

**KIYI ALANLARINDAKİ KENTSEL PROJELERİN BAĞLAMLA
İLİŞKİLENMESİ İÇİN ARAZİ KULLANIMINA DAYALI BİR YAKLAŞIM
ÖNERİSİ – İSTANBUL ÖRNEĞİ**

DOKTORA TEZİ

Berna USANMAZ COŞKUN

Anabilim Dalı: Şehir ve Bölge Planlama

Programı: Şehircilik

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

HAZİRAN 2020

MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARINDAKİ KENTSEL PROJELERİN BAĞLAMLA
İLİŞKİLENMESİ İÇİN ARAZİ KULLANIMINA DAYALI BİR YAKLAŞIM
ÖNERİSİ – İSTANBUL ÖRNEĞİ**



DOKTORA TEZİ

Berna USANMAZ COŞKUN

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Şehircilik Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN

HAZİRAN 2020

Berna USANMAZ COŞKUN tarafından hazırlanan KIYI ALANLARINDAKİ KENTSEL PROJELERİN BAĞLAMLA İLİŞKİLENMESİ İÇİN ARAZİ KULLANIMINA DAYALI BİR YAKLAŞIM ÖNERİSİ - İSTANBUL ÖRNEĞİ adlı bu tezin DOKTORA tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

.....

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehircilik Anabilim Dalında DOKTORA tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :

Üye :

Üye :

Üye :

Üye :

Bu tez, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.



Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel etik kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ücret karşılığı başka kişilere yazdırmadığımı (dikte etme dışında), uygulamalarımı yaptırmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

....





Babama,

Eşim ve kızına,



ÖNSÖZ

Öncelikle, tez çalışmalarım süresince sabırla bekleyen, değerli fikir ve önerilerini paylaşan, farklı perspektifler görmemi sağlayan, çalışmamı keyif ve azimle sürdürmem için beni motive eden sevgili hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. Gülşen Özaydın'a; yüksek lisansımın ilk gününden itibaren her konuda bana destek olan, doktoraı tamamlayacağıma beni de inandıran, çalışma konusunu bulmamda ve fikirsel olarak gelişmesinde önemli katkıları olan sevgili hocam Prof. Dr. Kemal Kutgün Eyüpgiller'e; tez izlemelerimde tüm samimiyeti ile beni destekleyen ve eleştirileri ile tezime yön veren Dr. Öğr. Üyesi Müge Özkan Özbek'e; alan çalışmam esnasında yöntem ile ilgili bana teknik destek veren, çalışmamı ileriki bir boyuta taşımamı sağlayan Dr. Öğr. Üyesi Seher Başlık'a; pozitif enerjisi ve değerli yorumları ile beni destekleyen ve yardımlarını esirgemeyen Doç. Dr. Adem Erdem Erbaş'a; Coğrafi bilgi sistemleri ile ilgili bana teknik destek veren Çağla Kuşçu'ya; alan çalışmamda kullandığım verilere ulaşmamı sağlayan İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanı Gürkan Akgün'e ve Özkan Genç'e; her zaman yanımda olan ablam Banu Usanmaz'a ve yeğenim Beren'e; dostlukları ile bana destek olan Aslı Çifter, Özlem Özcan, Günsu Usanmaz, Onur Karahan, Erkan Kambek ve diğer arkadaşlarıma; bu zorlu ve sancılı süreçte her zaman yanımda olan, motivasyonum kırıldığında, vazgeçmeyi düşündüğümde beni engelleyen, sabırla kaygılarımı dinleyen, moralini benden esirgemeyen ve bilgisi ile bana destek olan eşim Emirhan Coşkun'a; dokuz ay karnımda sabırla tez sürecimi izleyen kızım Pera'ya sonsuz teşekkürlerimle...

Son olarak, akademik kariyer yapmam konusunda bana en büyük desteği veren, maddi ve manevi bu süreçte yanımda olan, maalesef tamamladığımı görme fırsatı bulamayan sevgili annem ve babama verdiğim sözü tutmuş olmanın huzuru içerisindeyim.

Haziran 2020

Berna Usanmaz Coşkun
(Y. Şehir Plancısı-Mimar)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	ix
İÇİNDEKİLER.....	xi
KISALTMALAR.....	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xv
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvii
ÖZET.....	xxiii
SUMMARY.....	xxv
1. GİRİŞ	1
1.1 Amaç.....	5
1.2 Kapsam	6
1.3 Yöntem	8
2. KIYI ALANLARINDA KENTSEL PROJE KAVRAMI	13
2.1 Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projeler İle İlgili Kavramlar ve Müdahale Biçimleri	13
2.1.1 Koruma, iyileştirme, sağlıklılaştırma, eski haline getirme	13
2.1.2 Yenileme, yeniden canlandırma.....	14
2.1.3 Yeniden geliştirme, üretme.....	15
2.2 Kıyı Alanlarının Değişimine Etki Eden Kentsel Gelişme ve Dinamikler	16
2.2.1 Kıyıların endüstrisizleşmesi – limanların kentten desantralizasyonu	17
2.2.2 Küreselleşme ile yeni dünya düzeni.....	18
2.2.3 Endüstri kentlerinin finans kentlerine dönüşmesi – dünya kenti kavramı.....	19
2.2.4 Mekân organizasyonunda disiplinler arası bir anlayışa geçiş.....	20
2.2.5 Kent merkezine dönüş	20
2.2.6 Tarihi çevre koruma kavramı.....	21
2.2.7 Çevre ile ilgili bilinçlenme süreci – çevresel koruma	21
2.3 Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projelerin Tarihçesi ve Dünya Örnekleri	22
2.3.1 1960’lar projeleri.....	22
2.3.2 1980’ler projeleri.....	25
2.3.3 1990’lar projeleri.....	26
2.3.4 2000’ler projeleri.....	38
2.4 Kentsel Kıyı Alanlarının Mekânsal Kullanım Türleri.....	44
2.4.1 Rekreasyon alanları	45
2.4.2 Kültürel alanlar.....	47
2.4.3 Ticari alanlar	50
2.4.4 Konut alanları.....	52
2.4.5 Ulaşım alanları	54
2.4.6 Turizm alanları	54
2.5 Bölüm Sonucu.....	59
3. İSTANBUL KENTSEL KIYI ALANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE ARAZİ KULLANIMINA DAYALI MEKÂNSAL ANALİZİ.....	65

3.1 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarının Tarihsel Süreci.....	65
3.1.1 İstanbul kentsel kıyı alanlarının kısa tarihçesi – mekânsal değişime etki eden dinamikler	65
3.1.2 Yasal ve yönetsel süreç – dinamiklerin mevzuata etkisi	84
3.1.3 Dolgu alanları – üretilen yeni kentsel alanlar.....	98
3.2 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarının Tarihsel Süreç Değerlendirmesi ve Ortaya Çıkan Sorunlar.....	104
3.3 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarındaki Mekânsal Kıyı Değişiminin 2003-2018 Arası Sayısal Analizi.....	109
3.3.1 İstanbul kentsel kıyı alanlarında 2003 ve 2018 arazi kullanım sayısal analizleri ve değişimin değerlendirilmesi	110
3.3.1.1 Bölge 1 Haliç ve tarihi yarımada kıyıları	110
3.3.1.2 Bölge 2 İstanbul Boğazı kıyıları	122
3.3.1.3 Bölge 3- Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları	135
3.3.1.4 Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları	148
3.3.2 Kıyılardaki dolgu alanların arazi kullanım sayısal analizi	160
3.3.2.1 Bölge 1 Haliç ve Tarihi Yarımada kıyıları	161
3.3.2.2 Bölge 2 İstanbul Boğazı kıyıları	163
3.3.2.3 Bölge 3- Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları	165
3.3.2.4 Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları	166
3.3.3 İstanbul genelinde 2003-2018 yılları arasında gelişen noktasal projeler, yatırımlar	168
3.4 Bölüm Sonucu	192
4. NOKTASAL PROJELERİN KENTSEL KIYI ALANI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ.....	197
4.1 Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı Arası 2003-2018 kentsel kıyı düzenleme projeleri.....	201
4.1.1 Seaport Ataköy Projesi	201
4.1.2 Hyatt Regency Ataköy Projesi.....	206
4.1.3 Millet Bahçesi Projesi	209
4.1.4 Yalı Ataköy Projesi.....	214
4.1.5 Yedi Mavi Projesi	220
4.1.6 Büyükyalı Projesi.....	225
4.1.7 Yenikapı Dolgu Alanı Miting Alanı Projesi.....	232
4.1.8 Raddison Blu Otel-Ottomare Suit Projesi	238
4.1.9 Pruva 34 Projesi	242
4.1.10 Ataköy Yat Limanı Kompleksi- Marina Park Residence 99.....	247
4.1.11 Ataport (Seaport).....	251
4.2 Bölgenin Noktasal Projeler ile Dönüşümün Sayısal Analizi ve Kıyı Alanlarına Etkisi	256
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	267
KAYNAKLAR.....	277
EKLER	293
ÖZGEÇMİŞ.....	321

KISALTMALAR

ATM	: Ataköy Turizm Merkezi
CBS	: Coğrafi Bilgi Sistemi
ÇDP	: 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇŞB	: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
GEEAYK	: Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksel Kurulu
GYO	: Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsü
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
KAKS	: Kat Alanı Kat Sayısı
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KÜMED	: Kültürel Miras Etki Değerlendirmesi
KVBKK	: Kültür Varlıkları Bölge Koruma Kurulu
LDDC	: London Dockland Development Corporation
NİP	: Nazım İmar Planı
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TAKS	: Taban Alanı Kat Sayısı
TAYK	: Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TK	: Tercihli Kullanım
TM	: Turizm Merkezi
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
UİP	: Uygulama İmar Planı
UNESCO	: United Nations Educational Scientific and Cultural Organization



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : 1 bölge 2003 arazi kullanım tablosu	112
Çizelge 3.2 : Bölge 1 2018 arazi kullanım tablosu	117
Çizelge 3.3 : 2A bölgesi 2003 arazi kullanım tablosu.....	123
Çizelge 3.4 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım tablosu.....	127
Çizelge 3.5 : 2B bölgesi 2003 arazi kullanım tablosu	131
Çizelge 3.6 : 2B bölgesi 2018 arazi kullanım tablosu	133
Çizelge 3.7 : Bölge 3 arazi kullanım tablosu	137
Çizelge 3.8 : Bölge 3 2018 arazi kullanım tablosu.	141
Çizelge 3.9 : Bölge 4 2003 arazi kullanım tablosu	150
Çizelge 3.10 : Bölge 4 2018 arazi kullanım tablosu.....	155
Çizelge 3.11 : Maltepe Sahil Dolgu Alanı Düzenleme Projesi bilgileri.....	170
Çizelge 3.12 : Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı bilgileri.....	173
Çizelge 3.13 : Üsküdar Meydan Düzenlemesi bilgileri.....	175
Çizelge 3.14 : İstinye Tekne Park bilgileri	177
Çizelge 3.15 : Tarabya Tekne Park bilgileri.	178
Çizelge 3.16 : Emirgan sahil yolu projesi bilgileri.....	179
Çizelge 3.17 : Çubuklu Kanlıca Sahil Yolu Projesi bilgileri.....	180
Çizelge 3.18 : Kabataş Tranfer Merkezi Projesi bilgileri.....	182
Çizelge 3.19 : Galataport Projesi bilgileri	186
Çizelge 3.20 : Haydarpaşa Limanı ve Garı Dönüşüm Projesi bilgileri	189
Çizelge 3.21 : Haliçport Projesi bilgileri	192



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : Akış Şeması.....	8
Şekil 1.2 : İstanbul kıyı alanları bölgeleme haritası.	10
Şekil 1.3 : Tez Süreç Planlaması.	11
Şekil 2.1 : Baltimore plan (URL 2).	22
Şekil 2.2 : Baltimore görsel (URL 3).	23
Şekil 2.3 : Dockland gelişim haritası (URL 4).....	27
Şekil 2.4 : Dönüşüme konu olan alanların bölgelemesi (URL 5).	29
Şekil 2.5 : LDDC dönüşüm önerisi (URL 5).	29
Şekil 2.6 : Dockland arazi kullanımı (URL 5).....	31
Şekil 2.7 : Canary Wharf dönüşüm öncesi (URL 6).	32
Şekil 2.8 : Canary Wharf 1995-2015 (URL 6).....	32
Şekil 2.9 : Greenwich Peninsula 2008-2016 (URL 6).....	33
Şekil 2.10 : South Bank 2007-2014 (URL 6).	33
Şekil 2.11 : 1956-1972-2002 yılları Barselona'nın gelişimi (URL 7).	34
Şekil 2.12 : Poblenou bölgesi ve plajlar (URL 8).	35
Şekil 2.13 : Poblenou bölgesi ve plajlar (URL 8).	35
Şekil 2.14 : Barselona dönüşümünün gelişimi (URL 7).....	36
Şekil 2.15 : Poblenou bölgesi 1956-2016 kıyı şeridinin değişimi (URL 7).	36
Şekil 2.16 : Rekreasyon alanları.....	37
Şekil 2.17 : Paddington Waterside kıyı geliştirme planı (URL 9).	39
Şekil 2.18 : Hafen City genel görünüş (URL 10).....	40
Şekil 2.19 : Hafen City program alanları (Kentsel strateji, 2011.....	40
Şekil 2.20 : Hafen City genel görünüş (URL 11).....	41
Şekil 2.21 : Kıyı alanları proje dağılımı (URL 12).	42
Şekil 2.22 : Genel görünüm (URL 13).	43
Şekil 2.23 : Rekreasyon alanları (URL 13).....	43
Şekil 2.24 : Sumidagawa Nehri genel görünüş (URL 14).	46
Şekil 2.25 : Sumidagawa Nehri yürüyüş yolu (URL 14).....	46
Şekil 2.26 : Londra Thames Nehri yürüyüş yolu (URL 15).	47
Şekil 2.27 : Sydney Opera House genel görünüm (URL 16).	48
Şekil 2.28 : The Ring of Fire Akvaryumu genel görünüm (URL 17).	48
Şekil 2.29 : Xochimilco Gölü genel görünüm (URL 18).	49
Şekil 2.30 : Melbourne'daki Southgate ticari kompleksi (URL 19).	51
Şekil 2.31 : Queen's Quay terminali genel görünüm (URL 20).	51
Şekil 2.32 : Queen's Quay terminali genel görünüm (URL 21).	52
Şekil 2.33 : Batı Amsterdam projesi genel görünüm (URL 22).	53
Şekil 2.34 : Hong Kong Limanı konut yerleşimi (URL 23).	54
Şekil 2.35 : Harumi Passenger gemi terminali genel görünüm (URL 24).....	56
Şekil 2.36 : Hamburg terminali genel görünüm (URL 25).....	56
Şekil 2.37 : The Docks, Marsilya genel görünüm (URL 26).....	57
Şekil 2.38 : The Rocks, Sydney genel görünüm (URL 27).	58
Şekil 2.39 : Puerto Madero genel görünüm (URL 28).	59

Şekil 2.40 : Güney Afrika Cape Town genel görünüm (URL 29).....	59
Şekil 2.41 : Kıyı alanlarının değişimine etki eden dinamikler.	62
Şekil 2.42 : Kıyı düzenleme projelerinde tarihsel süreç.	62
Şekil 3.1 : İstanbul kentleşme sürecinin gelişimi (Kuban, 2000).	66
Şekil 3.2 : Tarihi limanlar (Kuban, 2012).	66
Şekil 3.3 : Boğaz sahil 1903 (Salt arşiv).	68
Şekil 3.4 : Büyükdere sahil 1870 (Salt arşiv).	68
Şekil 3.5 : Büyükdere sahil 1880 (Salt arşiv).	69
Şekil 3.6 : Ahşap Galata köprüsü deniz hamamı 1870 (Muhittin Bayram arşiv).....	69
Şekil 3.7 : 19.yy sonu İstanbul haritası (Atatürk Kitaplığı).	71
Şekil 3.8 : Haliç 1970'ler (Muhittin Bayram arşiv).	75
Şekil 3.9 : Büyükdere sahili kazıklı yol.	76
Şekil 3.10 : Ataköy Marina. (Salt arşiv).....	77
Şekil 3.11 : Karaköy'ün yıllar içindeki değişimi.(Muhittin Bayram arşiv)	78
Şekil 3.12 : Sahil yolu öncesi kullanılan Suadiye Plajı. (Salt arşiv).....	79
Şekil 3.13 : Sahil yolu öncesi kullanılan Caddebostan Plajı. (Salt arşiv)	79
Şekil 3.14 : Ataköy Baruthane Plajı 1970'ler. (Salt arşiv).....	80
Şekil 3.15 : Florya Plajı. (Salt arşiv).....	80
Şekil 3.16 : Pendik sahil yolu öncesi ve sonrası.	81
Şekil 3.17 : Kazlıçeşme eski ve yeni durum.(Muhittin Bayram arşiv)	82
Şekil 3.18 : İstanbul tarihsel gelişim (1/100.000 ÇDP raporu).	83
Şekil 3.19 : 1858-1980 dönemi yasalar.	86
Şekil 3.20 : 1980-2000 dönemi yasalar.	94
Şekil 3.21 : 2000 sonrası yasalar.	96
Şekil 3.22 : Yasalar.	98
Şekil 3.23 : Kıyılarda karar üretici ya da onay mercii konumundaki 21 kurum	98
Şekil 3.24 : Kıyı kanununa göre kıyı tanımı.(kıyı kanunundaki krokiden uyarlanmıştır)	102
Şekil 3.25 : Yasal müdahale ile yeni kent kıyısı	102
Şekil 3.26 : İstanbul kentsel kıyı alanları-alt bölgeler.....	110
Şekil 3.27 : 1. bölge 2003 arazi kullanım grafiği.....	111
Şekil 3.28 : 1. bölge 2003 arazi kullanım haritası	113
Şekil 3.29 : Bölge 1 a kısmı.....	114
Şekil 3.30 : Bölge 1 b kısmı	114
Şekil 3.31 : Bölge 1 c kısmı.....	115
Şekil 3.32 : Bölge 1 d kısmı	115
Şekil 3.33 : Bölge 1 2018 arazi kullanım grafiği.....	116
Şekil 3.34 : Bölge 1 2018 arazi kullanım haritası.....	118
Şekil 3.35 : Bölge 1 a kısmı.....	119
Şekil 3.36 : Bölge 1 b kısmı	119
Şekil 3.37 : Bölge 1 c kısmı.....	120
Şekil 3.38 : Bölge 1 d kısmı	120
Şekil 3.39 : bölge 1 2003- 2018 arazi kullanım karşılaştırma paftası.....	121
Şekil 3.40 : 2A bölgesi 2003 arazi kullanım grafiği	122
Şekil 3.41 : Bölge 2 2003 arazi kullanım haritası.....	124
Şekil 3.42 : Bölge 2 a kısmı.....	125
Şekil 3.43 : Bölge 2 b kısmı	125
Şekil 3.44 : Bölge 2 c kısmı.....	125
Şekil 3.45 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım grafiği	126
Şekil 3.46 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım haritası	128

Şekil 3.47 : 2A bölgesi a kısmı	129
Şekil 3.48 : 2A bölgesi b kısmı	129
Şekil 3.49 : 2A bölgesi c kısmı	129
Şekil 3.50 : 2B bölgesi 2003 arazi kullanım grafiği.....	130
Şekil 3.51 : 2B bölgesi 2018 arazi kullanım grafiği.....	132
Şekil 3.52 : Bölge 2 2003-2018 arazi kullanımı karşılaştırma paftası	135
Şekil 3.53 : Bölge 3 2003 arazi kullanım grafiği	136
Şekil 3.54 : Bölge 3 2003 arazi kullanım haritası	138
Şekil 3.55 : Bölge 3 a kısmı.	138
Şekil 3.56 : Bölge 3 b kısmı.....	138
Şekil 3.57 : Bölge 3 c kısmı	139
Şekil 3.58 : Bölge 3 2018 arazi kullanım grafiği	140
Şekil 3.59 : Bölge 3 2018 arazi kullanım haritası	142
Şekil 3.60 : Bölge 3 a kısmı	142
Şekil 3.61 : Bölge 3 b kısmı.....	142
Şekil 3.62 : Bölge 3 c kısmı.....	143
Şekil 3.63 : Bölge 3 2003-2018 dolgu alanları grafiği	144
Şekil 3.64 : 2003-2018 arazi kullanımı karşılaştırma paftası	145
Şekil 3.65 : Seapearl Ataköy 2003-2018 uydu fotoğrafları.....	146
Şekil 3.66 : Millet bahçesi ve Yalı Ataköy Projeleri 2003-2018 uydu fotoğrafları	147
Şekil 3.67 : Yat Limanı Projesi 2003-2018 uydu fotoğrafları	147
Şekil 3.68 : Yedimavi ve Büyükyalı Projeleri 2003-2018 uydu fotoğrafları.....	147
Şekil 3.69 : Yenikapı Dolgu Alanı 2003-2018 uydu fotoğrafları	148
Şekil 3.70 : Bölge 4 2003 arazi kullanım grafiği.	149
Şekil 3.71 : Bölge 4 2003 arazi kullanım haritası	151
Şekil 3.72 : Bölge 4 a kısmı.....	151
Şekil 3.73 : Bölge 4 b kısmı.....	152
Şekil 3.74 : Bölge 4 c kısmı	152
Şekil 3.75 : Bölge 4 d kısmı.....	153
Şekil 3.76 : Bölge 4 2018 arazi kullanım grafiği	154
Şekil 3.77 : Bölge 4 2018 arazi kullanım haritası	156
Şekil 3.78 : Bölge 4 a kısmı	156
Şekil 3.79 : Bölge 4 c kısmı.	157
Şekil 3.80 : Bölge 4 d kısmı.....	157
Şekil 3.81 : Bölge 4 2003-2018 arası dolgu alanları.	158
Şekil 3.82 : Bölge 4 2003-2018 arazi kullanım karşılaştırma paftası	159
Şekil 3.83 : İstanbul geneli dolgu alanları arazi kullanımı	161
Şekil 3.84 : Bölge 1 dolgu alanları grafik ve tablosu	162
Şekil 3.85 : Bölge 1 dolgu alanı arazi kullanımı.....	162
Şekil 3.86 : Bölge 2A dolgu alanı grafik ve tablosu	163
Şekil 3.87 : Bölge 2B dolgu alanı grafik ve tablosu.....	164
Şekil 3.88 : Bölge 2 dolgu alanları arazi kullanımı.....	165
Şekil 3.89 : Bölge 3 dolgu alanları grafik ve tablosu	166
Şekil 3.90 : Bölge 3 arazi kullanım haritası.....	166
Şekil 3.91 : Bölge 4 dolgu alanları grafik ve tablosu	167
Şekil 3.92 : Bölge 4 dolgu alanları arazi kullanımı.....	167
Şekil 3.93 : Orhan Gazi Parkı (URL-43).	171
Şekil 3.94 : Orhan Gazi Parkı (URL-43).	171
Şekil 3.95 : Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı (URL-45)	174
Şekil 3.96 : Üsküdar Meydan düzenlemesi projesi (URL-48).....	176

Şekil 3.97 : Üsküdar Meydan düzenlemesi projesi (URL-48).	176
Şekil 3.98 : Üsküdar Meydan mevcut hali (URL- 48)	176
Şekil 3.99 : İstinye Tekne Park (URL-51)	178
Şekil 3.100 : Tarabya Tekne Park (URL-51)	178
Şekil 3.101 : Emirgan sahil yolu yapım aşaması (URL-53)	179
Şekil 3.102 : Çubuklu Kanlıca sahil yolu (URL-56)	180
Şekil 3.103 : Kabataş Transfer Merkezi Projesi (URL-63)	183
Şekil 3.104 : Kabataş Tranfer Merkezi Projesi (URL-63)	183
Şekil 3.105 : Kabataş 2006 ve 2019 uydu görüntüler (URL-64)	183
Şekil 3.106 : Galataport Korunacak binalar ve emsal kullanımlar (Galataport çed raporu)	186
Şekil 3.107 : Galataport arazi kullanımına dayalı vaziyet planı (Galataport çed raporu)	187
Şekil 3.108 : Galataport havadan görünüm (Tabanlıoğlu arşivi)	187
Şekil 3.109 : Haydarpaşa Limanı ve Garı Dönüşüm Projesi şematik pafta	190
Şekil 3.110 : Haydarpaşa Garı havadan görünüm	190
Şekil 3.111 : Haliç 2020 uydu görüntüsü (URL-80)	192
Şekil 4.1 : Örnek föyün birinci evre-tanımlama tablosu	198
Şekil 4.2 : Örnek föyün ikinci evresi-kabuller tablosu.	199
Şekil 4.3 : Örnek föyün ikinci evresi- kabuller tablosunun alt kriterleri tablosu	199
Şekil 4.4 : Örnek föyün üçüncü evresi- etki analizi tablosu.	200
Şekil 4.5 : Örnek föyün dördüncü evresi-yakın çevre değişim analizi tablosu	201
Şekil 4.6 : Projenin vaziyet planı (URL-81)	202
Şekil 4.7 : Projenin görselleri (URL-82)	202
Şekil 4.8 : Projenin 20.03.1991 onaylı UİP	204
Şekil 4.9 : Hyatt Regency oteli (URL-89)	207
Şekil 4.10 : Millet Bahçesi havadan görünüş (URL-91)	210
Şekil 4.11 : Yalı Ataköy havadan görünüm (URL- 99)	215
Şekil 4.12 : Yalı Ataköy vaziyet planı (URL-100)	215
Şekil 4.13 : 14.08.1997 onaylı Ataköy Yat Limanı uygulama imar planı	217
Şekil 4.14 : Yalı Ataköy havadan görünüş (URL-99)	219
Şekil 4.15 : Yedi Mavi projesi vaziyet planı (URL- 105)	220
Şekil 4.16 : Yedi Mavi Projesi görselleri (URL-106)	221
Şekil 4.17 : Uygulama İmar Plan Tadilatı (İBB arşiv)	222
Şekil 4.18 : Büyükyalı projesi vaziyet planı (URL-112)	226
Şekil 4.19 : Büyükyalı Projesi havadan görünüm (URL-113)	226
Şekil 4.20 : Büyükyalı Projesi sınırları içerisindeki tescilli yapılar (20.03.2014 UİP değişikliği raporu)	227
Şekil 4.21 : 1/1000 Uygulama imar planı değişikliği(20.03.2014 UİP değişikliği raporu)	229
Şekil 4.22 : Yenikapı dolgu alanı 2006-2018 uydu görüntüleri	233
Şekil 4.23 : Yenikapı Dolgu Alanı	233
Şekil 4.24 : Yenikapı dolgu alanı UİP	235
Şekil 4.25 : Raddison Blu OttomareSuits Projesi görseli (URL-126)	238
Şekil 4.26 : 1/1000 Uygulama İmar Planı, 2013	239
Şekil 4.27 : Pruva 34 görsel (URL-130)	242
Şekil 4.28 : Pruva 34 1/5000 Nazım İmar Planı	244
Şekil 4.29 : Ataköy Yat Limanı işlevlerin dağılımı (URL-141)	248
Şekil 4.30 : Ataköy Yat Limanı master plan (URL-140)	248
Şekil 4.31 : Ataport Projesi işlevsel dağılım (Ataport İmar Planı Raporu)	254

Şekil 4.32 : Ataport proje görselleri (URL-153).....	255
Şekil 4.33 : Ataport proje görselleri (URL-153).....	255
Şekil 4.34 : Ataport Proje alanın mevcut hali.....	255
Şekil 4.35 : Ataköy plajı 1960'lar (Salt arşiv)	257
Şekil 4.36 : Ataköy sahil 2000'ler başı (Salt arşiv).....	257
Şekil 4.37 : Ataköy sahil 2006-2020 uydu görüntüleri	257
Şekil 4.38 : Kamu-Özel ortaklıklar modelleri(ÇDP, 2009).....	263
Şekil B.1: Dünya Projeleri Tablosu.....	294
Şekil A.1 : Dünya Projeleri Tablosu (Devam).....	295
Şekil B.1: İstanbul Projeleri Tablosu.....	296
Şekil B.1: İstanbul Projeleri Tablosu (Devam).....	297
Şekil C.1: Seapearl Proje Föyü.....	298
Şekil C.1: Seapearl Proje Föyü (Devam)	299
Şekil C.2: Hyatt Regency Proje Föyü	300
Şekil C.2: Hyatt Regency Proje Föyü (Devam).....	301
Şekil C.3: Millet Bahçesi Proje Föyü.....	302
Şekil C.3: Millet Bahçesi Proje Föyü (Devam)	303
Şekil C.4: Yalı Ataköy Proje Föyü	304
Şekil C.4: Yalı Ataköy Proje Föyü (Devam).....	305
Şekil C.5: Yedimavi Proje Föyü	306
Şekil C.5: Yedimavi Proje Föyü (Devam).....	307
Şekil C.6: Büyükyalı Proje Föyü	308
Şekil C.6: Büyükyalı Proje Föyü (Devam).....	309
Şekil C.7: Yenikapı Proje Föyü	310
Şekil C.7: Yenikapı Proje Föyü (Devam).....	311
Şekil C.8: Ottomare Suits ve Radisson Blu Proje Föyü	312
Şekil C.8: Ottomare Suits ve Radisson Blu Proje Föyü (Devam)	313
Şekil C.9: Pruva 34 Proje Föyü.....	314
Şekil C.9: Pruva 34 Proje Föyü (Devam).....	315
Şekil C.10: Kavramlar ve Kriterler	316
Şekil C.10: Kavramlar ve Kriterler (Devam)	317
Şekil D.1: 3. Bölge Noktasal Projeler Genel Değerlendirme	318
Şekil E.1: 3. Bölge Analiz Sonuçlarının Şematik Gösterimi Pafta 1	319
Şekil E.2: 3.Bölge Analiz Sonuçlarının Şematik Gösterimi Pafta 2	319



KIYI ALANLARINDAKİ KENTSEL PROJELERİN BAĞLAMLA İLİŞKİLENMESİ İÇİN ARAZİ KULLANIMINA DAYALI BİR YAKLAŞIM ÖNERİSİ – İSTANBUL ÖRNEĞİ

ÖZET

Tarihsel süreçte değişen kentsel, ekonomik, politik ve teknolojik etkenlerle, kıyılarda yer alan işlevler de değişmiştir. Bu işlevsel değişimdeki en büyük kırılma endüstri devriminin liman kentlerinde yarattığı dönüşümdür. 1960'lı yıllardan başlayarak özellikle sanayi işlevlerine dayalı alanların kentsel kıyılardan uzaklaşmasıyla boşalan alanlar hızla çöküntü bölgelerine dönüşmüştür. Bu nedenle bu alanlarda bir çalışma yapılma ihtiyacı doğmuştur. 1960'larda başlayan başarılı öncü örneklerin de etkisi ile kıyı düzenleme projeleri 1980'lerde ivme kazanmış; günümüze kadar evrilerek devam etmiştir. Bu tezin ana temasını oluşturan temel kavram 'kentsel kıyı'dır. Tez kapsamında bahsi geçen projeler kentsel kıyı projeleri olarak tanımlanmıştır. Kentsel kıyı projeleri su ve kent arasında var olan ancak zamanla kopmuş bulunan fiziksel ve sosyal ilişkiyi günümüz koşullarında yeniden üretme sürecidir. Bu bağlamda günümüzde gerçekleştirilen projelerdeki genel eğilim; kıyı alanına konut, ticaret, rekreasyon, ulaşım gibi işlevler getirerek alanları yeniden düzenlemektir. Dünya örnekleri incelendiğinde bu projeler içerisinde başarılı olanların tamamı ise ekonomik, ekolojik, toplumsal yararları dengelemeyi başarabilen, ekonomik, ticari, rekreasyon ve ulaşım gibi pek çok farklı aktivite fırsatları sunabilen çalışmalar olmuştur.

Tezin ikinci bölümünde kıyı alanlarındaki kentsel proje kavramı ele alınmıştır. Öncelikle kıyı alanlarının düzenlenmesi ile ilgili kavramlar ve müdahale biçimleri hakkında literatür taraması ile tezin kavramsal alt yapısı oluşturmuştur. Tezin kalanında kullanılacak terminoloji bu bölüm kapsamında belirlenmiştir. Akabinde kıyı düzenleme projeleri ile ilgili tarihsel bir araştırma yapılarak, 1960'lardan başlayarak günümüze kadar geçen sürede kıyı alanlarındaki kentsel projelere etki eden dünyadaki eş zamanlı gelişmeler-dinamikler çözümlenerek, incelenen projelerdeki farklı yaklaşımlar neden ve sonuçları karşılaştırmalı olarak ortaya konmaya çalışılmıştır. Kıyı alanlarında kentsel projelerin tarihsel süreç içerisindeki evriminin analizi sonrasında, özgün bir kentsel kıyı düzenleme projesinin yapısını oluşturan temel kavramları saptayabilmek için dünya örnekleri incelenmiştir. Yine bu bölümde kentsel kıyı alanlarında arazi kullanımına dayalı bir çalışma yapılmış, farklı işlevlere sahip kıyı düzenleme projelerinin kriterleri belirlenmiştir.

Tezin üçüncü bölümünde; İstanbul özelinde bir alan çalışması yapılmıştır. Öncelikle İstanbul kentsel kıyı alanlarının tarihsel süreci, mekânsal değişime ve mevzuata etki eden dinamikler çerçevesinde tartışılarak kronolojik bir analiz yapılmıştır. Yine bu bölümde İstanbul kentsel kıyı alanlarının mekânsal değişimin sayısal analizi ve değerlendirilmesinin yapılması planlanmıştır. Tez kapsamında bu çalışma 2003-2018 tarihleri ve mekânsal olarak kentsel kıyı alanları ile sınırlandırılmıştır. Doğal, ekolojik, kırsal kıyı alanları araştırma kapsamında değildir. Bu tarihler arasında mekânsal değişim; dolgu yöntemi ile yeni üretilen alanlar ve arazi kullanımındaki değişim

olacak şekilde analiz edilmiştir. İstanbul kıyılarında üretilen yeni kentsel mekanlar, bu mekanların arazi kullanımı ise dolgu alanları başlığında ayrıca analiz edilmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde; Tarihi Yarımada-Atatürk Havalimanı arası 2000’lerde yapılan kentsel kıyı düzenlemelerinin detaylı analizi tartışılmıştır. 2003-2018 yılları arası neoliberal politikalar ekseninde gelişen mega projeler, yatırımlar, üretilen yeni kentsel alanlar (dolgu alanları) bu bölümde detaylı analiz edilip, aynı tarihlerde değişen arazi kullanımlarının sayısalı ile karşılaştırılmıştır. Bütün bu analizler ışığında tezin asıl meselesi olan ve birçok soruna konu olan noktasal projelerin sürecinin ve etkilerinin daha anlaşılabilir olmasını amaçlayan, farklı boyutlarda ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir.

Son olarak yapılan çalışmada noktasal projelerden çıkan veriler ışığında bir üst ölçeğe geçilerek, 3. bölgenin (Tarihi Yarımada-Atatürk Havalimanı) bu tarihler arasındaki mekânsal değişimi, projelerin bölge bazında getireceği yükler hesaplanacak ve geline bu durumun İstanbul kentsel kıyı alanlarına etkisi tartışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Kentsel kıyı, kıyı alanları, noktasal projeler, plan-proje ilişkisi, CBS, arazi kullanımı

AN APPROACH PROPOSAL BASED ON LAND USE TO CORRELATE CONTEXT WITH URBAN PROJECTS IN COASTAL AREAS – THE CASE OF ISTANBUL

SUMMARY

Urban waterfronts have been transformed in terms of functional characteristics with the changing urban, economic and technological conditions through historical process. Most significant functional changes occurred in seaports during industrial period. Starting from 1960's the areas that are vacated as the industrial function buildings moving away from urban coastlines became urban ruined regions. Due to this situation, the need for a study in these regions has arisen. The leading projects in 1960's made an impact in the field. In the 1980's waterfront transformation projects gained momentum, evolved and continued until today. The concept which constitutes the main structure of this research is 'urban waterfronts. The projects that are mentioned are defined as urban waterfront projects. An urban waterfront project is a process of regenerating the physical and social connection between the city and the water considering the requirements of current times. In this context, mainstream projects incline to transform the urban waterfronts by placing various functions on them such as housing, commerce, recreation, and transportation. Examining different projects in the world points to the success of the projects that can present a balance between economy, ecology and social benefit and can accommodate multiple functions within itself.

In the second chapter of this research, waterfronts in consideration with urban projects are addressed. Primarily conceptual infrastructure of the research has been created with literature review about renewal of waterfronts and forms of intervention. Terminology that is used throughout the paper is determined within this chapter. Subsequently development of waterfronts in historical process is examined, dynamics and developments that concur simultaneously around the world and their effects on waterfront transformation projects are analyzed and the different approaches and outcomes are presented comparatively. After the analysis of evolution of waterfront transformation projects in historical process, world examples are examined to determine the basic principles that creates a structure for a socially beneficial and inventive urban waterfront transformation project. Also, in this chapter, research about the land use in urban waterfronts help identify the criteria for water transformation projects that accommodates different functions.

In the third chapter, a field study specific to İstanbul has been carried out. Primarily a chronological analysis has been made with studying the planning process of waterfront of İstanbul within the scope of historical development and the dynamics that affects the legislation and spatial changes. The changes of Istanbul urban waterfronts in terms of its spatial characteristics are numerically analyzed and evaluated. The scope of this research has been restricted to a certain time frame which is between 2003 and 2018 and to a specific area which is urban waterfronts. Natural, ecological, and rural

waterfronts are excluded. The spatial modifications in this timeline are analyzed as creating new spaces using sea filling process and changes in land use. The new urban spaces that are created by recovering land from sea and their use of land are analyzed under the title of filled areas.

In the fourth chapter, a detailed analysis of urban waterfront renewals of the area between Historical Peninsula and Atatürk Airport in 2000's is made. Mega projects, investments, and newly created urban spaces (filled areas) that pivots around the applied neoliberal policies are analyzed and a statistical comparison of the changing land use is made. Considering these analyses, a numerical analysis methodology has been developed to comprehend the affects and the process of spot projects which is the main issue of this research.

In conclusion, moving to a larger scale in light of the data gathered from the analysis of spot projects, the historical development in the given time frame, the load that projects are going to impose on its region and the effects of the current situation are debated.

Key words: Urban waterfront, waterfront areas, spot project, plan-project relation, GIS, land use

1. GİRİŞ

Tarihsel süreçte değişen kentsel, ekonomik, politik ve teknolojik etkenlerle, kıyılarda yer alan işlevler; arkasındaki kent gelişimini de dönüştürecek şekilde değişmiştir. Bu işlevsel değişimdeki en büyük kırılma endüstri devriminin liman kentlerinde yarattığı dönüşüm sonucu olarak kentin kıyı alanlarından kopmasıdır. 19. yy'da makina ve endüstri çağının başlaması ile liman bölgelerinin yanında oluşan endüstri alanları, 19. yy. sonlarında sanayi ile ilişkili işlevler kıyı alanlarına yerleşmiştir. Yollar, demiryolları ve kütleli olarak büyük hangar gibi yapılar kent ile kıyı alanlarında yaşanan kopmanın fiziksel boyutunu oluşturmuştur. 20. yy'a gelindiğinde hava taşımacılığı ve gelişen ulaşım ağı, endüstri aktivitelerinin kentin çeperlerine doğru kaymasına neden olmuştur (Hoyle ve dig, 1988). 1960'lı yıllardan başlayarak özellikle sanayi işlevlerine dayalı alanların çağdaş tesislerle donatılmış alanlara gereksinim duyması, kentsel kıyılardan uzaklaşması ile sonuçlanmıştır. Boşalan alanların hızla çöküntü bölgelerine dönüşmesi bu alanlar ile ilgili bir çalışma yapılma ihtiyacını doğurmuştur. Kıyıdaki bu endüstriyel bariyer nedeniyle suya arkasını dönen kentin suyla entegrasyonunun tekrar sağlanması için ortaya çıkan kentsel kıyı alanlarını düzenleme projeleri, kıyıda yaşanan işlevsel değişimin sonucunda ortaya çıkmıştır. Kıyı alanlarının bu son işlevsel dönüşüm süreci; 1960'larda başlayan başarılı öncü örneklerin de etkisi ile 1980'lerde ivme kazanmış; günümüze kadar evrilerek devam etmiştir. Günümüzde de bu projeler önemli bir küresel fenomen olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu tezin temasını oluşturan temel kavram kentsel kıyıdır. Kıyı, su ile kentin fiziksel ve sosyal olarak ilişki kurabildiği mekânsal bir ara yüzdür. Tez kapsamında bahsi geçen projeler kentsel kıyı projeleri olarak tanımlanacaktır. Genel hatları ile kentsel kıyı projelerini; dönüşümü zorunlu hale gelen kıyı alanlarının yaratılan kamusal alanlar ile kent ile entegrasyonu sağlayarak, kente dahil edilmesi olarak tanımlayabiliriz. Kentsel kıyı projeleri, çeşitli nedenlerden dolayı kentlerde bozulmaya ve çöküşe terk edilmiş kıyı arazilerinin, kentin bir parçası olabilmesi adına dönüşüm geçirmesi ve yeni bir işlev kazandırılması olarak da düşünülebilir. Temelde ise su ve

kent arasında geleneksel olarak var olan ancak uzun süredir kopmuş bulunan fiziksel ve sosyal ilişkiyi çağın gereksinimleri ile yeniden üretme sürecidir. Bu bağlamda günümüzde gerçekleştirilen projelerdeki genel eğilim; kıyı alanına konut, ticaret, rekreasyon, ulaşım gibi işlevler getirerek alanları yeniden düzenlemektir. Dünya örnekleri incelendiğinde bu projeler içerisinde başarılı olanların tamamı ise ekonomik, ekolojik, toplumsal yararları dengelemeyi başarabilen, ekonomik, ticari, rekreasyon ve ulaşım gibi pek çok farklı aktivite fırsatları sunabilen çalışmalar olmuştur.

Türkiye-İstanbul'da kıyı alanları sorunsalı;

Türkiye'de özellikle 1980 sonrasında tüm dünyada etkisini gösteren küresel ekonomiyle dönemin popüler söylemi olan neoliberalizmin yön verdiği kentsel politikalar kentleri şekillendirmeye başlamış; özellikle İstanbul hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Yatırımcı odaklı kentsel politikalar ve bu politikaların yarattığı kentsel dinamikler ile özellikle âtıl durumda olan kıyı alanları ekonomik kalkınma aracı olarak kabul görmüştür. Ancak kıyı alanlarının yeni yatırım alanlarına dönüşmesi fikrinin İstanbul kıyı alanlarında yaratacağı etki ve projelerdeki kamu yararının yetersizliği toplumsal kaygı ve tartışmalara yol açmıştır. Kentsel alanların özelleşmesi gibi bir risk oluşturan bu kentsel politikalar, kıyı alanlarının kamusal alan olmaktan çıkmasına ve özel sektörün inisiyatifine bırakılmasına neden olmaktadır (Bilsel, 2006). Özellikle 2000 sonrasında kıyı alanları için yapılan yeni yasal düzenlemeler bu değişime destek niteliğinde olmuştur.

İstanbul tarihi ve kültürel değerleri ile değerli bir konuma sahiptir. Ancak bu değerlerin hemen hemen tamamı kıyı mekânına yapılan müdahaleler ile yok olmakta ya da yok olma sürecine girmektedir. Küresel ekonomiyle ihtiyaçların karşılanmasına yönelik anlayışın değişmesi planlama anlayışında değişime; planların sermayeyi çekecek bir araç haline dönüştürülmesine; araştırma, analiz gibi plan kararlarının temelini oluşturan etapların planlamadan çıkarılmasına sebep olarak İstanbul'un kıyı alanlarını olumsuz etkilemiştir. Ülkemizdeki yasal, yönetsel ve planlamaya yönelik altyapının ve planlama geleneğinin yerleşmemiş olması sebebiyle küresel dünyanın eğilim ve talepleri doğrultusunda kıyıların bir tüketim ve pazar alanı olarak görülmesi; İstanbul'un coğrafyasına, tarihine ve kültürüne; kimliğine ve karakterine zarar vermektedir. Kentlerin uluslararası sermayeyi kapmak için yarıştığı günümüzde, İstanbul bu yarışın bir parçası olmakta ve buna bağlı olarak kenti eşsiz kılan özellikler göz ardı edilmekte, hatta yok edilmektedir.

İstanbul’da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikleri barındıran kıyı alanlarının;

- **Yalnızca ekonomik kaygılar ile projelendirilmesi; kamu kullanımını kısıtlayan kruvaziyer liman, iş alanları, konut ve turizm işlevleri ile şekillenmesi ve kıyıların birer pazarlama aracı haline gelmesi,**
- **Kıyı kent entegrasyonunu sağlamayan, kentsel bağlam ile ilişkilendirilmeyen tek tip kıyı gelişiminin desteklenerek, kıyıların özgün değerlerinin yok sayılarak kimliksiz kıyı alanların oluşumunun söz konusu olması gibi durumlar, bu konuda araştırma yapılma ihtiyacı doğurmuştur.**

Bu bağlamda İstanbul kıyılarında ortaya çıkan sorunlar 3 temel başlık altında toplanarak tartışılacaktır:

• **Mevzuat ile ilgili sorunlar;**

Yetki karmaşası ve açıklıklar İstanbul kıyı alanında oluşan yönetim sorunlarının temelini oluşturmaktadır. Merkezi hükümet ve yerel yönetimler arasında planlama ve yatırım kararlarının uyumsuzluğu kentsel kıyı alanlarında farklı uygulamaların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Özellikle yasal boşluklar nedeniyle yetki ve sorumluluklar kendi içerisinde çakışmaktadır. Neoliberal söylem çerçevesinde kurulan kurumların yetkisindeki bölgelerin sayısı her geçen yıl artmakta ve bu kurumlar arasında eşgüdüm sağlanamamaktadır. Bu durum bir kontrol mekanizması oluşturulamaması ile sonuçlanmaktadır. Kıyılar ile ilgili tüm kurumlar arasında eşgüdüm sağlayan, planlama pratiği ile bütünleştiren bir örgütlenme bulunmamaktadır. Mevzuatın geldiği nokta itibariyle kıyılarda karar verici ya da onay mercii olarak kabaca 21 adet kurum bulunmaktadır. Kurumların bir bölümünün plan yapma ve kimseye bağlı olmaksızın onama yetkisine de sahip olması, yetki ve sorumluluk çatışmalarının yaşandığı İstanbul’da kıyı mekânlarını parçalanmış bir duruma gelmesine sebep olmakta ve farklı planlama yaklaşımlarının sergilenmesi ile de sonuçlanmaktadır. Bunun örneklerinden olan turizm alanları ile ilgili kararlar genellikle gerekli analizler yapılmadan parçacı bir yaklaşımla alınmakta olup; kent altyapısına ve kente ağır yükler getirmektedir.

- **Neoliberal söylemin yarattığı sorunlar;**

Son yıllarda, neoliberal ekonomi politikalarının etkisi ile sermayenin yönlendirdiği mevzuat açılımları yaşanmaktadır. Bu bağlamda kıyı alanları kentlinin kullanımından kopmakta; özelleşerek mevcutta da sorunlu bir konu olan kamusalılık özelliğini yitirmektedir. Mega projeler ile kıyı alanları kentsel kullanıma açılmak yerine özel yatırım alanlarına dönüştürülmektedir. Özel sermaye yatırımlarının baskısı ile de kentsel kıyı alanları mekânsal olarak genişleyememekte ve birbirleri ile ilişki kuramamaktadır. Kıyı düzenlemelerinin üst ölçekli bir plan kararı ile gerçekleştirilmesi beklenirken; aksine bu bölgelerdeki yatırım kararları genellikle noktasal projeler ile alınmaktadır. Hatta aksine üst ölçekli plan kararlarının değişimi, üst ölçekli planların geçersiz kalmasına neden olmaktadır. Özellikle turizm ve rekreasyon alanları ve yeşil alanlarda bu duruma sıklıkla rastlanmaktadır. Bakanlık tarafından ilan edilen turizm alanlarında özel sektörün de devreye girmesi ile kamu yararı ilkesinin göz ardı edilmesi gibi bir durum oluşmaktadır (Yenikapı konut yatırımları) (Kılıç, 1999). Yeni kentsel alanlar da yerel idarelerce politikaya araç edilerek imar planları ile ilave yapılaşmanın önü açılmaktadır. Bir diğer sorun da planlarda yeterince açıklık getirilmeyen yapılaşma ve arazi kullanım koşullarıdır. Özel sektörün yatırım aracı olarak gördüğü bu alanlar, sektörün çıkarları doğrultusunda yorumlanmaktadır. Bu uygulamalar ile kıyıları geri dönülemez biçimde bozulmalara uğramaktadır (Türk, 2010). Bu bağlamda İstanbul kıyılarının doğal ve tarihi özelliklerinin korunamadığı ve yoğun bir mekânsal tüketim ile karşı karşıya kaldığı gözlenmektedir.

- **Kıyı alanlarında kent entegrasyonunun sağlanamıyor olması; kentsel bağlam ile ilişkilendirilemeyen projelerin üretilmesi,**

İstanbul kentsel kıyılarında arazi kullanım kararları hatalarından, yapılaşma türü seçiminden, yoğunluklarından ve sosyal ve teknik altyapının eksikliğinden kaynaklı yerleşim problemleri oluşmaktadır. Bu durum kıyıların günümüzde su ile güçlü bir etkileşiminin olmamasına neden olmakta; kentin kıyıya erişimi zayıf kalmaktadır. Ulaşım kararları ile sahil yolları fiziksel ve görsel bariyer etkisi oluşturmuştur (Demirdizen, 2008). 1980'lerde kıyılarda yapılan çalışmalarda genellikle dolgu yöntemi kullanılmıştır. Marmara Denizi kıyıları boyunca yapılan kıyı dolgu alanlarının fonksiyonları incelendiğinde ağırlıklı olarak rekreasyon alanları, ulaşım ve turizm alanları görülmektedir. Bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirilmeyen

bu çalışmaların sonucunda açık alanda artış olmasına rağmen kentsel donatı alanlarında artış sağlanamamış; bu fonksiyonlar büyük bir oranda kentle entegre edilecek şekilde planlanmamıştır. Marmara Denizi kıyılarında yoğun yapılaşma ve lüks/kapalı konut alanlarının artışı, tarihi kıyılarda doku ile uyumsuz mimari çözümlere bağlı olarak kıyı silüetinin zayıflamasına sebep olmuştur.

1.1 Amaç

Bu tezin asıl amacı; ‘Kıyı alanlarındaki kentsel projelerin İstanbul kıyı alanlarının dönüşümündeki etkisi nedir?’ sorusuna yanıt aramaktır. Bu soruya yanıt ararken yeni sorular karşımıza çıkmaktadır. Bu sorulara yanıt aramak da tezin amaçları arasındadır.

- Kıyı alanlarındaki kentsel proje kavramı nedir?
- Kıyı düzenleme projeleri tarihsel süreç içerisinde nasıl evrilmiş, hangi dinamikler ile şekillenmiştir.
- Dünyada kıyı alanlarındaki proje yaklaşımları nelerdir?
- Farklı coğrafyalarda yapılan kıyı düzenleme projelerinde hangi kavramlar ve kriterler ön plana çıkmaktadır?
- İstanbul kıyıları tarihsel süreç içerisinde nasıl bir değişime uğramıştır?
- 2000’li yıllarda İstanbul kentsel kıyılarında arazi kullanımındaki değişim nedir?
- Bu tarihlerde ön plana çıkan kentsel projelerin; planlama süreçleri, tasarım kriterleri, mekânsal etkileri nelerdir?

Tez; Tarihsel süreç içerisinde kentsel proje kavramını çözümleyerek; kıyı alanlarındaki proje yaklaşımını ortaya koymayı amaçlamıştır. Bu kapsamda yapılan dünya örnekleri analizi ile kentsel kıyı düzenleme projelerinde ön plana çıkan temel kavramlar ve bu kavramların değerlendirilmesine yardımcı olacak kriterlerin belirlenmesi hedeflenmiştir.

İstanbul kıyı alanlarındaki mekânsal değişime ve mevzuata etki eden dinamikler çerçevesinde tartışarak kronolojik olarak İstanbul kıyı alanlarının tarihsel süreç değerlendirilmesinin yapılması ve bu süreçte ortaya çıkan sorunların neden-sonuç ilişkisi içerisinde saptanması da tezin hedefleri arasındadır.

Tez kapsamında yapılan alan çalışmasında; İstanbul kentsel kıyı alanları projelerin yarattığı fiziksel etkinin somut veriler ölçeğinde analiz edilmesi ile noktasal projelerin arazi kullanımı ve plan ilişkisi dinamiği içerisinde tanımlanabilmesi amaçlanmıştır.

Çalışma odağına aldığı sorular çerçevesinde; noktasal projelerin süreç ve etkilerinin daha anlaşılabilir olmasını sağlayan; projeleri farklı boyutlarıyla ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirmeyi hedeflemektedir.

1.2 Hipotez

Bu çalışma; İstanbul'un kentsel kıyı alanlarının kamu yararı gütmeyen ekonomik taleplerin ön planda olduğu projeler tarafından şekillenmesi kaygısı ile yola çıkmıştır. Çalışma; kıyı alanları düzenlemelerinde tek bir çözümün olmadığı, yerlerin kimliğine, tarihine, ekonomisine, yasal ve yönetsel dinamiklerine göre özgün, kendine uygun bir kıyı düzenleme projelerinin üretilmesi gerekliliği düşüncesini kabul görmektedir. Ancak bu tür noktasal projeler kıyı kent ilişkisini kuramayan, kentsel bağlamdan yoksun tek tip kıyıların gelişmesine neden olmakla birlikte kıyıların özgün değerlerinin yok olması gibi sorunları oraya çıkarmaktadır. Özellikle ülkemizde 2000'li yıllarda kentsel politikalarda ön plana çıkan neoliberal söylem ile ivme kazanan bu noktasal projeler, İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürmektedir.

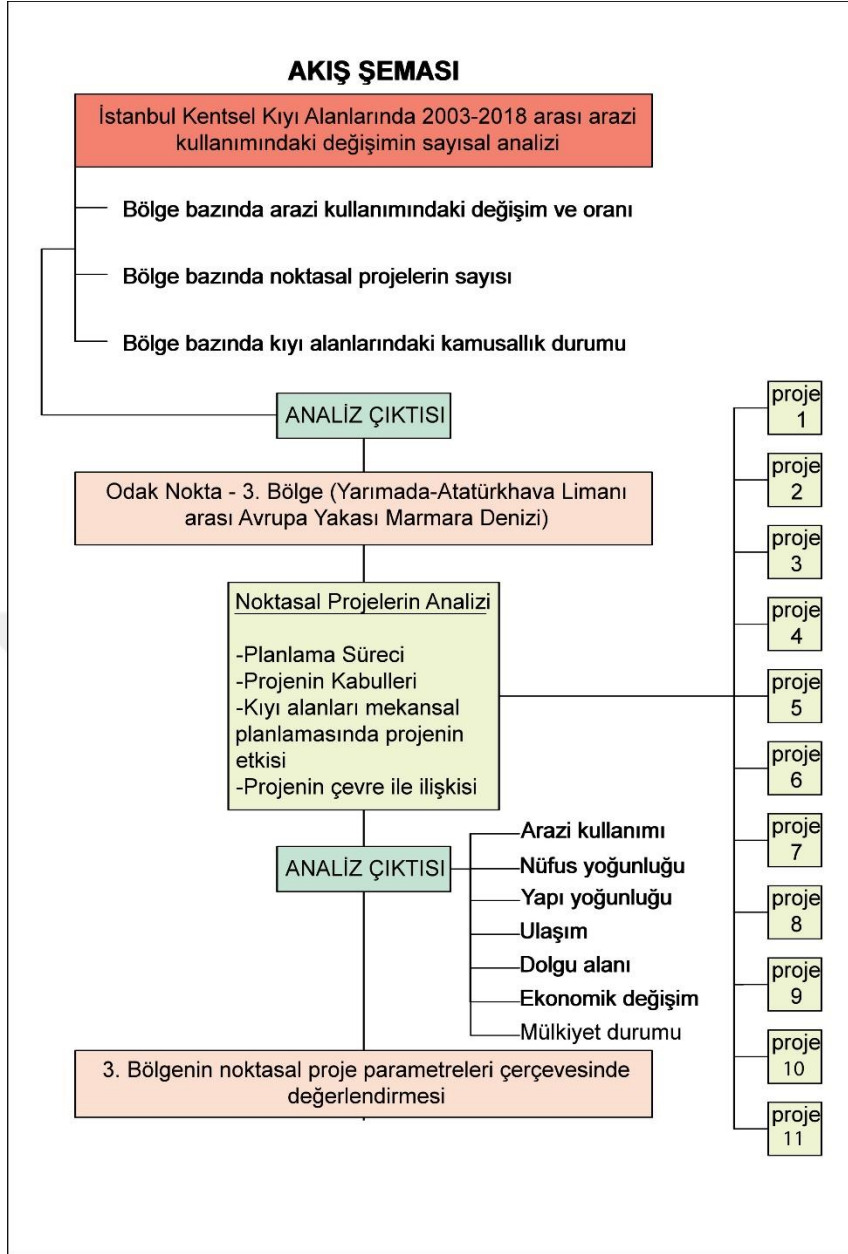
1.3 Kapsam

Bu çalışma neoliberal söylem ile ivme kazanan noktasal projelerin İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürdüğü hipotezinden yola çıkmaktadır. Dünya'da 1960'lı yıllarda başlayarak özellikle sanayi işlevlerine dayalı alanların kentsel kıyılarından uzaklaşması ile boşalan alanların hızla çöküntü bölgelerine dönüşmesi bu alanlar ile ilgili bir çalışma yapılma ihtiyacını doğurmuştur. Kıyı kent entegrasyonu tekrar sağlamak adına ortaya çıkan bu kentsel kıyı düzenleme projeleri bu tezin ana temasını oluşturmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde İstanbul'daki kentsel kıyı alanları her zaman müdahaleye açık olmuştur. 1980'lerden başlayarak özellikle 2000'li yıllarda neoliberal ekonomik politikalar ile hız kazanan noktasal projelerin çoğu kez kentsel bağlam ile ilişkilendirilmeden ve plan-proje ilişkisi sürecinde geliştirilmeden uygulanarak kıyıların bir pazarlama

aracına dönüşmesi kaygısını doğurmuştur. İstanbul'daki noktasal projelerin doğru anlaşılabilmesi için 1960'lardan başlayarak; dünya örnekleri içerisindeki kentsel kıyı düzenleme projeleri ve planlama süreçleri, arazi kullanımları ile proje kriterleri baz alınarak incelenmiş, kavramsal bir altyapı oluşturulmuştur.

İstanbul kentsel kıyı alanlarının tarihsel süreç, mekânsal değişime ve mevzuata etki eden dinamikler çerçevesinde tartışılarak kronolojik bir analizi ile İstanbul kentsel kıyılarının dönüşümünün 2000'li yıllardan sonra ivme kazanmış olduğu sonucuna varılmıştır. Bu bağlamda öncelikle İstanbul kentsel kıyı alanlarının mekânsal değişiminin sayısal analizi ve bu kapsamda değerlendirilmesine odaklanılmıştır. Tez kapsamında bu çalışma 2003-2018 tarihleri arasındaki dönemle mekânsal olarak kentsel kıyı alanları ile sınırlandırılmıştır. Doğal, ekolojik, kırsal kıyı alanları araştırma kapsamında değildir. Bu tarihler arasında mekânsal değişim; dolgu yöntemi ile yeni üretilen alanlar ve arazi kullanımındaki değişim olacak şekilde analiz edilmiştir. İstanbul kıyılarında üretilen yeni kentsel mekânlar, bu mekânların arazi kullanımı ise dolgu alanları başlığında ayrıca analiz edilmiştir. Bu bölümde çıkan sonuçlar ışığında; Tarihi Yarımada-Atatürk Havalimanı arasındaki bölgenin 2000'li yıllarda arazi kullanımındaki değişim ve oranı, bölge bazındaki noktasal projelerin sayısı, kıyı alanlarının kamusal durumunu açısından en fazla müdahaleye maruz kalan bölge olarak saptanmıştır. 2003-2018 yılları arasında neoliberal politikalar ekseninde gelişen noktasal projeler, yatırımlar, üretilen yeni kentsel alanlar (dolgu alanları) bu bölümde detaylı analiz edilip, aynı tarihlerde değişen arazi kullanımlarının sayısal yöntemlerle karşılaştırılması yapılmıştır. Bütün bu analizler ışığında tezin asıl meselesi olan ve bir çok soruna konu olan noktasal proje sürecinin ve etkilerinin daha anlaşılabilir olmasını amaçlayan, farklı boyutlarda ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir. Son olarak yapılan çalışmada noktasal projelerden çıkan veriler ışığında bir üst ölçeğe geçilerek, bölgenin (Yarımada-Atatürk Havalimanı) bu tarihler arasındaki mekânsal değişimi, projelerin bölge bazında getireceği yükler hesaplanarak ve geline bu durumun İstanbul kentsel kıyı alanlarına etkisi tartışılmıştır.

Bu çalışma; il neoliberal söylem ile ivme kazanan noktasal projelerin İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürdüğü hipotezini doğrularken, noktasal projeleri analiz etmede yeni bir metodoloji geliştirmiştir (Şekil 1.1).

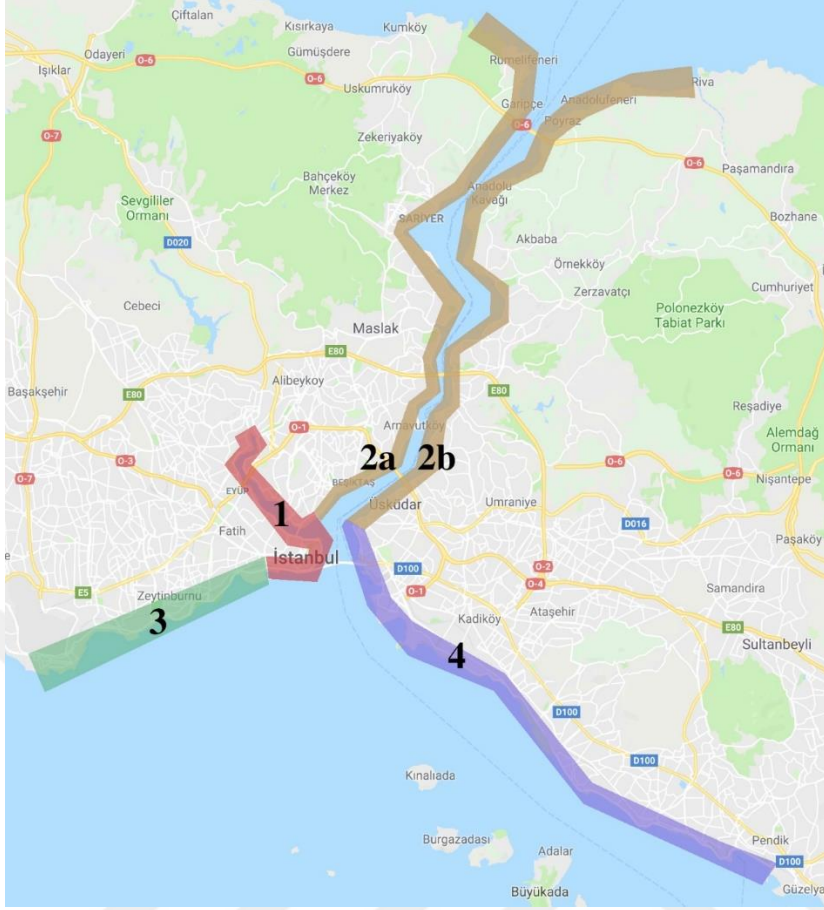


Şekil 1.1 : Akış Şeması.

1.4 Yöntem

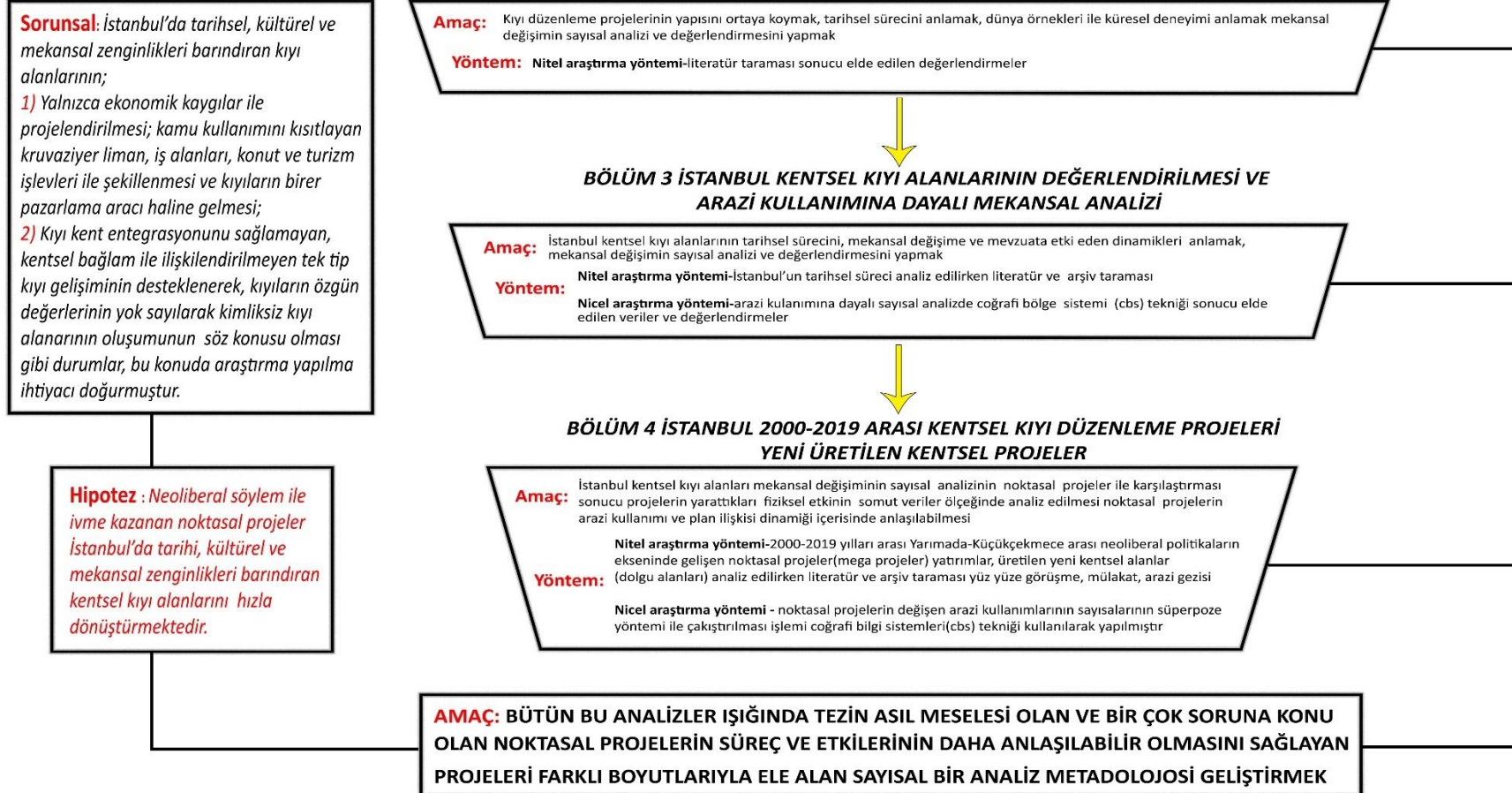
Teze kuramsal bir alt yapı oluşturmak için hazırlanan ikinci bölümde nitel araştırma yöntemi olarak literatür taraması ve örnek olay araştırma türleri kullanılmıştır. Kıyı alanlarındaki kentsel proje kavramı ve dünya örnekleriyle ilgili yapılan kapsamlı literatür taraması ile tezin ikinci bölümü şekillenmiştir. Dünya örneklerinden çıkarılan projelerin daha kolay anlaşılabilir olması adına karşılaştırmalı bir tablo oluşturulmuştur.

Tezin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde hem nicel hem nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. İstanbul'un tarihsel süreci analiz edilirken nitel araştırma yöntemi olan literatür ve arşiv taraması kullanılmıştır. İstanbul kentsel kıyı alanlarında coğrafi bilgi sistemi (CBS) tekniği kullanılarak arazi kullanımına dayalı sayısal bir analiz yapılmıştır. Arazi kullanımı verileri İstanbul kıyılarında yer alan kullanımların tespitine yönelik olarak İBB tarafından 2006 ve 2018 yıllarında yapılmış saha çalışmalarıdır. İBB arşivinden alınan 2006 arazi kullanım verilerinin verimli ve sağlıklı olmaması nedeniyle veriler 2003 hava fotoğrafları ile güncellenmiş ve doğrulanmıştır. Tez kapsamında İstanbul kentsel kıyı alanları kentsel ölçek ve alt bölge ölçeği olmak üzere iki seviyede ele alınmıştır. İstanbul kıyılarının coğrafi, tarihsel, kültürel olarak farklı dinamikler ile şekillenen kıyıları, analiz sonuçlarının daha verimli olabilmesi için 4 alt bölgeye ayrılmıştır. Bu dört alt bölge sırası ile Haliç kıyıları (1. bölge), boğaz kıyıları (2. bölge 2a ve 2b olarak ikiye bölünmüştür; 2a Avrupa yakası, 2b Anadolu yakası), Tarihi Yarımada- Atatürk Havalimanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları (3. bölge) ve Asya yakasının Marmara Denizi kıyılarında (4. bölge) kalan kentsel kıyı alanlardır. Bu tanımlanan alt bölgelerin kıyı şeridi boyunca 150 m'lik bir tampon bölge (buffer zone) belirlenmiştir. 2003 ve 2018 arazi kullanımı ve mekânsal değişim karşılaştırması bu tampon bölge baz alınarak yapılmıştır (Şekil 1.2).



Şekil 1.2 : İstanbul kıyı alanları bölgeleme haritası.

2003-2018 yılları arasındaki dönemde, Tarihi Yarımada- Atatürk Havalimanı arası neoliberal politikaların ekseninde gelişen noktasal projelerin, yatırımların, üretilen yeni kentsel alanların (dolgu alanlarının); analiz sürecinde kapsamlı bir literatür, arşiv taraması (projeler ile ilgili yayınlar, haritalar, üst ölçekli planlar, imar planları, mevzi planlar vb.), yüz yüze görüşme, mülakat, arazi gezisi gibi nitel veri toplama kaynakları kullanılmıştır. Bu projelerin aynı yıllarda değişen arazi kullanımlarının sayısal veriler ile karşılaştırılması işlemi de coğrafi bilgi sistemleri tekniği kullanılarak yapılmıştır. Noktasal projeler için hazırlanan analiz metodolojisi objektif ve sübjektif değişkenler ve kriterler çerçevesinde şekillenmiştir (Şekil 1.3).



Şekil 1.3 : Tez Süreç Planlaması.



2. KIYI ALANLARINDA KENTSEL PROJE KAVRAMI

Tez kapsamında kıyı alanlarındaki kentsel proje kavramının anlaşılabilmesi adına tarihsel süreç, kentsel kıyı alanlarına yapılan müdahaleler ve işlevler ile ilgili kavramların tanımlanması önem taşımaktadır. Geçmişte yapılan müdahalelerin gelecekte yapılacak müdahalelere ışık tutması açısından; dünyada 1960’lardan beri yaygın bir şekilde uygulanan kıyı düzenleme projelerinin dünya örnekleri eşliğinde tarihsel sürecinin analizi, eş zamanlı kıyı alanlarına etki eden kentsel gelişmelerin ve dinamiklerin tanımlanması ve kentsel kıyı alanlarının mekansal kullanım türlerinin belirlenmesi bu tezin kavramsal altyapısını oluşturmaktadır.

2.1 Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projeler İle İlgili Kavramlar ve Müdahale Biçimleri

Literatürde kentsel alanda, özellikle dönüşüme konu olan projelerde uygulanan müdahaleler ile ilgili bir çok kavram kullanılmaktadır. Bunlar kentsel yenileme, yenilenme, dönüşüm, yeniden geliştirme, yeniden canlandırma, yeniden üretim, eski haline getirme, alan temizlenmesi vb gibi kavramlardır. Kentsel kıyı alanlarına yapılan müdahaleler de benzer kavramlar ile tanımlanmaktadır. Bu tez kapsamında incelenecek kentsel kıyı düzenleme projelerinde yapılan müdahalelerin anlaşılabilmesi adına bu kavramlar üç ana başlıkta toplanmıştır. Bu başlıklar yapılan müdahalelerin sosyal, kültürel, fiziksel ve tarihsel etkilerinin yoğunluğuna göre kategorize edilmiştir.

2.1.1 Koruma, iyileştirme, sağlıklaştırma, eski haline getirme

Hasol’a göre koruma, tarih ya da sanat değeri taşıyan yapıların, doğal değerlerin ya da kent parçalarının yaşamlarını sürdürebilmeleri için muhafaza, onarım ve bakımına ilişkin gerekli önlemleri almaktır (Hasol 1975,2005). Keleş’e göre ise ‘kentlerin belli kesimlerinde yer alan tasarım değerleri yüksek yapılarla, anıtların ve doğal güzelliklerin- kentte bugün yaşayanlar gibi- gelecek kuşakların da yararlanması için her türlü yıkıcı ve saldırgan eylemler karşısında güvence altına alınması’ anlamına gelmektedir (Keleş, 1998).

Kentsel koruma, zamanla yıpranmış, çeşitli değişikliklere uğramış ancak özgünlüğünü kaybetmemiş yapıların yeniden bir düzenlemesi ile sağlıklı hale getirilmesi eylemidir. Bu yöntem, kentsel bir alanın fiziksel ve sosyal açıdan yıpranması ve dolayısıyla köhneleşmesi ile oluşan kentsel çöküntü alanları için temel tedavi yöntemidir (Uzun, 2006). Kentsel korumayı toplumun geçmişteki sosyal, ekonomik koşullarını, kültür değerlerini yansıtan fiziksel yapının veya kentsel mekânın günümüzün değişen sosyo - ekonomik koşulları altında yok olmasına engel olma ve çağdaş gelişmelerle bütünleştirilerek yaşamasını sağlama yöntemi olarak da değerlendirebiliriz (Engin, 1997). Bu nedenle korumaya güncel kent dinamikleri çerçevesinde yaklaşmalıyız..

Kentsel kıyı alanlarında koruma, kentsel stratejiler açısından korumacı bir bakış açısına sahiptir. Değişim içerisindeki tarihi kent kıyılarının sürekliliğini sağlayan bir model olarak karşımıza çıkmaktadır. Amaç tarihi yerleşmeyi yok saymadan, mirası günümüz koşulları ile bütünleştirmektir. Bu süreçte özgünlüğüne zarar veren, aykırı uygulamaların temizlenmesi de kentsel korumanın amaçları arasındadır (Özden, 2008).

