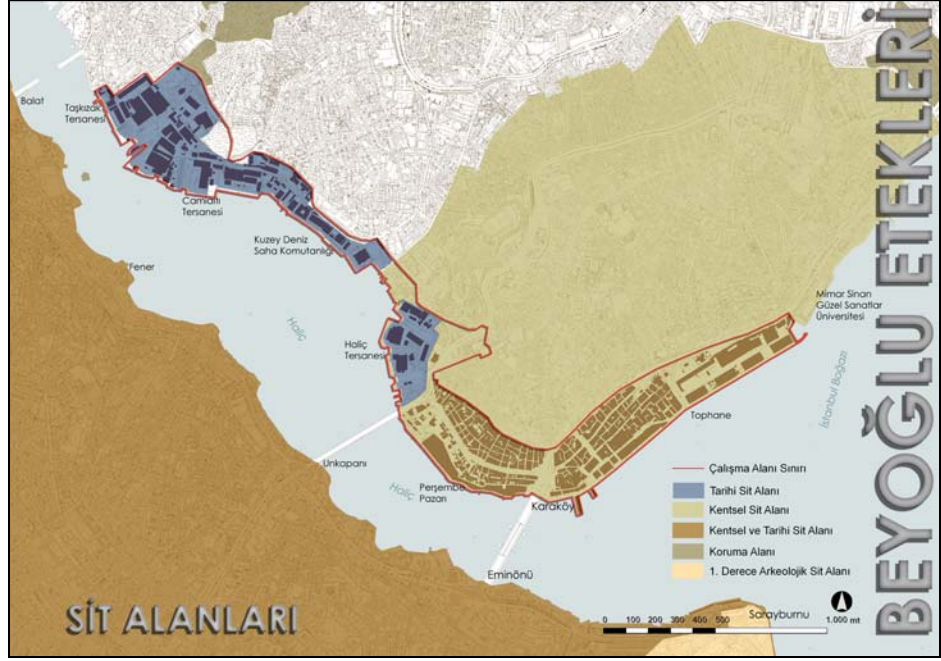
Şekil 4.21: Haliç Bölgesi Ticaret Alanları (Işıkkaya, 2004, s. 72).

Şekil 4.21’de belirtildiği üzere Kasımpaşa, Şişhane, Beyoğlu hattı, Perşembe Pazarı ve Tarihi Yarımada (MİA) Merkezi İş Alanı olarak kabul edilmiştir.

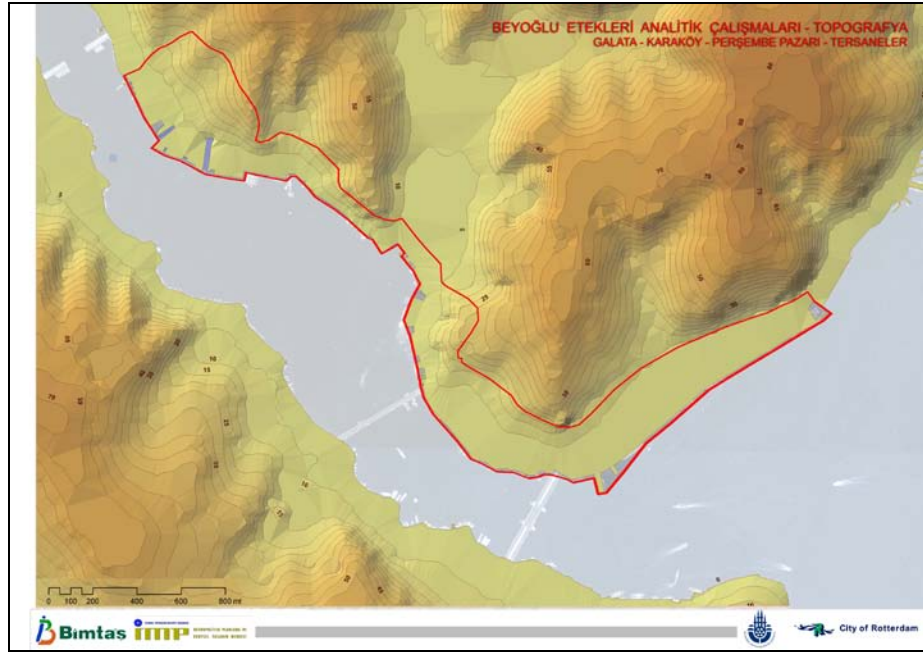


Şekil 4.22: Haliç bölgesi Tarihi Yapı ve Yerleşimlerin Bulunduğu Alanlar
(Işıkkaya, 2004, s. 69)

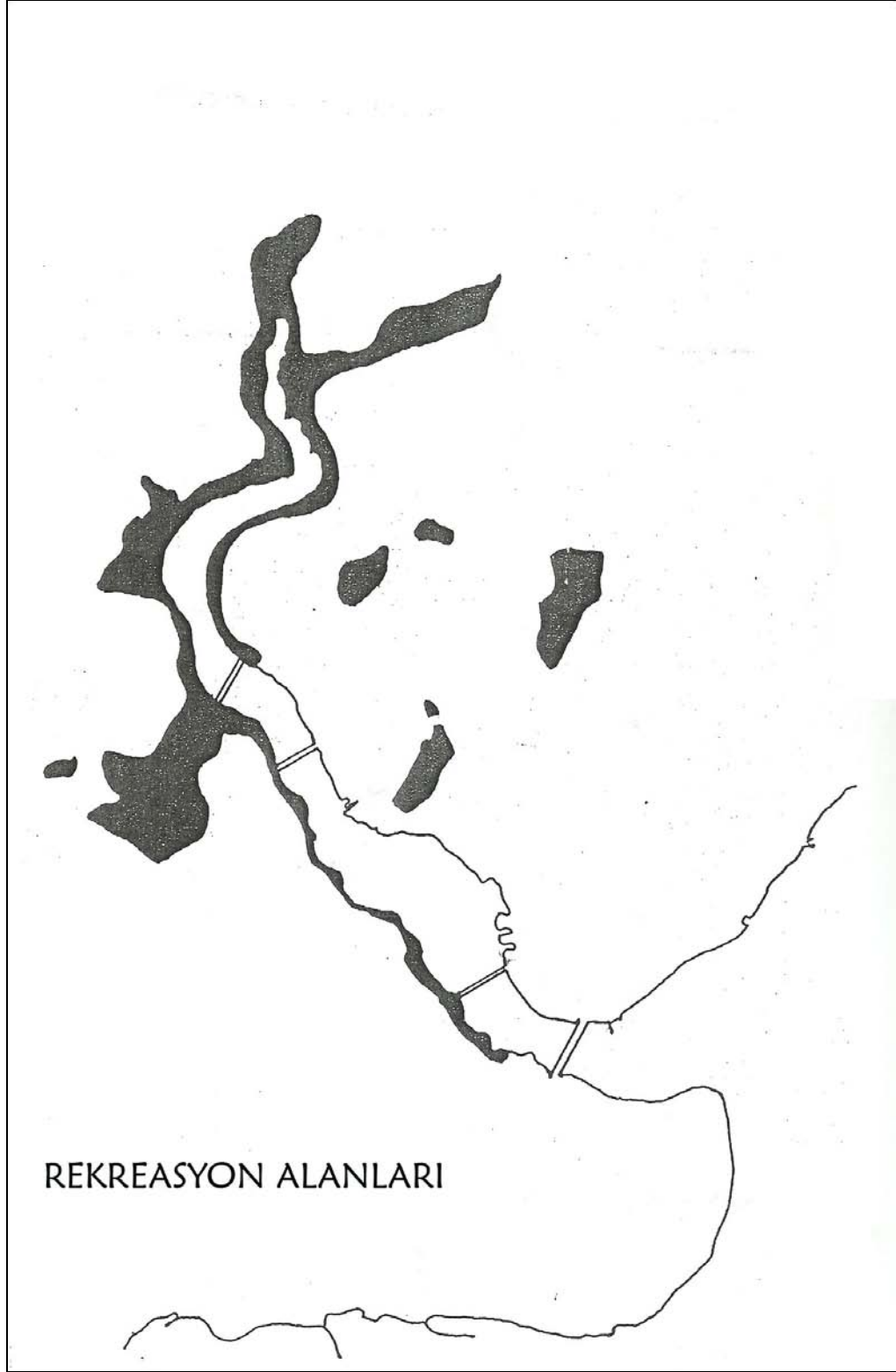
Şekil 4.22’de belirtildiği üzere Bölgenin tarihsel dokusunun oldukça yoğun olması sebebiyle Unesco tarafından korunmaya alınan tarihi özellikli yapı ve yerleşimler ‘Haliç kimliği ve silüetinin ‘de oluşmasını sağlamıştır (Şekil 4.23 - Şekil 4.24).



Şekil 4.23: Haliç Bölgesi Sit Alanları, Tarihi Yapı ve Yerleşimler (İstanbul Metropolitan Planlama, 2009).



Şekil 4.24: Haliç Sit Alanları Topografik Durum Haritası (İMP, 2009).



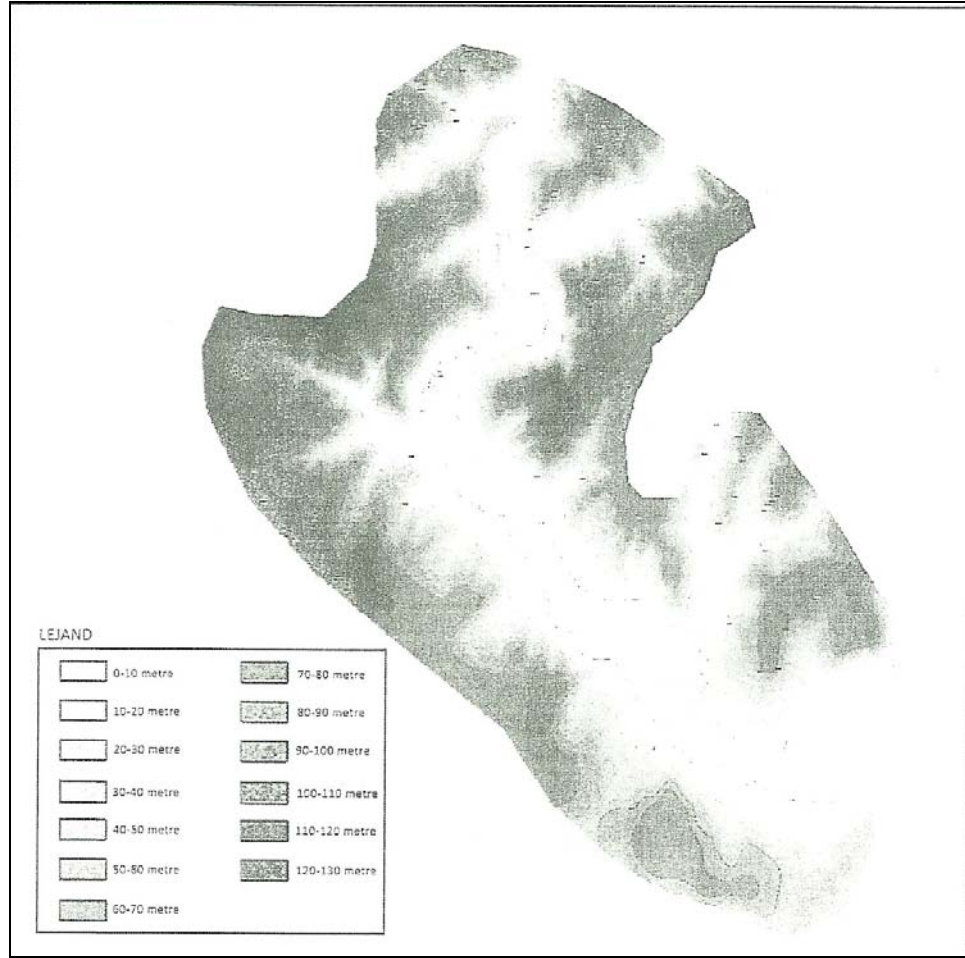
Şekil 4.25: Haliç Rekreasyon Amaçlı Kullanım Alanları (Işıkkaya, 2002, s. 70).

Şekil 4.25’de belirtildiği üzere; 1995 yılında alınan kararla ’doğal yapının korunması öngörölmüş’ Alibeyköy’den Yenikapı’ya kadar yeşil nitelikli rekreasyon

alan kullanımı planlanmıştır. Tarihi ve kültürel çevreyi koruma nitelikli yaklaşım, kıyıların kamusal alan olarak tekrar değerlendirilmesini öngörmüştür.

4.5.2 Sınırlar

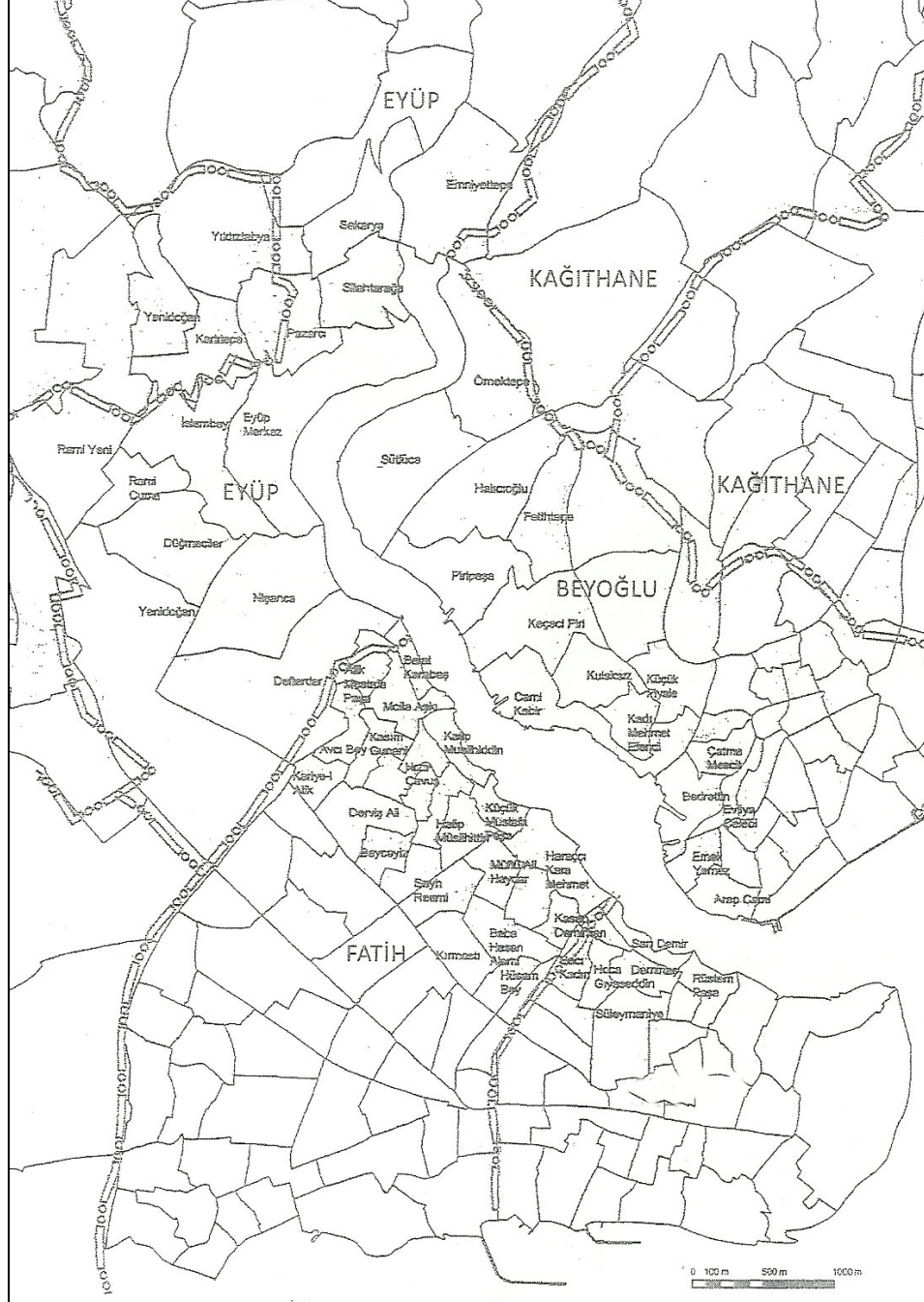
Haliç'te sınırlar; su ögesi ve topografyadır. Yalnız sanayileşme ve nüfus artışıyla doğan hızlı kentleşme sonucu topografya (Şekil 4.26) sınır ögesi olma özelliğini kaybetmektedir.



Şekil 4.26: Haliç 'te Sınır Ögesi oluşturan topografya (Yüçetürk 2001,'den aktaran Enginöz, 2008, s. 122).

Su ögesi ise Haliç'i ikiye ayırmıştır. Su yolunun batısında Fatih ilçesine bağlı, doğusunda ise Kağıthane ve Beyoğlu ilçesine bağlı kıyı semtleri yer almaktadır. Haliç doğal körfezi fiziksel olduğu kadar görsel ve estetik özellikleri ile de bir sınır ögesi konumundadır. Haliç ile birleşen Alibeyköy ve Kağıthane dereleri de önemli

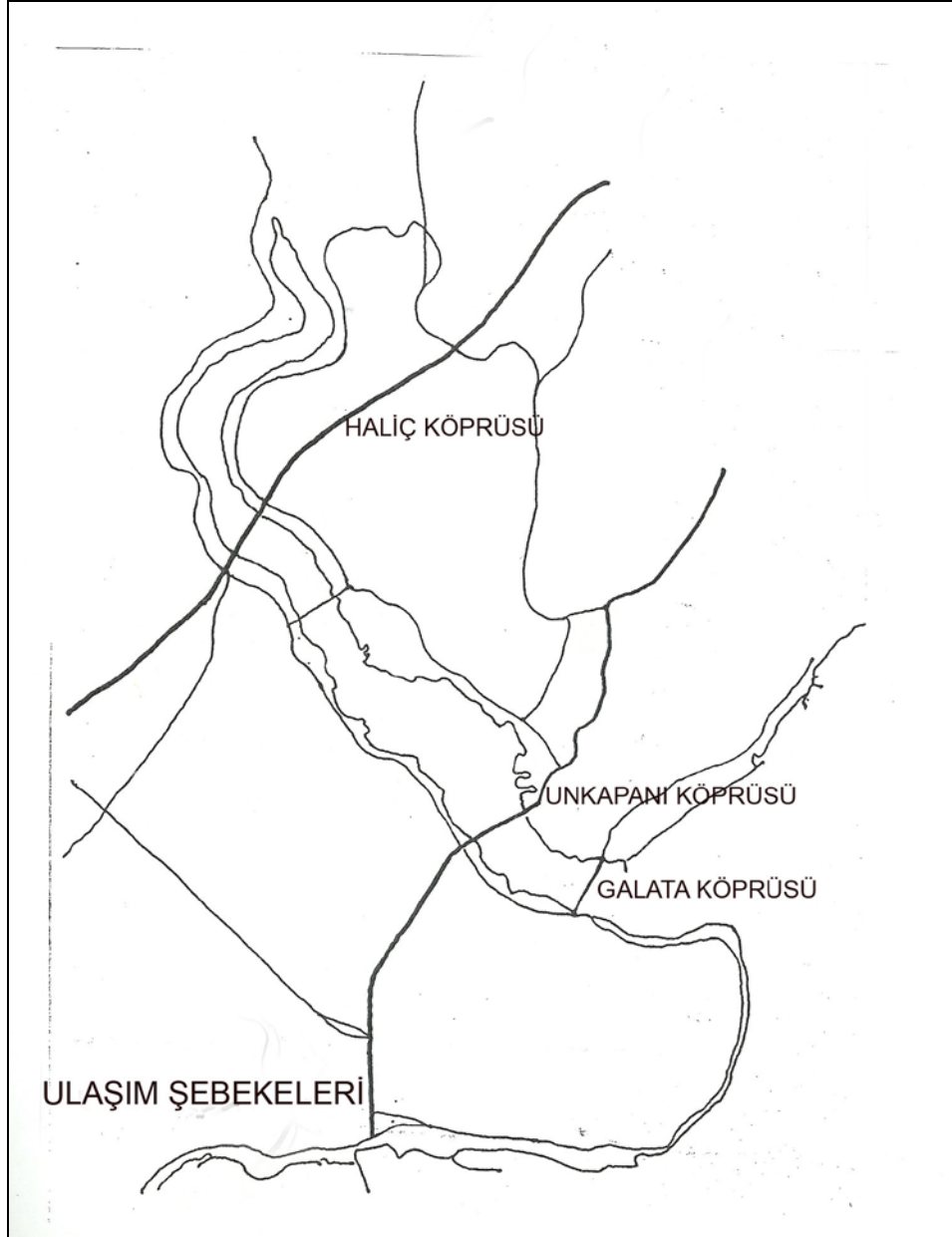
sınır ögeleridir. Haliç kıyı şeridi boyunca uzanan sahil yolu ve Haliç üzerinde konumlanan ulaşım şebekesi olan köprüler de fiziksel olarak sınır ögesi kabul edilebilir (Şekil 4.27).



Şekil 4.27: Su ögesi Haliç İlçe ve Mahallelerinde Sınır Ögesi konumundadır.
(Enginöz, 2008, s. 152).

4.5.3 Yollar

Haliç 'te sürekliliği sağlayan 'patikalar' olarak ulaşım şebekelerini gösterebiliriz. Galata Köprüsü, Haliç köprüsü - Halıcıoğlu kavşağı bağlantısı, Unkapanı köprüsü de Haliç çevresi yerleşimleri birbirine bağlayan güçlü bağlantı yollarıdır.

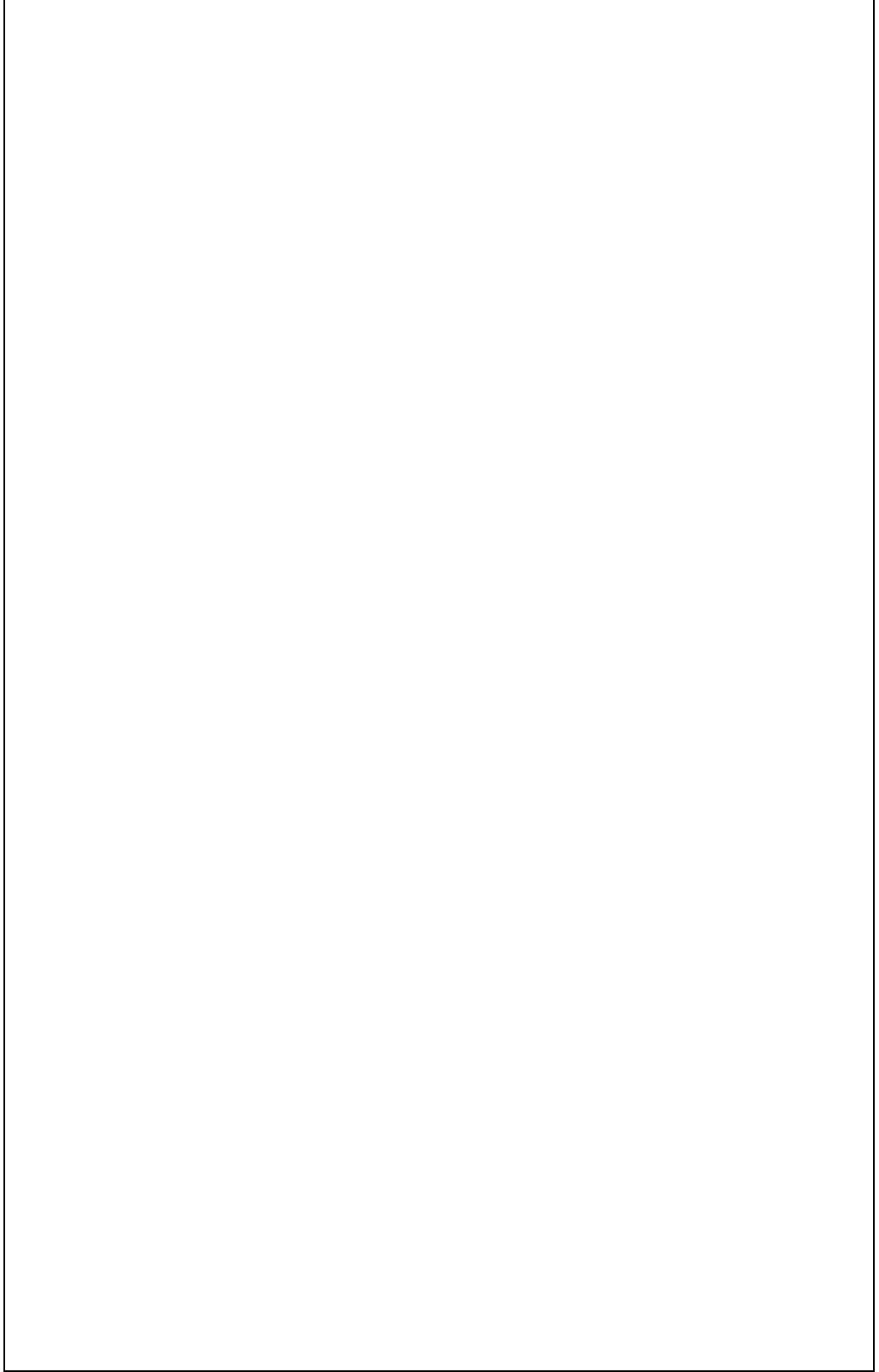


Şekil 4.28: Güçlü bağlantı yolları olan köprüler ve sahil yolu da fiziksel sınır oluşturmaktadır (Işıkkaya, 2002, s. 73).

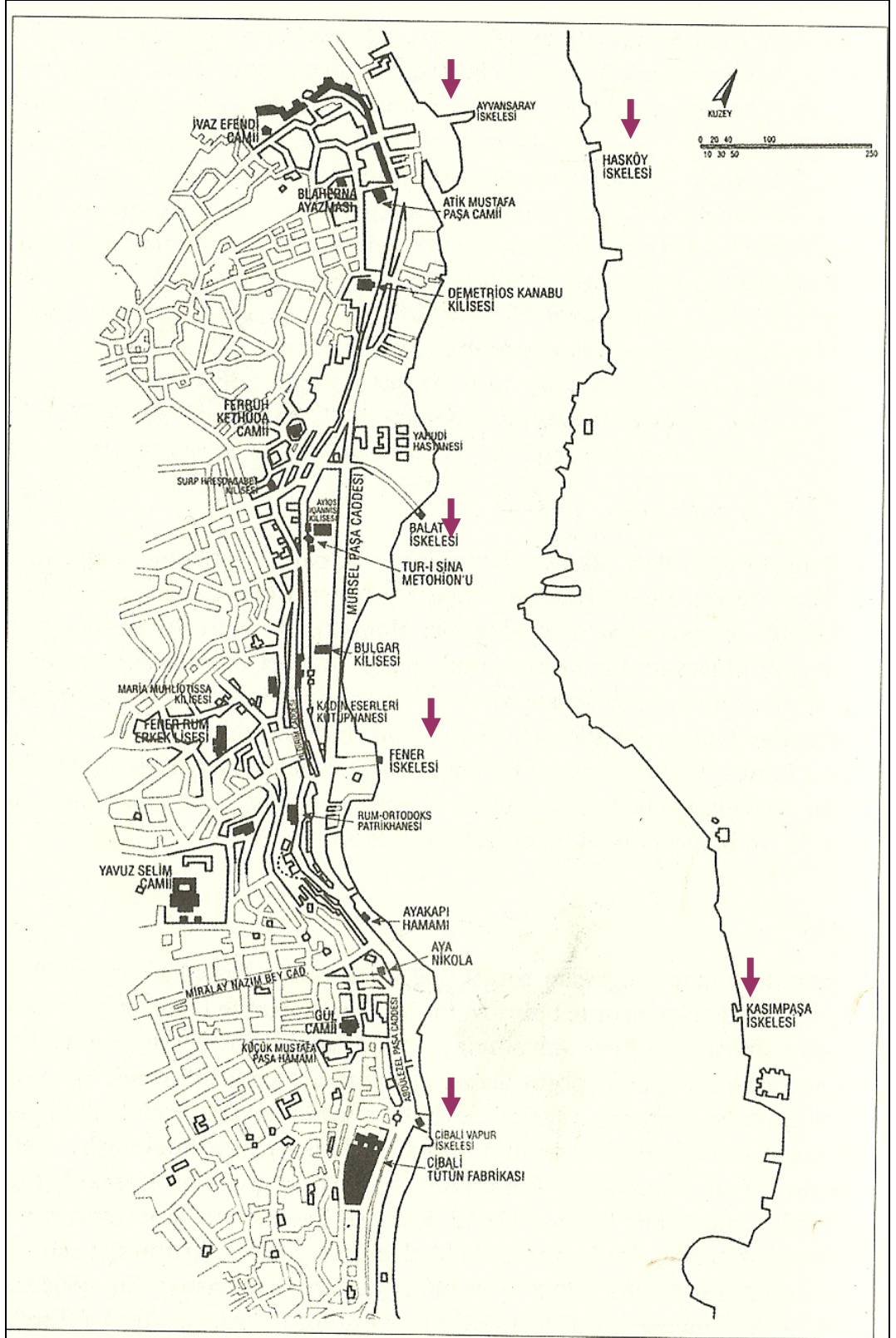
4.5.4 Odaklar

Haliç kıyılarında odak olarak ulaşım aktarma noktalarını (iskele, gar, vb.), ulaşım bağlantı yerlerini (kavşaklar) ve insanların toplanıp dağıldıkları merkezi yerleri (kültürel tesis, meydan ve nitelikli kentsel açık alanları) örnek verebiliriz.

Haliç kıyı yerleşiminde de iskeleler olarak Fener, Balat, Ayvansaray, Hasköy, Sütlüce, Eyüp, Kasımpaşa vb. ulaşım noktalarını, (Harita 4.29) ulaşım bağlantı yeri olarak Halıcıoğlu kavşağı, Galata, Unkapanı köprüsünü, toplanıp dağılma yeri olarak Eyüp'e bağlı Pierreloti tepesini, dini tesis niteliğindeki Eyüp Külliyesini, kültürel Tesis olarak da Sütlüce Kültür Merkezi, Miniatürk İstanbul, Rahmi Koç Müzesi, Santral İstanbul, Feshane'yi kentsel açık alan olarak ise, Sadabad Mesire alanını örnek gösterebiliriz (Şekil 4.29).



Şekil 4.29: Haliç Kırı Odakları



Şekil 4.30: Cibali, Kasımpaşa, Fener, Balat, Hasköy ve Ayvansaray İskeleleri Haliç Kıyılarında Ulaşım Bağlantı Noktaları Oldukları Gibi Aynı Zamanda Odak Niteliğindedir (Belge, 2004).

Bütünsel yaklaşım ile Haliç'e baktığımızda ise; meydan nitelikli kamusal alan oluşturması itibariyle Eminönü Meydanı, Sultanahmet Meydanı, Beyazıt Meydanı, Karaköy meydanı, ticari hizmet veren Mısır çarşısı, Kapalıçarşı dağılıp, toplanma mekanı olmaları itibariyle odak niteliğindedir (Tayyare, 2007, s. 76).



Şekil 4.31-4.32: Haliç'e Odak Oluşturan Eminönü ve Sultan Ahmet Meydanı (<http://www.caykur.gov.tr>).

Özellikle Sultanahmet ve Eminönü Meydanının Haliç silüetine katkısı oldukça fazladır. Yeni Camii Eminönü Meydanını odak noktası haline getirmekte, Sultanahmet Meydanı ise Roma ve Bizans dönemi eserleriyle alana canlılık katan, Sultanahmet ve Ayasofya Cami gibi simgelerle çevrilmiş geçmiş zamandan günümüze değin korunan kültürel ve tarihsel birikimli bir odak noktasıdır.

Tophane sarayını çevreleyen Gülhane Parkı da Haliç'in doğal odağıdır. Yeşil alan içinde bulunan Gotlar Sütunu ve diğer tarihi eserler bu odağın önemini arttırmıştır. Ayrıca Eminönü iskelesi de Eminönü Meydanı ile bütünlük sağlayarak Haliç'in algısını artırmaktadır (Tayyare, 2007, s. 77).



Şekil 4.33 - Şekil 4.34: Yavuz Sultan Selim Külliyesi ve Fatih Külliyesi Haliç’e Sınır İlçe Konumundaki Fatih ‘te Önemli Odak Noktalarıdır
(<http://www.vgm.gov.tr>).