Kıyı kentlerinde özellikle müdahale ihtiyacının en belirgin bir şekilde hissedildiği alanların başında eski liman bölgeleri gelmektedir. Süreçte bozulan ve çöküntüyle sonuçlanan bu alanların yenilenmesi eylemi, kentsel koruma kapsamında ele alınan bir strateji doğrultusunda yürütülmelidir.

Kentsel kıyıların yaşamış olduğu köhneleşme ve kimliksizleşmenin durdurulması, kültür öğelerinin korunması ve gelecek nesillere aktarılması bu sürecin temel amacı olmalıdır. Kentsel kıyıların yenileme stratejileri; doğal, kültürel ve tarihsel değerleri sürdürülebilirlik çerçevesinde, bugünün ve yarının kullanım eğilimlerini değerlendirerek yeni çözümler aramaya yönelik olmalıdır.

2.1.2 Yenileme, yeniden canlandırma

Hasol yenileme kavramını ‘bir kent parçasının veya yapının belirli bölümlerini, tekniğine uygun şekilde yenileyerek koruma’ olarak tanımlanmıştır (Hasol, 1998). Kentsel kıyı alanlarında, bu tanım eskiyen dokunun yenilenmesi olarak yorumlanabilir. Yenileme kavramından yerleşmelerin kalitesini yükseltmeye dönük temelde fiziksel bir müdahaleden bahsedilmektedir. Açık alanların iyileştirilmesi, ulaşım düzenlemelerinin yapılması ve kentsel altyapı gibi düzenlemeler kavramın içinde bulunmaktadır (Ed. Andersen ve Leather, 1999).

Yeniden canlandırma kavramı ise yerleşim alanları ve kentsel altyapının fiziksel açıdan iyileştirilmesi anlamlarını içermesi ile birlikte ekonomik düzenlemeyi ve alanın sosyal durumunu iyileştirecek birçok ölçütü de tanımlayan geniş kapsamlı bir kentsel politikadır (Ed. Andersen ve Leather, 1999). Keleş, yeniden canlandırmayı özgün işlevlerini yitiren, sağlam durumda bulunmalarına rağmen değerlerini türlü nedenler ile kaybetmiş alanlar ve/veya yapı stokları için ortaya çıkan bir gereksinme olarak ifade etmektedir (Keleş, 2000). Bu gereksinme neticesinde başvurulmuş canlandırma yöntemi kendiliğinden ortaya çıkabileceği gibi dışarıdan müdahale ile de yapılabilmektedir. Büyük kentlerdeki, özellikle kentsel kıyı alanlarında, çeşitli nedenlerden ötürü ortaya çıkan çöküntü alanlarında mevcut yapı stoğunun terk edilmesinin ardından altyapı kalmaktadır. Yeniden canlandırma, bu bölgelerde mevcut kaynakların yeniden kullanımını amaçlayan bir planlama yaklaşımıdır (Domicelj, 1994). Yöntem, bu tür kentsel kıyı alanlarında çöküntünün kaynağı olan faktörlerin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesiyle alanın tekrar hayata döndürülmesi anlamına gelen bir kavramdır. Yeniden canlandırma eylemi soylulaştırma veya kalitenin yükseltilmesi gibi iki farklı sonuç içerir (Clay 1979).

Özetle, kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması, bölgeyi değişen koşullara uygun duruma getirmek, yapısal özellikler bakımından iyileştirilemeyecek alanları yıkarak, bu alanların yeni bir planlama düzeni içinde geliştirilerek kent sistemine entegre edilmesi ile tekrar hayata döndürülmesi olarak tanımlanabilir. Özellikle sanayinin kent dışına çıkması ile boşalan kıyı alanlarının yeniden canlandırma uygulamaları ile kent ekonomisini hareketlendirecek fonksiyonlar verilmesi çok sık uygulanan bir yöntemdir (Özden, 2008).

2.1.3 Yeniden geliştirme, üretme

Keleş, yeniden geliştirme yöntemini 'Mevcut yapıların yıkılması ve kazanılan toprağın yeni kullanımlara ayrılması olarak tanımlarken yapısal özellikleri iyileşmeye imkânı olmayacak seviyede bozulmuş olan mekanların yıkılarak yeni tasarımlara konu olmasından bahsetmektedir. (Keleş, 2000; Keleş 1998). Yeniden geliştirme eyleminde arazinin yeniden imar edilmesi ve fonksiyon değişimi ile yeniden inşası söz konusudur (Şahin, 2015). Genellikle arazi ve yapıların kamulaştırılması nedeniyle maliyeti yüksek olan yöntem eleştirilere hedef olmasına rağmen özellikle ülkemizde sıkça başvurulmaktadır. Özden'e göre yeniden üretim, geliştirme kavramları yok olmuş,

bozulmuş, çöküntüye uğramış alanlarındaki eski dokunun tümüyle veya kısmen yıkılıp, yeni bir doku yaratılması anlamına gelmektedir (Özden, 2008). Mevcut alanın istimlak edilerek, temizlenmesi ve yeniden yapılması ile mevcut arazi kullanımını ve nüfus dağılımını değiştiren politikalar içeren bir yöntem olarak da karşımıza çıkmaktadır (Çetiner, 1981). Yıkım, Yapım, Alan temizleme kavramlarını da içeren bu yöntem ülkemizde kentsel dönüşüm anlamında kullanılan bir kavramdır. Ancak yeni dokunun üretiminde ıslah edilebilecek alanların iyileştirilerek yeni dokuya kazandırması da aslında yeniden üretim sürecinin parçası olmalıdır.

Özünde yeniden üretim, yeniden gelişim kavramları yapısal bir dönüşümü ifade etmekte ekonomik, sosyal ve mekânsal sorunlara çözüm getirecek bir dönüşümü hedeflemelidir (Roberts, 2000). Alansal ölçekte yerleşim politikaları belirlenerek güçlü bir desantralize planlama yaklaşımının yön verdiği yöntem, ekonomik ve sosyal yapının yeniden üretilmesi, kurumsal düzenlemeler gibi politik hedefler içermektedir. Gelişme potansiyeli yüksek olan kıyı alanları ile kentin entegre edilmesi, kurumsal bağlantıların vurgulanarak, aktörler arası ortaklıkların öne çıkarılması, bölge içi yatırımları özendirerek kaynağın bölge içine aktarılması gibi politik odakları vardır (Hall, 1997).

2.2 Kıyı Alanlarının Değişimine Etki Eden Kentsel Gelişme ve Dinamikler

Ortaya çıktığı 1960'lı yıllardan günümüze kadar küresel ölçekte önemli uygulamalara sahne olan kentsel kıyı alanlarının projelendirilmesi eylemini çözümleyebilmek için bu tarih aralığındaki kıyı projelerine etki eden eş zamanlı küresel gelişmeleri-dinamikleri analiz etmek gerekmektedir.

Kentsel kıyı düzenleme projeleri, temelde liman endüstrisinin kentten desantralizasyonu ile ortaya çıkmıştır. Yıllar içerisinde farklı dinamikler kıyı düzenleme proje süreçlerini etkilemiş, şekillendirmiş, farklı yöntemler modeller oluşmasını sağlamıştır.

Bu dinamikler;

- Küreselleşme ile yeni dünya düzeni (fordist üretimin bitişi ve post fordist üretimin başlangıcı);
- Endüstri kentinden finans kentine dönüşüm;

- Mekân organizasyonunda disiplinler arası bir anlayışa geçiş;
- Kent merkezine dönüş;
- Çevresel bilinçlenme hareketi;
- Tarihsel koruma hareketi;

gibi küresel dinamikler bulunmaktadır. Kıyı düzenleme projelerini çözümleyebilmek amacıyla bu dinamikler, genel hatları ile tartışılarak tarihsel süreç ile ilişkilendirilecektir.

2.2.1 Kıyıların endüstrisizleşmesi – limanların kentten desantralizasyonu

Sanayileşme sürecinde kıyıların ulaşım, hammadde ve depolama olanakları sanayinin kıyı alanlarında gelişmesine neden olmuştur. Bu süreçte sanayi alanlarının hızla geliştiği kentsel kıyılar mekânsal, çevresel ve kültürel olarak değişime uğramıştır. Kütlesel olarak büyük alanlar kaplayan bu sanayi tesisleri kentle kıyı ilişkisinin kopması gibi bir sonuç doğurmuştur. Tarihsel süreç içerisinde kıyı alanlarında konumlanan kente ait simgeler ve yapılar ve/veya oluşturulan kültür de bu süreçte zarar görmüştür. Kentin kimliğini oluşturan tarihi yapılar yıkılmış; suyun kullanımı sınırlandırılmış hatta bu tür bir yapılaşma ile suyun kirlenme süreci hızlanmıştır. Sanayileşme ile çeşitlenen ve artan taşımacılık talebini geleneksel limanlar karşılayamayarak hızla işlevlerini yitirmişlerdir. Liman gerisinde yer alan kentsel alandaki işgücünün desantralizasyonu ile bu alanlar genellikle organize olmayan bir biçimde limanı destekleyen faaliyetlere dönüşmüştür. İşlevsel ve sosyal yapıdaki bu değişim liman gerisindeki kentsel alanların çöküntü alanına dönüşmesine neden olmuştur (Hoyle ve diğ., 1988).

Teknolojinin gelişimi ile taşıma hacmi ve kapasitesinin artması taşıma araçlarının özellikle gemi boyutlarının büyümesini sağlayarak; başta limanlar olmak üzere gemi inşa sanayi gibi suya dayalı sanayi kullanımlarının daha geniş alanlara ve daha derin suların bulunduğu kent dışındaki alanlara doğru taşınmasını gündeme getirmiştir. Kent merkezine yakın konumlanmış olan sanayinin hızla büyümesi, taşımacılık ve kaynak açısından suya bağımlılığının azalması ile sanayi merkezleri bulundukları alanları terk etmeye başlamışlardır. Bunun sonucunda bu alanlar boş, ıssız, kullanılmayan alanlar haline gelmiştir. Kıyıdaki değişim ve gelişmelerde teknolojinin önemli rolü vardır.

Tarihsel süreç içerisinde teknoloji geleneksel kent kıyısını önce biçimlendirip inşa etmiş; sonra yıkıp parçalamıştır (Hall 1993).

1960'lara gelindiğinde kıyı ile ilişkilerini kapatan, kısıtlayan kullanımların kıyıdan geri çekilmesiyle kentliler, su ve kıyının farkına varmışlardır. Kıyıların bir taraftan ekonomik aktiviteler için uygun alanları barındırması, diğer taraftan değişen ekonomik anlayış doğrultusunda yatırımlara olanak sağlayan güçlü potansiyelinin olması gibi nedenlerle kentsel kıyı alanları yeniden değer kazanmaya başlamıştır (Hoyle ve diğ., 1988).

2.2.2 Küreselleşme ile yeni dünya düzeni

1970'lerde petrol krizi ile doruğa çıkan dünya ekonomik krizi, ekonomik olarak dünyada değişim sürecini de başlamıştır. Ekonomik belirsizliklerin yaşandığı bu dönem sanayide örgütlenme konusunda olduğu gibi, politik ve toplumsal yaşamda da yeni düzenlemelere geçiş sürecinin başlangıcı olmuştur (Harvey, 1997). Kapitalizm, bu ekonomik krizden çıkmak için üretim biçimini değiştiren bir formül bulmuştur. Fordist üretim modelindeki kitlesel üretim yerine esnek üretim olarak adlandırılan Post-Fordist üretim modeline geçilmiştir (Harvey, 1989). Post-Fordizm olarak adlandırılan bu yeni üretim biçiminde temel fark üretimde yeni sektörlerin, finans hizmetlerinde yeni yöntemlerin ve pazarların ortaya çıkması; ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin büyük ölçüde hızlanmış olmasıdır. Tek bir merkezde üretim zorunluluğunu ortadan kaldıran bu kavram üretim sürecinin parçalara ayrılabilmesini sağlamaktadır. Coğrafi olarak da üretimin farklı yerlerde yapılabilmesine olanak sağlayan bu üretim modeli ile tüm dünyayı ilgilendiren bir ekonomik değişim yaşanmış; yeni bir düzen oluşturulmuştur. Dönemin en belirgin özelliği hem sektörler hem de coğrafi bölgeler arasında eşit olmayan gelişmedir (Harvey 1989).

Üretim modelinin değişimi ve ekonomik krize çözüm olarak görünen bu yeni düzen ile kentsel planlamada ekonomik boyut yüceltilerek, sosyal boyut arka planda bırakılmıştır. Küreselleşme ile sermaye endeksli mekânsal düzenleme, planlamada hakimiyet kazanmıştır. Bu durum kentsel mekânda birey ölçeğinin yitirilmesi gibi sonuçlar doğurmuş, kullanıcı ile kentsel mekân arasındaki bağ yıpranmıştır (Marshall, 2004).

Küreselleşme süreci kentlerde yarışabilir üstünlük kavramını doğurmuştur. Bu durum kentler arası dengesizlik, eşitsizlik hatta taşralaşma ile sonuçlanmıştır. Yeni düzen ile

planlama öncelikleri değişmiş; kentsel mekânlar pazarlanabilir alanlar olarak algılanıp tarihi, turistik, kültürel mekânların tasarımları sermaye için cazip bir alan oluşturmaya yönelik olarak yapılmaya başlanmıştır. Neoliberal söylemin etkisiyle küreselleşen dünyanın birbiri ile yarışan kentlerinde kıyının bir pazarlama ürünü haline gelmesi ve bir meta olarak görülmesi süreci başlamıştır. Bu sürecin bir aracı olarak kentsel kıyı alanlarını düzenlenme projelerinin kullanılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Böylelikle kamusal mekânlar olan kıyıların ekonomik kaygılar ile kamusalılık özelliklerini yitirme riski ortaya çıkacaktır (Harvey 1989).

Küreselleşme sürecinin bir diğer çıktısı da yerelleşmedir. Yerel yönetimlerin planlama sürecinde daha etkin rol almaya başlamasına; merkezi yönetimlerin yetki ve sorumluluklarının bir kısmını yerel yönetimlere aktarması ile kamu sermaye ortaklarının oluşmasına zemin sağlamıştır.

2.2.3 Endüstri kentlerinin finans kentlerine dönüşmesi – dünya kenti kavramı

Günümüzde üç önemli nedenle kent kıyılarına büyük bir ilgi vardır: Birincisi büyüklüğü; ikincisi kentin odak noktasında olması, üçüncüsü ise hizmetler sektörünün güçlenmesi ve su ve insan arasındaki çekimdir. Tarihsel süreçte kentsel kıyıların düzenlenmesi kentin yeni rolünün belirlenmesinde etkin olmuştur. Kıyı alanları toplumsal, kültürel ve ekonomik ilişkiye dayalı gelişmelerle kentin imajını değiştirebilecek potansiyele de sahiptir (Konvitz, 1982).

Ekonominin küresel ölçekte yeniden düzenlenmesi finansal eylemler ile hizmetler sektörünün küresel ölçekte genişlemesine; bu da hizmetler sektöründe istihdamın hızla yükselmesine neden olmuştur. Uydu iletişimi teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak ulaştırma maliyetindeki düşüşler, sanayinin gelişmiş ülkelere gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelere desantralizasyonunu desteklemiştir (Harvey, 1997). Bu durum üretimin ve finansal piyasaların küresel ölçekte genişlemesine imkân sağlayarak dünya kenti kavramını oluşturmuştur. Küresel ekonominin kontrol, yönetim ve organizasyon merkezi olarak tanımlanan dünya kenti kavramı; ticaret ve hizmet sektörü ile finansal eylemlerin gerçekleştiğı kentler olarak da tanımlanmaktadır (Sassen 1991). Küresel yatırımları çekebilmek ve küresel ekonomide yönetim ve kontrol merkezi olabilme çabasına giren kentler mekânsal yapısına ilişkin formüller de geliştirmeye çalışmıştır (Douglass, 1999). Bu yeni düzenle birbirleriyle yarışma durumunda olan kentlerde yeni kentsel mekân üretimi zorunluluğı doğmuş; sanayinin

kıyılardan çekilmesi ile atıl kalan kıyı alanları bu kapsamda öncelikli olarak düşünülen yerler olmuştur. Yarışa giren kentlerde kıyılarıdaki endüstri tesisleri işlevsel dönüşüme girerek dünya kentlerinin yeni merkezleri olmaya başlamıştır. Özellikle Avrupa’da sanayi döneminde endüstri kenti kimliğine sahip olan kentler dünya kenti olma yolunda bütüncül bir planlama anlayışı ile kent kıyılarını kapsamlı bir planlama sürecine dahil etmişlerdir. Planlama yaklaşımı çok merkezli, dinamik, turist çeken, ikamet eden kentlinin alışkanlıkları ile şekillenen ve onların huzurlu yaşamını teşvik ederken; turistlerin keşiflerine ve kenti deneyimlemelerine izin veren kamusal mekânlar yaratan kentler şeklindedir (Friedmann, 1986). Kentlerin merkezinde bulunan terk edilmiş, işlevsiz endüstriyel tesisler, antrepolar ve ulaşım bağlantıları ile dolu eski liman bölgeleri böyle bir yarışta prestij merkezi olarak pazarlanmaktadır.

2.2.4 Mekân organizasyonunda disiplinler arası bir anlayışa geçiş

1980’lerde bilimler arasında geçişleri ve ilişkileri mümkün kılan disiplinler arası ve disiplinler ötesi çalışma ortamları ortaya çıkmış; çok disiplinli çalışma kültürü hakimiyet kazanmaya başlamıştır. Bu yaklaşım planlama alanında da etkisini göstermiş; mekân üretiminde çağdaş yaklaşımlar, konular ve kavramlar oluşmasına; konu ile ilgili aktörlerin artmasına yol açmıştır. Özellikle çok boyutlu kıyı alanlarının canlandırılması, kent ve su ilişkisinin tekrardan kurgulanması ve yeni mekânsal alanlar üretimi sürecinde yaşanan dönüşüm disiplinler arası çalışmaları gerekli hatta zorunlu kılmıştır. Farklı yaşam çevrelerinden insanların, meslek gruplarının, mekân organizasyonu ile ilgili uzmanların dahil olduğu süreç yönetimleri veya organizasyon şemaları kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesinde daha etkin olmaya başlamıştır.

2.2.5 Kent merkezine dönüş

Banliyöleşmenin steril ve izole yaşam tipine tepki olarak kent merkezinde alternatif kamusal alanlar yaratma ihtiyacı ve talebi oluşmuştur. Kentlinin ihtiyaçlarını karşılamak için üretilen kamusal alan talebi ile kent yönetimleri kent merkezlerinde yeni kamusal mekânlar üretmek için yer arayışına girmiştir. 1960’larla başlayan kıyı alanlarını tekrar işlevlendirme süreci bu talep ile ivme kazanmış; kıyı alanları bu ihtiyaç doğrultusunda şekillenmeye başlamıştır. Kentlerde çok fazla tip ve işlevde kamusal alan yapılmaya başlanmıştır. Bu akımla kıyıların düzenleme olgusu kentlinin su ile yeniden buluşmasına odaklanmış; kıyı alanları boyunca parklar, rekreasyon ve

aktivite alanları yaratılarak kent kıyı ilişkisinin tekrardan kurgulanması amaçlanmıştır (Francis 1989).

Kent merkezlerinde yer alan sanayinin desantralizasyonu ile boşalan alanlar, tarihi liman, tersane alanlarında kentlinin boş zamanlarında kentin yoğun temposundan uzaklaşmak için ihtiyaç duyduğu dinlendirici ve eğlendirici günlük aktivitelere imkan sağlayan projeler üretilmeye çalışılmıştır. Farklı sosyal ve yaş gruplarının kentin yoğun temposundan uzaklaşabileceği ve hızlı erişebilecekleri bu alanlar insanların kent merkezine dönüşünde etkin olmuştur.

2.2.6 Tarihi çevre koruma kavramı

Kıyı alanlarındaki sanayinin desantralizasyonu sonucu atıl kalan tarihi yapıların ve liman alanlarının önemi ve estetiksel yapısı ilk korumacılar tarafından farkedilmiştir. 1960'lar dünyada tarihsel koruma kavramının geliştiği, koruma ile ilgili hükümlerin tanımlandığı bir dönemdir. Koruma kavramının gelişmesi ile değersiz görülen tarihi yapılar kent planlamasının konusu olmaya başlamıştır. Korumacıların çalışmaları ile endüstri mirası kavramı ortaya çıkmış ve bu kapsamda kültürel miras olarak kabul edilen bu yapıların korunması için yasal düzenlemeler yapılmıştır. 1973 yılında UNESCO tarafından Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Komitesi kurulmuştur (<https://ticcih.org>).

Kentlerin özgün kimliklerinin bir parçası olan bu yapılar kıyı alanlarının düzenlenmesi olgusunda etkin bir rol üstlenmiştir. Sanayinin desantralizasyonu sonucu atıl kalan bu endüstri yapıları yeniden işlevlendirme kapsamında ele alınarak kentlinin ihtiyaçlarına yönelik yeni işlevler geliştirilmiş ve yapıların korunması sağlanmıştır.

2.2.7 Çevre ile ilgili bilinçlenme süreci – çevresel koruma

1970'lerde artan çevre bilinci ve dünyada yayılan çevre hareketi kıyıları birincil derece etkilemiştir. Doğal kaynakların aşırı ve bilinçsiz kullanılması ile çevresel problemler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemlerde ozon tabakasının incelmesi, ormanların azalması, türlerin yok olması gibi birçok çevresel sorun farkındalık yaratmıştır. Bu durum çevre hareketini başlatmış; bu kapsamda ulusal ve uluslararası yasalar düzenlenmiştir. Doğal kaynakların tükenen, sınırlı kaynaklar olduğunun anlaşılması dünya çapında çevre koruma akımını ve bu kapsamda çevre koruma önlemlerinin alınmasına yol açmıştır. Çevresel koruma akımı kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi

konusuna ivme kazandırmış; çevre yasaları kapsamında kentsel liman temizlikleri yapılmıştır. Temizlenen liman alanları çekicilik kazanmış; yatırımların bu bölgelere gelmesine neden olmuştur. Kıyıların temizlenmesi ile bu alanlar rekreasyon, konut ve turizm gibi çeşitli işlevlere de ev sahipliği yapmaya başlamıştır (Breen,Rigby 1994).

2.3 Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projelerin Tarihçesi ve Dünya Örnekleri

1960’larda Avrupa ve Kuzey Amerika’nın önde gelen liman kentlerinde ortaya çıkan kentsel kıyı düzenleme projelerinin tarihsel süreci dört evrede incelenebilir. Bu evreler birbirinden kesin sınırlarla ayrılmamakla birlikte, dönemlere hâkim olan farklı stratejiler ve yaklaşımlar bulunması nedeniyle birbirinden farklılaşmaktadırlar (Schubert, 2009).

2.3.1 1960’lar projeleri

İlk dönem projeler 1960’ların ortalarında liman bölgelerinin terk edilmesi nedeniyle Kuzey Amerika’da (Baltimore, Boston ve San Francisco) ortaya çıkmıştır (Schubert, 2009). Bu dönemde, kentsel kıyı alanı düzenlemeleri post-endüstriyel döneme geçişin sembolü olarak görülmüştür. Kıyı alanlarındaki yeni kullanımlar çoğunlukla turistik tesisler, oteller ve ofis kullanımları olarak ortaya çıkmıştır. Bu evredeki projeler genellikle merkezi planlama yaklaşımı ile ulusal sermayenin yönlendirdiği projelerdir. Projeler içerisinde küresel anlamda fenomen haline gelen Baltimore Inner Harbour kıyı alanı projesi dönemin öncü projelerinden biri olarak birçok açıdan başarılı bulunmaktadır (Wang, 2003) (Şekil 2.1, Şekil 2.2).



Şekil 2.1 : Baltimore plan (URL 2).



Şekil 2.2 : Baltimore görsel (URL 3).

1900’lerin başında önemli bir uluslararası ticaret limanına sahip olan Baltimore kenti, geçirdiği büyük yangın sonrası liman alanının harap olması ile atıl hale gelmiştir. Aynı tarihlerde sanayinin kentten desantralizasyonu da alanın hızla çöküntü bölgesine dönüşmesine neden olmuştur. (Millspaugh, 1993). Bölge ticari odak özelliğini yitirmiştir (Wrenn, 1983). Ekonomik olarak darbe alan bölgenin yeniden canlandırılmasına ihtiyaç doğmuştur. Dünya çapında kıyı alanları düzenleme olgusunda fenomen olan projenin başarısı, doğru bir ağ (network) oluşturması ve hem yerel yönetimlerin hem de özel kuruluşların kalkınma hedefleri üzerinde anlaşmaya varması ile sağlamıştır (De Jong, 1991). Proje, dünyadaki yeni ekonomik yapılanmaya uygun kâra dayanan, maliyeti yüksek kentsel projelere yeni bir model olarak ortaya çıkmıştır (Bruttomesso, 1993). Ayrıca güçlü kamu liderlerinin ve o dönemde yenilikçi bir yaklaşım olan özel sektörü de bir aktör olarak bünyesinde barındıran yarı-kamu kurumunun süreci yönetmesi projenin başarısındaki sır olarak görülmektedir (Millspaugh, 1993).

1955 yılında kentin yöneticileri ve iş çevrelerinden oluşan The Greater Baltimore Committee kurulmuştur. Bu komite, planlama çalışmasını yürütecek, kurumlar arası koordinasyonu sağlayacak ve finansal sorunları giderecek The Committee for Downtown adında yeni bir kurum kurmuştur (Breen ve Rigby, 1994) . The Committee for Downtown özel girişimcilerden de oluşan bir sivil toplum örgütüdür. Kurumun amacı, toplumsal katılımı sağlayarak, yerel yönetimle ortaklık içinde alanın kaybetmiş olduğu prestijini tekrar kazanmasına odaklı bir master plan hazırlamaktır (Wrenn, 1983). Öncelikle karma bir mülkiyet yapısına sahip olan alan büyük bir oranda

kamulaştırılmıştır. Hazırlanan master plan için gerekli olan maddi kaynak kamu ve özel sektör yöneticilerinden oluşan The Greater Baltimore Committee tarafından sağlanmıştır (Millspaugh, 1993). Bu master planda plancılar, proje geliştiricileri, akademisyenler bir arada çalışmıştır. 1964 yılında Inner Harbour bölgesi için master plan üretilmiştir. Proje, kentte yaşayan toplumun farklı aktörlerini içeren, kamu ve özel sektör arasında uzlaşmayı sağlayan, halkı planlama ve uygulama sürecinde bilgilendiren bir kamu özel sektör ortaklığı olan Center City-Inner Harbor Development Corporation şirketinin girişimidir. Bu şirketin temel görevleri;

- Kamu yararının sağlanabilmesi için alandaki işlevlerin tanımlanması ve konumlandırılmasını yapmak ve kent yönetimindeki farklı kurumlar arası koordinasyonu sağlamak;
- Alanda inşa edilecek kamusal binalar ve açık yeşil alanların tasarımında müşteri gibi davranmak;
- Arazi alıp temizleyerek; kamusal yarar doğrultusunda yeni işlevler geliştirerek yatırımcılar için alanlar oluşturmak;
- Projelerin tasarım ve uygulama süreçlerini kontrol etmek, planların fiziksel ve fonksiyonel koordinasyonu ve tasarımın da estetik kriterleri karşılıyor olmasını sağlamak;

şeklindedir (Wrenn, 1983).

Bu örgütlenme modeli sayesinde kamusal yarar içeren bir projede özel sektör gerekli finansmanı sağlamış olmuştur. Baltimore, özel sektörü canlandırmak için de kamu yatırımının kullanıldığı iyi bir örnektir (Millspaugh, 1993). Örneğin, 1984 yılında gerçekleştirilen 180 milyon dolarlık yatırımın 35 milyon doları (%20'si) kamu fonu (federal ve eyalet sübvansiyonları dâhil), 145 milyon doları (%80'i) özel sektör tarafından sağlanmıştır (Wang, 2003). Özel sektör plan ve projelerin hazırlanması ve uygulanması için gereken finansı sağlarken; bölgenin canlanması ile yapılan yatırımlar yatırımcıya geri dönerek yeni yatırımlara dönüşmüştür. Baltimore örneği, dünyadaki yeni ekonomik yapılanmaya uygun, kâra dayanan, maliyeti yüksek kentsel projeler için yeni bir model olarak ortaya çıkmıştır (Bruttomesso, 1993).

Kamu kurumları ve özel organizasyonların gelişme stratejileri konusunda bir anlaşmaya varmasına olanak sağlayan bir ağ ilişkisinin oluşturulması; yarı kamusal kurumların varlığı, özel yatırımcıları çekmek için finansal teşvikler gibi farklı

yaklaşımların benimsenmesi; kent imajını geliştirmek için tasarım yarışmalarının düzenlenmesi; kamu tarafından belirlenen tasarım kriterlerinin uygulanması konusunda sıkı bir denetimin sağlanmış olması gibi nedenlerden dolayı proje başarılı bulunmuştur. Diğer yandan birçok başarısına rağmen Baltimore kıyı alanı yenileme süreci sosyal açıdan önemli eleştiriler de almıştır. Projenin yarattığı iş olanaklarının düşük gelir grubundan ziyade banliyö sakinleri tarafından kullanılması, turizmin getirdiği refah sonucu mevcut işçi sınıfının yaşam maliyetinin artması ve büyük çaplı bir soylulaştırma baskısıyla karşı karşıya kalmaları bu eleştirilerden bazılarıdır (De Jong, 1991).

Bu evrede kendini gösteren diğer kentsel kıyı projelerinden etkin örnekleri San Diego Kıyı Alanı, Boston Quincy Market, San Fransisco Giradelli Meydanı, New York Pierhead Building, ve Pier 63 olarak sıralamak mümkündür (Papatheochari, 2012).

Kentsel yenilemenin en erken örnekleri olan bu ilk jenerasyon kıyı alanı projeleri İskandinavya, İngiltere, Hollanda, İspanya, Avustralya, Japonya, Latin Amerika, Güney Afrika gibi birçok ülkede kıyı gelişim projelerini etkilemiştir.

2.3.2 1980'ler projeleri

Eşzamanlı olarak dünyanın farklı coğrafyalarında gerçeklemesine rağmen 1980 sonrası küreselleşmenin yarattığı değişimlerin kentsel kıyılara getirdiği kavramlar benzerlik taşımaktadır. Küreselleşme olarak tanımlanan bu yeni düzende, neoliberal politikalar ile siyasal ve ekonomik değişimler yaşanmıştır. Bu durum da kentsel kıyıların düzenlenmesinde örgütlenme, planlama ve yönetim ilişkilerine yansımıştır. Küreselleşme ile ortaya çıkan dünya kenti kavramı kentler arasında rekabet ortamını yaratmıştır. Bu uluslararası ilişki ağının içerisine girmek isteyen kentler de diğer kentler ile yarışabilmek adına mega projeler üretmeye başlamıştır. Bu projelerin üretilebileceği en uygun alanlar işlevini yitirmiş kentsel kıyılarıdır. 1980'ler hatta 1990'lar dönemi kıyı projelerini de dünyadaki bu gelişmeler ile ilişkilendirerek analiz etmek daha doğru olacaktır.

1980'lerin başında konteyner taşımacılığındaki değişimler nedeniyle, pek çok liman bölgesinde, gemi ve konteynırların gereksinimlerini karşılayacak kıyı alanı dönüşümleri gündeme gelmiş ve daha büyük ölçek ve boyutta yenileme projeleri yaygınlaşmıştır (Schubert, 2009). Bu dönemde projelerin ana temasını kıyı alanları boyunca ofis ve boş zaman aktivitelerini kapsayan karma kullanımlar oluşturmuştur.

Londra, Barselona, Sidney, Toronto, Cape Town, Singapur, Shanghai gibi dünya kentlerine yayılan bu dönemdeki projeler, kamu-özel ortaklığının oluşturulması ve özel yatırımların kullanılmasında yeni yaklaşımlar getirmiştir (Schubert, 2009). Avrupa’da Londra ve Barselona gibi kentlerin kıyı alanlarının yenilenmesinde, Kuzey Amerika planlama ve kent yönetimi geleneğinden farklı olarak konunun bölgesel ölçekte ele alındığı görülmektedir. Diğer yandan bu dönemde zayıf planlama ve uygulamalar nedeniyle birçok kıyı alanında monoton, tekdüze ve birbirine benzer sonuçların ortaya çıktığı da gözlenmektedir.

2.3.3 1990’lar projeleri

1990’ların başında kıyı alanı gelişimlerinde farklı yaklaşımların benimsendiği görülmektedir. Oslo, Rotterdam ve Gothenburg gibi Avrupa liman şehirlerinde katılımcı planlama metodları kullanılmış ve yerel halk planlama sürecine dahil edilmiştir. Kıyı alanlarının yeniden yapılandırılmasında adım adım planlama ve tasarım yaklaşımı (step-by-step approach), kentsel tasarım yarışmaları ve master planlar etkili olmuştur. Planlama sürecinde toplumun fikirlerini içeren ve stratejik gelişmeyi hedefleyen olası senaryolar değerlendirilerek katılımcı planlama yaklaşımları uygulanmıştır (Schubert, 2009). Londra, Barselona, Liverpool, Bristol, Amsterdam, Dublin, Berlin, bu dönemde Avrupa’da başarılı kıyı düzenlemelerinin gerçekleştiği önemli kentlerdir (Wang, 2003).

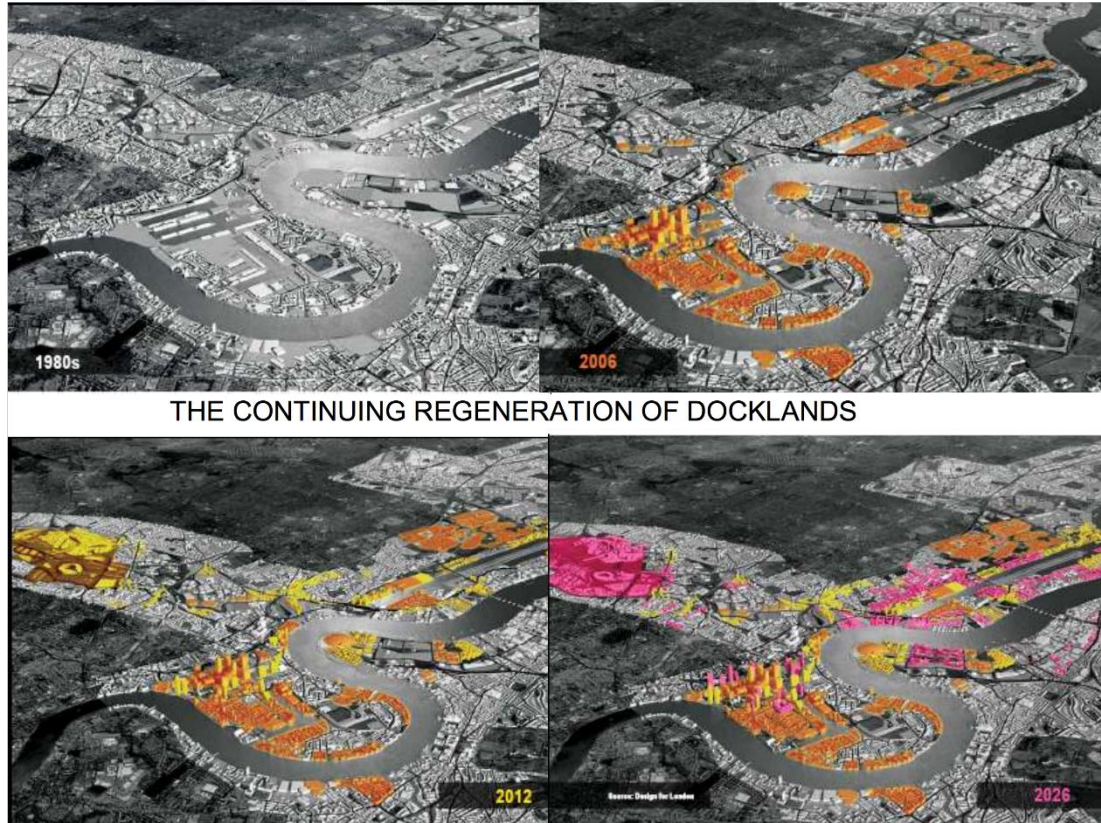
1980’ler 1990’lar önemli kıyı düzenleme projeleri

Londra Docklands

Londra, 18 ve 19. yy’lerde önemli bir ticari liman kentidir. Docklands, Thames Nehri kıyısında, 12 km uzunluğunda geniş bir alan kaplamaktadır. 1800’lerde uluslararası ticaretin yanı sıra iç bölgelerin ihtiyaçlarını da karşılayan alanda, gelişen ticari aktiviteler ve limanın taşınması ile liman fonksiyonuna bağlı yapılar işlevsiz kalmış ve bölge çöküntü alana dönüşmeye başlamıştır. 1970’lere kadar alanın çöküşünün engellenmesi için ulaşım, altyapı, konut, eğitim ve sağlık gibi temel sorunların çözülmesi hedefleyen planlar ve projeler üretilmeye çalışılsa da başarılı olunamamıştır (Hinsley ve Malone, 1996)

Londra’nın liman bölgesinde gerçekleşen kırk yılı aşkın uzun bir zaman dilimine yayılmış dönüşüm hikâyesinde ilk hareketlilik 1970’lerde başlamıştır. Bu uzun süreç boyunca, Londra liman bölgesini düzenlemeye yönelik çalışmalar farklı planlama

kültürü, politika tercihi, iktisadi kaygı ve pratikler doğrultusunda kompleks bir yapı içinde gerçekleşmiştir. Proje literatürde günümüze kadar gerçekleştirilen en kapsamlı ve büyük kentsel yenileme projesi olarak tanımlanmaktadır. Bu dönüşüm hikâyesinde dört önemli dönemden bahsedilebilir. Bunlardan ilki; 1977-1979 yılları arasında İşçi partisinin kıyı düzenlemenin yerel belediyelerin öncülüğünde olmasını öngören bir plan geliştirmesidir. Bu plan kapsamında altyapı ve ulaşım yatırımları planlanmıştır. İkincisi 1981- 1987 yılları arasında özel sektörün hâkimiyetinde gerçekleşen ilk çalışmalardır. Bu çalışmalar alanın ekonomisinin canlandırılmasını hedeflemiştir (Meyer, 1999). Üçüncüsü 1987-1998 yılları arasında toplumsal yenilenme söyleminin ön planda olduğu pratikler ile yapılan çalışmalardır. İkinci ve üçüncü dönemin ortak noktası, LDDC'nin (London Dockland Development Corporation) öncülüğünde gerçekleşmiş olmasıdır. Dördüncü dönem ise 1998'de LDDC'nin kapanması ile New Labour Partisi'nin (Yeni İşçi Partisi) politikaları doğrultusunda gerçekleşen ve 2008 krizine kadar olan süreci kapsayan dönemdir (Şekil 2.3).



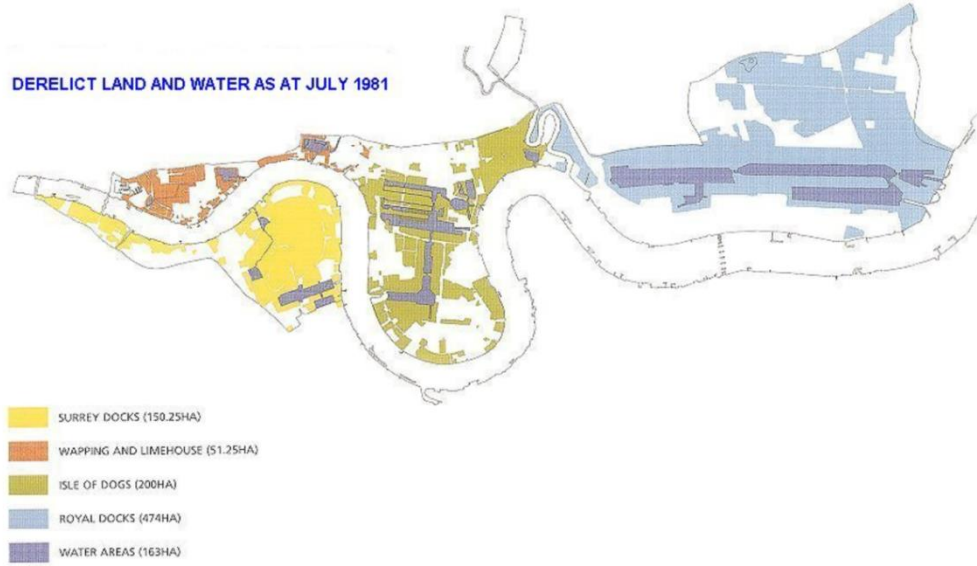
Şekil 2.3 : Dockland gelişim haritası (URL 4).

Muhafazakâr hükümetin 1979'da yönetimi devralması ile amaç ve hedefler değişmiştir. Thatcher hükümeti kentsel sorunların nedenini, kamu sektörünün planlamalarda gereğinden fazla ön plana çıkarak özel sektörü dışlayıcı bir etki

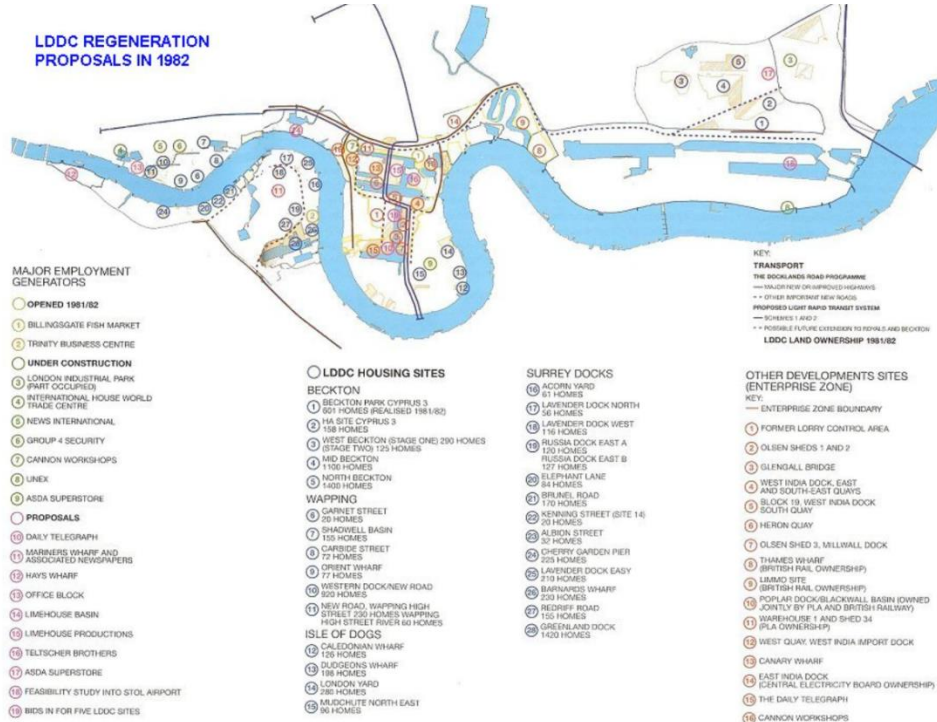
yaratması ve dolayısı ile kent içinde özel sektör faaliyetlerinin eksik kalmasına bağlamıştır. Thatcher hükümetinin benimsediği yatırımcı odaklı ekonomik politika, özel sektörü de içeren yeni bir örgütlenme biçiminin oluşturulmasını öncülük etmiştir. Thatcher hükümeti liman bölgesi gibi alanların piyasa odaklı – özellikle inşaat ve konut piyasası- dönüştürülmesini savunmuş, ve konut odaklı bu dönüşümün yerel halkın da yararına olacağını vurgulamıştır. Yeni hükümet sosyal programları içeren planlar yerine, özel sektörü ön plana çıkaran, kamu harcamaları yerine özel sektör harcamalarını ve sorumluluklarını ön plana çıkaran bir kurgu ile devam etmiştir (Edwards, 1992). Yüksek potansiyele sahip olan eski liman bölgesinin dönüşümü için 1981 yılında yalnız merkezi hükümete karşı hesap verme sorumluluğu olan, kamu ve özel sektör ortaklığında LDDC kurulmuştur. Bakanlıkça atanan üyelerden oluşan kurumun üyeleri; mülk sahibi sanayiciler, gayrimenkul geliştirme şirketleri ve kamu kurum yöneticilerinden oluşmuştur. Yarı-kamu yarı-özel bir kurum olan LDDC yerel yönetimin yerini alarak bölgede piyasa odaklı dönüşümü gerçekleştirebilecek yetkilerle donatılmıştır. LDDC altyapılar ve hizmetler için ihale açabilmek, bölgeye dair kalkınma önerileri üzerine karar alabilmek, bölgedeki düzenleme alanlarını satabilmek gibi kararları almada yetkili kurum olmuştur. LDDC sadece parlamentoya karşı sorumlu olan ve aldığı kararları veya bölgeye dair dönüşüm gündemini açıklamak zorunluluğu olmayan şeffaflıktan uzak bir kurumdur. Kurumun ilk iki dönem başkanı inşaat ve konut sektörü ile bağlantılı kişiler olmuş ve kurum içinde yerel halk ve doğrudan seçilen temsilciler dışlanarak özel sektör hâkim kılınmıştır (Brownill, 2009). Bu süreçte kamu ve özel sektör arasında koordinasyonu sağlamakla görevli olan LDDC, sınırsız yetki alanına sahip olan bir kurum olarak bir master plan hazırlamıştır. Plan doğrultusunda ulaşım ile ilgili yatırımlar LDDC'nin bir alt kuruluşu olan Dockland Light Railway tarafından gerçekleştirilmiştir (Brownill, 2011).

Kamu ve özel sektör birlikteliğine dayalı olarak geliştirilen bu modelde, kamu bu alanların altyapısını geliştirme; özel sektör ise üstyapısını geliştirme sorumluluğunu üstlenmiştir. LDCC yatırımcıyı alana çekebilecek altyapı çalışmalarını, arazilerin kamulaştırılması ve temizlenmesi işlemlerini yaparak alanı hazır hale getirmiştir. Alan yatırımcılar için farklı mekânsal stratejilere sahip Wapping (Ofis, otel, turistik alanlar, konut, alışveriş merkezi), Isle of Dogs (ticari alan, ofis, alışveriş merkezi, eğlence alanları), Royal Docks (Stadyum ve sanat merkezi) ve Surrey Docks olarak dört gelişme bölgesine ayrılmıştır. 1947 yılından beri kamu yararının hedeflendiği, yerel

demokrasi kavramına dayalı İngiliz planlama geleneğindeki imar planlarında özel sektöre bazı kısıtlamalar getirilirken, LDDC tarafından geliştirilen bu bölgeleme yöntemi ile bu kısıtlamalar büyük oranda kaldırılmış; yatırımcıların kendi master planlarını geliştirme fırsatı doğmuştur. Bu durum kamu arazilerinin ve birçok rıhtım alanının doldurularak özel sektörün kullanımına yönelik kentsel alan kazanımına neden olmuştur (Brownill, 2011) (Şekil 2.4, Şekil 2.5).



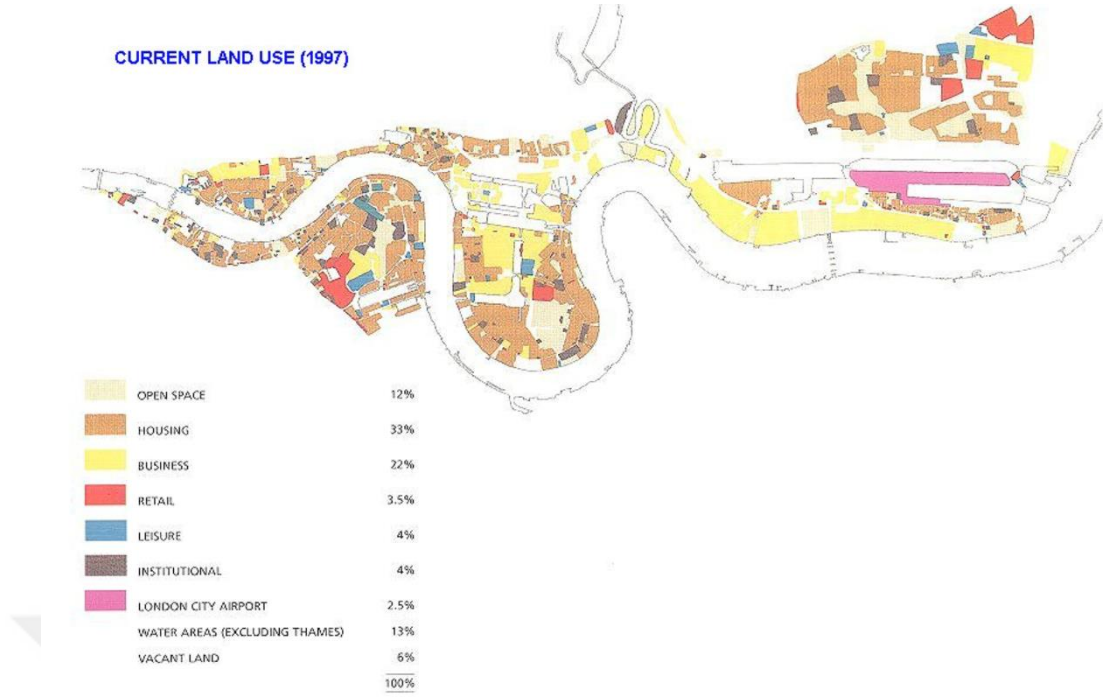
Şekil 2.4 : Dönüşüme konu olan alanların bölgenmesi (URL 5).



Şekil 2.5 : LDDC dönüşüm önerisi (URL 5).

Projenin en temel eleştirilerinden biri özel sektöre sağlanan esneklik ile nehrin doğal yapısına zarar veren dolgu alanlarının artmasıdır. Yatırımcılar için hazırlanan master planın kentsel tasarım açısından belirsizliği kıyı alanının bütünlüğünü bozmuştur. İzlenen bu model ile bölgenin ekonomik canlanması, proje oluşumu ve masraf sorunlarının çözülmesi, pratik kısa dönemli müdahalelere odaklanmak gibi avantajlardan (Shaw, 1993) bahsedilebildiği gibi bölgenin bütününe karmaşıklık, parçalanma gibi sonuçlar getirmiştir.

1987'den sonra Londra liman bölgesinin dönüşüm hikâyesi için yeni bir dönem yaşamıştır. Bunun temel sebebi dönüşümü yürüten LDDC'nin liman dönüşümlerine dair söylemsel bir değişikliğe gitmesidir. Çünkü önceki dönem LDDC'nin pek çok açıdan eleştirildiği bir dönem olmuş ve bu söylemsel değişikliği zorunlu kılmıştır. Özellikle yapılan projelerin yerel halkı dışlaması parlamento ve proje geliştiricilerinin eleştirildiği bir ortam oluşturmuştur. Diğer yandan önceki dönemde LDDC'nin arazi satışlarından elde ettiği gelir artışı LDDC'ye merkezi hükümetten bağımsız olarak arazi ve konut sektörüne odaklanabilmesi için gerekli özerkliği vermiş ve bu durum hükümette hoşnutsuzluk yaratmıştır. Tüm bunlara ek olarak 1990'da John Major'ın iktidara gelişi ile oluşan yeni siyasi atmosfer de LDDC'in piyasa odaklı söyleminin değişmesinde etkili olmuştur. Böylece 1987 sonrası başlayan ikinci dalga dönüşümler kamu, özel sektör ve yerel halkın bir arada bulunduğu ve sadece konut ve inşaat sektörüne odaklanmayan daha bütüncül bir yaklaşım gözetilerek gerçekleştirilmiştir (Brownill, 2011). Bu söylemsel değişiklik ikinci dönemde çeşitli şekillerde kendini göstermiştir. 1988'de Community Services Division (Topluluk Hizmetleri Birimi) LDDC tarafından kurulmuş ve bu birim sadece sosyal konut, toplumsal gelişim, iş ve eğitim olanakları yaratılmasına odaklanmıştır. Karma kullanım ve karma gelir grubuna yönelik Britannia Urban Village (Britanya Kentsel Köyü) projesi de yine bu dönemin izlerini taşımaktadır. Bu dönemde daha çok katılımcı planlama ile yürütülen projelerde yol yapımı ve hafif raylı sistem gibi altyapı yatırımları ön plana çıkmıştır. Yine bu dönem içerisinde Doğu Londra Üniversitesi'nin liman bölgesinde yeni bir kampüsünün açılmasına yönelik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır (Brownill, 2011) (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 : Dockland arazi kullanımı (URL 5).

1997’de New Labor Partisi’nin seçilmesiyle İngiltere siyasetindeki söylem ve ideoloji değişimi liman bölgesindeki yenileme çalışmalarında da karşılığını bulmuştur. Bu bağlamda küresel rekabetin ve iletişim ağına dayalı yönetimin ön planda olduğu, sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik üzerine inşa edilen yeni bir yenilenme yaklaşımı ortaya konulmuştur. Bu dönemin önemli bir özelliği planlama yetkilerinde parçalı bir yapıya dönülmesidir. 1998’de LDDC’nin kapatılmış olmasıyla birlikte, iki dönem boyunca planlama yetkisini tekeline bulunduran bu kurumun planlama yetkilerinin yerel merkezlere dağıtılmış olduğu görülmektedir. 1999’da Greater London Authority (GLA), daha sonra GLA’ya bağlı London Development Agency (Londra Kalkınma Ajansı) olarak adlandırılan bölgesel bir yenilenme ajansı, 2005 yılında ise 2012 Londra Olimpiyatları için kurulan Olympic Development Agency (Olimpiyat Geliştirme Ajansı) kurulmuştur. Bu parçalı yapı sebebiyle bu dönem boyunca çeşitli ajanslar tarafından çelişen stratejiler ve farklı projeler üretilmiştir. Bu farklı projelerin ortak noktası küresel rekabet gücünün arttırılması, sosyal içermenin sağlanması ve bu farklı hedefleri sağlayacak iletişim ağına dayalı yönetim formlarının oluşturulması olmuştur. Londra Docklands örneği gelişim açısından ve etkisi günümüze kadar devam eden en tartışmalı ve en büyük kentsel kıyı düzenleme projelerinden birini oluşturmaktadır (Brownill, 1993) (Şekil 2.7, Şekil 2.8, Şekil 2.9, Şekil 2.10).



Şekil 2.7 : Canary Wharf dönüşüm öncesi (URL 6).



Şekil 2.8 : Canary Wharf 1995-2015 (URL 6).



Şekil 2.9 : Greenwich Peninsula 2008-2016 (URL 6).



Şekil 2.10 : South Bank 2007-2014 (URL 6).

Barcelona örneği:

Barselona 1980’lerde sanayi kentinden önemli bir turizm merkezine dönüşmüştür. 1978 Anayasası sonrasında yapılan yerel seçimlerle yönetime gelen kent yönetimi daha katılımcı yaklaşımlar izlemiş; bu dönemde, kent planlaması önem kazandığı, kamusal mekanların yenilenmesi öne çıkmıştır (Monculus, 2003). Barselona’nın 1992’de olimpiyat oyunlarına ev sahipliği de bu dönemdeki dönüşümde etkin rol oynamıştır. Olimpiyat oyunlarına adaylık süreci kıyı bölgesi için dönüşümün başlangıcı olmuştur (Iwamiya, Yeh). 2004’te Dünya Kent Forumu’nun düzenlenmesi ile kıyı bölgesindeki Forum Universal de les Cultures projesi yapılmıştır. Bu tarz büyük etkinlikler kentin marka değeri açısından önemli katkılar sağlamıştır.

Olimpiyatlar öncesinde Barselona kıyı bölgesi bir otoyol ile kentten ayrı bulunmaktaydı. Kentin eski limanı olan Port Vell boş ambarlar, fabrikalar ve demiryolu alanları ile terk edilmiş ve kirlenmiş bir vaziyetteydi. Kentin işlevsizleşen limanı ve kent merkezinden kopmuş kıyı bölgesinin dönüşümünde Olimpiyatlar araç olmuş ve kent yönetimi tarafından kıyı bölgesinin yenilenmesi öncelikli bir konu olmuştur (Şekil 2.11).



Şekil 2.11 : 1956-1972-2002 yılları Barselona’nın gelişimi (URL 7).

Barselona dönüşüm projesi katılımcı planlama deneyimlerinde biri olan Barselona Stratejik Metropolitan Planı kapsamındadır. Plan ekonomik ve sosyal koşullara uygun aktörleri bir araya getiren katılımcı bir yöntemle sahiptir. Planı üretmek için 1988 yılında ‘Barselona Stratejik Metropolitan Planlama Birliği’ adı ile kar amacı gütmeyen özel bir dernek kurulmuştur (Önemli, 2007). Bu derneğin paydaşları arasında Barselona Belediye Meclisi, Barselona ticaret odası, ekonomi camiası, Ulusal İstihdam Teşvik Kurumu, Barselona Üniversitesi, İşçiler genel birliği, Barselona Belediyeler Birliği, Liman yönetimi gibi kurumlar bulunmaktadır (Önemli, 2007).

Barselona’da dönüşüm, kıyı bölgesi ile kent arasında otoyolun, yeraltına alınarak kıyının kamunun kullanımına açılması ile başlamıştır. Sonrasında, Port Vell’i Barselona’nın en turistik caddesi La Rambala ile birleştirecek olan Rambala de Mar

köprüsü inşa edilerek kentin kıyı ile buluşması sağlanmıştır. Barselona'nın en popüler limanı olan Port Vell'de eski sanayi tesisleri dönüştürülerek birçok restoran, bar, mağaza ve sinema bulunan Maremagnum adında bir eğlence merkezi, büyük bir akvaryum ve sinema yapılmıştır. Aynı zamanda bu yapıların yanında birçok park, yürüyüş alanı, seyir terası gibi kamusal alanlar da yapılmıştır. Dönüşüm, kuzeydeki kıyı bölgesinde devam etmiş; Port Vell'in kuzeyinde yer alan ve eskiden daha çok balıkçı ve liman işçilerinin yoğun olarak yaşadığı, suç oranlarının yüksek olduğu Barcelonetta mahallesi ve kıyısı yeniden canlandırırma çalışmaları ile dönüştürülmüştür. Barcelonetta plajı yeniden düzenlenerek kamuya kazandırılmıştır. (Iwamiya,Yeh) (Şekil 2.12, Şekil 2.13).



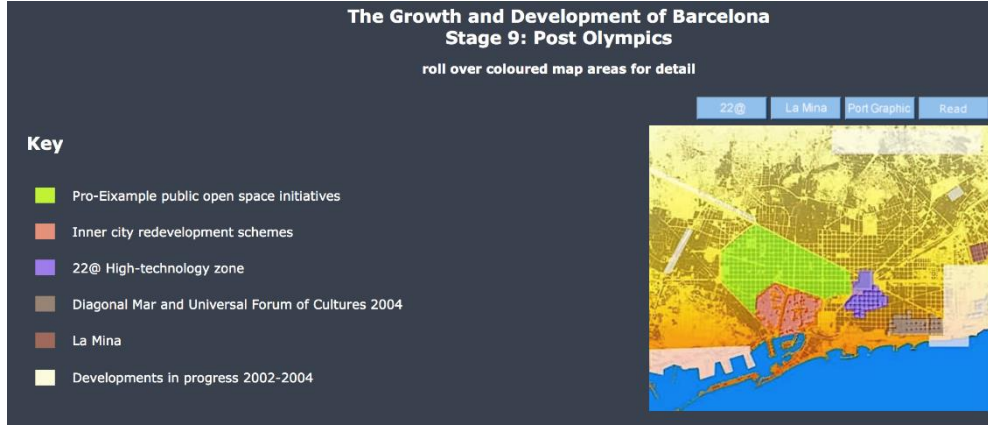
Şekil 2.12 : Poblenou bölgesi ve plajlar (URL 8).



Şekil 2.13 : Poblenou bölgesi ve plajlar (URL 8).

Dönüşümün önemli bölgelerinden biri de Poblenou bölgesidir. Bölge, çok sayıda fabrikanın ve sanayi tesisinin olduğu ve çoğunlukla işçi sınıfının yaşadığı bir bölgeyken sanayinin desantralizasyonu süreci ile âtıl bir bölge haline gelmiştir. Barselona'daki dönüşüm süreci ile birlikte, bölge teknoloji merkezi haline getirilmiştir. Eski sanayi alanlarının soylulaştırılması ve bu alanlarda yaratılacak yeni

iş merkezleri ile istihdamın artırılması hedeflenmiştir. Birçok büyük firma yeni ofisleri için burayı tercih etmiş, bazı fabrikalar ve ambarlar galeri ve kültür merkezlerine dönüştürülmüş, birçok sanat ve tasarım stüdyosu açılmıştır. Bölgedeki dönüşüm yerel halkın desteği olmaksızın gerçekleşmiş ve projenin bitimi ile yerel halkın bölgede yaşayamaz hale gelmesine neden olmuştur. Bölgenin yeni sakinleri ise orta sınıf olmuştur yani bölgede önemli ölçüde bir soylulaştırma yaşanmıştır (Demirtaş, Esgin 2006) (Şekil 2.14, Şekil 2.15).



Şekil 2.14 : Barselona dönüşümünün gelişimi (URL 7).



Şekil 2.15 : Poblenou bölgesi 1956-2016 kıyı şeridinin değişimi (URL 7).

2004 Dünya Kent Forumu'nun düzenlenmesinin etkisi ile yapılan Forum Universal de Les Cultures de bölgenin dönüşümünde etkin olmuştur. Bölgeye bir marina, bir eğlence parkı, ofis, konut ve oteller inşa edilerek karma kullanıma yönelik bir dönüşüm gerçekleşmiştir. Port Vell'den Forum Universal'a kadar uzanan yaklaşık beş kilometrelik bir gezinti yolu ile kent ile kıyıya çekilmiştir (Schubert,2011) (Şekil 2.16).

Barselona'daki kıyı dönüşümü diğer Avrupa kentleri için model oluşturması açısından önemli bir örnektir. Planlama sürecinde kamudan özel sektöre, akademiden liman yönetimine farklı yerel aktörlerin temsilinin sağlandığı bir yapı oluşturulmuştur. Yerel yönetim tarafından geliştirilen politika ile küçük yatırımcı da tarihi bölgenin yeniden

düzenlenerek canlandırılmasında rol oynamıştır. Barselona’da önde gelen amaçlardan biri kentlilerin kıyıyı eşit şekilde kullanmasını sağlamak olmuştur. Bu amaçla yeni konut grupları, spor, kültür ve rekreasyon alanlarının yanısıra kamusal mekânlara da yatırım yapılmıştır. Kent kıyısının planlanması sürecinde, tarihi merkez ve eski limanda kamusal mekâna yapılan önemli ölçüdeki yatırımlar uluslararası düzeyde ilgi çekmektedir. Özellikle kamusal alan yaratma ve kent-kıyı ilişkisini sağlaması açısından da dönüşüm başarılı olmuştur. Barselona’daki dönüşüm planlamasında ana yaklaşım; dönüşüme konu olan alanların insanlar için cazip hale getirilmesi, yeni nüfusun tarihi bölgeye çekilebilmesi ve kıyıya yakın, kıyıda olmaktır. Köhnemiş alanların dönüştürülmesinde yeni bir dinamik yaratmak için projeler önerilmiş, kamusal mekânların geliştirilmesi için birbirine koşut iki strateji uygulanmıştır: yaya hareketliliği ve sosyal anlamda bir araya gelmedir. Ancak Poblenou ya da Barcelonetta gibi yerlerde dönüşüm yerel halkın yerinden edilmesi gibi olumsuz sonuçlar da doğurmuştur (Demirtaş, Esgin 2006).



Şekil 2.16 : Rekreasyon alanları.

Farklı disiplinlerin ortak paydada yer aldığı kıyı düzenleme çalışmalarında tarihi doku, kültür ve tabiat varlıklarının korunması; ulaşım ağlarının düzenlenmesi, nitelikli mimari ürünlerin yapılması; liman bölgesi ve kıyı şeridinin kent toplumunun ve turistlerin yararlanabileceği şekilde planlanması konularına önem verilmiştir. Olimpiyat Oyunları sonrası yapılan düzenlemeler ile kıyıya bir kimlik kazandırılmış, bu kimlik uluslararası boyutta iyi pazarlanmıştır. Stratejik planlama kapsamında ele alınması ve geniş bir katılımın sağlanması başarıyla sonuçlanan bir kıyı düzenleme deneyimine yol açmış ve bu bağlamda Barselona örneği kentsel projelerin, üst ölçek planlarla ilişkilendirildiğinde kentin gelişimine ne gibi katkılar sağlayacağını gösteren iyi bir örnek oluşturmuştur (Meyer 1999).

1980-90’lar kıyı alanlarında kentsel dönüşüm politikası kapsamında yapılan uygulamalara eleştirel yaklaşılacak olunursa; dönüşüm sürecinde kentlerin eskimekte olan alanlarının yenilenmesi sorununun sadece bir boyutlu ele alınarak sosyal, ekonomik ve çevresel boyutların aralarındaki ilişki göz ardı edildiği görülmüştür.

Faydalar yukarıdan aşağıya doğru tüm topluma dağılacak şekilde uygulanmamıştır. Dönüşüm süreci atama yolu ile gelen yarı özel kurumlara bırakılmıştır. Bu süreçte fark edilen kamu özel ortaklığının önemli olması ve sürdürülebilir olmasıdır. Kaynakların yeterli olmaması nedeniyle dağıtımda mutlak kazanan ve kaybedenlerin oluşması engellenememiştir. Bu bağlamda özel sektörün kazanımının kontrol altına alınması şarttır. Amaçların ve hedeflerin gerçekçi olması önemlidir. Kentlerin dönüşüm esnasında özellikle bu dönemde öne çıkan kentsel imaj kavramının tanıtımı yapılırken, imajların da gerçekçi olmasına dikkat edilmelidir (Shaw ve Robinson, 1998).

2.3.4 2000'ler projeleri

Kamu-özel girişim ortaklığı ve profesyonel planlama yönetiminin benimsendiği bu dönemde; kıyı alanı kentleri kendine özgü liman mirasını temel alan yeni kent pazarlama stratejileri ile global ölçekte rekabet etmektedir. Günümüzde kıyı yenileme projelerinde lüks konutlar ve karma kullanımlar hakimdir. Avrupa'daki liman kentlerinde kıyı alanları gelişiminde planlama kültürü, gelecekteki planlama stratejileri, uygulama ve sonuçlar açısından büyük farklılıklar olmakla birlikte; bu yıllarda küçük ölçekli ve proje esaslı dönüşümlerden bölgesel yaklaşımların esas olduğu planlamaya doğru bir geçişin yaşandığı gözlenmektedir (Wonneberger, 2011).

Londra Paddington Waterside örneği;

Londra Paddington Waterside, 46 ha'lık alanda planlanan Londra'nın yeni konut, ticaret, rekreasyon, eğlence ve sağlık merkezi projesidir. Paddington, ulaşım bağlantıları nedeni ile emlak gelişimi açısından büyük bir potansiyel taşımakta ve Londra'nın yatırım açısından en önemli bölgesinde yer almaktadır. 1998-2018 yılları arasında kapsayan 13 farklı gelişim şemasından oluşmaktadır. Projenin vizyonu kaliteli yapı stoğu- yaşanabilir, erişilebilir ve kaliteli yeni bir yaşama ve çalışma alanı- olarak belirlenmiştir. Amaçlar arasında belirlenen bölgesel ekonominin canlandırılması, kamu yatırımları için kentsel kıyı alanların düzenlenmesi ve ticari bir merkezin tasarlanması kıyı alanının gelişiminde etkin olmuştur (Kentsel Strateji, 2011) (Şekil 2.17).



Şekil 2.17 : Paddington Waterside kıyı geliştirme planı (URL 9).

Girişimcilerden oluşan bir grup yeniden yapılanmayı koordine edebilmek adına Belediye ile yakın çalışabilmek için Paddington Waterside Ortaklığı'nı oluşturmuştur. Ortaklık, 10-15 yıllık program kapsamında inşaat işleri de dahil olmak üzere yeni iş fırsatlarından yöre halkının faydalanmasını hedefleyen iş ve işçi bulma kurumu olan 'Paddington Önce'yi kurmuşlardır. 1998 yılında kurulan ve temel amacı yerel halkın sosyal ve ekonomik özgürlüklerini elde etmelerini sağlamak olan Paddington Gelişme Kurumu projenin sosyal dönüşüm ayağını oluşturmuş ve Paddington Waterside Ortaklığı ile yakın ilişkiler içerisinde çalışmıştır. Bölgedeki mülk sahiplerinin sürece dahil edilmesi, bağımsız geliştirme ve kendi kendine yetebilme, alandaki farklı grupların eşit fırsatlardan yararlanabilmesi, karma kullanım prensibinin benimsenmesi gibi özellikleri ile Paddington Waterside diğer kıyı alanı gelişimlerinden ayırmaktadır.(Kocabaş,2005).

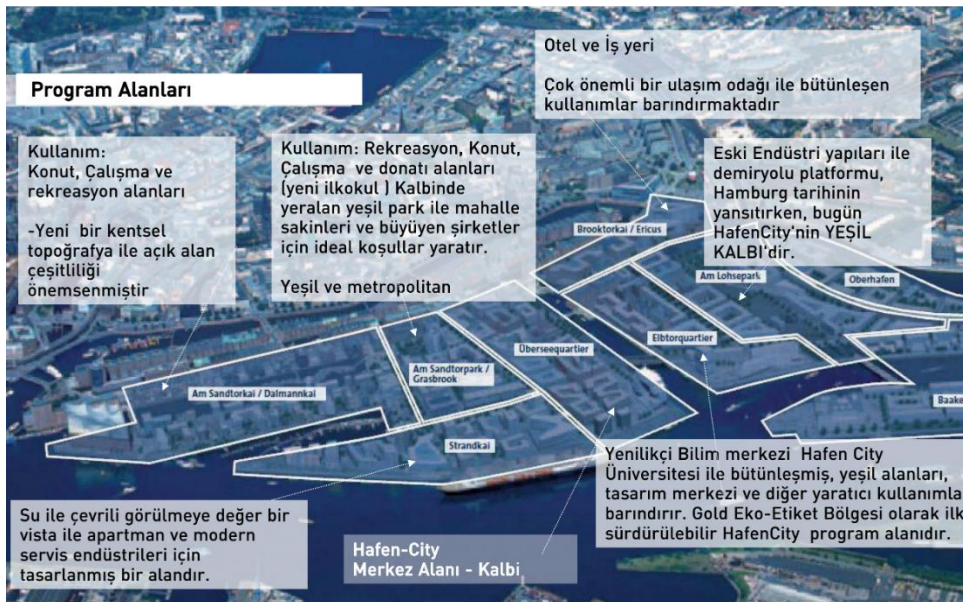
Hafen City örneği:

Hamburg kent merkezine yakın bir konumda yer alan Hafencity kıyı alanının yenilenmesinde kentin ekonomik ve mekânsal çekiciliğinin artırılması, karma arazi kullanımının oluşturulması ve kentin uluslar arası imajına katkı sağlanması amaçlanmıştır (Schneider, 2010). Kentin kıyı alanı ile bağlantısının güçlendirilmesi; kent için yeni iş, sosyal ve kültürel olanakların geliştirilmesini hedefleyen Hafencity projesi 1997 yılında başlamış, 1998 yılında Master Planı hazırlanmıştır. 1999 yılında

yarışma düzenlenmiş ve yarışmayı kazanan proje ile 1998 yılında hazırlanan master plan birleştirmiştir. Yeni oluşturulan master plan 2000 yılında Hamburg Senatosu tarafından kabul edilmiştir. Kıyı alanının sürdürülebilir gelişiminde sürdürülebilir yaklaşım, endüstri alanının dönüşümü, sürdürülebilir karma arazi kullanımı, termal enerji kullanımı, yeşil bina tasarımı gibi stratejik konular önem kazanmıştır (Pawlicka, Budner, 2015, Kentsel Strateji, 2011) (Şekil 2.18, Şekil 2.19, Şekil 2.20)



Şekil 2.18 : Hafen City genel görünüş (URL 10).



Şekil 2.19 : Hafen City program alanları (Kentsel strateji, 2011).



Şekil 2.20 : Hafen City genel görünüş (URL 11).

Planlama ve uygulama süreci esnek bir süreç olarak planlanmış, projeyi ve altyapıyı finanse etmek amacıyla özel bir fon oluşturulmuş, ve uygulama sürecinde kamu yardımları öngörülmüştür. Gelişme süreci sergi ve görüşmeler ile kamuoyu ile paylaşılarak halkın katılımına büyük önem verilmiştir (Schneider, 2010).

New York örneği:

New York coğrafi yapısı ile kıyı düzenlemeleri için önemli örnek oluşturmaktadır. Dünyanın en büyük doğal limanına sahip olan New York kenti Manhattan, Staten Island, Brooklyn, Queens ve Bronx olmak üzere beş bölgeden oluşmaktadır. Sahip olduğu uzun kıyı şeridi ile doğal bir liman özelliği gösteren New York, diğer kentlere göre kıyı düzenlemesini ilerleyen yıllarda uygulamıştır.

New York 2000’li yıllardan itibaren önemli bir konut patlaması yaşamıştır. 2008-2009 finansal krizine kadar New York kentinde büyük bir inşaat artışı yaşanmıştır. İnşaattaki bu önemli artış kentin silüetinin değişimini neden olmuştur. Yeni gökdelenler New York’a yeni bir çehre kazandırırken; kentin tüm mahallelerinde artan kira ve gayrimenkul değerleri, büyük ölçekli kentsel kalkınma projeleri, yatırımlar bu sürecin bir parçası olmuştur. 2002’de kentin idaresine iş dünyasının önemli isimlerinden Micheal R. Bloomberg’in gelmesi, kentteki dönüşümü tetikleyen etken olmuştur. Bloomberg çeşitli alanların yeniden yapılandırılması, konut odaklı kentsel kalkınma projeleri, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve kamusal alanın geliştirilmesinin içinde olduğu yukardan aşağı uygulanan bir program belirlemiştir. Bu programın temel amacı ise potansiyel nüfus artışı için kenti hazırlamak, ekonomik kalkınmayı desteklemek, yatırımcıların, orta ve üst sınıfın ve turistlerin kente olan ilgisini arttırmak olmuştur (Schaller, 2011).

Sanayinin desantralizasyon süreci birçok kentte olduğu gibi New York kıyı bölgelerinde de sanayi alanlarının terk edilmesine neden olmuştur. Bu bağlamda New York'un köhneleşmiş sanayi alanlarında konut ve mülkiyet odaklı bir dönüşüm amaçlayan projeler hızla artmıştır. Projelerin artışında New York'un 2012 Olimpiyatları'na olan adaylığının önemli bir etkisi olmuştur.

Bloomberg'in kentsel planlama konusundaki vizyonun en önemli yansıması PlaNYC'dir. 2007 yılında yayınlanan kentin ilk sürdürülebilirlik stratejisi olan PlaNYC, kentin artan nüfus ihtiyacının karşılanmasına ve altyapının iyileştirilmesine odaklanmıştır. Bu ilk planın en önemli özelliği sürdürülebilir bir kent vizyonuna ve çevre duyarlılığına sahip olmasıdır. Plan kentin sera gazı salınımını azaltmak, New Yorkluların yaşam kalitesini arttırmak gibi hedefler içermektedir. Aynı zamanda plan diğer küresel kentler içinde bir örnek model oluşturma iddiası taşımaktadır. 2011 yılında PlaNYC geliştirilerek çevresel istikrar, yaşanabilir mahalleler, terk edilmiş sanayi bölgelerinin temizlenmesi ve yeniden yapılandırılması, hava ve su kalitesinin arttırılması gibi başlıklarda plana dâhil edilmiştir (One New York: The Plan for a Strong and Just City) (Şekil 2.21).



Şekil 2.21 : Kıyı alanları proje dağılımı (URL 12).

Bloomberg yönetimi kıyı ve liman bölgesi düzenlemelerini gündemine alan ilk yönetim değildir ancak Bloomberg yönetimi eyleme geçmiştir. Liman bölgesinin yeniden yaratılması konusundaki kararlılığı, kentsel politikanın genel anlamda yeniden düzenlenmesine sebep olmuştur. Bloomberg yönetimi, daha geniş kapsamlı bir kentsel planlama ve ekonomik kalkınma gündemi ile liman bölgesinde sermaye birikiminin

mekânsal ihtiyaçlarına uygun konut ve mülkiyet tarafından yönlendirilen bir dönüşüm süreci yaratmıştır. Bloomberg, kentin rekabet gücünü arttırmaya yönelik bir politika izlemiş ve New York'u üst düzey firmaların, üst sınıfların ve bunlara hizmet edenlerin bulunduğu bir yer olarak kurgulamıştır (Schaller,2011). Projeler düşük gelir grupların ve küçük işletmecilerin ihtiyaçlarını karşılayamaması ve aynı zamanda sadece orta ve üst sınıfa ve tüketicilere yönelik bir kent yaratması ile eleştirilmiştir (Schaller,2011) (Şekil 2.22, Şekil 2.23).



Şekil 2.22 : Genel görünüm (URL 13).



Şekil 2.23 : Rekreasyon alanları (URL 13).

Tez kapsamında araştırılan diğer dünya örnekleri; Charlestown Navy Yard,Boston, Usa, Battery Park City, Nyc,Usa, Battery Park City Açık Alan Sistemi, Nyc,Usa, Park Andre Citroen, Paris, Fransa, Darling Harbour, Sydney, Avustralya, The Rocks, Sydney, Avustralya, The Docks, Marsilya, Fransa, Hafencity, Hamburg, Almanya,

Rivereside Park South, Nyc, Abd, Sumidagawa River Walkway, Tokyo, Parc De La Villette Paris, Fransa, Ring Of Fire Aquarium, Osaka, Sydney Opera House, Xochimilco Ecological Park, Meksika, Entrepot West, Amsterdam, Hollanda, South Horizons, Hong Kong, Southgate, Melbourne, Avustralya, Queen's Quay Terminal, Toronto, Kanada, Hamburg Ferry Terminal, Victoria And Alfred Waterfront, Cape Town, Güney Afrika (Ek A)

2.4 Kentsel Kıyı Alanlarının Mekânsal Kullanım Türleri

Doğal niteliğini koruyan ancak kentsel gereksinimler doğrultusunda müdahale edilmiş ve dönüştürülmüş olan kıyılar, kentsel kıyılar olarak tanımlanmaktadır. Bu alanlar günümüzde suya dayalı kullanımlar ve suya dayalı olmayan kullanımlarla şekillenmektedir. Tersaneler, tekne onarımı-yapımı, balıkçı barınakları, limanlar, marinalar, ulaşım alanları, aktarma merkezleri, altyapı alanları, enerji üretim alanları ve rekreasyon alanları suya dayalı kullanımlar arasında sayılabilir. Denizle ilişkisi olmayan kültürel, sağlık, eğitim, konut, ticaret, turizm ve sanayi tesisleri ile kara yolları ve otoparkları da suya dayalı olmayan kullanımlar olarak yine de kıyı alanlarında konumlanan işlevlerdir.

Günümüzde önemli bir ekonomik aktivite alanı ve kimlik ögesi olarak algılanan kıyı alanlarının yeni merkezler haline gelmesi ve bunlara ilişkin tanımlanan rol ve işlevler üzerinde durulması, kentsel kıyı alanlarına yönelik planlamanın temel sorunlarından biridir. Dünyanın farklı kentlerinde gerçekleştirilmelerine rağmen, bazı kıyı düzenleme projelerinde özellikle başarılı örneklerin örgütlenme modellerinin uygunluğu değerlendirilmeden ve yerel bir süzgeçten geçirilmeden kullanılması bir aynılaştırma getirerek standartlaşan kıyı alanlarının oluşmasını sağlamaktadır. Günümüzde standartlaşan kıyı alan düzenlemeleri ile kıyılar, dünyanın neresinde olduğunun belirsizleştiği dejavu hissi yaratmaktadır (Bruttomesso, 1993). Küresel ortamda standartlaşan kıyı alanlarında aynılaştırma kimliksizlik gibi kavramları oryaya çıkarmaktadır. Bu tür bir standartlaşma ile yapılan düzenleme çalışmaları, bir kıyı alanını coğrafya ve kültür bağlamında diğerlerinden farklı kılan yerel özelliklerini yok sayma riskini taşır (Bruttomesso, 1993). Küreselleşme süreci ile kentlerin rekabet aracı olan prestijli projeler, genellikle başarılı projelerin taklitlerinin üretilmesi olarak da tanımlanmıştır (Harvey, 1989). Bu tür projelerde kimlik hissini yaratabilmek için alanın coğrafyası ve kültürü bağlamında kendine özgü değerlerinin, geliştirilecek kıyı

düzenleme projesinin dinamiklerini belirlemede önemli bir rolü olmalıdır. Alanın coğrafyası ve kültürüne uygun stratejiler, hedefler yerelden doğan organizasyon şeması ile uygulamaya geçmelidir. Tabi ki dünya çapında yapılmış farklı deneyimlerden de ortak sorunlar ve kavramlar çıkarılmalıdır. 1990’larda Breen ve Rigby adlı iki araştırmacı kıyı düzenleme projeleri üzerine kapsamlı bir araştırma yapmışlardır. Potansiyel projeleri tespit etmek adına küresel ölçekte 600’den fazla proje tespiti yapmışlardır. Bunlardan 75 tanesini seçerek detaylı bir çalışma yaparken; 300 proje alanı tespit ettiklerini belirterek kıyı düzenleme projelerinin dünya çapındaki popülaritesine dikkat çekmişlerdir. İki ayrı kitapta derledikleri araştırmaları kapsamında inceledikleri projeleri fonksiyonlarına göre kategorilere ayırmışlardır. Araştırma kapsamında kıyı düzenleme projelerinin çeşitliliği nedeniyle yazarlar her projeyi bağımsız olarak incelemeyi tercih etmişlerdir. Araştırma sonucunda yazarların görüşü; her toplum kimliğine tarihine, ekonomisine ve yasal ve yönetsel dinamiklerine göre özgün, kendine uygun bir kıyı düzenleme projesi üretmelidirler (Breen ve Rigby 1996). Her ne kadar Baltimore, Boston gibi projeler kıyı düzenleme projelerine öncülük etmiş olsa da her kıyı alanının kendine özgü morfolojisi, tarihi, politikaları, iş yönetimi ve zamanlaması vardır. Bu nedenle Breen ve Rigby başarılı projeleri birebir kopyalamanın ekonomik çökme gibi ve/veya bölgenin kendi özelliklerine zarar verebilecek sonuçlar doğurabileceğini iddia etmektedirler. Bu nedenle böyle bir tipolojik analiz çalışması kıyı düzenleme projelerinin özgünlüğü, kentsel bağlam ile ilişkisi açısından değerli bir çalışma olmaktadır (Breen ve Rigby 1996).

2.4.1 Rekreatasyon alanları

Özellikle gelişmiş ülkelerde 1970’lerden bu yana kıyıların temizlenmesi yönünde çabalar görülmektedir. Kıyı alanlarının temizlenmesi kent sağlığı açısından önemli bir gerekliliktir. Kentliler bu alanlarda balık avlama, yüzme, sessiz ve oksijen açısından zengin bir ortamda dinlenme, yürüme, su sporlarını icra etme, kendi kendine kalma, düşünme gibi boş zamanı değerlendirmeye yönelik eylemleri gerçekleştirebilmektedirler. Boş zamanların kıyı alanlarında geçirilebilmesi için kıyı parkları, yürüyüş yolları gibi düzenlemeler yapmak günümüzde tüm dünyada kentsel kıyı alanları projelerinin ortak temasıdır.

Suyun çekiciliği ile kentli dinlenme, kentin yoğun temposundan uzaklaşma gibi amaçlarla kent kıyılarını tercih eder hale gelmiştir. Dünya genelinde bu talep

doğrultusunda kentsel kıyı alanları şekillenmiş; kamusal alanlar, geniş parklar, yaya yolları, aktivite alanları tasarlanmaya başlanmıştır. Geniş alanlarda yaratılan kamusal mekânlar bugünün kentsel kıyı alanlarında karşımıza çıkan en önemli dönüşümdür. Coğrafyası ve kültürü farklı olmakla birlikte, Paris- Parc de la Villette, Malezya- Swansea Maritime Quarter ve Tokyo- Sumidagawa Nehri yürüyüş yolları su üzerinde ve suyla birlikte olan ve dinlenme ile eğlenceyi birleştiren oluşumlar olup rekreasyon kıyılarına verilebilecek örneklerdir (Breen ve Rigby (1996).

Tokyo'daki Sumidagawa Nehri yürüyüş yolu projesi ile erişilmez durumda olan nehir kıyısı kısa bir süre içerisinde kentlinin kullanabileceği bir alana dönüşmüştür. Başarılı bir çevre düzenlemesi, yürüyüş yolları ve nitelikli kentsel mobilyaların da projeye eklenmesi ile yakın bir tarihe kadar kullanılmayan kıyı alanı kamusal kullanıma açılmıştır. Proje alanının kentin metro sistemi ve yürüyüş yolları ile kentle entegrasyonun sağlanması da projenin başarılı olmasında etkin bir rol oynamıştır (Şekil 2.24, Şekil 2.25).



Şekil 2.24 : Sumidagawa Nehri genel görünüş (URL 14).



Şekil 2.25 : Sumidagawa Nehri yürüyüş yolu (URL 14).

Hong Kong'da da yeni kıyı tasarlanmış ve gerçekleştirilmiştir. Yeni Zelanda Auckland'da insanlar liman kıyısı boyunca kilometrelerce yürüme ve bisiklete binme

imkânı bulabilmektedir. Burada da kent merkezi ile kıyı hattı arasında kurgulanan yaya geçişleri sayesinde kentle olan ilişki kurulabilmiştir. Singapur’da dolgu alanı üzerinde kıyı boyunca devam eden bitkilendirilmiş bir park ve yürüyüş yolu rekreasyon amaçlı kullanım için tasarlanmıştır. Londra’da da Thames nehrinde farklı kentsel kıyı alanı projeleri olmasına rağmen nehir boyunca devam eden bir yürüyüş yolu sistemi vardır (Şekil 2.26). Bu örnekler kentsel kıyıların en önemli kullanımının rekreasyon ve onunla ilgili kültürel mekânlar olduğunu göstermektedir. Kent ve kentte yaşayan halk ile kent kıyısının ve su ögesinin bütünleşmesi, kentin kıyıya açılabilmesi ve kentte yaşayan insanların kıyı mekânını özgürce ve bedelsiz kullanabilmesi en önemlisidir. Kentsel kıyının yeterli alanının rekreasyonel amaçlı tasarlanması özellikle o kentte yaşayan halkın önemli bir gereksinimidir. Görkemli kültür yapıları, doğaya ve çevreye karşı bilinçlendirme misyonu yüklenmiş eğitim yapıları, yeme-içme mekânları gibi tüm bu işlev alanları kamusal özelliklerine sahip olsa da kent ve kentlinin su ile buluşabildiği noktalar kıyı mekânındaki rekreasyonel alanlardır. Doğru tasarlanmış rekreasyonel alanların kente katkısı değerlidir. Breen ve Rigby ayrıca kıyı arazisi için uygun olan güncel kullanımın, rekreasyonel ve bu alanlara entegre olabilen kıyıda olma deneyimini artıran diğer ticari hizmetler ve ilgili kültürel mekânlar olacağını iddia etmektedirler (Breen ve Rigby (1996).



Şekil 2.26 : Londra Thames Nehri yürüyüş yolu (URL 15).

2.4.2 Kültürel alanlar

Kıyılarda türlü toplumsal işlevlere karşılık gelen anıtsal yapılar, mimari yapıtlar (sahil sarayları, eğitim yapıları, müzeler, sanat yapıları) ve gösteri, sosyal etkinlikler için açık kamusal alanlar kentin kültürel yaşamının kıyılardaki yansıması, aynı zamanda kentin görünümünü karakterize eden imaj öğeleridir. Nesiller boyunca dini mimari eserler,

anıtlar, büyük kültürel yapılar kıyı alanlarında yapılmıştır. Bu özellik günümüzde de devam etmektedir. Büyük akvaryumlar, kültür ve eğitim yapıları kentlinin kıyı alanlarında tercih ettiği yapılar arasındadır.

Kıyılarda konumlanmış, kültürel kıyı yapılarına verilebilecek iyi örnekler arasında 1950'lerin sonunda savaş sonrası yeni çağa girerken bir iz bırakmak için yapılan Sydney Opera House binası sayılabilir (Şekil 2.27). Gemi benzeri bir formda inşa edilen yapı Avustralya'nın simgesi olmuştur. Bir başka örnek de Japonya, Osaka'da bulunan The ring of Fire Akvaryumudur. Etkileyici mimari özelliği ile bölgeye çekicilik katan yapı limanda konumlanmış kültürel yapılardan biridir (Şekil 2.28). Kıyı mekânları aynı zamanda denizcilikle ilgili kutlamaların yer seçtiği alanlardır. Yeni Zelanda ve İsveç'te Auckland ve Stockholm'de kıyıdaki müzelerde kentin gemicilik geçmişi teknelerde canlandırılmakta ve hatıralar sergilenerek kıyıya ve denize dayalı hafızanın ve kültürün korunmasında işlev görmektedir.



Şekil 2.27 : Sydney Opera House genel görünüm (URL 16).



Şekil 2.28 : The Ring of Fire Akvaryumu genel görünüm (URL 17).

Estetik ve sembolik gücünün yanı sıra pek çok eğitimsel ve çevresel kuruluş dünyadaki su kaynakları ve yaşantımıza etkileri hakkında halkı bilgilendirmektedir. Modern akvaryumlar, mütevazı ekolojik parklar her yaştan insana ulaşmaktadır. Deniz canlıları ile ilk defa karşılaşmak herkes için eğlenceli bir deneyimdir. Son zamanlardaki en iyi kültürel, eğitimsel ve çevresel yapılanma insan ve su arasındaki yaşamsal ilişkiyi vurgulayan ve bu temel kaynaklar hakkında düşünmeyi sağlayandır (Breen ve Rigby, 1996). Bu tür alanlarda çevresel boyutun ön plana çıktığı projelere de rastlanmaktadır. Bu bağlamda gerçekleştirilmiş en önemli projelerden birisi tarım alanlarının restorasyonu ile oluşturulan Meksika'nın Xochimilco kasabasında yer alan Xochimilco Gölü ve 200 km uzunluğunda kanalları ile 172 km² büyüklüğünde bir alanı içeren bölge ekoloji parkıdır. Bu park 1987 yılında UNESCO tarafından dünya kültür mirası listesine alınmıştır (<https://whc.unesco.org/en/list/412>). Söz konusu alan sahip olduğu doğal ve kültürel özellikleri ile Meksika'nın en önemli doğal turizm alanlarından birisi haline dönüşmüştür. Bu alanın doğal ve tarımsal niteliğinin geliştirilmesi bölgede yaşayanlar için doğayla barışık, koruma ve kullanma dengesine dayalı önemli bir ekonomik katkı sağlamıştır. Bölgede yaşayanlar bu alanın doğal özelliklerinin korunması ve geliştirilmesinin kendileri için önemli bir fırsat olduğunun farkına varmışlardır. Bölgede doğaya dayalı turizm ve tarımın yanı sıra binlerce tür çiçek ve bitki yetiştirilip satılmaktadır (Şekil 2.29). Her yaştaki insana hitap eden bu kültürel, eğitici, çevresel kıyı projeleri kentlinin kıyı alanları ile daha çok etkileşime geçmesini sağlayarak insan ve su arasındaki yaşamsal ilişkinin farkındalığına varılmasına ortam hazırlamaktadır.



Şekil 2.29 : Xochimilco Gölü genel görünüm (URL 18).

Çevresel kıyı bağlamında İstanbul'da küçük ölçekli de olsa Tuzla'da yer alan Kâmil Abduş Gölü ve çevresi gelmektedir. Kâmil Abduş Gölü ve çevresi doğal niteliklerini önemli ölçüde yitirerek büyük oranda kentsel alanın bir parçası olmakla beraber, plan kararları ile restorasyonu gerçekleştirilerek kısmen doğal niteliğine kavuşturulabilecek bir alandır.

2.4.3 Ticari alanlar

Kıyıda ilk ortaya çıkan çalışma alanı limanlar ve iskelelerdir. Kıyı kentlerine giriş-çıkış kapıları olan limanlar ve iskeleler; karayolu ile su yolu arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapan alanlardır. Bu alanlardaki yükleme, boşaltma, depolama, aktarma, yönetim ve denetim gibi işlevler yapıları çevre elemanları ile gerçekleşmektedir. Hammadde ve mamul ürün depolama tesisleri (antrepolar), açık depolama alanları, gemi endüstrisinin ihtiyaçlarına hizmet etmek üzere ticaret alanları, deniz ile ilgili diğer ticari işlevleri, küçük konaklama tesisleri, liman işletme tesisleri liman çevresi kullanımlardır. Günümüzde özellikle küçük ölçekli denizcilikle ilgili işlevler hâlâ su kıyısında yer almayı tercih etmekte, bu bağlamda yatırımcıların da odak noktası haline gelmektedir. Bu tür iş alanları, kıyıdaki renkliliğin ve çeşitliliğin bir parçası olarak kentin karakterine ve ekonomik çeşitliliğine de katkıda bulunmaktadır. Kıyı alanlarında gelişen turizm ve rekreasyon faaliyetleri ile liman ve iskele çevrelerinde sosyal yaşam çeşitlenirken kentsel kıyıları ilgi odağı haline gelmektedir.

Ticari aktiviteler tarih boyunca kıyı alanlarında tercih edilen aktiviteler arasındadır. Günümüzde de kentsel kıyı düzenleme projelerinde ticaret işlevinin ön plana çıktığı projelere rastlanmaktadır. Kıyı mekânında bulunan eski liman bölgelerinin ve eski sanayi alanlarının dönüşümü/yeniden işlevlendirilmesi sürecinde farklı kullanım türlerinin tanımlanması da yeni ekonomik düzen ve yeni politikalar tarafından yönlendirilmektedir. Kıyı mekânlarında ticari alanlar bazen tekil projeler olarak, bazen de farklı işlevleri içerisinde barındıran bir kompleksin parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde kıyı alanlarında ticari faaliyetlere ilişkin olarak hizmet sektörüne yönelik kamusal ve özel hizmet yapıları, yeme-içme ve eğlence alanları da yer almaktadır. Kıyı manzarasına odaklanan prestijli yapılar ve turizm fonksiyonu kapsamında inşa edilen konaklama tesisleri (oteller vb.) de ticari kıyıları içerisinde kendilerine yer bularak kıyı düzenleme projesinin karma kullanımlı bir projeye evrilmesi ile sonuçlanmasına neden olabilir (Breen ve Rigby 1996).

Melbourne'daki Southgate ticari kompleksi geniş, katmanlı gezinti yeri ve nehir kenarındaki kafe ve restoranları ile kente yeni bir kimlik sağlamıştır. Londra'da nehrin üzerinde konumlandırılan Wharf bölgesi bir şenlik, eğlence alanıdır; burada eliş satıcıları, farklı ticari etkinlikte pek çok dükkân ve kafeler bulunmaktadır. Toronto'daki Queen's Quay Terminal benzer bir şekilde halkın ilgi gösterdiği bir bölgedir. Yapı; yemek, alışveriş, dans tiyatrosu ile kültürel etkinlikler, yeni ofislerle çalışma ve üst katlarda yaşama gereksinimlerini karşılamaktadır (Şekil 2.30, Şekil 2.31, Şekil 2.32)



Şekil 2.30 : Melbourne'daki Southgate ticari kompleksi (URL 19).



Şekil 2.31 : Queen's Quay terminali genel görünüm (URL 20).



Şekil 2.32 : Queen's Quay terminali genel görünüm (URL 21).

İyi planlanmış ticari kıyılar yaşayan, kentle entegre olabilen, kamusal alanlara sahip olan alanlardır. İyi projelerin tamamında kıyı alanlarının tarihsel ticari geleneğinin devam ettiğinin ve proje kapsamında form değiştirerek güncel ihtiyaçlara göre şekillendiğini görmekteyiz. Ancak ticari karakteri değiştirilen projelere de rastlanmaktadır. Turizm fonksiyonun baskın olduğu alanlarda bu duruma daha sık rastlanır. Geleneksel liman alanlarının işlevsel olarak otel ve ofis alanlarına ve mimari olarak eski yapılar yerine yeni yüksek yapıların inşa edildiği alanlara dönüştüğü projelere rastlanmaktadır. Ülkemizin kıyı kentlerinde ve İstanbul'un kıyı mekânında deniz ürünleri lokantaları ve benzeri tesisler, özellikle de çay bahçeleri kıyılardaki en alışılmış ticari aktivitelerdir.

2.4.4 Konut alanları

Tarih boyunca insanlar su kenarlarını barınma amacı ile kullanmayı tercih etmişlerdir. Bu durum kıyılarda ekonomik olarak farklı gelir seviyesinde olan herkese hitap eden konut yapılaşmasının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yalılar, gökdelenler, gecekondular yapıları kıyılarda görülebilen konutlar arasındadır. Birçok doğal afet riskini taşımasına rağmen kıyı alanlarında konut yapılması devam eden bir eylemdir. Özellikle yakın tarihte su kenarında, deniz manzaralı alanlarda konut edinme isteği; toplulukların refah düzeyindeki artış ile orantılı olarak yaygınlaşmaktadır. Kıyı yaşamının çekiciliği emlak ve inşaat sektörünün bu alanlara yönelmesine, boşalan kıyı alanlarında yapılacak kıyı düzenleme projelerinde konut alanlarının işlev olarak tercih edilmesine ortam sağlamıştır. Günümüzde suya dayalı ekonomik eylemler kentin çeperlerine desantralize edilirken; su kenarında yaşamaya olan talep kıyı alanlarında baskı unsuru olmaktadır. Kıyı alanlarında barınma işlevi sürekli konut ve ikinci konut

alanları olarak görülmektedir. Barınma işlevi özel mülkiyeti gerektirir. Deniz, akarsu, göl ve kanal kıyı alanları ise kamusal kaynaklardır. Kentliler ve ziyaretçiler su kıyısına ulaşmak, kıyıda zaman geçirmek isterken özel mülk sahipleri -gizlilik ve güvenlik gerekçesiyle- bu konuda sınırlama taraftarlarıdır. Bu çatışma kıyı alanlarında gerilim nedenidir.

Yasa ile de güvence altına alınan kıyı kenarları kamusal alanlardır. Ancak insanların kıyı kenarlarında yaşama talebi, özel-kamu sorunu beraberinde getirmektedir (Anayasanın 43. maddesi). Konut alanlarında talep edilen mahremiyet ve güvenlik gibi durumlar kamusal bir alanın paylaşımında çatışma ortamı yaratmaktadır. Dünya örneklerine bakıldığında birleştirici bir tasarım ile bu sorunu ikamet edenlerin ve diğer kullanıcıların taleplerini dengeleyerek çözen projeler mevcuttur. Bu tür konut alanlarında, kıyı alanı her iki grubun da ihtiyaçlarını karşılamaya odaklıdır. Sorunun çözümü sadece konut alanı önünden geçen yarı kamusal bir yürüyüş yolu yapmak değil; özel ve kamu arasındaki kullanım dengesinin çözülmesidir. Projelerde asıl amaçlanan her iki kullanıcı tipinin de bulunduğu alanda rahat ve huzurlu hissetmesi olmalıdır. Bu konudaki başarılı konut projesi örneklerinden biri sosyal konut geleneği ile inşa edilmiş olan Batı Amsterdam projesidir (Şekil 2.33). Boston'daki Colombia Point konut projesi de yine ekonomik ayırmı yapmadan tasarlanan bir projedir (Breen ve Rigby 1996) .



Şekil 2.33 : Batı Amsterdam projesi genel görünüm (URL 22).

Kıyı alanlarında bulunan konut projelerinde ortaya çıkan en büyük risk mahremiyet amaçlı kamusal alanları kent kullanıcılarına kapatan projelerdir. Genellikle ekonomik olarak üst sınıfa hitap eden bu tür kıyı düzenleme projelerinde güvenlik duvarları, güvenlik elemanları gibi fiziksel engellere rastlanır. Konut projelerinde tercih edilen

gökdelen gibi yüksek yapıların inşası yine kıyı alanı ile kent arasında bariyer etkisi yaratmakta, kentlinin kıyı alanı ile ilişkisini kesmektedir. Dünyada yapılan konut projeleri incelendiğinde; Hong Kong Limanı'ndaki yüksek yapılardan oluşan konut yerleşimi, Manhattan'da Hudson Nehri'ne bakan manzaralı apartmanlar, Londra Thames Nehri kıyısındaki depoların konut alanı olarak kullanılan çatı katları konut alanı projelerine verilebilecek tartışmalı örneklerdir (Şekil 2.34) (Breen ve Rigby 1996).



Şekil 2.34 : Hong Kong Limanı konut yerleşimi (URL 23).

2.4.5 Ulaşım alanları

Ulaşılabilirlik kıyı alanlarında yer alan tüm işlevler (çalışma, barınma, rekreasyon, kültür, turizm) açısından gereklidir. Ulaşım kıyı alanına karadan erişmenin yanı sıra su üzerinde gezinti amaçlı etkinlikleri de içerir. Ulaşım işlevinin gereksindiği yapılar; alt kademe araç yolları, kıyı boyunca yaya yolları, su üstünde gezinti olanakları, iskeleler ve bağlı yapılar, köprüler, su sporları ve gezinti eylemi için gerekli yapılar ile tekne park alanları ve kayıkhanelerdir.

2.4.6 Turizm alanları

Kıyı alanları iklimsel, coğrafi ve morfolojik özellikleri nedeniyle turizm faaliyetlerinin yoğunlaştığı alanlardır. Suyun insan üzerinde yarattığı rahatlatıcı etki, suya dayalı etkinliklerin dinlenme gereksinmesi ile bütünleşen yanı, kıyı alanlarına yönelik turizmin gelişmesinde önemli etki yapmaktadır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryollarının kentsel alanlar ile kıyıları birbirine bağlamasından sonra kitlelerin kıyı

ile tanışmasında ve kıyıların turizm amaçlı kullanımında artış görülmüştür (Hall ve Page, 2006). Dünyada orta sınıfın güçlenmesiyle birlikte pek çok insanın serbest zamanı artmış, bu durum turizmin de gelişmesi ile sonuçlanmıştır. Tatil amaçlı turizm hareketleri geçmişten günümüze ağırlıkla kıyı alanlarında kitle turizminin yoğunlaşmasına, süreç içinde kıyı yerleşimlerinin büyümesine ve değişmesine yol açmıştır. Turizme hizmet vermek için yapılaşan kıyı alanları yakın ya da parçası oldukları yerleşmelerin kentleşmesine, aynı zamanda ekonomik olarak da turizme bağımlı hale gelmesine neden olmuştur.

Turizm kentten ve yoğun iş temposundan kaçış nedeniyle daha çok doğal niteliğini sürdüren çevre alanlarda gelişirken, farklı deneyim arayışları ile kültüre dayalı kentsel turizm yükselen bir ilgi odağı olmuştur. Kentsel turizmin temel unsuru kültürel mirasın yanı sıra mekânsal kalite, özgünlük, çeşitlilik ziyaretçileri cezbetmektedir. Öte yandan, gelişmiş dünya kentlerinin sanayi sonrası ekonomik canlanma ve yeniden yapılanma sürecinde de turizm önemli bir araç olarak görülmüş, kentler daha fazla ziyaretçi çekmek için yarışır hale gelmiştir. Bu süreç, ulus devletin gücünün azaldığı yerel yönetim ve sermayenin kentlerde daha etkin rol oynadığı neoliberal politikaların etkisiyle son yıllarda gelişmekte olan ülkelerin büyük kentlerinde görülmeye başlanmıştır. Kent ve turizm arz ve talep tarafları olarak değerlendirildiğinde; talep yönü ile kültürel miras farklı deneyimlerin yaşanma isteğini doğurmaktadır. Arz yönü ile kenti pazarlamak, yeni imaj ve ekonomik değer yaratmak gibi amaçlara yönelmektedir (Smith, 2007).

Kıyı mekânının turizm amaçlı kullanımına ilişkin önemli bir olgu da 'kravaziyer turizm'dir. Günümüzde çoğu liman işletmesi kent merkezlerinden taşınmalarına rağmen, hâlâ kent merkezlerinde bazı liman işlevlerinin varlığı sürmektedir. Özellikle geleneksel liman işlevine devam eden kıyı alanlarının yanı sıra günümüzde yaygın bir turizm aracı olan büyük seyahat gemisi (kravaziyer) terminallerinin de yaygınlaşması bu alanların işlevlerinin devam etmesinde etkin olmuştur. Kravaziyer turizm, pek çok liman şehrinde turizm ilişkili faaliyetler için liman veya gemi taşımacılığı faaliyetine alternatif olarak teşvik edilmiştir. Avrupa kıyı kentlerinde yaşanan bu durum özellikle Akdeniz bölgesi için önemli bir ekonomik kaynak yaratmıştır (Hoyle, 2002). Bu sektördeki yatırım faydaları/kârları pek çok liman kenti tarafından çekici bulunmakta, bu kentler yeni rollerini turist limanları olarak tanımlamaktadır. Kravaziyer turizmi - küresel anlamda- belirgin şekilde 1960'larda ve özellikle 1980'ler ve 1990'larda

gelişmiştir. Ana gelişme alanı önce Birleşik Devletler, sonra Avrupa'dır. Bu durum hem gemilerin hem de terminal hizmetlerinin gelişmesine yol açmış ve bu sektörde birçok şirketin yapılanması ile sonuçlanmıştır (Hoyle, 2002). Turizm ile ilişkili gelişmeler kentsel kıyılar için yeniden canlandırma nedenlerinden biridir ancak liman kentleri arasında yarışa ve pek çok soruna da yol açmaktadır. Örneğin kruvaziyer terminalinin ekonomik etkisini tahmin etmek güçtür ve daha çok limanı ziyaret eden yolcu sayısı ile ilgilidir. Tokyo'daki Harumi Passenger gemi terminali ve Hamburg terminali projeleri bu tür alanlara verilebilecek örneklerdir (Şekil 2.35, Şekil 2.36).



Şekil 2.35 : Harumi Passenger gemi terminali genel görünüm (URL 24).



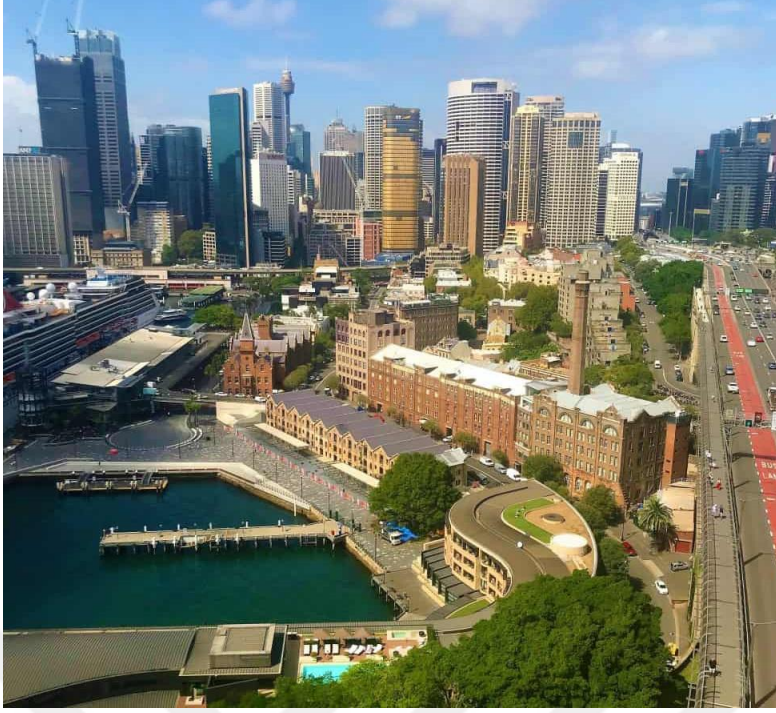
Şekil 2.36 : Hamburg terminali genel görünüm (URL 25).

Kent kimliğinin parçası olan tarihi kıyı alanlarındaki yapıların yeniden işlevlendirilmesi 1970'lerden beri giderek yaygınlaşmaktadır. Kültürel turizm eğilimi ile kentlerin tarihi yapı stokunun ve kentsel peyzajın korunması kent ekonomisi açısından bir potansiyel olarak değerlendirilmekte; koruma, yeniden işlevlendirme gibi yaklaşımlar ile bu özellikli alanların kentle bütünleşmeleri ve yeniden

kazanılmaları gerçekleştirilmektedir. Tarihsel süreçte yerleşimlerin kıyı mekânlarını tercih etmesi ile oluşan bu alanlar günümüzde güvenlik sorunu olan mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Sanayi alanlarının kentten desantralizasyonu ile işlevsiz kalan bu alanlar mimari ve tarihsel özellikleri bakımından kente tekrardan entegre edilmesi gereken yerlerdir. Bu bağlamda mimari olarak değeri olan bu yapıların kaybedilmesi yerine yeniden işlevlendirilerek kentlinin kullanımına açılması önemlidir. Kullanılmayan, boşalmış ve tamamıyla köhnemiş eski kıyı yapılarının yok edilmesi yerine, bazı kentlerde koruma ve tarihi yapıların yeni kullanımlara uyarlanması, restorasyon yaklaşımının benimsenmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Bu tür kıyı projelerine verilebilecek örnekler; Marsilya kıyılarındaki The Docks yapıları, Buenos Aires'teki Puerto Madero, Sydney'deki The Rocks verilebilir (Şekil 2.37). Bu kapsamda yapılan en iyi uygulamalarda biri Sydney'de başarıyla restore edilmiş The Rocks'dır. Bölge Avustralya'da ilk yerleşimin başladığı yerdir. Zengin geçmişine rağmen, 1960'larda ortaya konan yeniden gelişim planı, standart şekilde alanı tasfiye edip yerine tekrar eski dokuyu yerleştirmiştir. İçlerinde Sydney'in en eski tarihi binaları da bulunan yapıların çoğu restore edilmiştir. The Rocks mimarisi, tarihi binaları, turizm, ticari ve konut alanları ile yaşayanları ve turistleri çeken Sydney'in en canlı bölgesidir (Breen ve Rigby 1994) (Şekil 2.38).

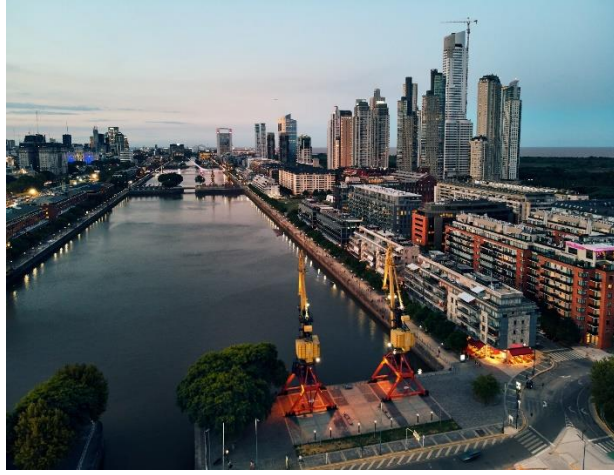


Şekil 2.37 : The Docks, Marsilya genel görünüm (URL 26).



Şekil 2.38 : The Rocks, Sydney genel görünüm (URL 27).

Arjantin’de Buenos Aires’de Puerto Madero da dikkat çeken, korunmuş, yenilenmiş, hayata döndürülmüş bir tarihi bölgedir. Merkezi iş alanının aşağısındaki liman yapıları çok fonksiyonlu bir bölge haline evrilmiştir. Büyük havuzların önündeki 16 depo binası, ev-ofisler, restoranlar, kolej yerleşkesi, yönetim yapısı ve su kıyısındaki geniş bir yürüyüş yolu restore edilerek kullanıma açılmıştır. Eskimiş vinçler geçmişteki sanayi alanının simgesi olarak korunmuştur. Puerto Madero eğlence tesisleri ve restoranların varlığı ile kentliler tarafından popüler bir alan olarak kabullenilmiştir (Şekil 2.39) Güney Afrika Cape Town’daki kıyı alanı projesi kapsamında; Victoria ve Alfred rıhtımının merkezi bölgesi yenilenmiş ve restore edilen bir rıhtımla birleştirilmiştir. Böylece kent, korunmuş tarihsel bir bağlama sahip çıkmıştır (Şekil 2.40).



Şekil 2.39 : Puerto Madero genel görünüm (URL 28).



Şekil 2.40 : Güney Afrika Cape Town genel görünüm (URL 29).

Denizcilikle ilgili gelenekleri de içeren tarihi nitelikli kıyılar kentin ekonomik refahı ve gelişimi için önemli bir zenginlik kaynağıdır. Bu alanlarda mevcut yapı stokunun yeniden ve bütüncül yaklaşımla ele alınarak işlevlendirilmesi önem kazanmaktadır. Tarihi kıyı bölgelerini koruyabilen kentlerin cazibesi geçmişle modern yaşamı birbirine uyumla temas ettirebilme özelliğinden kaynaklanmaktadır (Breen ve Rigby 1996).

2.5 Bölüm Sonucu

21. yy.'a uygun yeni kentsel alanlar yaratmak ve kaybolan kent kıyı ilişkisinin yeniden kurmayı hedefleyen kentsel kıyıların yeniden geliştirmesi geniş bir olgudur. Teknolojik gelişme ve kent merkezi çevresindeki olanaklar, gelişme ve yenileme için büyük baskılar yaratmaktadır. Özellikle kıyı alanlarındaki sanayi sektörü önemini yitirirken; hizmetler, rekreasyon ve turizm sektörüne yönelik talepler artmaktadır. 1960 sonrası endüstrinin kentten desantralizasyonu sürecinde liman, tersane ve endüstri işlevlerine ait kullanımlar tarafından terk edilmiş, işletmelerin ve yapıların (depo, antrepo vb.), ulaşım bağlantı tesislerin bulunduğu; suyu ve toprağı kirlenmiş,

ekonomik, sosyal ve mekânsal olarak köhneleşmiş bu atıl kıyı alanlarının ekonomiyi yeniden canlandırma hedefiyle konut, ticaret, iş, kültür, turizm ve rekreasyon alanları sunan işlevler getirilerek yeniden geliştirildiği görülmektedir. 1960'larda dünyada artan tarihi çevreyi koruma kavramı ile kentlerin özgün kimliklerinin parçası olan ve sanayinin desantralizasyonu ile atıl kalan bu kıyı yapılarının yeni işlevler ile korunması gündeme gelmiştir. Benzer bir şekilde 1970'lerde çevre bilinci de kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi konusuna ivme kazandırmıştır. Çevre yasaları kapsamında yapılan liman temizliği bu alanların çekiciliğini arttırmış; rekreasyon, konut, turizm gibi işlevler için uygun ortam sağlamıştır.

1970'li ve 1980'li yıllar ekonomik olarak da yeniden yapılanmanın, bu yeni düzene toplumsal ve politik yönden adaptasyon sürecinin yaşandığı dönemdir. Ekonomik belirsizliklerin yaşandığı bu dönem, sanayideki değişimin yanı sıra politik ve toplumsal yaşamda da yeni düzenlemelere geçiş sürecinin başlangıcı olmuştur (Harvey, 1997). 'Post-Fordizm' olarak adlandırılan, ekonomideki yeniden yapılanma sürecinin temel farklılığı; üretimde yeni sektörlerin, finasta yeni yöntemlerin ve pazarların ortaya çıkması ve ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin büyük ölçüde hızlanmış olmasıdır. Ekonominin küresel ölçekte yeniden düzenlenmesi; finansal eylemler ile hizmetler sektörünün küresel ölçekte genişlemesine, bu da hizmet sektöründe istihdamın hızla yükselmesine neden olmuştur (Harvey, 1997). Bu durum üretimin ve finansal piyasaların küresel ölçekte genişleyen ağının kontrol ve yönetimini gerektirmiş; 'dünya kenti' nitelemesi bu süreçte literatüre girmiştir. 'Küresel kent', 'dünya kenti' gibi kavramlar üst düzeyde uluslararası yetki ve kontrol kentleri için kullanılır ve dünya çapında da sayıları azdır (Hall, 1993).

Yeni dünya düzeni ile gelen küreselleşme ile yeni ekonomik kavramlar kıyıların yeniden geliştirilmesinde etkin bir rol almıştır. Bu süreçte kentin kıyısı, küresel sermayeyi çekecek biçimde onların talepleri doğrultusunda pazarlanan alanlar olarak inşa edilmiştir. Bu bağlamda kent kıyılarının büyük bir bölümü karma kullanımları içeren yüksek yoğunluklu yapılaşmış mekânlara dönüşmüştür. Bu alanların dönüşümünde ihtiyaç duyulan büyük yatırımların kamu tarafından karşılanamıyor olması yeni organizasyon arayışlarını girilmesine neden olmuştur. Bu arayışlardan birisi de özel sektörün devreye sokulması olmuştur. Sınırlı bir bürokratik planlama sistemi ile kamu ve özel sektör yatırım araçları kullanılarak yatırımların teşvik edildiği politikalar desteğinde bir organizasyon modeline geçilmiştir. Bu yeni yapılanma

özellikle Baltimore ve Londra kıyılarının yeniden geliştirilmesinde etkin olmuştur. Kamu, bu modelde, alanın temizlenmesi, altyapının hazırlanması, tarihi yapıların korunması ve dönüşümünde gerekli finansmanın sağlayarak, yatırımcıların yatırım yapmasına olanak sağlamıştır. Kamunun denetleyiciliği ve mülkiyet hakkı ile özel sektörün ekonomik gücünün birleşmesi başarılı projelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Kamu ve özel yatırımlar ile halkın tekrar kıyıya yönelmesi, kıyı ve kent arasındaki ilişkinin yeniden kurulmasını sağlanmıştır. Terk edilen kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde merkezi ve yerel kurumlardan ziyade şirketler, inşaat grupları, yerel ya da uluslararası finansal konsorsiyumlar gibi özel girişim rol almıştır.

Bu modelin en çarpıcı örnekleri arasında olan Londra Dokları örneğinde alan, küresel sermayeyi çekecek bir pazar alanı olarak planlanmış; bu bağlamda başta ticaret ve konut olmak üzere tüm kentsel kullanımlara yer verilmiştir. Kamu ve özel sektör birlikteliğine dayalı olarak geliştirilen bu modelde, kamu bu alanların altyapısını geliştirme, özel sektör ise üstyapısını geliştirme sorumluluğunu üstlenmiştir. Kamu ve özel sektör arasındaki iletişimi kurmak ve planları hayata geçirmek üzere bir arazi geliştirme şirketi (LDDC) kurulmuştur. Ancak Londra Dok Alanları günümüzde yer verilen fonksiyonlar, fonksiyonların yer seçimi ve yoğunlukları bakımından çok tartışılan bir dönüşüm modelidir. Dönemin ekonomik politikaları emlak eksenli projelerin yaygınlaşmasına neden olmuş, genellikle sanayinin terk ettiği merkez ve çevresinde işlevsizleşen rıhtım ve dokların bulunduğu kıyı alanlarında ortaya çıkmıştır. 1980'ler boyunca uygulanan, salt fiziksel çevrenin düzenlenmesi ve emlak fiyatlarının yükseltilmesine yönelik projeler kentsel dönüşümden hedefleneni gerçekleştirmekte yetersiz kalmıştır. 1990'lara gelindiğinde kentsel politikadaki ve dönüşüm projelerindeki olumsuzlukları ortadan kaldırmaya yönelik bir dizi adım atılmıştır. Önceki dönemde dönüşüm projelerinde yerel halkın göz ardı edilmesi, dönüşüm projelerinden yoksul halkın faydalanamayışı, 1990'lı yıllarda politikacıları kentsel dönüşümde yerel halkın söz sahibi olmasına yönelik yeni bir yaklaşıma yöneltmiştir (Tallon, 2010). Önceki uygulamalar ağırlıklı olarak kamu ve özel sektör ortaklıkları üzerine kuruluyorken; 1990'lardaki kentsel dönüşüm eylemlerinde yerel halk ve gönüllü organizasyonlar da ortaklıklarda söz sahibi aktörler olarak tanınmışlardır. Modelin geçirdiği evrim Londra doklarının kıyı düzenleme sürecinde gözlemlenebilmektedir (Şekil 2.41, Şekil 2.42).

DINAMİKLER	60's	70's	80's	90's	2000's
KENTİN ENDÜSTRİSİZLEŞMESİ-LİMANLARIN KENTTEN DESANTRALİZASYONU (TEMEL NEDEN)	KIYILARIN İŞLEVSİZ ATIL KALMASI. KIYI CEPHESİ YENİDEN DÜZENLEME OLGUSU.				
TARİHİ ÇEVRE KORUMA KAVRAMI	KIYI ALANLARI İLK KORUMACILAR TARAFINDAN FARKEDİLİYOR. KÜLTÜREL MİRASI, ENDÜSTRİYEL ARKEOLOJİ/ ENDÜSTRİ MİRASININ KORUNMASI KAVRAMLARI. 1964 VENEDİK TÖZÜĞÜ İLE KORUMA BİLİNÇİNİN YASALLAŞMASI				
ÇEVRE İLE İLGİLİ BİLİNÇLENME SÜRECİ- ÇEVRESEL KORUMA		ULUSAL-ULUSLARARASI ÇEVRE KORUMA YASALARI. BU YASALARLA BİRLİKTE KIYI ALANLARININ TEMİZLENMESİ, OLASI YATIRIMLARA TEŞVİK EDİLMESİ. KONUT-TURİZM-REKREASYON İÇİN ÇEKİM ALANI HALİNE GELMESİ			
KENT MERKEZİNE DÖNÜŞ		BANLIYOLAŞMAYA-STERİL YAŞAM TİPİNE TEPKİ. KENT MERKEZİNDE ALTERNATİF KAMUSAL ALANLAR YARATMA İHTİYACI. 'PUBLIC SPACES' KAVRAMI- KAMUSAL MEKANLARIN TİPLERİ VE İŞLEVLERİ ÇEŞİTLENİYOR. BOŞ ZAMAN AKTİVİTELERİ İÇİN KENTTEN AYRILMAK ZORUNDA OLMAMAK, KENTİN YETERLİ GELMESİ TALEBİ. BU AKTİVİTELERİN KIYI ALANLARINDA PLANLANMASI			
KÜRESELLEŞME İLE YENİ DÜNYA DÜZENİ			ÖRETİM MODELİ DEĞİŞİYOR. 'ESNEK ÖRETİM' E GEÇİŞ. SERMAYE ENDEKSİ MEKANSAZ DÜZENLEME. BİREY ÖLÇEĞİNİN YITIRILMASI. EKONOMİK FAYDANIN DOMİNE ETMESİ. HER TÜRÜLÜ TARİHİ, TURİSTİK, KÜLTÜR ÖĞESİ PAZARLANABİLİR. PLANLAMADA SOSYAL BOYUT ÇOKUYOR. KATILIM KAVRAMI. YERELLEŞME (SÖZDE?) DENGESİZ GELİŞİM. KENTLER ARASI EŞİTSİZLİK- TAŞIRALAMA. YARIŞILABİLİR ÜSTÜNLÜK KAVRAMI.		
MEKAN ORGANİZASYONUNDA DİSİPLİNLERARASI BİR BİLİMSELLİK ANLAYIŞININ OLUŞMASI			KÜRESELLEŞME İLE DİSİPLİNLERARASI BİLİMSELLİK ANLAYIŞININ GELMESİ. KENTSEL TASARIM KAVRAMI-ÇOK DİSİPLİNLİ ÇALIŞMA KÜLTÜRÜ. AKTÖRLERİN ARTMASI. KATILIMCILIK KAVRAMI. BU İLE KENT ARASINDAKİ KOPUKLUĞUN ÇÖZÜLMESİ İÇİN DİSİPLİNLER ARASI ÇALIŞMA İHTİYACI.		
ENDÜSTRİ KENTLERİNDE FİNANS KENTLERİNE DÖNÜŞMESİ-DÜNYA KENTİ KAVRAMI			ENDÜSTRİ KENT KİMLİĞİ KAYBOLUYOR. YENİ KİMLİK ARAYIŞI. EKONOMİK ÇIKIŞ ARANIYOR. DÜNYA KENTİ KAVRAMININ DOĞUŞU. BU YARIŞTA KIYI ALANLARI PRESTİJİ MERKEZİ OLARAK PAZARLANIYOR. KARMA İŞLEVİLİ KIYI KAVRAMI FİKRİ. ABD, AB, JAPONYA VS		

Şekil 2.41 : Kıyı alanlarının değişimine etki eden dinamikler (tez kapsamında üretilmiştir).

PROJE ÖZELLİKLERİ	60'-70's	80's	90's	2000's
PLANLAMA YAKLAŞIMI	DENEYİMSEL BİR YAKLAŞIMLA ELE ALINMIŞTIR.	BÖLGESEL ÖLÇEKTE PROJELER- KENTTE KİMLİK YARATMA, DİNAMİZM	BÖLGESEL ÖLÇEKTE PROJELER- KENTTE KİMLİK YARATMA, DİNAMİZM	KIYI ALANLARININ KENT PAZARLAMA STRATEJİLERİ İLE GLOBAL ÖLÇEKTE REKABET ETMESİ AMAÇLANIYOR.
İŞLEV	İŞLEV: TURİSTİK TESİSLER, OTELLER, OFİS KULLANIMI	İŞLEV: REKREASYON, KONUT, OFİS KULLANIMI- KARMA KULLANIM	İŞLEV: REKREASYON, KONUT, OFİS KULLANIMI- KARMA KULLANIM	İŞLEV: REKREASYON, LÜKS KONUT, OFİS KULLANIMI- KARMA KULLANIM
TEMEL AKTÖRLER VE FİNANSMAN SAHİPLERİ-ÖRGÜTLENME MODELİ	ULUSAL SERMAYE- MERKEZİ VE YEREL HÜKÜMET,	KAMU ÖZEL ORTAKLIKLAR	KAMU ÖZEL ORTAKLIKLAR	KAMU ÖZEL GİRİŞİM ORTAKLIKLARI- GLOBAL SERMAYE.
YÖNETİM YAKLAŞIMI	MERKEZİ PLANLAMA YAKLAŞIMI	YEREL PLANLAMA YAKLAŞIMI	KATILIMCI PLANLAMA METODLARI, ADIM ADIM PLANLAMA YAKLAŞIMI.- KENTSEL TASARIM YARIŞMALAR	PROFESYONEL PLANLAMA YÖNETİMİ.
	KIYI ALAN DÜZENLEMESİ POST-ENDÜSTRİYEL DÖNEME GEÇİŞİN SEMBOLÜ.	POST-ENDÜSTRİYEL KIYI GELİŞİMİNİN İKİNCİ EVRESİ	KÜÇÜK ÖLÇEKLİ, PROJE ESASLI DÖNÜŞÜM PROJELERİNDEN BÖLGESEL YAKLAŞIMLARIN ESAS OLDUĞU PLANLAMA YAKLAŞIMINA DOĞRU BİR GEÇİŞ	SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK KAVRAMI İLE KIYI PLANLAMASININ KÜRESEL BİR OLGUYA GEÇİŞİ

Şekil 2.42 : Kıyı düzenleme projelerinde tarihsel süreç (tez kapsamında üretilmiştir).

Dünyada farklı coğrafyalarda farklı zaman dilimlerinde gerçekleştirilen kıyı düzenleme projelerine bakıldığında; kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve uzmanlar arasında koordinasyon sağlayarak çok aktörlü bir katılıma olanak verecek bir örgütlenme birimi oluşturulduğu takdirde kıyı düzenleme projelerinin başarılı olduğu gözlemlenmiştir. Kentsel kıyı alanlarının dönüşüm süreci farklı aktörlerin taleplerini ve çıkarlarını bünyesinde barındıran maliyetli bir süreçtir. Genellikle de uzun vadeye yayılan bu süreç istikrarlı, kararlı ve özenli bir örgütlenme modeline ihtiyaç duymaktadır. Gerekli noktalarda alanla ilişkili aktörlerin sürece dahil olabileceği bir örgütlenme ile kentsel kıyı düzenleme projeleri çok boyutlu ele alınabilir. Sosyal, ekonomik, kültürel, mekânsal, tarihi, estetik kaygıların aynı düzlemde çözümlenebilmesi ile sürdürülebilir ve kamu yararı güden bir proje

üretilebilir. Bu tür bir örgütlenme, alanı mevcut potansiyeli ile harmanlayan, ekonomik, ekolojik, kamu yararını dengeleyen bir kıyı düzenleme projesi üretilerek alana yeni bir kimlik oluşturulmasını sağlayacaktır. Kıyı kent ilişkisinin yenilenmesinde, kıyı alanının yerel özelliklerinin ve toplum yapısının tasarıma yön vermesi önemlidir. Bu kapsamda yapılan projelerle kentsel kıyı alanına özgün bir kimlik kazandırmak ve standartlaşmış kıyı düzenleme projelerinin önüne geçmek mümkündür.

İncelenen dünya örneklerinde, kıyı alanları fonksiyonel olarak ticaret, turizm, ulaşım, rekreasyonel, kültürel ve konut gibi işlevlerden birinin daha baskın olduğu örneklerin yanı sıra karma kullanıma sahip kıyı alanları da vardır. Bu projelerde hangi işlevin hakimiyeti olursa olsun ekolojik, ekonomik, toplumsal yararları dengeleyerek sürdürülebilir bir kıyı düzenleme sürecine olanak sağlayan; kentsel politikalar ile üretilen, kentsel bağlam ile ilişkili; kendine has yerel özelliklere sahip projelerin başarıya ulaştıkları görülmektedir. İncelenen dünya örneklerinden kıyıların kent yaşamına yeniden katılmasının, kentlinin güncel yaşamdaki ihtiyaçlarına cevap verebilecek kamusal mekânların üretilmesi ile sağlanabileceği görülmüştür.

Kıyıların dönüşümü kıyının doğal, tarihi, kültürel ve çevresel değerlerini hesaba katan; kıyı alanını kentin içine alan, ekonomik canlanmayı destekleyen bir kıyı düzenleme projesi ile çözümlenebilecek bir olgudur. Bu örneklerle bakılarak çıkarılan sonuçta, kentsel kıyı düzenleme projelerine dahil edilmesi gereken; kamu-özel ortaklığı sağlayan bir örgütlenme modeli ve birimi, bütün aktörlerin dahil olduğu bir master plan süreci, kültürel mirasın korunması, kıyı-kent entegrasyonunun sağlanması, kamu yararı, mevcut ve yeni arasında uyum, kimlik, görsel etki değeri gibi temel kavramlar saptanmıştır.



3. İSTANBUL KENTSEL KIYI ALANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE ARAZİ KULLANIMINA DAYALI MEKÂNSAL ANALİZİ

Tez kapsamında İstanbul kentsel kıyı alanlarında arazi kullanımına dayalı bir mekânsal analiz yapılmıştır. İstanbul kentsel kıyı alanlarına dair yapılan literatür çalışmasında özellikle 2000’li yıllar İstanbul kentsel kıyı alanları için değişimin yoğun olarak hissedildiği tarihler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönem, aynı zamanda İstanbul’un planlama açısından noktasal projelerin kendini daha fazla göstermeye başladığı bir dönemdir. Bu bağlamda mekânsal kıyı değişiminin 2003 ve 2018 yılları arası sayısal bir analiz ile saptanması ve bu alanlardaki noktasal projelerin farklı parametreler çerçevesinde analizi yapılmıştır.

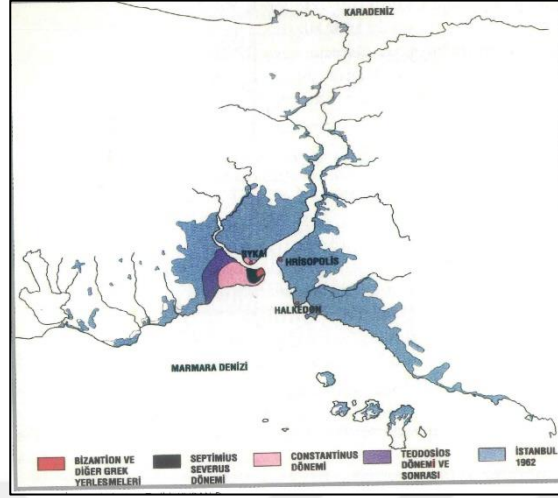
3.1 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarının Tarihsel Süreci

İstanbul, Avrupa ve Asya kıtalarında konumlanmış tarihi bir kıyı yerleşimi ve liman kentidir. Şehir, tarihi ve kültürel değerleri ile önemli bir konuma sahiptir. İstanbul kıyıları bu değerlerini 20 yy’ın ikinci yarısına kadar büyük oranda koruyabilmiş, ancak sonrasında hızlı bir müdahale sürecine maruz kalmıştır. Tez kapsamında çalışma alanı olan İstanbul kentsel kıyıların tarihsel sürecinin mekânsal değişime etki eden kentsel dinamikler eşliğinde analizinin yapılması, bu dinamiklerin mevzuata etkisi ve üretilen yeni kentsel alanların saptanması bir sonraki aşama olarak çalışma alanında yapılacak arazi kullanımına dair mekânsal analizin anlaşılması adına önem taşımaktadır.

3.1.1 İstanbul kentsel kıyı alanlarının kısa tarihçesi – mekânsal değişime etki eden dinamikler

İstanbul, Avrupa ve Asya kıtalarında konumlanmış tarihi bir kıyı yerleşimi ve liman kentidir. Kuzeyde Karadeniz ve güneyde Marmara Denizi kıyıları; Karadeniz ve Marmara sularını birbirine bağlayan aynı zamanda kenti iki kıtaya ayıran Boğaz kıyıları; Boğaz’ın doğal uzantısı ve ilk yerleşim alanı Tarihi Yarımada’yı tanımlayan Haliç, kentin kıyılarını oluşturmaktadır. Yüzyıllardır yaşam koşullarının değişkenlik gösterdiği, kültürel ve mekânsal dönüşümler ile dinamik kentsel uygulamaların

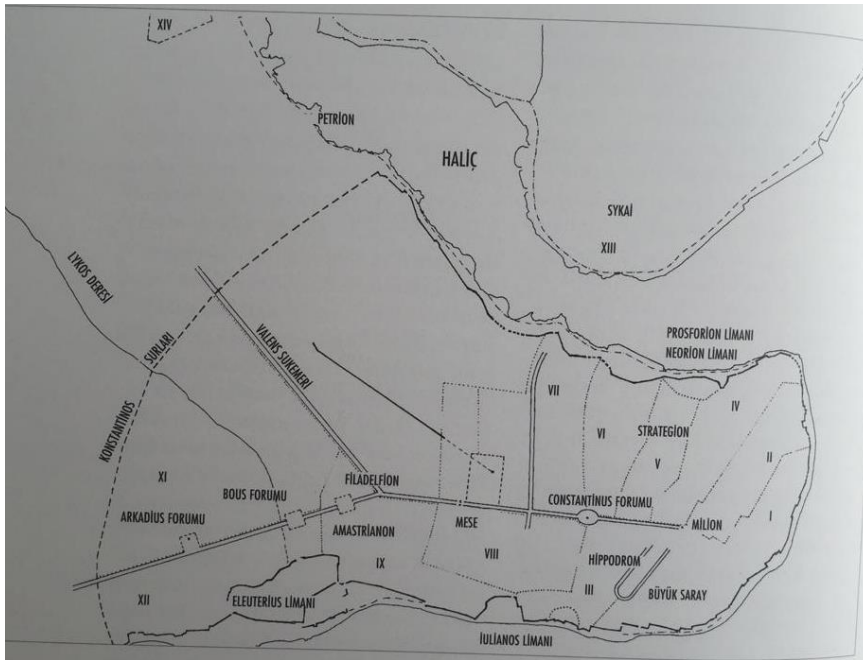
yaşandığı bir kent olan İstanbul ilk yerleşim alanları olan kıyılardan iç kesimlere doğru plansız bir biçimde büyüme göstermiştir. (Batur, 1996) (Şekil 3.1)



Şekil 3.1 : İstanbul kentleşme sürecinin gelişimi (Kuban, 2000).

Sanayileşme Öncesi (19 yy'a kadar):

Sanayi öncesi İstanbul kıyılarının temel belirleyici özellikleri liman ve iskelelerdir. Kıyıların kullanımı ve biçimlenmesinde limanların etkin bir rol oynadığı görülmektedir. Kentin kuruluşundan itibaren limanların iki bölgede yoğunlaştığı izlenmektedir. Bunlardan birincisi, Haliç'in girişinde yer alan ticari limanlar, Haliç'in hemen içinde yer alan askeri limanlar ve tersaneler, ikincisi ise Tarihi Yarımada'nın güney Marmara kıyılarında yer alan askeri ve ticari limanlardır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2 : Tarihi limanlar (Kuban, 2012).

Sur içinde, Sirkeci'deki limanın güneydoğusunda yer alan Akropolis, daha sonraki dönemlerde kıyıya teraslarla inen kamu binaları, Marmara, Haliç ve Boğaz kıyılarında kademeli ve birbirinin önünü kesmeyecek şekilde yamaçlarda konumlanan konut alanları ve yeşil yamaçlar İstanbul'un o dönemki silüetini oluşturmuştur. Sur dışında ise Boğaz'da, Anadolu ve Avrupa yakalarında kent soyluları için kıyıda inşa edilen konutlar ve dini tesisler ile özellikle bu yerleşmelerin merkez ile ilişkisini sağlayan iskele ve denizle ilgili yapılar o dönemde kıyıları şekillendirmektedir. Bununla birlikte kıyıları, özellikle liman ve yakın çevresi depolama ve devamındaki ticari alanlar ile farklı ve zengin mekânsal özelliklere de sahip olmuştur ((Eldem ve ark., 2008, Kuban 1998). Özetle; İstanbul kıyılarında Haliç Limanı ve tersaneler, Galata Limanı ve çevresinde yer alan iskele, depo, dükkan ve meyhaneler, balık pazarı, rıhtımlar (Sirkeci-Unkapanı, Azapkapı- Tophane), kamusal ve dini yapılar, teknelere hizmet eden tamirhaneler, Boğaz köyleri ve yalıları yer almaktadır. (Kuban, 1998)

Bu dönemde suyun, manzara ve dinlendiriciliğine yönelik çekiciliği, kamusal binaların anıtsal özelliğine katkısı, ulaşım kolaylığı gibi özellikleri nedeniyle kıyı alanları çekim alanı olmuş, kent ile kıyı arasında sınırlı ancak uyumlu bir ilişki kurulmuştur. Sınırlı da olsa kıyı kültürünün ve bu kültürün oluştuğu kentsel kıyı alanının temelini atıldığı bir dönemdir.

Kıyı alanlarına etki eden ve değişimine neden olan bir diğer etken de dolgu alanlarıdır. İstanbul kıyıları günümüze kadar farklı nedenlerle sürekli doldurulmuştur. Bizans'tan itibaren 19. Yüzyıl'a kadar devam eden toprak kazanmak amacıyla kıyıların doldurulması, hatta moloz ve çöp dökümü de kıyıların formunun değişmesinde etkili olmuştur (Kuban 1998, Özgencil 2008). Üsküdar, Kumkapı, Kadırga, Yenikapı, Eminönü ve Sirkeci limanları dolgu ile oluşturulmuş limanlardandır (Gül ve Kılıç 2002).

Sanayileşme dönemi-1950'ler;

19. yy'da özellikle Galata ve çevresinde modern mimarlık ve şehircilik uygulamaları hâkim olmuştur. Galata Köprüsü ve diğer Haliç köprüleri de bu dönemde inşaa edilmiştir. Karaköy Rıhtımı yenilenmiş ve antrepo sayısında büyük bir artış yaşanmıştır (Akın 1998). 1860'larda kıyı surları yıkılmış ancak kıyı ile iç kesimlerin bütünleşmesi gerçekleşmemiştir. Galata ve Eminönü kıyılarındaki sur kalıntılarının önünde oldukça dar toprak dolgu kıyıların üzerinde depolar, dükkanlar, bekarhaneler, ahşap konut ve barakalar bulunmaktadır (Erkal 2011). Haliç, Galata ve Tarihi

Yarımada kıyılarındaki tersane ve limanın yanı sıra, Boğaz'da Kuzguncuk, Çengelköy, Ortaköy, Bebek, Arnavutköy ve İstinye gibi Rum ağırlıklı balıkçı köylerinde tekne onarım ve küçük gemi bakım tesisleri, kömür depoları, oduncular, balıkçılar ve etrafı kayıkçılarla dolup taşan iskeleler o tarihlerde kentin silüetini oluşturan önemli öğelerdir. Marmara ve Boğaz kıyıları ise, ikincil iskelelere sahip dış liman görevi görmüşlerdir (Şekil 3.3, Şekil 3.4, Şekil 3.5, 3.6).



Şekil 3.3 : Boğaz sahil 1903 (Salt arşiv).



Şekil 3.4 : Büyükdere sahil 1870 (Salt arşiv).



Şekil 3.5 : Büyükdere sahil 1880 (Salt arşiv).



Şekil 3.6 : Ahşap Galata köprüsü deniz hamam  1870 (Muhittin Bayram arşiv).

Büyük yangınlar sonrası geleneksel ahşap yapıların yok olmasıyla birlikte kent kagir yapılaşma merkezi olmuştur (Akın, 1998,  elik 1998). En radikal değişim reformlar ile yıkılan sur duvarlarından arta kalan boşlukların caddelere dönüştürülmesi, parselasyon veya grid cadde ağı gibi yeni kentsel standartların getirilmesi olmuştur ( elik 1998). Reform hareketleri sadece Galata'da değil, Boğaz ve Tarihi Merkez'in kıyılarında da etkili olmuştur. Kamu binaları, kışlalar, saraylar gibi büyük ölçekli yapıların yanı sıra Sirkeci Garı (1891) ve Haydarpaşa Limanı (1874) gibi altyapı

projeleri de bu dönemin ürünleridir (Eldem ve ark., 2008). Deniz ulaşımı ile toplu taşıma hizmetini takiben açılan Banliyö Hattı (1871), Anadolu'nun İstanbul'a ve Avrupa'ya açılan kapıları Haydarpaşa Tren Garı Binası (1902) ile Sirkeci Garı (1872) bu dönemde yapılan modern mimari özelliklere sahip anıtsal kıyı nirengileridir (Akın 2011). 19.Yüzyıl liman kentlerinde tren garı ve liman alanı birlikteliği ortak bir mekânsal kurgudur. İstanbul'da ise, Sirkeci Garı ve İstanbul Limanı aynı kurguya sahip olmuştur (Akın, 2011). Ancak altyapısal reformlardan biri olan demiryolu hattı kentin su ile ilişkisini kesmiştir (Kuban 1998). Bir diğer yandan da 1871'de ilk kez banliyö treninin çalışmaya başlamasıyla Marmara kıyıları gelişerek yerleşim alanı haline gelmiştir (Bilgin ve diğerleri 2010).

19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte İstanbul'da sanayi alanlarının konumlandırılmasında ilk tercih kıyı alanları olmuştur. İstanbul'un kuruluşundan, sanayileşme dönemine kadar İstanbul'un ilk üretim mekânı olan Haliç kıyıları sanayileşme süreci ile birlikte yoğun bir gelişmeye sahne olmuştur. 18. yüzyılda İstanbul'un en önemli rekreasyon alanı olan Haliç'in iç kısımları ve Kağıthane bölgesinin bu özellikleri de sanayileşme süreci ile kaybedilmiştir.

Haliç ile birlikte, Marmara kıyılarında Zeytinburnu, Boğaz kıyılarında Paşabahçe ve Anadoluhisarı, Üsküdar, İstinye ve çevresi üretim ve depolama alanları sanayileşmenin ilk dönemlerinde İstanbul kıyılarında gelişen alanlar olarak görülmektedir. Yer seçiminde, sanayi tesislerinin taşımaya dayalı enerji kaynaklarına yakın olma talebi nedeniyle deniz ulaşımı önemli bir rol oynamaktadır. Sanayileşme ile birlikte İstanbul'un en önemli kıyı mekânlarında hareket halindeki gemilerin ve sanayinin kömür ihtiyacının sağlandığı depoların yerleştiği izlenmektedir. Boğaziçi'nde Kuruçeşme ve Galatasaray Adası bilinen en önemli kömür depolama alanlarıdır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7 : 19.yy sonu İstanbul haritası (Atatürk Kitaplığı).

Bu dönemde hazırlanan planlar incelendiğinde;

Profesör Herman Elgötz, Dr. İng. Martin Wagner, Agache, Henri Prost'un ve diğer öneri sahiplerinin hazırladığı planlarda Cumhuriyet dönemi sonrasında, İstanbul kıyılarında sanayinin nasıl ve nerede geliştiğine yönelik ipuçları vardır. Elgötz'ün hazırladığı "İstanbul Şehrinin Umumi Planı" plan raporunda (1934) limanların İstanbul'un ekonomik hayatı için çok önemli olduğu ancak sanayinin de bu ekonomik gelişmede önemli rol oynayacağı, İstanbul'da 600.000 nüfus ve 8600 fabrika olduğu, Haliç'te fabrikaların surların kuzeyine doğru, Marmara kıyılarında ise batısına doğru geliştirilmesinin önerildiği Yenikapı'da yapılacak limanın Marmara kıyılarında sanayinin gelişmesine destek olacağı ifade edilmiştir (Özler, 2007).

Agache'ın hazırladığı "Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı" (1934) raporundan; Boğaz'da İstinye'de, Kuruçeşme'de, Çubuklu'da mevcut sanayi tesislerinin korunmasının ancak büyümelerinin engellenmesinin önerildiği, limanların uğrama

limanları, ticari limanlar, serbest limanlar olarak sınıflandırıldığı ve serbest limanın - antik limanların da olduğu- Marmara sahilinde inşasının doğru olacağının öngörüldüğü anlaşılmaktadır (Özler, 2007).

Wagner'in hazırladığı "İstanbul Havalisinin Planı" (1934) raporunda sanayinin elektriğin yayılması ile birlikte kıyıya paralel yollar boyunca gelişebileceği, enerjinin kömüre bağımlılığının azalması ile kıyılardaki kömür depoları ile sanayi tesislerinin kalkabileceği, merkezin çeperlerindeki ve kıyıdaki sanayinin merkezden uzaktaki tarım alanlarında gelişebileceği, özellikle tarıma dayalı sanayinin bu alanlarda gelişmesiyle hammaddenin nakil sorununun ortadan kalkacağı, karayolu ağının gelişmesiyle liman ve demiryoluyla ilişkisinin güçleneceği ifade edilmiştir. Karayolunun gelişmesiyle kuzeyde Kilyos, batıda Silivri, doğuda Tuzla – Darıca tarafının dinlenme, gezinti ve eğlence alanları olarak geliştirilebileceği, böylece Adalar ve Florya'daki yığılmanın önlenebileceği, dar gelirli insanların da kıyıdan yararlanmasının artacağı, İstanbulluların denizden oldukça bol yararlandığı hatta doydukları, bunun için de orman alanlarının dinlenme mekânı olarak geliştirilmesi gerektiği, özellikle kıyılarda ormanlar yetiştirmenin çok önemli olduğu vurgulanmıştır (Özler, 2007).

Prost'un "İstanbul Nazım Planı" (1937) raporunda Haliç kıyılarında yerel sanayinin rasyonel bir şekilde oluşmasına izin verileceği, büyük sanayinin Atatürk Köprüsü'nden itibaren Haliç'in başladığı yere doğru geliştirileceği, Boğaz'da bulunan sanayi ve depolama alanlarının kaldırılarak etap etap bir yerde toplanmaları gerektiği, Yenikapı'da bir liman yapılarak özellikle kömür depolama alanlarının kaldırılabilmesi, sanayi tanklarının Marmara kıyılarının batısında Yedikule'nin ilerisinde geliştirilebileceği ifade edilmiştir (Özler, 2007).

İstanbul kıyı mekânlarında; sanayileşmenin ilk dönemlerinde, yerleşimin ve sanayinin, ulaşım ve enerjiye dayalı olarak, Marmara Denizi sahillerinde, Haliç kıyılarında ve Boğaz'da iç içe olduğu, plaj ve kumsallar ile sayfiye evlerinin Avrupa Yakası'nın Marmara Denizi kıyılarında Florya'da, Karadeniz kıyılarında Kilyos'da, Anadolu Yakası Marmara Denizi kıyılarında Moda-Bostancı aksında ve Adalar'da yer aldığı görülmektedir. Bu öğeler o dönemin İstanbul kıyılarının mekânsal kimliğini oluşturmaktadır. Sonraki dönemlerde karayolu ağının gelişmesiyle Avrupa Yakası'nın Marmara Denizi kıyılarında Silivri, Anadolu Yakası'nın Marmara Denizi kıyılarında Tuzla – Darıca aksına kadar kumsal ve plajlar gelişmiştir. Bu durum İstanbul'da

yaşayan nüfusun denizi kullanmasına olanak sağlamış, bu bölgelerde yer alan sayfiye evleri, kamping alanları, kamu tesislerinin kamp alanları, konaklama tesisleri, gününbirlik dinlenme alanları, kent merkezi ve yakın çevresinde yer alan sanayi alanlarının su ile olumsuz etkileşimini dengeleyen en önemli unsur olarak ortaya çıkmıştır.

1950-1980'ler;

İstanbul kıyıları, 1950'li yıllarla başlayarak, özellikle ilk on yılında daha etkin olan, önemli imar hareketlerine maruz kalmıştır. Dünyada yaşanan politik ve ekonomik değişimler ülkemizde de kendini göstermiştir. Bu dönemin karakterini belirleyen, sanayileşmenin etkisiyle hızlı kentleşme sürecine giren İstanbul'un sorunlarına çözüm üretebilmek için yapılan uygulamalardır. (Tekeli 1994). Bu dönem yapılan imar çalışmaları Menderes operasyonları olarak adlandırılır ve dönemin liberal ekonomik politikaları ile şekillenen çalışmalardır. Modernleşmenin; modern binaların inşası ve otomobiller ile sağlanabileceği algısının hâkim olduğu bu çalışmalar Adnan Menderes tarafından bir plana dayandırılmadan yapılmıştır (Tekeli 1994). Dönemi kent-kıyı ilişkisi özelinde tartışacak olursak; kontrolsüz nüfus artışı, arazi kullanımının ve ulaşım ağının değişimi gibi baskın etkiler ile doğal kıyı alanlarında bozulmalar başlamıştır.