Şekil 4.33 - Şekil 4.34’te gördüğümüz Haliç’e sınır oluşturan ilçelerden Fatih ‘te de Yavuz Sultan Selim Külliyesi, Fatih Külliyesi, büyük dini tesisler olması itibariyle dini açıdan odak noktası oldukları gibi toplanma – dağılma açısından da önemlidirler. Ayrıca ilçede; Sarayhan Meydanı, Bozdoğan Su Kemerleri de tarihsel ve kültürel nitelikli olmaları itibariyle odak niteliğindedir (Tayyare, 2007, s. 77).

Eyüp ilçesi ise Eyüp Sultan Külliyesi ve Meydanıyla her zaman yoğun olan dini ve kültürel nitelikli odaktır. Beyoğlu ilçesinde de Galata Meydanı ve İstiklal caddesinin bitimindeki Tünel Meydanı Haliç silüetine katkı sağlayan önemli odak noktalarıdır (Tayyare, 2007, s. 78).

4.5.5 Simgeler

Simge olarak Haliç kıyılarını incelediğimizde; dini nitelikli yapılar (cami, külliye, kilise vb.), kültürel tesisler ve korunması gerekli tarihi yapılar örnek verilebilir. Dini özellikli yapılar olarak Haliç kıyılarında; Eyüp Cami, Sadabad Cami, Sokullu Mehmet Paşa Cami, Arap camii, Bulgar Kilisesi’ni ve kültürel tesis olarak aynı zamanda odak noktası olarak da gösterilen, Feshane, Kadir Has Üniversitesi örnek gösterebiliriz. Ayrıca. Korunması gerekli yapı olarak Camialtı, Taşkızak, Haliç Tersanelerini de geçmişi günümüze yansıtan bir nirengi olarak algılamaktayız. Bütünsel açıdan Haliç’e baktığımızda ise silüet katan birçok simge (cami, kilise,

sinagog, müze, kamusal alan, kültür merkezi ve tarihi nitelikli yapı) ile karşılaşmaktayız (Şekil 4.35).



Şekil 4.35: Haliç Silüetini Oluşturan Simge, Odak, Bölge, Yol ve Sınır
(Tayyare, 2007, s. 158).

Şekil 4.35’de görüldüğü gibi Haliç bölgesi kültürel ve tarihsel değerler açısından oldukça zengindir. Tayyare (2007)’nin yapmış olduğu çalışmada Haliç’e sınır oluşturan yerleşimlerin (Eminönü, Fatih, Beyoğlu, Eyüp, Kâğıthane) Haliç silüetine bütünsel açıdan etkisini belirtmek amacıyla Kevin Lynch analizine göre; kentsel imaj haritası çıkartılmış ve kentsel odak, simgeler noktasal olarak belirtilmiştir (Tablo 4.2, Tablo 4.3, Tablo 4.4, Tablo 4.5).

Tablo 4.2:

**Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Eminönü Yerleşimi;
(Tayyare, 2007, s. 156).**

EMİNÖNÜ; KENTSEL İMAJ ÖGELERİ	
▪ Yeni cami ▪ Merzifonlu Mustafa Paşa cami ▪ Sultan Ahmet cami ▪ Süleymaniye cami ▪ Rüstem paşa cami ▪ Şehzade cami ▪ Nuri Osmaniye cami ▪ Atık Ali paşa Külliyesi ▪ Beyazıt cami ▪ Firuzaga cami ▪ Sokullu Mehmet paşa cami ▪ Keçicizade Fuat paşa cami ▪ Hoca Paşa cami ▪ Mahmut Paşa cami ▪ Laleli cami ▪ Ahi Çelebi cami ▪ Atık İbrahim Paşa cami ▪ Damat İbrahim Paşa cami ▪ Hidayet cami ▪ Kantarcılar cami ▪ Üç mihraplı cami ▪ Yavuz Ersinan cami ▪ Softa Hatip cami ▪ Mimar Sinan türbesi ▪ Timurtaş cami ▪ II. Mahmut türbesi ▪ Kepenekçi Sinan cami ▪ Vezir cami ▪ Kocasın medresesi ▪ Tıbbiye cami ▪ Aya İrili kilisesi ▪ Dikili taş ▪ Yılanlı Sütun ▪ Ömerli Sütun	▪ Gotlar Sütunu ▪ Çemberlitaş ▪ Miliontaşı ▪ Alman Çeşmesi ▪ Binbirdirek Sarnıcı ▪ Çemberlitaş Hamamı ▪ Kirazhan ▪ Haseki Hürrem Sultan Hamamı ▪ Darphane Binası ▪ Beyazıt Külliyesi ▪ Hipodrom Kalıntıları ▪ Büyüksaray Kalıntıları ▪ Kapalı Çarşı ▪ Mısır Çarşısı ▪ Sahaflar Çarşısı ▪ Topkapı Sarayı ▪ Topkapı Sarayı Arkeoloji Müzesi ▪ Ayasofya ▪ Yerebatan Sarnıcı ▪ İbrahim Paşa Sarayı ▪ Köprülü Kütüphanesi ▪ Köprülü Medresesi ▪ Basın Müzesi ▪ Türk Edebiyat Vakfı Müzesi ▪ Osman Hamdi Müzesi ▪ Büyüksaray Müzesi ▪ Büyükpostane Müzesi ▪ İstanbul Üniversitesi ▪ Ticaret Üniversitesi ▪ Valide Mektebi ▪ Adliye Sarayı ▪ İstanbul Valiliği ▪ İstanbul Büyük Şehir Belediyesi

Tablo 4.3:

**Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Eyüp Yerleşimi;
(Tayyare, 2007 s. 157).**

EYÜP; KENTSEL İMAJ ÖGELERİ	
▪ Eyüp Sultan Külliyesi ▪ İslambey cami ▪ Kasımçavuş cami ▪ Zal Mahmut cami ▪ Saçlı Abdülkadir cami ▪ Maktul Mustafa paşa cami ▪ Defterdar Mahmut Efendi cami ▪ Kaptan Paşa cami ▪ Sofu Kara Ali Çavuş cami ▪ Silahi Mehmet Efendi cami ▪ Cezmi Kasım cami ▪ Baba Haydar cami ▪ Arayikeci Tekkeçiler cami ▪ Zeynep Hatun cami ▪ Davut Ağa cami ▪ YaVedud Hatice Sultan cami ▪ Savaklar Hiramı Ahmet Paşa cami ▪ Nişancı Mustafa Paşa cami	▪ Düğmeciler cami ▪ Bali Baba cami ▪ Şeyh Sivaslı türbesi ▪ Hasan Hüseyin Paşa türbesi ▪ Adile Sultan türbesi ▪ Pertev Paşa türbesi ▪ Sultan Reşat türbesi ▪ Mehmet Ağa türbesi ▪ Şeyh Murat Efendi türbesi ▪ Surp egra Ermeni kilisesi ▪ Meryem Ana kilisesi ▪ Feshane ▪ Eyüp Kültür Evi ▪ Bahariye Mevlevihanesi ▪ Silahtarağa Santrali ▪ Teleferik ▪ Eyüp Karakolu ▪ Eyüp Lisesi

Tablo 4.4:

**Haliç Kentsel İmaj Öğeleri Analizi Fatih Yerleşimi;
(Tayyare, 2007 s. 158).**

FATİH; KENTSEL İMAJ ÖĞELERİ	
▪ Fatih cami ▪ Yavuz Sultan Selim cami ▪ Zeyrek cami ▪ Tahta Minareli cami ▪ Ferruh Kethuda cami ▪ Ayvaz Efendi cami ▪ Cabir cami ▪ Çakır Ağa cami ▪ Yatağan cami ▪ Fethiye cami ▪ Ali yazıcı cami ▪ Hoca kasım Günani cami ▪ Hacı İsa cami ▪ Mesnevi hane cami ▪ Abdi Subaşı cami ▪ Hızır Çavuş cami ▪ Kefevi cami ▪ Nişancı Mehmet paşa cami ▪ Tercüman Yunus cami ▪ Dreviş Ali cami ▪ Sanki Yedim cami ▪ Mehmet Ağa cami ▪ Hırami Ahmet cami ▪ Efdal Zade cami ▪ Mustafa İsmet efendi cami ▪ Gül cami ▪ Aşık Paşa cami	▪ Üç Baş cami ▪ Ü. Çakırağa cami ▪ Tahir Ağa cami ▪ Hafız Mehmet cami ▪ Aya Nikola kilisesi ▪ Aya Strati kilisesi ▪ Meryem Ana kilisesi ▪ Rum Ortodoks patrikhanesi ▪ Ayios Dimitrios Kanavis kilisesi ▪ Panayia Vlaherna kilisesi ▪ Rum Ballino kilisesi ▪ Surp Hıraştıgabet Ermeni kilisesi ▪ Eğri Kapı Meryem Ana kilisesi ▪ Bulgar kilisesi ▪ Ahrida sinagogu ▪ Patrikhane ▪ Tekfur sarayı ▪ Kariye müzesi ▪ Gazanfer Ağa medresesi ▪ Anemas Zindanları ▪ Bozdoğan Sukemeri ▪ Kadir Has Üniversitesi ▪ Fener Rum Erkek Lisesi ▪ Yoakimyon Rum Kız Lisesi ▪ Maraşlı Rum Okulu ▪ Ballat Musevi Hastanesi

Tablo 4.5:

**Haliç Kentsel İmaj Ögeleri Analizi Beyoğlu Yerleşimi;
(Tayyare, 2007 s. 158).**

BEYOĞLU; KENTSEL İMAJ ÖGELERİ	
▪ Azapkapı Arap camii ▪ Kurt Çelebi camii ▪ Yel Değirmeni camii ▪ Cami Kebir camii ▪ Gazi Hasan Paşa camii ▪ Yahya Kethuda mektebi ▪ Okçu Musa camii ▪ Arap camii ▪ Makbul İbrahim Paşa camii ▪ Bereketzade camii ▪ Seferikoz camii ▪ Ömer camii ▪ Kemankeş camii ▪ Yeraltı camii ▪ Beyazıt-ı Cedid camii ▪ Kılıç Ali Paşa camii ▪ Nusretiye camii ▪ Yolcuzade camii ▪ Emekyemez camii ▪ Bostancı camii ▪ Tomtom Kaptan camii ▪ Hacı Piri camii ▪ Muhittin Molla camii ▪ Evliya Çelebi türbesi ▪ Hüseyin Ağa camii ▪ Galip Dede türbesi ▪ Aynı Ali Baba Tekke camii ▪ K. Piyale camii ▪ Emin camii ▪ Tahta Kadı camii ▪ Ermeni Katolik kilisesi ▪ Sn. Antone Katolik kilisesi ▪ Santa Maria Katolik kilisesi	▪ Santa Maria Latin Katolik kilisesi ▪ Saint Pierre kilisesi ▪ Aya Nikola kilisesi ▪ Galata Aya Yani kilisesi ▪ Gentronagan kilisesi ▪ Üç Horon kilisesi ▪ Süryani Kadim Meryem kilisesi ▪ Rum Ortodoks Aya konstatin ▪ Alman kilisesi ▪ Aynalıkavak Sinagogu ▪ Galata Kulesi ▪ Aynalıkavak Kasrı ▪ Camialtı Tersanesi ▪ Taşlı kızak Tersanesi ▪ Koç Müzesi ▪ Miniatürk ▪ Sötlüce Kültür Merkezi ▪ MSÜ Kültür Sanat Merkezi ▪ Galatasaray Lisesi ▪ Deniz Hastanesi ▪ Kuzey Deniz Saha Komutanlığı ▪ Kasımpaşa ordu evi ▪ Halıcıoğlu Askerlik Aisesi ▪ Rusya Baş Konsolosluğu ▪ İtalyan Konsolosluğu ▪ İsveç Konsolosluğu ▪ Fransız Konsolosluğu ▪ İngiltere Konsolosluğu ▪ Beyoğlu Belediyesi ▪ Özel St. Georg Avusturya Lisesi ▪ Özel St. Benoit Fransız Lisesi ▪ Özel Zapyan Rum ilköğretim okulu ▪ Özel Eseyan Ermeni İlk Öğretim Okulu

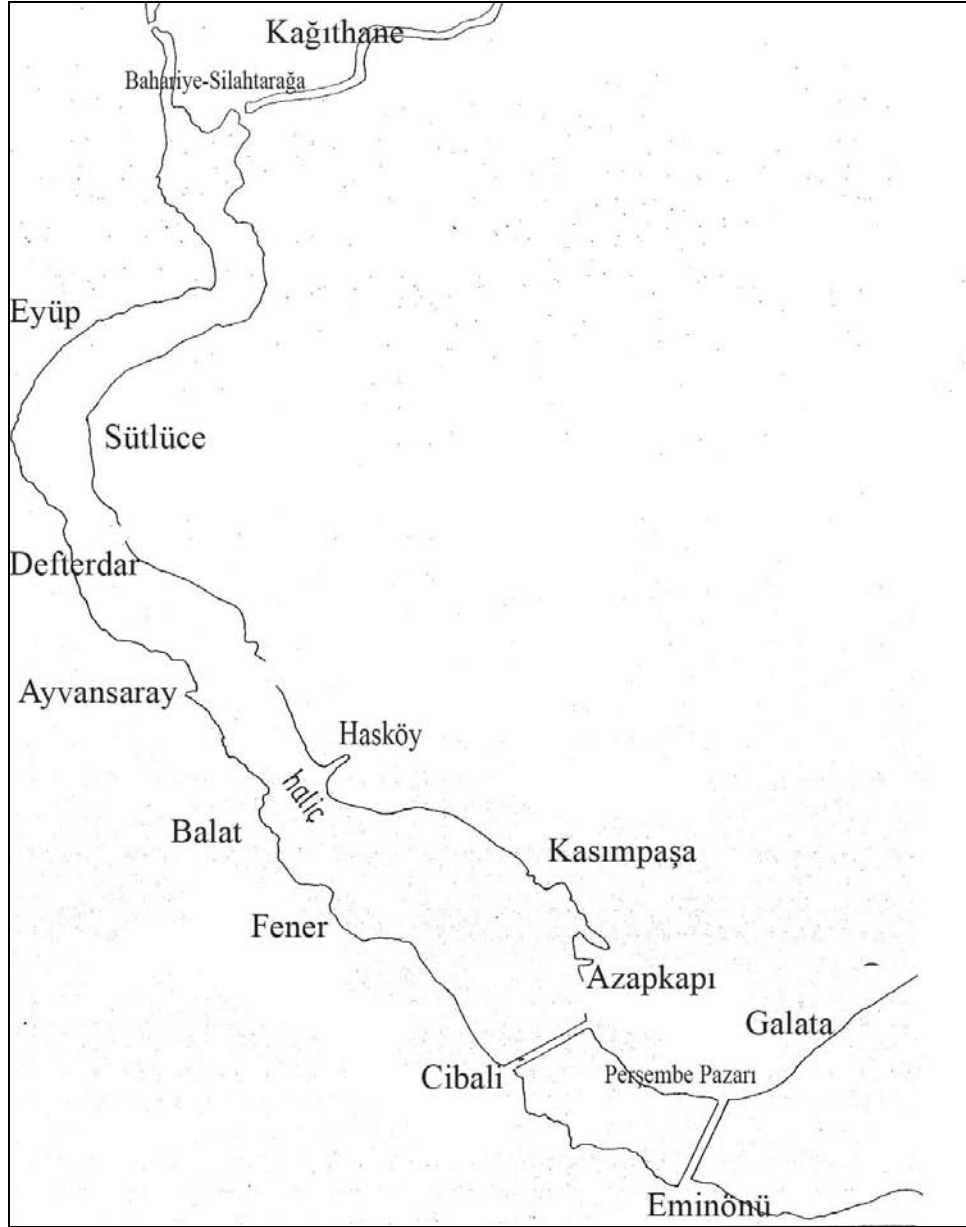
Daha çok konut ağırlıklı yerleşimin görüldüğü Kâğıthane ise simgesel açıdan çok zengin değildir. Sadabad Cami ve mesire alanıyla Haliç kıyılarına siluet kazandırmaktadır.

4.6 Haliç Siluetini Oluşturan Sınır Semtler

Siluet açısından incelendiğinde de; Haliç zengin bir tarihi geçmişi olan, kültürel ve tarihsel değerleri ile İstanbul'un sosyal, fiziksel, ekonomik, kültürel anlamda çekim noktası niteliğindeki bir alt bölgesidir.

İlk çağdan başlayarak Fetih ve Türk dönemine kadar geçen süreçte Haliç İstanbul'un gelişim senaryosunda önemli rol oynamıştır. Topografya ve suyun katkısıyla, çeşitli uygarlıkları içinde barındırması, beraberinde kıyı yerleşimlerinin de farklı kimlikler altında gelişmesi ve değişmesini sağlamıştır. Fakat yanlış yönetim ve plansız büyüme Haliç'te bazı değerleri kaybetmemize sebep olmuştur.

Yerleşim açısından incelediğinde Haliç'te siluet oluşturan birçok sınır semti (Eminönü, Unkapanı, Cıbalı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Sütlüce, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Galata) günümüzde unutulma sürecine girmektedir. Oysaki bunlar Haliç'in tarihsel dokusunda önemli izler bırakmış ve bir zamanlar İstanbul'unun kuruluşuna öncülük etmiştir (Öztürk vd, 2001, s. 41) (Şekil 4.36).



Şekil 4.36: Haliç'e Sınır Semtler
(Belge, 2004'den aktarılıp üzerinde değışiklik yapılmıştır).

4.6.1 Eminönü:

Bizans döneminde bir koyun parçası iken zaman içerisinde Sirkeci'den itibaren doldurulmuştur. İstanbul'un ilk apartmanlarının inşa edildiği Eminönü 17.yüzyıla kadar Yahudi mahallesiydi.17.yüzyılda Yeni Cami'nin yapılmasıyla buradaki Yahudi halkı Hasköy'e gönderilmiştir. 19.yüzyılda köprülerin yapılmasıyla, İstanbul'un organik bütünlüğü sağlanmış, Avrupa kapitalizmini temsil eden Galata ile Eminönü birleştirilmiştir (Belge, 2004, ss. 101-102).

Mısır Çarşısının yapılmasıyla da bölge ticari anlamda güçlenmiştir. Eskiden, meyve, sebzelerin indirildiği yemiş iskelesinin burada olması da Eminönü'nün meyve sebze hali olarak hatırlanmasını sağlamaktadır. 1950'lere kadar varlığını sürdüren Balık pazarı da 1958 yılında kaldırılarak Eminönü Meydanı olarak bilinen alan yeniden düzenlenmiştir (Öztürk vd, 2001, s. 41).

4.6.2 Unkapanı:

Yamaç eğiminin az olmasından ve düzlüğü anımsatmasından ötürü, Platea (düzlük kapı) olarak bilinen semt, Haliç surları kapılarından biridir. Günümüzde Unkapanı'ndan Zeyrek'e ve Bozdoğan Kemerine dik olmayan meyille çıkan yokuşta, birçok tarihi eser yıkılarak yok olmuştur. Haliç üzerinde bulunan Unkapanı Köprüsüyle Taksim meydanına bağlantı sağlanmaktadır (Öztürk vd, 2001, s. 41).

4.6.3 Cibali:

Mütevazi bir semt olan Cibali, dar sokaklardan oluşan küçük ve hayli yıpranmış evleriyle unutulmaya yüz tutan bir çok tarihi nitelikli yapıyı içinde taşıyan Haliç kıyı semtidir. Tarihi yapılar içinde, Ayios Nikola Kilisesi, Gül Cami, ve Küçükmustafapaşa Hamamının da bulunduğu semt, Ayla Teodosia adından adlandırıldığı ve Bizans dönemi kilise ve kapıya sahip olduğu için Ayakapı olarak da bilinir. 1880 yılında tütün fabrikası olarak yapılan günümüzde ise rehabilitasyon çalışmaları ile Kadir Has Üniversitesi olarak kullanılan yapının Cibali 'de olması da alanın tarihsel özelliğini arttırmaktadır (Belge, 2004, s. 167).

4.6.4 Fener:

Cibali semti üstünde, Fatih semti batısında konumlanmaktadır. Bizans döneminden kalma Petrion adıyla bilinmektedir. Osmanlı donanmasına karşı en çok direnen yöre olması itibarıyla, Fatih Sultan Mehmet zamanında, bazı ayrıcalıklar tanınmıştır. Ortodoks Patrikhanesi ve Aya Yorgi (Patrikhane)'nin bulunması sebebiyle yüzyıllar boyu Rum azınlığın simgesi olarak bilinmiştir. Fener de Haliç'in diğer kıyı semtleri gibi eskiden yalılarla süslüyken, sonradan imalathaneler, atölyelerle dolu bir yerleşim haline gelmiştir. Yol genişletme çalışmalarının yapıldığı Menderes dönemi ve kıyıların kamuya açıldığı Dalan döneminde kıyıda bulunan bazı

binalar yıkılmıştır. Günümüze değin korunabilen bazı önemli tarihi yapılar ise; Blahernai klisesi, Tur-i sina kompleksi, Kimisis Kilisesi ve Bulgar Kilisesi'dir (Öztürk vd, 2001, s. 41).

4.6.5 Balat:

Balat adı, 'Palation'un bozulmuş şeklidir ve surlardaki Blaherna sarayına yakınlığından ötürü semt bu adla tanınmıştır. İstanbul tarihinde Balat; İspanyadan gelen Yahudilerin burada yerleştirilmesi açısından önemlidir. Balat'ta yerleşen Yahudilerin evleri, üç katlı, dar cepheli, ikinci ve üçüncü katlarında cumbaları olan binalardır (Belge, 2004, ss. 177-178).

Burada ilgi çeken tarihi yapılar arasında; Ahrida ve Yanbol sinagogları, Ayios Ortodoks Klisesi, Surp Hrestagabat Ermeni Klisesi ve ayazması ile Sinan'ın eseri Yavuz Kethuda Cami bulunmaktadır.19. yüzyıl sonlarında Haliç'in diğer semtlerinde olduğu gibi Balat da yapılan plan ve projeler sonrası açık kamusal alan olarak kullanılmaya başlanmıştır (Öztürk vd, 2001, s. 41).

4.6.6 Ayvansaray:

Bizans döneminden kalma Blahernal Sarayı ve Soyluları ile ünlü semt, çoğunlukla Osmanlı döneminde Çingenelerin semti olarak bilinir. Haliç kıyıları için yapılan plan ve projeler sonrası Ayvansaray 'da bulunan birçok küçük tersane yıkılmıştır. Semtteki diğer dini eserler; Ivaz Efendi Cami, Atik Mustafa Paşa Cami, Ayia teke olduğu tahmin edilen kiliseden çevrilmiş, Toklu Dede Mescididir (Öztürk vd, s. 42).

4.6.7 Defterdar:

Defterdar adı Kanuni Süleyman defterdarlarından Nazlı Mahmut Çelebi'nin burada yaptırdığı camiden kalmıştır. Caminin yanında Mahmut Çelebi'nin açık türbesi vardır. Eski fotoğraflarda bu kıyının, başlayan sanayiye rağmen güzel yalılar ve saraylarla dolu olduğu görülür. Bunlar zamanla yanmış, 1980 Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan döneminde, bölgedeki sanayi yapıları kaldırarak alanın sanayiden desantrilizasyonu sağlamış ve yeşil alan olarak alanı

değerlendirmiştir. Yeni yapılan düzenlemelerle sadece Feshane binası geçmişten buyana korunabilmiştir. Ayrıca Defterdar cami, Cezeri Kasım Cami, Zal Mahmut Paşa Külliyesi ve Şah Sultan Külliyesi ilgi çeken önemli yapılardır (Belge, 2004, ss. 228–229).

4.6.8 Eyüp:

Eyüp, İslam dünyasının en kalabalık ‘dini ziyaret’ alanlarından biridir. Eyüp Sultan Cami’nin burada olması, külliyeler, türbeler ve mezarlığı ile Eyüp ‘öte dünya’ kavramını insanlara anlatmaktadır (Belge, 2004, s. 225).

1950’li yıllara değin dinsel kimliğin öne çıktığı bir su kenarı yerleşmesi olan Eyüp, 1950’lerden sonra hızlı bir değişim sürecine girmiş, İstanbul’un gelişim süreci içerisinde sanayi hareketlenmeleri ile gündeme gelmiştir. 1980’lerin sonuna kadar sanayi alanları temel belirleyici işlev olmuş, konut alanları da sanayi koşuluna bağlı olarak çoğalmıştır. Sanayi ile başlayan dönemde ilk göç dalgası alan sur dışı yerleşimi Eyüp, Gaziosmanpaşa, Kağıthane, Alibeyköy, Rami, Küçükköy’ü de içine alarak gecekondu yerleşimlerin çoğaldığı bir ilçe konumuna gelmiştir. 1960’lı yıllarda karayolu yapımının hızlandığı dönemde Tarihi merkez de bulunan bir çok dükkan yıkılmış ve oyuncakçılar çarşısı da dağılmıştır. Bu süreç geleneksel dokuda da tahribatın oluşmasını sağlamıştır.

1980’li yıllardan sonra İstanbul Nazım Bürosunca hazırlanan 1/50000 ölçekli nazım planla sanayinin kent dışına çıkarılması fikri esas alınmıştır. 1995 yılında alınan kararla sanayinin desantralizasyonu ile sanayi alanının hizmet alanına dönüşümü için uygulamalara başlanmıştır (Yenen, Akın, Yakar, 1984, ss. 87–97).

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca ‘Taşınır ve Taşınmaz Kültür Varlıkları’nın geniş kapsamlı tanımı yapılmış ve Eyüp bölgesi de eşiz zenginlikte bir yerleşim olarak tespit edilmiştir. Birçok anıtsal ve sivil mimarlık örnekleriyle hem kentsel hem de tarihsel sit alanını içeren Eyüp, bu özelliği ile tescil edilmiş ve kabul görmüş bir mekandır (Yenen, Akın, Yakar, 1984, ss. 87–97).

Haliç'in kıyısının varlığı, değişken topografyasının sahil ile sunduğu olanaklar, çeşitli konum ve ölçekteki tarihi yapılar, Eyüp'ün farklı kot ve açılardan seyri ilginç bir yerleşme olmasına yol açmıştır. Pierreloti Tepesi adı ile isim yapan 'Gümüşsuyu İdris Köşkü Tepesi' ve Amcazade Vakıf Arazisinin yerleştiği tepe eski İstanbul'un seyredebileceği önemli bakı noktalarıdır (Yenen, Akın, Yakar, 1984, ss. 87-97).

Eyüp'ün manevi simgeleri olan külliye, medreseler, camiler, Eyüp'ün din merkezi olarak tanınmasına mahal vermiştir. Ayrıca Osmanlı döneminden kalma eğitim yapıları günümüzde kütüphane olarak işlev vermekte ve alanın hizmet alanı olarak gelişimine yardımcı olmaktadır (Yenen, Akın, Yakar, 1984, ss. 87-97).

4.6.9 Bahariye - Silahtarağa:

Eyüp'ten kuzeye doğru uzanan kısım, sahil şeridiyle birlikte Bahariye diyerek anılır. Burası Osmanlı döneminde, çeşitli yalıların, sahil saraylarının bulunduğu bir sayfiye bölgesidir. Bahariye Kasrı, Bahariye Sarayı, Beyhan, Hatice ve Esmâ Sultan Sahil Sarayları buradadır. Bahariye 1940'lı yıllardan sonra sanayinin etkisiyle, fabrika alanı olmuştur. Silahtarağa ise, 1950'li yılların gecekondü bölgesidir. Dönemin elektrik ihtiyacını karşılayan santral bulunmaktadır. Günümüzde Santral İstanbul olarak değerlendirilen eski elektrik binası restore çalışmaları sonrası farklı kültürel aktivitelere hizmet vermektedir (Öztürk vd, 2001, s. 46).

4.6.10 Sötlöce:

Haliç'in Beyoğlu yakasında Kâğıthane'den güneye doğru indiğimizde yer alan Sötlöce, semtinin günümüzde bilinen özelliğı, 1990'lara kadar kent mezbahasının burada bulunması idi. İstanbul'un et ihtiyacını karşılayacak kadar büyük bir mezbahanın varlığı, Haliç'in kirlenmesi ve kokmasına sebep olmuştur. Haliç planlama çalışmalarında, çok kompleksi bir Kültür Merkezi olarak yeniden tasarlanmış ve faaliyete başlamıştır (Belge, 2004, s. 227).

4.6.11 Hasköy:

Yahudi semti olarak bilinen Hasköy, sinagogları ve büyük Yahudi mezarıyla meşhurdur. 17.yüzyılda inşa edilen Aynalıkavak Kasrı, III. Selim tarafından onarılmış ve yeniden düzenlenmesi sırasında çağın teknolojik gelişimine uyarak şekillendirilmiştir. Sanayi hareketlenmeleri ile her ne kadar yıpransa da varlığından haberdar olduğumuz eşiz bir tarihi eserdir (Belge, 2004, s. 290)

4.6.12 Kasımpaşa:

İstanbul'un en eski yerleşim yerlerindendir. Fatih Sultan Mehmet gemileri Haliç'e bu semtten indirmiştir. Camialtı, Taşkızak Tersaneleri'nin bulunduğu semt Yavuz döneminde genişletilmiş ve Osmanlı donanmasının üssü haline getirilmiştir (Öztürk vd, 2001, s. 47).

İstanbul'un fethinden önce Cenevizlilerin yaşadığı semt, Fetih'ten sonra daha bayındır bir hal almış ve zamanının en lüks yerleşimlerinden biri olmuştur. Büyük Kasımpaşa Yangını semti yerle bir etmiş ve o tarihten sonra ve özellikle Cumhuriyet devrinin ilk yıllarından itibaren atıl bir hal almış, Haliç'in kirlenmesiyle de popülaritesini iyice kaybetmiştir (<http://tr.wikipedia.org>).

Haliç'i kurtarma çalışmalarında suyun temizlenmesiyle tekrar sayfiye yeri özelliğine kavuşmuş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan Sosyal Tesis ile de bölge canlanmıştır.

4.6.13 Azapkapı:

Kasımpaşa'dan güneye doğru indiğimizde karşılaştığımız semt Azapkapı'dır. Haliç Tersanesi burada bulunmaktadır. Haliç üzerinde ilk köprü Azapkapı - Unkapanı arasında kurulmuştur (Öztürk vd, 2001, s. 48).

4.6.14 Perşembe Pazarı:

Sokullu Cami'sinden Galata köprüsüne kadar uzanan alan Perşembe Pazarı olarak bilinir. Yakın zamanlarda deniz kıyısından içeriye doğru birçok eski – virane

yapı yıkılarak yerine tanımsız yeşil alan yapıldı. Perşembe Pazarı eski İstanbul'un en büyük motor, torna, yedek parça, gibi malzemelerin bulunduğu, Merkezi Ticaret Alanlarından biridir. Şuan ise bu imalathanelerin büyük bir çoğunluğu Dolapdere'ye taşınmış olup kalan tek tük imalathaneler de kıyıda düzensiz, dağınık bir görüntü oluşturmaktadır (Belge, 2004, s. 248).

İstanbul Metropoliten alanınca düzenlenen 1/50.000 ölçekli Nazım İmar Planında alan 'Merkezi İş Alanı' olarak ele alınmıştır. İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca 04.12-1991 gün ve 3227 sayılı karar ile Beyoğlu Perşembe Pazarı olarak anılan Haliç'in kuzeyindeki, Karaköy ve Unkapanı köprüleri arasında kalan alanda; Galata Bedesteni, Azapkapı ve Sokullu Mehmet Paşa Cami, Yunus Dede Türbesi, Koyunbaba Türbesi, Nimetiye Hanı Hamam kalıntıları ve muhtelif parsellerde yer alan sivil mimarlık örnekleri ve sur duvarlarının tesciline adı geçen yapıların planlara korunması gerekli kültür varlığı olarak işlenmesine, Perşembe Pazarını da kapsayan Galata yerleşimi ölçeğinde korunması gerekli yapıların çokluğu sebebiyle bölge içinde Koruma amaçlı Nazım İmar Planı'nın hazırlanmasına karar verilerek, bölgenin 'Sit Alanı' ilan edilmesine karar verilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, 2008, ss. 2-19).