Dönemin popüler değeri olan karayolu inşası kıyı alanlarında sahil yolu şeklinde kendini göstermiş ve kentin eteklerini genişletmiştir. İstanbul'da yeni yollar açılması kentin dönüşümünün de belirleyicisi olmuştur. Bu amaçla Prost'un Küçük Ayasofya Samatya sahil yolu önerisi, Başbakan Menderes döneminde, Florya'ya kadar uzatılmış, Sirkeci- Florya sahil yolu olarak uygulanmıştır. Prost planından farklı olarak, kıyıdan yol geçirilirken, rekreasyon bandı yapılmamıştır (Gül ve Kılıç, 2002). Boğaziçi'nde Avrupa Yakası sahil yolu nedeniyle Arnavutköy, Akıntı Burnu, Tarabya, Emirgan rıhtımlarının genişletilmesi için dolgular yapılmıştır. Sahil yolu uygulaması bir kıyı kenti olan İstanbul'da bir yanı denize açılır şekilde sahilde konumlanan meydanları da etkilemiş, kentsel kıyı alanında araçtan arınmış bir meydan yapılamamıştır.

Cumhuriyet döneminden 1950'lere kadar olan süreçte kıyıların alan kullanımı, dolgu alanları ve sahil yollarına kadar, kimliklerini korumuştur. Ancak dolgu çalışmaları ile kıyıların yapısal formları ve kimliği hızlı bir değişime uğramıştır. Parçacı olarak

yapılan dolgu alanları da Avrupa yakası sahil yollarında Tarabya, Arnavutköy ve Emirgan'dadır (Gül ve Kılıç, 2002).

1960'lara gelindiğinde ideolojik olarak planlama önem kazanmış ve planlı kalkınma dönemi başlamıştır. Devlet Planlama Teşkilâtı (DPT) kurulmuş, İmar ve İskân Bakanlığı'nın yetki sınırları artırılmıştır. Planlama yetki merkezde toplanarak merkezi bir planlama anlayışı gelmiş, planlı kalkınma modeli ve bütüncül planlama yaklaşımı gibi kavramlar ön plana çıkmıştır. Her beş yılda bir yapılması planlanan bu kalkınma planlarının ilkinde endüstrileşme ve kentleşme desteklenmiştir. Bu dönemde kentsel alanlarda yasal düzenlemeler yapılmış; fiziksel mekânda da değişim gerçekleşmiş; boş alanlar yapılaşmaya açılmış, yeni büyük yapı alanları oluşturulmuştur.

1960'lı yıllarda karayollarının artması, endüstrinin denize olan bağımlılığının azalması ile endüstrinin kentsel kıyı alanlarından desantralizasyonu konuları dünya ile paralellik göstermektedir (Şekil 3.8). İstanbul'da da Haliç'teki endüstriyel alanların desantralizasyonu için çözüm yolları aranmaya başlanmıştır. 1970'lerde de kent merkezindeki kıyı alanlarından uzaklaştırılan endüstri alanlarının potansiyelinden yararlanmak amacıyla kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesi öne çıkmıştır. Kamu ve özel kesimin turizm sosyal tesis alanları olarak işgal ettiği kıyı alanları 1970'ler itibariyle bölgede yaşayanların denizle olan ilişkisini koparmıştır. Bu tesislerin olduğu kıyı alanları halka kapalı özel alanlara dönüşmüştür.



Şekil 3.8 : Haliç 1970'ler (Muhittin Bayram arşiv).

1973 yılında, Boğaz köprüsünün açılması ile Boğaziçi üzerinde yapılaşma baskısı artmıştır (Tekeli, 1991). Dünyada da koruma kavramının ön plana çıktığı bu dönemde Boğaziçi'nin korunması İstanbul gündeminin önemli bir konusu haline gelmiş, arka arkaya Boğaziçi Planları hazırlanmış ve özel yasalar çıkarılmıştır. Boğaziçi'ndeki değişimi kontrol edebilmek, tarihi değerlerini korumak ve geliştirmek, yapılaşmayı sınırlandırmak amacıyla 1983 yılında Boğaziçi Yasası yürürlüğe konmuştur (Keleş 1983). Aynı yıllarda Küçükaly, Florya ve Tuzla gibi kıyı yerleşmeleri de parçacı planlarla düzenlenmeye çalışılmıştır.

Tarih boyunca kıyılar ulaşım, dinlenme, eğlenme aktiviteleri için uygun alanlar olarak görülmüştür. Bu özellikleri ile birlikte İstanbul'da Boğaz kıyıları, üst sınıfa ait yalılar, köyler, korular, orman çiftliklerine de ev sahipliği yapmıştır. İstanbul'un kimliğini oluşturan bu alanlar 1980'lere kadar varlıklarını sürdürmeyi başarmıştır (Yenen vd., 1993).

1980-2000;

1980 sonrası, iki tür desantralizasyon süreci başlamıştır. Bunlardan biri kıyılarda bulunan sanayi alanları ve bu alanlara bağlı işlevlerin desantralizasyonudur. Diğer ise Yeni karayolları ile ulaşım olanakları artan kentli özellikle Marmara kıyılarındaki yerleşim alanlarından kuzeydeki ormanlık alanlarındaki banliyölere doğru göç etmesidir (Kılıç 1999).

Aynı tarihlerde dünyada da endüstri kent kimliğinin kaybolması ile bu alanlarda yeni kimlik arayış başlamış ve finans kentlerine geçiş sürecine geçilmiştir. Bu yarışta kıyı alanları prestij merkezleri olarak pazarlanmaya başlamıştır. Ülkemizde de bu tarihlerde benzer bir süreç yaşanmıştır. Küreselleşmenin İstanbul'a dünya kenti statüsünü tekrar kazanabilme fırsatı sunduğu ve bu fırsatları kullanabilmek için doğru politikalar izlenmesi gerekliliği ortak bir düşünce olarak kabul görmüş, bu kapsamda İstanbul için kimlik arama çabaları başlamıştır (Öktem, 2006). Boşalan kıyı alanlarının yeniden düzenlenmesi durumu fırsata çevrilmeye çalışılmış, İstanbulun yeni kimliği, küreselleşme eğilimi doğrultusunda ortadoğunun finans merkezi olmasına karar verilmiştir. Ancak bu amaç doğrultusunda kıyı alanlarındaki alt yapı sorunun çözülmesi gerekmektedir. Bu nedenle kıyılar da en çok kentsel altyapı yatırımlarından etkilenen alanlar olmuştur (Bilgin ve ark. 2010). Altyapı ve ulaşım sorunlarını çözmek için dolgu alanlarının yapılması politikası bu dönemde de devam etmiştir. Bu dolgu alanları da otoyollar ve yeşil alanlar yapılmıştır. Anadolu ve Avrupa yakasındaki Marmara kıyılarında dolgu alanları ve Boğaziçi ve Haliç'te kazıklı yollar yapılmıştır (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 : Büyükdere sahili kazıklı yol.

Dünyada da popülerleşen yeni planlama anlayışı ve kamu ve özel sektör birlikteliğine yönelik bir organizasyondan oluşan model ülkemizde de özellikle İstanbul'un kıyı

bölgelerine uyarlanmıştır. Bu dönemde 2634 sayılı yasaya dayalı olarak İstanbul’da ilân edilen turizm bölgelerinden bazıları Ataköy Marina, Galeria Alışveriş Merkezi, Kalamış Marina’dır. Kıyılarda denizi doldurma ve sanayi alanlarının desantralizasyonu ile Haliç kıyıları başta olmak üzere karayı boşaltma müdahaleleri ile kıyıdan geri çekilme süreci gündeme gelmiştir. Sahil şeridinde ve hemen gerisinde oteller, bürolar ve alışveriş mekânları ile yapılaşan alanlar bu gelişmelere ilişkin örneklerdir (Kılıç 1999) (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 : Ataköy Marina. (Salt arşiv)

Bu dönemin yetki açısından önemli bir özelliği de 1984 yılına kadar, merkezi yönetimin yetkisinde olan imar planları, bu tarihlerde yerel yönetimlere geçmesidir. Bu bağlamda 1980 sonrası yerel yönetimlerin planlama alanında yetkileri arttırılmış, kentle ilgili söz hakkı olan bir aktör haline gelmiştir. Ancak henüz İstanbul bu yetkiyi uygulamaya geçirecek yönetsel bilgiye ilişkin yetkin bir planlama kapasitesine sahip değildir. Bu nedenle bu yetkiyi etkin bir şekilde kullanmayı başaramamıştır (Yenen ve ark., 1993). Politik bir platform olan belediyelerin, seçmenlerin taleplerine yönelik planlama yaklaşımları kentin plansız gelişimini sürdürmesine neden olmuştur. Aynı tarihlerde yerel yönetim destekli bir master plana göre ele alınmayan, ikinci boğaz köprüsü ve çevre yolu, oteller, gökdelenler gibi büyük projeler döneme damgasını vurmuştur. Bu projelerin kıyılardaki etkileri göz ardı edilerek, kıyı şeritlerinde yoğunlaşma arttırılmıştır (Yenen ve ark., 1993). Kıyı alanlarında altyapısız niteliksiz konut ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler artmaya başlamıştır. Kıyıların yeniden geliştirilmesi esnasında yeni kimlik arayışı, İstanbul ’un sahip olduğu zengin tarihi ve kültürel potansiyeline rağmen, niteliksiz kent kıyılarının oluşmasına neden olmuştur (Şekil 3.11). Bu durum kıyıdan yeni bir uzaklaşma süreci başlatmış, kentin suya dönme çabaları etkisiz kalmıştır (Kılıç 1999).



Şekil 3.11 : Karaköy’ün yıllar içindeki değişimi.(Muhittin Bayram arşiv)

Bu dönemde kıyının mekânsal yapısının değişimini büyük oranda sahil yolları etkilemiştir. Boğaziçi yerleşim alanlarının kıyı-yerleşme ilişkisini zedeleyen ve Marmara kıyılarında kıyı ile iletişimin oluşmasını engelleyen en önemli etken ulaşım kararlarıdır (Yenen ve ark., 1993) (Şekil 3.12, Şekil 3.13). Sarayburnu-Yedikule ve Sarayburnu-Eyüp sahil yolları 1984-1989 arasında tamamlanmıştır (Bilgin ve ark., 2010). Arnavutköy-Bebek, Üsküdar-Beykoz, Karaköy-Dolmabahçe, Divanyolu ve diğer sahil yollarının yapımı ise, Boğaz, Marmara ve Haliç kıyılarının yapılaşmasını tetiklemiştir (Bilgin ve ark, 2010; Kuban, 1998). Çeşitli iskele binaları da sahil yolları yapımı sırasında değişimlere maruz kalmıştır (Tutel, 2008). Kara ulaşımının güçlenmesinin yanı sıra su ulaşımının yolcu kayıpları yaşaması gibi çeşitli sebeplerle pek çok iskele binası yıktırılmış, yer değiştirmiş, yeniden inşa edilmiş veya yeni işlevler kazandırılmıştır. Küçük ölçekli de olsa bu karakteristik yapılar, kıyının mekânsal dokusunun her dönem önemli bileşenleri olmuştur (Tutel, 2008).



Şekil 3.12 : Sahil yolu öncesi kullanılan Suadiye Plajı. (Salt arşiv)



Şekil 3.13 : Sahil yolu öncesi kullanılan Caddebostan Plajı. (Salt arşiv)

1985'te Batı Marmara kıyısında, Tarihi Yarımada'da, Samatya'dan başlayan yıkımlarda Sirkeci- Florya kıyı bandında rekreasyon alanları yapılmaya başlanmıştır. Avrupa yakasının Marmara kıyılarında rekreasyon alanları için ek dolgu alanları ile genişletilmiş, Yeşilyurt ve Florya arasında da yeni dolgu alanları yapılmıştır. Sirkeci ve Florya arası ise halka açık kıyı rekreasyon bandı olarak düzenlenmiştir (İBB, 2002). (Şekil 3.14, Şekil 3.15).



Şekil 3.14 : Ataköy Baruthane Plajı 1970’ler. (Salt arşiv)



Şekil 3.15 : Florya Plajı. (Salt arşiv)

Yine bu tarihlerde bir plana dayandırılmadan yapılan ve Haliç kıyısındaki nitelikli binaların da yıkılması nedenlerinden dolayı Haliç ve çevresini de etkileyen sanayinin desantralizasyonu süreci önemli tartışmalara neden olmuştur.

Anadolu Yakasının Marmara kıyılarında 1986 yılında, 1960'larda doldurulan Harem kıyılarında yol yapımına başlanmış, 1987-1988 yıllarında kıyı düzenlemesi de yapılarak kullanıma açılmıştır (Gül, 1995). Anadolu yakasında Marmara Denizi kıyılarında Haydarpaşa'dan başlayıp Kadıköy sahilinden Bostancı'ya uzanan kıyı bandında dolgu yapımına 1980 öncesinde Kalamış'tan başlanmıştır. Mühürdar-Moda arasındaki kıyı dışında Moda İskelesi'nden Kalamış'a kadar olan kıyılar doldurularak Kadıköy-Bostancı sahil yolu 1986 yılında, Bostancı-Maltepe sahil yolu 1989 yılında kullanıma açılmıştır. Dolgu tekniği ile denizden alan kazanılması ve sahil yolu yapımı daha sonra Bostancı'dan Pendik Tersanesi'ne, devamında Tuzla'ya kadar uzatılmıştır. Bu uygulamada amaç; alternatif bir arter ile trafik akışının rahatlatılmasıdır (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 : Pendik sahil yolu öncesi ve sonrası.

21. yüzyıla girerken İstanbul kıyıları; özgün mekânsal yapısı tarihi merkez ve Boğaz kıyılarında köyler etrafında kümeleşme şeklindeyken, taşıt köprülerinin yapımı, yeni yolların açılması, dolgu alanlarının yapımı, sayfiye alanlarının yapılaşması, Boğaz sırtlarındaki konutların kıyılara inmesi ve yeşil alanların yok olması ile değişmiştir (Kuban 1998).

Cumhuriyet döneminde en fazla kıyı alanlarına yönelik imar faaliyetlerinin yapıldığı dönem 1984-1989 yılları arasındadır. Ancak kıyı alanlarına ilişkin müdahaleler farklı politikalarla her dönemde devam etmiştir. 1989-1994 döneminde de kıyı dolgularına devam edilmiştir.

2000'ler;

Dünyada ekonomik değerini yitirmiş, mevcut kentsel alanların yeniden değerlendirilmesi, canlandırılması uygulamaları yaygınlaşmıştır. Özellikle endüstri işlevinin çekilmesi ile boşalan kentsel kıyı alanları bu uygulamaların asıl sahnesi olmuştur. Kentlinin birlikte kullanabileceği kamusal alan oluşturma fırsatı doğuran bu tür projeler küresel bir fenomen haline gelmiştir. 2000'li yıllara gelindiğinde dünyada yaşanan bu akım İstanbul kıyılarında da görülmeye başlamıştır. Bu dönemde; İstanbul'un kıyıları mega projeler ile değişmeye başlamıştır. Bu mega projeler genellikle bütüncül bir planlama yaklaşımına göre yapılmadan, noktasal projeler olarak kentsel kıyı alanlarına biçim verilmesinde etkin olmuştur. Bu projeler sosyal ve kültürel açıdan farklılık gösterirken, ekonomik açıdan benzerlik göstermiş, neoliberal kentsel politikaların bir sonucu olarak doğmuştur. Bu kapsamda oluşan kent politikalarında kentin uluslararası sermaye için hazırlanması gerektiği vurgulanmıştır. Kentin mega projelerin gerçekleşmesine sahne olması bütün yönetimlerce benimsenmiştir. Bu projelerin gerçekleştirilme süreçleri devlet, sermaye, sivil toplum

kuruluşları ve akademik çevreler arasında farklı koalisyonlar ve ilişkiler yaşanmasına neden olmuştur (Öktem, 2006). İstanbul kıyıları bu dönemde inşaat odaklı bir gelişmenin sahnesi olmuştur. Dünya kentlerinin uluslararası yatırımları çekebilmek için yarıştığı bu tarihlerde İstanbul kıyıları da bu yarışta kullanılan nesne görevi üstlenmiştir. Uluslararası yatırımlarını çeken bu mega projeler ekonomik canlanma sağlamanın etkin bir aracı olarak görülmüştür.

2000’lerde İstanbul’da mekânsal açıdan Marmara’nın güneyinde her iki yakada ve Boğaziçi’nde kıyının yapısını ve kullanımını değiştirecek önemli gelişmeler olmuştur. Özel sermaye yatırımları olan Galataport Kruvaziyer Liman, Üçüncü Havalimanı, Üçüncü Boğaz Köprüsü gibi mega kentsel altyapı projeleri ile yine özel sermaye yatırımları olan Ataköy, Zeytinburnu’ndaki konut projelerinin pek çoğu kıyı alanlarında yer almaktadır. Bu tarihlerde Marmara kıyılarında pek çok yat limanı ve marina yapılmıştır. Öte yandan kıyıların formunu ve sınırlarını önemli ölçüde değiştiren büyük ölçekli dolgu alanları kıyılara eklenmiştir. Yenikapı Miting ve Rekreasyon Alanı, kentin tarihi dokusu, tarihi yarımada kıyılarının özgün sınır çizgisi ve kıvrımlı organik yapısı ile entegre olmayan dairesel forma sahip bir eklentidir (Şekil 3.17).

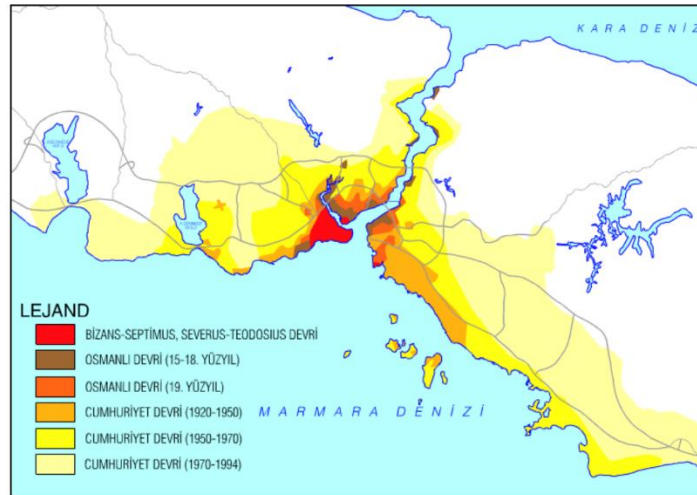


Şekil 3.17 : Kazlıçeşme eski ve yeni durum.(Muhittin Bayram arşiv)

Bu dönemde de yapılan kıyı dolgu çalışmaları genellikle yeşil alan düzenlemesi, rekreasyon amaçlı ve ulaşım amaçlı olmuştur. Birincil amaç olan kentin su ile bütünleşme ilkesi, kıyı boyunca coğrafya ve kıyının gerisindeki mekânları dikkate almayan geniş yüzeyler elde edilmesine rağmen, suyla bütünleşme, suyla ilişki gerçek

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

İstanbul kentsel kıyı alanlarının tarihçesinin, mekânsal değişime etki eden dinamikler çerçevesinde incelendiği bu bölümde sonuç olarak saptanan temel olgu; İstanbul kıyı mekânının olumsuz gelişiminde en önemli etkenlerden birisinin bütüncül planların olmamasıdır. Korumaya yönelik yasal kısıtlamalara ve müdahalelere rağmen, yasal ve yönetsel değişiklikler, yetki paylaşımı, organizasyon, mülkiyet, uygulama ve bütünden bağımsız planlamadan kaynaklanan sorunlar, özellikle 1980'li yıllardan sonra İstanbul kıyı alanlarını olumsuz etkilemiştir. Plan bütünlüğünü gözetmeden kullanılan merkezi yönetim yetkileri nedeniyle ortaya çıkan uygulama örnekleri de emsal oluşturmakta ve yeni talepleri yönlendirmektedir. 1999 Körfez Depremi, İstanbul kıyıları ve kıyı gerisindeki kentsel alanları etkilemiş, bu alanlar özellikleri ve mevcut nitelikleri ile tartışılmaya başlanmış, buna yönelik yeni düzenlemeler, plan ve projeler gündeme gelmiştir. 15 yıllık bir hedef koyarak hazırlanan 1981 tarihli 1/50.000 İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planı İstanbul Metropoliten alanına ilişkin ilk üst ölçekli bütüncül bir plan özelliği taşımasına rağmen, 1980 sonrası yeni siyasi ve ekonomik yapılanma ile yasal ve yönetsel değişiklikler kısa sürede bu planın hızla hedefinden uzaklaşmasına yol açmıştır. Bu durum, 2009 tarihli 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı onaylanıncaya kadar yaklaşık 25 yıllık bir dönemi kapsayan bütünden bağımsız planlara dayalı bir gelişmeyi de beraberinde getirmiştir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 : İstanbul tarihsel gelişim (1/100.000 ÇDP raporu).

3.1.2 Yasal ve yönetsel süreç – dinamiklerin mevzuata etkisi

Kıyı alanlarına yönelik mevzuat ve kurumsal yapılanma sürecinin analizi tez kapsamında tarihsel süreç içerisinde tartışılacaktır. Bu yöntemle, süreçteki 'kırılma noktaları' olarak tanımlanabilecek dönemleri saptamak ve bu dönemleri ulusal ve uluslararası ekonomik politikaların yönlendirici etkileri ile ilişkilendirmek amaçlanmaktadır. Tarihsel süreçte mevzuatın nasıl değiştiğinin ve bu değişimlerin kıyı mekânını nasıl etkilediğinin kronolojik değerlendirmesi yapılacaktır.

Kıyı mekânına yönelik mevzuat ve beraberinde kurumsal yapılanma süreci;

Kıyı mekânına yönelik mevzuat ve beraberinde kurumsal yapılanma süreci;

- ☐ Dönem: 1858 -1980 (Şekil 3.19),
- ☐ Dönem: 1980 - 2000 (Şekil 3.20),
- ☐ Dönem: 2000 sonrası (Şekil 3.21)

olmak üzere üç ana dönemde değerlendirilecektir (Şekil 3.22).

Birinci dönem (1858-1980):

Türkiye’de kıyıyı etkileyen mevzuat süreci 19. yüzyılın ikinci yarısında 'mecelleler' ile başlamış, sonrasında 1926 tarihli Medeni Kanun ile yönlendirilmiştir. **1876 tarihli 1234, 1237, 1264 sayılı mecellelerde;** deniz ve göllerin herkesin ortak malı olduğu ve özel mülkiyete konu edilemeyeceği ifade edilmekte **1926 tarihli Medeni Kanun’da** ise kıyıların kamuya ait yerler olduğu ve bu alanların tescil dışında kalması gerektiği ifade edilmektedir (Sesli ve Akyol, 1999).

Kıyıları ile ilgili bu tarihlerdeki diğer ilgili yasalar incelendiğinde; **1930 tarihli 1580 sayılı Belediye Kanunu’nda** dolgu alanlarına ilişkin yetkinin belediyenin sorumluluk alanı içinde yer aldığı tanımlanmaktadır (URL-30). **1933 tarihinde çıkan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu’nda** ise deniz ve göl kenarlarındaki ya da rıhtım yapılabilecek noktalardan 10m. genişliğindeki yerin, kamu yararına ayrılmış yer olarak, serbest bırakılması öngörülmekte, kıyı 10m. genişliğinde bir bant olarak korunmaktadır (URL-31).

Türkiye’de kıyılara ait ilk yasal düzenleme **1972 yılında 6785 Sayılı ‘İmar Kanunu’nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkındaki 1605 Sayılı Kanun'un Ek 7. ve ek. 8. maddeleridir.** Bu maddeler ile kıyılarda özel mülkiyeti önlemek üzere kıyılardan faydalanma koşulları düzenlenmek için ilk kurallar getirilmeye çalışılmıştır.

Yasanın yönetmeliği iki yıl sonra çıkmıştır. Bu yönetmelik 1984 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Bu yönetmelik ile kıyıda yararlanma koşulları belirlenmiştir. Kıyılarda yapı yapılabilecek veya yapılamayacak yerler tanımlanmış, yapı yoğunlukları ve yapılar arasındaki mesafeler belirlenmiştir.

Söz konusu maddelerle kıyılara ilişkin planlama, koruma ve denetleme yetkisi ve sorumluluğu İmar ve İskân Bakanlığı'na verilmiştir. İlgili yönetmeliklerle mevzuatta ilk defa kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kıyı ve kuşak tanımlamaları yapılmıştır. Kıyı kuşağı deniz ve göl kenarlarında; yürürlükteki imar planının kapsadığı yerlerde - plandakinden az olmamak üzere- en az 10m., imar planı olmayan köy ve kasabaların meskûn alanlarında en az 30m., diğer yerlerde en az 100m., akarsularda en az 30m. olarak ifade edilmiştir (Eke, 1995). Bu yönetmelik kapsamına giren yerlerde sadece kamu yararına ayrılan yapılar yapılabilmekte, İmar ve İskân Bakanlığı'nın belirlemiş olduğu alanlarda Turizm Bakanlığı'nın görüşü ile turizm tesisleri ve tamamlayıcı niteliğe sahip yapılar oluşturulabilmektedir (Sesli ve Akyol, 1999; Eke, 1995).

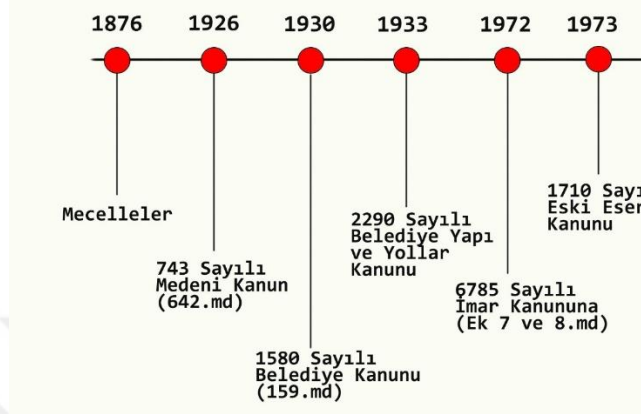
Aynı tarihlerde kıyıya etki eden kıyı kanunu ile eş zamanlı çıkan bir diğer kanun da **1973** tarihinde yürürlüğe giren **1710 sayılı Eski Eser Kanunudur**. Bu kanun ile tarihi çevrenin bir bütün olarak korunması yaklaşımı, sit, tarihi sit, arkeolojik sit, ören yeri, doğal sit alanı gibi kavramlar koruma terminolojisi içine girmiştir. Kanunla kıyı alanları içinde yer alan pek çok sit alanı koruma kapsamı içinde yer almıştır (Dinçer, 2011).

1858 Arazi Kanunnamesi ile başlayan ve 1982'ye kadar devam eden süreçte;

Kıyı alanlarının devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, 1972 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu'na yapılan, 1605 sayılı Ek. 7 ve 8 maddeler ile ilk kez kıyı şeridi tanımlamasının yapıldığı ve sahil şeridi genişliğinin en az 10 m olarak tanımlandığı anlaşılmaktadır.

Bu yıllarda kıyı mekânında -özellikle sahil turizminin ortaya çıktığı süreçte- kentsel yerleşik alanların çeperlerindeki doğal alanların ağırlıklı olarak konut alanlarına ve ikinci konut olgusuna konu olduğu bir mekânsal yapılaşma düzeni ortaya çıkmıştır. İstanbul Metropoliten Alanı bağlamında değerlendirildiğinde; kentin yerleşik alanı sınırında yer alan ve batı yakasında Bakırköy ile Avcılar arasında; doğu Yakasında Bostancı ile Tuzla arasında Marmara Denizi kıyı mekânının önce ikinci konut, süreç içinde de sürekli konut alanı kullanımına konu olduğu görülmektedir. Yönetmelikte, kamuya yararlı yapılar dışında yapı yasağı ve bunların özel mülkiyete konu

olamayacağı hükümleri bulunmasına rağmen, denizin dolgu yoluyla özel mülke geçmesi önlenememiş, hatta yaygınlaşmıştır. Ancak bu maddeler etkin bir şekilde uygulanamamıştır. Öncelikle yasanın gerekliliği olan kıyı kenar çizgisinin saptaması yapılmamıştır. Kıyı alanlarındaki yapı denetiminin etkin bir şekilde yapılmayışı, arsa spekülasyonunun önüne geçilememesi gibi bir durum oluşturmuştur (Duru, 2001).



Şekil 3.19 : 1858-1980 dönemi yasalar.

İkinci Dönem (1980-2000): Kıyı Mekânına İlişkin Mevzuat ve Kurumsal Yapılanma

1980 yılı ülkemizde son derece önemli bir kırılma noktasıdır. Dünyada 1973 petrol krizi sonrasında başlayan ve önce üretim sürecine, sonrasında yaşamın tüm yönlerine ve kentsel mekâna yansıyan bilişim ve ulaşım alanındaki yenilikler, küreselleşme söylemi altında yeni bir sürecin tüm dünyayı etkilemesine neden olmuştur. Ülkemizde 1980 sonrasında biçimlenen politik yeniden yapılanma süreci, dünya ile paralel değişim süreçlerinin gündeme gelmesine neden olmuştur. Bu süreçte kentsel yerleşik alan ve çevre olarak kabul edilen yapılaşmamış alanda işlevsel değişim başlamıştır. Kentsel yerleşik alanda yer alan, özellikle bir önceki dönemin kıyı mekânlarında yoğunlaşan, sanayi alanlarındaki üretim işlevlerinin hizmetler sektörü işlevleri ile yer değiştirmesi, yapılaşmamış doğal alanlarda ise küresel ulaşım ve iletişimin etkileri ile turizm bölgelerinin oluşması gündeme gelmiştir. Bu bağlamda kıyılar hızlı bir dönüşüm sürecine maruz kalmıştır. Bu sürecin dinamikleri de mevzuatı biçimlendirmeye başlamıştır.

Bu tarihlerde kıyılarla ilgili **1982 Anayasası'nda** kıyıdan yararlanmanın, 'kamu yararı' başlığı altında **43. madde** ile anayasa kuralı haline gelmesi önemli bir gelişmedir. 43. Maddede; kıyı alanlarının devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve sahil şeritlerinde önceliğin kamusal yarardan yana olduğu ifade edilmektedir (URL-32). Türkiye hukuk tarihinde ilk kez 1982 Anayasası'nın 43. maddesinde, kıyı

alanlarının hukuksal düzeninin kanunla düzenlenmesi gerektiğinden bahsedilmiştir (Doğın ve diğ., 2005). 1980 askeri darbe ile başlayan 1983 yılına kadar devam eden sürede dönemin politik dinamiklerinin etkisi ile kıyı alanları ve kıyı yönetimi üzerinde önemli etkileri olan kanunlar çıkarılmıştır.

Bu kanunlar sırasıyla;

- **1982 tarihli 2863 sayılı Turizm Teşvik Kanunu;** 1980 sonrası küreselleşen sermayenin mekânsal yer seçiminde temel bir dayanak oluşturmaktadır. Bu yasa kapsamı ile turizm ve özellikle finans sektörünün yönlendiriciliğinde kent merkezlerinin dönüşümü, turizm adı altında yapılaşmaya konu olmaları sürecinin önü açılmıştır. Yasa ile ‘turizm merkezi’, ‘turizm alanı’ ve ‘özel turizm bölgesi’ gibi tanımlar getirilerek, bu alanların ilanı ve planlama yetkileri ilgili Bakanlıkta toplanmıştır. Turizm Bakanlığının yetki kullanması sürecinde; ağırlıklı kıyı ve orman alanlarını içeren doğal kaynakların turizm bölgesi ilanıyla yapılaşmaya açılması, doğal kaynakların geri dönülemez bir şekilde tahrip edilmesi ve kamusal içerikten çıkartılması süreci gündeme gelmiştir. Yasaya göre; turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde, bölgenin doğal ve kültürel özelliklerini bozmamak, turizm işletmelerine zarar vermemek, imar planlarına uygun olmak ve Bakanlıktan izin almak kaydıyla kamuya yararlı diğer yapı ve tesisler yapılabilir ve işletilebilir (URL-33). Turizm Teşvik Kanunu ile daha önce doğal kaynakların korunmasına ilişkin çıkartılan tüm yasalar ile çelişkili bir durum ortaya konmuştur. Özellikle kıyı bandında yer alan eski sanayi alanları ya da yapılaşmamış hazine arazileri bu yasa kapsamı ile 'özel turizm bölgesi' ilan edilmiştir. Özel turizm bölgesi ilanı sonrasında, Turizm Bakanlığı yetkisinde üretilen sadece turizm işlevi getirilen parsellere ilişkin projelendirme anlayışı ile kentsel mekânda yoğunluk artışları, ayrıcalıklı yapılaşma hakları, beraberinde ortaya çıkan yüksek yapı tipolojileri ile kentin silüetinin olumsuz etkilenmesine neden olan bir dizi uygulamanın yolu açılmıştır.

- **1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu’nun** amacı korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmek olarak tanımlanmıştır. Bu yasa bağlamında kıyı mekânı; içinde yer alan pek çok kentsel, tarihi ve doğal sit alanı ile Kültür Bakanlığı’nın (2003 yılında Kültür ve Turizm

Bakanlığı olarak bütünleşen) yetki sınırları içinde ve koruma kapsamında değerlendirilen alanlar olarak ifade edilmektedir.

- **1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu**'nun amacı; İstanbul Boğaziçi Alanının kültürel ve tarihi değerlerini ve doğal güzelliklerini, kamu yararı gözetilerek, korumak ve geliştirmek ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamak için uygulanacak imar mevzuatını belirlemek ve düzenlemek olarak ifade edilmektedir (URL-34). Bu yasa ile Boğaziçi özel bir statü verilerek koruma kapsamına alınmıştır. Tanımların yer aldığı 2. maddede; 'Boğaziçi alanı ve sahil şeridi', 'öngörünüm', 'geri görünüm' ve 'etkilenme' bölgeleri tanımları ile alanın özelleşmiş alt bölgelerine ilişkin kısıtlama koşulları belirlenmiş ve Boğaziçi genel kıyı mevzuatı dışına çıkartılmıştır.
- **1983 tarihli 2805 sayılı İmar Affı Kanunu**; 6785 sayılı İmar Kanunu'nun 1605 sayılı değişiklik ile getirilen Ek. 7 ve 8. maddeleri kapsamında yani kıyı mekânında yer alan mevzuata aykırı yapılarında af kapsamında ele alınmasına olanak tanınması açısından önemlidir. (URL-35).
- **1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu**'nun amacı; bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması, su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi, ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemeleri ve alınacak önlemleri, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleriyle uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre düzenlemek olarak tanımlanmaktadır (URL-35). Bu kanunun 9. maddesi ile ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik önemi olan çevre kirlenmeleri ve bozulmalarına duyarlı alanların ve doğal güzelliklerin gelecek kuşaklara ulaşmasını sağlamak amacı ile 'özel çevre koruma bölgesi' belirleme yetkisi Bakanlar Kurulu'na verilmiştir (Sesli ve Akyol, 1999).

Kıyının, 1982 Anayasasının 43. maddede yer alan 'Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanım amaçlarına göre derinliği, kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları ile yukarıdaki ilkelere aykırı olmamak kaydı ile, belli araziler üzerinde kişiler lehine mülkiyet hakkı tesisinin esas ve şartları, kanunla düzenlenir.' şeklindeki hükmü 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile hayata geçirilmiştir. **01.12.1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Kanunu** ve bu kanuna ilişkin **18.5.1985 tarihli 18758 sayılı Resmi**

Gazete’de yayımlanan uygulama yönetmeliği kıyı mekânını doğrudan ilgilendiren bir yasal düzenleme olarak dikkat çekmektedir. Bu kanun ile kıyılar ile ilgili hükümler tek bir kanun altında toplanmıştır. Kanunun amacı; deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyılan ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinde, bu yerlerin özelliklerini gözeterek koruma ve kullanma esaslarını tespit etmek olarak ifade edilmektedir. Bu yasa ile kıyı mekânına ilişkin tanımlar bölümüne 'dar kıyı' ifadesi eklenerek kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açık olduğu, kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetileceği, kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespitinin zorunlu olduğu belirtilmektedir (URL-35).

Kıyı Yasasının 6. maddesinde;

- Kıyıda ancak plan kararıyla, deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmak veya kıyıyı korumak amacına yönelik olan yapı ve tesisler, faaliyetlerinin özellikleri gereği tersane, fabrika, santral, su ürünlerine dayalı sanayi tesisleri, gemi sökme yeri ve sair kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile eğitim, spor veya turizm amaçlı tesisler yapılabileceği,
- Bu yapı ve tesislerin yapım amaçları dışında kullanılamayacağı ve eğitim tesisleri ile spor veya turizm amaçlı yapılanmalarda kıyı geçişinin engellenecek şekilde kapatılamayacağı,
- Kamu önceliği olan yerler dışında plan kararları ile özel yapılanmalara da izin verilebileceği, bu plan kararlarının Bakanlar Kurulunca onaylanmadan tatbik edilemeyeceği,
- Ancak bu tür yapılanmalarda da kıyının geçişi engelleyecek şekilde kapatılamayacağı

ifade edilmektedir. Ancak geçici madde 2 ile ‘1972 yılından önce kıyıda yapılmış, özel mülkiyete konu yapılar ile bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önceki mevzuata ve imar planına uygun olarak yapılan yapılar hakkında bu Kanun hükümleri uygulanmaz’ ifadesi kullanılarak sürece bir af ibaresi eklenmiştir. Yine bu madde kapsamında; ‘kıyı ve sahil şeridinde Hazineye ait arazi ve arsalar ile Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde gerçek ve tüzel kişiler tarafından 1 Ekim 1983 tarihinden önce izinsiz ve kaçak olarak inşa edilen liman, iskele, rıhtım, balıkçı barınağı ve dayanma

duvarları gibi kıyıda bulunması zorunlu tesisler ile sanayi ve turizm tesislerinden ilgili Bakanlıklarca milli ekonomiye katkısı veya kamu yararı olduğu kararlaştırılanlar hakkında 12. madde hükümleri uygulanır. Bu arsa ve araziler, Maliye ve Gümrük Bakanlığınca, kullananlara veya tesis sahiplerine kiraya verilebilir' ifadeleri de bu af yorumunu desteklemektedir.

3086 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği'ne göre; deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, imar planlı alanlarda en az 10 m, diğer yerlerde en az 30m. genişliğinde sahil şeridi tanımlanmıştır. Ancak, Anayasa Mahkemesi'nce bu kanunun, kıyıların kullanımı ve yapılaşma koşulları ile ilgili bazı maddeleri -Anayasa'ya aykırı olduğu gerekçesi ile- 10 Temmuz 1986 gün ve 19160 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan mahkeme kararı ile iptal edilmiştir. İptal 'özellikle yasadaki bazı tanımlamaların kıyılarda kamu ve toplum yararına aykırı kullanımlara olanak sağlayabilecek şekilde belirsizlikler taşıdığı' şeklinde gerekçelendirilmiştir (Erdoğan, 2010).

Bu tarihlerde kıyıya etki eden eş zamanlı çıkan diğer kanunlar sırasıyla;

- **1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu;** Türkiye'de deniz, göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinde planlama ve yapılaşmaya ilişkin ilk yasal düzenleme 11.7.1972 tarih ve 1605 sayılı kanunla 6785 sayılı İmar Kanunu'na eklenen 7-8. maddelerle olmuş ve bu şekilde kıyı alanları da imar düzenine dâhil edilmiştir. Söz konusu maddelerle, kıyılara ilişkin planlama, koruma ve denetleme yetkisi ve sorumlulukları İmar ve İskân Bakanlığı'na verilmiştir. Bu kapsama giren yerlerde sadece kamu yararına ayrılan yapılar yapılabilmekte, İmar ve İskân Bakanlığı'nın belirlemiş olduğu alanlarda Turizm Bakanlığı'nın görüşü ile turizm tesisleri ve tamamlayıcı niteliğe sahip yapılar oluşturulabilmektedir (Erdoğan, 2010). Ancak 3194 sayılı İmar Kanunu belediye ve mücavir alanlar içinde imar planlarını hazırlama, onaylama, yapıların denetimi, ruhsata bağlanması, ruhsatsız yapılara ceza uygulanması konularında belediyelere ve ilgili kuruluşlara geniş yetkiler vermiştir. Fakat kıyı mekânlarında yoğun yapılaşma talepleri ve beraberinde altyapı hizmetlerine olan aşırı yük karşısında, zaten teknik ve ekonomik güçleri ile yetersiz durumda bulunan kıyı belediyeleri, sorunların çözümünde zor durumda kalmışlardır (Sesli ve Akyol, 1999).
- **15.7.1987 tarihli 110 sayılı Genelge** ile; kıyı tanımı yapılarak, sahil şeridinde yapılabilecek yapılar, plan onayında etkin olacak kurumlar ve dolgu alanlarında

olabilecek işlevler tanımlanmıştır (Eke, 1995). Bu genelge; 1983 yılı sonrasında benimsenen turizm sektörü aracılığı ile kalkınma politikasının bir sonucu olarak, kıyı alanlarının turizm ile ilgili yatırımlara açılması için yasal altyapının oluşturulması şeklinde değerlendirmiştir. Onay sürecinde yer alacak kurulların tanımından ise; 1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliğinde sadece İmar ve İskân Bakanlığı'na tanınan imar planı onama yetkisinin genelge ile onay süreci içinde yedi ayrı kuruma daha verilmesinin çok parçalı kurumsal yapılanmayı başlatan bir kırılması noktası olduğu sonucu çıkartılabilir. Bu yasa ile kıyılarda yapılaşma artmıştır (Tekinbaş, 2000).

- **1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun**'un amacı; ülkenin ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerinin ülkenin ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi ve geliştirilmesi için Ulaştırma Bakanlığının kurulması, teşkilât ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemek olarak tanımlanmıştır. Su yüzeylerinin ulaşım kanalı olarak kullanılmasının yanı sıra duraklama ve aktarma noktaları olması kıyı mekânının Ulaştırma Bakanlığı'nın görev, yetki sınırları içinde yer almasını gerektirmiştir. Yasa kapsamında tanımlanan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün görev tanımlarından, kıyı mekânına ilişkin planlama ve uygulama sürecinde yetkili bir kurum olduğu anlaşılmaktadır (Bimtaş Arşiv).
- **1989 tarihli 383 sayılı Kanun Hükmünde Kararname** ile Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı kurulmuş olup, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 9. maddesinde 'özel çevre koruma bölgesi olarak ilan edilen ve edilecek alanların sahip olduğu çevre değerlerini korumak ve mevcut çevre sorunlarını gidermek için tüm tedbirleri almak, bu alanların koruma ve kullanma esaslarını belirlemek, imar planlarını yapmak, mevcut her ölçekteki plan ve plan kararlarını revize etmek ve kimseye bağlı olmaksızın onamak şeklinde açıklanan yetki bu kararname ile söz konusu kuruma verilmiştir (Sesli ve Akyol, 1999).

17.4.1990 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve bu kanunun uygulanmasına dair Yönetmelik onaylanmıştır. 1986 yılında iptal edilen kıyı kanunun aradan geçen dört yıllık gibi bir sürede, Türkiye'de kıyılar yasal dayanaktan yoksun kalmıştır. Bu durum kıyıların doğal ve kültürel değerlerinin kaybetmesi gibi sonuçlar doğurmuştur (Duru, 2001). Mevzuatta amaç; deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına

kullanma esaslarını tespit etmektir. Kapsam ise; deniz, tabii ve sunî göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkân ve şartlarına ait esasları olarak ifade edilmiştir (URL-35). Yasa ve uygulama yönetmeliği ile bir önceki 1984/3086 sayılı Kıyı Yasası ve 1987/110 sayılı Genelge içeriğinde yer almayan yapıların kıyılarda inşasına olanak tanınmıştır. 1990/3621 sayılı bu yasa ile kıyı alanlarını içeren uygulama imar planlarının onayında da Turizm bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, valilik ve belediyeler arasında yetki paylaşımı getirilmiştir. Bu yeni yasa ile kıyıda yapılabilecek yapılar sınırlandırılmıştır. Kıyıların uygulama imar planları ile düzenlenmesi, doldurma yoluyla arazi kazanılmasına sınırlama getirilmesi gibi önlemler getirilmiştir (Duru, 2001).

11.7.1992 tarihli 3830 sayılı Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına dair Kanun ve Uygulama Yönetmeliği ile öncelikle ‘sahil şeridi’ tanımı değiştirilmiş, 3621 sayılı Kanunun 5. maddesine aşağıdaki fıkralar eklenmiştir:

- Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50m. yaklaşabilir.
- Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- Sahil şeritlerinin derinliği, 4. maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.
- Taşıt yolları sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir. Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

1992/3830 sayılı Yasa ve Uygulama Yönetmeliğinin önceki mevzuattan en önemli farklılığı sahil şeridinin genişliğine ilişkindir. Deniz, tabii ve suni göllerde ‘sahil şeridi’; kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alandır. Bu alan iki bölümden oluşmaktadır:

- Sahil şeridinin birinci bölümü; kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak 50 m genişliğinde belirlenen bölümdür.

- Sahil şeridinin ikinci bölümü; sahil şeridinin birinci bölümünden sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 m genişliğinde belirlenen bölümdür.
- Sahil şeridinin birinci bölümünde yapılabilecek yapılar ise; kıyı yapıları ile yaya yolları, gezinti ve dinlenme alanları, seyir teras ve alanları ve rekreatif alanlardır.
- Sahil şeridinin ikinci bölümünde toplumun yararlanmasına açık olmak şartı ile kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen, sadece zorunlu ihtiyacı karşılamaya yönelik olan, günlük kullanıma izin veren, duş, gölgelik, soyunma kabini, wc, kafe-bar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, yüzme havuzu, özellik taşıyan el sanatları ürünlerinin 20 m²'yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren turizm tesisleri şeklinde tanımlanmıştır.

Kıyı mekânına ilişkin kırılma noktalarından biri olarak tanımlanan bu yasa kapsamında getirilen en önemli farklılıklardan biri kazanılmış haklar konusundadır. Bu tanımlama ile 1992 öncesinde yapılan ve sahil şeridi içinde kalan yapılar korunmuştur

1994 tarihli 3830 sayılı Kıyı Kanunu ve Kanuna ilişkin Uygulama Yönetmeliği Değişikliği ile kıyı tanımları dar-yüksek kıyı ve alçak-basık kıyı olacak şekilde çeşitlendirilmiş, kıyı alanında **kamu yararı kapsamında** arıtma tesislerinin yer alabileceği ifade edilmektedir. Sahil şeridinde yer alan işlevlerin içeriğinin genişletildiği izlenmektedir (Bimtaş arşiv).

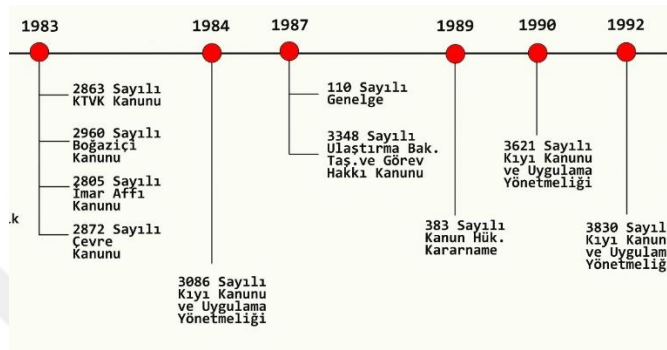
3830 Sayılı Kanun'da; doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan araziler de dahil tüm kıyı alanlarında; uygulama imar planı yapıp onaylanmadan hiçbir yapı ve tesis yapılamayacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca, kıyı şeridinin kara yönündeki ikinci 50 metrelik kısmında yapılması mümkün olan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri için birtakım kurallar getirilerek, kıyı şeritlerinin tamamen lokanta, çayhane, pastane vb. tesisler ile dolması önlenmeye çalışılmıştır (Doğan ve Erginöz, 1997).

1982 – 2000 dönemi:

- 1983/2634 Turizm Teşvik Kanunu ile kıyı alanlarının turizm amaçlı yapılaşma sürecine açılması,

- 1984/3086, 1987/110, 1990/3621, 1992/3830 sayılı kanunda değişiklik hakkındaki kanun ile kıyılara ilişkin yasal çerçevenin oluşturulması ve her yeni yasa ile kıyı mekânında (kıyı ve sahil şeridi) yer alabilecek işlevlerin çeşitlendirilmesi,

Yine bu dönemde yasal çerçeve açısından kıyılara ilişkin karar verici kurum ve kuruluşların sayısının arttığı, çok sayıda yetkili kurumun ortaya çıkması şeklinde özetlenebilir.



Şekil 3.20 : 1980-2000 dönemi yasalar.

Üçüncü Dönem (2000 Sonrası):

Neoliberalleşmenin bir sonucu olarak 1990 sonrası başlayan ve 2000’li yıllar ile etkisini artıran önemli olgulardan biri kültürel mirasın ekonomik bir araç haline gelmesidir. Bu bağlamda yoğunlaşan turizm olgusu; kentlerin kültürel miras alanları üzerinde talep oluşturmakta, dolayısıyla kültürün metalaştırılarak turizme konu edilmesine neden olmaktadır. 2000’li yıllarda kentlerin merkezlerinde, kırsal alanlarda ve kıyı alanlarında turizm amaçlı yatırımların hız kazandığı izlenmektedir. Bu eğilim ülkemizde de yansıma bulmuştur. Öncelikle Turizm Teşvik Kanunu ve beraberinde bir dizi yasal düzenleme ile turizm yatırımlarına olanak tanınmıştır.

2003 tarihli **4957 sayılı Turizm Kanunu’nda değişiklik Hakkındaki Kanun** ile birleşen Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın görev ve yetki alanları tanımlanmıştır. Bu kapsamda öncesinde Kültür Bakanlığı’nın yetki ve denetimi altında olan sit alanlarının, turizm alanları ile bütünleştirilmesi süreci gündeme gelmiştir. Bakanlığın her ölçekteki planları yapmaya, yaptırmaya, kimseye bağlı olmaksızın onaylamaya ve tadil etmeye yetkili olduğu ifade edilmektedir (madde 7).

2004 yılında **2985 sayılı TOKİ Yasası’nda Değişikliğe Dair Yasa** ile ‘kıyı bölgelerinde yer alan kamu arazilerinin TOKİ’ye devredilmesi’ kararı verilmiş,

idareye plan yapma ve onama yetkisinin verilmesiyle kıyı mekânlarında yeni bir kurum daha devreye girmiştir.

30.03.2004 tarihli **25418 sayılı Resmî Gazetede** yayımlanarak yürürlüğe giren **Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelikte**; ‘krvaziyer liman’ tanımı yapılmakta, aynı zamanda faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesislerin tanımları genişletilmektedir. Bu kanun ile kıyı kullanımına ilişkin radikal değişikliklere neden olabilecek bazı düzenlemeler yapılmıştır. Kıyı Yönetmeliği’ne ve Kıyı Kanunu’na eklenen **‘krvaziyer liman’** maddesi ile; kıyılarda mekânsal değişime olanak sağlanmıştır. Eklenen krvaziyer tanımı ile kıyı alanlarına dolgu yapılabilmesi ve dolgu alanlarının uzun dönemli kiralanabilmesi ile işletme oluşturabilmesinin yolu açılmıştır. Kıyı Kanunu’na ise; ‘özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve krvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar planı ile belirlenir’ maddesi eklenmiştir (URL-35)

2005 yılının çıkarılan yasayla krvaziyer liman tanımı kanunlaştırılmıştır.

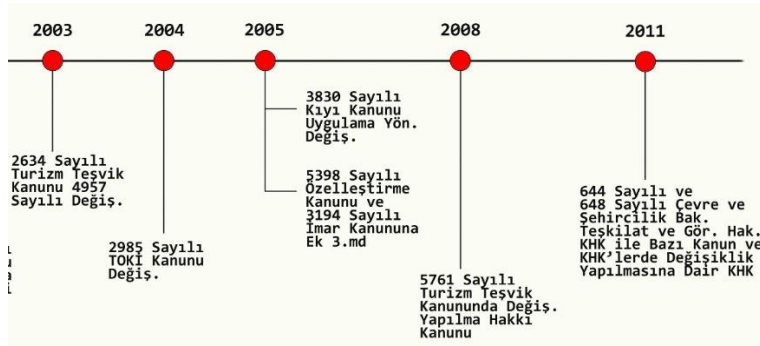
03.07.2005 tarihli **5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun’un**; 13.maddesi, 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na krvaziyer liman kavramını yerleştirmiş, bu limanların içinde yer alacak işlevler tanımlanmış, hemen ardından, Kıyı Kanunu’nda ilgili değişiklik yapılmıştır (URL-36).

2008 tarihli **5761 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun** ile; orman ve kıyı alanlarının turizm amaçlı kullanımının niteliği ve niceliği değiştirilmiştir.

29.6.2011 Tarihli 644 sayılı ve 17.8.2011 Tarihli (R.G.28028) 648 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın görevleri tanımlanmıştır. Bakanlığın görev tanımı;

- Çevreyi korumak için her türlü tespit, standart ve ölçüt geliştirmek ve gerekli önlemleri almak,
- Kamu ve özel sektör mülkiyetlerini de kapsayacak şekilde, her türlü ölçek ve içerikte plan yapmak, uygulamak şeklindedir.
- 2000 sonrası dönem değerlendirildiğinde;
- 1983/2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’ndan başlayarak 2003/4957 sayılı ve 2008/5761 sayılı değişiklikler ile ‘turizm amaçlı’ yapılaşma içeriğinin genişletildiği izlenmektedir.
- 2004 ve 2008 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına dair yönetmeliklerde yapılan değişiklikler ile kıyı ve sahil şeridinde yer alabilecek işlevlerin çeşitlendirildiği izlenmektedir.
- 2005/5398 sayılı Özelleştirme Kanunu kıyı ve orman alanlarını içermektedir.
- 2004 yılı sonrasında TOKİ’nin yetki sınırlarının genişletilmesi kıyı mekânları üzerindeki yapılaşma baskısını artırıcı niteliktedir.

Son olarak da 2011 Tarihli 644 ve 648 sayılı KHK ile de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi konusu, mevzuatımız içinde yer almış ve bu konuya ilişkin planlama, uygulama ve denetleme konusunda yetki organ olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tanımlanmıştır.



Şekil 3.21 : 2000 sonrası yasalar.

Ülkemizdeki Kıyı Mevzuatı İncelemesinin Değerlendirilmesi

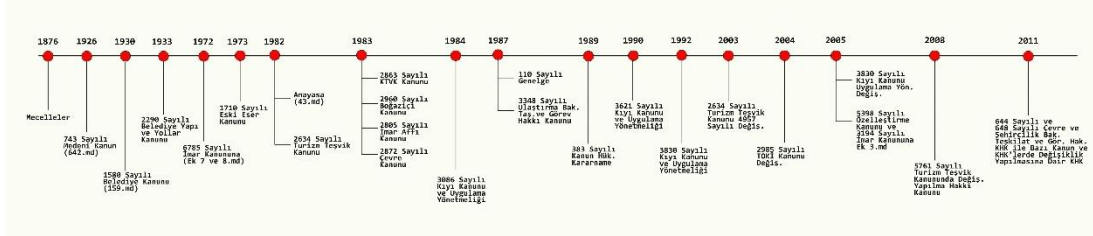
Kıyı mekânına ilişkin ulusal mevzuat değerlendirildiğinde temel ilkeler aşağıdaki şekilde ifade edilebilir;

- **Kıyının ortak kullanım ilkesi:** 1982 Anayasası ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nda kıyı alanlarının devletin hüküm ve tasarrufu altında ve ortak kullanıma konu olduğu belirtilmektedir.
- **Serbestlik ilkesi:** Kıyı alanlarından yararlanmanın bir izne ve ücrete tabi olmaksızın kullanıma açık olduğu (3621 sayılı kıyı kanunu) ve doğal niteliği itibariyle kamu malı olan kıyılarda kamu yararını ortadan kaldıracak ya da engelleyecek biçimde ve bu yerlerden herkesin eşit olarak yararlanma hakkını kısıtlayabilecek özel mülkiyet ilişkisinin kurulamayacağı (Danıştay 6. Dairesi e:1999/7003, K:2001/1700) tartışmaya olanak vermeyecek içerikte netleştirilmiştir.
- **Eşitlik ilkesi:** Kıyı alanlarının hiçbir ön şarta bağlı olmaksızın herkesin kullanımına açık olduğu Anayasa'nın 43.maddesi ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 4 ve 5. maddelerinde ifade edilmektedir.
- **Bedelsizlik ilkesi:** 3621 sayılı Kıyı Kanununda kıyı alanlarından yararlanmanın bir izne ve ücrete tabi olmaksızın kullanıma açık olduğu ifade edilmektedir.
- **Kamu yararı ilkesi:** 1982 Anayasası'nın 43.maddesinde kıyı kavramı kamu yararı başlığı altında düzenlenmiştir. Bu maddede kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu, kıyıları çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararının gözetileceği ifade edilmektedir.
- **Sürdürülebilirlik ilkesi:** Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nin 14. Maddesinde planların hazırlanması, incelenmesi ve doldurma ve kurutma aşamalarında ekolojik dengenin korunması, deniz, tabii göl, suni göl ve akarsularla, bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi esastır ifadesi yer almaktadır (Türk, 2010).

Kıyı alanlarını ilgilendiren ulusal mevzuatta yukarıda tanımlanan ilkeler yer almakla birlikte -dönemin neoliberal ekonomi politikalarının etkisi ile sermayenin yönlendirdiği mevzuat açılımları bu ilkeler ile çelişkili durumlar ortaya koymaktadır. Bu bağlamda kıyı ve kıyı mekânı kentliden kopmakta, özelleşerek kamusallığını yitirmektedir. Aynı zamanda, bu uygulamalar ile kıyının doğallığı da geri dönülemez şekilde yok olmaktadır (Balamir, 2008;URL37, Türk, 2010).

Ulusal kıyı mevzuatına ilişkin diğer bir sorun; kıyı mekânının farklı kurumların yetki ve sorumluluk çatışmalarının yaşandığı parçalanmış durumudur. Mevzuatın geldiği nokta itibariyle kıyı alanlarında karar verici konumunda olan 21 adet kurum

bulunmaktadır (Şekil 3.23). Bu kurumların bir bölümünün plan yapma ve kimseye bağlı olmaksızın onama yetkisine sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda, kıyıların geleceğinin iyi düşünülmesi ve planlanması gereği acil bir görev olarak belirmektedir.



Şekil 3.22 : Yasalar.



Şekil 3.23 : Kıyılarda karar üretici ya da onay mercii konumundaki 21 kurum.

3.1.3 Dolgu alanları – üretilen yeni kentsel alanlar

İstanbul kıyılarında dolgu yöntemi ile alan kazanmak tarih boyunca birçok nedenden dolayı devam etmekte olan bir eylemdir. Toprak kazanmak amacıyla kıyıların doldurulması, hatta moloz ve çöp dökümü kent kıyılarının formunun değişmesinde etkili olmuştur (Kuban 1998, Özgencil 2008). Cumhuriyet döneminde de devam eden

bu eylem 1950 sonrası İstanbul’unda ivme kazanmıştır. 1950’den sonra sanayileşmenin getirdiği hızlı şehirleşme ile İstanbul genişlemeye başlamıştır. Büyük göç dalgası ile şehrin konut, sosyal ve altyapı ihtiyaçları artmış, şehir bu ihtiyaçlara cevap veremez konuma gelmiştir. Bu durum şehri hızlı ve plansız bir kentleşme sürecinin içerisine sokmuştur (Kurt, S., 2009, Kurt vd., 2010). Yoğun yerleşme ve ulaşım baskısı, kıyının kara tarafında yapılaşma için uygun alanların tükenmesi gibi etmenlerden dolayı çözüm yolu, denizin doldurulması ile yeni kentsel alanlar yaratmakta bulunmuştur. 1950’lerin yükselen değeri olan karayolu yapımı da bu süreci hızlandırmış; denizler doldurularak kent sınırları genişletilmiş, bu alanlara sahil yolları inşa edilmiştir. Bu dönemde Henry Prost’un Küçük Ayasofya- Samatya sahil yolu önerisi, Florya’ya kadar uzatılmıştır. Ancak plandan farklı olarak rekreasyon bandı yapılmamıştır (Gül ve Kılıç, 2002). Dönemin dolgu alanı projeleri genellikle ulaşım amaçlıdır. Bu dönemde büyük projelerin yanı sıra Arnavutköy, Akıntı burnu, Tarabya, Emirgan’da olduğu gibi kısmi dolgu alanları da vardır.

Kentteki hızlı kentleşme ile 1990’lı yıllara doğru artık kıyılar büyük ölçüde yerleşme, ulaşım, sanayi gibi fonksiyonların hâkimiyeti altında kalmış, kıyı alanlarını kötü etkilemiştir. Bu durumun önüne geçilebilmesi için 1984 imar yasası ile yeni bir imar hareketi başlamıştır. Kıyılarda dolgu alanları yapılarak denizden alan kazanma suretiyle kıyı rekreasyon alanları genişletilme çalışmaları başlamıştır. Tarihi Yarımada’da, Samatya’dan başlayan yıkımlar ile Sirkeci-Florya kıyı bandı rekreasyon uygulamaları ivme kazanmıştır. Sarayburnu’ndan Ataköy’e mevcut sahil yollarına ek dolgu alanları, Yeşilyurt-Florya arasına yeni dolgu alanları eklenmiş, halka açık rekreasyon işlevi için ayrılmıştır. Haliç kıyılarındaki sanayi tesislerinin bölgeden temizlenmesi ile boşaltılan alanlara dolgu yapılması ile bölgeye rekreasyon işlevinin kazandırılması da bu dönemin uygulamalarından biridir. Üsküdar-Kadıköy-Maltepe-Kartal ilçelerinin sahil bandında da benzer dolgu çalışmaları yapılmıştır. 2000’li yıllarda da Marmara kıyılarındaki dolgu alan çalışmaları devam etmiştir.

Kentin kıyı dolgu alanlarının tarihsel sürecinde ulaşım, sanayi, spor alanı, yeşil alan, kara ulaşımı, deniz ulaşımı, turizm alanları gibi birçok işlev amaçlı dolgu alanları yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Yakın dönemde ise dolgu alanları için en uygun kullanım, rekreasyon ve deniz ulaşımı olarak görülmektedir. Genellikle rekreasyon amaçlı kullanılan alanlarda yaya ve bisiklet yolları, çay bahçeleri, çocuk oyun alanları, spor alanları, dinlenme ve piknik alanları yer almaktadır. Ulaşım

kullanımı olarak da genellikle deniz ulaşımı ve kıyının kent ile arasında yer alan sahil yolları öne çıkmaktadır. Günümüze gelindiğinde yapılan dolgu yolu ile kıyı boyunca geniş alanlar elde edilmesi yöntemi yeşil alan düzenlemesi ve ulaşım sorunlarına cevap bulma amacı gütmüş olsa da kentin deniz ile entegrasyonu sağlanamamıştır (Kurt ve diğerleri, 2011).

Yasal ve yönetsel durum ve sorunlar:

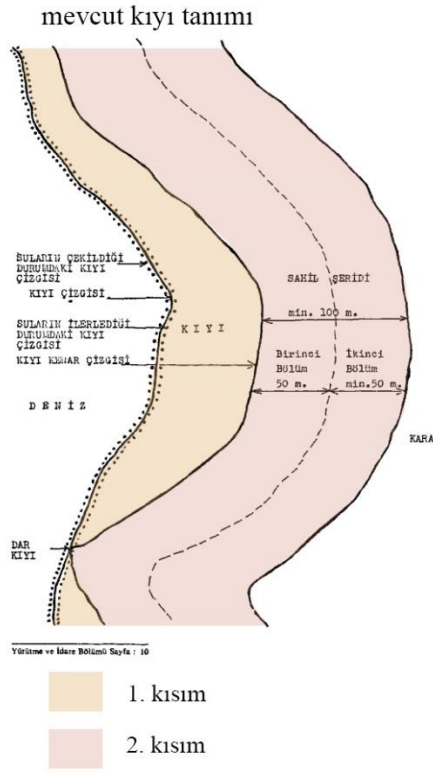
Dolgu alanlarındaki yapıların imar işlemleri 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın görev ve sorumluluğundadır. Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerde yapılaşmaya izin verilebilmesi için uygulama imar planının yapılıp onaylanması zorunludur. Bu arazilerde yapılan planların onayı konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilidir. Söz konusu alanlarda dolgu, turizm ile ilgili bir yapılaşmanın devamı ve tamamlayıcısı niteliğinde ise, uygulama imar planları 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanır. Bunun dışında kalan her türlü proje için onay makamı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'dır. Balıkçı barınakları Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın, yat limanları ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. İskele dolgu alanları onaylarında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın, DLH Genel Müdürlüğü'nün, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü'nün, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Tarımsal Üretim Genel Müdürlüğü ve Koruma Kontrol Genel Müdürlüğü'nün görüşü alınır. Bölge sit alanları dâhilinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görüşleri alınır. Herhangi bir ölçekte planı olan bir alanda yapılacak dolgu planının bu planla irtibatlandırılması gereklidir. (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001)

Ülkemizde kıyı kanununun, kent kıyısına yaklaşımı Fransa'nın 1982'de terk ettiği yaklaşıma yakın olup, oransaldır; kentin kıyısını (sahil şeridini) belirli bir döneme kadar (1992) yapılaşma oranına göre tarif etmekte, buna göre kullanım getirmektedir. Oysa kent kıyılarına kentin gereksinimlerine göre müdahale edilebilmekte ve bu müdahaleler sonucunda yeni kullanımlar, sosyal, ekonomik, kültürel değişiklikler yapılmakta, doğal çevre etkilenmekte, yeni bir kent kıyısı tanımlanabilmektedir. 3621 sayılı Kıyı Kanununda kıyı temelde iki düzlemde oluşmaktadır:

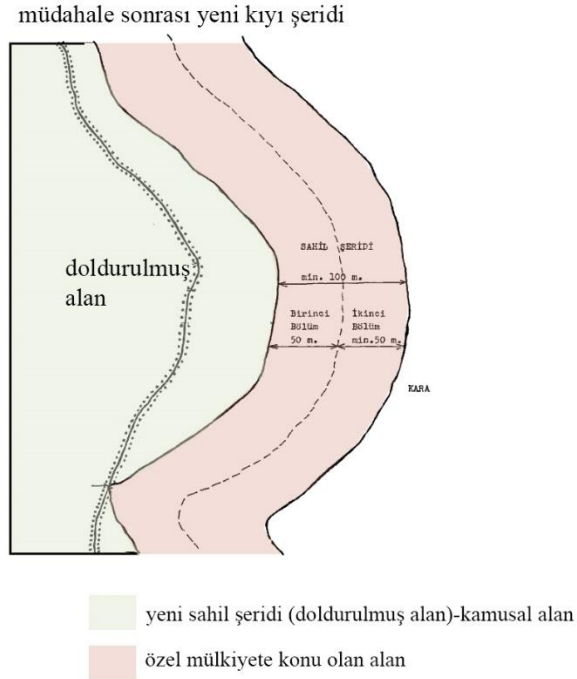
- Birinci kısım kıyı şeridi olup suyun kara ile buluştuğu kıyı çizgisinden itibaren kara yönünde su ve karanın ortak özelliklerini taşıyan, kıyı kenar çizgisi ile sonlanan doğal alan, kamusal mülkiyete konu alandır,
- İkinci kısım sahil şeridi olup kıyı şeridinin kara yönünde sonlandığı kıyı kenar çizgisi ile başlayan, kara yönünde kıyı kenar çizgisi hattına paralel olarak 100 m genişliğindeki özel mülkiyete konu alandır (Şekil 3.24, Şekil 3.25).

3621 sayılı Kanuna bakıldığında kent kıyısının yine iki düzlem olarak tanımlandığı ancak doğal bir düzlem olan ve “kıyı şeridi” olarak tanımlanan birinci düzlemin yerini yapay bir düzlem olan dolgu şeridinin aldığı görülmektedir (Şekil). Dolgu şeridi, kent kıyılarında sahil şeridi olarak tanımlanan, özel mülkiyete dayalı olan yapılaşmış alanda, kamusal amaçlı sahil şeridi oluşturmaktadır; bir başka ifade ile, sahil şeridi denize doğru ötelenmektedir. Böylece, bu düzlemde kentsel alanda olması gereken ancak yapılaşma ve mülkiyet sorunları dolayısıyla gerçekleştirilemeyen kıyı ile ilişkili ya da ilişkisiz birçok kullanım için fırsat yaratılmış olmaktadır. Bu olanak -kıyının çekiciliği nedeniyle- ilgili kurumlar açısından ihtiyaca bakılmaksızın her fırsatta kent kıyısına denetimsiz müdahale etme fırsatı olarak kullanılmaktadır. Bunun sonucunda karada kentten kopuk, kent ile ilişkisiz, kentle bütünleşmeyen, kentin birikimini, kıyının hafızasını yok eden kıyısal kent parçaları oluşmaktadır (Kılıç, 2009).

İstanbul kıyılarında yapılan bu dolgu alanları ile birlikte kentin doğal kıyı mekânlarının yok olmasının yanı sıra planlama ve tasarımdaki yetersizlikler mekân kalitesinin düşmesine de neden olmaktadır. Dolgu ile önü açılan sahil yolu projeleri kentsel alan ile deniz arasındaki ilişkiyi koparmaktadır. Yine dolgu alanlarına yapılan sahil yolu ile deniz arasındaki yeşil bant da bu soruna çözüm üretememektedir. Bunun en temel nedeni çok şeritli olan bu yollar ile kentsel alan arasında yaya ve taşıt yolu bağlantılarının yetersizliğidir.



Şekil 3.24 : Kıyı kanununa göre kıyı tanımı.(kıyı kanunundaki krokiden uyarlanmıştır)



Şekil 3.25 : Yasal müdahale ile yeni kent kıyısı .

Dolgu alanlarının yapımının neden-sonuç ilişkisi incelendiğinde; çarpık kentleşme ve hızla artan nüfusa yetersiz kalan altyapı sorunlarına çözüm için ulaşım ve rekreasyon işlevlerine sahip yapay alanlar üretilmesidir. Hızla artan nüfusun ulaşım sorunu sahil yolları ile, imar uygulamalarından dolayı kent içerisinde korunamayan yeşil alanların telafisi için de suni rekreasyon alanları kıyıları şekillendirmektedir. Ancak bu yeni üretilen alanlar doğal kaynakların yitirilmesi sonucunu doğurmaktadır. Mevzuatta, dolgu alanları sadece zorunlu hallerde, kamu yararı söz konusu ise yapılabilceği açıkça belirtilmiş olsa da İstanbul kıyıları dolgu alanlarının süreci tarihsel olarak incelendiğinde, dolgu alanı üretiminde üç ayrı aktörü kazanç sağladığı görülmektedir. Bu aktörler; kentli, yönetimler ve dolgu işleminden ve sonrasında ticari olarak kazanç sağlayan kişilerdir. Bu durum kentte dolgu işleminin zorunlu haller durumunda yapılabildiği gibi keyfi uygulamaların da yapılması ile sonuçlanmaktadır.

İmar uygulamaları ile kent içerisinde yetersiz kalan sosyal donatı alanları, rekreasyon alanları ve kent içi ulaşım sorunlarını çözmek adına yapılan dolgu alanları kentli tarafından olumlu karşılanan bir eylem olmaktadır. Kıyılarda yapılan sahil yolları ile insanların gündelik hayatları rahatlatmakta, oluşturulan rekreasyon bantları ile kentlinin dinlenebileceği, boş zaman geçirebileceği, yaşam kalitesini arttırabileceği park, bahçe, spor, piknik alanları oluşturulmaktadır. Bu nedenlerden dolayı kent içerisinde sıkışan kentlinin talebi de dolgu alanlarının yapılması yönündedir.

Dolgu alanı yapılmasından kazanım sağlayan bir diğer aktör de yönetimlerdir. Özellikle yerel yönetimler hem maddi kazanım sağladıkları için hem de temel görevleri olan hizmet ettikleri halkın memnuniyetini kazandıkları için bu yöntemi tercih etmektedirler. Yönetimlerin dolgu alanlarından maddi kazanımları farklı türde olabilmektedir¹.

Bu konuda bir diğer kazanım ise dolgu alanları üzerine yapılan büfe, çay bahçesi, otopark gibi işletmelerin kira geliri ve bu alanlarda belediyeler tarafından işletilen sosyal tesislerden elde edilen gelirlerdir. Ayrıca dolgu yolu ile elde edilen arazi değerlerinin yüksek olması da yönetimlerin bu eylemi tercih etmelerindeki

¹ (Dolgu uygulaması esnasında İBB'ye bağlı İSTAÇ firması inşaat atığı ve hafriyatların belirlenen alanlara dökülmesi karşılığında hafriyat firmalarından ton başına 3.5TL ile 6.5 TL para almaktadırlar (URL-38). İstanbul ili özelinde büyük inşaatlardan çıkan hafriyat dolgu alanlarında kullanılarak zamandan ve taşıma maliyetlerinden tasarruf sağlanır. Maltepe Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı projesinde kullanılan dolgu malzemesi Ataşehir Finans merkezi inşaatı kazısından çıkan hafriyattır (18755 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesine verilen cevap, TBMM).

nedenlerden biridir. Bu bağlamdan bakıldığında doğaya verdiği zarar göz ardı edildiğinde yönetimlerin dolgu alan yapma işinden hem maddi hem de siyasi kazanımı büyüktür.

Dolgu alanı yapılmasından kazanım sağlayan üçüncü aktör ise dolgu işleminden ve sonrasında ticari olarak kazanç sağlayan kişilerdir. Hafriyat firmaları kent içerisinde çıkardıkları hafriyatı kent dışındaki hafriyat sahalarına taşımak yerine yine kent içindeki dolgu alanlarına taşıyarak zaman ve para açısından tasarruf sağlarlar. Yine bu alanlarda yapılan peyzaj alanları, inşai faaliyetler, spor alanlarının ihale edilmesi ile de özel sektör kazanç sağlamaktadır. Bu alanlardaki büfe, çay bahçesi gibi yerlerin işletmelerinden de gelir sağlayacak bir kesim vardır.

3.2 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarının Tarihsel Süreç Değerlendirmesi ve Ortaya Çıkan Sorunlar

İstanbul tarihi ve kültürel değerleri ile değerli bir konuma sahiptir. Ancak bu değerlerin hemen hemen tamamı kıyı mekânına yapılan müdahaleler ile yok olmakta, ya da yok olma sürecine girmektedir. 1980 sonrası tüm dünyada etkisini gösteren küresel ekonomiyle ihtiyaçların karşılanmasına yönelik anlayışın değişmesi; planlama anlayışında değişime, planların sermayeyi çekecek bir araç haline dönüştürülmesine, araştırma, analiz gibi plan kararlarının temelini oluşturan etapların planlamadan çıkarılmasına sebep olarak İstanbul'un kıyı alanlarını olumsuz etkilemiştir. Ülkemizdeki yasal, yönetsel ve planlamaya yönelik altyapının ve planlama geleneğinin yerleşmemiş olması sebebiyle küresel dünyanın eğilim ve talepleri doğrultusunda kıyıların bir tüketim ve pazar alanı olarak görülmesi; İstanbul'un coğrafyasına, tarihine ve kültürüne, bunların oluşturduğu kimlik ve karakterine zarar vermektedir. Kentlerin uluslararası sermayeyi kapmak için yarıştığı günümüzde, İstanbul bu yarışın bir parçası olmakta ve buna bağlı olarak kenti eşsiz kılan özellikler göz ardı edilerek yok edilme riskiyle karşılaşmaktadır.

Bu süreçte İstanbul'un kıyı alanlarına zarar verecek her türlü yaklaşım ve girişimden uzak durmak önemlidir. Bu bağlamda İstanbul kentsel kıyı alanlarının detaylı analizi ve sorunların saptanması önemlidir. Tez kapsamında sorunlar; yasal ve yönetsel süreç ile ilgili sorunlar, planlama yaklaşımları ile ilgili sorunlar ve mekânsal sorunlar olmak üzere üç başlıkta incelenmiştir.

Yasal ve yönetsel süreç ile ilgili sorunlar;

- Günümüze kadar hazırlanan bütün yasalar kıyı yaklaşma mesafelerindeki değişim (10-100m) ve kıyı alanlarındaki yapılaşma koşullarına odaklanarak su ile kara ilişkisini bir çizgi olarak gören bir yaklaşım biçimine sahiptir. Bu yasa; kıyı alanının doğal, ekonomik, sosyal, kültürel yapısına göz ardı ettiğinden kıyı alanlarının biçimlendirilmesinde yetersiz kalmaktadır (Kılıç, 1999).
- Yasalarda tanımlanan yetki ve sorumluluklar arasında bir kargaşa bulunmaktadır. Merkezi ve yerel kurumların yetki alanındaki bölgelerin sayısı her geçen yıl artmakta ve bu kurumlar arasında eşgüdüm sağlanamamaktadır. Bu durum bir kontrol mekanizması oluşturulmasını engellemektedir.
- Kıyılar ile ilgili tüm kurumlar arasında eşgüdüm sağlayan bir örgütlenme modeli bulunmamaktadır.
- Yasaların iptal edilmeleri sonrasında yeni bir yasanın hazırlanmasına kadar geçen süreler ‘yasal boşluk dönemleri’ ne neden olmuştur. Bu durum, kıyılardaki yapılaşmanın önünü açmış, ileride de ‘kazanılmış hak’ olarak varlıklarının devamını sağlamıştır.
- Mevzuat, kıyının korunmasından çok kullanım ağırlıklı bir yasal çerçeve sunmaktadır. Yasada ağırlıklı olarak yapılaşma şekillerine odaklı hükümler vardır.
- Mevzuatta, dolgu alanlarına yönelik bazı belirsizlikler bulunmaktadır. Kıyı kanununun 7. maddesinde; ‘kamu yararı’ gerektirdiği hallerde uygulama imar planı kararı ile dolgu yapımına izin verilmektedir. Ancak toplum yararının içeriği tanımlanmamıştır.
- Son yıllarda, neoliberal ekonomi politikalarının etkisi ile sermayenin yönlendirdiği mevzuat açılımları yaşanmaktadır. Bu bağlamda kıyı alanları kentlinin kullanımından kopmakta, özelleşerek kamusal içeriğini yitirmektedir. Öte yandan, bu uygulamalar ile kıyının doğal kaynak niteliği geri dönülemez biçimde bozulmalara uğramaktadır (Türk, 2010).

Yönetim ve aktörler ile ilgili sorunlar;

- Yetki açıklıkları ve yetki karmaşası, İstanbul kıyı alanında oluşan yönetim sorunlarının temelini oluşturmaktadır. Merkez ve yerel yönetim planlama kararlarının çakışması kıyılarda farklı amaçlı uygulamaların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

- Kentsel kıyı düzenlemelerinin, üst ölçekli bir plan kararı ile gerçekleştirilmediği; yatırım kararlarının noktasal projeler ile alındığı görülmektedir.
- Büyükşehir ve ilçe belediyeleri arasında yeterli koordinasyon sağlanamamaktadır. Bu nedenle ilçe belediyelerinin alansal verileri kıyı projelerine yansımamaktadır.
- Büyükşehir ve ilçe belediyeleri arasında yaşanan eşgüdüm sorunlarından kaynaklı yerel yönetimler plan onama ve uygulama sürecine çoğu kez uymadan kendi meclis kararları ile uygulama yapmaktadırlar. Aksi bir durumda da büyükşehir ve merkezi yönetimin aldığı yatırım kararlarının sonuçları yerel yönetimler tarafından denetim sorunları yaşamaktadır.
- İstanbul kıyı bandı, merkezi ve yerel yönetimlerin politik aracı haline gelmekte, fazladan yapılaşmanın önünü açmaktadır.
- Hiyerarşik olarak kıyı dolgu alanlarının plan yapımından da sorumlu olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetki alanı İBB ve yerel belediyelerin üzerindedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı da turizm alanlarının planlamasından sorumludur. İstanbul kıyı bandında turizm alanları ve dolgu alanları ile ilgili plan yapma ve onama sürecinde çoğu zaman İBB ve yerel belediyeler devre dışı kalmaktadır. Bu durum İstanbul kıyılarında noktasal, plan kararları ile kentle entegre olamamış plan ve projelerin artmasına neden olmaktadır.
- Turizm alanlarında özel sektör veya Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan planlarda, özel sektörün etkisi ile kâr amacı güden, kamu yararının ikinci plana atıldığı projelerin üretilmesiyle kamusal alanlar gitgide azalmaktadır (Kılıç, 1999). (Yenikapı yatırımları)
- Dünya'da da yaygın bir model olan kamu özel sektör ortaklığı ile proje üretme yaklaşımı İstanbul kıyılarında da uygulanan bir yöntemdir. Ancak yöntemin ülkemizde uygulama şekli ile, kentle entegre olamamış, finans ve organizasyon konularında yetersiz projeler üretilmektedir.
- Mevzuatın geldiği nokta itibariyle kıyı mekânında karar üretici ya da onay mercii konumunda kabaca 21 kurum bulunmaktadır. Bu kurumların bir bölümü plan yapma ve başka hiçbir kuruma bağlı olmaksızın onama yetkisine de sahiptirler. Bu durum farklı kurumların yetki ve sorumluluk çatışmalarının yaşandığı İstanbul'da kıyı mekânlarını parçalanmış bir duruma gelmesine sebep olmaktadır.

Planlama yaklaşımları ile ilgili sorunlar;

- Birçok planda kıyılara getirilen yaklaşma mesafesi ve yapılaşma koşulları mevzuatla uyuşmamaktadır.
- Mekânsal planlarda yapılaşma ve arazi kullanımı koşullarının yeterli açıklıkta olmaması uygulamada farklılıkların doğması ile sonuçlanmaktadır.
- Alt ölçekli plan kararlarının sürekli değişmesi ile üst ölçekli planlar geçersiz kalmaktadır. Özellikle turizm, rekreasyon ve yeşil alanlarda bu duruma sıklıkla rastlanmaktadır.
- Farklı kurumlar tarafından yapılan planlarda farklı planlama yaklaşımları gözlemlenmiştir. Özellikle turizm alanlarında yerel ölçekten gelmesi gereken analizler yapılmadan, bölgesel kararlar ile kente ağır yükler getiren plan ve projeler üretilmektedir.
- ÇED'in planlama süreci başlamadan yapılması gerekirken genellikle sürecin sonunda yapılmaktadır.
- 1984 sonrasında kentsel kıyı alanı düzenlemelerinde kentlinin rekreasyon ve ulaşım ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlayan dolgu alanları üretilmiştir. Ancak bu fonksiyonlar büyük bir oranda kentle entegre edilecek şekilde planlanmamıştır.
- Planlama ve uygulama çalışmalarında kamu yararı kavramı net olarak tanımlanmamaktadır.
- Kentsel Kıyı alanlarının düzenlemesinde yaşayan halkın talepleri ve ihtiyaçları doğrultusunda donatı alanları düşünülmemektedir. Bu kapsamda yapılan düzenlemeler genellikle açık alanların arttırılması şeklindedir. Ancak yeterli donatı alanı olmayan bu açık alanlar kentlinin ihtiyaçlarına cevap üretememektedir.

Mekânsal Sorunlar;

- İstanbul kıyılarının doğal ve tarihi özellikleri korunamamaktadır.
- İstanbul kentsel kıyı alanlarının günümüzde su ile güçlü bir etkileşiminin olmaması ve kamunun kıyıya erişiminin zayıf olması sorunu vardır.
- Arazi kullanma hatalarından, yapılaşma tür seçiminden, yoğunluklarından ve sosyal, teknik altyapının yetersiz ve denetimsiz olarak gelişmelerinden kaynaklanan yerleşim sorunları oluşmaktadır.

- Geçmişte alınan ulaşım kararları ile yapılan sahil yolları kıyı ve kent arasında bariyer etkisi yaratmaktadır.
- Kıyı karakterinin bozulması sonucu çevre kirliliği, bitki örtüsü ve yaban hayatın zarar görmesi gibi ekolojik problemler oluşmaktadır.
- Kıyı bölgelerinde yer alan arkeolojik, tarihi ve mimari değerler, plansızlık, yanlış plan kararları ve denetimsizlik gibi nedenler yüzünden hızla yok olmaktadır.
- Kıyı yerleşmelerinde, sektörel değişimlerden kaynaklanan sosyal doku değişimi yaşanmaktadır.
- Kıyı alanlarında yeterli araştırma yapılmaksızın projelerin geliştirilmesi, bunun sonucunda kıyı morfolojisi hızla bozulmaktadır.
- Dolgu alanlarının İstanbul kıyılarının kıvrımlı yapısı ile biçimsel olarak örtüşmemesi, kıyı formunun bozulması ve suya değen kıyı alanının azalmasına sebep olmaktadır.
- Kıyı alanlarında hatalı dolgu alanlarının yapılması ile özgün plajlar yok olmaktadır.
- Kentsel ve bölgesel yeşil altyapının mega ölçekli boş alanlar şeklinde planlanıyor olması, su ile ilişkili kullanım çeşitliliğinin olmaması, kullanımların genellikle parklar veya kıyı yürüme yolu gibi rekreasyonel alanları ile sınırlı olmasından öteye geçememektedir.
- Kıyılarda rekreasyonel alanların dengeli bir dağılım göstermemesi, potansiyel içeren kıyılarda su sporları başta olmak üzere su ile doğrudan ilişkili rekreatif fırsat alanlarının oluşturulmamasına yol açmaktadır.
- Kıyı parkları belirli sosyo-ekonomik gruplar tarafından kullanılmaktadır.
- Mega projeler ile kıyı alanları kentsel kullanıma açılmak yerine özel yatırım alanlarına dönüştürülmektedir (Galataport, Ataköy konut projeleri vs.).
- Büyük ölçekli özel sermaye yatırımlarının baskısı ile kentsel kıyı alanları mekânsal olarak genişleyememekte ve birbirleri ile ilişki kuramamaktadır.
- Kentsel kıyı alan kullanımlarının mekânsal dağılımı tüm kıyılara dengeli bir şekilde yayılmamaktadır. Kıyılardaki kentsel alanlara ne kıyı arkası ne de su tarafından kolaylıkla erişilememekte, kıyı boyunca uzanan taşıt yolları fiziksel ve görsel bariyer etkisi oluşturmaktadır.
- Su ulaşımı ve toplu taşıma hizmeti tüm kıyılar genelinde yetersizdir.

- Marmara denizi kıyılarında; yoğun yapılaşma ve lüks/kapalı konut alanlarının artışı, tarihi kıyılarda; doku ile uyumsuz mimari çözümlere bağlı olarak kıyı silüetinin zayıflaması gibi sorunlar vardır.
- Tarihi merkez kıyılarında kentsel kıyı alanları sadece ulaşım veya alışveriş gibi kentsel aktivitelerin gerçekleştirildiği, belirli zaman dilimlerinde kullanılan kentsel kıyı alanları haline gelmiştir.

Kıyı boyunca ve kıyı arkasından kıyıya erişen kentsel kıyı alan kullanımının sürekliliğinin olmaması, toplu taşıma bağlantılarının yetersiz olması, su ulaşımı toplu taşıma hizmetinin önemini yitirmesi, Boğaz köprülerinin sayıca artışı ile özel araç kullanımının artırması gibi sorunlar mevcuttur.

3.3 İstanbul Kentsel Kıyı Alanlarındaki Mekânsal Kıyı Değişiminin 2003-2018 Arası Sayısal Analizi

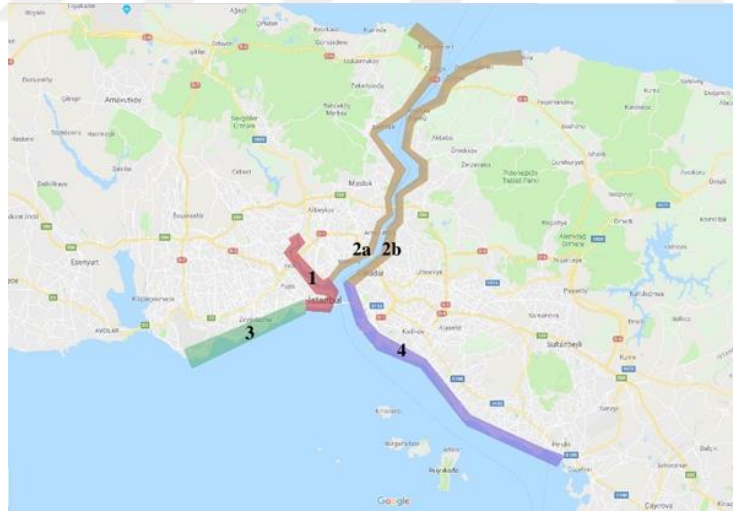
İstanbul ‘un kıyı alanları, kendisine özel doğal ve coğrafi unsurları ile şehrin kimliğinden ekonomisine, silüetinden rekreasyonuna, ulaşımından güvenliğine kadar, neredeyse tüm sektörlerle ilişki içerisinde olan bir konumdadır. Bu bağlamda kıyı alanları özelinde yapılan bir çalışmada arazi kullanımının önemi artmaktadır. Bu bölüm kapsamında İstanbul’un belirlenen kentsel kıyı alanlarında arazi kullanımına yönelik bir çalışma yapılacaktır. Çalışma alanı belirlenirken idari sınırlar yerine tarihsel süreçte kentsel alan ile komşuluk yapan, kentsel dinamiklerin etkisi altında kalan kıyı alanları tercih edilmiştir. Yine tarihsel süreç analizinde neoliberal kentleşme dinamiklerinin 2000’ler sonrası İstanbul’un kıyı alanlarını daha fazla fark edilir hale getirdiği gözlemlenmiştir. Literatür taraması sonucu çıkan bu veriler tezin belirleyicileri olarak kabul edilmiş, tez; 2003-2018 tarihleri arasındaki İstanbul kentsel kıyı alanları ile sınırlandırılmıştır. Doğal, ekolojik, kırsal kıyı alanları araştırma kapsamı dışında bırakılmıştır.

Tez kapsamında kullanılan arazi kullanımı verileri; İstanbul kıyılarında yer alan kullanımların tespitine yönelik olarak İBB tarafından 2006 ve 2018 tarihinde yapılmış saha çalışmalarıdır. İBB arşivinden alınan 2003 arazi kullanım verilerinin verimli ve sağlıklı olmaması nedeniyle, veriler 2003 hava fotoğrafları ile güncellenmiş ve doğrulanmıştır. Tez kapsamında sınırlandırılan kentsel kıyı alanlarındaki mekânsal değişim; dolgu yöntemi ile yeni üretilen alanlar ve arazi kullanımındaki değişim

olacak şekilde analiz edilmiştir. İstanbul kıyılarındaki üretilen yeni kentsel mekânlar ve bu mekânların arazi kullanımı ise dolgu alanları başlığında ayrıca analiz edilmiştir.

3.3.1 İstanbul kentsel kıyı alanlarında 2003 ve 2018 arazi kullanım sayısal analizleri ve değişimin değerlendirilmesi

Şekil, coğrafi, kültürel ve tarihsel olarak farklı dinamikler ile şekillenen kıyıların analiz sonuçlarının daha verimli olabilmesi için çalışma alanı 4 farklı alt bölgeye ayrılmıştır (Şekil 3.26). Bu dört alt bölge sırası ile Haliç kıyıları (1. bölge), boğaz kıyıları (2. bölge -a ve b olarak ikiye bölünmüştür, 2Avrupa yakası, 2b Anadolu yakası), Tarihi Yarımada- Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları (3. bölge) ve Asya yakasının Marmara Denizi kıyıları (4. bölge) kalan kentsel kıyı alanlarıdır. Kıyı kanununda kıyı kenar çizgisinden ilk 100 metrelik alanın kamusal amaçlı kullanılması gerekliliğinden yola çıkarak, bu tanımlanan alt bölgelerin kıyı şeridi boyunca 150m’lik bir tampon bölge (buffer zone) belirlenmiştir. 2003 ve 2018 arazi kullanımı ve mekânsal değişim karşılaştırması bu tampon bölge baz alınarak yapılmıştır. Tez kapsamında saptanan noktasal projelerin bu tarihler arasındaki mekânsal değişimi de her bölge için ayrıca analiz edilmiştir.



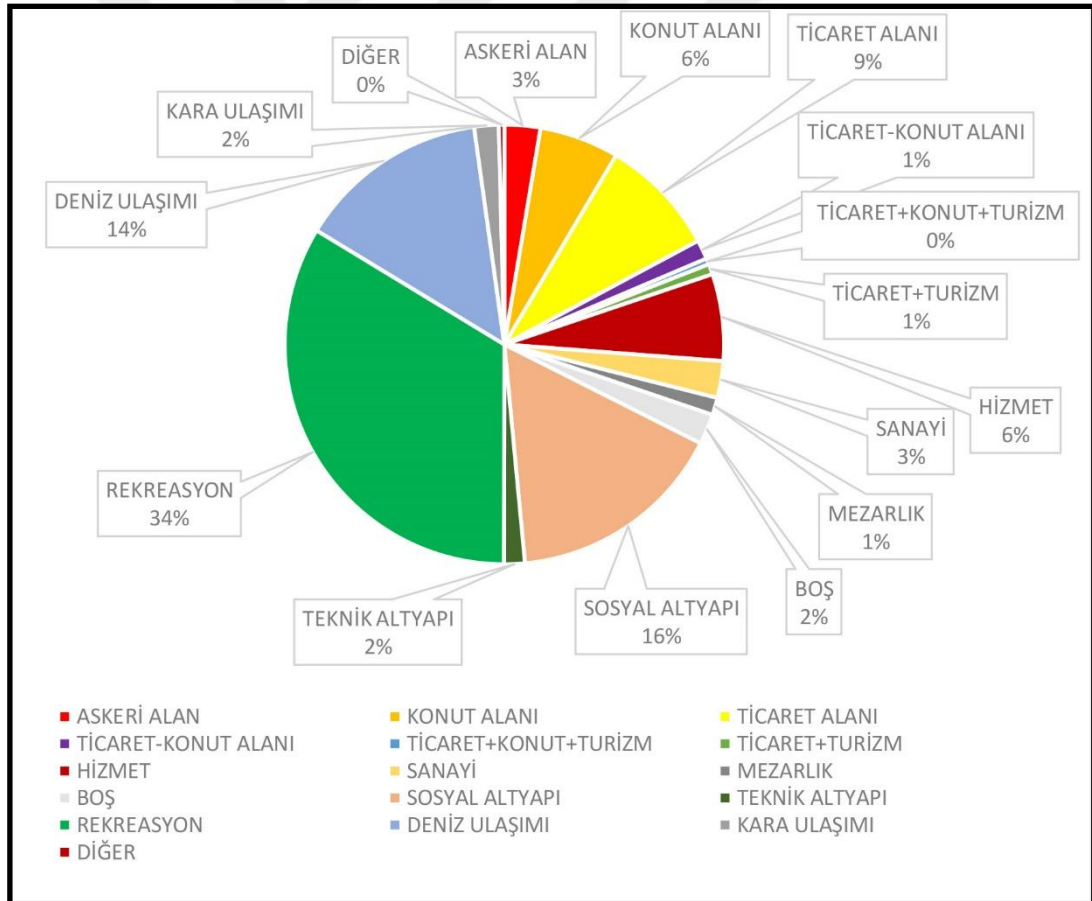
Şekil 3.26 : İstanbul kentsel kıyı alanları-alt bölgeler.

3.3.1.1 Bölge 1 Haliç ve tarihi yarımada kıyıları

2003 sayısal analizler

1. Bölge Haliç ve Tarihi yarımada kıyıları boyunca devam eden sahil şeridini kapsamaktadır. Çalışma alanı, tez kapsamında tanımlanan kıyı çizgisinden kara

yönüne doğru olan 150 metrelik bölgede yer almaktadır. Bu alan toplamda 303,58 hektardır. Bu belirlenen alan içerisinde arazi kullanımına dayalı sayısal bir analiz yapılmıştır. Bu analiz sonuçlarına göre alanda en geniş payı %34'lük bir oran, 102.16 hektar ile rekreasyon (rekreasyon ve plaj) fonksiyonu kaplamaktadır. Bu işlevi %16 ile sosyal altyapı (ibadet, sağlık, eğitim, kültürel ve spor tesislerini) fonksiyonu takip etmektedir. Sosyal altyapının kapladığı alan 48,08 hektardır. Bölgede bir diğer geniş yer kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. %14'lük bir paya sahip olan deniz ulaşımının kapladığı alan 42.83 hektardır. 26, 36 hektarlık alanda bulunan, ticaret olarak işlevlendirilen alanların oranı %9'dur. Bu işlevleri; %6'lık oranlar ile konut ve hizmet fonksiyonları, %3'lük oranlar ile askeri ve sanayi, %2'lik oranlar ile kara ulaşımı, teknik altyapı, ve boş olarak tanımlanan alanlar takip etmektedir. Bölgede ticaret+konut, ticaret+turizm gibi karma kullanımlara sahip alanların oransal değeri oldukça azdır (Şekil 3.27, Çizelge 3.1).

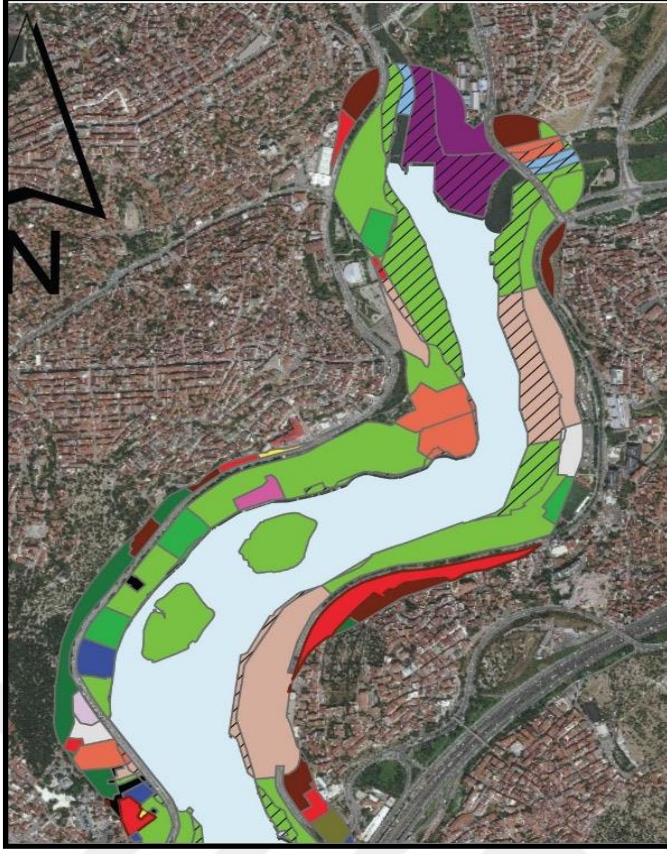


Şekil 3.27 : 1. bölge 2003 arazi kullanım grafiği

2003	
BÖLGE 1 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	8,03
KONUT ALANI	17,77
TİCARET ALANI	26,36
TİCARET-KONUT ALANI	4,32
TİCARET+KONUT+TURİZM	1,35
TİCARET+TURİZM	2,33
HİZMET	19,4
SANAYİ	8,21
MEZARLIK	3,88
BOŞ	6,79
SOSYAL ALTYAPI	48,8
İBADET ALANI	5,62
SAĞLIK TESİSİ	2,11
EĞİTİM TESİSİ	5,78
KÜLTÜREL TESİS	27,06
SPOR TESİSİ	8,23
TEKNİK ALTYAPI	4,65
OTOPARK ALANI	4,23
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	0,42
REKREASYON	102,16
REKREASYON	102,16
DENİZ ULAŞIMI	42,83
İSKELE	13
LİMAN	6,62
BALIKÇI	2,17
TERSANE	21,04
KARA ULAŞIMI	5,47
AKTARMA	0,91
GAR	4,56
DİĞER	1,23
SU YÜZEYİ	1,23
TOPLAM	303,58

Çizelge 3.1 : 1 bölge 2003 arazi kullanım tablosu

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımı harita üzerinden incelendiğinde; rekreasyon alanlarının genellikle sahil hattında konumlandığı ancak Beyoğlu ilçesi kıyılarının bu fonksiyon açısından daha yoksun olduğu gözlemlenmiştir. Tarihi eser açısından zengin bir bölge olan Haliç kıyılarındaki rekreasyon fonksiyonu Beyoğlu yakasında tarihi yapıların yoğun olduğu alanlar ile kesintiye uğramaktadır. Haliç'in bu yakasında rekreasyon fonksiyonu ile deniz ulaşımı, askeri ve kültürel alanların yoğunluğu gözlemlenmiştir. Haliç tersanesi bölgede önemli bir alan kaplamaktadır.



Şekil 3.29 : Bölge 1 a kısmı



Şekil 3.30 : Bölge 1 b kısmı



Şekil 3.31 : Bölge 1 c kısmı

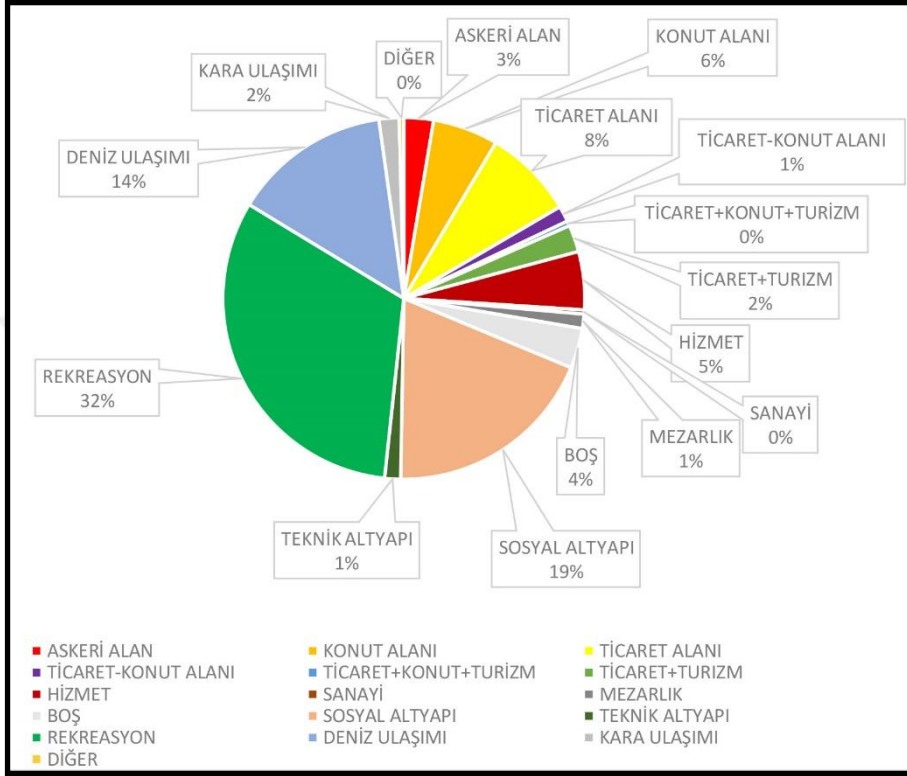


Şekil 3.32 : Bölge 1 d kısmı

2018 sayısal analizler

1.Bölgenin 2018 verileri incelendiğinde, bölgede bu tarih aralığında denizin doldurulması ile alan kazanımı olmadığı için toplam alan değişmemiştir. Arazi kullanımı sayısal sonuçlarına göre bölgedeki en geniş payı %32 ile rekreasyon fonksiyonu kaplamaktadır. Bölge genelinde rekreasyon işlevine sahip alan 97,1 hektardır. Bu işlevi 57,74 hektar ile %19'luk paya sahip sosyal altyapı (ibadet, sağlık, eğitim, kültürel ve spor tesislerini) fonksiyonu takip etmektedir. İskeleler, limanlar, marinalar ve balıkçı barınaklarını kapsayan deniz ulaşımı fonksiyonu %14'lük bir paya sahiptir. %8'lik oran ile ticaret, %6 ile konut, %5 ile hizmet fonksiyonları kıyı

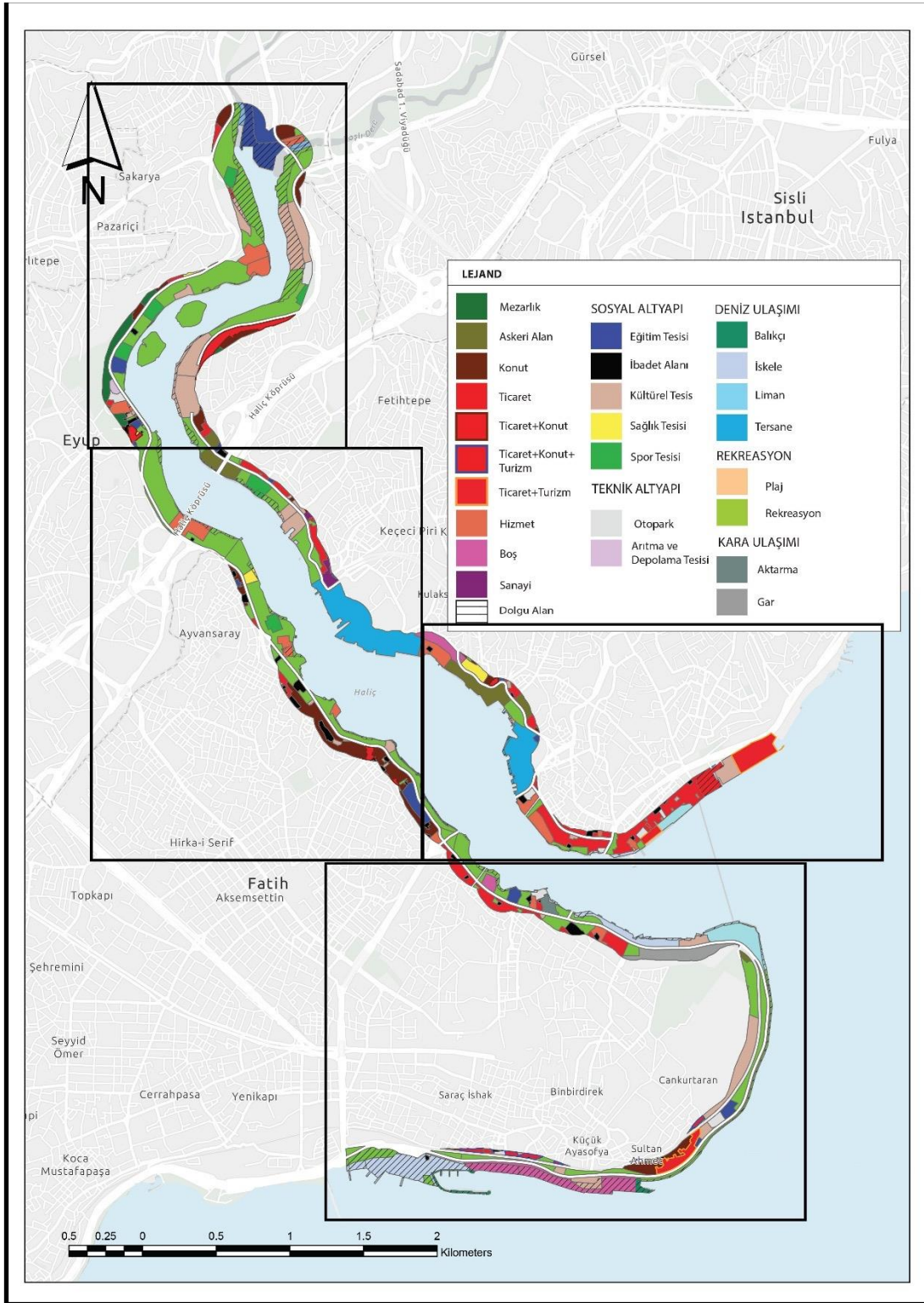
hattı boyunca bulunan fonksiyonlardandır. 2018 arazi kullanımı lejantında boş olarak tanımlanan alanlar 10,89 hektarlık bir alan kaplayarak %4'lük bir orana sahiptir. Bu fonksiyonları %2 ile ticaret+turizm, %2 ile kara ulaşımı, %1'lik dilimler ile teknik altyapı, ticaret+turizm, teknik altyapı ve mezarlık fonksiyonları takip etmektedir (Şekil 3.33, Çizelge 3.2, Şekil 3.34, Şekil 3.35, Şekil 3.36, Şekil 3.37, Şekil 3.38).



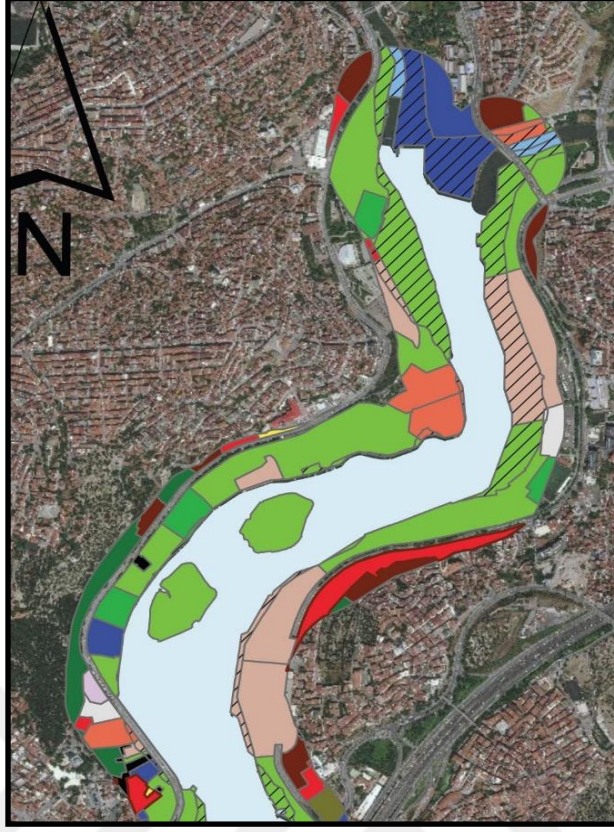
Şekil 3.33 : Bölge 1 2018 arazi kullanım grafiği

2018	
BÖLGE 1 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	8,03
KONUT ALANI	17,77
TİCARET ALANI	24,43
TİCARET-KONUT ALANI	4,32
TİCARET+KONUT+TURİZM	1,35
TİCARET+TURİZM	7,32
HİZMET	15,77
SANAYİ	1,13
MEZARLIK	3,88
BOŞ	10,89
SOSYAL ALTYAPI	57,74
İBADET ALANI	5,62
SAĞLIK TESİSİ	2,11
EĞİTİM TESİSİ	10,86
KÜLTÜREL TESİS	32,92
SPOR TESİSİ	6,23
TEKNİK ALTYAPI	4,32
OTOPARK ALANI	3,9
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	0,42
REKREASYON	97,1
REKREASYON	97,1
DENİZ ULAŞIMI	42,83
İSKELE	13
LİMAN	6,62
BALIKÇI	2,17
TERSANE	21,04
KARA ULAŞIMI	5,47
AKTARMA	0,91
GAR	4,56
DİĞER	1,23
SU YÜZEYİ	1,23
TOPLAM	303,58

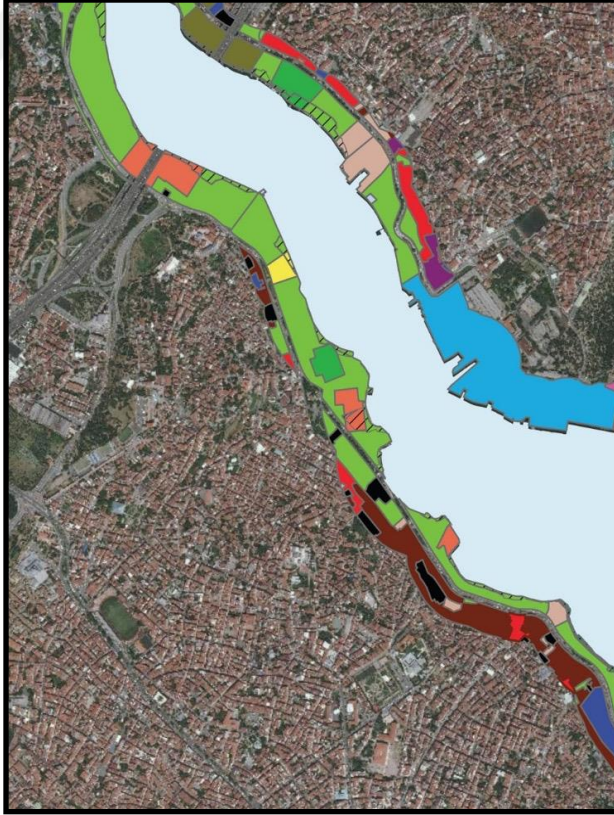
Çizelge 3.2 : Bölge 1 2018 arazi kullanım tablosu



Şekil 3.34 : Bölge 1 2018 arazi kullanım haritası



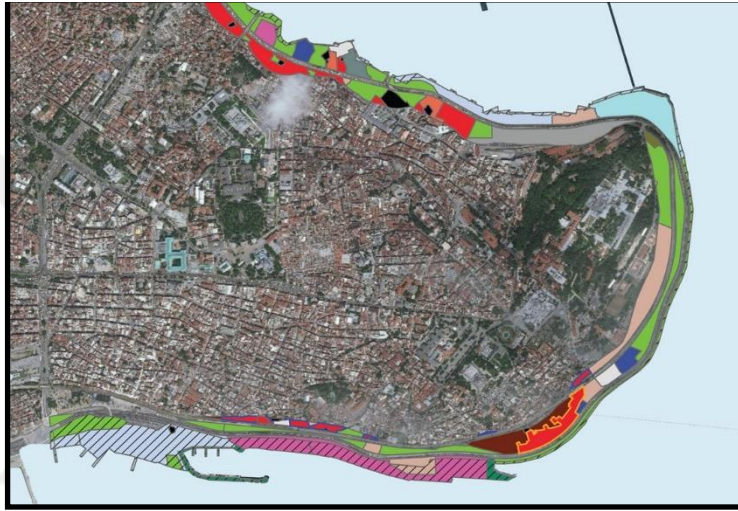
Şekil 3.35 : Bölge 1 a kısmı



Şekil 3.36 : Bölge 1 b kısmı



Şekil 3.37 : Bölge 1 c kısmı



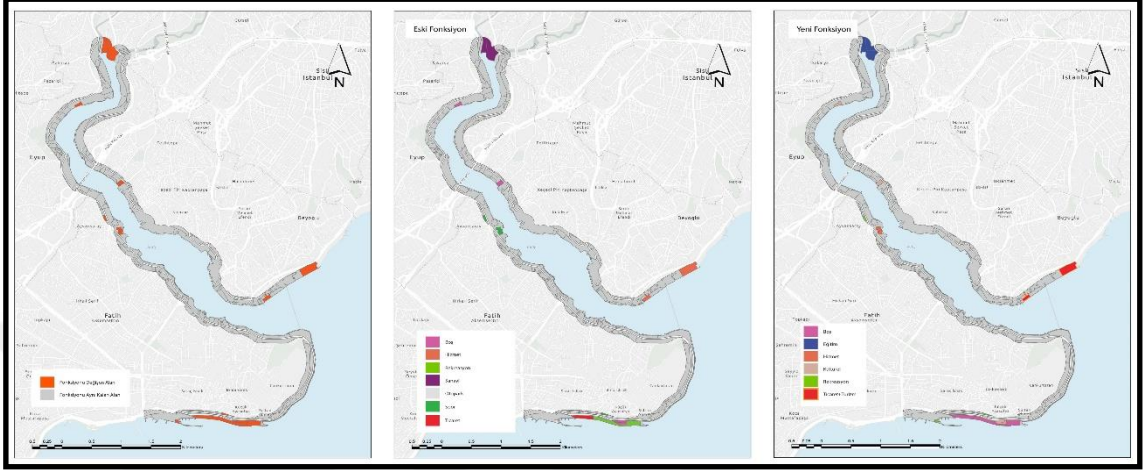
Şekil 3.38 : Bölge 1 d kısmı

2003-2018 Arazi Kullanım Sayısal Karşılaştırması

Haliç ve Tarihi Yarımada kıyılarının tarihsel sürecine bakıldığında, 1970 sonrasında Haliç'in endüstriyel alanlarının desantralizasyonu için çözümler düşünölmeye başlanmıştır. Bölgenin planlama sürecinde açık alan ihtiyacı olduğu saptanmış ve bu sorunu çözmek için kıyıların doldurularak Haliç kıyılarında açık alan düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir. Yine bu tarihlerde herhangi bir plana dayandırılmadan Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılması ile Haliç ve çevresini de etkileyen sanayinin desantralizasyonu süreci başlamıştır.

Bu çalışma kapsamında 2003-2018 sayısal verilerine göre bu tarihler arasında dolgu çalışması yapılmamıştır. Bölgenin karşılaştırmalı analizi; Bölgedeki en belirgin değişimin sanayi alanının eğitim alanına dönüşmesi olduğunu ortaya koymuştur. 2003 arazi kullanımı verilerinde 'boş' lejantı ile gösterilen alan 2018 yılında kültürel alan işlevine dönüşmüş, 2003'te ticaret ve rekreasyon işlevlerine sahip olan alanlardan bir

kısmı ise 2018 arazi kullanım verilerinde ‘boş’ lejantı ile gösterilmiştir. Spor fonksiyonuna sahip alanlardan bir kısmı rekreasyon ve hizmet fonksiyonlarına dönüşmüştür. Hizmet fonksiyonuna sahip alanın ticaret+turizm gibi karma bir fonksiyona dönüştüğü görülmektedir (Şekil 3.39). Çalışma kapsamında bölgedeki işlevlerde belirgin bir hareketlilik yoktur.



Şekil 3.39 : bölge 1 2003- 2018 arazi kullanım karşılaştırma paftası

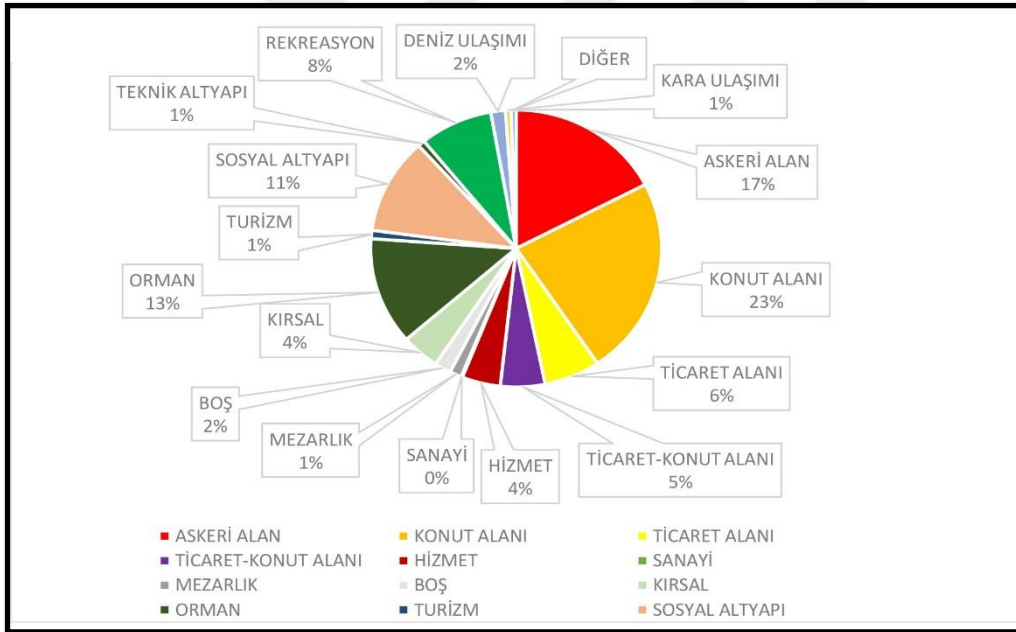
Bölgedeki alan kullanımları karşılaştırmalı incelendiğinde; Rekreasyon alanlarında %2’lik (2003 rekreasyon oranı %34, 2018 rekreasyon oranı %32) bir azalma olmuştur. Rekreasyon fonksiyonundan sonra en fazla alan kaplayan işlev sosyal altyapıdır. Sanayi alanının eğitim fonksiyonuna dönüşmesi ile sosyal altyapı fonksiyonu hem alansal hem de oransal olarak artış göstermiştir. Bölgedeki teknik altyapı, ticaret ve hizmet fonksiyonlarında alansal ve oransal olarak azalma olmakla birlikte 2018 yılında sanayi alanları tamamen bitmiştir. ‘Boş’ lejantı ile gösterilen alanlar ve ticaret+turizm fonksiyonuna sahip alanlar bölge genelinde artmıştır. Çalışma kapsamında yapılan analizde deniz ulaşımı, konut, askeriye, kara ulaşımı, ticaret+konut, mezarlık, ve ticaret+turizm+konut işlevlerine sahip alanlarda bir değişim yoktur.

Bölgedeki noktasal projeler incelendiğinde, Fener-Balat kentsel yenileme projesi, Sirkeci çevre düzenleme projesi, Galataport, Haliç tersanesi bilim merkezi, Haliç port projesi saptanmıştır. Bu projelerden Fener balat kentsel yenileme projesi konut+ticaret+turizm fonksiyonlarına sahip bir karma proje, Sirkeci çevre düzenleme projesi ulaşım+rekreasyon, Haliç tersanesi bilim merkezi projesi kültürel, Haliç Port projesi ise konut+ticaret+turizm+ulaşım işlevlerine sahip karma bir projedir

3.3.1.2 Bölge 2 İstanbul Boğazı kıyıları

2A İstanbul Boğazı Avrupa yakası kıyıları 2003 sayısal analizleri

2A bölgesi Boğaz hattının Avrupa yakası kıyıları boyunca devam eden sahil şeridini kapsamaktadır. Tez kapsamında tanımlanan zon bölge toplamda 481,88 hektardır. Arazi kullanım analiz sonuçlarına göre alanda en geniş payı %23 ile konut alanları (111,68 ha) kaplamaktadır. Bu işlevi toplamda 83,73 hektarlık bir alan olan %17'lik bir oran ile askeri alanlar takip etmektedir. Bölgede geniş yer kaplayan bir diğer fonksiyon da %13'lük (60,32 hektar) bir oran ile orman alanlardır. 53,98 hektarlık alanda bulunan sosyal altyapı fonksiyonu bölge genelinde %11'lik bir paya sahiptir. Bölgedeki rekreasyon işlevine sahip alanların oranı 39,1 hektar ile %8'dir. Bu işlevleri %6 ile ticaret, %5 ile ticaret+konut, %4'lük dilimler ile hizmet ve kırsal alanlar takip etmektedir. Bölge genelinde deniz ulaşımı ve boş alan kullanımı %2'lik dilimlerde bulunmaktadır. Diğer fonksiyonlar %1'lik dilimler ile bölge geneline oranla az yer kaplamaktadırlar. (Şekil 3.40, Çizelge 3.3)



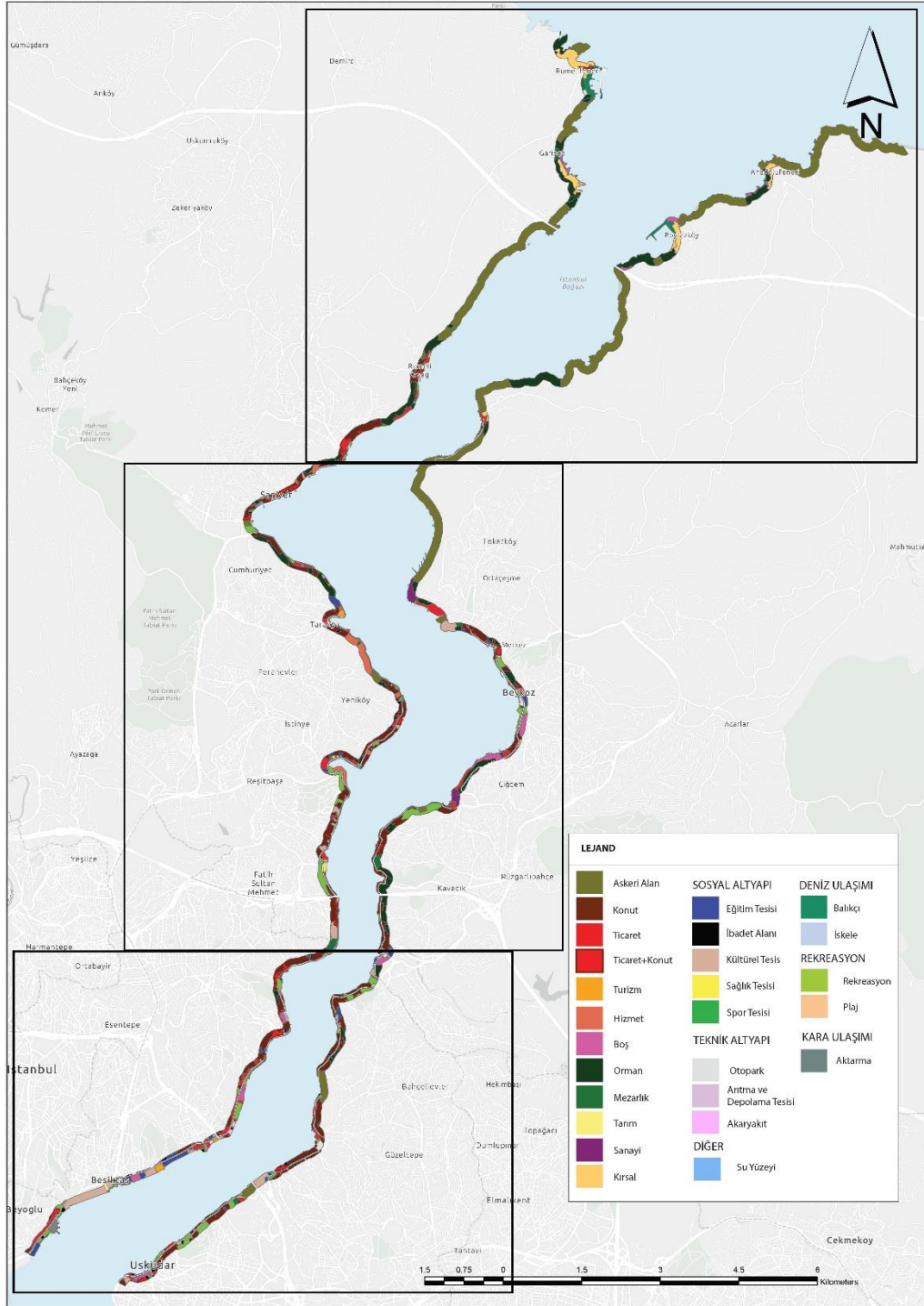
Şekil 3.40 : 2A bölgesi 2003 arazi kullanım grafiği

2003	
BÖLGE 2A ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	83,73
KONUT ALANI	111,68
TİCARET ALANI	30,07
TİCARET-KONUT ALANI	23,88
HİZMET	20,62
SANAYİ	0,73
MEZARLIK	6,39
BOŞ	8,89
KIRSAL	20,55
ORMAN	60,32
TURİZM	4,69
SOSYAL ALTYAPI	53,98
İBADET ALANI	5,67
SAĞLIK TESİSİ	1,65
EĞİTİM TESİSİ	16,88
KÜLTÜREL TESİS	28,91
SPOR TESİSİ	0,87
TEKNİK ALTYAPI	3,77
OTOPARK ALANI	2,99
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	0,78
REKREASYON	39,1
REKREASYON	39,1
DENİZ ULAŞIMI	7,84
İSKELE	1,07
BALIKÇI	6,77
KARA ULAŞIMI	2,98
AKTARMA	2,98
DİĞER	2,66
SU YÜZEYİ	1,86
AKARYAKIT	0,15
PLAJ	0,65
TOPLAM	481,88

Çizelge 3.3 : 2A bölgesi 2003 arazi kullanım tablosu

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımı harita üzerinden incelendiğinde; Boğaz hattının kuzey kesimlerinde kırsal yerleşim alanları, orman alanları ve askeri alanların yoğunlukta olduğu görülmektedir. Sarıyer ilçesine doğru inildiğinde ara ara yine orman alanları ile kesintiye uğrayan kıyı boyunca devam eden konut ve konut+ticaret fonksiyonlarına sahip alanlar bulunmaktadır. Tarabya, Yeniköy tarafında konut yoğunluğu ile birlikte hizmet alanları da görülmektedir. Bölgede genellikle rekreasyon alanları sahil yolunun deniz tarafında değil, kara tarafında bulunmaktadır. Bebek,

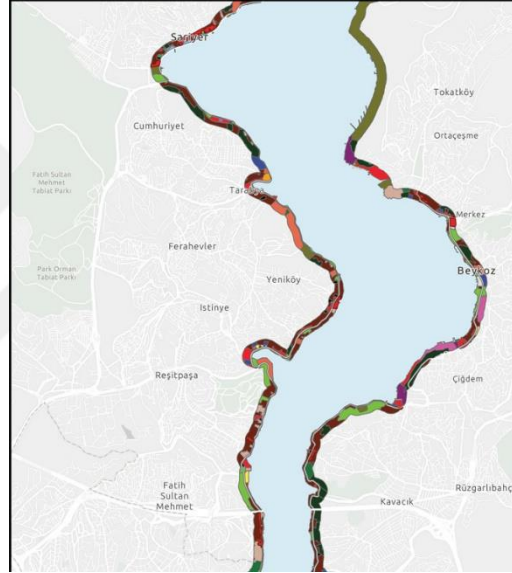
Arnavutköy'e doğru inildikçe konut yoğunluğunu ara ara ticaret, kültür, kısmen rekreasyon alanları kesintiye uğratmaktadır. Beşiktaş- Karaköy hattında kıyı boyunca daha çeşitli fonksiyonlara rastlanmaktadır. Bu bölgede eğitim, kültür gibi sosyal altyapı tesisleri olduğu gibi turizm, ticaret gibi işlevler de yoğunluktadır (Şekil 3.41, Şekil 3.42, Şekil 3.43, Şekil 3.44).



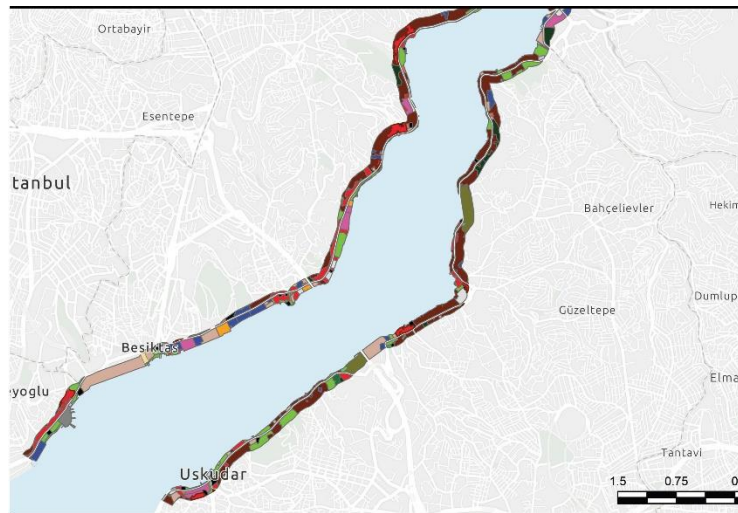
Şekil 3.41 : Bölge 2 2003 arazi kullanım haritası



Şekil 3.42 : Bölge 2 a kısmı



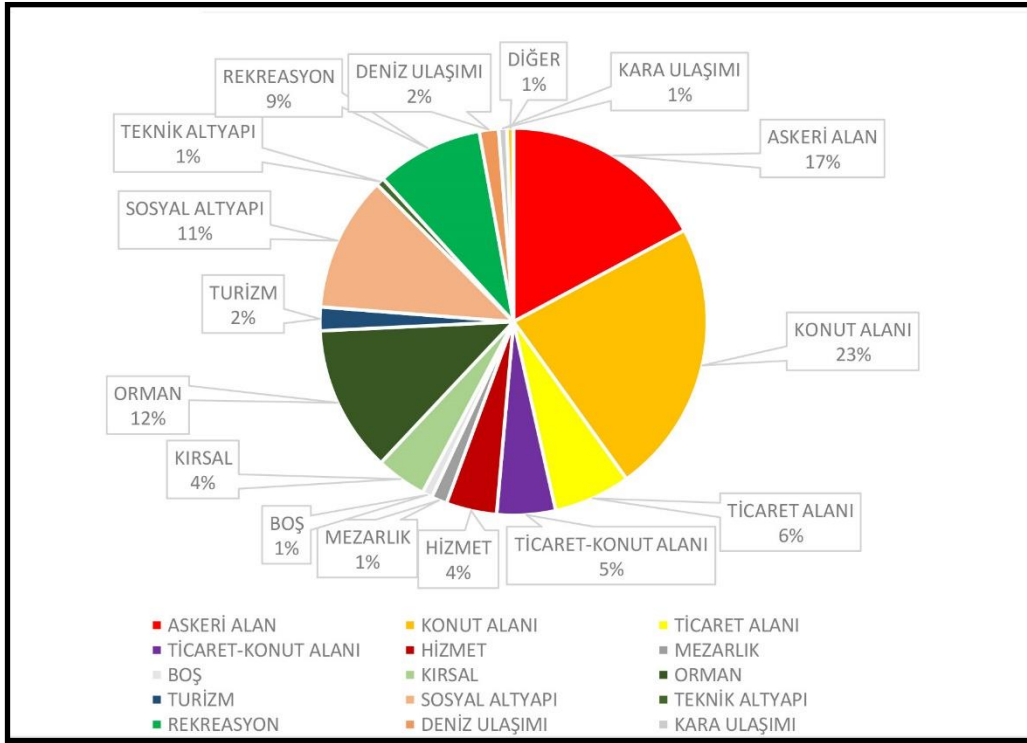
Şekil 3.43 : Bölge 2 b kısmı



Şekil 3.44 : Bölge 2 c kısmı

2A İstanbul Boğazı Avrupa yakası kıyıları 2018 Sayısal Analizler

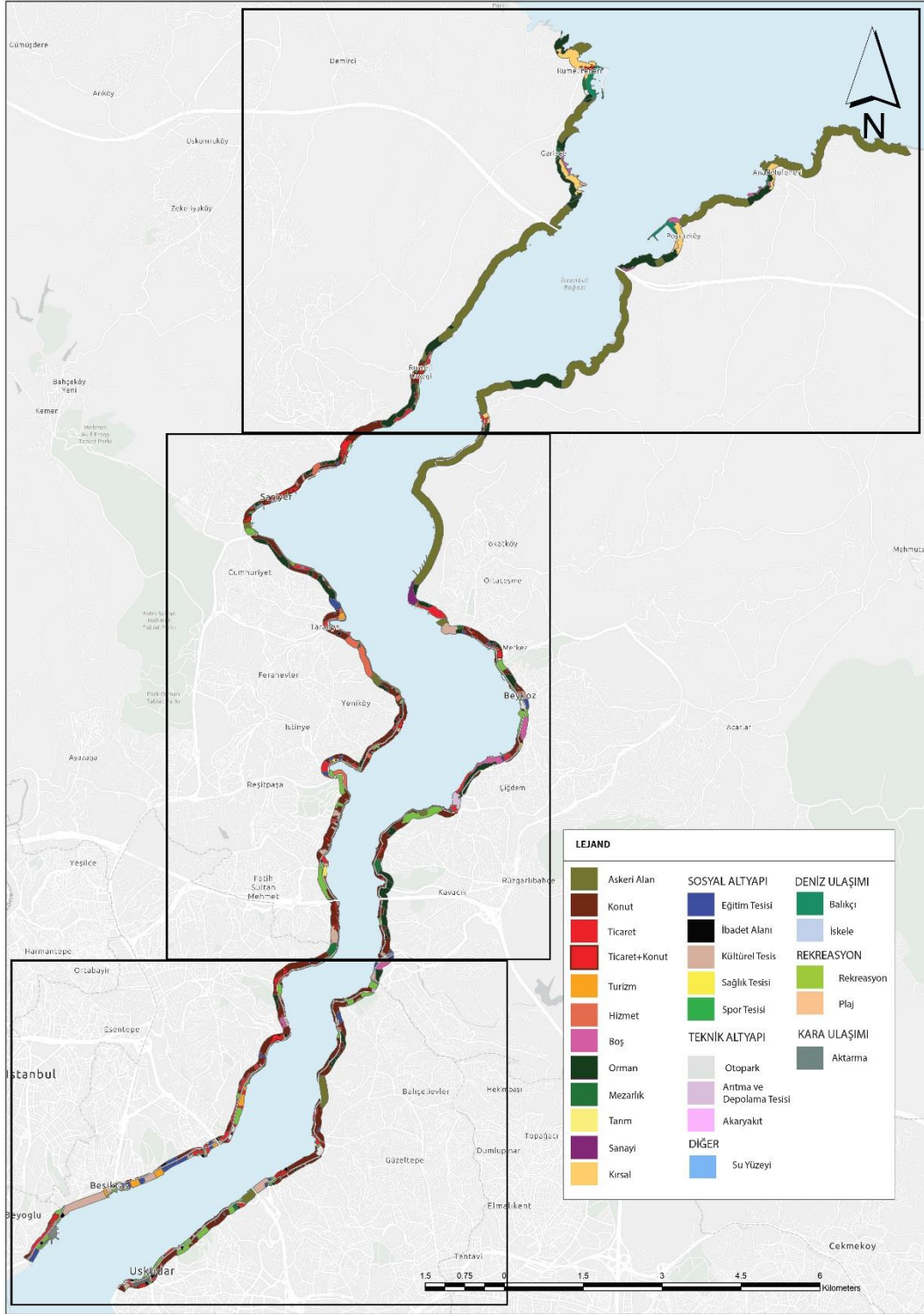
2A Bölgesinin 2018 verileri incelendiğinde, bölgede bu tarih aralığı arasında denizin doldurulması ile kazanılan alan rekreasyon ve aktarma fonksiyonuna sahip ve bölge geneline oranla küçüktür. Bölgenin toplam alanı 487,48 hektardır. Arazi kullanım sonuçlarına göre bölgedeki en geniş paya sahip olan konut alanlarının, onu alansal büyüklük açısından takip eden askeri ve sosyal altyapı alanlarının oranları aynı kalmıştır. Orman alanlarının oranı bölge genelinde %1’lik bir azalma ile %12’ye düşmüştür. Rekreasyon alanı ise %1’lik bir artış ile %9’luk bir paya yükselmiştir. Diğer işlevlerde oransal bir değişim yaşanmamıştır (Şekil 3.45, Çizelge 3.4, Şekil 3.46, Şekil3.47, Şekil 3.48,Şekil 3.49).



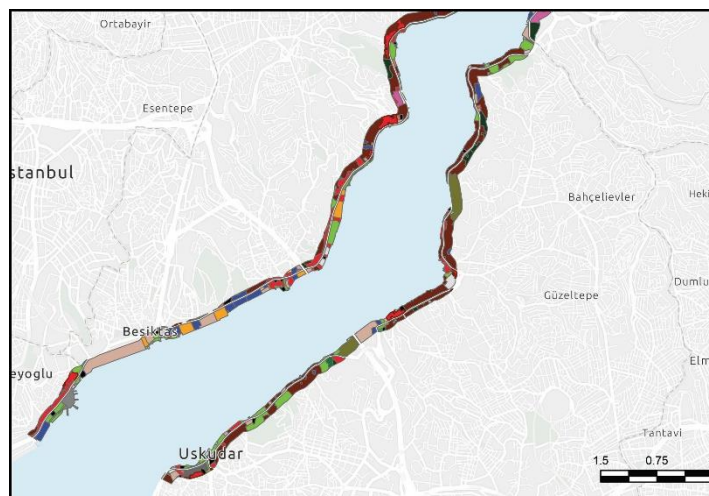
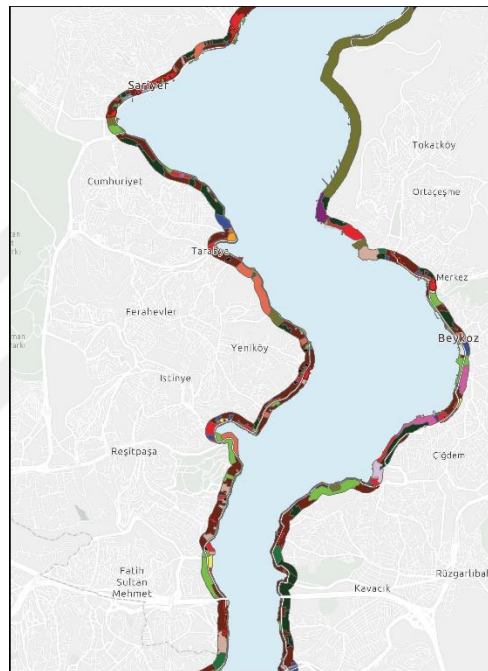
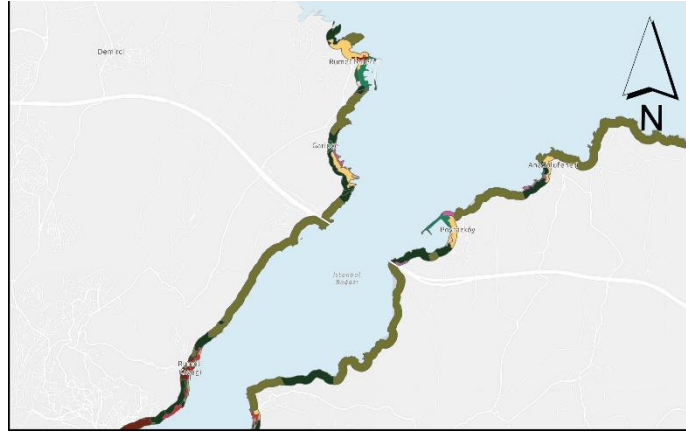
Şekil 3.45 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım grafiği

2018	
BÖLGE 2A ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	83,73
KONUT ALANI	111,68
TİCARET ALANI	31,27
TİCARET-KONUT ALANI	23,88
HİZMET	20,62
MEZARLIK	6,39
BOŞ	4,14
KIRSAL	20,55
ORMAN	59,68
TURİZM	9,62
SOSYAL ALTYAPI	55,18
İBADET ALANI	5,67
SAĞLIK TESİSİ	1,65
EĞİTİM TESİSİ	18,08
KÜLTÜREL TESİS	28,91
SPOR TESİSİ	0,87
TEKNİK ALTYAPI	3,36
OTOPARK ALANI	2,58
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	0,78
REKREASYON	43,52
REKREASYON	43,52
DENİZ ULAŞIMI	7,84
İSKELE	1,07
BALIKÇI	6,77
KARA ULAŞIMI	3,36
AKTARMA	3,36
DİĞER	2,66
SU YÜZEYİ	1,86
AKARYAKIT	0,15
PLAJ	0,65
TOPLAM	487,48
DOLGU ALANLARI	
AKTARMA	1,98
REKREASYON	3,62

Çizelge 3.4 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım tablosu

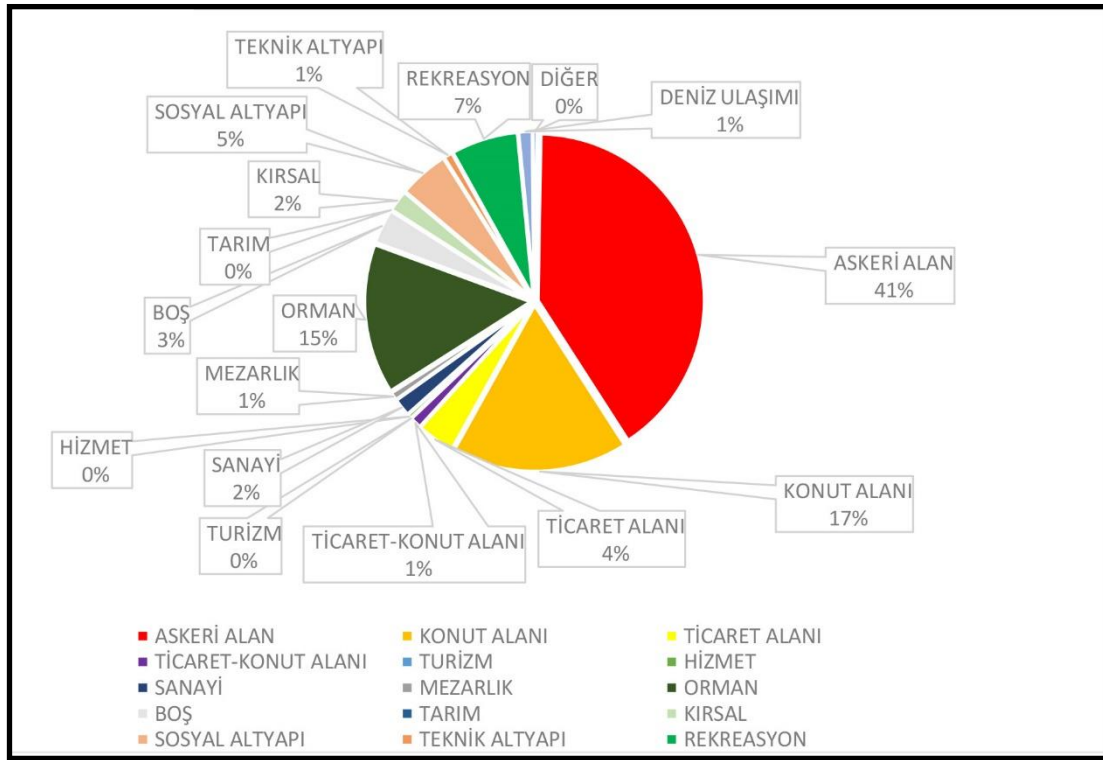


Şekil 3.46 : 2A bölgesi 2018 arazi kullanım haritası



2B İstanbul Boğazı Anadolu yakası kıyıları 2003 sayısal analizleri

2B bölgesi Boğaz hattının Anadolu yakası kıyıları boyunca devam eden sahil şeridini kapsamaktadır. Bu alan toplamda 520,83 hektardır. Arazi kullanım analiz sonuçlarına göre alanda en geniş pay 211,56 hektar ile bölge genelinde %41'lik paya sahip olan askeri alanlar kaplamaktadır. Bu işlevi %17'lik oran ile 89,42 hektarlık alana sahip olan konut alanları takip etmektedir. Bölgedeki bir diğer geniş alan kaplayan işlev %15'lik bir oran ile orman alanlarıdır. Rekreatyon fonksiyonu %7 oranında bir payda görülmektedir. Bu işlevleri %5 ile sosyal altyapı, %4 ile ticaret fonksiyonları takip etmektedir. Bölge genelinde diğer işlevler %2 ve daha az dilimlerde alan kaplamaktadırlar (Şekil 3.50, Çizelge 3.5)



Şekil 3.50 : 2B bölgesi 2003 arazi kullanım grafiği

2003	
BÖLGE 2B ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	211,56
KONUT ALANI	89,42
TİCARET ALANI	19,28
TİCARET-KONUT ALANI	6,02
TURİZM	0,11
HİZMET	2,36
SANAYİ	9,14
MEZARLIK	4,27
ORMAN	76,16
BOŞ	17,72
TARIM	0,15
KIRSAL	11,01
SOSYAL ALTYAPI	25,53
İBADET ALANI	3,46
SAĞLIK TESİSİ	0,87
EĞİTİM TESİSİ	6,73
KÜLTÜREL TESİS	14,18
SPOR TESİSİ	0,29
TEKNİK ALTYAPI	4,62
OTOPARK ALANI	4,19
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSİ	0,43
REKREASYON	34,04
REKREASYON	34,04
DENİZ ULAŞIMI	7,05
İSKELE	1,5
BALIKÇI	5,55
DİĞER	2,39
SU YÜZEYİ	0,7
PLAJ	1,69
TOPLAM	520,83
DOLGU ALANLARI	
REKREASYON	2,45

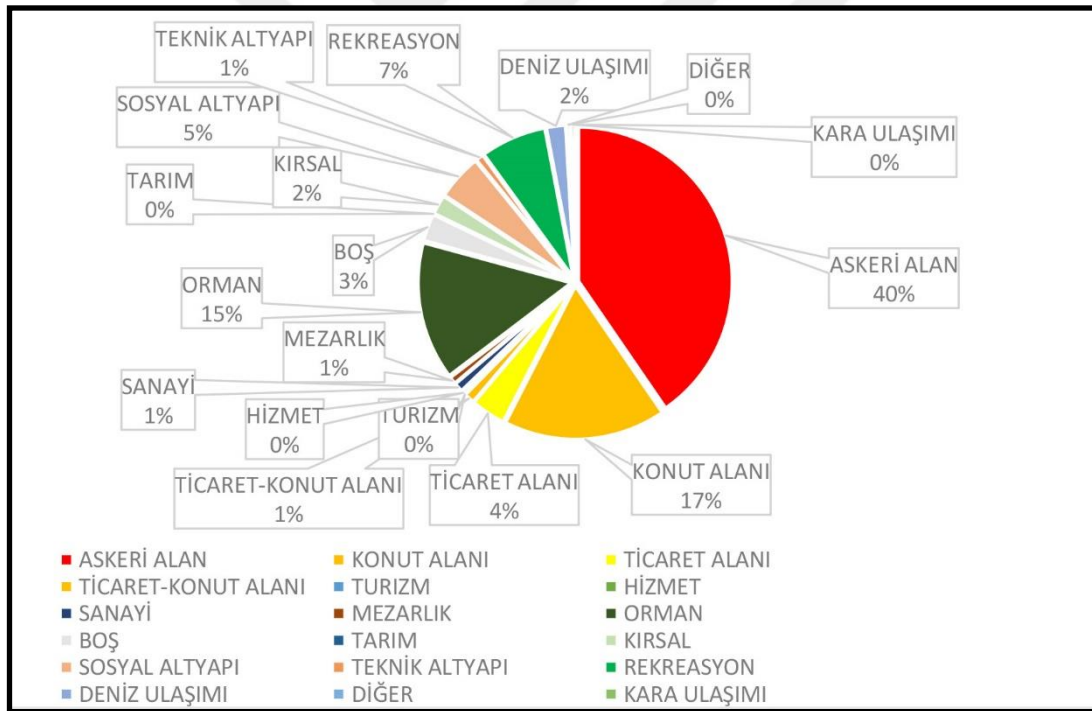
Çizelge 3.5 : 2B bölgesi 2003 arazi kullanım tablosu

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımını harita üzerinden incelendiğinde; Boğaz hattının kuzey kesimlerini ara ara orman ve kırsal yerleşim alanların kestiği ama yoğunlukla askeri alanların kapladığı görülmektedir. Beykoz taraflarına gelindiğinde boğaz hattı boyunca daha çeşitli fonksiyonlara rastlanmaktadır. Bölge

genelinde konut fonksiyonun yoğunluğu hissedilse de ara ara sanayi, ticaret, rekreasyon, kültürel tesislerin olduğu alanlar görülmektedir. Orman ve askeri alanlar güneye doğru inildikçe de varlıklarını sürdürmüştürler. Kıyı hattı boyunca rekreasyon bandından söz edilemez. Rekreasyon fonksiyonu genellikle konut alanlarında kısmen kesintiler yaratılarak aralara konumlanmıştır

2B İstanbul Boğazı Anadolu yakası kıyıları 2018 Sayısal Analizler

2B Bölgesinin 2018 verileri incelendiğinde, bölgede bu tarih aralığı arasında denizin doldurulması ile kazanılan alan rekreasyon fonksiyonuna sahip olup, bölge geneline oranla küçüktür. Toplam alan 523,28 hektardır. Arazi kullanım sonuçlarına göre bölgedeki işlevlerin dağılımı 2003 sayısal verileri ile oransal olarak benzerlik taşımaktadır. Deniz ulaşımı işlevinde arıtma ve sanayi alanında görülen azalma dışında bölgede belirgin bir işlevsel dönüşümden bahsedilemez. Bu iki fonksiyonun değişimi de %1’lik paylardır (Şekil 3.51, Çizelge 3.6)



Şekil 3.51 : 2B bölgesi 2018 arazi kullanım grafiği

2018	
BÖLGE 2B ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	211,56
KONUT ALANI	89,42
TİCARET ALANI	19,28
TİCARET-KONUT ALANI	6,02
TURİZM	0,11
HİZMET	2,36
SANAYİ	5,32
MEZARLIK	4,27
ORMAN	76,16
BOŞ	15,25
TARIM	0,15
KIRSAL	11,01
SOSYAL ALTYAPI	25,53
İBADET ALANI	3,46
SAĞLIK TESİSİ	0,87
EĞİTİM TESİSİ	6,73
KÜLTÜREL TESİS	14,18
SPOR TESİSİ	0,29
TEKNİK ALTYAPI	4,62
OTOPARK ALANI	4,19
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSİ	0,43
REKREASYON	36,5
REKREASYON	36,5
DENİZ ULAŞIMI	10,87
İSKELE	5,32
BALIKÇI	5,55
DİĞER	2,39
SU YÜZEYİ	0,7
PLAJ	1,69
KARA ULAŞIMI	2,46
AKTARMA	2,46
TOPLAM	523,28

Çizelge 3.6 : 2B bölgesi 2018 arazi kullanım tablosu

2A ve 2B Bölgesi 2003-2018 Arazi Kullanım Sayısal Karşılaştırması

Bölgenin yakın tarihsel sürecinde; 1950’lerden sonra Boğaziçi’nde önemli değişimler görülmüştür. Yoğun imar çalışmaları, endüstri alanlarının tercihi ve göçle başlayan gecekondulaşma, Boğaziçi’nin yapısını kısmen bozmuştur. 1973 yılındaki 1710 sayılı Eski Eserler Yasası ile bütün Boğaziçi Bakanlar Kurulu kararıyla koruma alanı ilan edilmiş ve bu yasa ile birlikte Boğaziçi’ne yapılacak bütün inşaatların kurulun

onayından geçmesi sağlanmıştır. 1983 yılında çıkan Boğaziçi kanunu ile de bölgeye özel bir statü verilerek genel kıyı mevzuatı dışına çıkarılmıştır. Bu yasalar ve koruma alanı ilanı ile bölgenin hızlı değişimi belirli bir oranda kontrol altına alınmıştır.