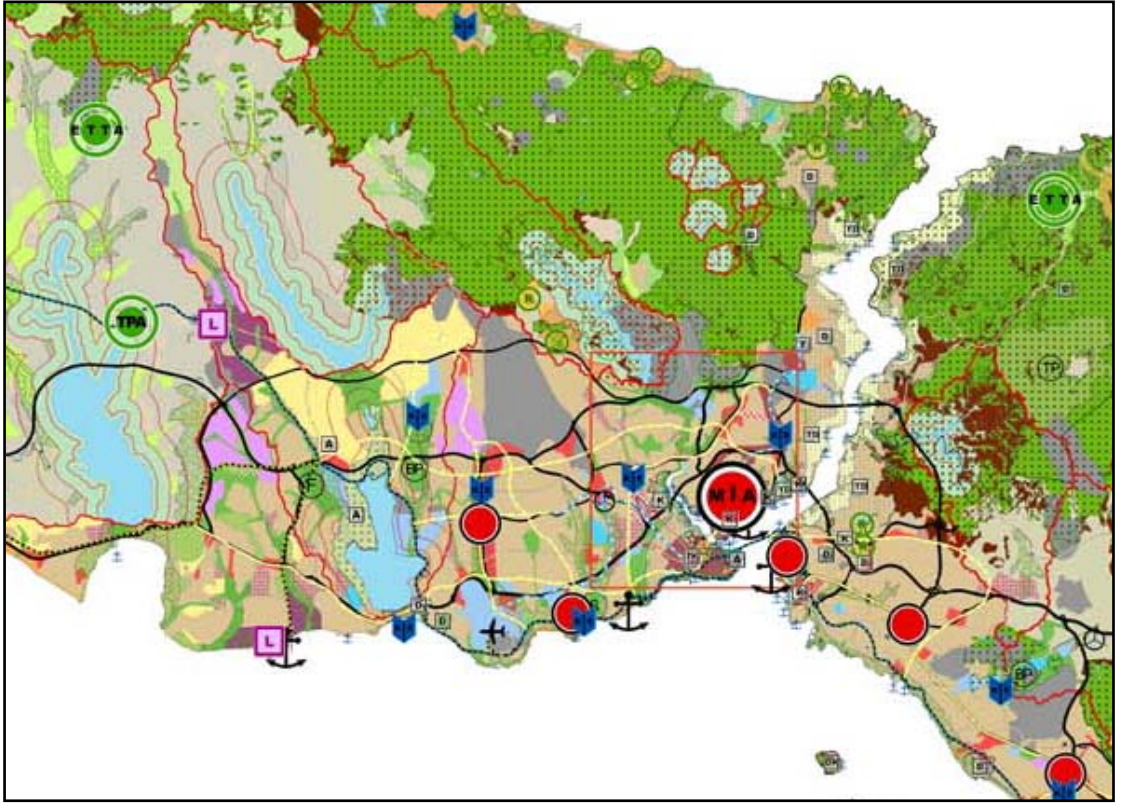
4.6.15 Galata:

Haliç'in güney ucunda bulunan Galata Bizans ve Osmanlı dönemimde Rumların çoğunlukta olduğu, iş bakımından ise Levantenlerin, azınlıkların, tüccarların bulunduğu, ithalat ve ihracatın toplandığı, bankalar mekanıdır. 1950'li yıllarda ticari kimliğiyle bilinen semt, 1980'li yıllar sonrası iş sahasının Mecidiyeköy, Levent, Gayrettepe, Etiler'e kaymasıyla öz kimliğinden uzaklaşmıştır (Öztürk vd, 2001, s. 48).

Cenevizlilerin etkisiyle gelişen mekan, dar sokakları ve arazi eğiminden kaynaklanan merdivenli yolları ile bilinir. Cenevizlilerin yaptırdığı surlar Fatih 'in fethi (1453) yılında yıkılmıştır. Halen günümüze ulaşan Galata Kulesi dışında birkaç kule ve bazı duvar paçaları vardır (Belge, 2004, ss. 247-250).

4.7 Günümüz Haliç Kıyı  alışmaları ve Projeler

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç'i bütünüyle korunması ve geçmişteki kimliği yeniden kazanması gereken büyük bir kültür havzası olarak ele almıştır. 'Kültür –turizm ve hizmet odaklı projeler' genelde yerleşik alan içerisindeki kentsel sağlıklaştırma, kentsel yenileme, kentsel canlandırma yaklaşımı kapsamında çalışılmıştır (İMP, 2009).



**şekil 4.37: 1/100.000  l ekli İstanbul İl Bütünü  evre Düzeni Planı
İçerisinde Tarihi Yarımada ve Haliç'in Konumu
(İMP, 2009).**

şekil 4.37'de gördüğümüz, İstanbul İl Bütünü  evre Düzeni planında genel amaç; Sürdürülebilir gelişme, ekonomik yapının değişimi, çok merkezli yapı şeklindedir (İMP, 2009).

Sürdürülebilir gelişmede amaç;

- Doğal ve tarihi değerlere sahip alanların korunması
- Ekolojiye dayalı gelişme planı şeklindedir.

Ekonomik yapının değişimindeki amaç;

- Sanayinin desantrilizasyonu ve yapısal değişimi
- Endüstri ağırlıklı ekonomiden, hizmet ağırlıklı ekonomiye dönüşüm
- Bilgi ve teknolojiye dayalı gelişme şeklindedir.

Çok merkezli yapıdaki amaç;

- Tek merkezli yapıdan çok merkezli yapıya geçiş şeklindedir (İMP, 2009).

Haliç için yapılan çalışmalardaki amaç ise;

- Tarihi çevreyi koruyarak, yeniden bir işlev kazandırmak ve yararlılığını sağlamak,

-Tarih boyunca birikerek günümüze ulaşan yapıları, alanları ve veriyi, çağdaş düzenlemeler, bilgiler ve kavramlar açısından yeniden yorumlayıp, eski ile olan bütünlüğü bozmadan, yeni açılımlara uygun olanakların geliştirilmesini sağlamak,

-Avrupa Kentsel Şartı ile belirlenen, 'Kentsel Rönesans' gereğiyle; yerleşmelerde daha kaliteli yaşam sloganı sonrası kentsel gelişmeye ve şekillenmeye yardımcı olmaktır. Bu nedenle Haliç' e kazandırılmaya çalışılan Misyon, 'Kültür Havzası' kimliğidir (Eyüp Belediyesi, 2009).



**Şekil 4.38: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında
Haliç ve Yakın Çevresi
(İMP, 2009).**

Şekil 4.38’de alan kullanımı belirtilen Haliç’te yürütülmeye çalışılan projeler üç grupta toplanmaktadır. Bunlar;

- Tarihi Yarımada’da yapılan projeler
- Haliç Çevresinde yer alan projeler
- İstanbul genelinde tarihi ve koruma alanlarında yer alan ulusal çaptaki projelerdir (İMP, 2008).

Hizmet sektörü odaklı ve bilgi toplumu temelli gelişmelerin yaşadığı yüzyıl içerisinde kentsel anlamda atıl durumda kalan, ancak iyi değerlendirildikleri takdirde sundukları kültür varlığı olma potansiyellerinden doğru bir şekilde yararlanabilecek yapı stoklarına sahip Tarihi Yarımada ve Haliç’in sürdürülebilirlik parametreleri olarak bilinen sosyal, ekolojik, ekonomik değerler ve yaşam kalitesinin belirlemiş olduğu çerçeve içinde tanıtımları yapılmaktadır. Haliç özellikle 2001 Master Plan

Raporu'nun hazırlanmasından sonra 'Kültür Havzası'na bağlı projelerin üretildiği bir sürece tanıklık etmiştir (Ş. Olgun, 2009 ss. 185-188).

Haliç için kentsel tasarım ölçeğinde düşünülen projeler;

- Süleymaniye Kentsel Sit Alanının Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi,
- Süleymaniye Mimar Sinan Kültür Merkezi,
- Hanlar Bölgesi Rehabilitasyon Projesi,
- Fatih ve Yavuz Selim Cami Külliyesi ve çevresi ve Fevzipaşa Caddesi-Haliç arası Kentsel Tasarım Projesi,
- Eminönü, Ahi Çelebi Cami ve Çevresi Düzenleme Projesi,
- Gülhane Parkı Yeni Düzenleme Projesi,
- Kaybolan Kültürel Değerlerimizin İhyası Projesi,
- Beyazıt Meydanı Kentsel Tasarım Projesi,
- Ayasofya Cami ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi,
- Bab-i Ali Yeniden Canlandırma ve Çevre Düzenleme Projesi,
- Eminönü- Cankurtaran Rehabilitasyon Projesi,
- Kocamustafapaşa Rehabilitasyon Projesi,
- Kariye Rehabilitasyon Projesi,
- Samatya Rehabilitasyon Projesi,
- Kumkapı Rehabilitasyon Projesi,
- Yalı Mahallesi Rehabilitasyon Projesi,
- Sulukule Dönüşüm Projesi,
- Yedikule Rehabilitasyon Projesi,
- Yedikule Gazometresinin Kültür Merkezi Olarak Değerlendirilmesi,
- Eminönü Fransız Hapishanesi Röleve ve Yeniden Kullanım Projesi,
- Zeyrek Projesi Kapsamında Piri Mehmet Paşa Cami İhyası ve Yakın Çevre Düzenleme Projesi,
- İstanbul Kara surları Beden Duvarları ve Burçlara Fonksiyon Verilmesi ve Yakın Çevre Düzenleme Projesi,
- Kağıthane Alt Merkez Kentsel Tasarım Projesi,
- Kağıthane Sıbyan Mektebi Yeni Kullanım Projesi,
- Haliç Metro Geçiş Hattı projesi,
- Unkapanı-Galata Köprüsü arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi,

- Haliç Çevresindeki Projelerin Entegrasyonu ile Haliç Kıyılarının ve Adalarının Düzenleme Projesi,
- Haliç'te Nostaljik Tren ve Haliç Çevresi Raylı Sistem Ring Projesi,
- Fener-Balat Rehabilitasyon Projesi,
- Ayvansaray Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi,
- Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi,
- Haliç Miniaturk İstanbul Maket Şehri ve Çevre Düzenleme Projesi,
- Sütlüce Mezbahası Kongre ve Kültür Merkezi,
- Eyüp Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Yeni Kullanım ve Yakın Çevre Düzenleme Projesi (Santral İstanbul),
- Sadabad Koruma ve Geliştirme Projesi,
- Eyüp Merkez Rehabilitasyon Projesi,
- Pierre Loti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesidir

(Ş. Olgun, 2009 ss. 185-188).

Tez içeriği olarak bahsedilecek olan projeler ise kıyıların kamusal alan olarak kullanımını destekleyici plan kararları, uygulanmış veya çalışması devam eden Kentsel Tasarım projeleridir (Şekil 4.39). Yapılan çalışmaları, fiziki çevreye ilişkin ve yapı ölçeğinde olmak üzere 2 grupta inceleyecek olursak;

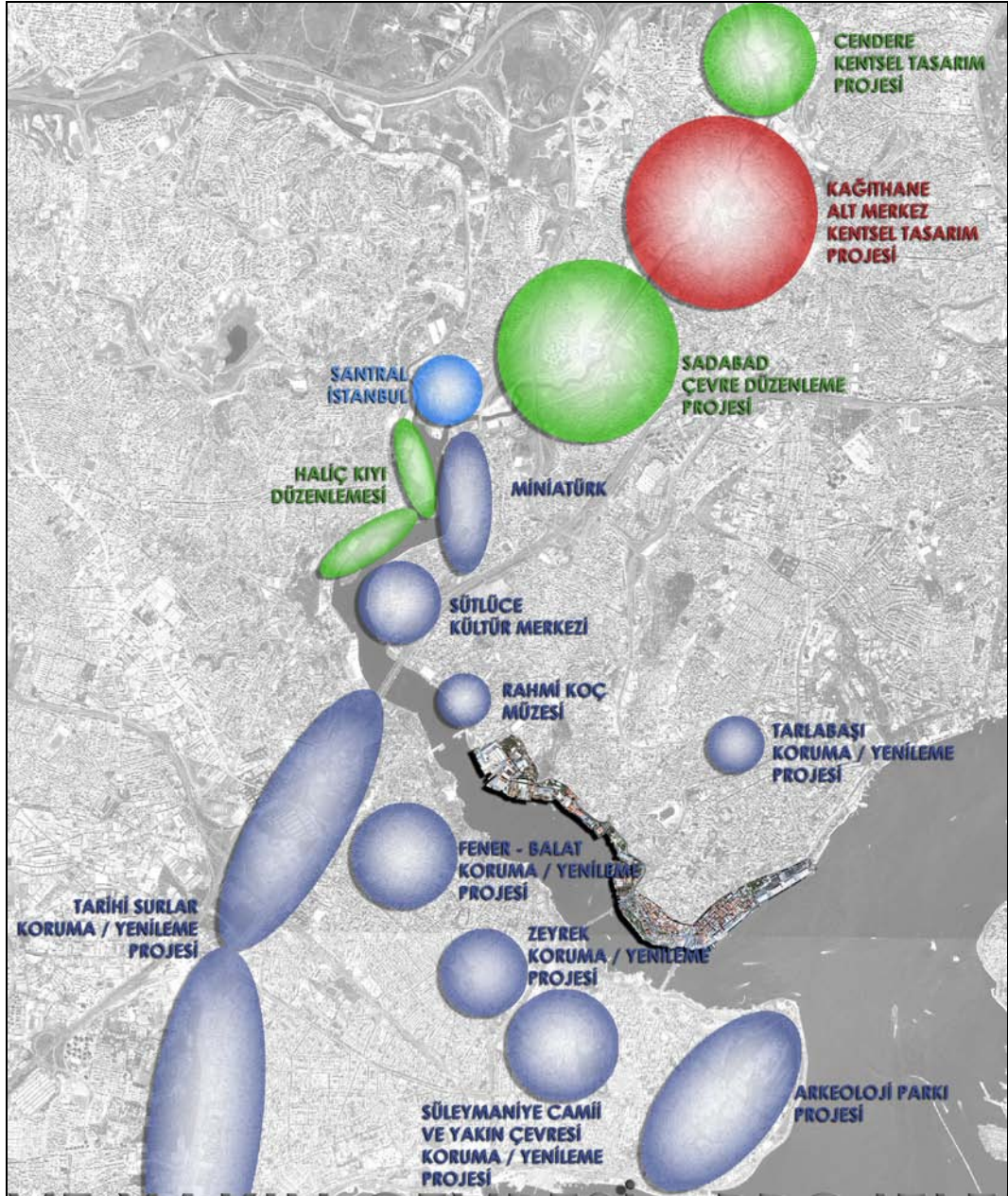
Fiziki Çevreye İlişkin Projeler;

- Eyüp Merkez Rehabilitasyon Projesi (devam etmekte),
- Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi (Kurul kararını bekliyor),
- Fener- Balat Rehabilitasyon Projesi, (Kuruldan geçti, henüz uygulama aşamasında değil),
- Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi, (Avan projesi devam etmekte),
- Pierre Loti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi (uygulanmış),
- Sadabad Koruma ve Geliştirme Projesi (uygulanmış),
- Haliç'te Nostaljik Tren ve Haliç Çevresi Raylı Sistem Ring Projesi (devam etmekte),
- Haliç Çevresindeki Projelerin Entegrasyonu ile Haliç Kıyılarının ve Adalarının Düzenleme Projesi (Karar aşamasında)

-Ayrıca, 1/5000 ölçekli Perşembe Pazarı Bölgesi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı kararları ele alınacaktır (plan kararı şeklinde Kurul onaylı)

Yapı Ölçeğindeki Projeler olarak;

- Feshane Rehabilitasyon ve Yeni Kullanım Projesi (uygulanmış),
- Kadir Has Üniversitesi Restorasyonu ve Yeni Kullanımı (uygulanmış),
- Sütlüce Mezbahası-Kongre ve Kültür Merkezi (uygulanmış),
- Miniatürk Projesi (uygulanmış),
- Rahmi Koç Sanayi Müzesi (uygulanmış),
- Eyüp Silahtarağa elektrik fabrikası restorasyon yeni kullanım ve yakın çevre düzenleme projesi (Santral İstanbul) (uygulanmış),
- 1502 yılında Leonardo Da Vinci Köprüsü (Avan projesi aşamasında).



Şekil 4.39: Haliç kıyılarındaki Kentsel Tasarım Projeleri (İMP, 2009).

4.7.1 Haliç Kıyıları Fiziki Çevreye İlişkin Projeler;

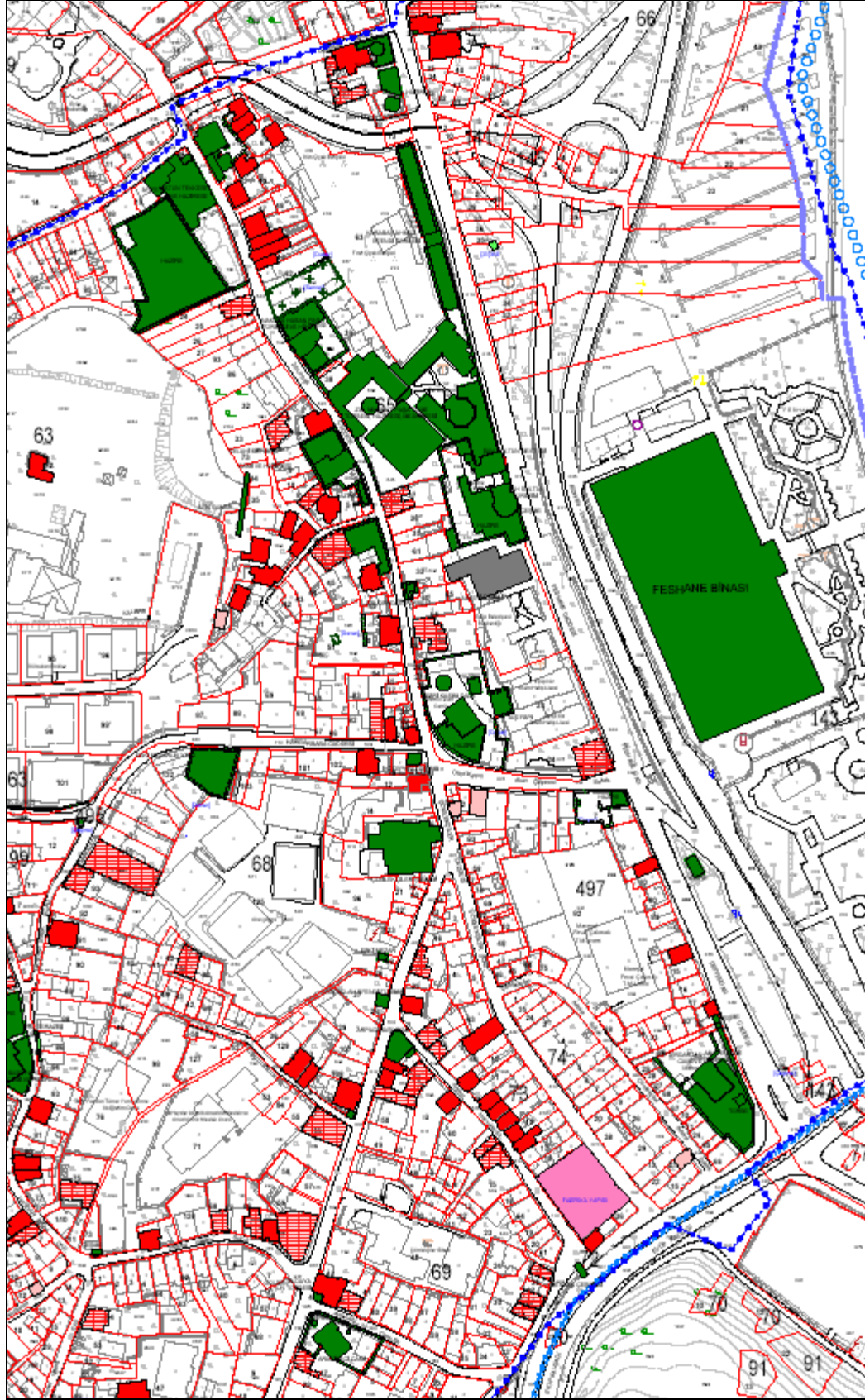
4.7.1.1 Eyüp Merkez Rehabilitasyon Projesi.

Eyüp İstanbul'un surdışı ilk büyük yerleşmesidir. Haliç'in güneyinde, yaklaşık 2.6 km boyunca uzanan bir kıyısı bulunmaktadır (Erden, 2003, ss.170-180).

Eyyub-el Ensari'nin mezarının bulunduğu rivayet edilen ilçe, medrese ve kütüphanesiyle gelişen sur dışı ilk külliye'dir. 'Dini merkez' olarak nitelendirilen

yerleşim, 1950’li yıllar da sanayileşme sürecine girmiş ve Haliç yıkımlarından en fazla etkilenen semtlerden biri olmuştur (Erden, 2003, ss. 170-180).

Önemli bir tarihsel geçmişe sahip olan yerleşim için, Eyüp Cami ve yakın çevresini kapsayan, koruma amaçlı imar planı ve plana bağlı olarak geliştirilen bir dizi projeden oluşmaktadır (Erden, 2003, ss. 170-180). Eyüp Bölgesi Kentsel Tasarım ve Sağıklaştırma Projesi Alanı Şekil 4.40’da gösterilmiştir (Eyüp Belediyesi, 2009).



Şekil 4.40: Kentsel Tasarım ve Sağıklaştırma Projesi Alanı
(Eyüp Belediyesi, 2009).

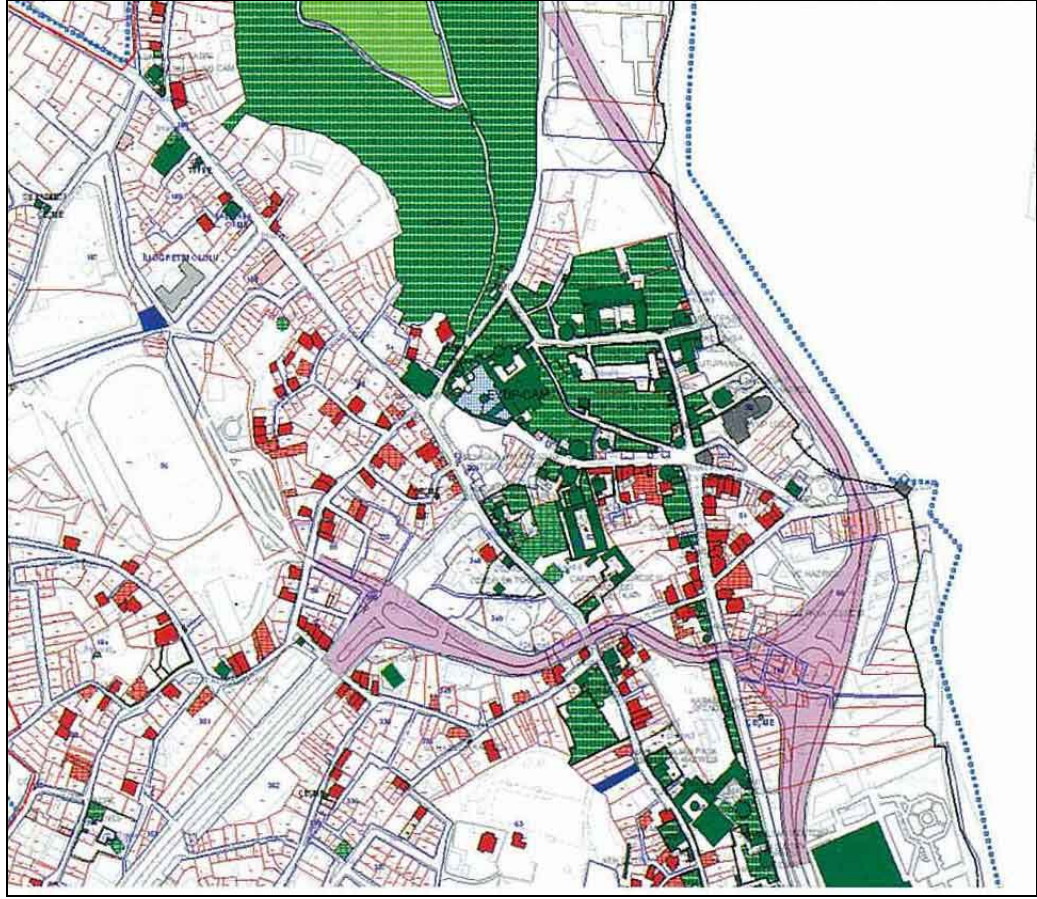
Şekil 4.40’da görüldüğü üzere; Eyüp Kentsel sit alanında ‘Kentsel Tasarım ve Sağlıklaştırma’ Projeleri kapsamında; tarihi dokunun korunması ve yeni yapılacak çalışmaların bu dokuyla uyumlu hale getirilerek kentsel yaşama kazandırılması hedeflenmektedir. Çalışma yapılan alanlar; Eyüp Cami ve çevresi, Nişanca mahallesi ve Rami civarındır (Eyüp Belediyesi, 2009).

Plan kapsamında yer alan projelerin ilk etabını;

Eyüp Tarihi merkezi, Cami Meydanı ve çevre düzenlemesine bağlı olarak;

- Cami meydanının gününbirlik kullanım için düzenlenmesi
- Sokak dokuları
- Yayalaştırmalar
- Oyuncakçılar çarşısı
- Kesimhane
- Hüsrevpaşa Tekkesi, Bahariye Mevlevihanesi
- Açık kamusal alanlar oluşturmaktadır (Erden, 2003, ss. 170-180).

Geleneksel dokuyu korumak ve yaşatmak adına yapılan çalışmalarda; meydanlarla bağlantılı olarak yayalaştırılmış sokaklara (Şekil 4.41), satış alanları, pazar yerleri, geçici satıcılar için çarşı meydanlarının düzenlenmesi, gibi sokaklarda çeşitli el sanatları ürünlerinin sergilendiği çarşı-sokak havası yaşatılması hedeflenmektedir. Ayrıca eski Eyüp oyuncakçılar çarşısını canlandırmak amaçlı ahşap konstrüksiyonlu taşınabilir satış dükkanı üniteleri oluşturulması istenmiştir. Düşünülen proje, 28.04.2006 yılında 225 sayılı kanun ile İstanbul II Numaralı Koruma Kurulu’nun kararı ile onaylanmıştır (Eyüp Belediyesi, 2009)



Şekil 4.41: Eyüp Sahil Yolu ve Halid Bin Zeyd Bulvarı yer altına alınarak Eyüp Camii Meydanı'nın yayalaştırılması hedeflenmektedir.

Günümüzde bu tarz taşınabilir ahşap satış ünitelerinin alanda yapılan gözlemler sonrası Ramazan etkinliklerinde aktif olarak hizmet verdiği tespit edilmiştir. Yayalaştırma projesi olarak sahil yoluna bakan kısım şu anda araç trafiğine hizmet eder durumdadır. Yalnız Eyüp Sultan Külliyesi ve çevresinde yayalaştırma çalışmalarının uygulamasının yapıldığı görülmektedir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42: Eyüp Rehabilitasyon Çalışmasında yayalaştırılmış kamusal alanlar

Geleneksel dokuyu yaşatmak adına yapılan Bahariye Mevlevihanesi ve Hüsrevpaşa Tekkesi projeleri ise çalışması devam eden projelerdir.

Tarih boyunca İstanbul’da kurulmuş olan beş Mevlevihane’den sonuncusu olan Bahariye Mevlevihane’si 1622 de Beşiktaş’ ta inşa edildiği, 1877 de Eyüp kıyılarına taşındığı bilinmektedir. 1925 yılına kadar işlevsel olarak kullanılan Mevlevihane zaman içinde yok olmuştur. Günümüzde Rekonstrüksiyon çalışmaları devam eden Haliç kıyısında yer alan projenin, Vakıf ve Tasavvuf Kültürünü Araştırma Enstitüsü ve Müzesi olarak kullanılması amaçlanmaktadır (Şekil 4.43) (Eyüp Belediyesi, 2009).



**Şekil 4.43: Bahariye Mevlevihane'si plan görünüşü
(Eyüp Belediyesi, 2009).**

Şekil 4.43'de verilen proje, Eyüp Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığından alınan bilgiye göre(Mimar Nesrin Gazihan ile 11.01.2010 tarihinde yapılan görüşme sonrası) rekonstrüksiyonu devam etmektedir ve kesin olmamakla beraber 2010 yılı Nisan ayı gibi tamamlanması planlanmaktadır.

Eyüp Rehabilitasyon Projesinin ikinci etabını ise;

İskeleler, İskele Meydanı ve Kıyı Şeridinin Düzenlenmesine bağlı olarak;

- Eyüp İskelesi
- Bostan İskelesi
- Su ve Kürek Sporları Merkezi
- Çocuk Eğlence Alanı oluşturmaktadır.

Kıyıların kullanımını arttırıcı etki gösteren ve su yolu ulaşımına öncelik veren iskele çalışmalarının amacı Haliç'in ağır trafik yükünü azaltmak, kentsel yaşam

kalitesini arttırmaktır. Bu anlamda; Haliç'in çevresi ve tüm İstanbul'la ulaşım ilişkisi, Eyüp'te yeni açılan iskeleler ile birlikte deniz yolu kullanımını teşvik edecek şekilde kurgulanması hedeflenmektedir (Eyüp Belediyesi, 2009).

Bu bağlamda Eyüp İskelesi; Haliç'in zaman içerisinde dolmasıyla uzun yıllar işlevini gerçekleştirememiştir. Haliç kıyısında sıralanan diğer iskeleler ile birlikte 1913 yılında İtalyan Haliç Şirketi tarafından ahşap iskele binası olarak inşa edilmiş bulunmaktadır. 1990 yıllarda yapılan Haliç temizleme çalışmaları ile yeniden vapur yanaştırılır duruma gelmiştir (Eyüp Belediyesi, 2009).

Bostan İskelesi ise; yüzyıllarca Osmanlı Padişahlarının kılıç kuşanmak için Eyüp Sultan Camii'ne gelirken karaya ayak bastıkları iskele olup, binek taşı halen imaretin yanında yer alır. Yapılan sahil yolu çalışmasında Bostan İskelesi ortadan kaldırılmıştır. Eyüp 2023 yılı temel alınarak düşünülen projeler içerisinde, Bostan iskelesinin yeniden canlandırılması ve rekreatif amaçlı açık alan düzenlemeleri ile birlikte, bu alanda eski günlerdeki gibi, çay evleri, nargile salonları, kaymakçı, şekerçi, halkacı gibi gününbirlik hizmet veren geleneksel fonksiyonlarında yer alması hedeflenmektedir (Eyüp Belediyesi, 2009).

Eyüp'te kıyı projeleri kapsamında gerçekleştirilen diğer bir çalışma Yunus Gösteri Merkezi'dir. Proje yap- işlet- devret sistemi ile oluşturulmuştur. Haliç kıyısında 8 bin 695 metrekarelik alana kurulan 5 bin 800 metrekarelik kapalı alana sahip İstanbul, Dolphinarium projesi Moskova Dolphinarium proje uzmanlarınca hazırlandı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Eyüp Belediyesinin de katkıda bulunduğu merkezde yarım daire biçiminde 16.5 m yarı çapında gösteri havuzuyla beraber toplam yedi adet havuz bulunuyor. Toplam 3 bin 500 metreküp su hacmine sahip ve karantina havuzu dışında birbirine geçiş bağlantısı olan havuzların suyu Haliç'ten alınıp, filtrasyon sistemlerinden geçirildikten sonra deniz memelilerinin yaşaması için uluslararası standartlara uygun hale getiriliyor (Eyüp Belediyesi, 2009) (Şekil 4.44).



**Şekil 4.44: 2009 yılında uygulaması tamamlanan
Yunus Gösteri Merkezi Projesi
(Eyüp Belediyesi, 2009).**

Şekil 4.44’de gösterilen toplam 1000 kişi kapasiteli tribünleri, 120 araçlık otoparkı, 800 kişilik restoran ve kafeteryası bulunan tesiste pazartesi haricindeki günlerde 4 ila 6 gösteri yapılmaktadır. İstanbul Dolphinarium okullara ve üniversitelere görsel olarak biyoloji dersi verilip, deniz memelileri, deniz yaşamı ve deniz ekolojisi hakkında bilgilendirme yapmayı da amaçlamaktadır. Sonraki adımda ise özellikle otistik ve spastik hastalar için rehabilitasyon merkezi olarak kullanılması düşünülmektedir (Eyüp Belediyesi, 2009).