2003-2018 sayısal verilerine göre bu tarihler arasında 2A ve 2B bölgelerinde oransal olarak küçük bir dolgu çalışması yapılmıştır. 2A bölgesindeki rekreasyon ve aktarma işlevlerine sahip alanın toplam oranı 5.6 hektardır. 2B bölgesindeki rekreasyon işlevlerine sahip alanın toplam oranı 2,45 hektardır.

Bölge genelinde büyük bir değişime rastlanmamıştır. Ülkemizde 2000’li yıllardan sonra koruma anlayışındaki gelişmeler ile Boğaz hattının sit alanı kapsamında korunuyor olması arazi kullanımındaki dönüşümü engellemiş, alanın mevcut fonksiyonların büyük bir oranda devam etmesini sağlamıştır. Alansal olarak büyük bölgeler yerine parsel bazında fonksiyon değişimleri gözlemlenmiştir.

2A bölgesinin karşılaştırmalı analizinde; Orman alanının ticaret fonksiyonuna, 2003 yılında lejantta boş olarak gösterilen bazı alanların ticaret, turizm ve eğitim fonksiyonlarına dönüştüğü gözlemlenmiştir. Bu dönüşümün bölge genelinde geniş alanları kapsamadığı, çalışma kapsamında bölgedeki işlevlerde belirgin bir hareketliliğin olmadığı görülmüştür. Bölgedeki alan kullanımları karşılaştırmalı biçimde incelendiğinde; orman alanlarında alansal olarak ufak bir azalmanın olduğu, rekreasyon ve turizm işlevlerinde %1’lik artış, ticaret işlevinde ise alansal olarak ufak bir artışın bulunduğu, sanayi işlevinin 2018 yılında alanda artık kalmadığı saptanmıştır.

2B bölgesinin karşılaştırmalı analizinde; 2003 yılında lejantta ‘boş’ olarak gösterilen bir alanın aktarma alanına dönüştüğü, sanayi alanının ise deniz ulaşımı fonksiyonu kazandığı, çalışma kapsamında bölgedeki işlevlerin değişiminde belirgin bir hareketliliğin bulunmadığı görülmüştür. yoktur. Bölgedeki alan kullanımları karşılaştırmalı biçimde incelendiğinde; deniz ulaşımında oransal bir artışın, sanayi alanında ise ufak bir düşüşün olduğu saptanmıştır (Şekil 3.52)



Şekil 3.52 : Bölge 2 2003-2018 arazi kullanımı karşılaştırma paftası

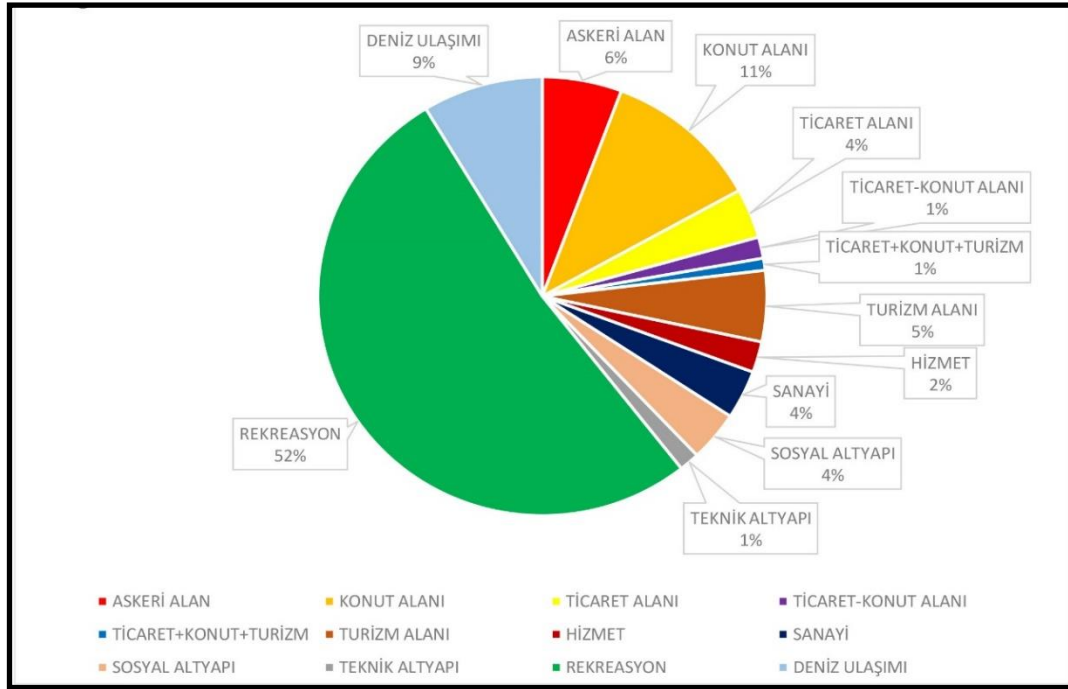
2A Bölgesindeki noktasal projeler incelendiğinde; Galataport turizm+ticaret+hizmet ve ulaşım projesi, Kabataş ulaşım ve aktarma merkezi deniz ulaşımı projesi, Bebek, İstinye ve Tarabya tekne park projeleri ile deniz ulaşım projesi ve Emirgan sahil yolu projesi ise kara ulaşım projesi olarak yer almaktadır. 2B Bölgesindeki noktasal projeler incelendiğinde; Beykoz Marina Projesi, Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası, Çubuklu Kanlıca Sahil Yolu, Üsküdar Meydan Düzenlemesi olarak görülmektedir.

3.3.1.3 Bölge 3- Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları

Bölge 3 Tarihi Yarımada Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları 2003 sayısal analizleri

Bölge 3 Yenikapı dolgu alanı ile başlayan Florya'ya kadar devam eden sahil şeridini kapsamaktadır. Çalışma alanı, tez kapsamında tanımlanan kıyı çizgisinden kara yönüne doğru 150 m'lik zon bölge içersinde yer almaktadır. Bu alan toplamda 247 hektardır. Belirlenen bu alan içersinde arazi kullanımına dayalı sayısal bir analiz yapılmıştır. Analiz sonuçlarına göre alanda en geniş payı %52'lik oran ile rekreasyon (rekreasyon ve plaj) alanları kaplamaktadır. Bölge içersinde rekreasyon işlevine sahip alan 128,32 hektardır. Bu işlevi %11'lik bir oranla konut alanları (27.84 ha) takip etmektedir. Bölgedeki bir diğer geniş yer kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. Bu işlev kapsamında iskeleler, limanlar, marinalar ve balıkçı barınakları yer almaktadır. Geneline %9'luk bir paya sahip olan deniz ulaşımı 21,44 ha'lık bir alanda yer almaktadır. Bölgedeki askeri alanlar da %6'lık paya sahip olup, 14,14 ha'lık bir alanda yer almaktadır. Bu işlevleri; %5 ile turizm, %4 ile sanayi, %4 ile sosyal altyapı (ibadet,

sağlık, eğitim, kültürel ve spor tesisleri), %4 ile ticaret alanı, %2 ile hizmet alanı, %1’lik dilimlerde ise ticaret+konut alanı, ticaret+konut+turizm alanı, teknik altyapı alanları takip etmektedir. (Şekil 3.53, Çizelge 3.7)



Şekil 3.53 : Bölge 3 2003 arazi kullanım grafiği

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımını harita üzerinden incelediğimizde; rekreasyon alanlarının genellikle sahil hattında konumlandığı, belli bölgelerde askeri, deniz ulaşımı ve konut alanı ile kesintiye uğramış olsa da sahil hattı boyunca kısmi devamlılığı söz konusudur. Bölgede Kennedy caddesi gibi önemli bir bariyer özelliği taşıyan, kentle sahil şeridini ikiye bölen bir sahil yolu mevcuttur. Deniz ile yol arasındaki bölge genellikle rekreasyon ve deniz ulaşımı işlevlerine sahiptir. Caddenin kara yönünde ise konut, ticaret, konut+ticaret+turizm, sanayi, turizm gibi işlevler bulunmaktadır (Şekil 3.54, Şekil 3.55, Şekil 3.56, Şekil 3.57)

2003	
BÖLGE 3 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	14,14
KONUT ALANI	27,84
TİCARET ALANI	9,04
TİCARET-KONUT ALANI	3,86
TİCARET+KONUT+TURİZM	2,2
TURİZM ALANI	12,93
HİZMET	5,62
SANAYİ	8,87
SOSYAL ALTYAPI	9,13
İBADET ALANI	0,55
SAĞLIK TESİSİ	1,63
EĞİTİM TESİSİ	0,37
KÜLTÜREL TESİS	0,04
SPOR TESİSİ	6,54
TEKNİK ALTYAPI	3,61
OTOPARK ALANI	3,47
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLE	0,14
REKREASYON	128,32
REKREASYON	114,17
PLAJ	14,15
DENİZ ULAŞIMI	21,44
İSKELE	3,16
LİMAN	8,57
MARİNA	4,77
BALIKÇI	4,94
TOPLAM	247

Çizelge 3.7 : Bölge 3 arazi kullanım tablosu



Şekil 3.54 : Bölge 3 2003 arazi kullanım haritası



Şekil 3.55 : Bölge 3 a kısmı.



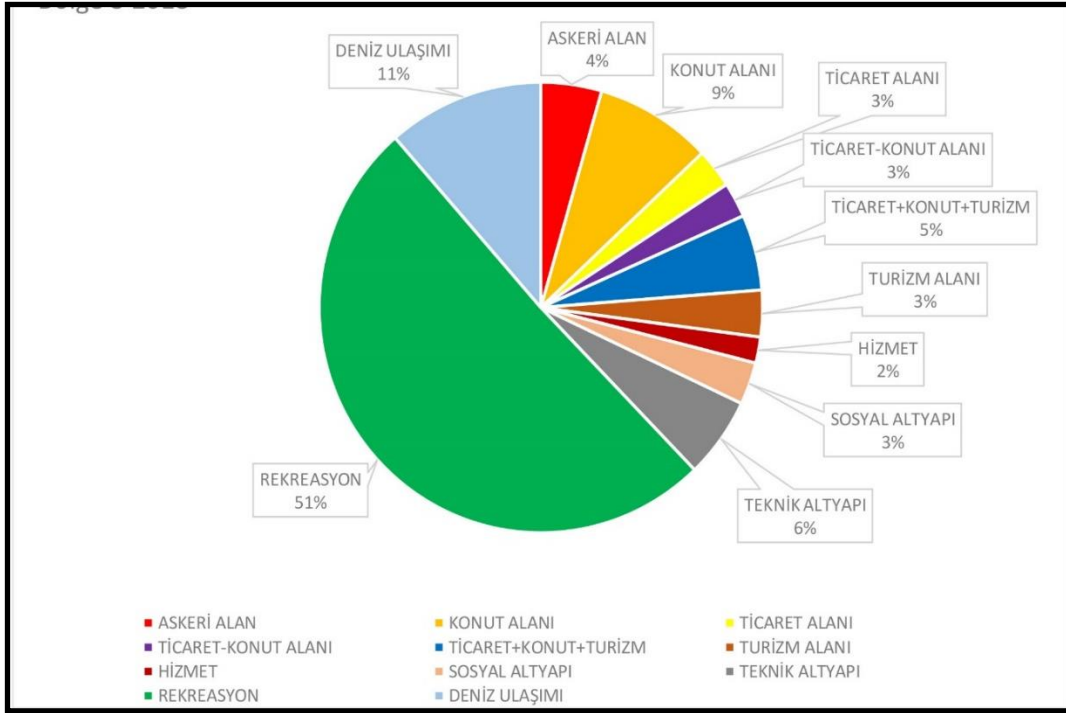
Şekil 3.56 : Bölge 3 b kısmı.



Şekil 3.57 : Bölge 3 c kısmı

Bölge 3 Tarihi Yarımada Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları 2018 sayısal analizleri

3. Bölgenin 2018 verileri incelendiğinde toplam alan 319,31 hektar olarak görülmektedir. Arazi kullanımı analiz sonuçlarına göre bölgedeki en geniş payı %51'lik oran ile rekreasyon alanları (rekreasyon ve plaj) kaplamaktadır. Bölge içerisindeki rekreasyon işlevine sahip alan 162,14 hektardır. %11'lik pay ve 36,46 hektarlık alan ile bölgedeki bir diğer geniş yer kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. Bu işlev kapsamında iskeleler, limanlar, marinalar ve balıkçı barınakları yer almaktadır. Bölgede arazi kullanımında sadece konut olarak gösterilen lejanta göre konut alanlarının oranı %9'dur. Bu işlevleri; %6 ile teknik altyapı (otopark alanları, artıma ve depolama tesisleri), %5 ile ticaret+konut+turizm lejantı ile gösterilen karma bir kullanım, %4 ile askeri alanlar takip etmektedir. Bölgede %3'lük dilimlerde ticaret, ticaret+konut, turizm, sosyal altyapı (ibadet, sağlık, eğitim, kültürel ve spor tesislerini kapsamaktadır) alanları bulunmaktadır. %2'lik bir pay ise hizmet alanlarına ayrılmıştır (Şekil 3.58, Çizelge 3.8).

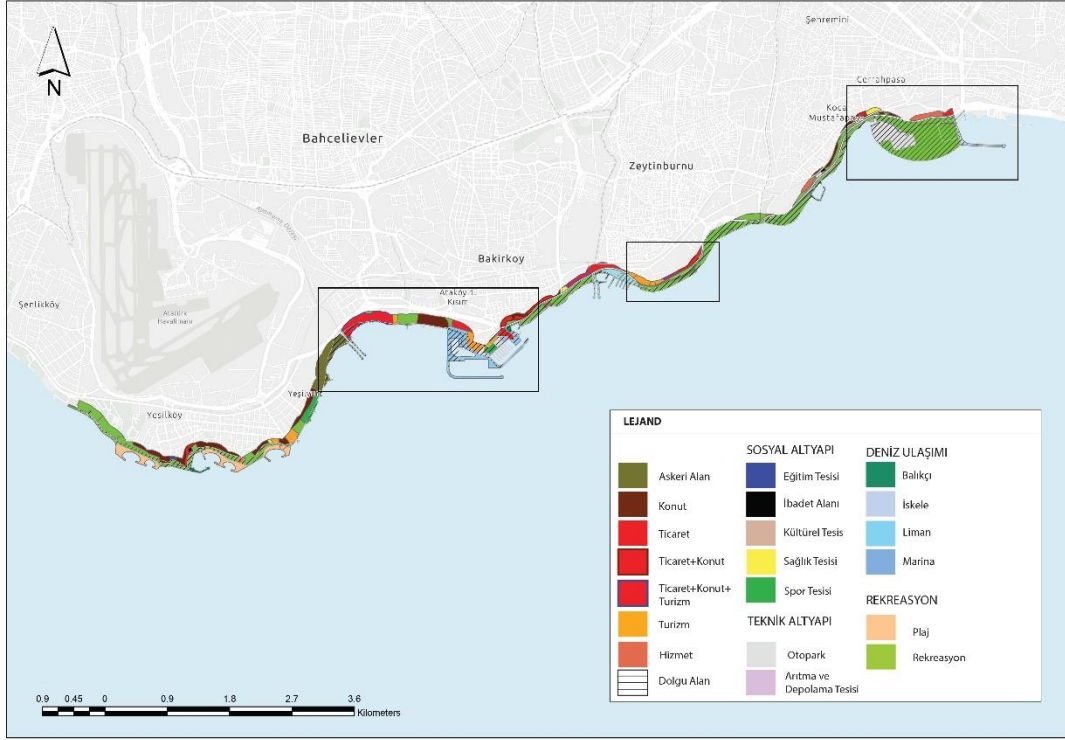


Şekil 3.58 : Bölge 3 2018 arazi kullanım grafiği

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımını harita üzerinden incelediğimizde; rekreasyon alanlarının kıyı hattı boyunca konumlandığı görülmektedir. Yenikapı dolgu alanı (miting alanı) projesinin sağladığı geniş rekreasyon alanı ile başlayan bu bölgenin Bakırköy ilçesine kadar kıyı şeridinde rekreasyon işlevinin hakimiyeti görülmektedir. Ataköy bölgesinde turizme dönük işlevler artmaktadır. Kıyı bandında marina, konut, turizm, konut+turizm+hizmet gibi karma işlevlere de rastlanmaktadır. Ataköy askeri alanından Florya'ya kadarlık sahil bandında rekreasyon alanları, Kennedy caddesinin arka kısmında ise konut alanları yoğunluktadır (Şekil 3.59, Şekil 3.60, Şekil 3.61, Şekil 3.62).

2018	
BÖLGE 3 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	14,14
KONUT ALANI	27,27
TİCARET ALANI	9,04
TİCARET-KONUT ALANI	8,05
TİCARET+KONUT+TURİZM	17,35
TURİZM ALANI	10,69
HİZMET	5,96
SOSYAL ALTYAPI	9,69
İBADET ALANI	0,55
SAĞLIK TESİSİ	2,19
EĞİTİM TESİSİ	0,37
KÜLTÜREL TESİS	0,04
SPOR TESİSİ	6,54
TEKNİK ALTYAPI	18,52
OTOPARK ALANI	18,38
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSİ	0,14
REKREASYON	162,14
REKREASYON	147,99
PLAJ	14,15
DENİZ ULAŞIMI	36,46
İSKELE	3,16
LİMAN	8,57
MARİNA	19,79
BALIKÇI	4,94
TOPLAM	319,31
Toplam Dolgu Alanı:	72,31
marina	11,48
otopark	14,91
rekreasyon(kıyı aksında)	8,37
rekreasyon(yenikapı)	37,55

Çizelge 3.8 : Bölge 3 2018 arazi kullanım tablosu.



Şekil 3.59 : Bölge 3 2018 arazi kullanım haritası



Şekil 3.60 : Bölge 3 a kısmı



Şekil 3.61 : Bölge 3 b kısmı



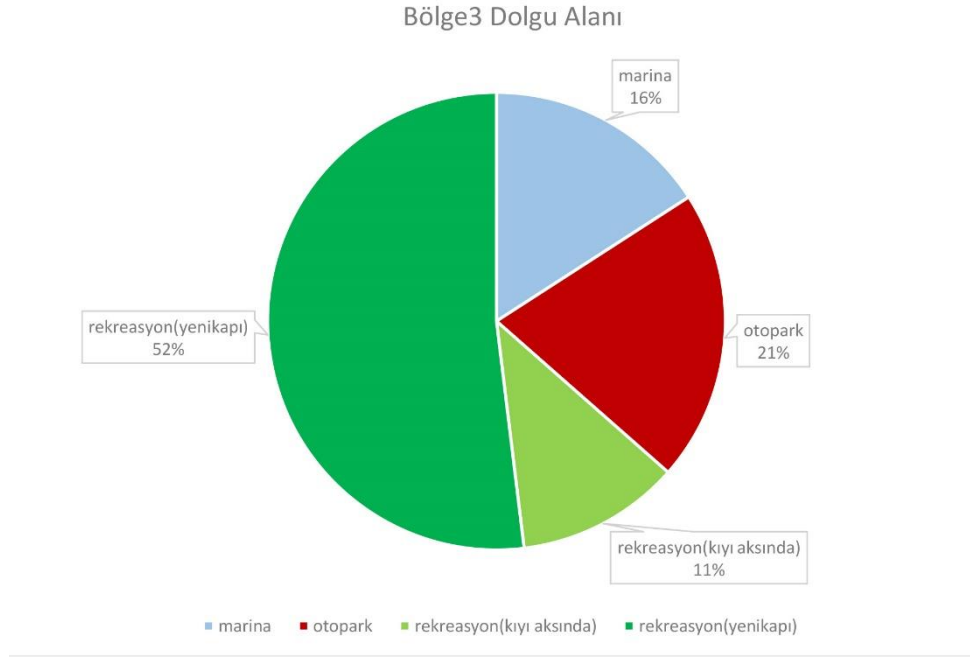
Şekil 3.62 : Bölge 3 c kısmı

Bölge 3 Tarihi Yarımada Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları 2003-2018 Arazi Kullanım Sayısal Karşılaştırması

Bölgenin yakın tarihsel sürecinde, İBB'nin 1985 sonrasında kıyı düzenlemeleri kapsamında yaptığı dolgu çalışmaları vardır. Bu çalışmadaki asıl amaç rekreasyon ve ulaşım işlevleri için yeni kentsel alanlar yaratmaktır. Bu kapsamda yapılan dolgu çalışmalarında oluşturulan rekreasyon alanlarındaki faaliyetler günlük kullanımları içermekte olup; sahil yaya yolları, bisiklet yolu, spor alanları, çocuk parkları ve çay bahçeleri gibi mekanlardan oluşmaktadır. Ataköy ilçesinin 1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile 'Turizm Merkezi' İlan edilmesi ve Ataköy bölgesinin 1991 yılında imara açılması ile bu alandaki sahil kullanımında rekreasyon, konaklama, deniz ulaşımı, turizm, ticaret işlevlerinin ön plana çıktığı görülmektedir (Ataköy Planı). 2003 arazi kullanımı verilerinde de bu işlevler paralellik göstermektedir. Bölgede 2000'li yıllarda da dolgu çalışmaları devam etmiştir.

Günümüze gelindiğinde bölgedeki en bariz değişim, dolgu alanları ile denizden yeni kentsel alanların üretilmesi olmuştur. Dolgu çalışmalarında bölgedeki noktasal projelerin de etkisi görülmektedir. 2003 ve 2018 sayısal verilerinde 72,31 hektarlık dolgu yöntemi ile yeni üretilmiş alan olduğu saptanmıştır. Bu alanın; %63,5'lik bir payı rekreasyon işlevine sahiptir. Yenikapı dolgu alanı (miting alanı) projesi bu oranın %52'lik bir kısmını kapsamaktadır. Kalan %11,5'luk pay ise Zeytinburnu ilçesindeki 'Yedimavi' ve 'Büyükyalı' konut projelerinin karşısındaki kıyı şeridinin doldurulması ile üretilen alanlardır. 2003 verilerine göre bu alandaki rekreasyon bandı Kennedy caddesi ile kesintiye uğramaktadır. Yapılan dolgu çalışması ile yeşil bandın sürekliliği

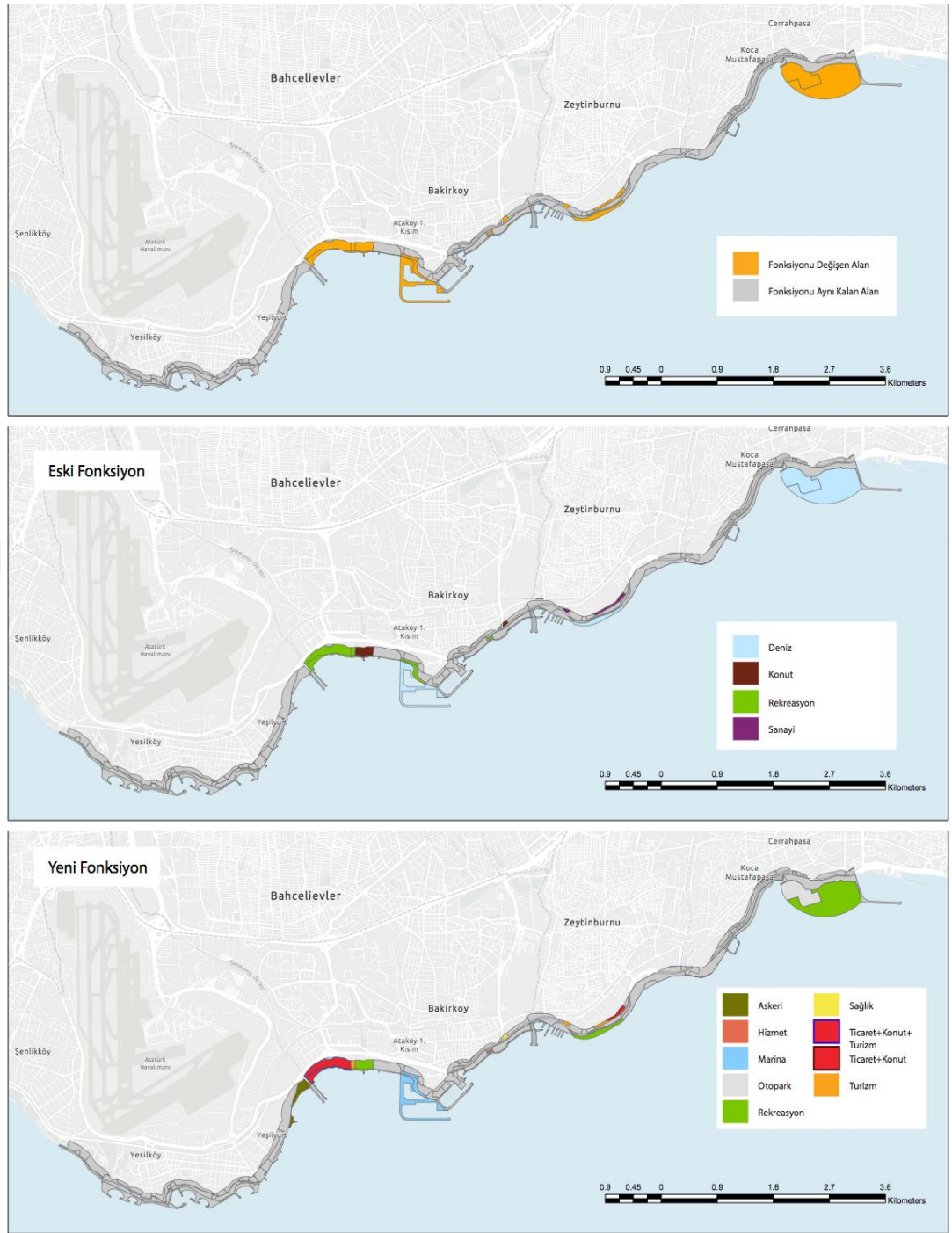
sağlanmıştır. Ataköy'deki yat limanı projesi ile 11,48 hektarlık bir alan doldurulmuştur. Marina için doldurulan alan bu tarihler arasındaki toplam dolgu alanının %16'lık bir payını temsil etmektedir. Tamamı Yenikapı dolgu alanı(miting alanı) projesinde bulunan otopark işlevi ise 14,91 hektar ile dolgu alanlarındaki %20,5'lik bir oranı kaplamaktadır (Şekil 3.63).



Şekil 3.63 : Bölge 3 2003-2018 dolgu alanları grafiği

2003-2018 verileri karşılaştırıldığında; dolgu alanı ile alansal olarak önemli bir rekreasyon alanı kazanımı olmasına rağmen rekreasyon fonksiyonunun bölge genelinde oransal olarak artmadığını, üstelik az bir oranda azaldığını görmekteyiz (2003 rekreasyon oranı %52, 2018 rekreasyon oranı%51). Bunun temel nedeni rekreasyon işlevine sahip alanların bu tarihlerde farklı fonksiyonlara dönüşmesidir. Bu tarihler arasındaki arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımını harita üzerinden incelediğimizde; dolgu alanları ile kazanılan rekreasyon alanının bölge geneline yansımadığını, Yenikapı Miting alanı projesinde yoğunlaştığını görmekteyiz. Bölgenin karşılaştırmalı analizinde; rekreasyon fonksiyonuna sahip alanların, hizmet, konut+ticaret+turizm, turizm ve marina alanlarına; sanayi alanlarının, konut+ticaret+turizm, konut+ticaret ve turizm alanlarına; konut alanının sağlık alanına, turizm alanının da rekreasyon alanına dönüştüğü görülmektedir (Şekil 3.64).

Analiz sonucunda işlevler arasında belirgin bir hareketlilik gözlemlenmiştir. Ataköy bölgesinin üst ölçekli planda turizm merkezi lejantında bulunması bu durumun oluşmasında etkin bir rol oynamıştır.

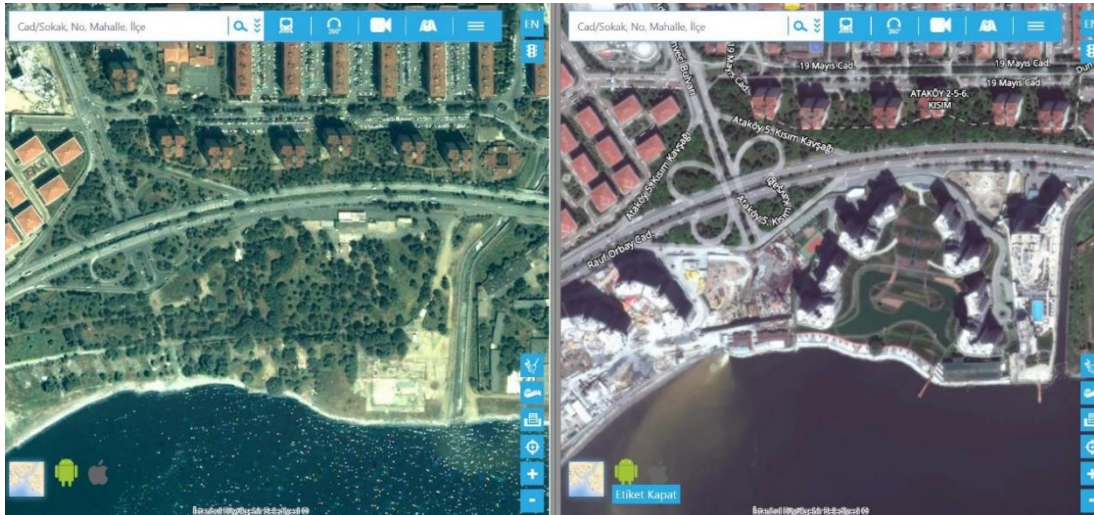


Şekil 3.64 : 2003-2018 arazi kullanımı karşılaştırma paftası

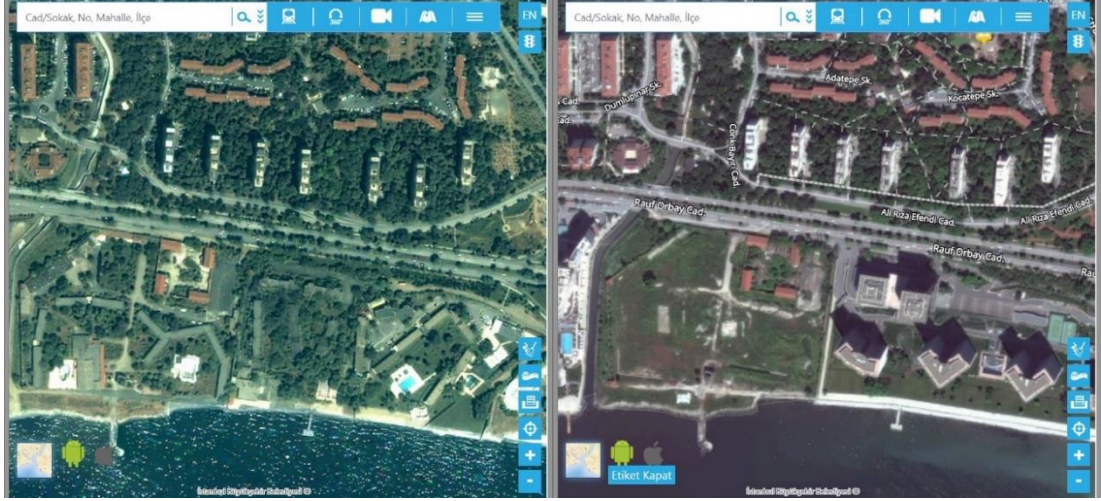
Bölgedeki alan kullanımları karşılaştırmalı incelendiğinde; rekreasyon fonksiyonundan sonra en fazla alan kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. Ataköy yat limanı projesi ile 2018 yılında deniz ulaşımı fonksiyonunda hem alansal olarak hem de oransal olarak artış görülmektedir. Askeri ve ticari fonksiyonlarda alansal bir değişim olmamakla birlikte bölge genelindeki oranları düşmüştür. Hizmet fonksiyonunda alansal bir artış olsa da oransal olarak bir değişim yoktur. Yine sosyal altyapı

fonksiyonunda alansal bir artış olmasına rağmen oransal olarak düşüş gözlemlenmiştir. Bölgenin turizm bölgesi olmasına rağmen yalnız turizm lejantı ile temsil edilen bölgelerde alansal ve oransal olarak azalış vardır. Yeni üretilen dolgu alanlarında otopark fonksiyonun artması nedeniyle teknik altyapı hem alansal olarak hem de oransal olarak bölgede artış gösteren fonksiyonlar arasındadır. Sanayi fonksiyonun 2018 yılına gelindiğinde desantralizasyon sürecini tamamlayarak bölgede yer almadığını görmekteyiz. Bölgede konut fonksiyonu alansal olarak aynı kaldığı halde oransal olarak azalmıştır. Ancak konut+ticaret ve ticaret+turizm+konut fonksiyonlarında hem alansal hem de oransal olarak artış görülmektedir. Arazi kullanımında ‘konut+ticaret+turizm’ lejantı karma kullanıma imkan sağlayan bir lejanttır.

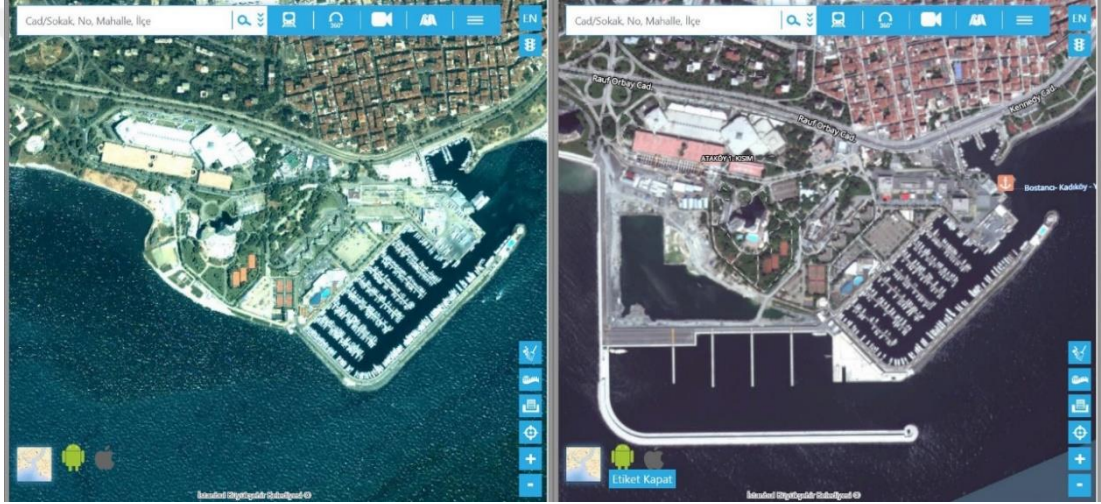
Bölgedeki noktasal projeler incelendiğinde, özellikle konut projelerinin, bu lejant ile gösterilen alanlar ile çakıştığı görülmektedir. Bölgede kıyı alanlarının dönüşümünde belirleyici olan noktasal projeler; Yenikapı Dolgu Alanı (miting alanı), Yenikapı Kruvaziyer Limanı, Ataköy Turizm Merkezi Yat Limanı (Ataport seaport), Ataköy Yat Limanı, Yalı Ataköy, Millet Bahçesi, Seapearl Ataköy, Büyükyalı, Yedimavi projeleridir. Bu projelerden Yenikapı dolgu alanı ve Millet Bahçesi rekreasyon projeleri, Büyükyalı, Yedimavi, Seapearl ve Yalı Ataköy konut projeleri, Yenikapı kruvaziyer limanı, Ataköy Yat limanı, Ataport projeleri ise karma projelerdir (Şekil 3.65, Şekil 3.66, Şekil 3.67, Şekil 3.68, Şekil 3.69).



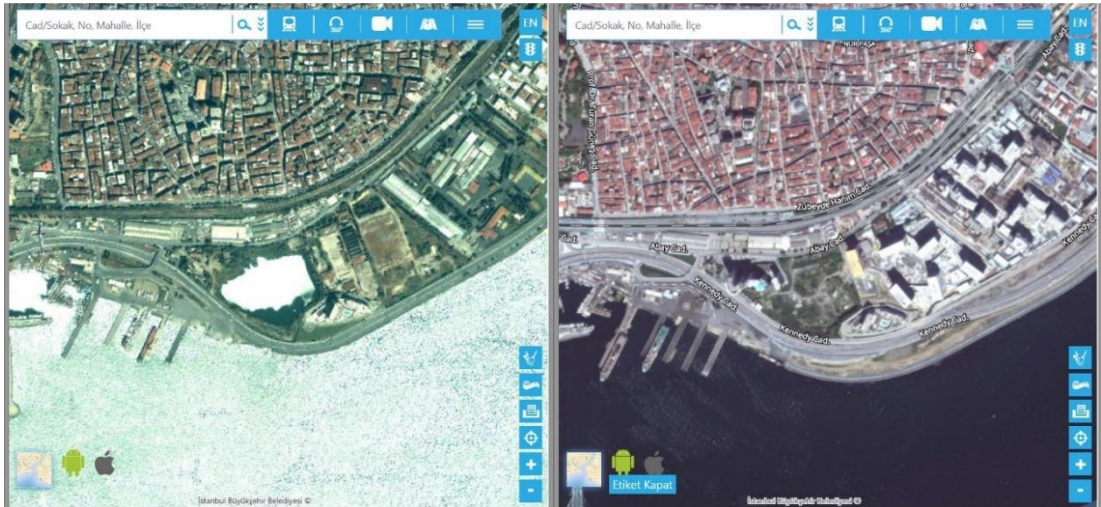
Şekil 3.65 : Seapearl Ataköy 2003-2018 uydu fotoğrafları



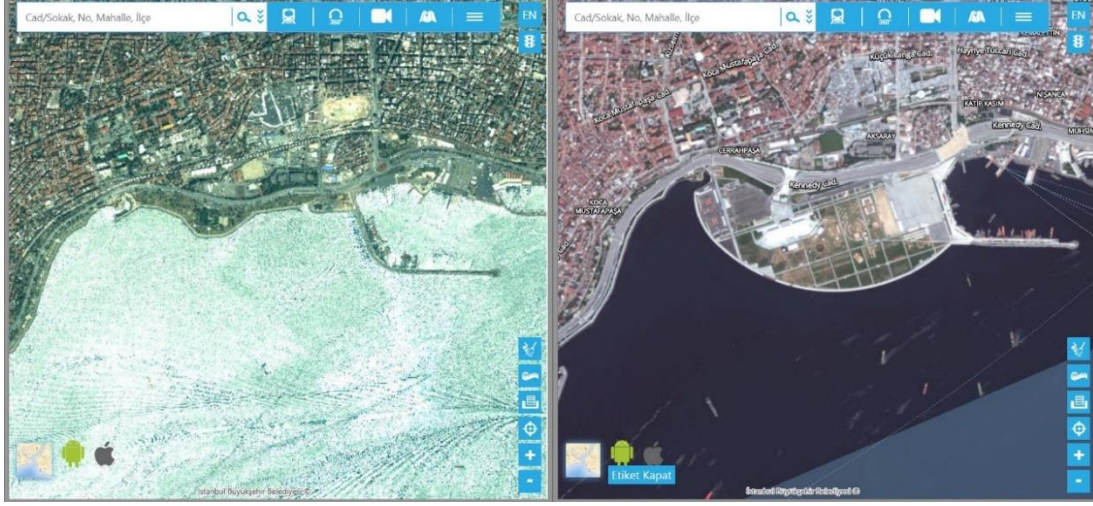
Şekil 3.66 : Millet bahçesi ve Yalı Ataköy Projeleri 2003-2018 uydu fotoğrafları



Şekil 3.67 : Yat Limanı Projesi 2003-2018 uydu fotoğrafları



Şekil 3.68 : Yedimavi ve Büyükyalı Projeleri 2003-2018 uydu fotoğrafları



Şekil 3.69 : Yenikapı Dolgu Alanı 2003-2018 uydu fotoğrafları

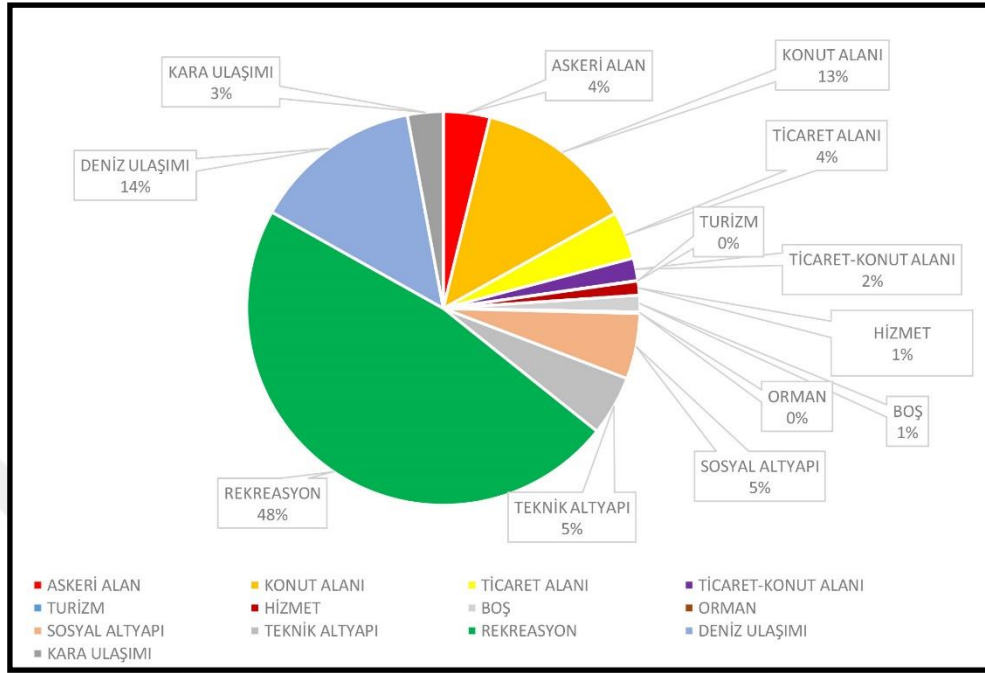
3.3.1.4 Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları

Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları 2003 sayısal analizleri

Bölge 4 Üsküdar, Pendik arasında Marmara Denizi kıyılarına cephe veren sahil şeridinde 523,02 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Belirlenen bu alan içersinde arazi kullanımına dayalı sayısal bir analiz yapılmıştır. Analiz sonuçlarına göre alanda en geniş payı %48’lik oran ile rekreasyon (rekreasyon ve plaj alanları) alanları kaplamaktadır. Bölge içersinde rekreasyon işlevine sahip alan 247,56 hektardır. Bu işlevi %14’lük oran ile deniz ulaşımı (72,72 ha) takip etmektedir. Bu işlev kapsamında iskeleler, limanlar, marinalar ve balıkçı barınakları yer almaktadır. Bölgedeki bir diğer geniş yer kaplayan işlev konut alanlarıdır. Geneline %13’lük orana sahip olan fonksiyon 68.59 hektarlık alan kaplamaktadır. Bölgede, %5’lik dilimlerde teknik ve sosyal altyapı fonksiyonuna sahip alanlar vardır. Bu işlevleri; %4 ile ticaret, %4 ile askeri alan, %3 ile karar ulaşımı, %2 ile ticaret+konut, %1 ile hizmet ve %1 ile boş alanlar takip etmektedir (Şekil 3.70, Çizelge 3.9).

Arazi kullanımının kıyı hattı boyunca dağılımını harita üzerinden incelediğimizde; Pendik- Bostancı arasında kalan kıyı şeridinde rekreasyon alanlarının genellikle sahil hattında konumlandığı görülmektedir. Belli bölgelerde marina, iskele gibi deniz ulaşımı fonksiyonu ile kesintiye uğramış olsa da yeşil bandın kıyı hattı boyunca devamlılığı söz konusudur. Bölgede kentle sahil şeridini ikiye bölen bir sahil yolu mevcuttur. Deniz+yol+yerleşim ilişkisine sahip olan bu bölgede deniz ile yol arasındaki bölge, aralarda kültürel, ticaret ve teknik altyapı fonksiyonlarını barındırır da genellikle rekreasyon ve deniz ulaşımına sahiptir. Sahil yolunun kara yönü ise

rekreasyon, hizmet, otopark, konut, ticaret, ticaret+konut, boş alanların yanı sıra ibadet, sağlık, kültürel, eğitim, spor gibi sosyal altyapı alanlarıyla çeşitli fonksiyonlara sahiptir.

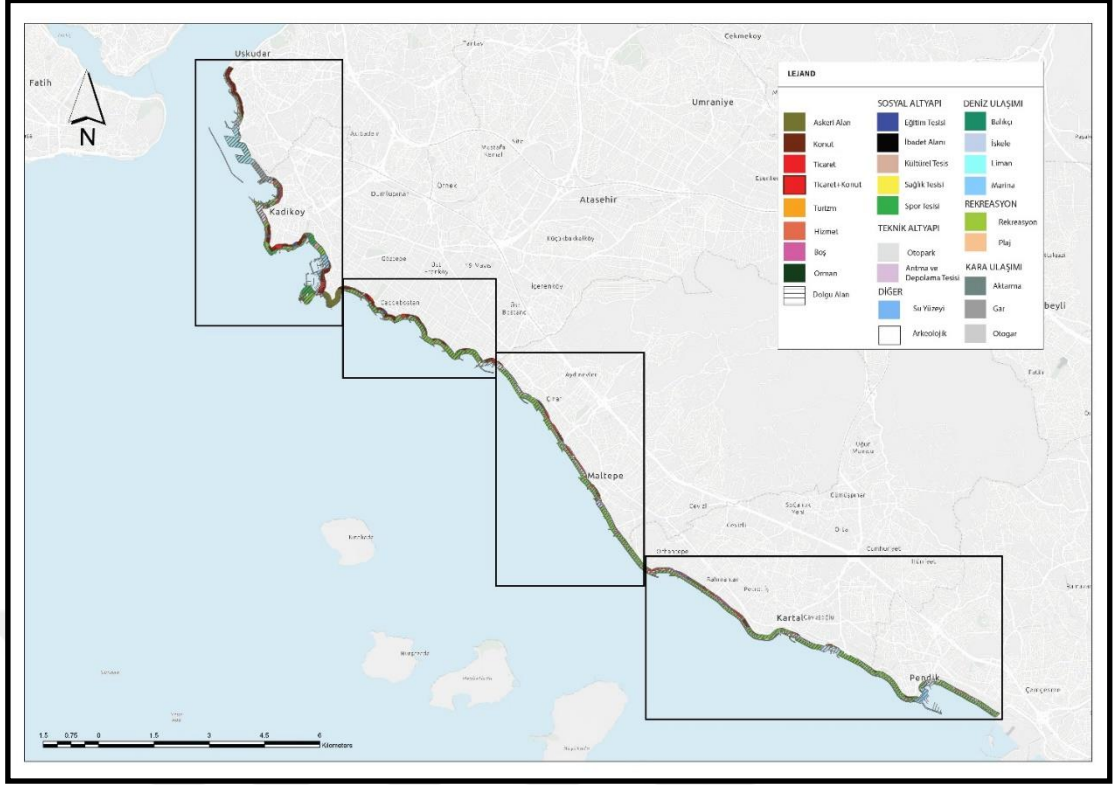


Şekil 3.70 : Bölge 4 2003 arazi kullanım grafiği.

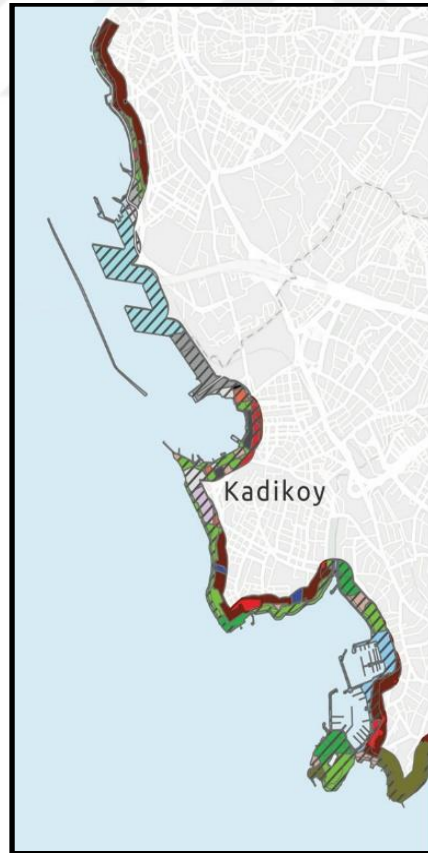
Bölgenin Bostancı-Fenerbahçe arasında kalan sahil bandında deniz+yerleşim+yol ilişkisi vardır. Sahil boyunca devam eden kesintisiz bir rekreasyon bandı vardır. Bu band içerisinde ara ara plajlar bulunmaktadır. Rekreasyon alanının arkasında konut, kültürel, eğitim, ticaret, otopark, turizm, konut+ticaret gibi fonksiyonların yanı sıra yoğunlukta konut alanları bulunmaktadır. Fenerbahçe- Kadıköy arasında da rekreasyon bandı devam etmektedir. Ancak askeri alan ve marina nedeniyle kısmen kesintiye uğradığı yerler mevcuttur. Bölgenin bu kısmında spor, kültürel, konut, hizmet, kara ulaşımı, otopark gibi işlevler de yer almaktadır. Kadıköy-Üsküdar arasında kalan bölgede deniz ve sahil hattında önemli bir alan kaplamaktadır. Harem ve Haydarpaşa Garının bulunduğu bu bölgede rekreasyon bandı kesintiye uğramaktadır. Bu işlevlerin ihtiyaçlarını karşılamak adına otopark alanları, ticaret, hizmet gibi fonksiyonların yanı sıra Harem Üsküdar arasında konut ve rekreasyon fonksiyonlarına sahip alanlar da bulunmaktadır (Şekil 3.71, Şekil3.72, Şekil3.72, şekil 3.73)

2003	
BÖLGE 4 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	19,97
KONUT ALANI	68,59
TİCARET ALANI	20,49
TİCARET-KONUT ALANI	9,64
TURİZM	0,18
HİZMET	6,08
BOŞ	7,11
ORMAN	0,65
SOSYAL ALTYAPI	28,13
İBADET ALANI	0,5
SAĞLIK TESİSİ	0,41
EĞİTİM TESİSİ	3,82
KÜLTÜREL TESİS	10,28
SPOR TESİSİ	13,12
TEKNİK ALTYAPI	25,7
OTOPARK ALANI	17,73
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	7,97
REKREASYON	247,56
REKREASYON	244
PLAJ	3,56
DENİZ ULAŞIMI	72,72
İSKELE	18,94
LİMAN	29,34
BALIKÇI	3,48
MARİNA	20,96
KARA ULAŞIMI	15,34
AKTARMA	2,71
GAR	11,13
OTOGAR	1,5
DİĞER	0,86
SU YÜZEYİ	0,36
ARKEOLOJİK	0,5
TOPLAM	523,02

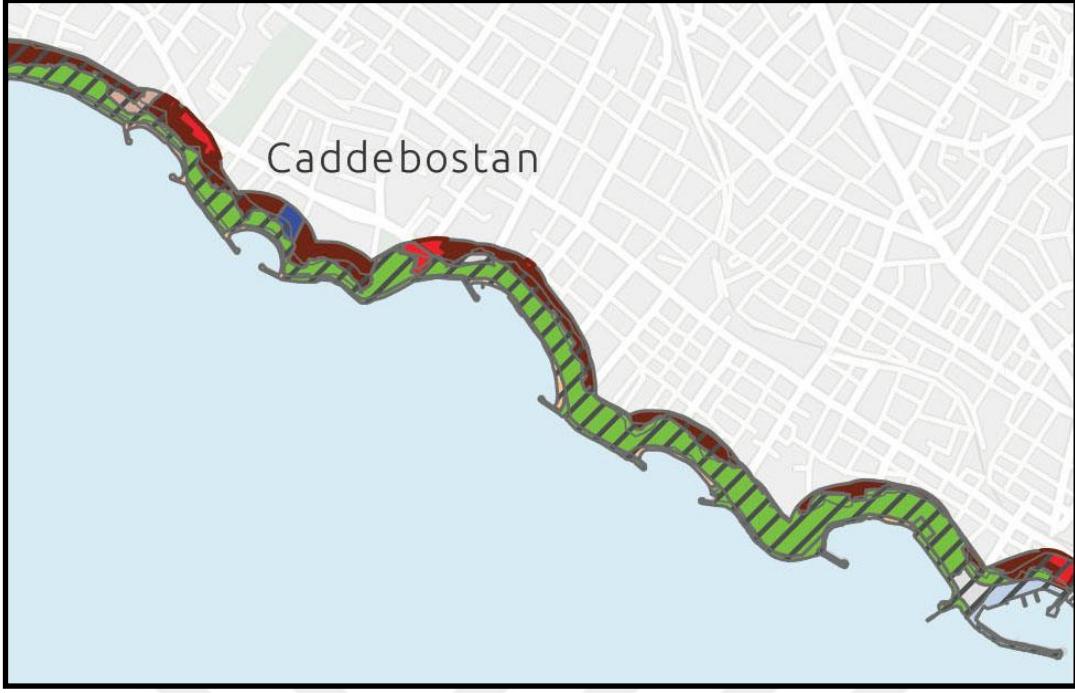
Çizelge 3.9 : Bölge 4 2003 arazi kullanım tablosu



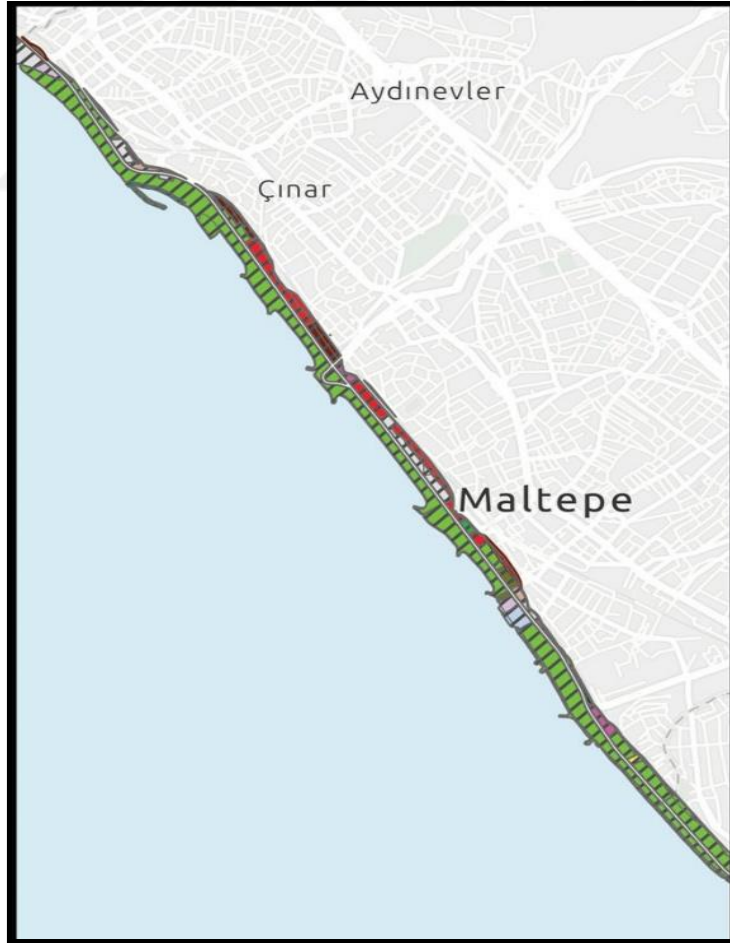
Şekil 3.71 : Bölge 4 2003 arazi kullanım haritası



Şekil 3.72 : Bölge 4 a kısmı



Şekil 3.73 : Bölge 4 b kısmı



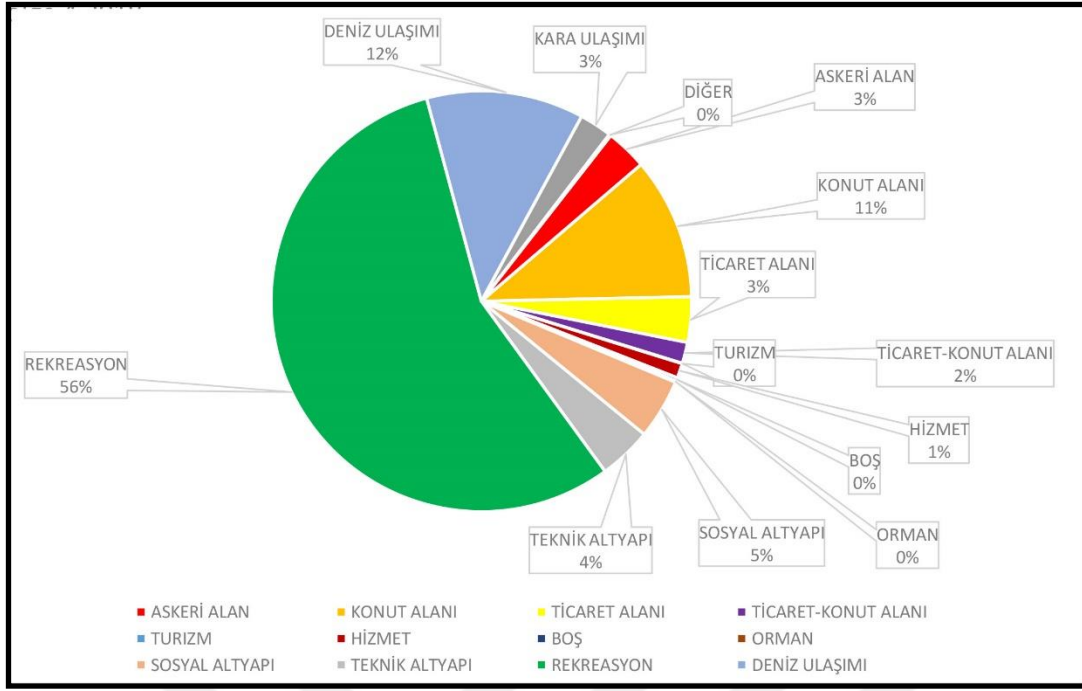
Şekil 3.74 : Bölge 4 c kısmı



Şekil 3.75 : Bölge 4 d kısmı

Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları 2018 sayısal analizleri

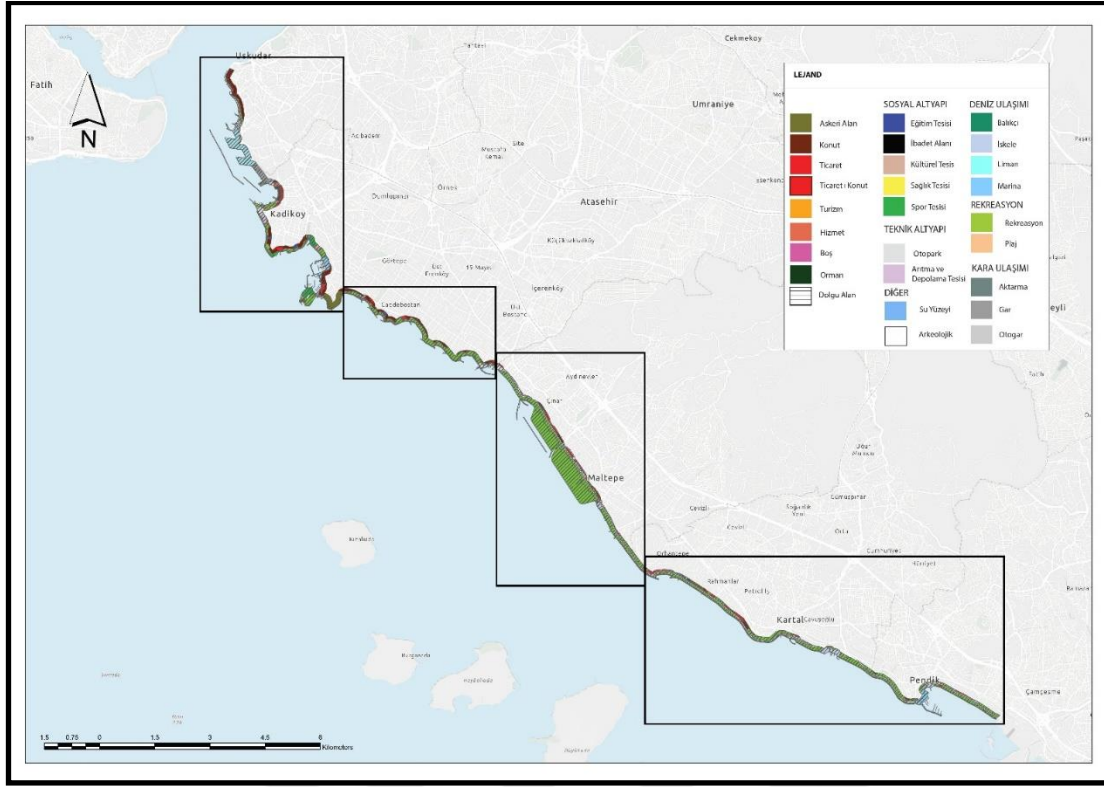
Bölge 4 2018 verileri incelendiğinde toplam alan 628,18 hektar olarak görülmektedir. Arazi kullanımı analiz sonuçlarına göre bölgedeki en geniş payı %56'lık oran ile rekreasyon alanları (rekreasyon ve plaj alanları) kaplamaktadır. Bölge içersindeki rekreasyon işlevine sahip alan 350,62 hektardır. Bölgedeki bir diğer geniş yer kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. Bu işlev kapsamında iskeleler, limanlar, marinalar ve balıkçı barınakları yer almaktadır. Bölge genelindeki payı %12, toplamda 76,06 hektarlık alanı kaplamaktadır. Bölgede arazi kullanımında sadece konut olarak gösterilen lejanta göre konut alanlarının oranı %11'dir. Bu işlevleri; %5 ile sosyal altyapı (ibadet, sağlık, eğitim, kültürel ve spor tesisleri) %4 ile teknik altyapı (otopark alanları, artıma ve depolama tesisleri), %3 ile askeri alan, %3'lük dilimler ile ticari, askeri alanlar ve kara ulaşımı takip etmektedir. %2 ile ticaret konut, %1 ile hizmet alanlarının yanı sıra bölgede alansal olarak çok az hizmet ve boş alan işlevlerine sahip yerler de mevcuttur (Şekil 3.76, Çizelge 3.10, Şekil 3.77, Şekil 3.78, Şekil 3.79, Şekil 3.80)



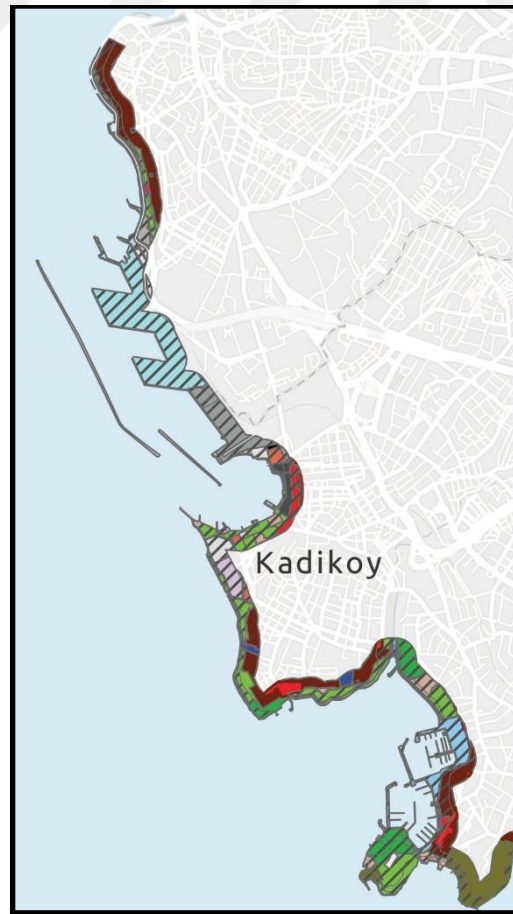
Şekil 3.76 : Bölge 4 2018 arazi kullanım grafiği

2018	
BÖLGE 4 ARAZİ KULLANIM	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ASKERİ ALAN	19,97
KONUT ALANI	68,59
TİCARET ALANI	21,94
TİCARET-KONUT ALANI	10,18
TURİZM	0,18
HİZMET	7,09
BOŞ	1,66
ORMAN	0,65
SOSYAL ALTYAPI	28,94
İBADET ALANI	0,5
SAĞLIK TESİSİ	0,41
EĞİTİM TESİSİ	3,82
KÜLTÜREL TESİS	10,28
SPOR TESİSİ	13,93
TEKNİK ALTYAPI	25,7
OTOPARK ALANI	17,73
ARITMA VE DEPOLAMA TESİSLERİ	7,97
REKREASYON	350,62
REKREASYON	347,06
PLAJ	3,56
DENİZ ULAŞIMI	76,06
İSKELE	22,28
LİMAN	29,34
BALIKÇI	3,48
MARİNA	20,96
KARA ULAŞIMI	15,75
AKTARMA	3,12
GAR	11,13
OTOGAR	1,5
DİĞER	0,86
SU YÜZEYİ	0,36
ARKEOLOJİK	0,5
TOPLAM	628,18
2006-2018 ARASI YAPILAN DOLGU ALANI	
iskele	3,33
rekreasyon(maltepe)	101,83
TOPLAM	105,16

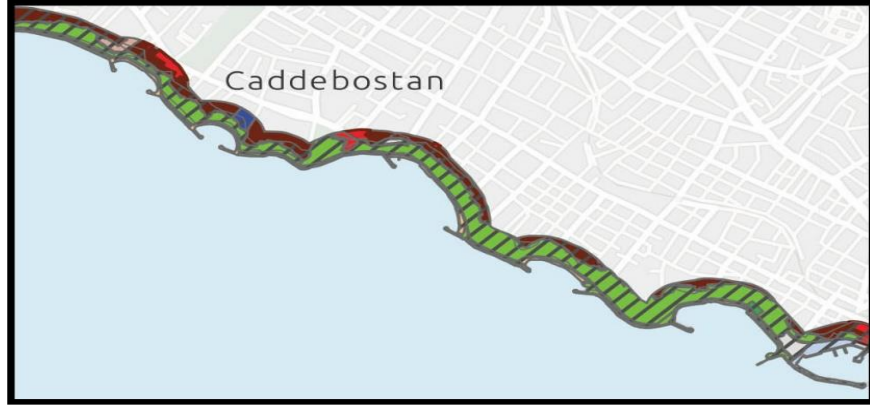
Çizelge 3.10 : Bölge 4 2018 arazi kullanım tablosu



Şekil 3.77 : Bölge 4 2018 arazi kullanım haritası



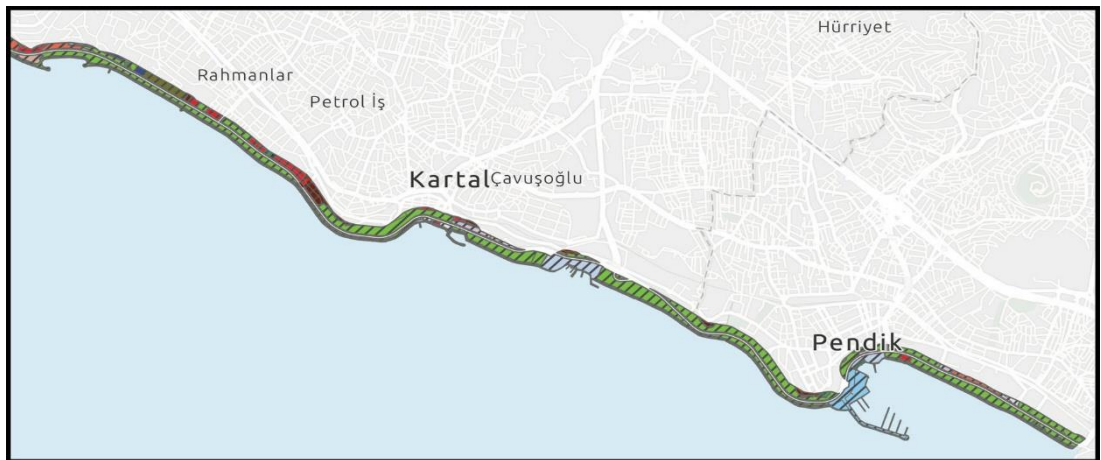
Şekil 3.78 : Bölge 4 a kısmı



Bölge 4 b kısmı.



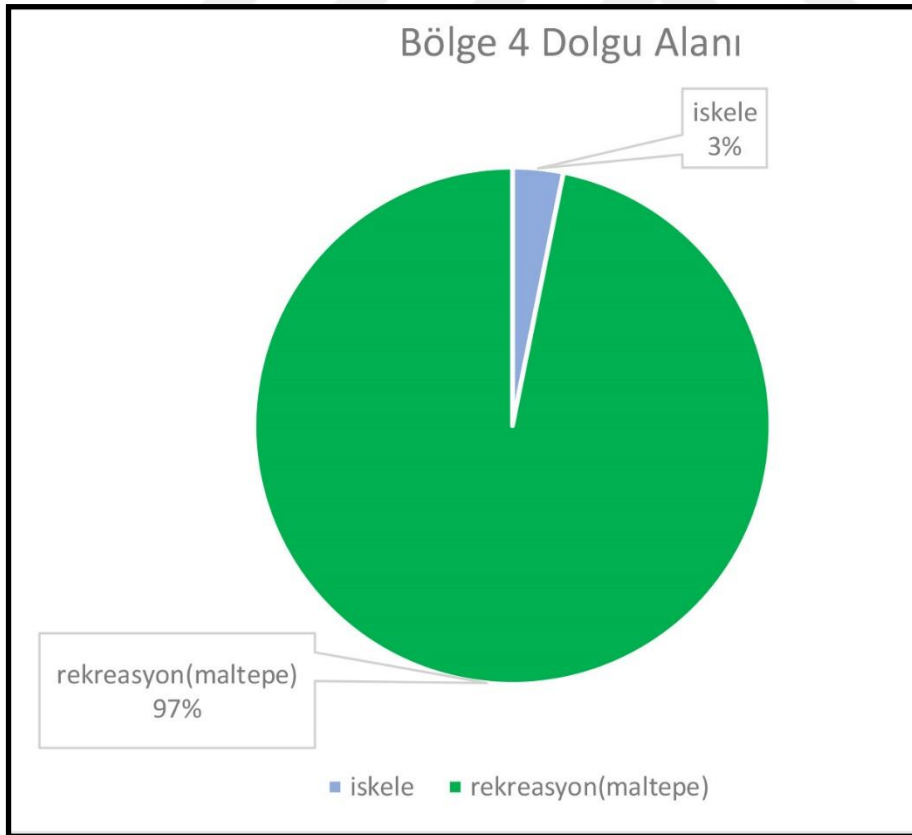
Şekil 3.79 : Bölge 4 c kısmı.



Şekil 3.80 : Bölge 4 d kısmı.

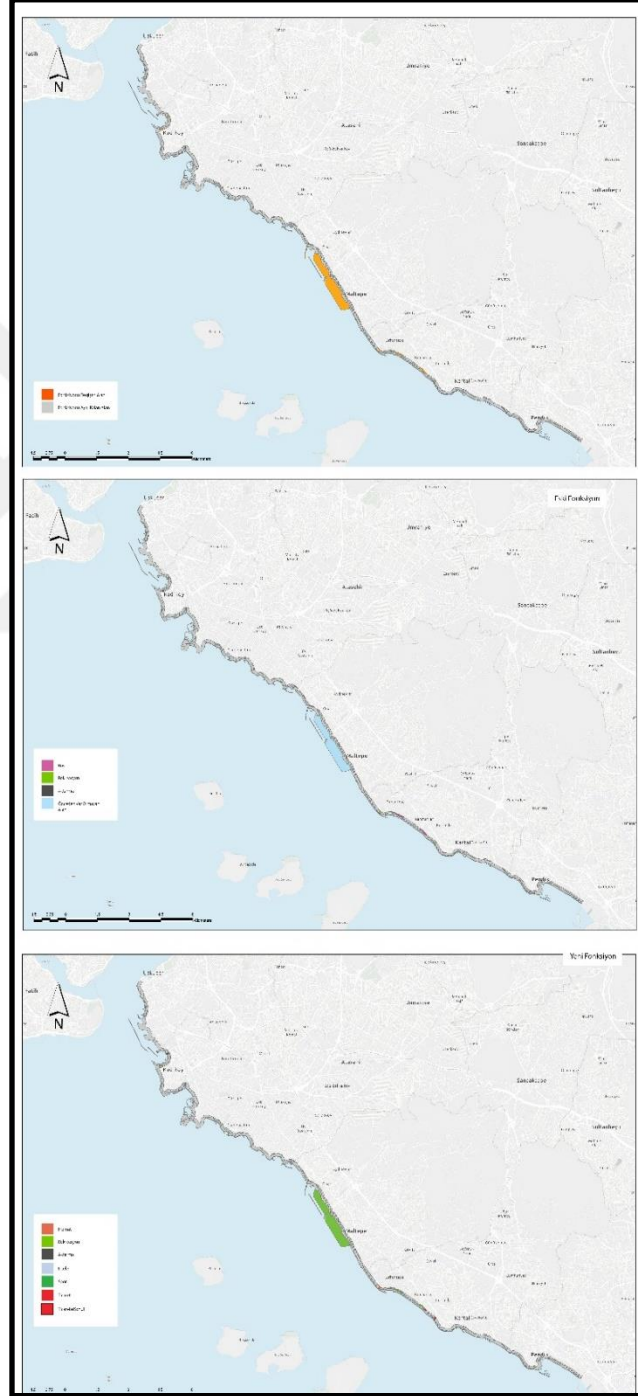
Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları 2003-2018 arazi kullanım sayısal karşılaştırması

Bölgenin tarihsel sürecine bakıldığında, İBB'nin 1985 sonrasında kıyı düzenlemeleri kapsamında yaptığı dolgu çalışmalarının bu bölgeyi de kapsadığı görülmektedir. Bu kapsamda yapılan dolgu çalışmalarında oluşturulan rekreasyon alanlarındaki faaliyetler günlük kullanımları içermekte olup, sahil yaya yolları, bisiklet yolu, spor alanları, çocuk parkları ve çay bahçeleri gibi mekanlardan oluşmaktadır. Tez kapsamında yapılan 2003 arazi kullanımı verilerinde de bu işlevler paralellik göstermektedir. Bölgede 2000'li yıllarda da dolgu çalışmaları devam etmiştir. Bu tarihlerde bölgedeki en belirgin değişim, Maltepe ilçesindeki dolgu çalışmaları olmuştur. Bu tarihler arasında bölgenin genelinde yapılan dolgu çalışmalarının toplamı 105,16 hektardır. Bu alanın; %97'lik payı olan 101,83 hektarlık kısmı rekreasyon işlevine sahiptir. %3'lük kısmı ise iskele olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.81). Maltepe sahil parkı ve etkinlik olarak adlandırılan bu alan bölgenin en geniş rekreasyon işlevine sahip alanıdır.



Şekil 3.81 : Bölge 4 2003-2018 arası dolgu alanları.

2003-2018 sayısal verileri karşılaştırıldığında; dolgu alanı ile alansal olarak önemli bir rekreasyon alanı kazanımı olmuştur (2003 rekreasyon oranı %48, 2018 rekreasyon oranı%56). Bölgenin karşılaştırmalı analizinde; rekreasyon alanlarının, aktarma, spor, hizmet, ticaret ve ticaret+konut alanlarına, aktarma alanının rekreasyon alanına; 2003 yılında ‘boş’ lejantı ile gösterilen alanların yeşil ve ticaret alanlarına dönüştüğü görülmektedir (Şekil 3.82).



Şekil 3.82 : Bölge 4 2003-2018 arazi kullanım karşılaştırma paftası

Bölgedeki alan kullanımları karşılaştırmalı incelendiğinde; rekreasyon fonksiyonundan sonra en fazla alan kaplayan işlev deniz ulaşımıdır. 2018 yılında deniz ulaşımı ve ticaret fonksiyonlarında alansal bir artış olmasına rağmen oransal olarak bölge genelindeki payı düşmüştür. Konut alanları, teknik altyapı alanları, askeri alanlarda alansal bir değişim olmamakla birlikte bölge genelindeki oranları düşmüştür. Sosyal altyapı, kara ulaşımı, ticaret+konut ve hizmet fonksiyonlarında alansal olarak artış olmasına rağmen oransal olarak aynı kalmıştır. 2003 yılı arazi kullanımında boş lejantı ile gösterilen alanlarda 2018 yılı arazi kullanımında belirgin bir azalma vardır. Bölge genelinde işlevler arasında alansal olarak küçük değişimler yaşanmış olsa da bölge genelinde 15 yıl içerisinde çok belirgin bir işlevsel hareketlilik yoktur. Maltepe rekreasyon alanı bu tarihler arasında bölge genelindeki en belirgin değişimdir.

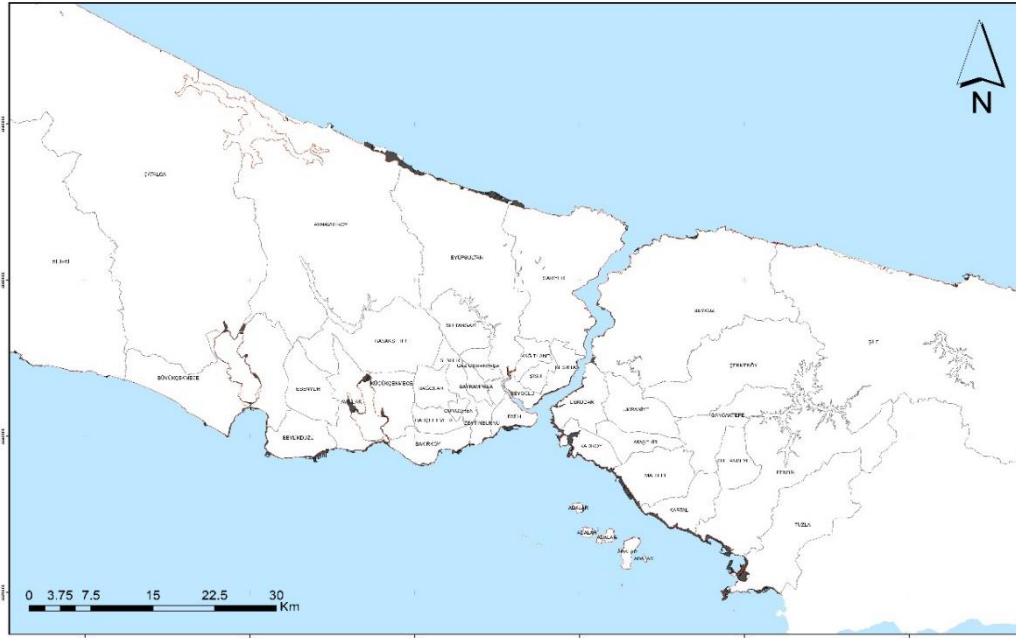
Bölgedeki kıyı alanlarında belirleyici noktasal projeler; Haydarpaşa Limanı ve Garı dönüşüm projesi, Fenerbahçe- Kalamış yat limanı projesi, Kadıköy meydan düzenleme, Maltepe sahili dolgu alanı düzenleme projesidir. Haydarpaşa Liman ve Garı projesi 2000’li yıllarda en fazla bahsi geçen henüz işlevi kesinleşmemiş bir proje olmakla birlikte bölgedeki diğer noktasal projeler tamamlanmış projelerdir. Maltepe sahili dolgu alanı projesi rekreasyon, Kadıköy meydan düzenleme projesi rekreasyon+ulaşım, Fenerbahçe-Kalamış yat limanı ise ulaşım projesidir.

3.3.2 Kıyılardaki dolgu alanların arazi kullanım sayısal analizi

Tarih boyunca İstanbul kıyıları bir çok nedenden dolayı doldurulmuştur. Özellikle toprak kazanımı için kullanılan bir yöntem olan dolgu ile kıyıların formu yıllar içerisinde büyük bir oranda değişmiştir. İstanbul’un özgün kıyı çizgisine ulaşmak adına akademik ortamda yapılmış bölgesel çalışmalar bulunmakla birlikte 1990 kıyı kanununa kadar kıyı kenar çizgisi saptanamadığı için yasal bir veriye ulaşılamamıştır. Kıyı kanunu ile hazırlanan kıyı kenar çizgisi günümüz kıyı yasasına konu olan sınırdır. Bu çalışmada kullanılan kıyı kenar çizgisi verisi de İbb arşivinden alınmıştır. İbb’nin belirlediği kıyı kenar çizgisinde; kıyı kanunu ile belirlenen, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onaylı kıyı kenar çizgisi kullanılmış olup; kıyı kenar çizgisinin bulunmadığı alanlarda ise uydu görüntülerine bakılarak kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık vb. alanlar kıyı alanı içine dâhil edilerek kıyı kenar çizgisi tamamlanmıştır. Tez kapsamında bu veri baz alınmış, belirlenen alt bölgelerdeki kıyı

kenar çizgisi baz alınarak dolgu ile yeni üretilen mekanların alansal hesabı ve arazi kullanımları analiz edilmiştir.

Bu veri ışığında yapılan analiz sonucunda İstanbul kıyılarında toplam 1179,66 ha'lık bir dolgu alanının olduğu saptanmıştır. Bu alanın arazi kullanımına göre dağılımında en fazla payı 511,68 hektarlık bir alan ile rekreasyon işlevi kaplamaktadır. Yine kıyılarda sıklıkla rastlanan bir işlev olan deniz ulaşımı da 141,95 hektar ile en büyük alanı kaplayan ikinci işlevdir. Ancak yapılan analiz sonucunda İstanbul'un doldurulmuş kıyı alanlarında, özel mülkiyete konu olan konut işlevinin, 123,27 hektar ile üçüncü büyük işlev olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle boğaz kıyılarında yoğunlaşan bu işlevi 110,23 hektar ile sosyal altyapı ve 64,59 hektar ile askeri alanlar takip etmektedir (Şekil 3.83).

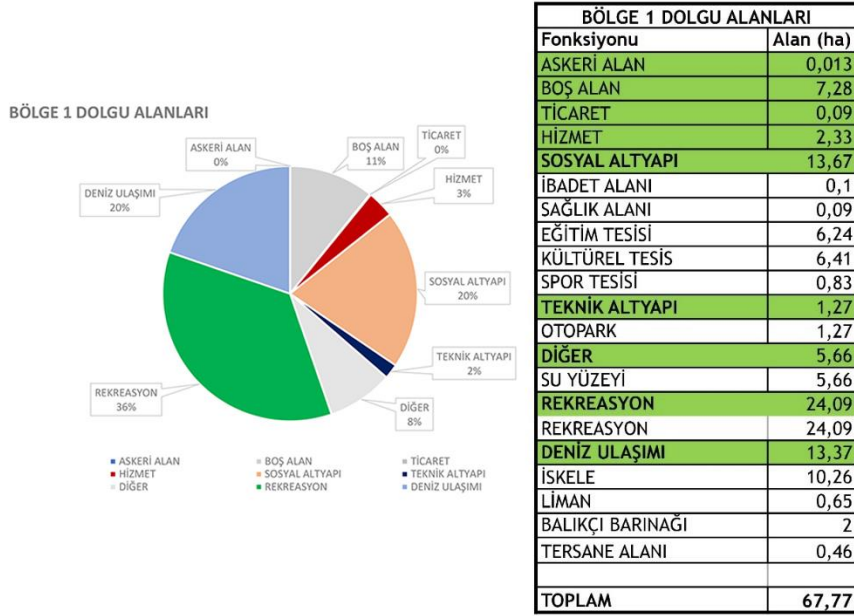


Şekil 3.83 : İstanbul geneli dolgu alanları arazi kullanımı

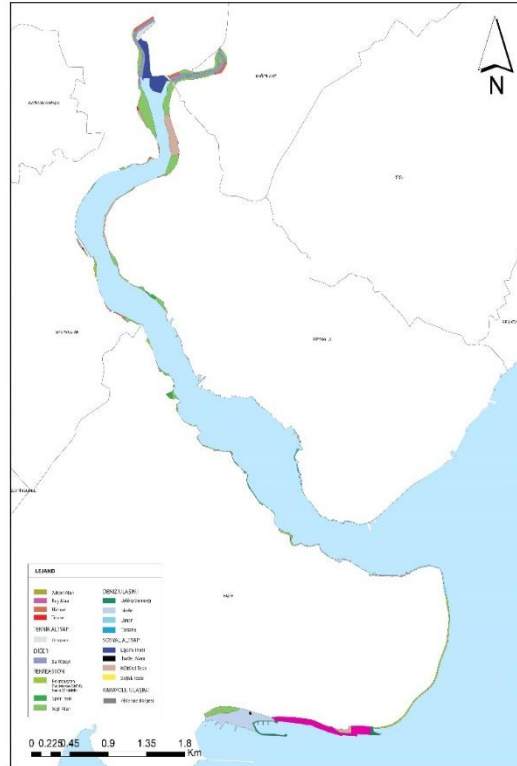
3.3.2.1 Bölge 1 Haliç ve Tarihi Yarımada kıyıları

Bölgede 67,77 hektarlık bir dolgu alanı bulunmaktadır. Bu alanda en büyük payı %36 ile rekreasyon alanları kaplamaktadır. Rekreasyon fonksiyonu 24,09 hektarlık dolgu alanda bulunmaktadır. Bu işlevi %20'lik dilimler ile deniz ulaşımı ve sosyal altyapı fonksiyonları takip etmektedir. Bölge genelinde hizmet, teknik altyapı askeri, ticaret gibi işlevler de küçük alanlar kaplasalar da dolgu alanında bulunan fonksiyonlardır. Dolgu alanı kıyı hattı boyunca devam etmekle birlikte yoğunlaştığı bölgeler haliç kıyılarındın kuzey kısımları ve yarımadaanın Marmara denizine bakan kıyı şerididir.

Kıyı hattı boyunca ara ara kesintiye uğramakla birlikte alanda, büyük bir oranında rekreasyon işlevi görülmektedir. Haliç kıyısının kuzey kısmında eğitim ve kültürel tesis fonksiyonları yoğunlaşmaktadır. Yarımadanın Marmara denizi kıyılarında ise deniz ulaşımı fonksiyonu ile boş lejantı ile gösterilen alanlar bulunmaktadır (Şekil 3.84, Şekil 3.85).



Şekil 3.84 : Bölge 1 dolgu alanları grafik ve tablosu

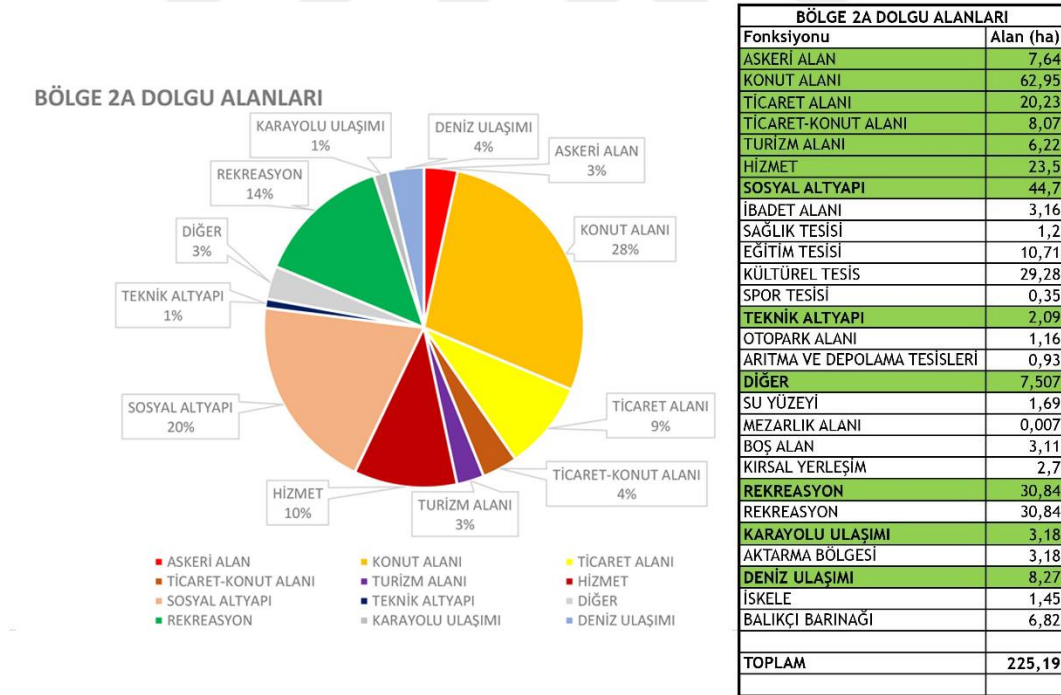


Şekil 3.85 : Bölge 1 dolgu alanı arazi kullanımı

3.3.2.2 Bölge 2 İstanbul Boğazı kıyıları

B Boğaz hattının iki yakasında toplam 439, 69 hektarlık dolgu alanı bulunmaktadır. Bu alanın 225,19 hektarlık kısmı Avrupa Yakasında (2a bölgesi), 184,5 hektarlık kısmı da Anadolu Yakasındadır. Yakaları kendi içerisinde analiz edecek olursak;

2A bölgesi (Avrupa Yakası Boğaz Kıyıları) Dolgu alanları; Alandaki en büyük payı %28 (62,95 ha) ile konut fonksiyonu kaplamaktadır. Bu fonksiyonu %20 ile sosyal altyapı alanları takip etmektedir. Bölgedeki rekreasyon alanları bütün alanın %14'lük bir diliminde bulunmaktadır. Hizmet işlevi %10, Ticaret işlevi de %9 ile diğer geniş yer kaplayan fonksiyonlardır. Ticaret+konut %4, deniz ulaşımı %4, turizm %3, askeri alan %3, diğer fonksiyonlar %3'lük dilimler ile bölgenin dolgu alanlarını kaplayan öteki işlevlerdir. İşlevlerin bölge genelinde dağılımına harita üzerinden bakıldığında; Eğitim ve kültür gibi sosyal altyapı işlevlerinin Beyoğlu ve Beşiktaş ilçelerinin kıyı hattında yoğunlaştığı görülmektedir. Konut ve ticaret işlevleri bölge genelinde dağılmış olmakla birlikte yoğunluklarını korumaktadır. Rekreasyon alanları kıyı boyunca diğer işlevler ile kesintiye uğramaktadır (Şekil 3.86)

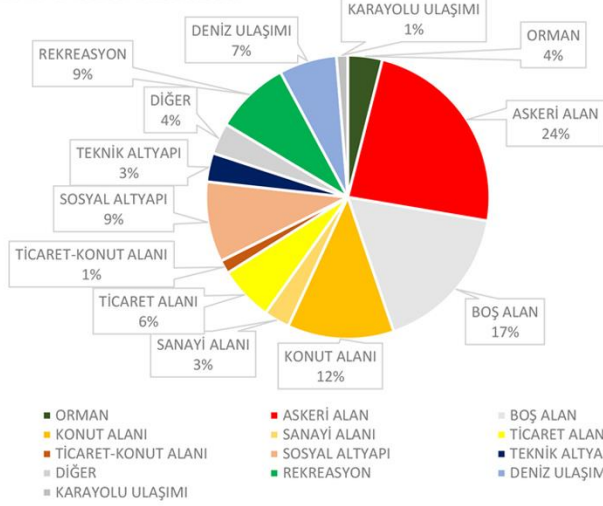


Şekil 3.86 : Bölge 2A dolgu alanı grafik ve tablosu

2B bölgesi (Anadolu Yakası Boğaz Kıyıları) Dolgu alanları; Anadolu yakasını boğaz kıyılarının dolgu alanlarında en büyük payı askeri alanlar kaplamaktadır. 43,8 hektarlık, alanın genelinde %24'lük paya sahip olan bu işlev bölgenin kuzeyinde

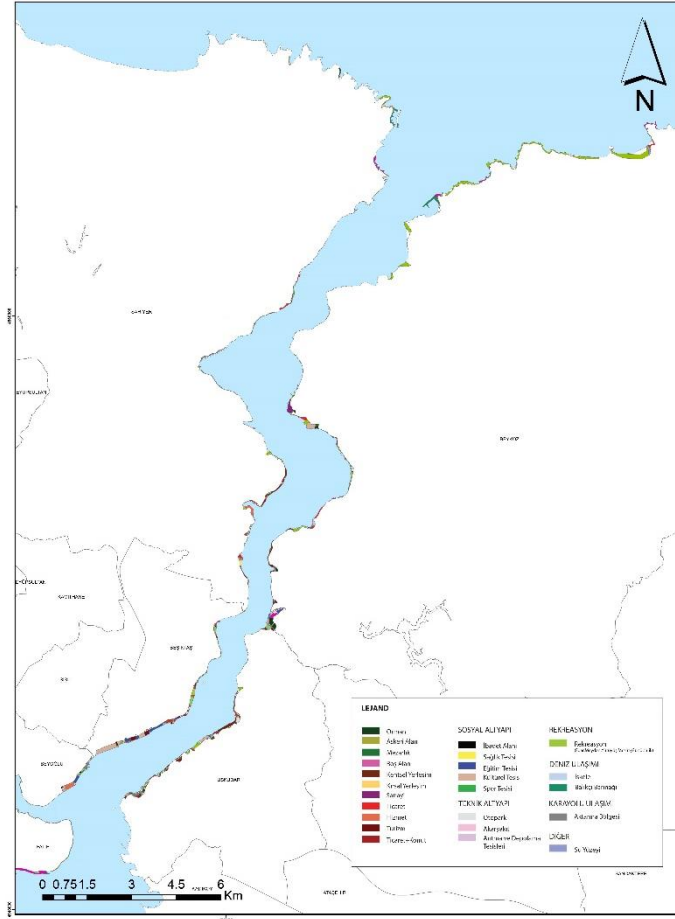
yoğunlaşmaktadır. Arazi kullanım verilerinde ‘boş’ lejantı ile gösterilen ve hala işlevlendirmemiş alanın bölge genelindeki oranı %17 (31,5 ha) ile ikinci büyük paya sahiptir. Bu fonksiyonları Avrupa Yakasında göre nispeten daha düşük bir oran ile %12 konut alanları takip etmektedir. %9’luk dilimler ile rekreasyon ve sosyal altyapı alanları bölge genelinde diğer geniş yer kaplayan fonksiyonlardır. %7 ile deniz ulaşımı, %6 ile ticaret alanı, %4 ile orman alanları, %3 ile sanayi ve %4 ile diğer fonksiyonlar alanda bulunan işlevlerdir. Özellikle Üsküdar İlçesi kıyılarındaki dolgu alanlarında işlevlerin daha fazla çeşitlilik gösterdiği görülmektedir (Şekil 3.87, Şekil 3.88)

BÖLGE 2B DOLGU ALANLARI



BÖLGE 2B DOLGU ALANLARI	
Fonksiyonu	Alan (ha)
ORMAN	7,26
ASKERİ ALAN	43,8
BOŞ ALAN	31,5
KONUT ALANI	22,39
SANAYİ ALANI	5,43
TİCARET ALANI	11,47
TİCARET-KONUT ALANI	2,84
SOSYAL ALTYAPI	16,91
İBADET ALANI	2,88
SAĞLIK ALANI	0,38
EĞİTİM ALANI	2,85
KÜLTÜREL TESİS	10,67
SPOR TESİSİ	0,13
TEKNİK ALTYAPI	6,06
OTOPARK ALANI	3,89
ARITMA VE DEPOLAMA	2,17
DİĞER	6,57
SU YÜZEYİ	3,72
MEZARLIK ALANI	0,91
KIRSAL YERLEŞİM	1,59
TURİZM ALANI	0,15
HİZMET	0,2
REKREASYON	15,76
REKREASYON	15,76
DENİZ ULAŞIMI	12,15
İSKELE	2,08
BALIKÇI BARINAĞI	10,07
KARAYOLU ULAŞIMI	2,36
AKTARMA BÖLGESİ	2,36
TOPLAM	184,5

Şekil 3.87 : Bölge 2B dolgu alanı grafik ve tablosu



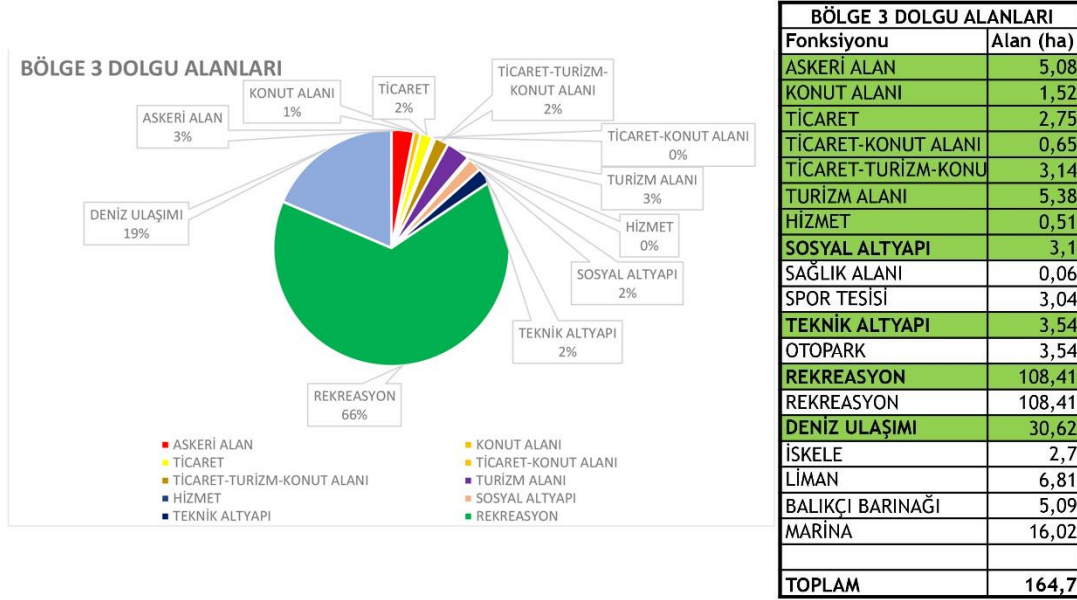
Şekil 3.88 : Bölge 2 dolgu alanları arazi kullanımı

Boğaz hattı kıyılarındaki dolgu alanlarını diğer bölgelerden ayıracı en temel özelliği işlevsel çeşitliliğidir. Özellikle 80 sonrası rekreasyon ve ulaşım amaçlı yapılan dolgu alanı projelerinden farklı olarak burdaki dolgu alanları bu iki işlevin dışında özel mülkiyete konu olabilecek, kamusal alan dışındaki kullanımları içeren işlevlere sahiptir.

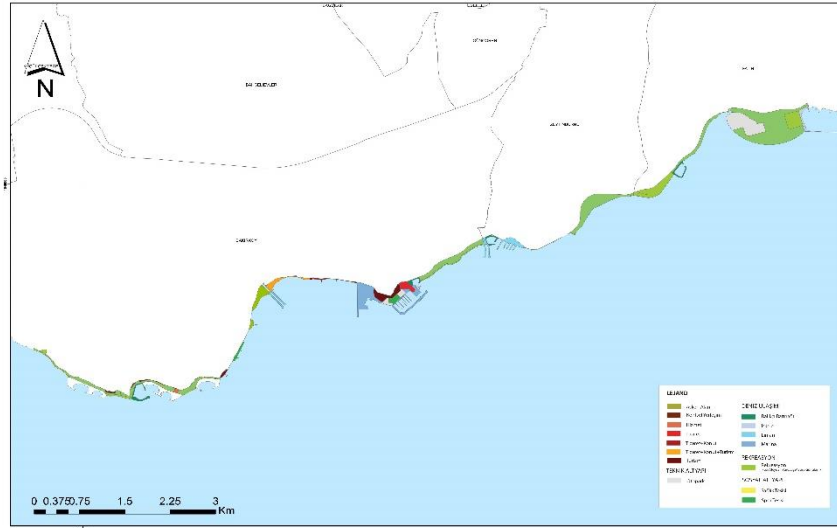
3.3.2.3 Bölge 3- Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları

Bölgede 164,7 hektarlık bir dolgu alanı bulunmaktadır. Bu alanda en büyük payı %66 ile rekreasyon alanları kaplamaktadır. Rekreasyon fonksiyonu 108,41 hektarlık dolgu alanda bulunmaktadır. Bu işlevi %19'luk bir dilim ile deniz ulaşımı takip etmektedir. Bölge genelinde askeri alanlar, turizm, ticaret, konut, turizm+ticaret+konut, sosyal ve teknik altyapı gibi işlevler küçük alanlar kaplasalar da dolgu alanında bulunan fonksiyonlardır. Dolgu alanı kıyı hattı boyunca devam etmektedir. Büyük bir oranı rekreasyon işlevine sahip olan bu hat ara ara deniz ulaşımı fonksiyonu ile kesintiye

uğramaktadır. Ataköy ilçesinin 1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile ‘Turizm Merkezi’ İlan edilmesi ve 1991 yılında bölgenin imara açılması ile bu bölgenin sahilindeki dolgu alanlarında konut, ticaret+turizm+konut, ticaret gibi fonksiyonlar görülmektedir (Şekil 3.89, Şekil 3.90)



Şekil 3.89 : Bölge 3 dolgu alanları grafik ve tablosu

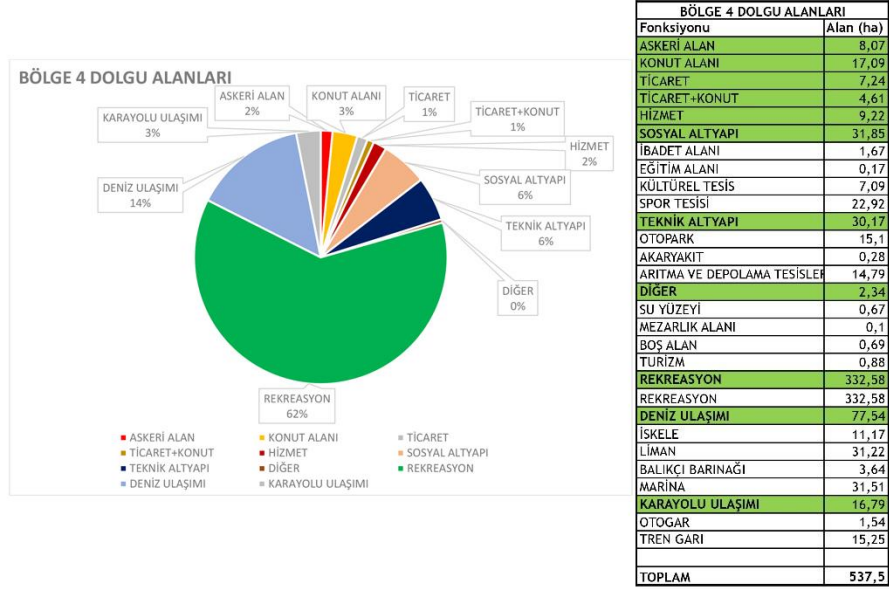


Şekil 3.90 : Bölge 3 arazi kullanım haritası

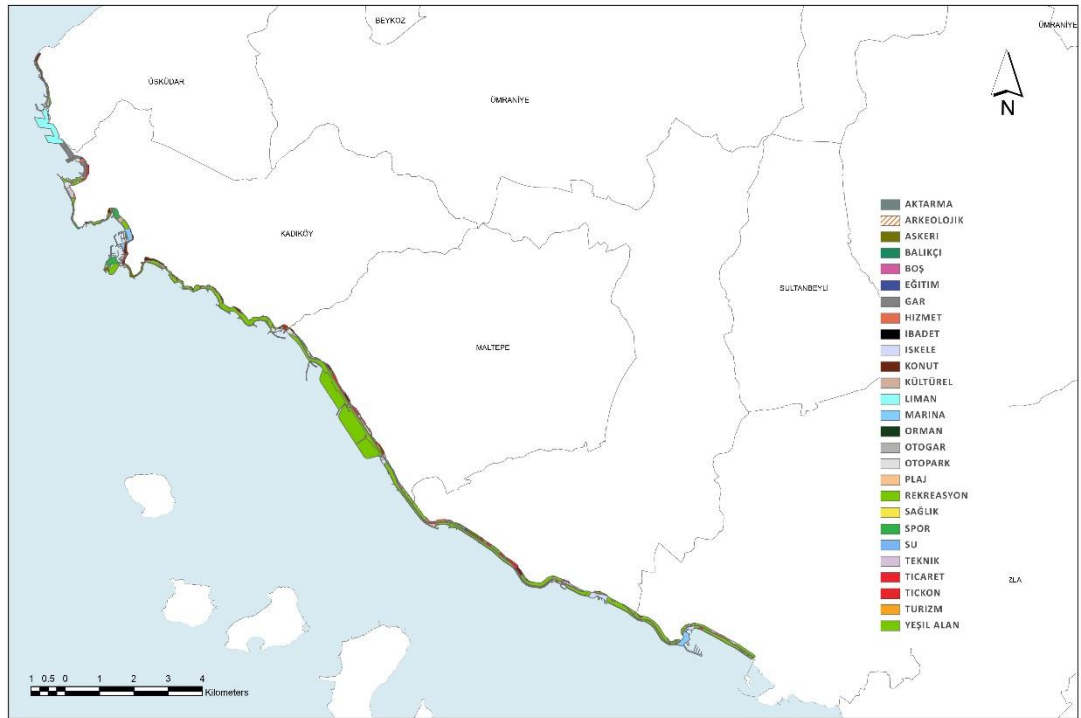
3.3.2.4 Bölge 4 Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyıları

Bölgede 537,5 hektarlık bir dolgu alanı bulunmaktadır. Bu alanda en büyük payı %62 ile rekreasyon alanları kaplamaktadır. Rekreasyon fonksiyonu 332,58 hektarlık dolgu alanında bulunmaktadır. Bu işlevi %14'lük bir dilim ile deniz ulaşımı takip etmektedir.

%6'lık dilimler ile sosyal ve teknik altyapı alanları bulunmaktadır. Bölge genelinde konut, karayolu ulaşımı, askeri, hizmet, ticaret ve ticaret+konut gibi işlevler dolgu alanında bulunan diğer işlevlerdir. Dolgu alanı kıyı hattı boyunca devam etmektedir. Büyük bir oranı rekreasyon işlevine sahip olan bu hat ara ara deniz ulaşımı ve askeri alan fonksiyonları ile kesintiye uğramaktadır (Şekil 3.91, Şekil 3.92).



Şekil 3.91 : Bölge 4 dolgu alanları grafik ve tablosu



Şekil 3.92 : Bölge 4 dolgu alanları arazi kullanımı

3.3.3 İstanbul genelinde 2003-2018 yılları arasında gelişen noktasal projeler, yatırımlar

İstanbul, 1980'lerden sonra hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Dönemin popüler söylemi olan neoliberalizmin yön verdiği kentsel politikalar ile kentler şekillenmeye başlamıştır. Yatırımcı odaklı kentsel politikalar ve bu politikaların yarattığı kentsel dinamikler ile kentsel mekân bir ekonomik kalkınma aracı olarak kabul görmüştür. Özellikle atıl durumda olan kıyılarda yeni yatırım alanları planlanırsa, yeni ekonomik kazanç kapılarının açılacağı düşünülmüştür. Bu fikir çerçevesinde de kıyı alanları serbest piyasa ekonomisinin kurallarına göre şekillenmeye başlamıştır. Serbest piyasa ekonomisi sadece ekonomik ranta odaklanmış projeler üretirken bu durumun uzun vadede kentte yaratacağı sorunlar ve tahribat göz ardı edilmektedir. Serbest piyasa ekonomisinin önceliklerinin hâkimiyetindeki bu düzen 'kamu yararı' kavramını yok saymaktadır.

Kentsel mekânın parçalanarak özelleştirilmesinin söz konusu olduğu bu durumda, anayasa ile güvence altına alınan kıyı alanları kamusal özelliklerini yitirmekte, farklı sosyo-kültürel kitlelerin özel alanlarına dönüşmektedir. Bu durum kamusal alanların özelleşmesi için meşru bir zemin hazırlamaktadır. Rant amaçlı bu projelerle kamu mülkiyetindeki alanlar hızla özel mülkiyet alanlarına dönüşmektedir (Bilsel, 2006). Bu düzen 2000'lerde yoğunlaşarak İstanbul'un önemli kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesinde gündeme gelmeye başlamıştır.

İstanbul tarihi ve kültürel değerleri ile önemli bir konuma sahiptir. Tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kıyı alanları da kent merkezi ile su alanlarının ilişkisinin kurulabilmesi adına büyük bir fırsat oluşturmaktadır. Ancak bu tarihlerde kıyı kent entegrasyonunu sağlamayan, kentsel bağlam ile ilişkilendirilmeyen, İstanbul'un özgün yerel kıyı değerlerinin göz ardı edilerek 'kimliksiz' bir kıyı şeridi oluşumunun söz konusu olduğu noktasal projeler kendini daha fazla göstermeye başlamıştır.

Bu bölümde, tez kapsamında belirlenen kentsel kıyı alanlarındaki 28 adet kıyı düzenleme projesi farklı boyutları ile analiz edilmiştir. Dünya örneklerinde yapılan analiz ile paralellik göstermesi amacıyla proje adı, alanın durumu, projenin başlangıç ve bitiş tarihleri, mülkiyet durumu, özgün işlevi, örgütlenme modeli, maliyeti, proje ile ilgili kurumlar, finansör, proje tasarımcıları, projenin fonksiyonel yaklaşımı-yeni işlev, proje yöntemi, türü başlıkları altında bir tablo hazırlanmıştır (Ek B, Ek C)

Maltepe Sahil Dolgu Alanı Düzenleme Projesi- Orhan Gazi Parkı

1984 sonrası imar hareketleri ile Marmara kıyılarındaki yerleşim+yol+yeşil alan bantı formülü bu bölgede de etkisini göstermiştir. 1990'ların sonlarına kadar parça parça Kadıköy Tuzla arası deniz doldurularak sahil yolları inşaa edilmiştir. Bu hat boyunca Sahil yolu ile deniz arasında ise yeşil bant olarak dolgu alanları yapılmıştır. Bu yapılan dolgu alanlarının rekreasyon amaçlı kullanımına yönelik düzenlemeleri 2000'li yıllarda da devam etmiştir. Ancak Maltepe de sahil yolunun inşası ile kentin deniz ile ilişkisi tamamen kopmuştur. Rekreasyon alanı olarak kullanılması amaçlanan yeşil bant ise yetersiz donatı elemanları ve kent ile yaya, taşıt yollarının entegrasyonun olmaması gibi nedenlerle yıllar boyu atıl kalmıştır. Maltepe dolgu alanı düzenleme projesi kıyı-kent entegrasyonunu sağlama amacı güden bir projedir. Bölgenin dolgu ile üretilmiş en büyük rekreasyon alanı olan Maltepe Sahili Dolgu Alanı Düzenleme Projesi yaklaşık 120 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Bu alanın 19 hektarı eski dolgu alanı, 101 hektarı ise proje kapsamında yapılmış yeni dolgu alanıdır

Projenin tarihsel süreci resmi olarak, Maltepe Dolgu Alanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Teklifi 18/02/2011 tarihli kararı ile İBB Meclisinde uygun bulunduktan sonra, Çevre ve Şehircilik Bakanlığında iletilmiş ile başlamıştır (URL-39). 2012 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Maltepe kıyı düzenleme ve balıkçı barınağı amaçlı planlar onaylanmış ancak Maltepe Belediyesinin projeyi dava etmesi ile hukuki süreç başlamıştır. Proje ile ilgili önemli bir gelişme 09 Eylül 2011 tarihli ve 14837 sayılı yazıyla İl Çevre ve Orman Müdürlüğü'nün İBB'ye tebliğ ettiği bölge için 'Çevresel etki değerlendirmesi gerekli değildir' kararıdır (URL-40). Proje sürecinde yaşanan bir başka problem de ihale şartnamesine uygunluk ile ilgili tartışmaların yaşanmış olmasıdır. İBB meclisinden alınan karar ile Ataşehir Finans Merkezi inşaatı kazısından çıkan malzemenin dolgu malzemesi olarak kullanılması deprem bölgesinde olan alanın uygulama güvenilirliği ile ilgili soru işaretleri yaratmıştır (15.08.2013 18755 sayılı Maltepe dolgu alanı hakkında verilen soru önergesi cevabı). Projelendirme ve uygulama süreci 3 yıl süren proje 2014 yılında tamamlanmıştır (URL-41). İBB tarafından projelendirilen alanın ihalesi AKM Yapı ve Cengiz İnşaat'a verilmiştir (URL-42). 3.5 km uzunluğunda 400m genişliğinde olan alan bölgenin rekreasyon ihtiyacını karşılamak amacıyla tasarlanmıştır. Projede; 680.000 m2 yeşil alan, 30.000m2 sert zemin etkinlik alanı, 59.000 m2 çim zemin etkinlik alanı, 23.000 m2 deniz kıyısı boyunca yürüyüş yolu, 63.000 m2 piknik alanı,

7.610 m bisiklet parkuru, 1900 m koşu parkuru, toplam 20 tane futbol, basketbol, voleybol, tenis kortu, 2 tane mini golf sahası, atletizm pisti (15.000 m2 alanda futbol sahası, gülle atma ve uzun atlama alanları), 14.950 m2 alana kurulmuş asfalt zeminli bisiklet parkuru, 13.500 m2 çocuk oyun alanları, 5.500 m2 arkeolojik kazı parkur ve survivor adası, 4.275 m2 skate parkı, 2.000 m2 frizbi oyun alanı, 8.720 m2 gül bahçesi bulunmaktadır. Alanda 4 tane araç, 10 tane yaya, 4 tane bisiklet alanı girişi vardır. 76 otobüs otoparkı ve engelli otoparkları dahil 4150 adet araç otoparkı alana hizmet etmektedir (URL-43) (Çizelge 3.11).

Proje adı	Maltepe Sahil Dolgu Alanı Düzenleme Projesi- Orhan Gazi Parkı
Proje alanı	1.215.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2011-2014
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Kamu/Kamu
Proje modeli	İhale
Özgün işlev-yeni işlev	Deniz/Rekreasyon
Yöntem	Geliştirme
Proje türü	Rekreasyon
Maliyet	201 milyon 780 bin TL

Çizelge 3.11 : Maltepe Sahil Dolgu Alanı Düzenleme Projesi bilgileri

Kıyı alanı düzenleme kapsamında yapılan 2000’li yılların noktasal projelerinden biri olan Maltepe Sahil Dolgu Alanı Düzenleme Projesi, tasarım ve uygulama sürecinde bölgenin yerel yönetimini dışlayarak, merkezi yönetimin kontrolünde yapılmış olması büyük tartışmalara yol açmıştır. Üstelik kentlinin ihtiyaç duyduğu rekreasyon alanlarının kent içerisinde yok edilerek, kentin her parçasının imara açılması ile oluşan sorunu dolgu alanı üreterek çözülmeye çalışılan projelerden biridir. Ekolojik olarak da dolgu projelerinin doğaya zarar verdiği kabulünü de konu dışı tutarsak projenin tasarımsal boyutunu tartışabiliriz. Maltepe sahil yolu düzenleme projesi, kıyı boyu devam eden atıl yeşil bandın canlanması, kentlinin kıyı ile ilişkisinin tekrar kurulması adına amacına hizmet eden, kamusal yarar güden bir projedir. Proje ile birlikte sahil yolu boyunca yaya yolları ve ışıkların sayısı arttırılmış, alana giriş kapılarına göre konumlandırılmışlardır. Alana özel araçla gelindiğinde park edilebilecek otoparklar

olduğu gibi toplu taşıma ile de alana erişim bulunmaktadır. Otopark alanları tanımlıdır, Özel araçların yaya kullanımı için tasarlanmış alana erişimi yoktur. Alan içerisinde toplumun farklı kesimlerinden kullanıcılara hitap edecek donatı elemanları bulunmaktadır. Toplumun farklı yaş, cinsiyet ve gelir gruplarının kıyı alanlarından yararlanmaları için çeşitli aktivite ve etkinlik seçenekleri sunan tasarımları proje alanında gözlemlenmektedir. Engelliler, çocuk ve yaşlıların kullanabileceği alanlar bulunmaktadır. Özellikle hafta sonları alan gece ve gündüz kullanımı yoğunudur. Dinlendirici elemanları ile konforlu, yeterli aydınlatma ve hizmet noktaları ile güvenli bir alandır. Alana erişim ücretsizdir. Kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesi açısından uygun bir projedir (Şekil 3.93, 3.94).



Şekil 3.93 : Orhan Gazi Parkı (URL-43).



Şekil 3.94 : Orhan Gazi Parkı (URL-43).

Kadıköy-Pendik hattı boyunca devam eden lineer sahil yolu üzerinde kalan proje Bostancı Kartal arasındaki rekreasyon bandında tetikleyici rol oynamıştır. Belirli aralıklarla alan içerisinde sosyal tesislerin olması hattın son 10 yılda kentli tarafından daha fazla kullanılıyor olmasını sağlamıştır.

Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı

1987 yılında hizmete açılan Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı Türkiye'nin en büyük marinasıdır. 1984-1988 yılları arasında Kadıköy Belediyesi tarafından yapılmış olan marinanın ihalesi Koç Holding bünyesindeki Tek-Art Turizm ve Tic. A.Ş tarafından alınmış, Setur Firması tarafından bu güne kadar işletmesi yapılmıştır. Alan, 2011 yılında özelleştirme programına alınarak Maliye Bakanlığı'nın Özelleştirme Yüksek Kuruluna devri yapılmıştır. Alanın mülkiyetinin Özelleştirme Yüksek Kuruluna devri ile yerel belediyesi süreçte devre dışı bırakılmıştır(İstanbul Kent Almanagi, 2017). 2013 yılında Özelleştirme Daire Başkanlığı tarafından hazırlanan 115.821 m2 dolgu alanı ve 319.306 m2 deniz yüzeyi (iki adet yat limanı) olmak üzere 435.128 m2'lik alanın, 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından onaylanmıştır (URL-44). Doğal ve arkeolojik sit alanı içerisinde yer alan yat limanı için hazırlanan planda mevcut tesislerden restoranlar ve idari binaların kullanılmaya devam etmesi, mendirek üzerindeki restoranın yat kulübüne dönüştürülmesi, yeni market, restoranlar ve kafelerin yapılması hedeflenmektedir. Alanın ihale süreci başlamış ve 2014 yılında ihaleyi yine Koç Grubundan Tek-Art turizm almıştır. Ancak odaların ve yerel belediyenin sürece ve planlara itirazı nedeniyle imar planlarındaki yürütmeyi durdurma kararı Koç Grubunun bir yıl sonra 2015 yılında ihaleden çekilmesine neden olmuştur. Planlara olan itirazların temel nedenleri; yapı, nüfus ve trafik yoğunluğunun arttırılması, halkın kıyı kullanımının ve kıyıya erişimin azaltılması, kıyı silüetinin ve bölgenin karakteristik dokusunun bozulması şeklinde sıralanmaktadır. Alana turizm fonksiyonun getirilmesi ile de plan hiyerarşisi açısından üst ölçekli 1/100.000 Çevre Düzeni Planının ile uyumsuzluk içermektedir. Üstelik planların ekolojik dengeyi bozması ve ÇED raporunun olmaması da tartışma konusu olmuştur. Merkezi yönetim tarafından, yerel yönetimlere söz hakkı verilmeden, yerel halkın ihtiyaçları dikkate alınmadan alanın turizm fonksiyonuna dönüştürülmek istenmesi ise itirazların başında gelmektedir. Ancak bütün bu itirazlara ve hukuki sürece rağmen planlarda yapılan belli değişiklikler ile mekânsal planlar 2017 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından onaylanmıştır. Üstelik yeni planlarda alanlar büyütülmüş, devletin yetki alanındaki 122.648 m2 dolgu alanı, 355.859 m2 deniz yüzeyi olan toplam 478.507 m2 alan özelleştirme kapsamına alınmıştır. Geçen 6 sürelik zaman diliminde 42.833 m2 alan arttırılarak yeni planlar onaylanmış, otopark hariç 15.000 m2 inşaat alanı izni de

verilmiştir.(İstanbul Kent Almanagi 2017) 2017 yılında İhale süreci tekrar başlamasına rağmen planlara yerel belediye tarafından tekrar dava açılması ile idare özelleştirme sürecini hukuki süreç bitene kadar ertelemiştir (Çizelge 3.12).

Proje adı	Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı
Proje alanı	122.648 m ² dolgu+ 355.859 m ² deniz yüzeyi. Toplam 478.507 m ²
Başlangıç-Bitiş tarihi	2011-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Maliye bakanlığı/özelleştirme yüksek kurulu
Proje modeli	Özelleştirme-ihale ile 36 yıllık kiralama
Özgün işlev-yeni işlev	Yat limanı/Ticaret+Ulaşım+Turizm
Yöntem	Yeniden geliştirme- canlandırma
Proje türü	Rekreasyon+ulaşım
Maliyet	-

Çizelge 3.12 : Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı bilgileri.

Projenin süreç analizi incelendiğinde, 2010'ların başı itibariyle başlayan ve halen bir devam eden proje süreci merkezi yönetim kontrolünde, yatırımcı odaklı bir proje anlayışı ile ilerlemektedir. Henüz kesinleşmemiş olan proje turizm odaklı bir yaklaşım sergileyerek 2000'lerin kıyı alanlarının işlevsel ve mülkiyet açısından dönüşümüne örnek teşkil edebilecek türdendir. Yoğun bir bölge olan Kadıköy, yeni getirilecek nüfus ve inşaat yoğunluğunu kaldırabilecek kapasitede olamamakla birlikte özelleştirme ile kıyı alanının halktan koparılarak yarı kamusal bir alana evrilmesi riski hala bulunmaktadır (Şekil .3.95).



Şekil 3.95 : Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı (URL-45)

Üsküdar Meydan Düzenlemesi

Milattan önce Khalkedon kentinin limanı olan Üsküdar, konumu itibariyle ticaret ve yolcu hareketinin yoğun olduğu bir yerdedir. Roma döneminde ticaret ve konaklama merkezi olan Üsküdar Osmanlı döneminde de bu özelliğini devam ettirmiştir. Üsküdar klasik Osmanlı kent dokusu izlerini yansıtır. Mihrimah Sultan Camii ve Külliyesi, Şemsi Ahmet Paşa cami ve Yeni Valide Cami arasında kalan Üsküdar meydanı 1728 yılında 3. Ahmet Çeşmesi'nin de eklenmesi ile yeni bir nirengi noktası kazanmıştır. Tarihi yapıları ile önemli bir lokasyonda bulunan Üsküdar Meydanı 1950'lerden itibaren araç yoğunluğunun artması ile otopark haline gelmiştir. 1960'larda meydanda yeniden düzenleme yapılması için plan çalışmalar yapılmıştır. Ancak yapılan çalışmalar araç trafiğinin düzenli artışı ile yetersiz kalmıştır. 1988 yılında Üsküdar'ı Harem'e bağlayan sahil yolu açılırken tütün fabrikaları yıkılarak meydan genişletilmiştir. Bölge için 1987-1998 arası kapsamlı bir fizibilite çalışması ile ana hatları belirlenen bir proje hazırlanmıştır. Ancak Marmaray'ın gündeme gelmesi ile hazırlanan bu proje devre dışı bırakılmıştır (İstanbul Kent Almanağı 2017). 2005 yılında Marmaray inşaatı başlamış ve meydanın büyük bir kısmı araç ve yaya trafiğine kapatılmıştır. 2013 yılında Marmaray inşaatının tamamlanması ile meydan açılmıştır. Ancak 2014 yılı temmuz ayında yağın yoğun yağış ile meydanın tamamını su basmış, deniz ile birleşmesine neden olmuştur (URL-46). Bu durum, bölgede bir meydan düzenlemesini zorunlu kılmıştır. 2016 yılında Üsküdar sahiline yapılacak dolgu alanı ve meydan düzenleme projesi için imar planları İBB meclisi tarafından kabul edilmiştir. 2017 yılında Üsküdar Meydan Projesi kapsamında boğaza kazıklar

çakılmaya başlanmış ancak bu durum cami ve deniz arasındaki yürüme yolunda derin çatlaklar oluşmasına neden olmuştur. Mimar Sinan'ın eserlerinden Şemsi Paşa Camisi dolgu uygulaması ile risk altına girince, İBB projede revizyona gitmiş, cami önündeki yapılacak dolgu kısmı iptal edilmiştir. Proje kapsamında sahil hattı boyunca denize kazıklar çakılarak yürüme yolunu genişletme amacı güden projede caminin önünde yapılması planlanan dolgu kısmı iptal edilmiş, mevcutta çakılmış kazıklar yeni bir soruna neden olmasın diye sökülmesi yerine kesilmesi uygun görülmüştür (URL-47) (Çizelge 3.13).

Proje adı	Üsküdar Meydan Düzenlemesi
Proje alanı	125.000 m2 (yaklaşık)
Başlangıç-Bitiş tarihi	2005-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Özel-kamu/kamulaştırılmış alan
Proje modeli	Kamulaştırma- İBB, Üsküdar belediyesi-projelendirme ve uygulama ihale usulü
Özgün işlev-yeni işlev	Meydan, ticari alan, deniz/rekreasyon-meydan düzenleme
Yöntem	Yeniden geliştirme- canlandırma
Proje türü	Rekreasyon
Maliyet	-

Çizelge 3.13 : Üsküdar Meydan Düzenlemesi bilgileri.

Marmaray ve Üsküdar metro hatları ile yeni ulaşım imkanlarına sahip olan, deniz, kara ve raylı ulaşım noktalarının kesiştiği, İstanbul'un önemli bir aktarma merkezi olan Üsküdar'ın günlük insan sirkülasyonunun artması ile kentsel açık alan kullanımı açısından sorunlar oluşmaya başlamış, meydanında bir düzenleme ihtiyacı doğmuştur ancak büyük oranda tamamlanmış proje çalışmaları ile bölgenin bütün sorunlarına çözüm üretilmemiştir (Şekil 3.96, Şekil 3.97, Şekil 3.98).



Şekil 3.96 : Üsküdar Meydan düzenlemesi projesi (URL-48).



Şekil 3.97 : Üsküdar Meydan düzenlemesi projesi (URL-48).



Şekil 3.98 : Üsküdar Meydan mevcut hali (URL- 48)

İstinye ve Tarabya Tekne Park Projeleri

Bebek, Emirgan, İstinye, Arnavutköy sahil hatları, günün her saati park edebilen tekne ve yatlar nedeniyle istilaya uğramaktaydı. Bu duruma çözüm üretmek adına İBB yüzer iskele projesi ile boğaz boyunca belli noktalara tekne park projeleri geliştirmiştir. Proje sahil hattını kullanan yayaların deniz ile aralarındaki ilişkiyi koparan teknelerin sahil şeridine rastgele park etmelerini önlemeyi amaçlamıştır. Öncelikle Tarabya ve İstinye’de inşa edilen bu projelerin devamında Büyükdere, Bebek, Beykoz ve Çengelköy’de tekne park projelerinin yapılması planlanmaktadır (URL-49). 2010 yılında kamuoyu ile paylaşılan Tarabya ve İstinye projelerinin ihalesi 2011 yılında yapılmış olup, 2012 yılında İstinye’de 180, Tarabya’da 208 tekne kapasitesi ile toplamda 388 kapasiteli tekne park projesi tamamlanıp, kullanıma açılmıştır (<https://www.milliyet.com.tr/gundem/istanbul-bogazi-nda-tekne-park-donemi-1599765>). Deniz ve kıyı kirliliğinin önüne geçmesi amaçlanan bu projelerin işletmesi İBB’ye bağlı İspark tarafından yapılmaktadır (URL-50) (Çizelge 3.14, Şekil 3.99, Çizelge 3.15, Şekil 3.100).

Proje adı	İstinye Tekne Park
Proje alanı	55.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2010-2012
Mülkiyet durumu özgün/güncel	kamu (ibb)
proje modeli	uygulama ihale usulü
özgün işlev-yeni işlev	deniz/deniz ulaşımı
yöntem	geliştirme
proje türü	ULAŞIM
maliyet	-

Çizelge 3.14 : İstinye Tekne Park bilgileri

Proje adı	Tarabya Tekne Park
Proje alanı	55.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2010-2012
Mülkiyet durumu özgün/güncel	kamu (ibb)
proje modeli	uygulama ihale usulü
özgün işlev-yeni işlev	deniz/deniz ulaşımı
yöntem	geliştirme
proje türü	ULAŞIM
maliyet	-

Çizelge 3.15 : Tarabya Tekne Park bilgileri.



Şekil 3.99 : İstinye Tekne Park (URL-51)



Şekil 3.100 : Tarabya Tekne Park (URL-51)

Emirgan Sahil Yolu Projesi

2014 yılında başlayan, İBB tarafından yürütülen projede Emirgan'da sahil yolunun genişletilerek, bisiklet, yaya yolu, 30 metre uzunluğunda 3 tane balık tutma alanı ve 116 araçlık otopark cebi yapılmıştır. Rekreasyon amaçlı yapılan proje kapsamında 700 m boyunca sahil yolu 8 m denize doğru genişletilmiştir. 2 m bisiklet, 6 m de ek yaya yolu tasarlanmıştır. Denize kazıklar çakılarak yapılan dolgu işlemi ile toplamda 11.300 m2 alan yeniden düzenlenmiştir. Proje 2015 yılında tamamlanmıştır (URL-52) (Çizelge 3.16, Şekil 3.101).

Proje adı	Emirgan Sahil Yolu
Proje alanı	11.300 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2014-2015
Mülkiyet durumu özgün/güncel	kamu (ibb)
proje modeli	-
özgün işlev-yeni işlev	deniz/rekreasyon-ulaşım
yöntem	geliştirme
proje türü	Rekreasyon
maliyet	-

Çizelge 3.16 : Emirgan sahil yolu projesi bilgileri



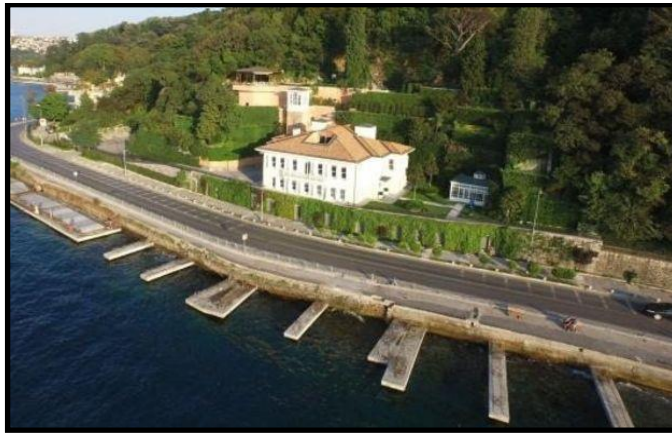
Şekil 3.101 : Emirgan sahil yolu yapım aşaması (URL-53)

Çubuklu Kanlıca Sahil Yolu Projesi

2015 yılında başlayan, İBB ve Beykoz Belediyesi ortak olarak çalışması ile İBB Fen İşleri Daire Başkanlığı, Altyapı Hizmetleri tarafından yürütülen projede Çubuklu-Kanlıca sahil yolunun genişletilerek, bisiklet yolu, yaya ve koşu parkuru, balık tutma iskeleleri, 2.5 m peyzaj düzenleme alanı ve dinlenme alanları yapılması planlanmıştır (URL-54). Rekreasyon amaçlı yapılan proje kapsamında ilk etapta 1300 m boyunca sahil yolu 8 m denize doğru genişletilmiş, bu mesafe ikinci etapta 3 km'ye uzatılmıştır. Denize kazıklar çakılarak yapılan dolgu işlemi ile toplamda 30.000 m2 alan yeniden düzenlenmiştir (URL-55) (Çizelge 3.17, Şekil 3.102)

Proje adı	Çubuklu-Kanlıca Sahil Yolu Projesi
Proje alanı	3 km uzunluk 10 M genişlik. 30.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2015
Mülkiyet durumu özgün/güncel	kamu (ibb)
proje modeli	İBB, Beykoz Belediyesi. İBB Fen İşleri Daire Başkanlığı altyapı hizmetleri
özgün işlev-yeni işlev	deniz/rekreasyon-ulaşım
yöntem	geliştirme
proje türü	Rekreasyon
maliyet	-

Çizelge 3.17 : Çubuklu Kanlıca Sahil Yolu Projesi bilgileri



Şekil 3.102 : Çubuklu Kanlıca sahil yolu (URL-56)

Kabataş transfer Merkezi

Kabataş'ta deniz, raylı ve kara ulaşım bağlantı noktası olarak tasarlanan Kabataş Transfer Merkezi Projesi, Haliç metro geçiş köprüsünün de mimari olan Hakan Kıran tarafından 2005 yılında tasarlanmıştır (URL-57). Projenin, 2008 yılında İstanbul 2 Numaralı Koruma Kurulu tarafından onaylanması ile 2009 yılında İBB Yapı İşleri Daire Başkanlığı yasal süreci başlatmıştır. 2011 yılına gelindiğinde proje ile ilgili ÇED başvurusunda bulunulmuş ve ÇED gerekli değildir raporu alınmıştır. 2016 yılında Hakan Kıran'ın martı formundaki projesi İBB meclisi tarafından onaylanmıştır (URL-58) Meclis onayı ile resmileşen proje sivil toplum kuruluşları tarafından büyük tepki ile karşılanmış, projenin uygulanmaması için alanda eylemler yapılmıştır (URL-59). Sivil toplum kuruluşları tarafından yapılan eleştirilerin temelinde, alanın bir transfer merkezi projesine ihtiyacı olduğu ancak proje sürecinin toplumsal katılım dahil edilmeden yapılmış olması vardır (İstanbul kent almanağı, 2016). Şeffaf bir katılım süreci dahilinde olmayan projenin uygulaması da aynı tarihte başlamış ve alan aynı yıl İBB tarafından kapatılmıştır. Mevcut deniz otobüsü ve vapur seferleri Beşiktaş ve Karaköy iskelelerine taşınarak, Kabataş'ın Anadolu yakası ve adalar ile olan ilişkisi kesilmiştir. İnşaatı devam eden projenin ilgili 1/5000 ve 1/1000 imar planları 2017 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından askıya çıkarılmış ve Şehir Planlama odası tarafından dava konusu olmuştur (URL-60). İmalata başlanan projede, 83.000 m2 dolgu alanı, lokantalar, kafeler, zemin altında dükkanlar, sergi ve müze salonları ve 1000 araçlık otopark vardır. Toplam alan yaklaşık 100.000 m2 olan projede martı formu kanatlarının altında dükkanlarda tasarlanmıştır. Yapılan itirazlar ve toplumsal muhalefet sonucunda 2018 yılında projede revizyona gidilmiştir. Dolgu alanı tamamlanan projede revizyona gidilmiş, martı formu iptal edilmiş, yerine geleneksel mimarinin klasik terminal binası inşa edilmeye karar verilmiştir. Trafığın yer altına alınması kararı da revizyonla birlikte iptal edilmiştir (URL-61). 2019 yılında projenin ilk etabı tamamlanmış, adalar seferleri başlamıştır (URL-62). Alan günümüzde hala büyük bir oranda kapalı, uygulama süreci devam etmektedir (Çizelge 3.18, Şekil 3.103, Şekil 3.104, Şekil 3.105).

Proje adı	KABATAŞ TRANSFER MERKEZİ
Proje alanı	100.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2005-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Kamu/kamu
proje modeli	İBB- yapı işleri daire başkanlığı
özgün işlev-yeni işlev	ulaşım / ulaşım+ticaret+rekreasyon
yöntem	Yeniden geliştirme+canlandırma
proje türü	Ulaşım+rekreasyon
maliyet	-

Çizelge 3.18 : Kabataş Tranfer Merkezi Projesi bilgileri

Bitmekte olan projeyi şehircilik ilkeleri çerçevesinde eleştirecek olursak; Projede, dolgu alanının yaratacağı ekolojik zararın yanı sıra siluet etkisi de düşünülmemiştir. İlk tasarımda Molla Çelebi Camii ve Dolmabahçe Sarayı arasında kalan martı formunda yapılması planlanan projenin bölge silüetine yaratacağı etki en temel tartışma konularından biri olmuştur. Tasarım süreci açısından toplumsal bir tartışma platformu bulamayan proje, ‘tepeden inme proje’ dinamiği içerisinde hazırlanmıştır. Bölgenin bir aktarma merkezine ihtiyaç duyuyor olması bütün aktörler tarafından kabul görülmüştür. Ancak temel ihtiyaç baz alınarak daha mütevazı bir proje hazırlanabilecekken günümüzde yaygın bir yaklaşım olan neoliberal kentleşme politikaları ile uluslararası platformda yarışabilir bir proje üretilmek istenmiştir. Bu dönemde şehre marka değeri katacak projelerin popülerliği ve bu tür projelerin yaratılma eğilimine Kabataş iskelesi de dâhil edilmiştir. Yerelden değil de merkezden gelen kararlar ile üretilen projede ihtiyacın ötesinde bir inşaat alanının olması kamu yararı açısından da tartışmalara yol açmaktadır.

Projenin süreci incelendiğinde projedeki revizyonlar ile yönetici değişikliklerinin olduğu tarihler örtüşmektedir. Dönemin İstanbul Belediye Başkanı Kadir Topbaş’ın ‘ustalık dönemi eserim’ olarak tanıttığı proje, 2017’ye kadar itirazlara rağmen martı formunda yapılması planlanmıştır. Ancak Kadir Topbaş’ın istifası sonrasında farklı bir evreye geçmiş, projede revizyonlara gidilmiş, formu değiştirilmiştir.



Şekil 3.103 : Kabataş Transfer Merkezi Projesi (URL-63)



Şekil 3.104 : Kabataş Tranfer Merkezi Projesi (URL-63)



Şekil 3.105 : Kabataş 2006 ve 2019 uydu görüntüleri (URL-64)

Galataport

Et Alanının tarihçesi Cenevizlere kadar dayanmaktadır. 1882 yılında inşası başlayan rıhtım 1895 yılında tamamlanmıştır. 1900'lerin başında antrepoların da yapılması ile

1986 yılına kadar işlevini sürdürmüştür. 1988 yılında liman yük gemilerine kapatılmış, sadece yolcu ve kruvaziyer gemilerin kullanımına açılmıştır. Yük taşımacılığı işlevini yitiren alandaki antrepolar işlevsiz durumda kalmıştır (İstanbul Kent Almancağı, 2012). Bölge 1993'te sit alanı ilan edilmiş bu karardan 2 yıl sonra da turizm merkezi ilan edilmiştir. Turizm merkezi ilanı ile yere yönetim alandaki planlama yetkisini kaybetmiş, yetki Kültür ve Turizm Bakanlığına geçmiştir. 1992-2002 yılları arasında alandaki yapıların tescil işlemleri yapılmıştır. 2002 yılında alanın dönüşeceğinin sinyalleri verilmeye başlamış (URL-65), 2003 yılında Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından alanla ilgili ilk proje çizilmiştir (URL-66). Turizm+ticaret kompleksi olarak tasarlanan projede, kruvaziyer liman tesisi, 1 adedi 5 yıldızlı olmak üzere uluslararası zincirler tarafından işletilecek nitelikte 2 adet otel, apart oteller, dükkanlar, satış üniteleri, yeme içme alanları, sinema, müze gibi eğlence tesisleri, otopark, kapalı garaj gibi yapılar ve bunlara ilişkin altyapı ile teknik mahaller vardır. Yatırımcı odaklı bu projenin uygulanmasında yasal ve yönetsel sorunların çıkması nedeniyle projeye meşru bir zemin oluşturması için 2003-2005 yılları arasında yeni yasalar çıkarılmıştır. 4971 sayılı '**Turizmi Teşvik Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun**' ile büyük ölçekli yerli ve yabancı sermayenin önünü açacak düzenlemeler ve ayrıcalıklar geliştirilmiştir. 4957 sayılı '**Bazı Kanunlarda ve Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun**' ile özelleştirme kapsamına alınan kıyı alanlarının, plan proje bağlamında sürecin hızlandırılması sağlanmıştır. 5398 **Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun** ile kıyı kanununa Kruvaziyer tanımı eklenmiş ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığına sınırsız plan yapma yetkisi verilmiştir. Proje önündeki yasal sorunlar büyük bir oranda aşılması ile ihale süreci başlamıştır. 2005 yılında ilk ihale 49 yıllığına yap+işlet+devret modeli ile yapılmıştır. Odaların dava sürecini başlatması ile 2006 yılında Danıştay tarafından yetki karmaşası nedeniyle yürütmeyi durdurma kararı vermiştir. Aynı tarihlerde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı alanla ilgili mekânsal planları yapmış ancak 2007 yılında Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından planlar reddedilmiştir (URL-67). Yasal ve hukuksal aksaklıklar nedeniyle projenin uygulanamıyor olması nedeniyle merkezi hükümet yeni yasal düzenlemeler getirmiştir. 2008 yılında **24706 Sayılı 'Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun**' ile yasaya geçici

madde eklenerek yapılan değişiklikle, kamu yararı amaçlı kullanılması Anayasal güvence altına alınmış olan kıyı alanlarında 49 yıl irtifak hakkı ve kullanma izni verilmiştir. Yine aynı tarihte **5793 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’ ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na planlama alanında son derece geniş ve önemli yetki alanı verilmiştir.** 2010 yılında yasal sorunların aşılması ile proje tekrar gündeme gelmiş ve bölgedeki emlak piyasası hareketlenmeye başlamıştır. 2012 yılında alan ile ilgili yapılan mekânsal planlar önce Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu sonrasında da Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından onaylanmıştır. (URL-68). 2013 yılında yeniden yapılan ihale ile mülkiyet hakkı Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)’de olan alan 30 yıllığına Doğuş Holding’ e yap+işlet+devret modeli ile verilmiştir. 2014 yılında alanla ilgili ÇED süreci başlamış ancak yayınlanan ÇED raporu iptal edilmiştir. Aynı yıl alandaki tescilli yapıların rölöve, restitüsyon restorasyon süreçleri devam etmiş ve ikinci ÇED raporu yayınlanmıştır. 2016 yılında antrepoların yıkımı ile uygulama süreci başlamış ve halen de devam etmektedir. Alanın 2020 yılında açılması planlanmamaktadır (URL-69) (Çizelge 3.19, Şekil 3.104, Şekil 3.106, Şekil 3.107).

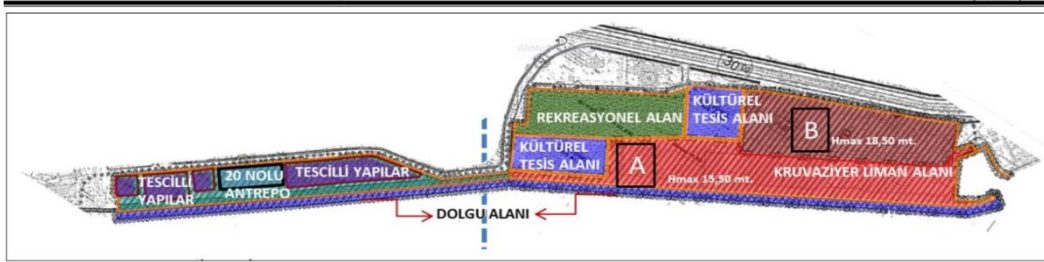
Yaklaşık 20 yıllık bir sürece yayılmış olan proje ile ilgili en temel tartışmaları üç başlıkta inceleyebiliriz. Plan bütünlüğü ve plan kademelenmesi açısından plan, bütüncül olmayan bir planlama anlayışı ile hazırlanmıştır. Alan için hazırlanan proje plan sürecini etkilemiş, üst ölçekli planlar projeye göre hazırlanmıştır. Bu durum, tarihi sit alanı içerisinde bulunan proje alanının, bölgenin miras yönetimi ve ulaşımı açısından bütüncül karar mekanizmasına dahil edilmeden planlanmasına neden olmuştur. İkinci sorun ise yapılan proje kamu yararı açısından tartışma konusudur. Yarı kamusal bir alan dönüşen bölge, kıyı alanlarının kamu yararı ilkesi çerçevesinde planlanması gerekliliğini karşılamamaktadır. Kentsel rant alanına dönüşerek alana yeni inşaat yükü getirilmektedir. Belirli bir sosyo-kültürel seviyeye hitap eden işlevler ile kıyı alanı kentten koparılmaktadır. Üçüncü önemli sorunsal ise alanda bulunan tarihi yapıların yeniden işlevlendirme sürecinde geri dönüşü olmayan kayıplara uğramasıdır. Alandaki endüstri mirası olan liman yapıları otel işlevine dönüşürken kaldırabileceklerinin üzerinde bir yükü karşı karşıya kalmaktadırlar. Getirilen yeni işlevin ihtiyaç listesi ile yapıların sadece cepheleri korunmuş, tamamı yeniden inşaa edilmiştir. Günümüzde bu tür müdahaleler koruma yaklaşımı olarak kabul görmemektedir (Çizelge 3.19, Şekil 3.106, Şekil 3.107, Şekil 3.108).