Projenin üçüncü etabını;

Eyüp Rehabilitasyon Projesinde, Restorasyon ve Çevre Düzenlemesine bağlı olarak;

- Camiler, Tekke, Medrese, Külliye
- Çeşmeler, hamamlar
- Sivil mimarlık örnekleri üzerine çalışılmaktadır (Erden, 2003, ss. 170-180)

Cami, Tekke, Medrese ve Külliye olarak projesi tamamlanan;

- Hüsrevpaşa Tekkesi= Kültür Merkezi,
- Nazperver Cami,

Uygulaması devam edenler;

- Kara Süleyman Tekkesi,
- Beşir Ağa Medresesi,
- Sertarikzade Tekkesi= Kültür ve Sanat Eğitim Merkezi,
- Hatuniye Tekkesi= İlköğretim çağı çocukları için Etüd Eğitim Merkezi,
- Caferağa Medresesi= Oyuncak Müzesi,
- Şeyhülislam Tekkesi= Sanal Eğitim Merkezi,

Uygulaması hazır olanlar ise;

- Afife Hatun Tekkesi= Enformasyon Halkla İlişkiler Merkezi,
- Vezir Tekke= Kütüphane,
- Zal Mahmut Paşa Külliyesi= Kültür Merkezi,
- Arakiyeci Camii,
- Şeyh Murat Tekkesi= Çocuk Müzik Eğitim Merkezi,
- Ümmi Sinan Tekkesi,
- Balçık Tekkesi= Kent Belleği Arşivi Araştırma Merkezi projeleridir

(Eyüp Belediyesi, 2009).

Rehabilitasyon Projesi kapsamında Tarihi Çeşme ve Hamam olarak projesi tamamlanan;

- Hacı Beşir Ağa Çeşmesi,
- Derviş Mustafa Ağa Çeşmesi,
- Dökmecibaşı Süleyman Ağa Çeşmesi,
- Zehra Hanım Çeşmesi,
- Mühendis Ali Dede Çeşmesi,
- Kanuni Çeşmesi,
- Kaymakam Mehmet Paşa Çeşmesi,
- Emin Efendi Çeşmesi,
- Hacı Hanım Çeşmesi,
- Hüsrevpaşa Çeşmesi ile;

Uygulaması devam eden;

- Alemdar Mustafa Paşa Çeşmesi

-Öküz Mehmet Paşa Çeşmesi
-Çinili Çeşme
-Mustafa Ağa Çeşmesi
-Süleyman Subaşı Çeşmesi
-Mehmet Ağa Çeşmesi
-Seranker Hasan Rıza Paşa Çeşmesi
-Ümmi Sinan Çeşmesi
-Saliha Sultan Çeşmesi alanda geleneksel dokuyu korumak üzere revize edilmiştir (Eyüp Belediyesi, 2009).

Rehabilitasyon Çalışmasında; Kentsel Mimari Mirası korumak ve değerlendirmek adına, Yenileme çalışmalarının yapıldığı Sivil Mimarlık Örneklerinden (Şekil 4.45);

-52 ada, 60 parseldeki Osmanlı İmparatorluğu döneminden kalma geniş bahçeli tarihi köşk, İstanbul I Numaralı Tabiat ve Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'nun kararıyla, Eyüp Belediyesi tarafından Konuk evi olarak kullanılmak üzere restore edilmiştir.

-51 ada, 33 parselde yer alan kagir bina, 1999 depremi sonrası tehlike arz etmesi sebebiyle, aslına uygun olarak restore edilmiş ve kamulaştırılarak Kütüphane olarak hizmet vermesi sağlanmıştır

-65 ada, 30 parselde yer alan Sivil Mimarlık örneği, kamulaştırılarak Belediye Hizmet Alanı olarak işlev vermesine dönük projelendirilmiştir.

-56 ada, 1-37 parsellerde yer alan Sivil Mimarlık Örneklerinden birinci parseldeki eser, yangın geçirmiş, otuz yedinci parseldeki eser ise, Eğitim ve Seminer Salonu olarak işlevlendirilmesine karar kılınmış fakat uygulaması henüz tamamlanmamıştır (Eyüp Belediyesi, 2009).



Şekil 4.45: Eyüp Rehabilitasyon çalışması sonrası Restoresi tamamlanan Sivil Mimarlık örnekleri

Sonuç olarak; yapılan çalışmalar;

- Bölgedeki fiziksel eskimeyi önlemek
- Eyüp Cami'nin kattığı dini atmosferin devamlılığını sağlamak,
- Eyüp'teki tarihsel ve kültürel mirasa sahip çıkmak
- Kamusal alan kullanımını arttırmak amaçlıdır (Erden, 2003, ss. 170-180).

4.7.1.2 Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesi

Fatih Belediyesi tarafından 2005 yılında kentsel yenileme alanı olarak ilan edilen alandaki restorasyon çalışmaları;

Tekfur Sarayı, Anemas Zindanları ve Emir Buhari Tekkesi, aynı zamanda Meryem Ana Ayazması ve kayıp eski eserlerden Toklu İbrahim Dede Mescidi gibi tarihi ve turistik yapıları da kapsamaktadır
(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

1,5 hektarlık bir alanda 64 parselden oluşan, Ayvansaray Türk Mahallesi, İstanbul surlarının çevrelediği ve sahabe mezarlarının bulunduğu küçük bir adacıktan oluşuyor (Şekil 4.46).



Şekil 4.46: Projeyle, günümüze kadar ayakta kalmayı başarabilen, ancak risk taşır hale gelmiş tescilli ahşap binalar aslına uygun restore edilerek sürdürülebilir kılınmasına dönük fonksiyonlandırılması öngörülüyor (<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Ayrıca, mahalledeki özgün tarihsel yapıların bu özelliklerini vurgulamayı amaçlayacak şekilde yeni yapıların mimari ve kentsel konseptleri de bu proje kapsamında ele alınıyor

(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Ayvansaray projesi çerçevesinde 16 dönümlük alana yayılan ve toplam 4 yapı adasındaki mevcut konutlar yenilenirken, 32 yeni konut daha yapılması öngörülüyor (<http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale.aspx?id=288&sid=284>).

Proje, Ayvansaray'dan başlayarak Fener iskelesine uzanan sahil bölgesini kapsıyor. Toplamda 48 villa yapılması öngörülen proje, ayrıca Haliç manzaralı, zemin üstü 2 katlı bir butik otel de yapılacak. 28 odalı olarak planlanan butik otel,

mevcut dokuya uygun olarak imar edilecek ve pansiyon tarzı işletilmeye müsait olacak. Projenin inşaat maliyetinin 16 milyon dolar olacağı tahmin ediliyor (<http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale.aspx?id=288&sid=284>).

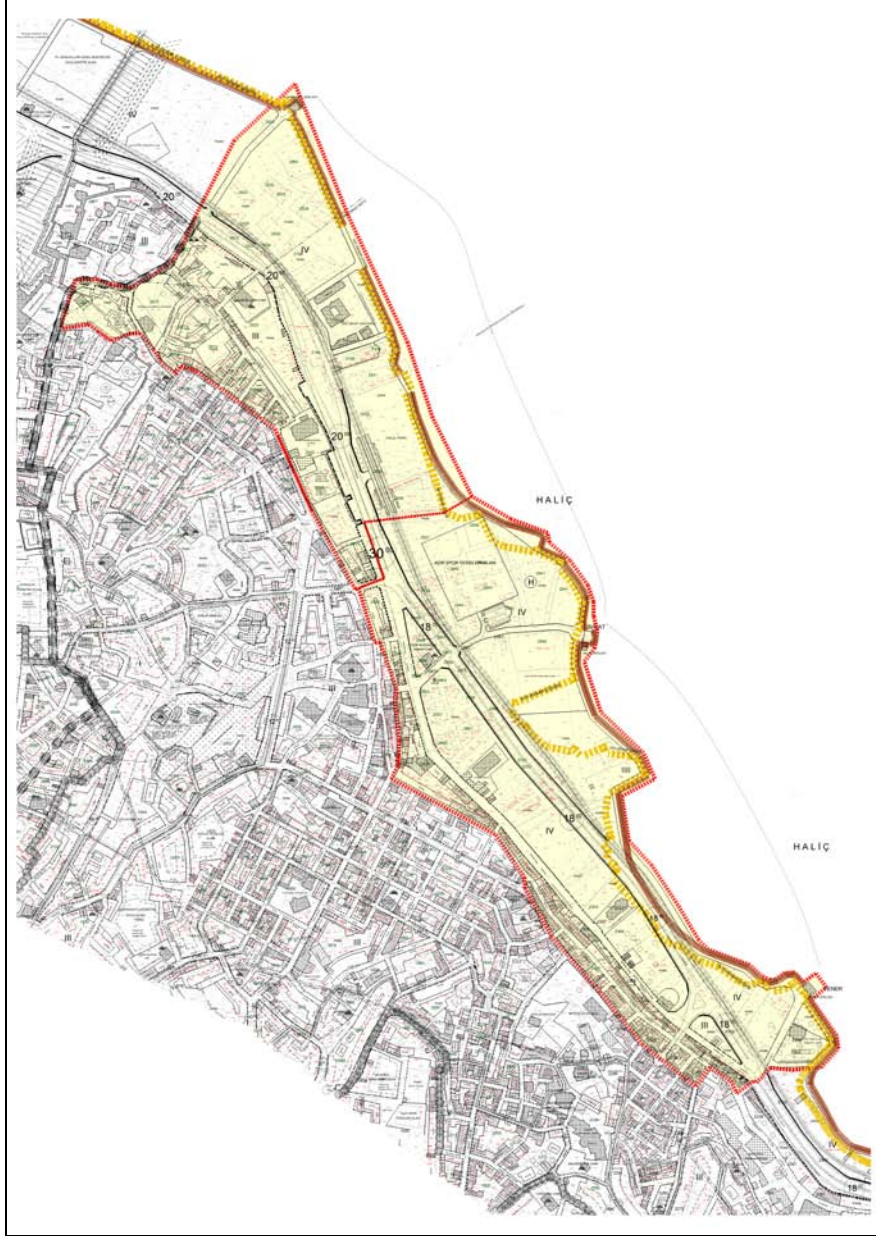
Projenin son durumunu öğrenmek amacıyla yapılan görüşmede, Fatih Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'nın verdiği açıklamada; (Harita Mühendisi Ahmet Sarpdağ ile 11.01.2010 tarihinde yapılan görüşme sonrası), Avan Projesi devam eden çalışmanın, Nisan 2010'da Kurula sunulacağı ve sonrası İBB'nin kararıyla uygulamaya başlanacağı belirtilmiştir.

4.7.1.3 Fener - Balat Rehabilitasyon Projesi

Fener - Balat Projesi alanı 279.345,91 m² olup, toplam 59 ada 909 parselden oluşmaktadır. Semt sahil kısmında bulunan yeşil alanlar ve konut-ticaret fonksiyonlarının bulunduğu yerleşim alanı olmak üzere temel olarak iki bölgeden oluşmaktadır (Şekil 4.47)

(http://www.yapi.com.tr/Haberler/fatih-balat-yenilenirken-gerinden-edilenler_72502.html).

Fener ve Balat semtlerinin rehabilitasyonu projesinin başlangıcı, bu alanların dünya mimari mirası listesi içinde yer alması için UNESCO'ya yapılan başvuruya dayanmaktadır. UNESCO, bu semtleri dünya mimari mirası içinde korunması gerekliliğini ilan ettikten sonra, alanla ilgili uluslararası bir analiz çalışması yapılmıştır. Bu çalışmalarda esas düşünce alanın sosyal ve mimari doku özelliklerini ortaya çıkarmaktır (Erden, 1993 ss. 159-162).



Şekil 4.47: Fener- Balat Projesi 59 ada ve 909 parselden oluşmaktadır (Fatih Belediyesi, 2009).

2005 yılında çıkarılan, 5366 sayılı "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkındaki Kanun" maddesi gereği Fener- Balat bölgesi, 2006 yılında yenileme bölgesi olarak ilan edilmiştir

(http://www.yapi.com.tr/Haberler/fatih-balat-yenilenirken-yerinden-edilenler_72502.html).

5366 sayılı kanunun amacı;

Yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının;

- bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek
- bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması,
- tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması,
- tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılmasıdır (Dinçer, 2009).

Yaklaşık 500 adet birinci ve ikinci dereceden tarihi eser barındıran bölgenin ,restorasyon çalışmalarının ardından bir kültür ve eğlence merkezi haline getirilmesi düşünülmektedir (<http://www.mimarizm.com>).

Projede 16 bin metrekare anıt eser, 18 bin metrekare yeni yapı, 32 bin metrekare sivil mimarlık örneği eseri bulunmaktadır (<http://www.mimarizm.com>, 2007).

27.12.2007 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'ne sunulan yenileme Avan projesinin onayının yapıldığı bilinmektedir (http://www.yapi.com.tr/Haberler/fatih-balat-yenilenirken-yerinden-edilenler_72502.html).

Projenin son durumunu öğrenmek amacıyla yapılan görüşmede, Fatih Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'nın verdiği açıklamada; (Harita Mühendisi Ferda Karakaya ile 11.01.2010 tarihinde yapılan görüşme sonrası) Avan projesi Yenileme Kurulu tarafından onaylanan projenin;

İBB'nin onayından sonra alınan kararla uygulamaya geçileceği ve projenin en geç 2013 yılına kadar bitirilmesi düşünüldüğü hakkında bilgiler alınmıştır.

4.7.1.4 Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi

Osmanlı sanayi ve teknoloji tarihinin en önemli tesislerinden biri olan Tersane-i Amire, 1455'te kurulmuştur. Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersanelerinden oluşmuş olup, Atatürk Köprüsünden Hasköy'e uzanan 51 hektarlık alanda konumlanmaktadır (<http://kentvedemiryolu.com>) (Şekil 4.48 - Şekil 4.49)



Şekil 4.48 - Şekil 4.49: Tersaneler, Bizans ve Osmanlı'dan günümüze kadar kimliğini koruyan tarihsel belge niteliğindedir
(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Gemi bakım ve onarımını amaçlı kurulan tesis, inşaat işleri, eğitim ve sağlık konularında da hizmet vermiş, Hatta İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturan Mühendishane-i Bahri Hümayun'un kuruluşuna öncülük etmiştir (<http://kentvedemiryolu.com>).

Sanayi hareketlenmelerinde ilk buharlı makinenin icadı ile buharlı fabrikalar kurulmuş ve ilk deniz altı Haliç Tersanesinde yapılmıştır (<http://kentvedemiryolu.com>).

Tersaneler teknolojik gelişmeleri de takip ederek, birçok Avrupa Ülkelerinde, başta Venedik Tersanesi olmak üzere, gemicilik teknolojisi ve bilgi birikimi konusunda, çok sıkı bağlar kurarak sürekli güncel kalmayı başarmıştır (<http://kentvedemiryolu.com>).

Tersaneler aynı zamanda konumlandıkları semtin de gelişmesine yardımcı olmuş, Kasımpaşa ve Hasköy semtinin mimari ve tarihsel açıdan zenginleşmesini

sağlamıştır. 20.yüzyılın sonuna kadar genel karakterini kaybetmeden korunabilen Tersaneler, 1983 yılında kapatma ve özelleştirme kavramlarına karşı ayakta durabilmiş, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları koruma kurulunca da 22.03.1995'te 'Tarihi Sit Alanı' olarak tescil edilmiştir. İlgili kurul tarafından' üzerinde hiçbir yapı ve inşaat yapılamaz 'kararı alınan Tersane, 2006 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir (<http://kentvedemiryolu.com>).

Koruma Kurulu'nun 13.12. 2006 gün ve 720 sayılı kararında, Haliç Tersanesi'nin tersane amaçlı kullanılmak üzere İBB' ye devredilmesinde sakınca bulunmadığına karar verilmiştir (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Plan notlarında, Haliç Tersanesi Kültür Tesisi ve uygulamalı eğitim alanı olup bu alanda tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği turizme açık müzecilik ile ilgili fonksiyonlar yer alacaktır. Burada turizm amaçlı sosyal ve kültürel etkinlikleri sağlayacak, gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak sergilendiği açık hava sergileri, kapalı sergi salonları, tanıtım seminerlerinin yapılacağı konferans salonları, kütüphane, kitap ve turizme yönelik satış yerleri ile kafeterya, lokanta, yeme içme mekanlarının yer alması gerekliliği vurgulanmıştır (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Mevcut eski tescilli eserler ile öneri eski eserler orijinal kontur ve gabarileri dışındaki tüm niteliksiz eklentilerden arındırılarak korunacak, ayrıca yeni bina yapılmayacaktır. Ancak kayıp eserlerin tespiti halinde Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu (KTVKB)'nin uygun görüşü dahilinde en üst katmandaki eserin ihyası yapılabilir. Ayrıca kafeterya ve lokanta gibi yerler için Tarihi ve Kentsel Sit Alanına uygun, dönemin mimarisini yansıtan Uluslararası Antlaşmalar ve çağdaş koruma yaklaşımlarına uygun olmadığı kararı alınmıştır. Binaların maksimum 4.50m yüksekliğinde yapılabileceği belirtilmiştir (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Kurul'un 13. 12. 2006 gün ve 721 sayılı kararında, 166 pafta, 1045 ada, 1 parselde bulunan Camialtı Tersanesi'nin kiralanması konusunda Koruma Amaçlı İmar Planı onaylandıktan sonra değerlendirilebileceği kararına varılmıştır (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Camialtı Tersanesi için;

-‘Kamuya açık park, yeşil alan ve su sporları alanı olarak düzenlenmesi’

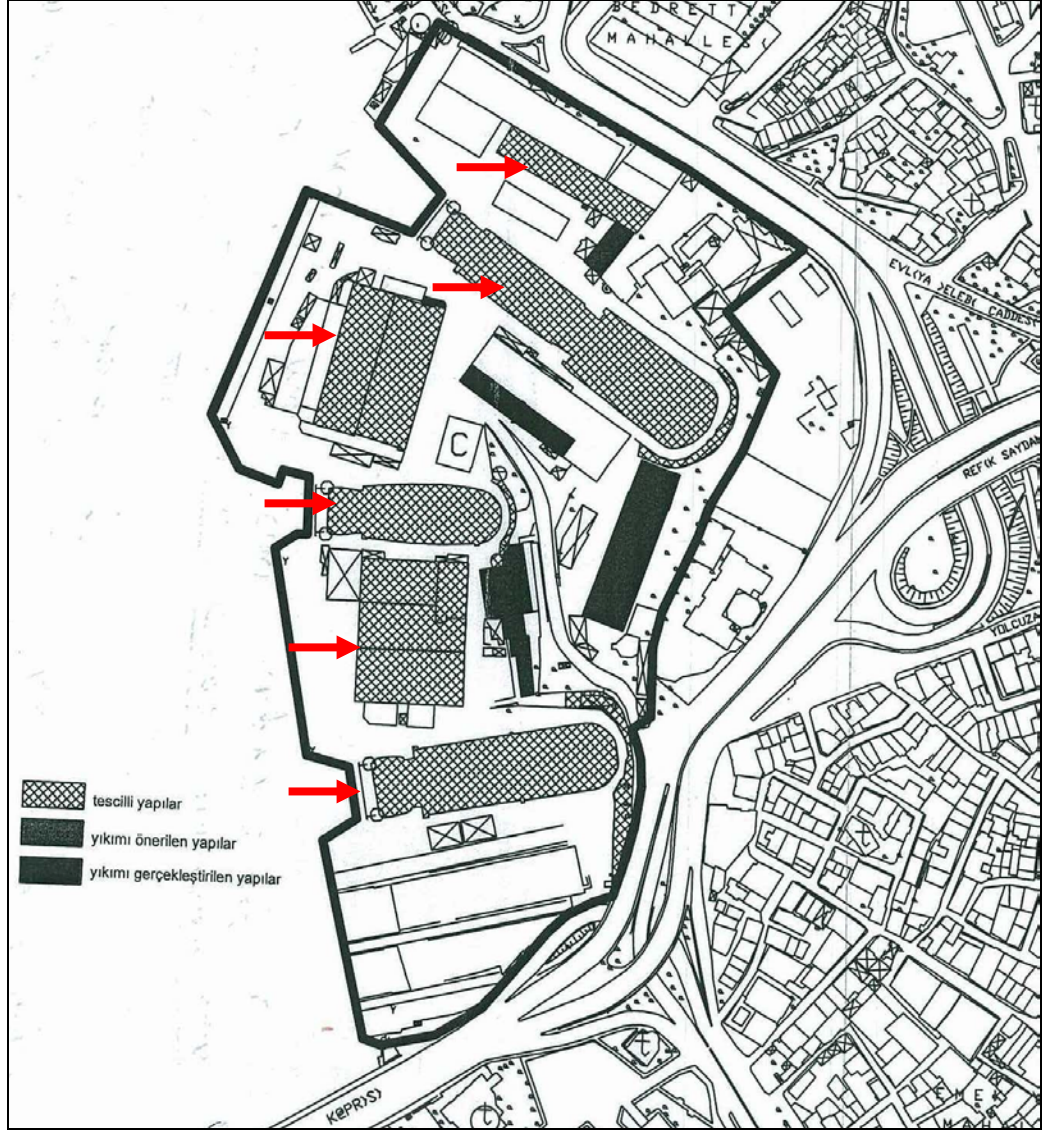
-‘Mevcut tescilli eserler ile, öneri eserler, orijinal kontur ve gabarileri dışındaki tüm nitelsiz eklentilerinden arındırılarak korunacak, ayrıca yeni bina yapılmaması’

-Mevcut tescilli eserler, kürek sporu ve diğer su sporları aktivitelerine ait, sosyal ve kültürel tesisler olarak kullanılması’

-Bu alanın aktivitesini arttırmak amacıyla yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere, yeni iskele yapılabileceği’.

-Bölgenin Tarihi ve Kentsel Sit Alanı olması itibariyle bu alandan geçebilecek raylı sistem ve hava ray gibi ulaşım sistem katmanlarının öncelikle KTVKB Kurulu'nun uygun görüşü ile yapılması kararlaştırılmıştır (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Tersanelerin karar ve aşamalarında geline son nokta, 21.04.2008 tarih ve 1737 sayılı kurul kararıyla istenen çalışmaların kapsamı niteliğinde, tehlikeli durumda olduğu belirtilen, Avrupa Kültür Başkenti 2010 kapsamında, Haliç Tersanesi'nin yaşayan bir müze olarak gösterilmesine katkı sağlamak üzere düzenlenecek etkinliklerde açık alanlara duyulan gereksinim nedeniyle 20.02.2009 tarih- doğrusu (20.02.2008 ve 101003- 1205 sayılı İBB Emlak Müdürlüğü yazısı ekinde gönderilen vaziyet planı ve ekleri incelenerek) yıkılmaları için karar alınmaları istenmektedir (Şekil 4.50) (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).



Şekil 4.50: Haliç Tersanelerinde tescillenen, yıkımı gerçekleştirilen ve yıkım kararı alınan yapılar
(İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Şekil 4.50’de kırmızı ok ile gösterilen içi taralı binalar Kurul Kararı ile tescillenmiş, koyu renk ile gösterilmiş olanlar ise yıkım kararı alınan veya yıkımı gerçekleştirilen yapılardır.

4.7.1.5 Pierre Loti ve Çevresi Rehabilitasyon Projesi

Adını aldığı Fransız yazarın meşhur ettiği Pierre Loti tepesi, yıllarca eski tarzdaki kahvehaneleriyle dikkat çekmiştir. İstanbul’daki en geniş ve derin

manzaralardan birine ev sahipliği yapan Pierre Loti tepesi Haliç'i yenileme projesi kapsamında da ele alınmış ve bir takım değişiklikleri de beraberinde yaşamıştır.

Tarihi Pierre Loti kahvesinin hemen bitişiğinde Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilen Pierre Loti tesisleri, 69 odalı yedi adet ahşap butik otel kompleksi (Şekil 4.51) kafeteryası, restoranı, çarşısı ve müzesiyle küçük bir Osmanlı mahallesi canlandırılmıştır (Eyüp Belediyesi, 2006).



Şekil 4.51: Pierre Loti Tesisleri, 69 odalı yedi adet ahşap butik otel kompleksi ile günümüzde hizmet vermektedir.

Eyüp'ten Eminönü'ye kadar tüm Haliç'in tepeden seyredilebildiği Pierre Loti, yerli ve yabancı turistler için de ilgi odağı olmaktadır. Tüm Haliç ve çevresini kuş bakışı seyir imkanı verilen mekanda, çini süslemeli eserler başta olmak üzere, turistik eşyaların da satışı için küçük çarşı ortamı yaratılmıştır (Eyüp Belediyesi, 2006).

Buradaki en önemli gelişme ise teleferik sistemidir. 2005 Kasım ayında açılan teleferik biri 625m², biri 250 m² olmak üzere iki istasyona sahiptir. İstasyonlar arasındaki uzaklık 419m, kot farkı ise 53m'dir. Ulaşım 8'er kişilik 2 geliş 2 gidiş olmak üzere 4 adet panoramik kabinle gerçekleştirilmektedir (Eyüp Belediyesi, 2006).

4.7.1.6 Sadabad Koruma ve Geliştirme Projesi

Kağıthane semti İstanbul'un en tutulan mesire yerlerindendi. Kanuni Sultan Süleyman ve II. Selim zamanlarında burada eğlenceler düzenlenir, İstanbul halkının ileri gelenleri de eğlencelere katılırdı. III. Ahmet zamanında bu eğlencelere daha büyük önem verildi. Önce Kağıthane Deresinin akış yolu değiştirildi. Derenin kenarlarına mermer rıhtımlar yaptırıldı. Ayrıca otuz sütun üzerine oturtulmuş göz alıcı bir kasır (Sadabad Kasrı) inşa edildi. Kasrın önünde büyük bir havuz, çevresinde çeşitli çağlayanlar, ağızlarından su fişkıran ejderha heykelleri vardı. Ziyafetler kasırda verilir, ziyafet bittikten sonra eğlencelere dışarıda devam edilirdi. Osmanlı İmparatorluğu'nda Lale Devri adıyla anılan bu dönemdeki eğlencelere, başta padişah olmak üzere bütün saray erkânı ve İstanbul halkının ileri gelenleri katılırdı (<http://tr.wikipedia.org/wiki/Sadabad>).

Eğlencelerin, ziyafetlerin verildiği Sadabad Patrona Halil İsyanından sonra kasır başta olmak üzere tahribata uğradı. İlk olarak III. Ahmet, sonrasında da Sultan II. Mahmut tarafından yıkılarak yeniden yatırılan kasır belli bir süre askeri amaçlarla kullanılmış olup, günümüzde ise Kağıthane Belediyesi tarafından kullanılmaktadır (Erden, 2003, ss. 189-192).

Kağıthane Sadabad'ı tarihte, Türk bahçe ve su mimarisini anlatan en önemli mesire yerlerinden birisidir. 1940 yılına kadar bütünüyle kimliğini koruyan alan Henri Prost'un Kağıthane'yi sanayi alanı olarak ayırmasıyla yoğun bir sanayi kirliliği yaşamaya mahkum edilmiştir (Erden, 2003,ss. 189-192).

Günümüzde düzenlenen proje ile tarihi mesire alanı tekrar canlandırılmaya çalışılmıştır. 54 hektar büyüklüğünde bir alanda gerçekleştirilen proje Osmanlı döneminin kimliğini oluşturan öğelerin restorasyonu, restitüsyonu ve yeniden canlandırılması ilkelerine dayanır Kültürel amaçlı proje aynı zamanda İstanbul kentinin, eski bir kamusal mekanının, çağdaş bir kamusal mekana dönüştürülmesi projesidir (Erden, 2003, ss. 189-192) (Şekil 4.52-Şekil 4.53).

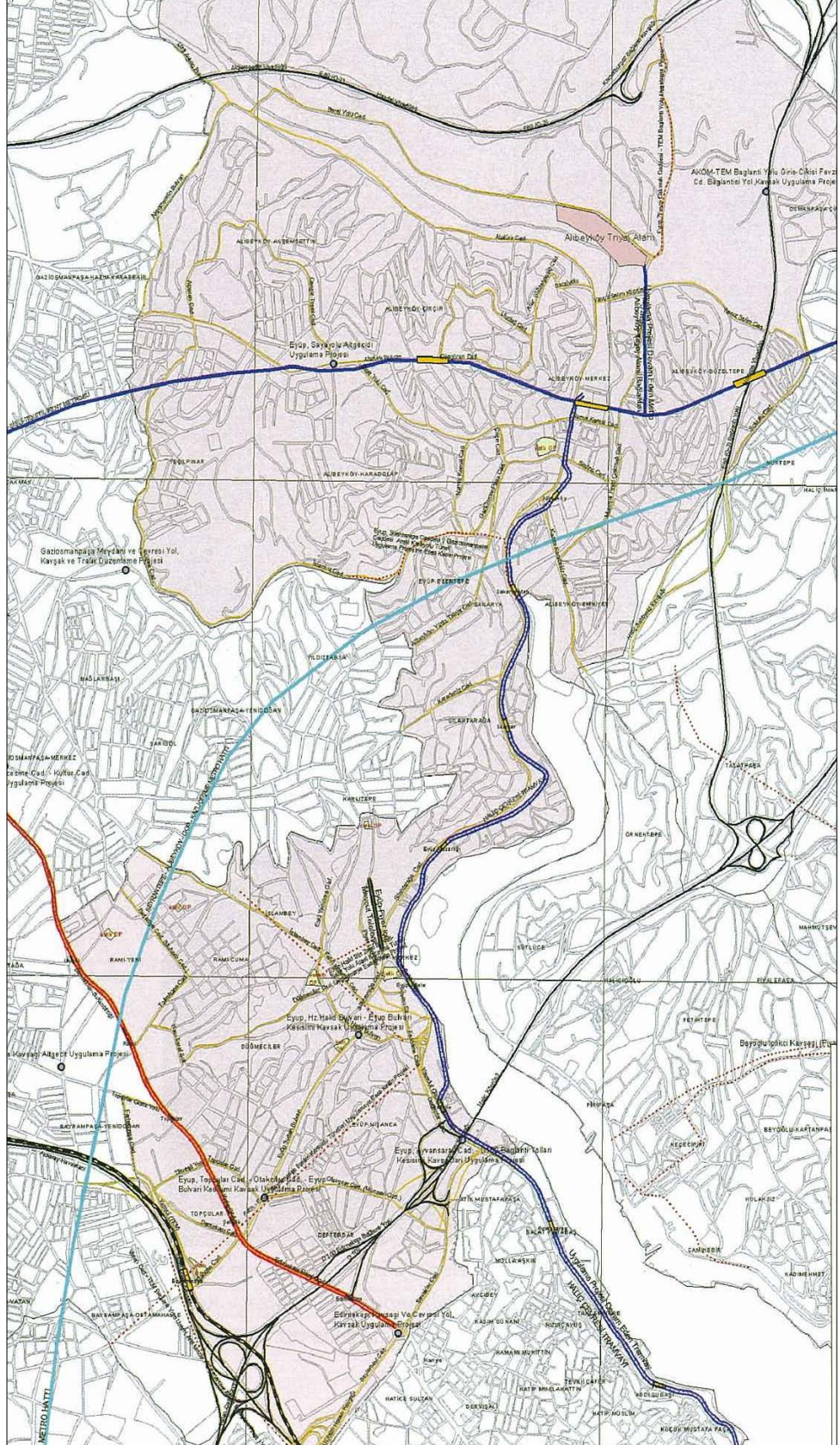


Şekil 4.52-4.53: Proje günümüze değin korunan Sadabad Cami ve tarihten gelen yeşil alan sürekliliği ile İstanbul açısından kültürel ve doğal değerlerin korunduğu iyi bir örnektir.

4.7.1.7 Haliç'te Nostaljik Tren ve Haliç Çevresi Raylı Sistem Ring Projesi,

Haliç sahil yolunu yoğun trafik yükünden arındırmak ve böylece eski eserlerin trafik kirliliğinden kaynaklanan tahribatını azaltmak maksadıyla ulaşımın Haliç kıyılarında raylı sisteme dönüştürülmesine yönelik Sirkeci- Alibeyköy arasında gerçekleştirilecek olan proje, iki kısımdan oluşmaktadır.

Eyüp tarihi yerleşmesine kadar olan kısmı için; nostalji tramvayı yapılması düşünülmektedir. Eyüp İskelesi yakınında sonlanacak olan bu raylı sistem Eyüp Lisesinden sonra Alibeyköy yönünde modern tramvay sistemi şeklinde devam edecektir. Ayrıca bu hat Eyüp Sultan Bulvarı ile Vezneciler- Sultan Çiftliği hattı birleştirilecektir (Şekil 4.54).



Şekil 4.54: Haliç Kıyıları Mevcut ve Öneri Raylı Sistem Projesi
(Eyüp Belediyesi, 2009).

Şekil 4.54’de Haliç Kıyıları Mevcut ve Öneri Raylı Sistem Projesi’nde kırmızı renkli çizgiler mevcut raylı sistemin durumunu, mavi renkli kıyı boyunca devam eden çizgi ise öneri raylı sistem projesini ifade etmektedir.

Projenin son durumunu öğrenmek amacıyla yapılan görüşmede, Eyüp Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı’nın verdiği açıklamada; (Mimar Nesrin Gazihan ile 11.01.2010 tarihinde yapılan görüşme sonrası) projenin devam ettiği yönünde açıklamalar alınmıştır.

4.7.1.8 Haliç Çevresindeki Projelerin Entegrasyonu ile Haliç Kıyılarının ve Adalarının Düzenleme Projesi

Belirtilen proje ile Haliç kıyıları ve çevresindeki toplum için yaşama mekanı oluşturan açık alanların planlanması ve kent yaşamına katılması ve kamusal kullanım için düzenlenen farklı işlevsel misyonlar yüklenen yapı adalarının uyumu ve entegrasyonu hedeflenmektedir.

Haliç adalarının kamusal kullanıma hizmet vermesi amacıyla, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından yapılan açıklamaya göre ; (Şehir Plancı İrem Diyarbakırlı ile 11.01.2010 tarihli yapılan görüşme sonrası) adaların günübirlik tesis olarak kullanımına yönelik plan ve kararların olduğu yalnız bunun Koruma Kurulu tarafından henüz onaylanmadığı üzere bilgi alınmıştır.

4.7.1.9 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Perşembe Pazarı Bölgesi

İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Perşembe Pazarı olarak bilinen bölge, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 05.02.1992 tarih ve 3418 sayılı kararı, Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu’nun 17. maddesi gereğince Sit Alanı ilan edilmiştir (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

07.07.2009 tarihinde ise yerinde yapılan inceleme sonrası, mevcut arazi kullanım durumunda nalbur, hırdavatçı, elektrikçi gibi ticari faaliyet kolları içeren ticaret ve kamu amaçlı kullanımlara rastlanmıştır (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Alanda korunması gerekli kültür varlığı olarak tescilli yapılar olan hanlar, camiler, sebiller, türbeler, sivil mimarlık örnekleri ve tarihi Ceneviz Surları mevcuttur. Fakat bazı yapıların, özellikle de surların tahribata uğradığı tespit edilmiştir. Alanda tarihi yapıların üzerine konulmuş, reklam amaçlı tabela ve afişlerin dış görünüşü olumsuz etkilediği analiz edilmiş, alanın kentsel dokusunu bozduğu görülmüştür. Bölgenin Haliç kıyısı ile ilişkisi, işlevsiz yeşil alanlara bırakılmıştır. Kent için önemli bir kullanıma sahip kıyı şeridi aktif olarak kullanılamamaktadır. Sokullu Mehmet Paşa Cami'nin doğusunda kalan alan mevcutta otopark olarak işlev vermekte yalnız açıklama raporunda park ve dinlenme alanı olarak gözükmektedir (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

Planda park ve dinlenme alanı olarak gösterilen alan, 1/5000 ölçekli planda 49879,40 m²'lik alanı kaplamakta olup alanın %59.66'lık bir kısmını kaplaması itibariyle geceyin güvenlik sorunu oluşturabileceği tahmin edilmiştir. Arazi kullanım kararları olarak, 'Park ve dinlenme alanlarında kafe, lokanta, çay bahçeleri, kapalı spor alanları' yer alamaz hükmü belirtilmiştir. Bu da alana gece ve gündüz katılımı azaltmaktadır (İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 2009).

4.7.2 Haliç Kıyılarındaki Yapı Ölçeğindeki Projeler;

4.7.2.1 Feshane Rehabilitasyon ve Yeni Kullanım Projesi

Osmanlı döneminde, 1835 yılında çuha ve fes üretimi için kurulan ve bu yüzden Feshane-i Amire olarak bilinen, Defterdar'daki eski dokuma fabrikası, uzun yıllar kullanılmayan Feshane, Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edildikten sonra aktif hale gelmiştir günümüzde de kültür merkezi olarak hizmet vermektedir. Daha çok ramazanda vazgeçilmez adlardan biri olan Feshane, yaz aylarını daha

durgun geçirse de çocuk parkı ve deniz kenarındaki kafeteryası ilgi görmektedir (Tunç, 2003'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 80) (Şekil 4.55).



Şekil 4.55: Feshane Binası günümüzde Çağdaş Sanat Müzesi fonksiyonuyla hizmet vermektedir.

Şekil 4.55'de görüldüğü üzere; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı 'nın hazırladığı protokolle tarihsel kültürü ve güzel sanatlar anlayışını yaşatmak amacıyla düzenlenen Sümerbank Eski Feshane Fabrikası 'Çağdaş Sanat Müzesi ' fonksiyonuyla hizmet vermektedir (İşmen, 1994'den aktaran Berberoğlu, 2004, s. 80).

Feshane içinde 1071 m²'lik alana el sanatları çarşısı, 700 m²'lik alana kahveli çarşı, 550 m²'lik alana restoran- kafeterya- mutfak ve yönetim ofisi, 274m²'lik alana geçici sergi-konferans vb. alan, 4004m²'lik Feshane'nin karakteristik tüm özelliklerinin izlenebildiği alana da çok amaçlı salon işlevi verilmiştir (Eyüp Belediyesi, 2006).

4.7.2.2 Kadir Has Üniversitesi Restorasyonu ve Yeni Kullanımı

Cibali'de 1880'lerden yakın zamanlara değin büyük bir tütün fabrikası bulunmaktaydı. Fabrikanın üretimi bugün durdurulmuş ve bina üniversite haline bulunmaktaydı (Berberoğlu, 2004, s. 83) (Şekil 4.56).



Şekil 4.56: Eskiden Cibali Tütün Fabrikası olarak kullanılan bina günümüzde Kadir Has Üniversitesi tarafından kullanılmaktadır
(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Yapı; üniversitenin kent içi merkezi olarak planlanırken, yer aldığı çevre ile adaptasyonu ve gelişim aşamaları düşünüldü. Burada temel ilke; bugün sanayi arkeolojisi mirası olarak ele alınan yapının eğitim tesisine dönüştürülürken Cibali ve Haydar mahallesindeki kamu mülkiyetli yapıların kültürel amaçlı kullanımına katılımını sağlamaktı (Berberoğlu, 2004, s. 83).

4.7.2.3 Sütlüce Mezbahası Kongre ve Kültür Merkezi

Mezbaha binasının yapımına 1920 yılında başlanmıştır. Daha önce Tophanede bulunan Mezbaha buraya taşınmış ve bina işlevine geçmiştir. Tarihi eser olarak tescil edilmiş olan yapı, üslup olarak birinci Ulusal mimari akım karakterini taşımaktadır (Erden, 1993, s. 182).

Bina ve 73 bin metrekarelik alandan oluşan Sütlüce Kültür Merkezi 1989 yılında Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulundan onay almıştır (<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>) (Şekil 4.57).



Şekil 4.57: Açık hava tiyatrosundan sinema salonlarına, sergi alanından konser salonuna her şey düşünülmüş olan Sütlüce Kültür Merkezi Haliç açısından önemli bir kültür odağıdır
(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Projede amaç; Tarihi bir sanayi yapısının yeniden işlevlendirilerek hayata kazandırılmasıdır. Haliç ve İstanbul için oldukça önemli olan kompleks, kentin kültürel etkinliklerine cevap verecek nitelikte olmakla birlikte ekonomik olarak Büyükşehir Belediyesi'ne destekleyecek potansiyeldedir (Erden, 1993, s. 182).

Proje alanının seçim kriteri, alanın içindeki binalarla yeniden işlevlendirilmesi ve buna ek olarak Feshane Kültür Merkezine Yakınlığı ve Büyükşehir Belediyesi'nin Haliç'i Kültür koyu olarak değerlendirilmesi amaçlı vizyonuna bağlıdır (Erden, 1993, s. 182).

19 Ocak 2008 yılında kullanıma açılan Kültür Merkezi'nde konser ve kongre, sinema, sergi ve toplantı, açık hava salonu, tiyatro salonu, katlı otopark, gezi alanları, altgeçit ve rıhtım blokları yer alıyor. Toplam inşaat alanı ise 157 bin metrekare olan

tesisin toplam salon kapasitesi 8 bin 945 kişi. Tesisin restoran kapasitesi 950 kişi; banket kapasitesi 6 bin 500 kişi ve otopark kapasitesi de 700 araçlıktır (<http://www.arkitera.com/h24233-sutluce-kultur-merkezi-kapilarini-ziyaretcilerine-acti.html>).

4.7.2.4 Miniatürk Projesi

Miniatürk fikri ilk olarak 1986 yılında İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri AŞ'nin genel müdürü olan Cengiz Özdemir, Hollanda da çalıştığı yıllarda gördüğü bir Miniatürk park örneğinden esinlenerek teklif etmiştir. Türkiye'nin ilk Miniatürk parkı 2003 Nisan ayında açılmıştır. Söğütözü sahilinde 66 bin metrekarelik alana kurulmuştur. Miniatürk'te küçük ve büyüklerin ilgisini çeken birçok örnek mevcuttur (Berberoğlu, 2004, s. 85) (Şekil 4.58).



Şekil 4.58: Parkta Anadolu'da yer almış çeşitli uygarlıklardan bize kalan kültürel mirasın seçilmiş örnekleri sergilenmektedir.

Projenin temeli İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ali Müfit Gürtuna Başkanlığı zamanında atılmıştır. Projenin Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılma amacı;

Türk eserlerinin bir araya getirildiği bir park içinde tanıtılması ve Türk Kültürünü yansıtan eserleri sergilemektir.

Osmanlı egemenliği altındaki ülkelerde yapılmış olan mimari yapı ve eserler 1/25 ölçekte maketler şeklinde sergilenmektedir. Mimari ve doğal eserlerin sergilendiği proje alanı Mini Türkiye Parkı olarak adlandırılmaktadır. Feshane ve Sötlüce Kültür merkezine yakınlığı ve Haliç kıyısında olması, Büyükşehir Belediyesi'nin büyük bir alana ihtiyaç duyması vb. etkenlerle Haliç'in kuzeydoğusunda Sötlüce ve Silahtarağa bölgeleri arasında kurulmuştur (Erden, 2003, s. 198).

4.7.2.5 Rahmi Koç Sanayi Müzesi

Rahmi Koç Müzesi Türkiye'de Ulaşım, Endüstri ve İletişim tarihine adanmış ilk önemli müzedir. Haliç'in kıyısında, endüstriyel arkeolojinin önde gelen örneklerinden olan müze, gramofon iğnesinden gerçek boyutlarda gemilere ve uçaklara kadar uzanan binlerce objeyi içermektedir (www.rmkmuseum.org.tr) (Şekil 4.59).



Şekil 4.59: İlk bölümü 1996 yılında açılan Rahmi Koç Sanayi Müzesi, iki temel binadan ve açık alanlardan oluşmaktadır (http://www.arkitera.com/h19605-donusen_halic.html#myslidemenu) .

Osmanlı döneminde Langerhane ve Tersane olarak kullanılan iki ayrı binada konumlanan Rahmi Koç Müzesi ilk olarak Langerhane binasında, Aralık 1994'te faaliyete başlamıştır. Lengerhane, çıpa ve zincir imalathanesi anlamına gelmektedir. Sultan III. Ahmet tarafından yaptırılan bina, III. Selim zamanında tamir ve bakımdan geçerek, aynı dönemde Maliye Nezaretine kullanılması amacı ile verilmiştir. 1884 yılında ise Cibali Tütün fabrikasının devamı niteliğinde işlev alan bina, 1894 yılındaki yangınla, ciddi hasar görmüş, 1991 yılında Rahmi Koç Müzesi ve Kültür Vakfı tarafından satın alınana kadar terk edilmiş durumdaydı. Günümüzde II. sınıf tarihi eser niteliğinde yer almaktadır (Berberoğlu, 2004, s. 90).

4.7.2.6 Eyüp Silahtarağa elektrik fabrikası restorasyon yeni kullanım ve yakın çevre düzenleme projesi (Santral İstanbul).

Silahtarağa semti, Haliç suyolunun kuzeyinde, Alibeyköy ile Kağıthane derelerinin arasında bu derelerin Haliç'e döküldüğü düzlükte, yükselen iki tepe ve bu tepelerin yamaçlarında yer alır (Kara, 1994, ss. 553-554).

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk enerji santrali olarak inşa edilen bina 118.000 m² alan üzerinde konumlanmakta olup, 1911'de Silahtarağa Elektrik Santrali olarak 1983'e kadar hizmet vermiştir. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından 2004 yılında Haliç canlandırılması için yapılan çalışmalarda endüstriyle miras niteliğindeki yapı, İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne tahsis edile Santral İstanbul olarak kullanılmaya başlanmıştır (Şekil 4.60) (<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).



Şekil 4.60: Günümüzde Çağdaş Sanat Müzesi, Enerji Müzesi ve bir kültür ve eğitim merkezi olarak hizmet vermektedir
(<http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html#myslidemenu>).

Şekil 4.60'da görüldüğü üzere, 118.000 m² alanın tamamına yayılan Santral İstanbul, bağlı olduğu kurumun sanat, kültürel diyalog ve toplumsal katılım aracılığıyla toplumun dönüşmesine katkıda bulunma amacını bir adım ileriye götürecek bir mekan olarak tanıtılmaktadır. Santral İstanbul özellikle Türkiye'de ve çevresindeki geniş bölgedeki sanatsal etkinlikler için bir merkez ve Akdeniz ülkeleri, Ortadoğu, Kafkasya, Balkanlar ve Kuzeydoğu Avrupa'dan kültür profesyonelleri ve operatörleri için bir buluşma noktası olmayı hedefliyor (Aksoy, Ertürk, 2007'den aktaran Ş. Olgun, 2009 s. 198).

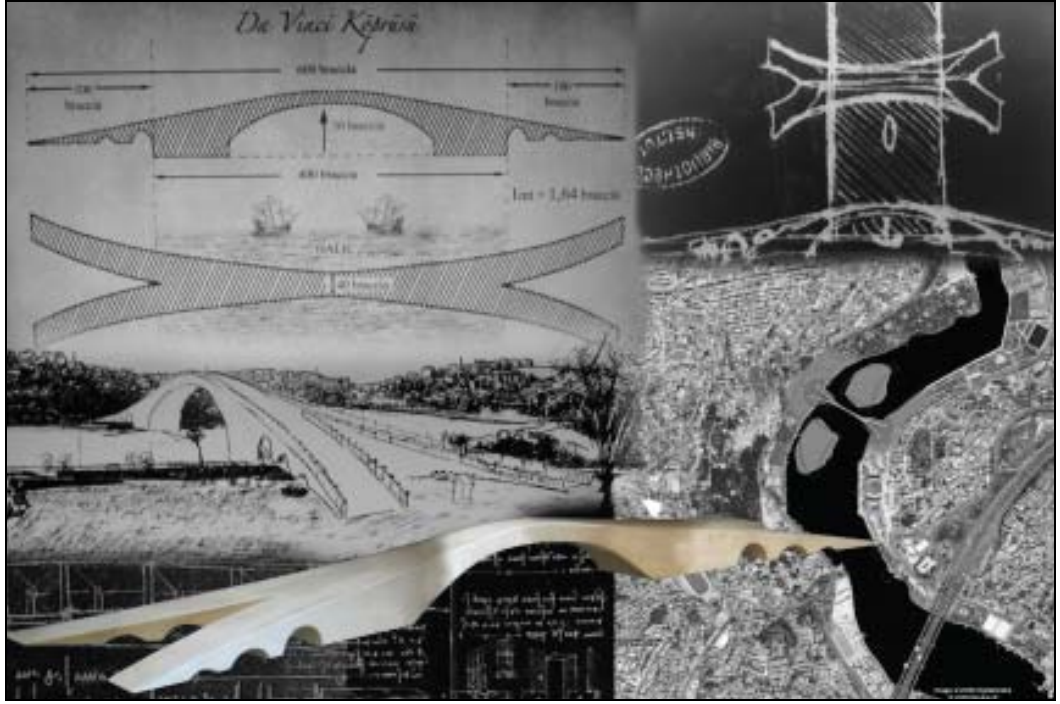
Santral İstanbul Bünyesinde, bir Çağdaş Sanat Merkezi, Uluslar arası Rezidans Programı, Enerji Müzesi, sergi ve atölye mekanları, performans sanatları, dinlenme ve eğlence mekanları, sanat ve beşeri bilimler konusunda hizmet veren bir kütüphane, Gençlik Merkezi ve STK Eğitim Merkezi'nin yanı sıra, Üniversite'nin

Fen Edebiyat ve İletişim Fakülteleri'ne bağlı bölümler bulunmaktadır (Ş. Olgun, 2009 ss. 198-199).

4.7.2.7 Leonardo Da Vinci Köprüsü

Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılması düşünülen köprü; Leonardo Da Vinci tarafından 1502 yılında tasarlanmıştır. Sötlüce ile Eyüp arasına yapılması düşünülen köprünün yapım amacı, kamusal alan kullanımını artırmak Haliç'in iki yanı arasında yayaların rahat kullanım ve hareketini sağlamaktır. Proje şu an Avan aşamasında olup, çalışması devam etmektedir (Şekil 4.61).

(<http://www.eyup.bel.tr/icerik/422/2644/Da-Vinci-Koprusu.html>).



**Şekil 4.61: Sötlüce ile Eyüp arasına yapılacak olan köprünün
Haliç'e canlılık kazandıracağı düşünülüyor
(<http://www.eyup.bel.tr/icerik/422/2644/Da-Vinci-Koprusu.html>).**

4.8 Ara Değerlendirme

İstanbul kentini karakteristik yapısı ve geçmişten gelen birikimleri doğrultusunda incelediğimizde Haliç alt bölgesinin kentsel hafızalarda bıraktığı iz ve mekansal algımızda bıraktığı imgesel durum tabi ki göz ardı edilemez. Haliç, geçmişten gelen tarihsel ve doğal değerleriyle söylenildiği üzere gerçekten İstanbul'un 'Altınboynuzu' u olmayı hak eder niteliktedir.

İlk yerleşim ve gelişim yeri olması, sanayi ve endüstri geçmişine sahip olması, tarihi değerleri etrafında toplamış olması vb. nedenler Haliç'in geçmişten günümüze birçok plan ve projeye konu olmasını sağlamıştır. 1980 öncesi sanayi ve endüstri kimliğiyle büyüyen Haliç, 1980 sonrası Bedrettin Dalan'ın Belediye Başkanı seçilmesi ile konut ve rekreasyon ağırlıklı bir gelişim içerisine girmiş, 2001 Master Plan Raporunun hazırlanmasıyla günümüz İstanbul Avrupa Kültür Başkenti 2010 ' Kültür Havzası' projelerinin temeli atılmıştır.

Haliç kıyı alanlarının kamusal kullanımının kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında dönemlere göre analizini öğrenmek açısından, tarihsel kırılma noktaları refere alınarak değerlendirildiğinde, pozitif durum (+), negatif durum (-), denge (0) olarak çözümleyecek olursak aşağıdaki tablo ortaya çıkmaktadır (Tablo 4.6). Ayrıca mevcut durumu ve gelişmeleri belirtmek adına (K) Kısmen ve (O) Olumsuz yorumları eklenmiştir.

Tablo 4.6:

**Tarihi Süreç İçerisinde Haliç Kıyılarının
Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları**

1980 Öncesi					1980 Sonrası	
HALİÇ	Prost Planı (1937)	Menderes Dönemi (1950)	Piccinato Planı (1958)	Planlı Kalkınma Dönemi (1975)	Dalan Dönemi (1985)	Master Plan Raporu (2001)
İşlev sellik	+	+	+	+	+	+
	(O)	Olumsuz	Kısmen	Olumsuz	Kısmen	
Ulaşılabilirlik	-	+	+	0	+	+
		Olumsuz	Kısmen			
Okunabilirlik	-	-	+	-	+	+
			Kısmen		Kısmen	
Odak noktalar oluşturma	0	0	0	0	0	+
						Kısmen
Görüş açıları O.	0	0	0	0	0	+
						Kısmen
Mimari mirası D.	+	-	+	+	-	+
	(K)		Kısmen	Kısmen		Kısmen
Kimlik ve ilgi sağlama	0	-	+	-	-	+
			Kısmen			Kısmen

Emniyet konfor	0	0	0	0	0	0
Uygulana bilirlik	+	+	-	+	+	+
	(O)	Olumsuz		Kısmen	Kısmen	Kısmen

Tablo 4.6’da açıklandığı üzere; Prost Planı; Haliç’in sanayi işlevi amaçlı kullanılmasını öngören ve toplum gerçeklerini, kentin mimari biçimleniş geleneğini göz ardı eden, nüfus artışı, sosyo ekonomik potansiyel düşünülmeden ve alt yapı olanaklarının gelişim potansiyeli oluşturulmadan uygulanmış bir projedir. Plan kararı; kat yüksekliğini belli bir seviyede tutması ile, kentsel dokuyu korumaya çalışmış, yalnız Silahtarağa-Eyüp bölgesini sanayi kullanımına, açarak mimari mirasın yok oluşu için ilk adımı atmıştır.

Menderes Operasyonları ile başlayan dönem ise; sanayinin hız kazandığı ve yoğun kentleşme faaliyetlerinin işlevini sürdürdüğü bir dönemdir. Ulaşılabilirlik açısından bakıldığında taşıt ağırlıklı, sisteme geçiş dönemi olarak ifade edilebilir. 1956 yılında çıkarılan istimlak yasası ile, bir çok tarihi nitelikli yapı da yol yapım çalışmaları esnasında yıkılmıştır.

Piccinato Planı; İstanbul’u sanayi şehri olarak değil, kültür, bilgi, turizm, idari, ticari, hizmet yeri olarak algılanmasına yönelik kararlar içermektedir. Kıyı yollarının gezi yolu olarak açılmasını, Haliç kıyılarının sanayiden arındırılması gerekliliğini, Kağıthane ve Alibey derelerinin sanayi değil, turizm amaçlı işlev görmesini ve Tarihi Yarımada’da fazla iskana izin verilmemesini içeren kararlara sahiptir. Mimari mirası korumak adına da yapıların çevreleriyle bir bütün olarak algılanmasını içeren plan, Haliç için olumlu yönleri olmasına rağmen uygulanmamıştır.

Planlı Kalkınma Dönemi; Haliç kıyıları ve Tarihi Yarımada’nın korunmasına yönelik kararları içermektedir. Yalnız koruma olgusu ile hazırlanmış plan, alanda sanayi uygulamalarına engel olamadığı için kentsel okunabilirlik, kimlik ve ilgiyi sağlamada başarısız kalmıştır.

Dalan Operasyonları; güçlü değişim kararları barındıran, İstanbul'un mimari mirasını derinden etkileyen bir dönemdir. Haliç'te sanayinin ve MİA'nın desantrilizasyonuna yönelik kararlar içermesiyle, Haliç kıyılarını hizmet, konut ve rekreasyon kimliğine kavuşmasını sağlamış, yalnız yıkımlar sebebiyle kentin süregelen kimliğini zedelenmiştir.

2001 Master Planında ise; geleneksel dokuyu koruma adına çalışmalarda bulunulmuştur. Bölgenin spor, kültür, ticaret ve hizmet ağırlıklı işlev vermesi düşünülmüştür. Ulaşım sisteminde toplu taşıma ve yayalaştırmaya yönelik çalışmalarda bulunulmuştur. Tarihi Yarımada, Haliç ve Boğaziçi için korumaya yönelik yapılaşma izni verilmesine karar verilmiştir.

Haliç'in tarihi süreç içerisinde izlediği politikayı uygulanabilirlik açısından ele aldığımızda; tüm kırılma dönemlerini bir bütün halinde değerlendirmek gerekliliği düşünülmüştür. Çünkü 1970 yılında tüm dünyada geçerli olan 'Kıyı Rönesans'ının kıyının kentle bir bütün olarak ele alınması gerekliliği kararı ile Haliç ve benzeri kentsel örneklerde değişim rüzgarları yaşanmıştır. Tüm bu yaklaşımlar sonrası kıyıların yenilenmesi ve canlandırılması için çalışmalara başlanmıştır. Ayrıca kurul kararından geçmesine rağmen uygulaması yapılmayan plan kararları vardır. Buna Piccinato Dönemi ve Planlı Kalkınma Dönemi (İstanbul Metropolitan Nazım Planı 1980) örnek gösterilebilir.

Yapılan çalışmaları incelediğimizde; 1980 öncesi dönemde daha çok sanayi ve ulaşım sistemi ağırlıklı gelişim gözlenmiştir. 1980 sonrasında konut, rekreasyon ve kamusal kullanım etkisini göstermiştir.

Haliç, konumu itibarıyla tarihsel geçmişi ve tarihsel değerleri olan bir alt bölgedir. Birçok sınır semtin ortak kullanımına açık olması itibarıyla kavramsal çeşitlilik açısından da zengin olan bölge kentsel ölçekte olduğu kadar yerel ölçek açısından da üzerinde çalışılması gereken bir konumdur. Nitelendirecek olursak;

- endüstriyel miras alanı,
- kültür ve turizm alanı,
- rekreasyon alanı,
- vb. farklı kimliklerin burada hayat bulduğu gerçektir.

Tarihi koruma bölgeleri ve sit alanları ile çevrili bir konuma sahip olması Avrupa Kentsel Şartı açısından da bölgenin incelenmesini gerekli kılmıştır. Bilindiği üzere; Avrupa Kentsel Şartı;

- Fiziki çevrenin iyileştirilmesi,
 - Sosyal ve Kültürel olanakların artırılması,
 - Toplumsal kalkınma ve halkın katılımı,
 - Mevcut konut stokunun iyileştirilmesi,
- düşüncesiyle ortaya çıkmıştır (Eyüp Belediyesi, 2009).

Yerel ölçekte tarihi strüktürlü birçok sınır semti ile çevrili Haliç kıyılarını, kentsel doku bütünlüğü içerisinde değerlendirmek için Tablo 4.7’ deki gibi kıyıların kamusal kullanımı adına, sınır semtlerin kentsel silüetine kattığı etki belirtilmek istenmiştir. Yöntem olarak mevcut durumu belirtmek adına (+) pozitif, (-)negatif, (0) denge olarak kabul edilmiş, içeriği zenginleştirmek amaçlı (K) Kısmen ve (O) Olumsuz yorumları eklenmiştir. İnceleme amaçlı yapılan analiz çalışmasında ‘Uygulanabilirlik’ yaklaşımı tüm Haliç bazında ele alınması gerekli bir kavram olması itibarıyla değinilmemiştir.

Tablo 4.7:

Yerel ölçekte Haliç Sınır Semtlerinin Kentsel Tasarım Yaklaşımları
Sonucu Haliç’e Kattığı Kentsel Doku

	İşlev sellik	Ulaşıla bilirlik	Okuna bilirlik	Odak N.O.	Görüş Açısı O.	Mimari Mirası D.	K. İ.	E.K.
Eminönü	+(K)	+(K)	+(K)	+(K)	+	+	+	-
Unkapanı	-	+(K)	-	-	+(K)	-	-	-
Cibali	-		-	-	-	+(K)	-	-
Fener	-	+(K)	-	+(K)	+(K)	+(K)	-	-
Balat	-	+(K)	-	+(K)	+(K)	+(K)	-	-
Ayvan saray	-	+(K)	-	+(K)	+(K)	+(K)	-	-

Defterdar	+(K)		-	+(K)	+	+(K)	+(K)	-
Eyüp	+	+(K)	+	+(K)	+	+	+	-
Bahariye silahtarağa	+(K)		+(K)	-	-	+(K)	+(K)	-
Sütlüce	+(K)		+(K)	+(K)	-	+(K)	-	-
Hasköy	+(K)		-	+(K)	-	+(K)	-	-
Kasımpaşa	-		+(K)	+(K)	+(K)	-	+(K)	-
Azapkapı	-		-	-	-	+(K)	-	-
Perşembe Pazarı	-	-	-	-	-	-	-	-
Galata	+(K)	+(K)	-	-	+	+(K)	+	-

Sınır semtlerinin kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında Haliç kıyılarına kattığı etki mevcut durum göz edilerek analiz edilmiştir. İşlevsel özellik daha çok tablo 4.7’de görüldüğü üzere Eyüp çevresi ve Eminönü de toplanmıştır. Sosyal aktiviteler Haliç genelinde dağınık ve parçacıl konumlandığı için işlevsel bir sürekliliğin varlığından söz edilemez. Geleneksel yerleşimin görüldüğü Fener, Balat, Ayvansaray semtleri de sosyal aktivite kavramından uzak kalmakta sadece kendi kullanıcıları tarafından kullanılmaktadır. Silahtarağa, Bahariye semtleri ise Sadabad mesire alanının canlandırılması ve Santral İstanbul ile Haliç kıyılarında kısmen turizm potansiyeline imkan vermektedir. Ayrıca Perşembe pazarı, Azapkapı ve Kasımpaşa semtlerinde sosyal ve kültürel aktivitelere olanak veren etkinliklerin geliştirilmemiş olması, Tersanelere işlev kazandırılmamış olması vb. sebepler alanın köhneleşmesini, kullanılmayan kentsel boşluk olarak algılanmasını sağlamaktadır. Haliç kıyılarındaki bu genel durum yerel, bölgesel ve kentsel anlamda okunabilirliği de olumsuz etkilemektedir

Ulaşılabilirlik, özel araç ulaşımı ve toplu taşıma ile karşılanmaktadır Yaya dolaşımı tarihi özellikleri ile koruma çalışmalarının yapıldığı Fener, Balat, Ayvansaray, Galata, Eminönü semtlerinde daha rahattır. Geleneksel dokunun

yaşatılmaya çalışıldığı bu semtlerde kamusal kullanıma açık kıyıların işlevsiz olması, buraların niteliksiz yeşil alan olarak değerlendirilmesine ortam hazırlamaktadır.

En son 1992 yılında yanan Galata köprüsü ise Feshane ve Sötlüce arasına taşınarak korunmaya çalışılmıştır. Köprü yaya dolaşımı ve alanın geçmiş ile gelecek arasında sürdürülebilirliği sağlamasında gerçekten önemlidir. İki parça halinde korunan köprü, Ramazan ayında birleştirilerek Haliç'in kuzey ve güney yakasını birbirine bağlamaktadır.

Eski Galata Köprüsü'nü bu açıdan değerlendirdiğimizde sadece Ramazan ayında hizmet vermesi alanın kamusal kullanımı açısından çok büyük bir eksiklikler. Bu uygulama Hem yaya sirkülasyonu açısından süreklilik oluşturmamakta hem de kullanıcıya kentsel silueti seyir açısından bakış noktasına fırsat vermemektedir. Sadece kıyı gezinti yolları ile kullanıcıya seyir imkanı tanınmaktadır.

Haliç kıyılarında yaya akışkanlığı yeşil alan düzenlemeleri ile sağlanmaya çalışılsa da karayolu bağlantıları tarafından kesintiye uğramaktadır. Unkapanı'nda bulunan ana yol aksı kamusal mekanlar arası geçişte olumsuz etki oluşturmaktadır (Şekil 4.62-Şekil 4.63).



Şekil 4.62-Şekil 4.63: Kıyı-Kent birlikteliğini koparan araç yolları

Odak noktaları açısından değerlendirdiğimizde; Aktivite olanağı sağlayan yapı gruplarının bulundukları semtlerde birbirleriyle koordinasyon içermemelerinden ötürü katılımın düşük olduğu görülmektedir. Kıyı odakları olarak; Santral İstanbul,

Rahmi Koç Müzesi, Minyatürk, Feshane, Pierreloti ve Sötlöce K0ltür Merkezi, Ey0p'teki Yunus G6steri Merkezi 6rnek g6sterilebilir.

Kıyıda bulunan iskeleler, yaya kullanımını için yapılan k6pr0ler, kafe ve restoranlar ufak arşı 0niteleri ve farklı aktiviteler için işlev verilen yapı grupları kullanıcıyı kıyıya çekmeye yardımcı odak niteliğindedir. G0n0m0zde unutulmaya y0z tutan semtlere iskeleler yapılması (Ey0p, Ayvansaray, S0t0ce, Fener, Balat, Defterdar, Hask6y, Kasımpaşa) da deniz ulaşımının canlanmasına katkı sağladığı gibi aynı zamanda kıyıda odak oluşturmaktadır (şekil 4.64).



şekil 4.64: Kıyıda ekim g0c0 oluşturan, eski iskelelerin canlandırılması, Ayvansaray İskelesi.

Okunabilirlik açısından ise; Galata, Emin6n0 ve Ey0p semtleri taşıdıkları doğal ve tarihsel g0zellikleriyle İstanbul için eşsiz bir siluet oluşturmaktadır. 6zellikle camileri, k0lliileri, medreseleri, kiliseleri ile Fatih ilçesine bağlı; Emin6n0, Fener, Balat, Zeyrek, Ayvansaray semtleri alanın tarihsel yaşanmışlığını sergilemektedir. Haritalarda g6r0ld0ė0 0zere, g0n0m0ze değin korunabilen kara surları, Valens su kemeri vb. yapılar da Haliç'e b0t0nsel g6zle yaklaşımda okunabilirliği arttırıcı etkenlerdendir. Din Merkezi olması itibarı ile Ey0p, sosyal paylaşım açısından ve tarihi 6zellikleri açısından Emin6n0 ve Galata kullanıcılarda 'aidiyet' duygusunu oluşturmaktadır. Yalnız geleneksel yerleşimin g6r0ld0ė0

semtler işlevsiz kıyı bandı kullanımı ile; Fener, Balat, Ayvansaray, potansiyel açıdan fark edilemeyen mekanlar olarak algılanmasını sağlamaktadır.

Alanda Aktivitelerin ve kültürel alanların tanıtımına yönelik kentsel doku ile uyumlu donatı elemanlarının da eksikliği okunabilirliği azaltan faktörlerdendir.

Ayrıca gecekondulaşmanın ve çarpık kentleşmenin yaşandığı Hasköy, Sötlüce, Kasımpaşa, semtleri algılanabilirliği, okunabilirliği azalttığı gibi alanda kimlik kaybına da yol açmaktadır.

Perşembe Pazarının olduğu alanda yıkık ve harabe şekildeki ticari üniteler görüş açısı açısından olumsuz etki oluşturduğu gibi, işlevlendirilememesi neticesi ile alanın kentsel kimlik ve ilgisini de olumsuz etkilemektedir (Şekil 4.65).



Şekil 4.65: Perşembe pazarındaki donatıların kentsel dokuyla oluşturduğu kopukluk

Mimari mirası yaşatma açısından incelediğimizde; günümüzde sürdürülen çalışmalar korumaya yöneliktir. Avrupa Kültür Başkentliği sürecinde fiziki çevre ölçeğinde geleneksel yerleşimin görüldüğü Fener, Balat, Eyüp, Ayvansaray'da rehabilitasyon ve sağlıklılaştırma çalışmaları devam etmektedir. Yapı ölçeğinde ise; Pierreloti ve çevresi, Feshane, Sötlüce Kongre Merkezi, Kadir Has Üniversitesi vb. çalışmalara yer verilmiştir. Yalnız ödenek yetersizliği ve yasal açıdan kuruldan

geçmeyi bekliyor olması ile bazı projeler tamamlanamamıştır. Haliç genelinde endüstriyel miras olarak günümüze ulaşan Tersanelerin işlevlendirilmemiş olması alanın bütünsel ölçekte okunabilirliğini azalttığı gibi turizm potansiyelini de olumsuz etkilemektedir.

Kentsel Tasarım açısından kıyıların canlandırılmasında en önemli niteliklerden biride görüş açılarını iyi değerlendirmektir. Haliç'te Pierreloti tepesi ile bakı noktası oluşturan Eyüp, kıyı bandı ve geleneksel yerleşim dokusu ile Fener, Balat, Ayvansaray, eski Galata köprüsü ve Feshanesi ile Defterdar, günümüzde yapılan sosyal tesis ile canlanan Kasımpaşa, Galata kulesi ile kentsel peyzaja odak oluşturan Galata, balık ekmegi ve vapur iskeleleri ile yaşatılan Eminönü görüş açısı açısından zengin semtlerdir.

Ayrıca eskimeye yüz tutan İskelelerin canlandırılması ise Eyüp – Kasımpaşa semtleri arasında tekne seferleri yapılmasına imkan tanımakta ve kullanıcıya görüş açısı imkanı sunmaktadır. Bilindiği üzere işlevsel özellik verilen kıyı yapılarına ulaşımın denizyolu ile sağlanabilmesi, kullanılmayan iskelelerin tekrar kullanıma açılması kent-kıyı-deniz ilişkisinin canlandırılmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Emniyet ve konfor açısından değerlendirdiğimizde kentsel doku ile uyumlu tabela ve yönlendirici levhaların eksikliği, lamba ve aydınlatma sisteminin gelişmemiş olması ve kamera gibi donatılarla alanın izlenebilmesi vb. imkanların bulunmaması, alanda olumsuz etki sağlamaktadır.

Uygulanabilirlik açısından Haliç'i bütünsel anlamda incelediğimizde; çok yönlü bir merkezi ve yerel yönetime sahip olması ve ödenek yetersizliği gibi sıkıntılar, alanın özelleştirilmesine yönelik açılımları da beraberinde getirmektedir.

Sonuç olarak kıyı alanları taşıdığı potansiyel özellikler sebebi ile çok yönlü ele alınması gereken kentsel tasarım çalışma alanlarıdır ve tablo 4.7'de mevcut durum (uygulaması tamamlanan projeler) üzerinden yapılan analizlere değinilmiştir. 2010 Avrupa Kültür Başkentliği sürecinde Günümüz Haliç kıyı projelerinden karar aşamasında olanlar, ya da daha uygulamasına başlanmamış olan projeler vardır (Tablo 4.8).

Tablo 4.8**Karar aşamasındaki ya da uygulaması başlanmamış olan Haliç Projeleri**

Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Kentsel Tasarım projesi	Karar aşamasında, henüz kuruldan geçmedi.
Fener- Balat Rehabilitasyon Projesi	Uygulamaya geçmedi.
Haliç Tersaneleri Yeni Kullanım Projesi	Karar aşamasında kuruldan geçti ve yıkılması kararlaştırılan binalar için uygulama başladı.
Haliç çevresindeki projelerin entegrasyonu ve Haliç kıyı adalarının düzenlenmesi projesi	Karar aşamasında, henüz kuruldan geçmedi.
Leonardo Da Vinci Köprüsü	Karar aşamasında.
1/5000 Ölçekli Perşembe Pazarı bölgesi Koruma amaçlı Nazım İmar Planı	Karar aşamasından geçti. Korumaya dayalı plan içerikli.

Tablo 4.8’de gösterildiği üzere, çalışması devam eden projeler olması itibariyle Haliç, İstanbul gelişim potansiyeli içerisinde, geçmişte olduğu gibi günümüzde de birden fazla yerel ve merkezi yönetimin kararıyla ele alınan bir alt bölgedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Haliç kıyıları taşıdığı doğal, tarihsel değerleriyle algısal süreçte hafızalardan silinmeyen, kullanıcıya görüş penceresi açan bir kültür mozaiği gibidir. Gelişimi, değişimi ve potansiyeli ile benzeri bulunmayacak bir ‘Kültür Havzası’dır. Çalışma alanının analizinde, anlatımda süreklilik sağlamak adına, ilk olarak tarihsel geçmiş, plan aşamaları ve kırılma dönemleri verilmiş, Haliç kıyılarındaki kamusal alan kullanımını takip eden süreç, çevre yerleşimlerin kentsel dokuda oluşturduğu bütünlük tablo oluşturarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Yurtdışı örneklerle alanın kentsel ölçekte değerlendirilmesi istenmiştir. Çalışmada asıl irdelenen Haliç kıyılarının tarihsel süreç içerisinde yaşadığı değişim ve bunun kentsel doku içerisindeki uyumudur. Gerekli envanter için, İstanbul Metropoliten Planlama Grubu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ve ilgili ilçe belediyelerinden kaynak temin edilmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde; kentsel tasarım yaklaşımları kapsamında Haliç’te karşılaşılan sorunlar, potansiyeller ve öneriler üzerinde durulacaktır.

-Sorunlar ve Potansiyeller;

İşlevsellik alanda kısmen sağlanmaya çalışılmıştır. Ama birbiriyle koordinasyona sahip olmayan projeler, uzaklıktan dolayı alanda fiziki ölçekte değil, tekil ölçekte algılanmaktadır. Alanın gece - gündüz kullanımına izin veren aydınlatma vb. donatı elemanlarının yetersizliği ve kafe, çarşı, küçük satış üniteleri vb. yeme-içme olanakları karşılayamıyor olması katılımı azaltmaktadır. Endüstriyel miras niteliğindeki Haliç Tersaneleri’nin işlevinin olmaması bütünsel açıdan bakıldığında olumsuz etki sağlamaktadır. Ayrıca Haliç’teki bir çok kamusal mekan sadece gerekli

aktivitelere hizmet vermesi sebebi ile kullanıcıya zorunlu ve tekrara kaçan bir yaklaşım olanağı sunmaktadır.

Bu mekanlar daha çok ulaşım imkanı olabilen semtlerde ya da popülaritesi yüksek olan ‘din merkezi’ kabul edilen Eyüp ve çevresinde yer almaktadır. Bu da bütünsel anlamda Haliç’te aidiyet duygusunu zayıflatmaktadır. İşlev kazandırılan yapıların birbiriyle ilişkilendirilmemiş olmaları Haliç’e kimlik ve ilgi açısından olumsuz bir etki vermektedir. Ayrıca Haliç kıyı alanlarında rekreasyonel kullanımlara uygun açık anfitiyatro, paten pistleri, heykeller ve su elemanlarının olmayışı, sokak mobilyaları tarzında kentsel donatı elemanlarının zayıflığı kullanıcıların alana ilgisini azaltmaktadır.

Belirtilmesi gereken diğer bir nokta da İstanbul’un Avrupa Kültür Başkentliği çalışmalarının ana amacının sanat ile bütünleşme ve kamusal kullanım ile sanat öğelerinin birlikteliğinin sağlanmasıdır. Bu nedenle Haliç kıyılarından beklenen daha zengin içerikli bir stratejiye sahip olması ve belli dönemlerde gerçekleşen kültür, sanat etkinlikleri, sergilerin daha sık aralıklarla düzenlenmesidir.

Yeşil alan olarak işlevlendirilen kıyılar, emniyet ve güvenlik arz etmediğinden dolayı algısal süreçte kullanıcıya kayıp alan hissiyatı uyandırmaktadır. Böylece alana olan ilgi de azalmaktadır. Katılım daha çok dinsel merkez olan Eyüp ve çevresindedir. Diğer semtler yapılan çalışmalara rağmen unutulmaya yüz tutmaktadırlar.

Ulaşım açısından; yayalaştırma ve toplu taşımaya önem verilmiş olsa da özel araç kullanımının daha fazla rağbet göstermesi, kıyı bandında bisiklet kullanımı için mesafe bırakılmamış olması kıyı - kent bağlantısını koparmakta ve sadece yerli halkın kullanımına olanak vermektedir.

Ayrıca Kıyı - kent - deniz birlikteliğini sağlamada deniz taşımacılığı da oldukça önemlidir. Son zamanlarda yapılan çalışmalar ile Eyüp-Kasımpaşa-Üsküdar arası semtlerde dolaşım sağlanmaktadır. Kıyıda unutilan semtlerdeki iskelelerin de canlandırılması hem odak niteliği taşır hem de toplu taşımaya destek oluşturur. Deniz

ulaşının canlandırılan bütün iskelelerde faaliyet kazanması alanda kullanıcı açısından potansiyeli arttıracaktır.

Yaya akışkanlığı açısından da Sötlöce- Defterdar arasında korunan eski Galata Köprüsünün sadece Ramazan ayında hizmet vermesi iki kıyının birbiriyle bağlantısını engellemekte ve yaya akışkanlığını olumsuz etkilemektedir (Şekil 5.1)



Şekil 5.1: Ramazan etkinliklerinde birleştirilen Eski Galata Köprüsü

Okunabilirlik; kentsel donatıların seçimi ve koruma çalışması yapılan tarihi yapılar ile kısmen sağlanmıştır. Alanda bütünsel açıdan okunabilirliği olumsuz etkileyen çevre semtlerin yerleşim ünitelerindeki yükseltisinin farklılık göstermesidir

Perşembe Pazarının olduğu alanda yıkık, dökük halde bulunan ticari üniteler, Hasköy ve Sötlöce, Eyüp'te farklı yükseklik içeren binalar alanın okunabilirliğini azaltmaktadır.

Örneğin; Miniatürk farklı coğrafyalardan tarihsel ve kültürel mirasın bir araya getirildiği kimlikli bir çalışmadır. Genel olarak buradaki yerleşim düzeni, bölgedeki sosyal doku ile entegrasyon kuramadığından bireylerde 'aidiyet' duygusunu zayıflatmaktadır (Şekil 5.2).



**Şekil 5.2: Farklı topografik yükseltilerle ve plansız yapılaşma sonrası
Kaybolan ‘aidiyet’ dokusu içinde Miniaturk**

Mimari miras olarak bakıldığında kıyı yapılarından; Feshane, Sötlüce Kültür Merkezi, Santral İstanbul (Silahtarağa elektrik Santrali) Rahmi Koç Müzesi (Langerhane), Kadir Has Üniversitesi ve uygulaması henüz tamamlanmamış olan Eyüp Rehabilitasyon Projesi kapsamında ele alınan Bahariye Mevlevihanesi vb. tarihi strüktüre sahip binaların işlevlendirilerek korunmaya çalışılmasına yönelik faaliyetler yapılmaktadır. Rekonstrüksiyon, rehabilitasyon ve restorasyon çalışmaları kapsamında yapılan çalışmalar alanda ‘aidiyet’ duygusunu hissettirmeye çalışan ve eski İstanbul hatıralarını yaşatmak adına yapılan büyük çaplı projelerdir. Tarihi ve kültürel değerleri ile potansiyel anlamda zengin olan bölgenin koruma çalışmalarıyla yaşatılmaya çalışılması Haliç’te olumlu etki yaratmaktadır.

Odak noktaları açısından bakıldığında; kaybolmaya yüz tutmuş iskelelerin canlandırılması kıyının bir çekim alanı haline gelmesini sağlamaktadır. Mimari iyileştirmeler, kıyı yürüyüş yolları, Galata köprüsü vb. potansiyeller alanda okunabilirlik ve algılanabilirlik açısından gözlenen pozitif durumlardır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3: Kıyı gezinti yolları Haliç'te görüş açısını ve yaya sürekliliğini sağlamaktadır.

Yalnız kafe, çarşı-sokak üniteleri, kentsel donatılardaki eksiklik, ahşap taşınabilir satış ünitelerinin sadece Ramazan etkinliklerinde aktif kullanımı, bölgeye olan ilgiyi azaltmaktadır.

Alanı görüş açıları sağlaması açısından incelediğimizde; Pierre Loti tepesi ve Galata Kulesi bakış kotası açısından zengin görüş açısına sahip olmalarıyla Haliç'te olumlu etki sağlamaktadır.

Haliç'te olumsuz etkilerden bir diğeri de kimlik-ilgi ve emniyet'in sağlanmasındaki yetersizliktir. Sokak aydınlatmaları ve devriye gezinen emniyet birimleri, kentsel doku ile uyumlu yönlendirme levhalarının alandaki eksikliği katılımı azaltmaktadır.

Uygulanabilirlik açısından incelediğimizde Haliç; birden fazla yerel ve merkezi idarenin yönetiminde olan bir bölgedir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, İBB, çevre İlçe Belediyeleri (Eyüp, Fatih, Beyoğlu, Kağıthane) ve Turizm Bakanlığı olmak üzere çok merkezli bir yönetim anlayışına sahiptir.

Yasal ve hukuksal açıdan alınan kararlar ve yapılan projelerde kamusal kullanım düşüncesi ağır basmakta yalnız alanın işlevselliği yap-işlet- devret mantığı ile sağlanmaktadır. Bu da özelleştirme açısından alanda ucu açık senaryoların doğmasına ortam hazırlamaktadır. Buna en iyi örnek şu anda kurul kararını bekleyen Haliç kıyıların ve adalarının düzenlenmesi projesidir. Burada istenen adaları günübirlik tesis olarak kullanıma açmaktır. Ayrıca şu anda uygulama safhasını bekleyen Fener – Balat - Ayvansaray’a ilişkin kentsel tasarım projeleri Fatih Belediyesi ile yapılan görüşme sonrası açıktır ki halkla ve orada yaşayan toplumla bütünleşmemiştir, Belediye ve halk arasında bilgilendirme yönünden zayıflıklar vardır. Alan çalışmaları sonrası, halkın basın mensuplarının açıklamasıyla yapılan projelerden haberdar olduğu, belediye ile iletişimde zayıflıklar olduğu tespit edilmiştir. Bu ölçekteki bir kentsel proje, sadece yerel halk tarafından değil, bölgesel ve kentsel ölçekte de tanınabilir nitelikte olmalıdır. Ayrıca kentsel kimlik ve yaşanmışlığı dışlayan bir sistemin, yasallaştırmaya çalışıldığı bir tasarım ve planlama anlayışının alanda hakim olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak yapılan analizler ve araştırmalar sonrası mevcut durum açısından incelendiğinde;

- İşlevsel çeşitlilik, kıyı odakları açısından yetersiz bulunmuş,
- yaya akışkanlığı kıyı sahil yollarıyla çözümlenmeye çalışılsa da köprü ve karayolları ile sürekliliğin yaya ölçeğinde rahat sağlanamadığı,
- Projelerin birbiriyle entegrasyona sahip olmadığı ve toplumsal katılımın sağlanamadığı,
- kıyının, çekim oluşturacak kafe, restoran vb. satış üniteleri açısından zayıf kaldığı,
- alandaki kentsel donatıların silüet açısından yetersiz kaldığı
- İşlevsiz alanların algılanabilirlik ve okunabilirlik adına olumsuz etki yarattığı,
- Yeşil nitelikli alanların, güvenlik sorunu açısından kayıp alan olarak algılandığı,
- Açık alanların düzenlenmesinde işlevsel çeşitliliğin zayıf kaldığı,
- Kıyı- kent arasında yapılan düzenlemelere rağmen kopukluk yaşandığı,

- Uygulanabilirlik açısından, tasarlanan projelerin mantığının yap-işlet-devret sistemi ile oluşturulmasının ve toplumsal katılımın yetersizliğinin, alanın özelleştirilmesi, soylulaştırılması vb. hareketlerle yaşanmışlığı dışlayan bir tasarım sisteminin varlığı,

-Alan tanıtımı ve okunabilirlik açısından yönlendirici donatıların yetersiz kaldığı gibi sorunlara rastlanmıştır.

Sorunlar ve potansiyeller göstermektedir ki Haliç'te yapılan çalışmalar tekil nitelikte ve tekdüzedir. Birbirinden bağımsız farklı senaryoları konu almaktadır (Özellikle Fener – Balat - Ayvansaray semtlerinde günümüzde uygulanmamış olan kentsel tasarım çalışmalarının özelleştirme, soylulaştırma vb. hareketleri doğurması). Ayrıca yapılan çalışmalar toplumsallık ve sosyalleşme açısından da (insan ölçütü) zayıf kalmaktadır.

Kıyılarda gözlenen yasal ve yönetsel değişimi incelediğimizde, 1970 sonrası yapılan uygulamalarla kıyının kentle bir bütün olarak algılandığını, bu alanların günümüzde kamusal alan olarak halka açıldığını görmekteyiz.

Çalışma alanında yapılan alan analizi sonrası ve karar halindeki ,(uygulanmamış olan) projeler sonrası,

-Getirilebilecek önerileri;

Kentsel tasarım projelerinin birbiriyle koordineli hareket etmesi gerekliliği,

Haliç gibi tarihsel ve kültürel birikime sahip bir alanda, mimari mirası koruma adına yapılan çalışmaların çevresiyle de kentsel uyum oluşturması gerekliliği,

Su - kent arasındaki kopukluğun giderilmesi için toplu taşıma açısından düşünülen 'Haliç nostaljik tren ve raylı sistem Projesi'nin hızlandırılması gerekliliğini ve 'park and ride' (park et ve devam et) şeklinde özel aracın belli bir yere kadar gelmesine izin verecek sistemin oluşturulmasını ve araç park yeri açısından uygun mekanların oluşturulmasını ve şuan da uygulaması devam eden

ulaşımı kolaylaştırmaya y6nelik Hali7 metro inşaatı vb. viyad6k, k6pr6 gibi yapıların Hali7 ve sit alanı i7erinden ge7memesi gerekliliğini ve Tarihi Yarımada, Hali7'e yerel ve merkezi y6neticiler tarafından itirazsız koruma koşulu getirilmesi gerekliliği,

Saltanat kayıkları ile gezintinin sadece Ramazan etkinliklerinde değil, her zaman kullanılabilir nitelikte olmasını,

Kıyıda odak oluşturacak niteliğe sahip eski iskelelerin seyir ve nostalji k6şeleri olarak kullanılmasını,

Alanın gece ve g6nd6z kullanımının sağlanabilmesi i7in, a7ık konser alanları, anfiyatro, yaz matinelerinin d6zenleneceği a7ık sinema alanları, kafe, restoran tarzı tenteli yeme i7me yerleri, el sanatları, kitap vb. kaldırılabilir ve tarihsel dokuyla uyumlu ahşap satış 6niteleri ile alanın canlandırılmasını,

Perşembe pazarının gelenekselliğinin korunarak k676k 7arşı 6niteleriyle donatılması ve butik otel tarzı ahşap yapılarla işlevselleştirilmesini, ya da 6ęrenciler i7in pansiyon nitelikli işlevlendirilebileceğini,

Fener, Balat, Ayvansaray projelerindeki cephe 7alışmaları benzeri geleneksel dokunun Perşembe pazarında da uygulanabilir olmasının alanda okunabilirlik ve s6rekliyiğin sağlanmasında yardımcı olacağını,

Tersanelerin işlevlendirilmesine y6nelik farklı stratejiler izlenebilir, End6striyel ve arkeolojik değeri olan Tersaneler bir7ok yerde benzeri bulunmayan yapısal donatılara (makine, kızak, vin7 ve havuzlar vb.) sahiptir. 6rneğin vin7 ve havuzlar gece- g6nd6z a7ık ve kapalı mekanlarda sergilenebilir. Alanda koruma ve rehabilitasyon. 7alışmaları sonrası eski g6nleri yaşatma adına İl7e Belediyeler ve İstanbul B6y6kşehir Beledyesinin katılımı ile tiyatroya etkinlikleri d6zenlenebilir. Bunun yanı sıra denizcilik işletmeleri tarafından minyat6r tekne ve deniz aletlerinin yapılabileceği ve sergilenebileceği, mimarlar ve end6striyel tasarımcıların da katılımının sağlandığı sanat at6lyeleri oluşturulabilir.

Kıyıda koşu yarışlarına, yürüyüş turlarına ve bisiklet yarışlarına imkan tanınarak İlçe Belediyelerinin organizasyonu ile toplumsal kaynaşma ve sosyal doku sağlanmasını,

Çekim potansiyeli yüksek olan bu tarz kamusal mekanların gizli kameralarla günün belli saatlerinde karayolu trafiğinin takip edildiği gibi izlenmesini,

Son yıllarda mimarlıkta; kent ve ışık tasarımının da oldukça önemli olduğu görülmektedir. Bu amaçla aydınlatma vb. ışıklandırma donatıları ile alandaki kentsel siluetin geceleyin de yaşatılmaya çalışılmasını,

Adalarda aydınlatma aracılığıyla görsel efektler oluşturulması ve saltanat kayıkları ile gezi amaçlı turların düzenlenmesi ve mevcut peyzajın iyileştirilmeye çalışılmasını,

Yapılan çalışmaların alanın ‘aidiyet’ dokusunu koruyacak fonksiyonlar getirilerek işlevlendirilmesini,

Eyüp ve çevresinde yapılan çalışmaların (müzisyenler kahvesi, kütüphane, antikacılar köşesi vb. etkinliklerin) haliç kıyılarında da kaldırılabilir ahşap birimlerle dağılım gösterecek şekilde uygulanmasını,

Özelleştirmeye imkan verilmeyecek, kanun ve yasaların gerekliliğini ve bu alanların rant, soylulaştırma, gentrifikasyon vb. hareketler ile, yaşanmışlığın izlerini sileceği düşüncelerine fırsat verilmeyecek şekilde planlanması ve tasarlanması gerekliliği,

Yapılan çalışmalarda ve alınan kararlarda, yerel ve merkezi yönetimin halkla ve sivil toplum kuruluşları ve üniversiteler ile birlikte hareket etmesi gerekliliği şeklinde sıralayabiliriz.

Çalışmamı son olarak Berk (2008)’in Haliç için yazmış olduğu eser ile sonlandırmayı uygun buluyorum.

‘Eski bir urba gibi kent. Eski bir urba gibi giyiyorum kenti.
Bir kadirgayı. Türlü seslerdeki bir saati
Sütlüce’ yi. Sütlüce’deki bir avluyu,
Eski takvime göre ok atanları. Nişan taşlarını
Ve bir yağmuru yeraltlarını dolaşan. Yinimin atlasında
Gidip gelen ve kalan. Uzuyor su. Kasımpaşa’da bir balıkçının tablası.
Nişancı Ahmet Paşa Çeşmesi. Çarklı bir şirket-i Hayriye Vapuru
Ki yalnız Fener’e, Kasımpaşa’ya, Eyüp’e uğrar ve
Elli hissesini Valide Sultan almıştır.
Ve hamalları Karahisarlıdır. Sudadır sonra hep gözleri ve elleri...’
(Berk, 2008).

Haliç, Bizans ve Osmanlıya tanıklık etmiş açık hava müzesi niteliğinde bir mekandır. Eserleri, yapıtları, gelenekleri ile yerel, bölgesel ve kentsel ölçekte okunabilirliği sağlayacak şekilde planlanmalı ve tasarlanmalıdır. Örneğin Eminönü semtinin balık ekmeği, Galata köprüsünün her zamanki oltacıları, Yeni camii meydanı ve Mısır Çarşısı, Perşembe Pazarının balıkçılar çarşısı, Eyüp Külliyesi ve Pierre Loti, Fatih Sultan Mehmet Cami, Fenerdeki Ortodoks Patrikhanesi, Galata Kulesi vb. donatıları ile kentsel bütünlüğü yakalamaktadır.

Böylesine çeşitliliğe ve farklı medeniyetlerden izlere sahip bir kent, şüphesiz ki geçmişin hatıraları ile beslenmektedir, yaşamaktadır. Bu nedenle; Haliç kıyıları gibi halkın birinci derece nefes aldığı mekanlar, kamusal kullanım açısından daha fazla üzerine düşülmesi ve çalışılması gereken alanlardır. Yapılan çalışmalar da bu stratejiyi devam ettirdiği sürece hayat bulacaktır. Ayrıca kamusal alanlar toplumsal kaynaşma, tanışma ve sosyalleşme alanlarıdır. Bu nedenle tarihsel geçmişe sahip kıyı vb. çekim potansiyeli yüksek alanlarda yaşanmışlığı paylaşmak, kullanıcı ve kent arasında vazgeçilmez bir bağ oluşturmaktadır.

Yerel ve merkezi yöneticilere, sivil toplum örgütlerine ve toplum olarak bize düşen görev de bu değerleri özümseyici ve koruyucu bir davranış sergileyerek kentimize ve kimliğimize sahip çıkmaktır.

KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z. (2004). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*. İstanbul: Yapı yayınları. Sayı No. 28 ss. 97-100.
- Aksoy, A., E. Ertürk. (2007). Kamusal Alan, Güncel Sanat. *İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları*. Sayı No. 177.
- Alkay, E. (1995). Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, ss. 38-42.
- ARÛ, K.A. (1998). *Türk Kenti*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayını.
- Anabritannica. (1989). 'Boston'. *Genel Kültür Ansiklopedisi*. Ana Yayıncılık. Sayı No. 4, ss. 464-465.
- Balcı, D. (2002). Kentsel Kıyı Mekanı Düzenleme Sorunlarının Kadıköy, Kartal Sahilyolu Güzergahı Kıyı Kullanımı Örnekleri ile İrdelenmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 40-51.
- Barthes, R., (1997). *Göstergebilimsel Serüven*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı*. (1990). Kıyı Kanunu Uygulaması Yönetmeliği. İstanbul.
- Belge, M. (2004). *İstanbul Gezi Rehberi*. İstanbul: İletişim Yayınları. Sayı No.10, ss. 58-290.
- Bender, R. (1993). Where The City Meets The Shore,Venice: *Waterfronts. A New Frontier For Cities on Water*, ss. 73-119.
- Berberoğlu, U. (2004). Haliç Kıyılarındaki Yeni Düzenlemeler ve Kıyı Parklarının Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Berk, İ. (2008). 'Haliç'. <http://www.kitapbank.net/ib.htm>. 12.01.2010.

Boğaziçi Üniversitesi (1977). 1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu. İstanbul.

Budan, N. (2008). Kültür Endüstrisi Çerçevesinde Santral İstanbul Örneği. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul: MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Cantay, G. (2003). *İstanbul Tarihi Topografyası ve Haliç Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu Bildiri Özetleri*. İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayını.

Cıraoğlu, A. (2006). Kıyılar: Sorunlar, Potansiyeller. *Mimarist*. Sayı No. 19, ss. 34-37 (07.06.2009).

Çelik, D. (2004). Kentsel Peyzaj Tasarımı Kapsamında Tarihi Çevre Yenileme Çalışmalarının Peyzaj Mimarlığı Açısından Araştırılması: Beypazarı Örneği. *Yayınlanmış Doktora Tezi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 18-37.

Çelik, Z. (1996). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları. ss. 17-19.

Çelikyay, S. (1995). Kentsel Sit Alanları için Tasarım Yönlendiricileri: Bartın Örneği. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Çıkış, Ş. (2009). Endüstriyel bir Miras Alanında Dönüşüm: İzmir Liman Arkası Bölgesi. *Mimdap* . www.mimdap.org (15.09.2009).

Çubuk, M. (1989). Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım. *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*. MSGSÜ Yayını, s. 15.

Di Mambro, A., F. Mancuso. (1991). Kıyı Cephesi: Yeni Bir Şehinsel Sınır. *Yapı Dergisi*. Sayı No. 114, ss. 49-75.

Dinçer, İ. (2009). Türkiye’de Kentsel Yenileme Uygulamaları. *YTÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*. www.mmr.yildiz.edu.tr/. (11.01.2010).

Doğan, E., M.A. Erginöz. (1997). *Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması*. İstanbul: Aron Yayınevi.

Draft Master Plans For The East end West end of Newcastle. (2000). İngiltere NCC (Newcastle City Council).

Duranay, N., E. Gürsel, S.Ural. (1972). Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması. *Mimarlık Dergisi*. Sayı No. 7, ss. 65-118.

Duru, B. (2001). Kıyı Yönetiminde Bütüncül Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası. *Yayınlanmış Doktora Tezi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü ss. 67-83.

Dündar G. (2006). Bir Batı Kentinden Dönüşüm Hikayeleri: Newcastle UponTyne. *Kent Gündemi*. İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. ISSN 1301-2282, ss. 118-125.

Eke, F. (1995). *Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama*. Ankara: T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı TAU Genel Müdürlüğü.

Eke, F., Ş. Karaarslan. (1997). Kıyı mevzuatı ve uygulamasına eleştirel bakış ve bazı öneriler. *Türkiye Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 97, Konferansı Bildiriler Kitabı*. Ankara.

Enginöz, H. (2008). İstanbul Avrupa Kültür Başkentliği Bağlamında Haliç Kültür Havzasının Kamusal Mekan Olarak Geri Kazanımı. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 53-152.

Erden, D. (2003). Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri. *Yayınlanmış Doktora Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi, ss. 109-206.

Erdönmez, M.E., A. Akı. (2005). Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *YTÜ. Mimarlık Fakültesi Dergisi*. Sayı No. 1, ss. 67-86.

Erdönmez, M.E., B. Haznedar. (2006). Açık Kamusal Alan Kullanımında İki İtalyan Örneği: Piazza Del Campo ve Piazza Del Signoria. *Mimarist*. Sayı No. 19, ss. 77-83.

Erginöz, M.A. (1998), Akdeniz Ülkelerinde ve Türkiye’de Kıyı Kullanımı, Yönetimi, İrdeleme ve Öneriler, *Yayınlanmış Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. ss. 49.

Eyice, S. (1999). Haliç Kıyısında Kalan Son Osmanlı Sarayı: Aynalıkavak Kasrı. *MS. Tarih, Kültür, Sanat ve Mimarlık Dergisi*. İstanbul: Tarih, Kültür, Sanat Vakfı Yayınları. Sayı No.1, s. 105.

Eyüp Belediyesi. (2006). Eyüp Belediyesi 2007-2011 Stratejik Planı. İstanbul.

Eyüp Belediyesi. (2009). Eyüp 2023. İstanbul.

Finch, P., (1999). What the Task For Wants. *The Architect’s Journal* ,ss. 19-22.

Gibson, J., E. Macalister. (1999). *Partner Ltd, Legal and Regulatory Bodies: Appropriateness to Integrated Coastal Zone Management*. European: Commission Final Report.

Güven, N. (2007). İzmir Kentinde Rekreasyon Amaçla Yapılan Kıyı Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Golem, S. (2003). Sustainable Development of the Coastal Cities, *Procedings of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastol Environment*. İtalya, ss. 593-601.

Gökgür, P. (2008). *Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık , ss. 29-131.

Göreci, I. (2006). Eğrisiyle, Doğrusuyla Galataport. *Yapı Dergisi*. www.yapi.com.tr (23.04.2009).

Gülez, S. (1997). Kıyısal Alanların Koruma- Kullanma Yönünden Bütüncül Planlanması. *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı Bildirileri*. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, ss. 85-92.

Güneş, M. (t.y.). *Görkemli Cenova’nın Limanı*. www.izto.org. (16.03.2009).

Güngör, Ş. (1999). Kentsel Tasarımda Mekansal Birimler: Tarihi Yarımada- Bizans Örneği, *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi, ss. 126-140.

Haliç Kıyıları Master Plan Raporu. (2001). İstanbul.

Hamamcıoğlu, C. (2005). Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım. *İstanbul Planlama Dergisi*. Cilt No.3, ss. 104-109.

Hudson, B., (1993). *Cities on the Shore*. London.

Işıkkaya, D. (1992). Sanayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersanleri için Kentsel Dönüşüm Senaryosu. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 4-73.

İncedayı, D. (2006). Kültür Politikası ve Kıyılar. *Mimarist*. Cilt No. 19, ss. 38-43 (08.09.2008).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2001). 1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu. İstanbul.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı. (2008). Perşembe Pazarı Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü.

İstanbul Metropolitan Planlama Grubu. (2009). 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Bütünü Çevre Düzeni Planı. İstanbul.

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu. (2009). Beyoğlu Belediyesi Perşembe Pazarı Kentsel Sit Alanına İlişkin 1/5000 Ölçekli İmar Planı Raporu. İstanbul: Kültür ve Turizm Bakanlığı.

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu. (2009). Beyoğlu I parsel, Haliç Tersanesinde yıkımı istenen yapılar ile ilgili rapor. İstanbul: Kültür ve Turizm Bakanlığı.

İşmen, S. (1994). *Feshane Modern Sanat Müzesi Projesi- Eyüp. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1989-1994 Yılları Arası Gerçekleştirilen Projeler. İstanbul: İ.B.B. Projeler Daire Başkanlığı*, ss. 53-54.

Kara, E. (1994). Silahtarağa Elektrik Fabrikası. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi (7)* İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, ss. 553-554.

Karabey, H. (1978). Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi için Bir Yöntem Önerisi. *Yayınlanmış Doktora Tezi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 91-115.

Karaman, A.(2008). Kentsel Tasarım: Kuramlar, İlkeler, Roller. *Mimarist*. Sayı No. 29, ss. 34-52.

Kılıç, A., (2001). Kentsel Açık Alanların Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi: Kadıköy İskele Meydanı ve Çevresi, *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 66-72.

Konuk, G. (1981). Kentsel Tasarım Gelişimi- Kavram ve Teknikleri, *Yayınlanmamış Ders Notları*, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Konuk, G. (2009). Kentsel Tasarım Ders Notları. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Ders Notları*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Korkmaz, T. (2000). *Architecture in Turkey Around 2000 Issues Discourse and Practise*. Turkey , s. 87.

Köksal, G. (2006). İstanbul Kıyılarındaki Endüstri Mirasının Bugünü ve Geleceği. *Mimarist* Cilt No. 19, ss. 47-50 (13.08.2009).

Kösebay, Y. (2006). Haydarpaşa Garı Otel Olursa Bu Yapılara Ne Olacak? *Mimarist*. Sayı No.19, ss. 59-64.

Kuban, D., (1996). *İstanbul, Bir Kent Tarihi*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı

Kuleci, E. (1995). Kent Merkezinin Yenilenmesi, Kırşehir Kent Merkezinin Gelişim Sürecini Etkileyen, Merkezi İş Alanlarının Gelişimi ve Değişimine Neden Olan Etmenlerin Belirlenmesi ve Yenilenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ss. 24-41.

Lang, J. (2005). *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. Elsevier.

Lynch, K., (1960). *The Image of The City*. Cambridge: The MIT Pres.

Mancuso, F. (2001). Kıyı Şehirleri Üzerine. A. Gülsen (çev). İstanbul: *Yapı Dergisi* Cilt No. 114, ss. 69.

Meraklı, M. (2009). Kentsel Mekanın Yapısı. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Kentsel Morfoloji Dersi Final Ödevi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Mimarlık Dergisi. (1970). İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları. Sayı No:70/5, 56.

Musayev, E. (2003). Kentsel Kıyı Dolgu Alanları Kullanımı Çerçevesinde Yalova 17 Ağustos Kıyı Parkının Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İrdelenmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Müler-Wiener. W., (1998). *İstanbul'un Tarihsel Topografyası 17. yüzyıl Başlarına kadar Byzantion- Konstantinopolis-İstanbul*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Oc, T. (2008). Tarihi Kentsel Alanlarda Tasarım. *Mimarist*. Sayı No. 29, ss. 76-82.

Oktay, Derya (2008). Kentsel Tasarım ve Kamusal Alan: Kavram, Uygulama, Eğitim bağlamında Değerlendirmeler. *Mimarist*. Cilt No.29, ss. 50-57.

Öksüz, K. (2000). Kent ve Peyzaj Planlaması Çerçevesinde Kıyı Dolgu Düzenlemelerinin İncelenmesi: Maltepe-Bostancı ve Samatya Dolgu Alanları Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.

Önem, B.,(2004). Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik: Haliç Üzerine Bir Yöntem Önerisi. *Yayınlanmış Doktora Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, s. 124.

Özden, B. (2006). Galataport-Beyoğlu- Tophane-Salı Pazarı Turizm Merkezine İlişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planlarının İptali Amacı ile Açılan Davada Geline Son Nokta. *Kent Gündemi*. İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. ISSN: 1301-2282, ss. 127-135.

Özden, P. (2001). Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği. *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi. Sayı No: 23-24, ss. 1-10.

Özköse, A. (1987). Koruma Kaygısı Olmayan Bir Gelişme ve Planlama Karşısında Yapılan Bütünlüğü Bozulan Eski Kent Dokularında Korunacak Alanlardaki ve Kırşehir Kent Merkezinde Anıtlar Çevresindeki Sorunların Tanımlanması, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. ss. 30-44.

Öztürk, İ., E. Okuş, H.Z. Sarıkaya, C. Gazioğlu, A.F. Aydın. (2001). Haliç'in Dünü, Bugünü, Yeniden Doğuşu. *Haliç 2001 Sempozyumu*. İstanbul Teknik Üniversitesi: İski Yayıncılık. Sayı. No:37, ss. 41-80.

Paşalıoğlu, A. (1993). İstanbul'da 1980-1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi: Haliç- Bakırköy Örneği, *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, ss. 50-131.

Sayar, C. (1977). Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları. *Haliç Sorunları ve Çözüm Yolları Ulusal Sempozyumu*. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları. Sayı No.1, s. 357.

Sesli, A.F., M.Çete., N.Akyol. (2007). *Avrupa Birliği Ülkelerde Kıyı Mevzuatı*. Ankara: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 11.Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı.

Sinan, P.E. (2009). Kentsel Tasarımın Yasal Düzenlemelerdeki Konumu ve Karşılaştırmalı Sorgulamalar, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü*, ktu.edu.tr. (12.08.2009).

- Şulz., N. (1971). *Existence, Space and Architecture*. London: Studio Vista.
- Ş. Olgun, İ. (2009). Kentsel Değişim Sürecinde Kentsel Okuma ve Bellek İlişkisi. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, İstanbul: MSÜ, ss. 155-206.
- Tandoğan, İ. (2005). Haliç Kıyılarında Bizans Döneminden Günümüze İşlev ve Doku Değişimleri, *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul: MSÜ, ss. 40-61.
- Tayyare, E. (2005). Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç'in İrdelenmesi. *Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, ss. 49-158.
- Tekeli, İ. (1993). Bir Kentsel Tasarım Kuramının Geliştirilmesi Üzerine Düşünceler. *Kent, Planlama, Politika, Sanat Dergisi*. İstanbul: ODTÜ Mimarlık Fakültesi, ss. 57-58.
- Tekeli, İ. (1994). *The Development of the İstanbul Metropolitan Area*. İstanbul: Kent Basımevi.
- Tokay, V. (2005). Su Kıyısında Gelişen Mimarlık (Amsterdam Doğu Liman Bölgesi Deneyimi). *Yapı Dergisi*. Sayı No. 10, ss. 1-10 (08.09.2008).
- Trancik. R. (1986). *Finding Lost Space: Theoris of Urban Design*. John Willey, Sons, Inc. New York.
- Tunç, N. (2003). Genel Yeniden Parıldamaya Başladı. *Sabah/ Cumartesi Gazetesi*
- Tuncer, M. (2009). Kentsel Tasarımın Tarihsel Çevre Korunmasında Etkin Olarak Kullanımı, 'Böl ve Yönet Modeli' Ankara, Konya, Antalya Tarihi Kent Merkezleri. *Bilim çevre Dergisi*. www.haberbilgi.com. (28.08.2009).
- Uzun, İ. (2006). Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihe Genel Bakışı. *Ege Mimarlık Dergisi*, ss. 14-17.
- Ünal, Ö. (2007). Kıyıların Yönetimi ve Planlanmasında Kamu Yararı. *Türkiyenin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı Bildiriler El Kitabı*. Adana: Çukurova Üniversitesi, ss. 115-126.

Vardar, A. (2005). Nazım Plandan Nesir Projelere Kentsel Tasarım. *İstanbul Planlama Dergisi*. Cilt No.3, ss. 20-25.

Yenen, Z., O. Yakın, H.Yakar. (1984). *Eyüp Dönüşüm Sürecinde Sosyal, Ekonomik, Mekansal Yapı*. İstanbul: Eyüp Belediyesi.

Yenen, Z., Y. Ünal, Z.M. Enlil. (t.y.). İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine. *İstanbul Metropoliten Planlama*. www.metropolistanbul.com. (12.08.2009).

Yıldırım, H., N. Serdaroğlu. (2009). Kamu Yararı Kavramının Ele Alınış Biçimi. *Selçuk Üniversitesi Şehir Planlama Bölümü*. Bayındırlık İskan Bakanlığı, ss. 553-561.

Yıldızcı, A.C. (1979). Kuş adasındaki Doğal Kaynakların Rekreasyon ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi: Kıyı Kentlerinin Temel Sorunları. *Kuşadası Sempozyumu Bildirileri*. Kuş adası: Kuşadası Belediyesi Yayınları Sayı No. 1, s. 12.

Yılmaz, E. (2008). Sütluce Kültür Merkezi Kapılarını Ziyaretçilere Açtı. *Arkitera.com*. (<http://www.arkitera.com/h24233-sutluce-kultur-merkezi-kapilarini-ziyaretcilerine-acti.html>). 28.08.2009.

Yücetürk, E. (2001). *Haliç Silüetinin Oluşum, Değişim Süreci*. İstanbul: Haliç Belediyeler Birliği Yayınları. Sayı No. 7, ss. 56-100.

Almanya, Ruhr Bölgesi Emscherpark. (2008).
<http://www.arkitera.com/new/2008/emscher>. (23.04.2009).

Amsterdam. (t.y.). <http://homepages.cwi.nl/steven/Amsterdam.gif>. (18.08.2009).

Baltic. (t.y.). <http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic>. (23.04.2009).

Boston. (t.y.). cache.virtualtourist.com/502128-Boston. (20.08.2009).

Charleston Navy Yard. (t.y.). <http://www.bostoncondoloft.com>. (20.08.2009).

Dönüşen Haliç. (2007). <http://www.arkitera.com/h19605-donusen-halic.html>. (18.03.2009).

Eminönü ve Sultan Ahmet Meydanı. (2005). <http://www.vgm.gov.tr>. (25.06.2009).

Fort Point District. (t.y.). <http://www.worrenre.com/seaport.district-764058gif>. (20.08.2009).

Fatih-Balat Yenilenirken 'Yerinden Edilenler' (2009). http://www.yapi.com.tr/Haberler/fatih-balat-yenilenirken-yerinden-edilenler_72502.html. (11.01.2010).

Galataport İhalesi 2010'da. (2009). http://www.yapi.com.tr/Haberler/galataport-ihalesi-2010-da_74456.html. (28.09.2009).

Galata. (t.y.). www.lydotravel.com/images/map.istanbul.galata. (12.07.2009)

Galataport Planına Durdurma. (2008). www.mimdap.org/.../galataport3.jpg. (25.06.2009).

Gateshead Millennium Köprüsü. (t.y.). <http://gatesheadquays.com/secondpageprivate.htm>. (18.07.2009).

Haydarpaşa Garı Limanı. (2005). <http://www.atelier-art-urbain.com>. (20.06.2009).

Haydarpaşa'yı Çalan Kılıfını Hazırlar. (2007). <http://www.arkitera.com>. (12.09.2009).

Haydarpaşa Projesi Sit Alanı Kararı Yüzünden İkiye Bölünecek. (2006). www.yapi.com.tr. (12.09.2009).

Haydarpaşa Garına Hoş geldiniz. (2004). <http://kentvedemiryolu.com> (25.06.2009).

Harbour Point. (t.y.). 3bp.blogspot.com/s320/HarbourPoint.jpg. (20.08.2009).

Haliç ve Tarihi Yarımada Projeleri. (t.y.). www.ibb.gov.tr. (21.11. 2009).

Isle of Dogs. (t.y.). <http://www.bbc.co.uk/2005/08/25/087>. (26.06.2009).

İstanbul Wallpapers and Pictures. (2009). <http://istanbulwallpapers.com>. (20.11.2009).

İstanbul. (t.y.). www.rmkmuseum.org.tr. (23.04.2009).

İzmir Kordonboyu Kıyıları (t.y.). <http://kent.fisek.com.tr/makaleler/11.html> (21.02.2009).

Kasımpaşa, Beyoğlu. (t.y.). <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kasımpaşa>. (26.08.2009).

Kentsel Kıyı Kullanımı-Kıyı Yönetimi. (t.y.). www.ilgar.bz.tc/kentsl.htm. (12.06.2009).

Kentsel Tasarım Nedir? (2008). www.kentlob.net. (13.06.2009).

Kent ve Su –Su Kıyısı Kentler ve Kentsel Tasarım. (2008). www.kentlob.net.(26.05.2009).

Kentsel Dönüşüm, Fatih Örneği- Balat, Sulukule ve Ayvansaray (2007). <http://www.mimarizm.com/KentinTozu/Makale.aspx?id=288&sid=284>. (11. 01.2009)

Kıyı çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Sahil Şeridi Tanımları. (t.y.). www.uludagsozluk.com. (23.07.2009).

Leonardo Davinci Köprüsü Projesi. (t.y.). <http://www.eyup.bel.tr/icerik/422/2644/Da-Vinci-Koprusu.html>. (25.06.2009).

Londra Docklands-Bir Limanın yeniden ele alınışı. (2005). <http://www.mimarist.com>.(22.09.2009).

<http://www.caykur.gov.tr>. (25.06.2009).

Romes Wharf. (t.y.). upload.wikipedia.org/wikipedia/commons/1/1d/R. (16.06.2009).

Sadabad. (t.y.). <http://tr.wikipedia.org/wiki/Sadabad>. (12.07.2009).

Sekaport Kocaeli Sekapark'ın Gözbebeği Olacak. (2009). <http://peyzaj.org/sekaport-kocaeli-sekapark-in-gozbebegi-olacak/>. (08.01.2010).

Surrey Docks. (t.y.). <http://www.planetware.com>. (16.06.2009).

Türkiye'de Model Sekapark. (t.y.). <http://www.turkayildiz.com/kocaeli/7879-kocaeli-sekapark.html>. (08.01.210)

Venedik. (t.y.). http://www.yeniresim.com/img_4355.htm. (12.07.2009).

Venedik Lagünü. (t.y.). <http://structural-communication.com>. (12.07.2009).

Wapping.(t.y.). <http://www.victorianweb.org/art/architecture/industrial/10.jpg>
(18.08.2009).

EK 1: KIYI KANUNUNUN UYGULANMASINA DAİR YÖNETMELİK

Bayındırlık ve İskan Bakanlığından

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 03/08/1990

Yayımlandığı Resmi Gazete No: 20594

BİRİNCİ BÖLÜM : Genel Hükümler

Yasal Dayanak

Madde 1 - (Değişik madde: 13/10/1992 - 21374)

Bu Yönetmelik 01/07/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 04/04/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 5 inci ve 16 ncı maddeleri gereğince düzenlenmiştir.

Amaç

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

Kapsam

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

Tanımlar

Madde 4 - Bu Yönetmelikte kullanılan deyimler aşağıda tanımlanmıştır.

Kanun : (Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) 01/07/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanun ile değişik 04/04/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunudur.

Bakanlık: Bayındırlık ve İskan Bakanlığıdır.

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

Tabii ve suni göllerde Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nce maksimum su kotu kıyı çizgisini belirler.

Kıyı Kenar Çizgisi: (Değişik fıkra: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların alçak - basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu, kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı; dar - yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırıdır.

Bu sınır doldurma suretiyle arazi elde edilmesi halinde de değiştirilmez.

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

Kıyı: (Değişik fıkra: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

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

b) Alçak - Basık Kıyı: Kıyı çizgisinden sonrada devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu

lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

Sahil Şeridi: (Değişik fıkra: 13/10/1992 – 213 74 R.G.) Deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır.

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

Sahil Şeridinin Birinci Bölümü

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

Sahil Şeridinin İkinci Bölümü

Sahil şeridinin birin bölümünden sonra, kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece kanunun 8 inci maddesinde ve bu Yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür.

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

Akarsu: Devamlı akış gösteren ve ekli listede belirlenen akarsulardır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği: 2872 sayılı Çevre Kanunu gereğince hazırlanan 04/09/1988 tarih ve 19919 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Yönetmeliktir.

Teknik Yönetmelik: 31/01/1988 tarih ve 19711 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Büyük Ölçekli Haritaların Yapım Yönetmeliğidir.

Su Ürünlerini Üretim ve Yetiştirme Tesisi: (Değişik fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Su ürünleri kaynaklarının ekonomik olarak kullanımı ve üretimin arttırılması amacıyla deniz ve iç sularda, deniz, göl yüzeyi ile karada kuluçkahaneli ve kuluçkahanesiz oluşuna göre alan büyüklüğü değişen üretim ve yetiştirme faaliyetlerine yönelik üst yapılara sahip kıyı yapılarıdır.

Günübirlik Turizm Tesisleri : (Değişik fıkra: 27/07/1996 – 22709 R.G.) Kamping ve konaklama ünilerini içermeyen duş, gölgelik, soyunma kabini WC, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ve 20 m yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir.

Kısmi Yapılaşma: (Değişik fıkra: 30.03.1994 – 21890 R.G.) a) Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında; 11 TEMMUZ 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzii imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az subasman seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam taban alanının yüzde ellisinden fazla olması durumudur.

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

b) Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskun ve gelişme alanlarını kapsamak yerleşmenin mevcut ve projeksiyon nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 TEMMUZ 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren karar yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayısının yüzde ellisinden fazlasında, (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçerlidir.

c) Turizm ve alan merkezlerinde; Turizm Bakanlığınca 11 TEMMUZ 1992 tarihinden önce onaylanmış turizm amaçlı uygulama imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesimlerdeki imar adalarının yüzde ellisinden fazlasında (a) bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde (a) bendi hükümleri geçersizdir.

d) Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 TEMMUZ 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre (a) veya (b) bentlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur.

Taşıt Yolu : (Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) Motorlu taşıt trafiğine açık olan yollardır.

Rekreatif Alanlar : (Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) Halkın eğlence ve dinlenme gereksinimlerini karşılamaya dönük, açık olarak düzenlenen oturma ve yemek yerleri, yemek pişirme yerleri, çeşmeler, oyun ve açık spor alanları, açık gösteri alanları ve yeşil bitki örtüsü bulunan alanlardır.

Emsal, İnşaat Alanı Kat Sayısı: (Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) Yapı inşaat alanının imar parseli alanına oranıdır.

Liman: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-Boşaltma, bağlama ve beklemelerine elverişli yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım- onarım ve depolama birimleri bulunan tabii veya suni olarak rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapılarıdır.

Tersane: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Yük ve yolcu (ticari veya turistik amaçlı) gemileri ile teknelerin (ahşap, polyester, fiberglas, çelik) inşa, tadil, bakım ve onarımı için dalgakıranla durgun su temin edilmiş, yüzer havuzlu, teknik ve sosyal altyapısı, yönetim, bakım, onarım ve depolama birimleri de bulunan kıyı yapılarıdır.

Yat limanı: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Yatlara güvenli bir bağlama, her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına olanak sağlayan, yeterli derinlikte su

bulunan ve yatlara teknik ve sosyal altyapı, yönetim, destek, bakım ve onarım hizmetleri sunan, rüzgar ve deniz tesislerinden korunmuş Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından "işletme belgesi" almış, turizm belgeli kıyı yapılarıdır.

Balıkçı barınağı: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Balıkçı teknelerine hizmet veren amacı ile dalgakıranla korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına yetebilecek kadar havuz ve geri sahaya sahip, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, çekek yeri, deniz ürünlerini geçici depolama ve satış üniteleri bulunan kıyı yapılarıdır.

Yat çekek yeri: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Yatlara; kışlama, güvenli bir şekilde karaya çekme, denize indirme, karada muhafaza, bakım-onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) teknik altyapı ve yönetim hizmetleri sunan kıyı yapılarıdır.

Çekme yeri: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Balıkçı tekneleri, küçük tonajlı tekneler veya yatların bakım ve onarımlarının yapılması için karaya alınmalarına imkan sağlayacak donanım ve bakım ve onarım çalışmalarına yetecek kadar kumsal veya sıkıştırılmış toprak zemin veya katı sıcak asfalt veya betonlanmış meyilli alana sahip olan kıyı düzenlemeleridir.

Yönetim birimleri: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Kıyıda yapılması zorunlu olan ve üst yapı gerektiren yapıların ihtiyacı olan idare binası ile personele hizmet veren yemekhane, WC, duş birimleridir.

Destek birimleri: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Telekomünikasyon merkezi, meteoroloji servisi, sağlık ünitesi, kiralama ve gümrük hizmeti sunan birimler, helikopter pisti, yeme-içme ve satış üniteleridir.

Bakım - onarım birimleri: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Hangar, atölyeler, çekek alanı ve drenajlı alt yıkama mahallidir.

Teknik ve sosyal altyapı: (Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Kıyıda yapılması zorunlu olan yapı ve tesislere hizmet veren ve kıyının kamu yararına kullanılmasını sağlayan, dalgakıran, kontrol kulesi, trafo, su deposu, çekek rampası, biyolojik ve kimyasal arıtma sistemi, pis su sintine boşaltma istasyonu, elektrik, su

PTT, Fax, TV teçhizatı, yağ ve çöp toplama konteynerleri, yangın şebekesi, lift sistemi, saniter üniteleri, otopark, yaya yolları, meydan, yeşil alan, çocuk bahçesi ve parktı.

Genel Esaslar

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

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

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

(Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) Kıyılardan kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılarda kıyıyı değiştirecek boyutta ve kıyının doğal yapısını bozacak nitelikte kazı yapılamaz. Valilikçe uygun görülmesi ve yazılı izin verilmesi halinde Valilik denetiminde kıyının doğal yapısını değiştirmeyecek boyut ve nitelikte yapılacak kazı işlemi izin şartlarına bağlıdır. İzin şartlarına aykırı işlem yapılması halinde verilen izin iptal edilir ve Yönetmeliğin 21 inci maddesine göre cezai işlem yapılır.

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

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

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

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

Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonunun Teşekkülü

Madde 6 - Kıyı kenar çizgisi tespit komisyonu valiliklerce, kamu görevlilerinden en az beş kişiden oluşturulur. Komisyon aşağıda belirlenen meslek gruplarından her birinden en az bir kişinin bulunması zorunludur.

a) (Değişik bent: 13/10/1992 - 21374) Jeoloji mühendisi ve / veya Jeolog, ve/veya Jeomorfolog

b) Harita ve kadastro mühendisi

c) Ziraat mühendisi

d) Mimar ve/veya şehir plancısı

e) İnşaat mühendis

Bu üyeler arasından belirleyeceği bir üye komisyon başkanlığını yürütür.

Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı

Madde 7 - (Değişik madde: 30/03/1994 - 21890 R.G.)

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

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

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

a- Valiliklerce yıllık programlarına uygun olarak yapılacak kıyı kenar çizgisi tespitleri, 1/1000 ölçekli onaylı hali hazır harita üzerine, yoksa 1/1500 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine, bununda bulunmaması halinde 1/1000 veya 1/5000 ölçekli standart topoğrafik harita üzerine yapılır.

b- İlgililerince kıyı kenar çizgisi tespit talebi halinde, kıyı kenar çizgisinin 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine geçirilmesi zorunludur.

1- Daha evvel 1/2000 veya 1/5000 ölçekli halihazır, fotoğrametrik kadastral veya şeritvari harita üzerine geçirilerek onaylanmış kıyı kenar çizgisi varsa; ilgililerince, onaylatılır ve kıyı kenar çizgisi 1/1000 ölçekli onaylı halihazır harita üzerine aktarılarak bu Yönetmeliğin 9 uncu maddesi hükümlerine göre onaylanır.

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

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

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

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

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

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

Kıyı Kenar Çizgisinin Arazi Tespiti ve Haritalara Geçirilmesi

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

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

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

Kıyı Kenar Çizgisinin Onayı

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

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

Paftaların Çoğaltılması ve Dağıtımı

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

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

Kıyı Kenar Çizgilerinin Aleniyeti

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

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM : Kıyıda ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Planlama ve Yapılanma

Kıyıda Planlama

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

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

(Değişik fıkra: 13/10/1992 - 21374) İkinci fıkra kapsamı dışında kalan uygulama imar planları: 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca, Bakanlık, valilik veya belediyesince onaylanarak yürürlüğe girer.

Kıyıda Yapı

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

a) Kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler: İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları.

b) (Değişik bent: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka bir yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri, yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri.

c) (Değişik bent: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Kıyılarda ayrıcı uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m 'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir.

(Ek fıkra: 13/10/1992 - 21374) (a) ve (b) bentlerinde sayılan yapı ve tesis alanlarında, bu kullanımların tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu alt ve üst yapı tesisleri yapılabilir. Günübürlük turizm yapı ve tesisleri yapılamaz.

(Ek fıkra: 13/03/1994 - 21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde ve sahil şeridi gerisinde kalan özel kullanımlara ait arıtma tesisleri kıyıda yapılamaz. Bu alanlarda sadece kamu yararlı arıtma tesisleri yer alabilir.

Kıyılarda yapılan yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma

Madde 14 - (Değişik madde: 30/03/1994 - 21890 R.G.)

Denizlerde, içme ve kullanma suyu kaynağı olmamak kaydı ile tabii ve suni göllerde ve akarsularda; sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde, daha uygun

alternatifler bulunmaması veya kıyı alanının yetersizliği nedeniyle ve uygulama imar planı kararı ile bu Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirtilen yapı ve tesislerle, Kanunun 7 inci maddesi gereği yapılabilecek kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın %3 ünü yüksekliği 5.50 metreyi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen: lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları düzenlemek amacıyla doldurma ve kurutma işlemi yapılarak arazi kazanılabilir.

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

Doldurma ve Kurutma işleminin yapılabilmesi için:

a - Doldurma ve kurutma işlemi yapacak olan ilgili idarece doldurma ve kurutma işlemine ilişkin talep valiliğe iletilir.

b - Valilik, doldurma ve kurutma yapılmasında sakınca olup olmadığına dair gerekçeli görüşünü, teklifle birlikte Bakanlığa iletir.

c - Bakanlık, konusuna ve bölgenin özelliğine göre ilgili kuruluşların görüşünü alarak teklifi inceler.

d - Teklifin Bakanlıkça uygun bulunması halinde, doldurma ve kurutma alanını ve bu alandaki uygulamayı içeren uygulama imar planı, talep sahibi idarece yapılır veya yaptırılır.

e - Doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazi, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanununa göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerinden ve bu Yönetmeliğin 12 nci maddesinin ikinci fıkrasında sayılan kullanımlara, yapı ve tesislere ait ise, uygulamaya imar planları aynı Kanunun 7 nci maddesi uyarınca Turizm Bakanlığı'nca onaylanır.

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

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

Kıyıda, Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde İnşaat Ruhsatı

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

(Değişik fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Maliye Bakanlığı'nca bu iznin verilebilmesi için yatırımcı kişi veya kuruluşça yatırıma ilişkin, Onaylı uygulama imar planının, Dolgu veya kurutmanın plân ve projesine uygun olarak gerçekleştiğine ilişkin plân ve projeyi onaylayan ilgili idare yazısının, Turizm alan ve merkezlerinde yer alan yapılar için Turizm Bakanlığı'ndan alınacak yatırım belgesinin, bu Bakanlığa verilmesi şarttır.

İnşaat ruhsatı verilmesi için Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nca kiralama, irtifak hakkı tesisi veya tahsis işleminin yapılmış olması şarttır. Bu belgeler tapu yerine geçecek belgeler olarak kabul edilir. İnşaat ruhsatı işlemleri 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümlerine göre yürütülür.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: Sahil Şeridi, Sahil Şeridinde

Planlama ve Yapılanma

Sahil Şeridinin Belirlenmesi

Madde 16 - (Değişik madde: 13/10/1992 - 21374 R.G.) Sahil şeridinin belirlenmesinde aşağıdaki esaslara uyulur.

a - (Değişik bent: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Uygulama imar planı ilk defa yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğinde olmak üzere belirlenir. Bu alanlar kapsamında daha evvel mevzii imar planı onaylanmış alanların kalması durumunda, mevzii imar planının kısmen veya tamamen yapılaşma bulunmayan imar adalarında da sahil şeridi en az 100 metre olarak belirlenir.

b - (Değişik bent: 30/03/1994 - 21890 R.G.) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma varsa, onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir. Aksi halde sahil şeridi (c) bendi uyarınca belirlenir.

c - (Değişik bent: 30/03/1994 - 21890 R.G.) 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış mevzii imar planı ve turizm merkez ve alanlarındaki turizm dışı kullanımlara yönelik mevzii imar planı bulunan alanlarda; planlara belirlenen sahil şeridinin başlangıcından itibaren ilk sırada yer alan imar adalarının kısmen veya tamamen yapılaşmış olması durumunda, gerisindeki imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olup olmadığına bakılmaksızın onaylı plandaki sahil şeridine uyulur. İlk sırada yer alan imar adalarında kısmen veya tamamen yapılaşma olmaması durumunda geriye doğru ve diğer imar adalarının durumu değerlendirilerek kısmen veya tamamen yapılaşma bulunanların kıyı yönündeki cephe hattı esas alınarak sahil şeridi belirlenir.

11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının yapılaşma bulunmayan alanları ile ilgili gerekli revizyonlar en çok 1 yıl içinde Kanun ve Yönetmelik hükümlerine göre yapılır. Boş ve kısmi yapılaşma bulunmayan alanlarda bu işlemler yapılmadan yapı ruhsatı verilemez.

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

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

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

Sahil Şeridinde Planlama

Madde 17 - (Değişik madde: 13/10/1992 - 21374)

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

Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir. Bu alanlarda sadece, yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ile bu Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde tanımlanan rekreatif amaçlı kullanımlar ile bu

Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde belirlenen yapı ve tesisler yer alabilir. Bu alan içinde toplumun yararlanmasına açık yapılar da dahil olmak üzere başka hiçbir yapı ve tesis yapılamaz.

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

Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak günübirlik turizm yapı ve tesisleri için emsal 0.20'yi, bir (1) kat, H=4.50 metreye, asma katlı yapılması halinde H=5.50 metreyi geçmemek üzere plan kararları getirilebilir.

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

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

Sahil Şeridinde Yapılanma

Madde 18 - (Değişik madde: 13/10/1992 - 21374 R.G.)

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

(Ek fıkra: 27/07/1996 - 22709 R.G.) Bu Yönetmeliğin 17 nci maddesinde sayılan nedenlerle, sahil şeridinde, 13 üncü maddede sayılan ve üst yapı gerektiren yapı ve tesisler yapılabilir.

(Ek fıkra: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde veya sahil şeridi gerisinde kalan alanlarda yer alan özel yapı ve tesislere ait arıtma tesisleri sahil şeridinin birinci bölümünde yer alamaz. Bu tür arıtma tesisleri ait oldukları tesislerin mülkiyetinde ve kamuya terk edilmesi gerekli olmayan alanlarda inşa edilebilir.

(Değişik fıkra: 30/03/1994 - 21890 R.G.) Sahil şeridinin ikinci bölümünde sadece onaylı uygulama imar planında belirlenmiş toplumun yararlanmasına açık gününbirlik turizm tesisleri, bu Yönetmeliğin 13 ve 14 üncü maddelerinde belirtilen yapı ve tesisler ile kıyı ve deniz güvenliğini sağlamak amacıyla lojman, konaklama ve benzeri tesisler içermemek üzere inşa edilecek karakol ve bu gibi güvenlik yapıları yer alabilir.

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

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

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

BEŞİNCİ BÖLÜM : Kontrol, İmar Mevzuatına

Aykırı Yapı ve Ceza

Kontrol

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

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

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

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

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

Ceza

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

a - Kanunla getirilmiş olan para cezaları, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye başkanları, belediye ve mücavir alan sınırları dışında valiler tarafından verilir.

b - Kıyıda ve doldurma ve kurutla yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerinde,

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

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

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

c - Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde;

Duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara izinsiz veya izin şartlarına aykırı olarak kum, çakıl vesaire alan veya çekenlere 5 milyon TL.

Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan artık ve atıkları dökenlere 10 milyon TL.

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

Para cezalarında 07/12/1988 tarihinde kabul edilen 3506 ve 06/12/1989 tarihinde kabul edilen 3591 sayılı Kanun hükümleri geçerlidir.

d - (b) ve (c) bentlerinde belirtilen para cezalarına karşı cezanın tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde idare mahkemesi nezdinde itiraz edilebilir. Ancak itiraz verilen cezanın uygulanmasını durdurmaz.

e - Kanunda ve bu Yönetmelikte öngörülen iş ve işlemleri süresinde yapmayan veya geciktirenler veya Kanunu yanlış uygulayan mahalli yönetici ve diğer kamu görevlileri hakkında ayrıca kanuni takibat yapılır.

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

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

Yürürlük

Madde 23 - Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

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

AKARSULARIMIZIN "NEHİR" TANIMINA GİREN KESİMLERİNİ BELİRTEN LİSTE

1. Meriç Nehri : Ana kolunun topraklarımıza girdiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi,
2. Sakarya Nehri : Sakarya Nehri ana kolunun, Gökçekaya Barajı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
3. Filyos Çayı : Devrek ve Yenice Çayları kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
4. Kızılırmak Nehri : Kızılırmak Nehri ana kolunun, Dicle Irmağı ile birleştiği nokta ile Karadeniz arasındaki kesimi,
5. Yeşilirmak Nehri : Yeşilirmak-Kelkit Çayı kavşağı ile Karadeniz arasındaki kesimi,
6. Çoruh Nehri : Çoruh Nehri ana kolunun Oltu Çayı ile Birleştiği nokta ile Türkiye-Sovyetler Birliği sınırı arasındaki kesimi.
7. Dicle Nehri :
 - a) Dicle Nehri ana kolunun Bismil ilçesi ile Türkiye-Suriye Irak sınır arasındaki kesimi.
 - b) Batman kolunun Serkan (Hizan Deresi) kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi.
 - c) Botan kolunun büyükdere (Hizan Deresi kavşağı ile Dicle Nehri ana kolu kavşağı arasındaki kesimi,
8. Fırat Nehri :
 - a) Ana kolunun Keban Barajı ile Türkiye-Suriye sınırı arasındaki kesimi,
 - b) Karası kolunun Kemah İlçesi merkezi ile Keban Barajı Gölü arasındaki kesimi,

- c) Murat kolunun Muş'un kuzeyindeki Kara su Deresi ile birleştiği nokta ile Kaban Barajı Gölü arasındaki kesimi,

9. Asi Nehri : Antakya Şehri ile Akdeniz arasındaki kesim,

10. Ceyhan Nehri : Ceyhan Nehri ana kolunun Aksı Çayı ile birleştiği nokta ile Akdeniz arasındaki kesimi.

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

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

13. Manavgat Çayı : Oymapınar Barajı ile Akdeniz arasındaki kesimi,

14. Köprüçay : DSİ köprüçay regülâtörü ile Akdeniz arasındaki kesimi,

15. Büyükmenderes : Büyükmenderes ana kolunun Çine Çayı ile birleştiği nokta ile Ege Denizi arasındaki kesimi,

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

EK 2: AVRUPA BİRLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE KIYI MEVZUATI

AB üyesi ülkelerde kıyı mevzuatı aşağıda belirtildiği gibidir.

Belçika

Belçika'nın kıyısı, Flaman bölgesinin Batı Flanda kısmında uzanır. Bölgeleme ve planlamayı da içeren çevresel fonksiyonlar, bölgelere yüklenmiştir. Eyaletlerin ve toplulukların çevresel konulardaki rolü, daha sınırlıdır ve daha çok yönetim ve denetimle sınırlandırılmıştır. Federal hükümet, düşük su izinin ötesindeki denizde, ayrıcalıklı bir yetkiye sahiptir ve değişik ulusal bölümler de onun yönetimine dahildir.

Deniz ve sahiller kamunun hakimiyetindedir ve erişimi kamu haklarının konusudur, ancak, Flamanca bölgesindeki kıyısız kumullar, özel mülkiyete konu olabilir veya bu alanların mülkiyeti yerel yönetimler veya su-deniz şirketlerindedir. Belçika'da, Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi (ICZM) için bir mevzuat yoktur. Federal ve bölgesel otoriteler arasında deniz ve karaya ait sorumlulukların ayrımı, kara ile deniz arasındaki yasal ayrılmayı yansıtır. Ancak, Federal hükümet ve Flamanca Bölgesi hükümeti arasında, ICZM üzerinde, daha işbirlikçi yaklaşımlara liderlik edecek olan bir işbirliği anlaşması son dönemlerde hazırlanmaktadır (Gibson ve Macalister, 1999).

Danimarka

Danimarka; yüzölçümü olarak küçük bir ülke olmasına rağmen 7300 km'lik bir kıyı çizgisine ve kıyı boyunca sıralanan 700 adaya sahiptir. Danimarka nüfusunun %80'i kıyıya yakın alanlarda yaşamaktadır. Danimarka kıyılarında en büyük sorunlar arazinin düzlüğü nedeniyle su baskınları, sanayi etkisi ile kirlenme, yazlık konut gelişimidir. Bu nedenle kıyısız alanların % 30'u tapulanmaya açılmıştır. Danimarka'da 1994 yılına kadar özel bir kıyı yasası olmamasına rağmen kıyı yönetim politikaları Çevre Bakanlığına bağlı Fiziki Planlama Kurumunun çıkardığı

genelgelerle yönlendirilmiştir. Bu çerçevede 1977 yılında yeni yazlık konut bölgelerinin planlaması yasaklanmış, 1978’de turistik tesis alanları planlaması bir başka genelge ile geçici olarak durdurulmuştur.

1981 genelgesi ile ise kıyıya paralel 3 km. derinlikte bir koruma bölgesi oluşturulmuştur. Bu bölge sadece tatil ve rekreasyon kullanımına açılacaktır. Yapılaşmamış boş kıyısız alanlarda kıyıda 100 m. içinde deniz ile doğrudan ilişkisi olan liman, marina türü yapılar hariç yeni inşaat yasaklanmıştır.

Son genelge de 1 Ocak 1992’de yayınlanmış olup aynı ilkelere sahiptir. Bu genelge ile kıyıda, konumuna göre koruma bölgesi derinliği 3 km’den az olmamak kaydıyla yöre şartlarına uygun olarak tanımlanmakta ve ekli bir krokide belirtilmektedir. Son yıllarda Danimarka kıyılarında artan gerek turizm gerek yazlık konut talepleri yukarıda sözü edilen genelgelerin bir kıyı yasası haline getirilmesini gerekli kılmış ve Mayıs 1994’de Kıyı Kanunu kabul edilmiştir. Kanun genelgedeki ilkelerle uyumlu olarak açık alanların korunmasına öncelik vermekte ve 3 km’lik bir rekreasyon ve turizm kullanımı ağırlıklı planlama alanı tanımlanmaktadır. Buna ek olarak genelgede 100 m. olarak belirlenen yapılaşmayı yasaklayıcı kıyı kuşağı yasa ile 300 m’ye çıkarılmıştır. Ancak bu mesafeler yapılaşmamış doğal alanlar için geçerli olup kentsel yerleşme alanlarındaki koşullar planlarla yöreye uygun olarak belirlenmektedir (Eke, 1995).

1994 yılında revize edilmiş olan 1992 Planlama Kanunu; kıyıda kara yönünde 3 km genişliğinde uzanan kıyısız planlama bölgesini tanımlar. Kanun, bu bölgedeki arazi kullanımı üzerine mevzuatı tanımlar. Bu yaklaşım ayrı kıyısız planları içermez, ancak, sıradan planlama işlemlerinin içinde bütünleştirilebilir. Amaç, gelişmemiş kıyıları korumak ve kıyıya yakın olma ihtiyacı olmayan gelişmelerden kıyı alanlarını uzak tutmaktır. Çevresel etki değerlendirmesi ve halk katılımı da, Planlama Kanunu’nda anahtar elementlerdendir. Danimarka, Baltık Denizi Alanının Deniz Çevresinin Korunması üzerine Helsinki Kongresinin katılımcısıdır. Aynı zamanda, Vaden Denizinin korunması üzerine Trilateral İşbirliği’nin bir üyesidir. Danimarka kıyı bölgesindeki yasal çerçeve karmaşıktır ve bu karmaşıklık bütünsel yönetime potansiyel bir engel oluşturmaktadır (Gibson ve Macalister, 1999).

Finlandiya

Finlandiya’da, Tarım ve Orman Bakanlığı su kaynaklarını denetlerken, ulusal çevre politikalarından Çevre Bakanlığı sorumludur. Her iki bakanlık, Finlandiya Çevre Kurumu tarafından desteklenir. 1958 Yapı Kanunu’na göre; bir master plan, şehir planı, bina planı veya kıyı planı yeni binalar veya arazi kaynakları oluşturulamaz. Yapı Kanunu, durumdan duruma değişen kıyı bölgesi tanımlamaz. Ancak, ortalama su çizgisinden kara yönüne doğru 50-200 metre arasında değişeceği ve genellikle 100 m. genişliğinde olacağı, kanunun hazırlayıcı notlarında mevcuttur. Finlandiya, Baltık Denizi Alanının Deniz Çevresinin Korunması üzerine Helsinki Kongresi katılımcısıdır. Finlandiya’da halk, doğaya erişimde ortak hakka sahiptir. Bu hak mevzuata dayalı değildir, geleneksel bir imtiyazdır ve “Herkesin Hakkı” olarak adlandırılır. Bu, gelişmemiş sahilleri kullanma hakkını, su alanlarında kayıkla gezmeyi ve yüzmeyi de içerir. Herkesin Hakkı, Finlandiya Anayasası’nın ilgili maddesinde, “Herkes, çevre ve kültürel miras için doğal dünya ve onun değişiminden sorumludur. Kamu otoriteleri, yaşam ortamlarıyla ilgili karar vermeyi etkilemek için fırsat tanımaya ek olarak, herkesin sağlıklı çevre hakkını sağlamak için çalışmalıdır” şeklinde tanımlanmakta, doğal çevreye zarar vermeden, kullanılması zorunluluğu belirtilmektedir (Gibson ve Macalister, 1999).

Fransa

Fransa’da; 1986’da çıkarılan “Kıyısız Mekanın Planlaması Korunması ve Geliştirilmesi Yasası” ulusal ölçekteki kuralları getirmektedir. Buna göre kıyı alanı, denize ve 1000 m³’ü aşkın su yüzeyine sahip iç bölgelere cephesi olan belediyelerini, dari sınırları içinde kalan tüm alandır. Bu nedenle kıyı alanı içlere kadar km’lerce uzanabilir. Deniz gören veya denizden görülebilen her yer kıyı alanına dahildir. Bu yasa her seviyedeki kurumları, merkezi ve yerel, özel ve kamu birimlerini tümüyle bağlayıcıdır. Yasanın amacı, kıyıda sürekli yapılaşmayı sınırlamak ve sadece halen yapılaşmış alanlarla bütünleşen gelişmelere imkan tanımaktır.

Böylece yasa kentsel yerleşmeler için karasal alanlara kaymayı önermektedir. Her durumda yasa, halen yapılaşmış yerler dışında kıyı kuşağını 100 m derinlikte tanımlamakta ve bu kuşakta gerekli istisnalar dışında her türlü inşaatı kısıtlamaktadır. Bu maddenin amacı kıyının halkın kullanımına belli bir devamlılık ve derinlikte açılmasıdır. Aynı şekilde kıyıdan itibaren 2 km mesafeye kadar yeni transit yollar açılmaz. Mahalli erişme yolları kıyı boyunca düzenlenemez. Marinalar için çevresel etki değerlendirilmesi çalışmalarından sonra valiliklerden izin almak gereklidir. Kıyı ve kumulları bozacak şekilde kazı yapılamaz.

Fransız kıyı planlaması ve korunmasında önemli bir yönetim ve örgütlenme biçimi olarak “Kıyı ve Göl Alanları Koruma İdaresi”nden bahsetmek gerekmektedir. 1975 yılında kurulan bu kamu kurumu, Denizcilik Bakanlığı’na bağlı olarak çalışır. İdarenin amacı, korunacak alanları kamuya mal ederek korumak için satın almaktır. Bu alanlar tümü ile inşaatı kapatılmış olup, kamp yapmak bile yasaktır. 1982 yılında çıkarılmış olan Yerelleştirme Yasasından önce kıyısız bölgeler devlet desteği ile kıyı gelişme planları hazırlamak durumunda idiler. O zaman ki planların amacı, kıyının 1/3’ünü kentleşmeye ikinci 1/3’ünü tarıma, sonuncu 1/3’ünü doğallığa terk etmek idi.

Ne var ki günümüz Fransız kıyıların % 50’sinin üzerinde bir bölümü kentleşme ve Sanayileşmenin kurbanı durumunda olduğuna göre doğallığa bırakmayı tavsiye eden yaklaşımın çokta başarılı olmadığı görülmektedir (Eke, 1995). Fransa’daki Kıyı Korumacılığı Kurumu, ulusal toprakların en hassas ve en istenilenleri olan kıyıların korunması göreviyle yükümlü bir kuruluştur. “Kıyı Korumacılığı Kurumu”, beslediği umutların çok ötesinde görevini yerine getirmiştir. 340 sit alanı, 45.000 hektar alan oluşturan 620 kilometrelik kıyı çizgisini bozulmadan korumuştur (Erginöz, 1998).

Almanya

Bu ülkede kıyı için federal sorumluluk, öncelikle Çevre, Doğa Koruma ve Nükleer Güvenlik Bakanlığı tarafından uygulanır. Ancak çeşitli federal bakanlıklar da kıyıyla ilgili sorumluluk sahibidir. Anayasaya 1994 yılında eklenmiş olan “Madde 20-a” ile devlet, doğal kaynakları korumak için genel bir göreve sahip

olmuştur. Ulusal Parkların % 80'i, Kuzey Denizi ve Baltık Sahilleri üzerindeki, gelgitle ilgili düz arazi ve sulardır. Almanya, Vaden Denizi'nin korunması üzerine bir Trilateral ortaklığın üyesidir ve ulusal parklar, bu amaçlı kullanılan temel yasal tasarımlardır. Federal Doğa Koruma Kanunu, kumullara, bataklıklara ve kıyı bölgelerdeki Vaden Denizi alanlarına ek olarak, kayalık ve dik kıyı çizgilerini, sahil kum tepelerini içeren belirli varlıkları yok edebilecek veya bu türlere ciddi olarak zarar verebilecek herhangi bir faaliyeti yasaklar (Gibson ve Macalister, 1999).

Yunanistan

1975 tarihinde benimsenmiş olan Yunanistan Anayasası, “fiziksel ve kültürel çevrenin korunumu, devletin bir zorunluluğunu oluşturur” ve “devlet, onun korunması için özel koruyucu ve uygulatıcılığı olan baskıcı önlemler almalıdır” demektedir. Yunanistan’da hem deniz, hem de karaya ait çevresel politikadan sorumlu olan ulusal hükümet bölümü; Çevre, Fiziksel Planlama ve Bayındırlık Bakanlığı (Ypehode)’dir. Mevcut bir ICZM mevzuatı yoktur, ancak, 1986 tarih, 1650 sayılı Kanun, çevresel düzenlemelerin genel prensiplerini kapsar. Korunmuş alanların oluşumu için gerekli maddeleri ve aynı zamanda, üretken aktivitelerin geliştirilebileceği alanları içerir. Kıyı ve ön kıyı ile ilgili 1940 tarih, 2344 sayılı Kanun’da “ön kıyı”, en yüksek kıyş dalgaları tarafından yıkanan arazi şeridi olarak tanımlanır. Bu, medeni kanun üzerine kurulu birçok yasal sistemde bulunan bir Roma Hukuku kavramıdır ve kamusal sahiplik altındaki bir alanı anlatır.

Aynı kanunda “kıyı”, üzerine bina yapımının yasaklandığı, ön kıyının sınırından karaya doğru olan 50 metre içerisindeki arazi şeridi olarak tanımlanır. 1983 tarih, 1337 sayılı kanun sahillerin ve doğal kıyı alanlarının korunması için politikaları içermesine rağmen, halk erişiminin sürdürülmesi ve kanununun uygulanması için etkili mekanizmalar geliştirilmemiştir. Ayrıca, kıyı alanı yönetiminde ulusal bir yönerge planlanmaktadır (Gibson ve Macalister, 1999). Arazi mülkiyeti ve toprakların kullanım politikaları, Yunan kıyılarının korunması stratejisini oluşturmaktadır (Erginöz, 1998).

İrlanda

İrlanda’da, kıyı alanının yönetimi ile ilgilenen ana kurullar, Deniz ve Doğal Kaynaklar Bölümü, Çevre ve Yerel Hükümet Bölümü, Güzel Sanatlar, Kalıt, Gaeltacht ve Adalar Bölümü ve yerel yönetimlerdir. Fonksiyonları, çoğu planlama, kıyı koruma, balıkçılık, v.b. gibi birbirinden ayrılmış konularla uğraşan, birçok kanun tarafından yönetilmektedir. Mevcut mevzuattaki eksikliklerinin bir örneği, ön kıyı üzerindeki gelişmeleri kontrol eden kanunda görülebilir. Ön kıyı (ortalama yükseklik ve düşük su izi arasında) ve karasal deniz yatağı, Deniz ve Doğal Kaynaklar Bölümü tarafından sahiplenilir ve kullanımları, “Ön Kıyı Kanunları” tarafından düzenlenir. Uygulamalara karar verme için zaman sınırlandırması yoktur ve halk katılımı için çok az fırsat vardır.

İşlem, planlama sistemiyle bütünleştirilmez (İrlanda’da planlama kontrolü, ortalama yüksek su izinde biter). Mevzuat, ciddi bir şekilde demode olmuştur ve gözden geçirilmelidir (Gibson ve Macalister, 1999).

İtalya

İtalya’da; kıyı çizgisi 7000 km. uzunluğunda olup kıyıya bitişik bölgelerde 17 milyon kişi yaşamakta ve 15 bölgesel idare yer almaktadır. İtalya kıyıları da aşırı kentleşme, çok yaygın turizm, ikinci konut gelişimi ve denize ilişkin ticari faaliyetlerin baskısı altındadır. İtalya’da bir çok ülkede olduğu gibi yerel arazi kullanım planları hazırlama ve ulusal çevre koruma politikalarını uygulama görevi yerel ve bölgesel yönetimlere aittir. 1982 tarihli Kıyı Yasası, kıyı ve denizlerle ilgili genel yönlendirici ilkeler getirmektedir. Merkezi yönetim 20 deniz parkı için bir proje hazırlamıştır. Bunun dışında İtalya kıyı planlaması ve kıyıların korunması açısından çok başarılı bir örnek oluşturmamaktadır (Eke, 1995).

Kıyı yönetimi ile ilgilenen iki ulusal hükümet bölümü, Çevre Bakanlığı ile Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı’dır. Ancak birçok yönetsel faaliyetin, Bassanini Kanunları altında, son zamanlarda bölgelere transfer edilmesi gündemdedir. Belirli bir ICZM kanunu olmamasına rağmen, kıyı yönetimiyle ilişkili çeşitli yasal hazırlıklar vardır. 1942 tarihli Medeni Kanununa göre; deniz kıyısı, sahiller, limanlar ve nehirler, kamu alanının bir parçası olarak devlete aittir. Bu, kamu deniz alanı işgali ve kullanımı için imtiyazı düzenleyen, 1942 Denizcilik Kanunu’nda da

tekrarlanmıştır. ICZM için oldukça önemli olan bir diğer ölçü, su kaynaklarının yönetimi ile ilgilenen, ulusal ve bölgesel önemin yakalanması için havza otoritelerinin tesisini gerektiren Su Havzası Yönetimi Kanunu'dur. Bu otoriteler, alanlarındaki suyun ve çevrenin korunması için, havza planları hazırlamalıdır (Gibson ve Macalister, 1999).

Hollanda

Hollanda'da kamu yönetimi; ulusal hükümet, eyalet hükümetleri ve belediyeler arasında ayrılır. Kıyı alanı yönetimi ile ilişkili mevzuat; Çevresel Koruma Kanunu, Konumsal Planlama Kanunu, Doğa Koruma Kanunu, Su Yönetimi Kanunu, Yüzey Suyu Kirliliği Kanunu, Arazi Islahı ve Set Oluşturma Kanunu, Balıkçılık Kanunu, Kazı Kanunu, Gemicilik Trafiği Kanunu, v.b'dir (Gibson ve Macalister, 1999). Hollanda'da planlama sistemi, Konumsal Planlama Kanunu tarafından düzenlenir (Duru, 2001).

Portekiz

Portekiz'de çevre politikası, 1990 yılında oluşturulmuş olan, Çevre ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı tarafından, ulusal olarak yönetilir. Planlama, belediyelerin temel sorumluluğudur. Özellikle kıyıyla ilişkili değişik kanunlar vardır. 1971'de, Kararname Kanunu, deniz yatağı ve kıyı sınırını da içeren, kamunun suyla ilgili mülkiyetini yöneten yasal kuralları açıklamış ve revize etmiştir. Bu, gelgitlerin yüksek su izine kadar, bu çizgiden karaya doğru 50 metre uzanan kıyısal arazinin bitişik olan şeridi ile birlikte, deniz yatağının devlet sahipliğini deklare etmektedir. Avrupa Kıyı Beyannamesinde belirlenen, kıyı alanının yönetimi ve organizasyonu üzerindeki amaçları uygulamak için 1990 yılında hayata geçirilen Kararname Kanunu, 1981 yılında, Çevresel Denize ait Bölgeler Konferansı'nda benimsenmiştir. Bu kanun, ekvatorial en yüksek gelgitlerin çizgisinden karaya doğru 2 km uzanan kıyısal bir şerit tanımlar ve bu alanların işgali, kullanımı ve gelişimi için otoriteler tarafından uygulanması gereken, lisans ve planlamayı içeren politikaları belirler.

Belirli Kıyı Şeridi Sınıflandırma Planlarının sağlanması için, 1993 yılında, bir diğer Kararname Kanunu geçirilmiştir. Bunlar, liman yargı yetkisi dışındaki

alanlarda, suyun kıyısından maksimum 500 metre mesafede uzanan karasal bölgenin korunmasında ve 30 metre derinliğe kadar deniz bölgesinin korunmasında uygulanabilir (Gibson ve Macalister, 1999).

İspanya

İspanya’da kıyılar kamuya aittir. Kıyıda gezme, dolaşma, geçiş hakkı hiçbir şekilde engellenemez. Bu güvenceye rağmen; İspanya son 30 yıldır içine girdiği yoğun turizm sürecinden doğası çok büyük zarar görmüş, ölçüsüz bir kıyı yapılanması yaşamış, bir turizm ülkesidir. Bu ülke gerçekten de aşırı turizm gelişmesi için bir örnek oluşturmaktadır. İspanya’daki planlama sisteminin akılcı bir yaklaşımı olmasına rağmen yasal mevzuat ve plan kademeleri sıralamasındaki varolan boşluklar ve merkezi, bölgesel ve yerel düzeydeki yönetimler arasındaki çelişkiler, kıyı bölgelerindeki planlama denetiminin yeterince etkin işlemlerini engellemektedir (Eke, 1995).

İspanya’da, 1996 yılında oluşturulan Çevre Bakanlığı, çevresel politikalar için ulusal sorumluluğa sahiptir. Bakanlığın içinde, uzman bir Kıyılar Genel Direktörlüğü vardır. 1998’de, İspanya’da, artan oranda özel mülkiyete geçmiş olan kıyısız kamu sahipliği üzerinde, devlet sahipliğini tekrar kazanmayı ve kıyıyı bitişik kara üzerindeki uygunsuz gelişmenin etkilerinden korumayı planlayan, Ulusal Kıyı Kanunu yürürlüğe koyulmuştur. Bu kanuna göre; anayasa ile uyumlu olarak, kıyısız kamu sahipliğinden vazgeçilemez, daimidir ve el koyulamaz. Kıyı Kanunu, kıyısız halk sahipliğine komşu, karaya doğru 4 bölgeyi tanımlar ve içlerindeki özel mülkiyet haklarının uygulaması ve gelişimi üzerine sınırlandırmaları belirler. Koruma; kıyının kara sınırından, karaya doğru minimum 100 m’yi kapsar ve özerk topluluk ve belediye meclisinin katılımıyla, ulusal hükümet tarafından, gerekli yerlerde maksimum 200 m’ye kadar genişletilebilir.

Bu bölge içinde, büyük yol projelerinde, kumsalların yok edilmesinde ve yüksek gerilimli elektrik kablolarının yerleşiminde, atık boşaltımında, genel bir yasaklama vardır; Kamu yararı ve ekonomik önem sebebiyle, istisnalar kabul edilebilir. Kıyının karaya doğru olan sınırından 6 m’lik bir şerit üzerinde, yayalar veya araştırma veya kurtarma araçları için, temiz bırakılması gereken bir irtifak

hakkı vardır. “Kıyıya serbest halk erişimi irtifak hakkı”, arazi kullanım bölgeleme planlarında yansıtılması zorunlu olan, kıyısız kamu mülkiyetine komşu arazi üzerinde mevcuttur. Denize yaya erişimini engelleyen çalışma ve aktiviteler, alternatif telafi edici önlemler alınmadıkça, yasaklanır. Ayrıca, kıyının kara sınırından minimum genişliği 500 m olan, kıyısız kamu sahipliğini korumak için; araba parkları için yeterli arazi ayrılmalıdır; belediye alanlarında, kent ve potansiyel kent alanı için müsaade edilen ortalama bina yoğunluğu aşılmamalıdır; “etki bölgesi”, arazi kullanım planlarına dahil edilmelidir (Erginöz, 1998).

İsveç

Çevre Bakanlığı, ulusal çevresel politikadan sorumludur ancak, idare bölgesi yönetsel meclisi, bölgesel seviyede önemli rol oynar. Yerel seviyede, belediye meclisleri de, özellikle arazi kullanımı planlama ve doğa koruma ilişkisinde, çevresel koruma görevine dahildirler. İsveç’te çevresel mevzuat, son zamanlarda, 1999’da yürürlüğe giren, yeni Çevresel Kanun ile güçlendirilmiştir. Bu kanunda, genellikle kıyı çizgisinden kara ve deniz tarafına 100 metre mesafesi olan kıyı koruma alanı tanımlanır. Ancak bu mesafe özel durumlarda 300 metreye kadar yükseltilebilir. Kıyı koruma alanında; yerel idare yönetim kurulu veya belediye özel durumlarda izin verebilmesine rağmen, yeni binaların, çit veya iskelelerin inşasını da içeren tüm gelişmeler yasaklanmıştır.

İsveç’te, geleneksel “herkesin hakkı”, kırsal bölgelerde özgür bir şekilde gezinmek ve ikametgah alanları çevresindeki özel arsalar hariç bir başkasının arazisinden geçmek için herkese hak verir. Korumadaki türler hariç, kıyı boyunca olta v.b. ile balık avlama, yaban meyvelerini, çiçekleri ve mantarları toplama hakkı, ayrıca, gemi ile gezme, yüzme, yerleşim yerleri veya otorite tarafından girilmesi yasaklanmış yerler hariç kıyıda her yere gitme hakkı da verir (Erginöz, 1998).

İngiltere

İngiltere’de; kıyılara özgü bir yasa yoktur. Kıyılardaki planlama faaliyetinin temelini 1971 yılında çıkartılan Kent ve Kır Planlama Yasası teşkil etmektedir. Esas planlama faaliyeti bölgesel ve mahalli ölçekli olarak yürütülmekte, özel durumlarda Çevre Bakanlığı bu kurumlara politika seviyesinde yol gösterici genelgeler yayınlanabilmekte veya gerekirse plan kararlarına müdahale edebilmektedir. Kıyıların korunması daha çok ‘milli parklar’, ‘doğa rezervleri’, ‘özel koruma alanları’ veya ‘bilimsel açıdan özelliğe sahip alanlar’ tanımları veya “doğal miras alanları” tanımları ile mümkün olmaktadır. İngiltere’nin bir ada olması nedeniyle denizden en uzak noktası bile ancak 135 km’dir. İngiltere ve Galler bölgesindeki kıyıların uzunluğu 4400 km olmakta birlikte bunun ancak 1100 km’si yapılaşmıştır. Buna karşın “doğal miras alanları” kavramı içinde ayrılan bölgeler 1400 km, Milli Parklar ise 359 km kıyı çizgisi uzunluğuna sahiptir. Bu tür alanların çoğu ‘Ulusal Vakıf’ (National Trust) adlı kar gayesi gütmeyen bir kuruluş tarafından satın alınmıştır. Kıyı ve deniz yatağı kraliyet mülküdür. Ulusal Vakıf İngiltere kıyılarının gelişmemiş kesimlerini ‘Neptün Girişimi’ programı çerçevesinde satın almıştır (Eke, 1995).

Kıyı alanını ilgilendiren, çoğu sektörel olan, karaya ya da denize uygulanan, önemli miktarda mevzuat vardır. Yasal çerçevenin karmaşıklığı ve sektörel doğası, Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimine (ICZM) potansiyel bir engeldir.

Kıyı alanını etkileyen kanunların çeşitliliğine rağmen, kapsamlı bir yönetim gücü olan bir kurul yoktur ve bundan dolayı, birçok organizasyon, karmaşık bir yasal çerçeve içerisinde birlikte çalışmak zorundadır. İngiltere’de, ICZM için belirli bir mevzuat oluşturma amacı da yoktur (Gibson ve Macalister, 1999).

ÖZGEÇMİŞ

20.05.1984 İstanbul Eminönü doğumluyum. Küçükçekmece Anadolu lisesini bitirdikten sonra (2002-2003), Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Bartın Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde öğrenim hayatıma devam ettim. 2007 yılında mezun oldum. İstanbul Kültür Üniversitesi'ne 2008-2009 yılı güz döneminde Mimarlık Şehircilik Programında Yüksek Lisansa başladım. İstanbul Kültür Üniversitesi ile paylaştığım 3. yarıyıl dönemim. Bu zaman içerisinde bilgileriyle üzerimde emeği geçen değerli hocalarıma sonsuz teşekkür ederim.