Proje adı	Galataport
Proje alanı	100.280 m2 mevcut+11.867 m2 dolgu alanı
Başlangıç-Bitiş tarihi	2002-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Kamu/kamu-özel
Proje modeli	yap-işlet-devret
Özgün işlev-yeni işlev	liman
Yöntem	yeniden geliştirme+canlandırma
Proje türü	ticaret+turizm+ulaşım
Maliyet	yatırım maliyeti 1 milyar 400 euro

Çizelge 3.19 : Galataport Projesi bilgileri

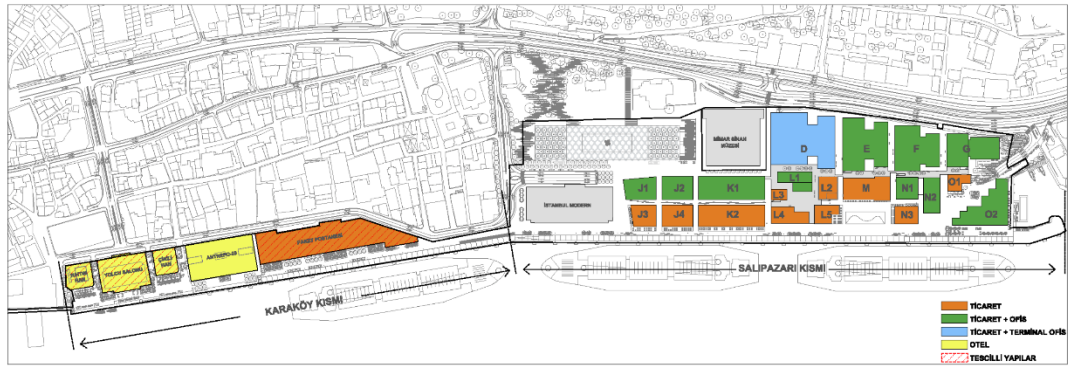
Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş.

Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Projesi
(Otel, Ofis Alanları, Restoran ve Mağazalardan Oluşan Ticari Alanlar ile Terminal Binası Dahil)
ÇED Raporu



Şekil 1-4 Korunacak Binalar ve Emsal Kullanımlar

Şekil 3.106 : Galataport Korunacak binalar ve emsal kullanımlar (Galataport çed raporu)



Şekil 1-37 ÇED Raporu'na Konu Proje Kapsamında Planlanan Yapıların Yerlerini ve Fonksiyonlarını Gösteren Vaziyet Planı (Orijinal Ölçekli Olan Ek-B Harita ve Planlar'da Sunulmuştur)

Tablo 1-10 ÇED Raporu'na Konu Proje Kapsamında Planlanan Bina Bilgileri

Kısım	KARAKÖY KİSMİ					SALIPAZARI KİSMİ																				
	Ruhem Han	Yolcu Salonu	Çinili Han	Antrepo-20	Paket Postanesi	D	E	F	G	J1	J2	J3	J4	K1	K2	L1	L2	L3	L4	L5	M	N1	N2	N3	O1	O2
Fonksiyone	Otel	Otel	Otel	Otel	Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ticari	Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ofis/ Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ticari	Ofis/ Ticari
Boyutlar (en/boy-m)	28x32	43x57	26x14	78x42	28x32	74x60	60x52	52x52	61x38	24x36	27x36	25x27	36x25	77x27	77x25	48x23	21x26	15x13	43x19	28x21	31x27	25x25	19x41	27x20	25x29	66x41
Taban Alanı (m2)	855,00	2.195,00	785,00	3.300,00	4.102,00	4.201,00	2.744,00	2.365,00	1.868,00	901,00	967,00	690,00	887,00	2.675,00	1.995,00	737,00	569,00	232,00	740,00	512,00	1.407,00	637,00	785,00	548,00	430,00	1.945,00
Kat Adedi	2+3	2+3	2+3	2+2	2+1	2+3	2+3	2+3	2+3	2+3	2+3	2+2	2+2	2+3	2+2	2+3	2+2	2+1	2+1	2+1	2+2	2+1	2+2	2+1	2+2	2+2

Şekil 3.107 : Galataport arazi kullanımına dayalı vaziyet planı (Galataport çed raporu)



Şekil 3.108 : Galataport havadan görünüm (Tabanlıoğlu arşivi)

Haydarpaşa Garı ve Limanı Dönüşüm Projesi

Haydarpaşa ve çevresi Anadolu'nun Avrupa Kıtasına açılma noktası olarak tanımlanabilir. Yıllarca önemli bir aktarma merkezi olmuş olan alan kent silüetinin de önemli bir imgesidir. Bulunduğu konum, mimari özellikleri açısından kent için değerli bir yapı olan Haydarpaşa Garı ve çevresi ile ilgili proje süreci 2005 yılında İBB'nin Uluslararası Cannes Emlak Fuarı'nda, 20 vizyon projesi belirlemesi ile başlamıştır. Bu projelerden biri de Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı Dönüşüm Projesidir (URL-70). Aynı tarihte Projelendirme yetkisi TCDD Genel Müdürlüğü'nde olan alanın mevcuttaki 1 milyon m2 proje alanının yapılması planlanan dolgu alanı ile bir milyon üç yüz bin m2 olacağı açıklanmıştır. 2006 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı, sit alanı ilan edilmiş olan Haydarpaşa Garı ve çevresinin sit kararının ilgili koruma kurulu tarafından tekrar görüşülmesi için talepte bulunmuştur. Kurul kararını yineleyerek, alanın sit alanı özelliğini korumuştur. 2007 yılında TCDD Genel Müdürlüğü sit kararına karşı dava açmış, davalar süreç içerisinde reddedilmiştir. 2009 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulundan görüş alınmadan, İBB Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından bölgenin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nı tamamlanıp, il meclisi tarafından onaylanmıştır. 2010 yılına gelindiğinde Koruma kurulu, İBB ve TCDD Genel Müdürlüğü arasında alanın geleceği ile ilgili uzlaşmaya henüz varılmamışken Haydarpaşa Garı büyük bir yangın yaşamış, çatısı uygulama çalışmaları sırasında tamamen yanmıştır. 2012 yılına gelindiğinde 'Haydarpaşa Port' projesi kapsamında, gar binası, Kadıköy Meydanı ve Harem otogarının da bulunduğu bölgenin işlevsel bir dönüşüme gidilmesi planlanmıştır. Bu kapsamda kültür, turizm ve ticaret alanı olarak tasarlanan bölgenin 1/5000 nazım imar planına ilişkin değişiklik teklifi il meclisinde oy çokluğuyla kabul edilmiştir. Plan, 2012 yılında onaylanmıştır. Aynı tarihlerde, gar binası Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na devredilip alanın özelleştirmesine karar verilmiştir (İstanbul Kent Almancağı 2012). Odaların ve Kadıköy belediyesinin projeye karşı duruş sergilemeleri ile planla ilgili dava süreci başlamıştır. 2014 yılında Haydarpaşa Garı restorasyon projeleri koruma kurulu tarafından onaylanmış ancak Kadıköy Belediyesi projeye workshop, yeraltı çarşısı, yeraltı otoparkları, kongre merkezi gibi işlevlere sahip 53.000 m2 alan eklenmesi nedeni ile projeyi reddetmiştir (URL-71). 2015 yılına gelindiğinde onaylanan planların mahkeme kararı ile iptali sonrası yaklaşık on yıl süren garın dönüşüm süreci durdurulmuştur (URL-72). Garın aslına uygun olarak restore edilerek, gar fonksiyonunun

korunması ve planlanan birçok ticari alanın da iptaline karar verilmiştir (URL-73) 2016 yılında da garın restorasyon çalışmaları başlamıştır. 2019 yılına gelindiğinde TCDD, Haydarpaşa garının atıl durumda olan yaklaşık 29 bin m2’lik depo sahalarını kültür ve sanat etkinliklerinde kullanılmak üzere ihaleye çıkarmış, bu ihaleye talip olan İBB ihaleden elenmiştir (Çizelge 3.20, Şekil 3.109, Şekil 3.110).

Proje adı	HAYDARPAŞA LİMANI VE GARI DÖNÜŞÜM PROJESİ
Proje alanı	941.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2005-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Kamu/kamu
proje modeli	-
özgün işlev-yeni işlev	ulaşım / ulaşım+kültürel tesis
yöntem	Koruma Canlandırma
proje türü	Ulaşım+kültürel
maliyet	-

Çizelge 3.20 : Haydarpaşa Limanı ve Garı Dönüşüm Projesi bilgileri

2016 yılında İBB tarafından geri çekilen planlar ile ilgili ileride plan revizyonuna gidilme ihtimali halen vardır. Planda, gar binasının kuzeyinde planlanan turizm+ticaret alanında 1.800 m2 inşaat alanı, turizm+konaklama ve kültür alanında 47.250 m2, TCDD Hizmet Alanında 32.000 m2, garın arkasındaki taşıt köprüsü ile Tepe Nautilus arasındaki planlanan ticaret alanında 222.000 m2 ve garın güneyinde yer alan eski Et ve Balık Kurumu arazisine de 8.500 m2 olmak üzere inşaat alanı oluşturulması öngörülmektedir. Gar binasının ise fonksiyonu değiştirilerek alt katına gar, üst katlarına ise konaklama fonksiyonu önerilmektedir. Bölgenin yapılaşmış alanı yalnızca eski eserlerden oluşmakta iken, yeni plan ile bölgede yüksek oranda yapılaşma öngörülmüş ve kamu mülkü özel mülke konu edilmiştir (Kent Almancağı 2012).

Planlama alanı içerisinde kentsel ve tarihi sit alanlarının bulunması, yakın çevresinde; yoğun bir tarihi dokuya sahip olan Kadıköy bölgesi, Marmara Üniversitesi binası ve

Haliçport

190

vapur üretimi devam etmiştir. 2010 yılının sonunda Camialtı ve Taşkızak Tersanelerini kapsayan alanda Haliçport Projesinin yapılacağı halk ile paylaşılmış, 2011 yılında ise ihale edilebilmesi için Bakanlar Kurulu kararı çıkarılmıştır.(İstanbul Kent Almancağı, 2015). 2012 yılında İBB ve İMP tarafından alan için Sosyal Kùltür Amaçlı Yeni Kullanım Ön Etüd Projesi hazırlanarak Kùltür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu'na sunulmuştur ancak alanın 1/5000 ve 1/1000 imar planlarının olmaması nedeniyle kurul, sunulan projeyi onaylamamıştır. Plan hiyerarşisi açısından mekânsal planları hazırlanmadan yapılan proje, İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi, 2013 yılında yap-işlet-devret modeli ile ihale sürecine girmiş ve ilk ihale yapılmıştır. İhaleyi 1 milyar 346 milyon dolar ile Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine otelcilik konsorsiyumu kazanmıştır. Mimarlar odasının projeye dava açması ile hukuksal süreç başlamış ve Haliç dayanışma platformu kurulmuştur ancak eşzamanlı proje kapsamında Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri boşaltılmış, gemi yapımı için kullanılan aletler satılmıştır (URL-74)

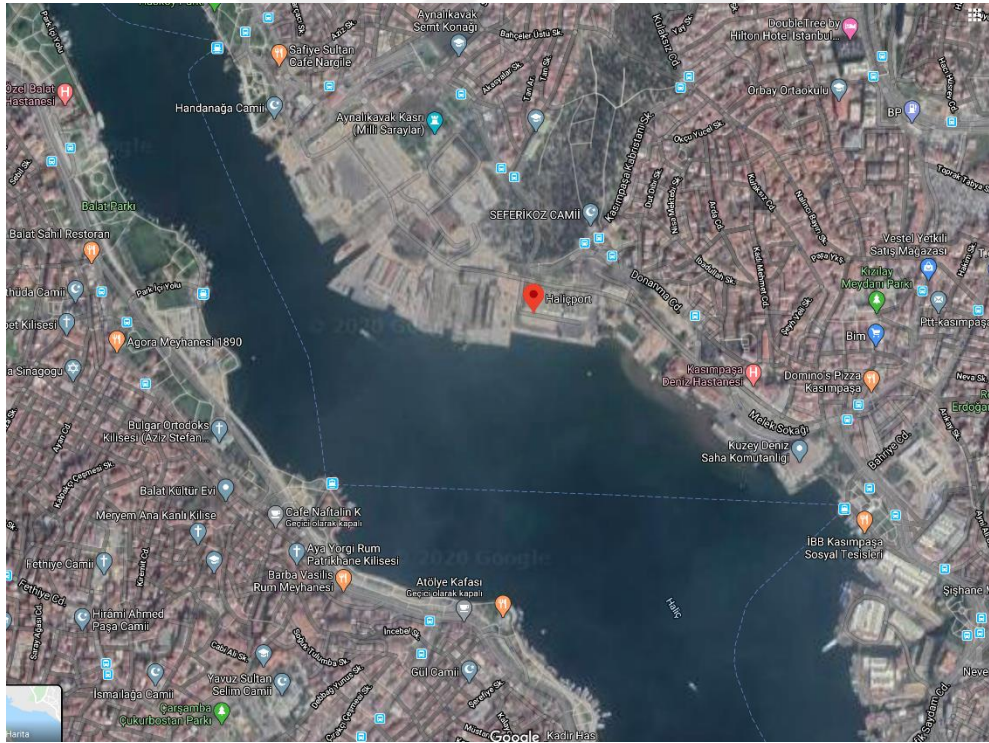
2015 yılına gelindiğinde projenin iptali için açılan dava karara bağlanmadan proje alanı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 'özel proje alanı' ilan etmiştir (URL-75). Bu tarihlerde Ulaştırma Bakanlığı tarafından proje ile ilgili verilen bilgi; alanda iki yat limanı, iki tane beş yıldızlı otel, ticari alanlar, ofis alanları ve cami olacağı şeklindedir (URL-76). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan imar planları ihale edilen proje ile aynı olması tartışmalara yol açmıştır (URL-77). Bu nedenle tersane işlevinin tamamen kalkacağı projenin imar planlarına ilgili odalar tarafından dava açılmıştır. Aynı tarihlerde alanla ilgili ÇED süreci başlamıştır (URL-78). 2016 ve 2018 yıllarında proje alanı ile ilgili koruma amaçlı imar planı ve plan değişikliği askıya çıkarılmıştır ancak odaların tekrar dava açması nedeniyle plan süreci üçüncü kez yargıya taşınmıştır (URL-79) (Çizelge 3.3.21, Şekil 3.111)

Haliçport projesi henüz netleşmemiş bir sürecin içerisinde. Projeye dair en temel eleştiriler; projeye yerel yönetimlerin dahil edilmediği, merkezi yönetim tarafından hazırlanan 'tepeden inme proje' olarak tanımlanan proje ve ihale sürecine sahil olmasıdır. Altı asırlık üretim geçmişine sahip olan alanın, endüstriyel miras adına önemli bir tarihsel değeri vardır. Teknolojik gelişimin önemli bir belgesi olan alanın potansiyellerini paylaşan, gelecek nesillere taşıyabilecek bir proje yerine kamu yararı ve kültürel kullanım gözetmeyen, salt turizm ve yatırımcı odaklı olan projenin işlevindeki ısrar tartışma konusu olmuştur. Tersaneye işlev kazandırmak için tek

yöntemin özelleştirme olarak görülmesi alanın kent ile entegre edilmesinin amaçlanmadığının göstergesidir.

Proje adı	Haliçport
Proje alanı	250.000 m2
Başlangıç-Bitiş tarihi	2010-devam ediyor
Mülkiyet durumu özgün/güncel	Kamu/kamu-özel
proje modeli	yap-işlet-devret
özgün işlev-yeni işlev	tersane
yöntem	yeniden geliştirme+canlandırma
proje türü	ticaret+turizm+ulaşım
maliyet	ihale maliyeti 1 milyar 346 milyon dolar

Çizelge 3.21 : Haliçport Projesi bilgileri



Şekil 3.111 : Haliç 2020 uydu görüntüsü (URL-80)

3.4 Bölüm Sonucu

İstanbul, Avrupa ve Asya kıtalarında konumlanmış tarihi bir kıyı yerleşimi ve liman kentidir. Şehir, tarihi ve kültürel değerleri ile önemli bir konuma sahiptir. 1950'lere

kadar bu değerlerini büyük oranda koruyan İstanbul kıyıları bu tarihler itibariyle büyük imar hareketlerine maruz kalmıştır. İstanbul kıyılarını özel kılan değerler, kıyı mekânına yapılan müdahaleler ile yok olma sürecine girmiştir. Şehir, özellikle 1980 sonrası hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Hızla artan nüfus nedeniyle, yetersiz kalan altyapı sorunlarına getirilen çözümler ilk kıyı alanlarında aranmıştır. Dönemin popüler değeri olan karayolları kıyı alanlarında, sahil yolu şeklinde kendini göstermiştir. Özellikle dolgu alanı yapımı ile kentin ihtiyaç duyduğu ulaşım ve yeşil alan denizden üretilen kentsel alanlarda sahil yolu+yeşil bant ikilisi ile çözülmeye çalışılmıştır. Kentli tarafından da donatı ihtiyaçlarının karşılanması adına olumlu karşılanan bu uygulama ile kıyı morfolojisi büyük oranda değişmiş, İstanbul kıyılarının özgün kıyı çizgisi yok olma sürecine girmiştir. Üstelik rekreasyon ve ulaşım amaçlı bu dolgu çalışmaları ile birincil amacı olan kentin su ile bütünleşmesi ilkesi gerçekleşmemiştir. Kıyı boyunca coğrafya ve kıyının gerisindeki mekanları dikkate almayan bir tutumla, geniş yüzeyler elde edilerek suyla ilişki kurulan yüzeylerin artırılmasına rağmen, suyla ilişkili aktivitelerin olmaması nedeniyle kentlinin suyla bütünleşerek suyla ilişki kurması gerçek anlamda sağlanamamıştır.

1990'lara kadar ülkemizde direkt kıyıları konu eden bir kanunun olmaması ve kıyıları ile ilgili yasal mevzuatın yetersiz olması nedeniyle kıyı alanlarına yapılan müdahaleler ve/veya operasyonlar büyük ölçeklidir. 1990 yılında kıyı kanunu ile kıyılardaki müdahalelere belli sınırlamalar gelmiş olsa da yönetim ve aktörler ile ilgili sorunlar, yetki karmaşası, kurumlar arası eşgüdüm ve organizasyon eksikliği, bütünden bağımsız planlama yaklaşımındaki sorunlar, mekânsal sorunlar vb gibi birçok problemlerden dolayı İstanbul kıyıları değerlerinden kayıplar vermeye devam etmiştir.

Özellikle 1980 sonrası tüm dünyada etkisini gösteren küresel ekonomiyle dönemin popüler söylemi olan neoliberalizmin yön verdiği kentsel politikalar, kentleri şekillendirmeye başlamıştır. Yatırımcı odaklı kentsel politikalar ve bu politikaların yarattığı kentsel dinamikler ile kentsel mekân bir ekonomik kalkınma aracı olarak kabul görülmüş, özellikle atıl durumda olan kıyılarda yeni yatırım alanları planlanırsa, yeni ekonomik kazanç kapılarının açılacağı düşünülmüştür. Bu fikir çerçevesinde de kıyı alanları serbest piyasa ekonomisinin kurallarına göre şekillenmeye başlamıştır. Bu dönemde planlama anlayışındaki değişim planların sermayeyi çekecek bir araç haline dönüştürülmesine, araştırma, analiz gibi plan kararlarının temelini oluşturan etapların planlamadan çıkarılmasına sebep olmuş, İstanbul'un kıyı alanlarını olumsuz

etkilemiştir. Özellikle 2000 sonrasında kıyı alanları için yapılan yeni yasal düzenlemeler bu eğilime destek niteliğinde olmuştur. Ülkemizdeki yasal, yönetsel ve planlamaya yönelik altyapının ve planlama geleneğinin yerleşmemiş olması sebebiyle küresel dünyanın eğilim ve talepleri doğrultusunda kıyıların bir tüketim ve pazar alanı olarak görülmesi, İstanbul'un coğrafyasına, tarihine ve kültürüne, bunların oluşturduğu kimlik ve karakterine gözle görülür zararlar vermiştir. Kentlerin uluslararası sermayeyi kapmak için yarıştığı günümüzde, İstanbul bu yarışın bir parçası olmakta, kıyı alanları prestij merkezleri olarak pazarlanmakta ve buna bağlı olarak kıyıları eşsiz kılan özellikler gözardı edilmekte, hatta yok edilmektedir.

Dünya'da 1960 sonrası başlayan ülkemizde 1980 sonrası daha belirgin bir hal alan kıyılarıdaki sanayi alanlarının desantralizasyon süreci ile İstanbul kentsel kıyıları işlevsel bir dönüşüm sürecine girmiştir. Kıyıların endüstri kent kimliğinin kaybolması ile bu alanlarda yeni kimlik arayışı ihtiyacı doğmuştur. Dünyada da ekonomik değerini yitirmiş, mevcut kentsel alanların yeniden değerlendirilmesi, canlandırılması uygulamaları yaygınlaştığı esnada İstanbul'da da endüstri işlevinin çekilmesi ile boşalan kentsel kıyı alanları bu uygulamaların sahnesi olmuştur. Tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran bu alanlar aslında kent merkezi ile su alanlarının ilişkisinin kurulabilmesi adına büyük bir fırsat oluşturmaktadır. Ancak özellikle 2000'li yıllarda kıyı kent entegrasyonunu sağlamayan, kentsel bağlam ile ilişkilendirilmeyen, İstanbul'un özgün kıyı değerlerinin gözardı edilerek kimliksiz bir kıyı şeridi oluşumunun söz konusu olduğu noktasal projeler kendini daha fazla göstermeye başlamıştır. İstanbul'da bu tarihlerde mekânsal açıdan Marmara'nın güneyinde her iki yakada ve Boğaziçi'nde kıyının yapısını ve kullanımını değiştirecek önemli gelişmeler yaşanmıştır. Özel sermaye yatırımları olan Üçüncü Havalimanı, Üçüncü Boğaz Köprüsü gibi mega kentsel altyapı projeleri ile yine özel sermaye yatırımları olan Galataport Kruvaziyer Limanı, Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki konut projelerinin pek çoğu kıyı alanlarında yer almaktadır. Bu tarihlerde Marmara kıyılarında pek çok yat limanı ve marina yapılmıştır. Öte yandan Yenikapı Miting ve Rekreatyon Alanı gibi kıyıların formunu ve sınırlarını önemli ölçüde değiştiren büyük ölçekli dolgu alanları kıyılarına eklenmiştir.

Bu dönem; İstanbul'un kıyı alanlarının mega projeler ile önemli bir değişim gösterdiği bir dönemdir. Bu mega projeler genellikle bütüncül bir planlama yaklaşımına göre yapılmadan, noktasal projeler olarak kentsel kıyı alanlarına biçim verilmesinde etkin

olmuştur. Bu projeler kültürel ve sosyal açıdan farklılık gösterirken, ekonomik açıdan benzerlik göstermiş, neoliberal kentsel politikaların bir sonucu olarak doğmuştur. Bu kapsamda kent politikalarında kentin uluslararası sermaye için hazırlanması gerektiği vurgulanmıştır. Kentin büyük projeler gerçekleştirmesi bütün yönetimlerce benimsenmiştir. Bu projelerin gerçekleştirilme süreçleri devlet, sermaye, sivil toplum kuruluşları ve akademik çevreler arasında farklı koalisyonlar ve ilişkiler yaşanmasına neden olmuştur (Öktem, 2006). Plan bütünlüğünü gözetmeden kimseye bağlı olmaksızın kullanılan merkezi yönetim yetkileri ile İstanbul kıyıları bu dönemde inşaat odaklı bir gelişmenin sahnesi olmuştur. Dünya kentlerinin uluslararası yatırımları çekebilmek için yarıştığı bu tarihlerde İstanbul kıyıları da bu yarışta kullanılan nesne görevi üstlenmiştir. Uluslararası yatırımları çeken bu mega projeler ekonomik canlanma sağlamanın etkin bir aracı olarak görülmüştür. Temel ihtiyaç baz alınarak daha mütevazı projeler üretilebilecekken, plan bütünlüğü ve plan kademelenmesi açısından bütüncül olmayan bir planlama anlayışı ile, şehre marka değeri katma kaygısı güden uluslararası platformda yarışabilir projeler kıyıları şekillendirmeye başlamıştır. Ancak serbest piyasa ekonomisi sadece ekonomik ranta odaklanmış projeler üretirken bu durumun uzun vadede kentte yaratacağı sorunlar ve tahribat gözardı edilmektedir. Serbest piyasa ekonomisinin önceliklerinin hâkimiyetindeki bu düzen ‘kamu yararı’ kavramını yok saymaktadır. Kentsel mekânın parçalanarak özelleştirilmesinin söz konusu olduğu bu durumda, anayasa ile güvence altına alınan kıyı alanları kamusalılık özelliğini yitirmekte, farklı sosyo-kültürel kitlelerin özel alanlarına dönüşmektedir. Bu durum kamusal alanların özelleşmesi için meşru bir zemin hazırlamaktadır. Rant amaçlı bu projelerle kamu mülkiyetindeki alanlar hızla özel mülkiyet alanlarına dönüşmektedir (Bilsel, 2006).

İstanbul’un kıyı alanları, kendisine özel doğal ve coğrafi unsurları ile şehrin kimliğinden ekonomisine, silüetinden rekreasyonuna, ulaşımından güvenliğine kadar, neredeyse tüm sektörlerle ilişki içerisinde olan bir konumdadır. Bu bağlamda kıyı alanları özelinde yapılan bir çalışmada arazi kullanımının önemi artmaktadır. Bu tez kapsamında İstanbul’un belirlenen kentsel kıyı alanlarında arazi kullanımına yönelik bir çalışma yapılmıştır. Çalışma alanı belirlenirken idari sınırlar yerine tarihsel süreçte kentsel alan ile komşuluk yapan, kentsel dinamiklerin etkisi altında kalan kıyı alanları tercih edilmiştir. Analizler kapsamında çalışma alanında bir bölgeleme yapılmıştır. Bu bölgelemedeki amaç, coğrafi, kültürel ve tarihsel olarak farklı dinamikler ile şekillenen

kıyıların analiz sonuçlarının daha verimli olabilmesidir. Bu dört alt bölge sırası ile Haliç kıyıları (1. bölge), boğaz kıyıları (2. bölge -a ve b olarak ikiye bölünmüştür, 2a Avrupa yakası, 2b Anadolu yakası), Tarihi Yarımada- Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları (3. bölge) ve Asya yakasının Marmara Denizi kıyılarında (4. bölge) kalan kentsel kıyı alanlardır. Kıyı kanununda kıyı kenar çizgisinden ilk 100 metrelik alanın kamusal amaçlı kullanılması gerekliliğinden yola çıkarak, bu tanımlanan alt bölgelerin kıyı şeridi boyunca 150 metrelik bir tampon bölge (buffer zone) belirlenmiştir. 2003 ve 2018 arazi kullanımı ve mekânsal değişim karşılaştırması bu tampon bölge baz alınarak yapılmıştır. Tez kapsamında saptanan noktasal projelerin bu tarihler arasındaki mekânsal değişimi de her bölge için ayrıca analiz edilmiştir. Bu yapılan sayısal analizler sonucunda; Arazi kullanımında bu iki tarih arasında en fazla değişimin olduğu alan 3. bölge (Tarihi Yarımada- Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları) olarak saptanmıştır. Özellikle dolgu alanı ile önemli bir kentsel alan kazanımı olan bu bölgede işlevler arası da hareketlilik gözlemlenmiştir. Dolgu metodu ile büyük bir rekreasyon alanı kazanımının yanı sıra mevcut rekreasyon alanlarının noktasal projeler ile turizm ve/veya konut projelerine dönüşmesiyle rekreasyon fonksiyonunun bölge genelindeki oranında değişim yaşanmamasına neden olmuştur. Hatta rekreasyon işlevinin bölge geneline yansımadağı, Yenikapı Miting alanı projesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Ataköy bölgesinin turizm alanı ilan edilmesi ile planlarda karma kullanıma izin veren ‘konut+ticaret+turizm’ lejantı ile kıyı alanlarını turizm adı altında konut alanlarına evrildiğı gözlemlenmiştir.

Tez kapsamında, bütüncül bir planlama yaklaşımından yoksun yapılan noktasal projelerden bölgelere göre örneklemeler alınmıştır. Toplamda 28 adet kıyı düzenleme projesi farklı boyutları ile arınliz edilmiştir. 2000’li yıllara tekabül eden bu projelerin fonksiyonel yaklaşımları, örgütlenme modelleri, mülkiyet dönüşümleri ve kamusalılık açısından en dikkat çeken ve sayıca en fazla olan projelerin 3. bölgede (Tarihi Yarımada- Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyıları) olduğu gözlemlenmiştir.

Tezin metodolojisi baz alınarak yapılan analiz sonucunda 3. bölge 2000’li yılların neoliberal kentsel politikaları ile en fazla dönüşüme uğramış bölgesi olarak saptanmıştır.

4. NOKTASAL PROJELERİN KENTSEL KIYI ALANI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Tezin üçüncü bölümünde İstanbul kentsel kıyı alanlarında, bölgelere ayrılarak, tarihsel süreç, yasal ve yönetsel düzenlemeler ve arazi kullanımına dayalı analizler yapılmıştır. Bu yapılan analizler sonucunda, tez kapsamında belirlenen tarihler arasında, İstanbul kentsel kıyı alanlarındaki en büyük değişimin yaşandığı bölgenin; Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Marmara denizi kıyıları olduğu saptanmıştır. Bölgede, 2000’li yıllarda yapılan dolgu alanları ile yeni kentsel alan kazanımı ve arazi kullanımındaki değişimler dikkat çekici seviyededir. Bu sonucun doğmasında bu yılların etkin kentleşme politikalarından olan neoliberal kentsel politikaların yönlendirdiği noktasal projelerin etkisi büyüktür.

Bu bölümde; Tarihi Yarımada-Atatürk Havalanı arasında kalan Marmara Denizi kıyılarında, 2003-2018 yılları arası neoliberal politikalar ekseninde gelişen mega projeler, yatırımlar, üretilen yeni kentsel alanlar (dolgu alanları) detaylı analiz edilip, aynı tarihlerde değişen arazi kullanımlarının sayısalı ile karşılaştırılmıştır. Tezin asıl meselesi olan ve birçok soruna konu olan noktasal proje sürecinin ve etkilerinin daha anlaşılabilir olması adına projeleri farklı boyutlarda ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir. Bu analiz metodu 4 evreden oluşmaktadır:

Birinci evre tanımlama, ikinci evre kabuller, üçüncü evre etki analizi, dördüncü evre yakın çevre değişim analizidir.

Birinci evre: Tanımlama

Projenin süreç olarak adının, konumunun, görsellerinin, genel tanımının, başlangıç ve bitiş tarihlerinin, güncel mülkiyet durumunun, örgütlenme modelinin, maliyetinin, proje ile ilgili kurumlar, finansör, proje tasarımcıları, proje türü, yöntem ve plan ve proje ilişkisinin açıklandığı bir evredir (Şekil 4.1).

Proje Adı		SEA PEARL ATAÖY	
Konum		Proje Görseli	
		 	
PLANLAMA SÜRECİ			
Başlangıç Bitiş Tarihi	2008 satışı yapılarak mülk özel mülkiyete geçmiştir. Aralık 2013 yılında inşaata başlanmıştır. 2017 ilk etap teslimler başlıyor. 2. etap devam ediyor.		
Özgün/ güncel Mülkiyet Durumu	kamu/ KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar) (Katari Diar gayrimenkul geliştirme alanında Katar devlet iştiraki olan bir firmadır.)		
Örgütlenme Modeli Sponsor	Toki tarafından ihaleye çıkarılan açık arttırma yönetmi ile satılmış alan. Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. konsorsiyumu		
Proje Maliyeti	Arsa maliyeti (ihale bedeli) 850 milyon TL. Öngörülen Yatırım bedeli: 2 milyar 700 bin dolar. Teslimde konut fiyatları m2 8000 dolar.		
İlgili Kurumlar	Özel mülkiyet-Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar)		
Finansör	Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar)		
Tasarımcı	Evrenol Architects, DS Mimarlık		
Proje Türü	konut projesi - ticaret+konut+turizm		
Yöntem	geliştirme		
Genel Tanım-Tasarım	İnşaat alanı: 547.000 m2. 1200 m. sahil bandı,yürüyüş yolu (dışarıya kapalı). Toplam 20 katlı 8 konut bloğu, 5 yıldızlı bir otel binası (202 oda, 62 rezidans), yeşil alan, gölet.		
Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Alan,1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor. 1991 yılında imara açılıyor, uygulama imar planı onaylanıyor. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; turizm ve rekreasyon alanlarında otel, apart otel, gazino, marina, yat klübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık klübü gibi tesisler yer alabilir. Yükseklik h:72m. Emsal: 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır)(toplam inşaat alanı 249.960) şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri: '1, 2, 3, 4, 9, 10 nolu bloklar natamam 5, 6, 7, 8 nolu bloklar tamam 24 kattan ibaret betonarme otel ve arsası' olarak geçmektedir. Projede bir adet otel olmakla birlikte proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan konut projesidir. Planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma vardır. Kıyı kanununu belirlediği yapılaşma koşulları uygulanmamıştır. İnşaat ruhsatı brüt parsel üzerinden verilmiştir. Kıyı kenar çizgisinin deniz yönünün kamuya ait olması gerekirken projede kıyı kenar çizgisine uygun sınırlarda yapılaşma başlamamaktadır.		

Şekil 4.1 : Örnek föyün birinci evre-tanımlama tablosu

İkinci evre: Kabuller

Dünya örneklerinden çıkarılan deneyimlerin çerçevesinde, kıyı alanları düzenlemelerinde olmazsa olmaz kavramlar bu evrede tartışılmaktadır. Bu evre, kültürel mirasın korunması, kıyı-kent entegrasyonu, kamu yararı, mevcut ve yeni arasındaki uyum, görsel etki değeri ve kimlik gibi kavramların kategorize edilmesine yardımcı olur. Nicel verilere dayanmadan oluşturulan bu evrede kavramlar literatür taraması sonucunda çıkan alt kriterler ile detaylandırılmaktadır. Buradaki amaç sübjektif bakış açısına açık olan bu evrenin daha objektif kriterler ile değerlendirilmesini sağlamaktır. (Şekil 4.2, Şekil 4.3)

PROJENİN KABULLERİ	
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan yoktur. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde site sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında askeri alan, doğusu ise otel (hayat regency- ataköy) ile sınırlandırmıştır. 1200 m uzunluğundaki kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde. Kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattı proje ile kesintiye uğramaktadır.
Kamu Yararı	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihsel sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan proje ile kamusal özelliklerini tamamen yitirmiş, özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.
Görsel Etki Değeri	72 m yüksekliğinde, 20 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Topoğrafya ve mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.
Kimlik	Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

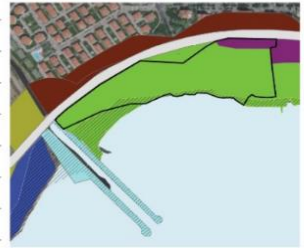
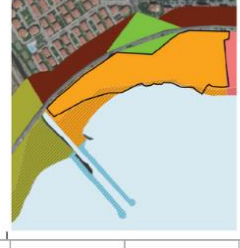
Şekil 4.2 : Örnek föyün ikinci evresi-kabuller tablosu.

KAVRAMLA R/ KRİTERLER	Kültürel Mirasın Korunması	Kıyı Kent Entegrasyonu	Kamu Yararı	Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Görsel Etki Değeri	Kimlik
	Alandaki kültürel mirasların tescil, tespit işlemlerinin yapılması	Kıyı alanına fiziksel ve sosyal erişilebilirlik sağlanmak	Kıyı alanının ulaşılabilir olması	Su ögesini yeniden etkin kılmak	Görsel manzara kalitesine katkıda bulunan öğelerin ön plana çıkarılması	Potansiyellerin tasarıma yön vermesi
	Kıyıda var olan kültürel mirasın tasarımın bir parçası olacak şekilde korunmasını sağlamak	Kıyı kesimini toplumun tüm kesiminin kullanımına açık olarak tasarlamak	Kıyı alanının geçirgenliğinin sağlanması	Kent dışındaki alanlara yer vermek-konut, ticaret, kültürel tesis, ekolojik parklar vs. Getirilen bu yeni işlevin mevcut ile uyumlu olması, bir bütünlük teşkil etmesi	Görsel manzara kalitesini engelleyen öğelerin alandan temizlenmesi	Tarihi, arkeolojik, kültürel kaynakların tasarıma yön vermesi
	kültürel miras potansiyelini değerlendirmek, tasarımın yansıtılabilir üslupluğuna katkı sağlayacak şekilde görmek	Kıyı şeridindeki sınırları ortadan kaldırarak, kıyı şeridine araç erişimini sınırlandırarak önceliğin yaya bağlanmalarına verilmesi	Kıyı alanı etkinliklere açık, yaya deneyimini sağlayabilir olması	Kıyıda bulunan liman, tersane, endüstri yapılarının ve yeni oluşturulacak mimari kütlelerin, mevcut kentsel doku ile bütünleşecek bir biçimde tanımlanması ve tasarlanmasını sağlamak	İnsan ölçeğinde olması	Kıyının doğal yapısı ve karakteristik özelliklerinin tasarımda kullanılması
	endüstriyel yapıların değerlendirilmesine yönelik çözümler üretmek	Mevcut kentsel çevrenin ulaşım ağı ile sudan ve karadan ulaşım türleri ile erişilebilirliği sağlanmış bir kıyı şeridi yaratmak, kentle bağlanmaları kullanarak sürekliliği sağlanmış bir yaya yolu sistemi kurgulanmak	Dinlendirici alanların oluşturulması		Tasarım kararları alınırken projenin kent silüetine etkisi değerlendirilmeli	
		Kentin diğer kesimlerinden yaya, bisiklet, araç yolları, yeraltı ve yerüstü raylı sistemleri aracılığı ile kıyıya ulaşım koridorları sağlayabilmek	Güvenli, konforlu olmasa- aydınlatma, gölgelikler, hizmet noktalarının yeterli olması			
		Bakım, güvenlik, acil durum araçları ve yeraltı hizmetleri için de erişimi sağlamak	Yeterli peyzaj düzenlemesinin olması			
		Kıyı boyunca kesintisiz bir kıyı hattı oluşturmak	Alana erişim bedelsiz olmalıdır			
		Kıyıda odak nirengi noktaları yaratmak	Kıyı alanı ortak kullanıma ve çeşitlik ilkesine uygun olmalıdır			
		Toplumsal farklı cinsiyet, yaş ve gelir gruplarına ait olan bireylerin eşit şartlarda kıyıda yararlanmalarını sağlamak. Kullanımları kıyıda edilebilecek çeşitlilikle kullanımı, aktivite ve etkinlik seçenekleri ve engelliler, çocuk ve yaşlıların kullanabileceği alanlar yaratmak				
		Kıyı şeridinin hem gece hem gündüz kullanımına olanak sağlamak				

Şekil 4.3 : Örnek föyün ikinci evresi- kabuller tablosunun alt kriterleri tablosu

Üçüncü evre: Etki analizi

Bu evre, kıyı alanlarının mekânsal planlamasında projelerin etkisinin analiz edildiği aşamayı oluşturur. Bu evrede 2003 ve 2018 tarihlerindeki arazi kullanımı, proje alan boyutu, inşaat alanı, yapı yoğunluğu, nüfus artışı, nüfus yoğunluğu, dolgu alan boyutu, dolgu alanının arazi kullanımı verilerinin karşılaştırması yapılmaktadır (Şekil 4.4).

KİYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
 Yeşil Alan  Konut  Sanayi  Liman  Turizm  Ticaret+ Turizm+ Konut  Ticaret+Konut  Askeri Alan  Dolgu Alanı  Proje Alanı		
İşlev	Yeşil alan, sanayi	ticaret + turizm + konut
Alanın Boyutu(m ²)	127.648 m ²	127.648 m ² (AYNI)
İnşaat alanı	0	511.600 m ²
Yapı Yoğunluğu	0	4 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	0	5600 kişi
Nüfus Yoğunluğu	0	325,5 kişi/ha
Dolgu Alanı Boyutu (m ²)	31.400 m ²	31.400 m ² (Aynı)
Dolgu Alanı İşlev	Yeşil alan	ticaret + turizm + konut

Şekil 4.4 : Örnek föyün üçüncü evresi- etki analizi tablosu.

Dördüncü evre: Yakın çevre değişim analizi

Projenin yakın çevresi ile değişim analizi yapılmaktadır. Mevcut proje alanının etrafındaki 100 m.'lik bir tampon bölgede değişim analizi yapılmaktadır. Bu tampon bölgenin 2003 ve 2018 tarihleri arasındaki arazi kullanım, bölgedeki ekonomik verilerdeki değişim ve ulaşım verilerinin karşılaştırması yapılmaktadır (Şekil 4.5).

PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
- Yeşil Alan - Konut - Sanayi - Liman - Turizm - Ticaret+Turizm+Konut - Ticaret+Konut - Askeri Alan - Dolgu Alanı - Proje Alanı		
İşlev	Konut, Yeşil alan, sanayi, liman, askeri alan	konut, yeşil alan, turizm, liman, ticaret + turizm + konut, ticaret konut
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	468,72 TL/m2	10627,18 TL/m2
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Şekil 4.5 : Örnek föyün dördüncü evresi-yakın çevre değişim analizi tablosu

4.1 Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalimanı Arası 2003-2018 kentsel kıyı düzenleme projeleri

Tez kapsamında metot, Tarihi Yarımada- Atatürk Havalimanı arasında kalan kıyı hattındaki 12 projede uygulanmıştır. Bu projeler, Sea Pearl Ataköy, Millet bahçesi, Yalı Ataköy, Ataköy Yat Limanı, Yedimavi, Büyükyalı, Ataport Seaport ve Kruvaziyer Limanı, Pruva 34, Radisson Blu, Hyatt Regency, Onaltıdokuz ve Yenikapı dolgu alanı-miting alanıdır. (ek)

4.1.1 Seapearl Ataköy Projesi

1 .Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Seapearl Projesi 127.648 m² arazi üzerinde 24 normal kat ve 3 bodrum kattan oluşan 8 konut bloğu, bodrum katta; otoparklar ve sosyal tesisler, 5 yıldızlı bir otel binası (246 oda), 17 ticari birim, yürüyüş yolu, yeşil alan ve gölet alanından oluşmaktadır. Proje kapsamında 57 farklı tipten oluşan 1544 adet konut bulunmaktadır (Şekil 4.6, Şekil 4.7) (URL-81). Projede 1200 m’lik kıyı bandında yeşil peyzaj içerisine aralıklarla 9 blok konumlandırılmıştır (URL-82). Güvenlik kontrolü ile proje alanına giriş sağlandığı için 1200 m’lik kıyı bandı serbest erişime kapalıdır. Projenin tapu bilgisi

incelendiğinde; ‘1, 2, 3, 4, 9, 10 numaralı bloklar natamam 5, 6, 7, 8 numaralı bloklar tamam 24 kattan ibaret betonarme otel ve arsası’ olarak geçmektedir (URL-83).



Şekil 4.6 : Projenin vaziyet planı (URL-81)



Şekil 4.7 : Projenin görselleri (URL-82)

Planlama Süreci:

Projenin bulunduğu alanın 1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan edilmesiyle beraber bölgenin çehresinin değişim süreci başlamıştır. 1991 yılında bölge imara açılmış 1/5000 nazım imar planı ve 1/1000 uygulama imar planı onaylanmıştır. (Şekil 4.8) 20.03.1991 tarihli Bakırköy Ataköy Sahil Tesisleri Mevzi İmar Planında

Turizm ve rekreasyon alanı lejantı ile gösterilen alanın plan kararları çerçevesinde alanda; yapılaşma koşullarına göre otel, apart otel, gazino, marina, yat kulübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık kulübü gibi tesisler yer alabilir ibaresi vardır. Yapı yüksekliği 72m., emsal ise 2 olarak belirlenmiştir (UİP,1991). 2009 yılına gelindiğinde yapılan 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı bölgenin turizm merkezi olarak tanımlanmasını ve bölge genelindeki yatırımların artmasına neden olmuştur. Bugün Seapearl olarak adlandırılan projenin süreci 2008 yılında Başbakanlık Toplu Konut İdaresi'nin mevcutta projenin olduğu araziyi ihale yöntemi ile satışa çıkarması ile başlamıştır. 2008 yılında 127.648 m² arazi Sinpaş-Kat Turizm Gayrimenkul A.Ş. ortaklık girişimi 850 milyon TL karşılığında satılmıştır. Bu ihale ile tamamı ilk 100 m'lik kıyı hattı üzerinde bulunan arazi kamu mülkiyetinden özel mülkiyete geçmiştir (URL-84). İhale sonrası Katar menşeli bir yatırım firması olan Katari Diar'ın da katılması ile Kat A.Ş ; Kat turizm Gayrimenkul Yatırım ve İşletme A.Ş, Sinpaş Yapı Endüstrisi ve Tic. A.Ş., Katari Diar İstanbul Gayrimenkul Yatırımları A.Ş. ve Eksim Yatırım Holding A.Ş. firmalarının oluşturduğu bir ortaklık olmuştur (URL-82). Müteahhit olarak Kuzu Grubun da katılımıyla ortak bir konsorsiyum oluşturulmuş ve gerekli izinlerin alınmasıyla 2013 yılında projenin inşaatı başlamıştır. 1991 yılında yapılan planlara göre inşaat ruhsatı alan projede 72 m yüksekliğinde konut bloklarının yapılacak olması, kıyı kanunu ile çelişkili durum oluşturması, dava sürecinin başlamasına neden olmuştur. 2014 ve 2015 yıllarında mahkeme kararı ile projeye yürütmeyi durdurma kararı verilmiş, 2015 yılında Bakırköy Belediyesi bu karara yönelik alanı mühürlemiş olmasına rağmen inşaat mahkeme kararına aykırı olarak devam etmiştir. Bu kararlardan sonra başka bir mahkemeye başvuran proje sahipleri İdare Mahkemesi kararlarıyla mühürleri kaldırtmıştır. (URL-85). Yerel Belediye, proje sahipleri ve hukuk üçlemesinde devam eden problemlili sürece rağmen 2017 yılında projenin ilk etabı tamamlanmış ve teslimler başlamıştır (URL-86). 2 etaptan oluşan projenin 2. etabının inşaatı devam etmektedir.



Şekil 4.8 : Projenin 20.03.1991 onaylı UİP

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmış olup; alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan olmadığından kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde site sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında askeri alan, doğusu ise otel (Hyatt Regency- Ataköy) ile sınırlandırmıştır. 1200 m uzunluğundaki kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde kaldığından kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattı proje ile kesintiye uğramaktadır.

Kamu yararı; Alana erişimin mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasak olmasıkamusal yarardan bahsedilmesine olanak sağlamaz.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihsel sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan, proje ile kamusal özelliklerini tamamen yitirmiş ve özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.

Görsel etki değeri; 72 m yüksekliğinde, 24 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmakla beraber mevcut doku ile de uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmadığından kıyı kimliği ile örtüşen bir projeden bahsetmek mümkün değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde yeşil alan ve çok küçük bir bölgede de sanayi olduğu görülmektedir. Toplamda 127.648 m²'lik bir araziden oluşan proje alanında 31.400 m²'lik bir dolgu alanı vardır. Ancak bu dolgu alanı daha önceki tarihlerde yapılmış olup, proje kapsamında doldurulmuş bir alan değildir. Bu tarihlerde alan üzerinde kalıcı bir inşa faaliyet yoktur. 2018 yılına gelindiğinde proje ile birlikte arazi kullanımında değişim görülür. Planda ticaret+konut+turizm lejantı ile gösterilen bu alanda yoğun bir konut kullanımı vardır. Toplam inşaat alanı 511.600 m² olan alanda inşaat yoğunluğu 4 inşaat alanı/ parsel alanı, nüfus yoğunluğu ise 484 kişi/hektara çıkmıştır.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının konut alanları, yeşil alan, askeri alan ve ufak bir sanayi alanı olduğu saptanırken; 2018 yılına gelindiğinde askeri alanın aynı işlevine devam ettiği ancak sanayi ve yeşil alanların ticaret+konut+turizm ve turizm işlevlerine dönüştüğü görülmüştür. Bölgedeki ekonomik değişimi daha net ifade edebilmek için Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde 2003 yılında metrekare fiyatları 468,72 TL olan arazinin,2018 yılında metrekare fiyatı 10627,18 TL'ye yükseldiği görülür(URL-87). Teslimde konut fiyatları metrekaresi 8000 USD civarında satılmaktadır.

Ulaşım kararlarında da bu tarihler arasında bölge genelinde gelişmeler yaşanmıştır. 2019 yılında uzatılan Marmaray tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafede yer alırken; 2016 yılında açılan Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı kurulmuştur. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Genel Değerlendirme

Projede bir adet otel olmakla birlikte proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan bir konut projesi özelliği gösterir İnşaat ruhsatının brüt parsel üzerinden verilmesi planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşmanın oluşmasına neden olmuştur. Projede Kıyı kanununun belirlediği yapılaşma koşulları uygulanmadığı için kıyıda kamusal alan bırakılmadan, kıyı hattının tamamı özel mülkiyete dâhil edilmiştir. Proje alanına güvenlik kontrolü ile geçisin sağlanması ve 1200 m kıyı şeridinin tamamının proje alanının içerisinde kalması yasal bir zemine oturmadığından dolayı hukuki olarak bir tartışma konusu yaratır. Yapı yüksekliklerinin 72 m olması nedeniyle proje kent ile kıyı hattı duvar etkisi yaratmaktadır.

Su kenarında yaşama talebinin kentsel alana dahil edilmiş kıyı alanlarında giderek büyüyen bir eğilimde olması, dünyada da tartışma konusu olan kıyı alanlardaki konut projelerinin tasarım kararlarının kamu yararı perspektifinden verilmesini önemli kılar. Güçlü bir sosyal konut geleneği ile inşa edilen Entrepot West Amsterdam projesi bu konuda başarılı örneklerden biri olarak gösterilebilir. Projenin sosyal konut geleneği ile inşa edilmesi özel ve kamusal çıkarlar arasındaki dengenin korunabilmesine olanak sağlar. Kıyı alanında yer alan konut projelerindeki en sık rastlanan problem özellikle ekonomik olarak üst düzey projelerin -kentin üst tabakası için üretilen ve bundan dolayı da çok pahalı olan konut alanlarının- kendilerini dışarıya kapama durumudur. Seapearl Projesinde de benzer bir problem yaşanmaktadır (EK).

4.1.2 Hyatt Regency Ataköy Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

14.898 m² parsel alanı bulunan proje 68.000 m²'lik inşaat alanına sahip olup; zemin üstü 21 katlı olan yapının teras kotu 72.82 m'dir. Parselde 284 odalı bir otel ve otele entegre 13 katlı, her katta bir daire olan rezidans adı altında konut alanı bulunmaktadır. Otel odaları 38 m² ile 296 m² arasında değişiklik gösterirken; otelde 10 adet toplantı ve konferans salonu, 1000 m²'lik üç bölünebilen balo salonu, 1200 m²'lik spa, iki adet restoran ve barlar bulunmaktadır. Konut daireleri ise 535 m²'lik 8 odalı dairelerdir. (Şekil 4.9) (URL-88).



Şekil 4.9 : Hyatt Regency oteli (URL-89)

Planlama Süreci:

Turizm alanında kalan proje parseli 1991 yılında imara açılmıştır. Sahil boyunca doğusunda ve batısında bulunan Seapearl ve Millet Bahçesi projeleri ile aynı Bakırköy Ataköy Sahil Tesisleri Mevzi İmar Planı sınırları içerisinde kalmaktadır. Plan notlarına göre parselde turizm ve rekreasyon işlevlerine uygun yapılaşma yapılabilir. (UİP,1991) 2009 yılında yapılan Çevre Düzeni Planında da imar planı destekler şekilde alanın turizm işlevinin devamını öngören kararlar alınmıştır.

Parselin TOKİ tarafından Tavros Group Otelcilik ve Yatırım A.Ş. 'ye satılması ile alan kamu mülkiyetinden özel mülkiyete geçerken; 2013 yılında yapı yüksekliğini 72 m olarak belirleyen 1991 yılı plan kararına göre ruhsat alan proje, otel ve konut işlevlerini barındıracak şekilde tasarlanmıştır (URL-90). Parselin tapu bilgileri incelendiğinde konut amaçlı kullanıma izin veren kat irtifakının verildiği görülmüştür (URL-83). İnşaat süreci içerisinde mahkeme kararı ile mühürlenmiş olsa da proje 2015 yılında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır (URL-88).

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir turizm+konut projesi olarak tasarlandığından alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan kullanımına rastlanmadığından kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde otel kullanıcıları ve konut sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında Seapearl konut projesi, doğusu ise dere ile

sınırlandırıldığı için kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde yer alır. Proje kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattını kesintiye uğratır.

Kamu yararı; Alana erişimin mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasak olmasından dolayı kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihsel sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan proje ile kamusal özelliklerini tamamen yitirmiş ve özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.

Görsel etki değeri; 72 m yüksekliğinde, 21 katlı bloktan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer etkisi yaratmakla beraber mevcut doku ile de uyumsuzluk gösterir. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcıların bu projede uygulanmaması kıyı kimliği ile örtüşen bir projeden bahsedilmesine mümkün kılmaz. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde yeşil alan olduğu görülür. Toplamda 14.898,83 m²'lik bir araziden oluşan proje alanında 1.600 m²'lik bir dolgu alanı vardır. Ancak bu dolgu alanı 2003 yılından önce yapıldığından 2003 yılında alanda yapı bulunmamaktadır. 2018 yılına gelindiğinde alanın arazi kullanımı turizm olarak değişmiş olmasına rağmen, proje ile otel ve rezidans adı altında konut alanı inşa edilmiştir. Toplam inşaat alanı 68.000 m² olan alanda inşaat yoğunluğu 4.5 inşaat alanı/ parsel alanına çıkmıştır. Proje dâhilinde yoğun bir kullanımı mevcut değilken, nüfus artışı 70 kişi/hektar olarak hesaplanmıştır.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının konut alanları ve yeşil alan olduğu saptanırken;. 2018 yılına gelindiğinde yeşil alanın ticaret+turizm+konut işlevine dönüştüğü görülür. Doğusundaki konut alanı ise rekreasyon alanına dönüşmüştür. Bölgedeki ekonomik değişim için Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde, 2003 yılında metrekare fiyatları 468,72 TL olan arazinin 2018 yılında metrekare fiyatı 10627,18 TL'ye

yükselmiştir (URL-87). Teslimde konut fiyatları metrekaresi 7000 Euro civarında satılmaktadır.

Ulaşım kararlarında da bu tarihler arasında bölge genelinde gelişmeler yaşandığı görülür. 2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafede yer alırken; 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Genel Değerlendirme

Projede bir adet otelle birlikte, 13 katlı otele entegre konut alanı da mevcuttur. Planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma varlığı; aynı zamanda sahil hattının güvenlik amaçlı konulan tel örgüler ile kamunun kullanımına kapatılarak özel mülkiyete tahsil edilmesi; tarihsel süreçte plaj ve rekreatif amaçlı kullanılan alanların mevcut proje ile kamusalılık özelliğini yitirmesi kentle ilişkinin de tamamen kopmasına sebep olmuştur. 72m yüksekliğinde inşa edilmiş projenin silüete olan olumsuz etkisinin yanı sıra güvenlik duvarları ile çevrili olması da kentlinin alandan sahil bandına geçişini engellemekte olup; bölgedeki diğer projeler ile entegre edilmeden tasarlanan projenin sadece özel araç ile erişiminin sağlanması içe dönük, kentle ilişki kuramayan bir projeyi ortaya çıkarır (EK).

4.1.3 Millet Bahçesi Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Proje, 59.780 m².’lik bir arazi de ‘Millet Bahçesi’ konsepti ile yapılan rekreasyon projesidir. Projede yürüme alanları, yeşil alan, 3-6 yaş grubu için 335 m², 6-15 yaş grubu için 335 m²’lik iki adet oyun parkı, 175 m²’lik 3 adet fitness alanı, kaykay pisti, iskele, otopark ve tarihi yapılar yer alır. Taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenen Baruthane Binaları, çevre duvarları ve Hünkâr Köşkü gibi tarihi yapılar da aslına uygun olarak restore edilerek korunmuştur. Proje kapsamında planlanan restoran, kafeterya ve sosyal tesisler henüz tamamlanmamıştır. Tasarlanan projede denize girilebilmesi için plaj yer almasına rağmen henüz plaj yapımına yönelik bir çalışma bulunmamaktadır. Tapu bilgilerinde nitelik bilgileri arsa ve zemin tipi kat irtifakı olarak geçmektedir (Şekil 4.10).



Şekil 4.10 : Millet Bahçesi havadan görünüş (URL-91)

Planlama Süreci:

Bölgenin bakanlar kurulu kararı ile turizm alanı ilan edilmesi ve arazinin de günümüzde Seapearl Projesinin bulunduğu araziye de kapsayan 20.03.1991 tarihli Bakırköy Ataköy Sahil Tesisleri Mevzi İmar Planında bulunması, alanda bir dönüşüm yaşanacağını sinyallerini vermiştir. Turizm ve rekreasyon alanı lejantı ile gösterilen alanın plan kararlarında yapılaşma koşulları olarak; otel, apart otel, gazino, marina, yat kulübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık kulübü gibi tesisler yer alır. Yapı yüksekliği 72 m, emsal ise 2 olarak belirlenirken; plan kararı ile alanın özel mülkiyete geçmesinin ve turizm+ticaret gibi işlevlere dönük yapılaşmanın artmasının önü açılmıştır (UİP,1991).

2001 yılında projenin bulunduğu arazi Emlakbank'tan TOKİ'ye devredilerek alan parsellere bölünmüştür. TOKİ araziye özel sektöre satabilmek için birçok defa ihale açmıştır ancak bir kısmında mahkemenin iptal etmesi, bir kısmında da arazinin satılamaması nedeniyle 2009 yılına kadar alanda yapılaşma olmamıştır (URL-92). 2010 yılında üzerinde Baruthane binalarının da bulunduğu parselin 49 yıllığına 6 milyon lira kira bedeli ile Çelebican A.Ş'ye kiralanması, yerel halk ve odaların ihalelere tepki vermesini tetiklemiş ve alan ile ilgili dava süreci başlamıştır. 'Ataköy Blumar' projesi adıyla pazarlanan rezidans, otel, ofis ve avm yapılması planlanan alanda tescilli yapıların olması nedeniyle,2863 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası kapsamında projenin Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanması gerekmektedir. Ancak proje alanı içerisindeki tarihi

yapıların restorasyon projeleri kurula sunulmakla birlikte yeni yapılaşmaya dair bir izin alınmadığından, alanda inşaatın başlaması ile 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu konuya müdahale etmiştir. Ancak TOKİ doğal ve arkeolojik sitler ya da tescilli kültür varlıkları ile tescilli ağaçların kesiştiği parsellerde karar yetkisinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na bağlı Tabiat Varlıkları Komisyon'larında olduğunu belirterek, projenin İstanbul 3 numaralı Tabiat Varlıkları Komisyonu'nca 2.07.2012'de onaylandığını iddia etmiştir. Bu durum yeni bir yetki çakışmasına neden olarak, İstanbul 3 numaralı Tabiat Varlıkları Komisyonu'ndan alınan onay ile İBB imar müdürlüğünden izin alınmış, Bakırköy Belediyesinden de inşaat ruhsatı düzenlenmiştir. 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun konuya verdiği yanıt Kültür Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı arasında imzalanan protokolün 5.1 maddesine atıfla 'Çakışan alanlara ilişkin başvurular öncelikle kültürel değerler yönünden ilgili koruma kurulunca değerlendirilir. Kültürel değerler açısından alınan karar ile birlikte doğal değerler açısından değerlendirme yapılarak Koruma Bölge Komisyonu'nca nihai karar alınır' şeklindedir. Yine protokolün 5.2 ve 5.6 maddeleri de hatırlatılarak söz konusu parsel ile ilişkin satış, kiralama, tahsis, devir, irtifak hakkı, intifa hakkı, kazı, sondaj, yeni yapı projesi gibi konularda koruma kurulu görüşü alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu gerekçeler ile kurul bölgedeki inşa faaliyetinin durdurulma kararını almış, Bakırköy Belediyesi de inşaatı durdurmuş, ruhsatı da yeni bir karar alınana kadar askıya almıştır (URL-93). 2014 yılında, bölgedeki yüksek katlı yapılaşmaya izin veren 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarına açılan dava sonucunda mahkeme, planların 'planlama ilke ve teknikleri ile kamu yararına uygun olmadığı' kararına vararak yürütmeyi durdurma kararı almıştır (URL-94). Ancak bu karara rağmen yerel belediye tarafından inşaatlar durdurulmamıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı mahkeme kararını bir üst mahkemeye taşıyarak itirazda bulunmasına rağmen bir üst mahkeme olan Bölge idare mahkemesi itirazı reddederek yürütmeyi durdurma kararını onamıştır (URL95).

Planda 'turizm tesisi' alanı olarak kullanım kararı getirilen alanda yapılmak istenilen proje kapsamında konut inşa edilmek istenmektedir. 3194 sayılı İmar yasasının 3. maddesinde 'herhangi bir saha, her ölçekteki plan esaslarına bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz' hükmünün yer almasına rağmen bölgede turizm merkezi olarak tanımlanan alanlara konut inşa edilmektedir. Bu maddeyi aşmak için 'rezidans' adı altında yapılan yapıların konut

daireleri gibi satışı sağlanmaktadır. Bu tip sorunlara karşı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 22 Ocak 2013 tarihinde bir genelge yayınlamıştır. Bu genelge de bahsi geçen konu ‘Turizm tesis alanı olarak kullanım kararı getirilen ve plan hükümlerinde de açıkça belirtilen parsellerin daha sonra konut amaçlı kullanımlara dönüştürülmesinin engellenmesi için uygulama imar planında konut alanı olarak tahsis edilmeyen alanlarda konut amaçlı kat irtifakı veya kat mülkiyeti tesis edilmemesi gerekmektedir.’ şeklindedir. Ancak 2014 yılında Bakırköy Tapu ve Kadastro Müdürlüğü ‘Turizm Tesis Alanı’ olarak ayrılan bu arsaya kat irtifakı vermiştir (URL-83).

2015 yılında hukuki süreçte mahkemelerin birkaç gün ara ile projenin mühürlenmesi ve mührün kaldırılmasına yönelik farklı kararlar alması projeyi karmaşık bir hukuki süreç içerisine sokmuştur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlı İstanbul 4 numaralı Tabiat Varlıklarını Koruma Komisyonu 10 Eylül 2015 tarihinde aldığı ‘Yeni bir karar alınıncaya kadar tescilli parsel üzerinde herhangi bir fiziki ve inşai faaliyette bulunulmamasına’ kararı ile bölgedeki inşaat durdurulmuş, Ataköy Blumar projesi askıya alınmıştır (URL-96). 2010 yılından beri yaklaşık 30 milyon TL kira bedeli alan TOKİ, bu süreçte aldığı paranın iade edilmesi zorunluluğu nedeniyle direnç göstermiş olsa da İBB’nin de talebi ile 2015 yılında alanın millet bahçesine dönüştürülmesine karar verilmiştir. Arazi 25 yıllığına İBB’ye kiralanmış ve 2018 yılında millet bahçesinin açılışı yapılmıştır (URL-97).

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde GEEAYK’nın 20.03.1957 gün 470 sayılı kararı ile Baruthane yapılar topluluğu, Osmanlı dönemi İskender Çelebi bahçesi ve istimlat duvarları korunması gerekli kültür varlıkları olarak tescillenerek restore edilmişlerdir. Alandaki kültürel miras potansiyeli değerlendirilmiş ve alanın rekreasyon işlevine sahip olması, daha fazla insanın alandaki mirası tecrübe edebilmesi adına etkin bir çözüm olmuştur.

Kıyı kent entegrasyonu; Rekreasyon işlevine sahip olan alanda farklı yaş grupları için uygun oyun parkları, yürüyüş yolları, fitness aletleri ve kaykay alanları mevcut olduğu halde standart öğeler dışında yeni deneyimlere açık bir tasarıma rastlanmaktadır. Kennedy caddesinin kentle kıyı alanını bölmesi, projede bu durumun üstesinden gelecek herhangi bir yer üstü ve yer altı ulaşım hatlarının oluşturulmamış olması,

alanın kentli tarafından kullanım oranını kısıtlı hale getirir. Bu durumun oluşmasındaki en önemli sebep kentle kıyı arasında ulaşım koridorlarının yer almamasıdır.

Kamu yararı; Alana erişim bedelsiz olduğundan. alan ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygundur.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Alan özgün işlevini korumuştur.

Görsel etki değeri; Alanda tarihi eserler ön plana çıkarılmış, proje alanı içerisinde görsel manzarayı engelleyen bir öğe bulunmamaktadır. Böylelikle kent silueti ile uyumlu bir yapısı vardır.

Kimlik; Tarihi yapıların varlığı alanın tasarımında etkin olmuş, yasal kısıtlayıcıların da yön vermesiyle alanın rekreasyon alanı olarak kalması sağlanmıştır.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde konut alanı olduğu görülmektedir. Toplamda 59.800 m²'lik bir araziden oluşan proje alanında 6.000 m²'lik bir dolgu alanı vardır. Ancak bu dolgu alanı daha önceki tarihlerde yapılmış olup, proje kapsamında doldurulmuş bir alan olarak karşımıza çıkmaz. Bu tarihlerde alan üzerinden 15.110 m²'lik inşaat alanı bulunurken 2018 yılına gelindiğinde proje ile birlikte arazi kullanımında değişim yaşandığı görülür. Planda ticaret+konut+turizm lejantı ile gösterilen bu alan rekreasyon fonksiyonuna dönüştürülmüş olup; toplam inşaat alanı 1.391 m²'ye, inşaat yoğunluğu ise 0.25'den 0.02'ye düşmüştür. Nüfus yoğunluğu ise 0 kişi/hektardır.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

Proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının 2003 ve 2018 yılları arasında yeşil ve sanayi işlevine sahip alanların turizm alanına dönüşmüş olduğu saptanmıştır. Bölgedeki ekonomik değişim için Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde 2003 yılında metrekare fiyatları 750,00 TL olan arazinin, 2018 yılında metrekare fiyatı 9500,00 TL'ye yükseldiği görülür (URL-87

Ulaşım kararlarında da bu tarihler arasında bölge genelinde gelişmeler yaşanmıştır. 2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu

bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Genel Değerlendirme

Millet Bahçesi projesi ile alan rekreasyon işlevine kavuşmasına rağmen planda alan halen turizm alanı olarak gözükmektedir. Bölge halkının ve sivil toplum kuruluşlarının gösterdiği tepki ve direniş, alanın plandan bağımsız olarak merkezi hükümetin kararı doğrultusunda rekreasyon işlevine uygun bir tasarım ile şekillenmesinde asıl etken olmuştur. Alanda tescilli yapıların varlığı ve 2863 numaralı yasaya tabi olan parsel için yapılacak herhangi bir projenin İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun onayına sunulması gerekliliği Ve alan için tasarlanan konut-avm-otel fonksiyonlarına sahip ilk projenin ilgili koruma kurulundan onay alamaması da arazi kullanımı kararında etkin olmuştur. Ancak alanın, mevcut plan kararları ile örtüşmeyen bu işlevini kaybetme riski vardır. Üstelik turizm alanlarında satılması düşünülen bağımsız bölümlerin satışına imkân veren bir tapu türü olan kat irtifakının olmaması gerekmektedir. Parselin tapu bilgilerinde hala nitelik bilgileri arsa ve zemin tipi, arazinin özel mülkiyete geçmesine izin veren, 'kat irtifakı' olarak geçmektedir.

Plan-proje ilişkisi bağlamında tasarlanmadan, noktasal bir müdahale karar ile uygulanan proje, rekreasyon işlevini fiilen yerine getirme konusunda da tartışmalara açılabilir. Alan, kent ile fiziksel bağlantının- ulaşım yollarının- kısıtlı olması, mevcut donatıların kentliyi alana çekme konusunda yetersiz olması gibi nedenlerden dolayı kentli tarafından aktif kullanılamamaktadır. Projenin süreç içerisinde çok fazla engelleme takılması ve bu engellerin aşılamamış olması, yine merkezi hükümet tarafından verilen bir karar ile, kentle ve etrafındaki diğer projeler ile entegre edilmeden tasarlanan bir rekreasyon projesi olmasına neden olmuştur (EK).

4.1.4 Yalı Ataköy Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Yalı Ataköy Projesi, 72. 864 m² arazi üzerinde 20 katlı 4 konut bloğu, 19 katlı 1 konut bloğu, açık ve kapalı otoparklar, peyzaj ve ortak alanlardan oluşur. Projede yürüyüş yolları, çocuk oyun alanı, spor sahaları, açık-kapalı yüzme havuzu, kapalı spor salonu, sauna, buhar odaları gibi aktivitelere de hizmet eden sosyal tesisler de bulunmaktadır. Toplamda 512 konuttan oluşan projede bulunan 20 katlı bloklarda 2+1, 3+1 ve 5+1 daire tipleri yer alırken;5. blok ise home-office bloğu olarak pazarlanmaktadır. Bu

bloкта 1+1 ve 2+1 daire tiplerine sahip konutlar yer alır. Projenin pazarlama stratejisinde konut dairelerinin apart birimler olarak satışa sunulduğu görülür. Projenin deniz ile arasında 10 m. kamuya açık bir sahil bandı bulunmasına rağmen 10 m’lik sahil bandının kara yönünde 40 m proje boyunca 40 m’lik alan çit ile sarılmıştır. Peyzaj düzenlemesi yapılmış olan bu alan hem kamuya hem de site kullanıcılarına teorik olarak kapalıdır. Ancak Site içerisinden alana açılan kapılar vardır (URL-98). Projenin tapu bilgileri incelendiğinde; nitelik bilgileri, ‘2 bodrum+1 zemin+19 normal kat a1,a2,b1,b2 blokları ve 3 bodrum+1 zemin+18 normal kat c blok’ olarak geçmektedir (Şekil 4.11, Şekil 4.12) (URL-83).



Şekil 4.11 : Yalı Ataköy havadan görünüm (URL- 99)



Şekil 4.12 : Yalı Ataköy vaziyet planı (URL-100)

Planlama Süreci:

Alanın 1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan edilmesi ile projenin bulunduğu parsel ile ilgili 14.08.1997 tarihinde Ataköy Yat Limanı Uygulama İmar Planı onaylanmıştır. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; ‘Turizm ve Rekreasyon

alanlarında turizm kompleksi, otel, gazino, yat kulübü, alışveriş tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık kulübü gibi tesisler yer alabilir. Yapı adaları üzerinde parselasyon yapılmaksızın ayrı, blok veya sıra bloklar şeklinde bir ve birden fazla yapıya izin verilir. Yapı boyutları fonksiyon ve mimari projelerine göre düzenlenir. Uygulama avan projeye göre yapılacaktır.’ şeklindedir. Plan notlarında yükseklik 72 m olarak belirlenmiş ancak Ulaştırma Bakanlığı’ndan (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) alınacak görüş doğrultusunda yükseklik arttırılabilecek şekilde bir ibare yer alır. Planda emsal 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır) olarak belirlenmiştir (UIP, 1997) (Şekil 4.13). 2009 yılına gelindiğinde yapılan 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı ile bölgenin turizm merkezi olarak tanımlanması bölge genelindeki yatırımların ivme kazanmasına neden olmuştur. 1981 yılında Emlak Bankası tarafından, birinci sınıf tatil köyü, turizm kompleksi, avm, kongre tesisleri, gazino, spor ve eğlence tesisleri gibi yatırımlar yapılması için 33 yıllığına kiraya verilen arazi, kiracının yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle 1992 yılında hukuki sürece girmiştir. 2008 yılında sonuçlanan davada TOKİ’nin kazanması ile işletmeler alandan tahliye edilmiştir (URL-101). Hukuki engellerin kalkması ile 2009 yılında TOKİ parselin ihale yöntemi ile satışını planlanmış ve duyurmuştur. Yerel halkın satış yöntemi ile sahilin halka kapatılacağı ile ilgili kaygıları TOKİ tarafından 28 yıldır bölgenin işgal altında olduğu ve hiçbir zaman halkın kullanımına açık olmadığı söylemi ile giderilmeye çalışılmıştır. TOKİ’nin bu dönemlerde kamuoyu ile paylaştığı açıklama bölgede yeterli yeşil alanın bırakılacağı, kalan alanın da devlete gelir olarak değerlendirilmesini istedikleri yönündedir (URL-102). Önceki ihalelerde hukuki sürecin engelleri veya TOKİ’nin gelen teklifleri uygun bulmaması gibi nedenlerden dolayı iptal edilmesi sonucunda arazi 2010 yılında TOKİ tarafından ihaleye çıkarılmış ve hasılat paylaşımı yöntemi ile satılarak Özyaşı İnşaat-Karadeniz Örne konsorsiyumu sürece dâhil olmuştur. Toplam hasılat 1 milyar 2.5 milyon TL olan projede TOKİ’nin payı 401 milyon TL. olarak belirlenirken; ihale şartnamesinde kıyı sahil bandının halka açılması için 12 metrelik 2.307 m²’lik alan ve parsel üzerinde yine kıyı sahil bandına ulaşım için ayrılan yaklaşık 4 bin 100 m²’lik alan, halka açık park ve geçiş alanı olarak tesis edilecek şekilde gerekli tüm imalatların ve düzenlemelerin yapılması şartı bulunmaktadır (URL-103).

2013 yılında projenin ruhsatı alınarak inşaat başlamıştır. Mimarlar Odası’nın aynı tarihlerde ruhsat iptaline yönelik davalarında mahkeme yürütmeyi durdurma kararı

almasına rağmen; 1 haftalık duran inşaat Bakırköy Belediyesi'nin mahkemeye yaptığı itiraz sonrasında yürütmeyi durdurma kararı kalkmış ve Yalı Ataköy Projesi tekrardan başlamıştır. (URL-104). Proje 2015 yılında tamamlanıp, konutların satışı başlamıştır. 2019 yılında TOKİ'nin proje içerisinde kalan dairelerini de açık arttırma ile satışa çıkartarak, proje ile ilişkisini kesmiştir.



Şekil 4.13 : 14.08.1997 onaylı Ataköy Yat Limanı uygulama imar planı

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlandığından alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Denizden kara yönünde 10 m genişliğindeki yaya yolu dışında proje alanı içerisinde kamusal alana rastlanmaz bu sebepten ötürü kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Proje alanı doğusunda yat limanı ile sınırlandırmıştır.

Kamu yararı; 10 m genişliğindeki yaya yolu dışında alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasak olduğundan kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut yeni arasındaki uyum; Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiş olup tamamen özel mülkiyetin inisiyatifindedir.

Görsel etki değeri; 72 m yüksekliğinde ve 21 katlı bloklardan oluşan proje insan ölçeğine uygun olarak tasarlanmamasından ötürü kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluştururken aynı zamanda mevcut doku ile de uyumsuzluk gösterir.

Kimlik; Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde konut işlevinin olduğu görülmektedir. Toplamda 72.864 m²'lik bir araziden oluşan proje alanının 4000 m²'si dolgu alanı olup;. bu dolgu alanı 2003 öncesi yapılmış olduğundan proje kapsamında doldurulmuş bir alan değildir. Bu tarihlerde alandaki yapıların yükseklikleri ortalama 2-3 katlı ve . toplam inşaat alanı 21.118 m²'dir. 2018 yılına gelindiğinde ise proje ile arazi kullanımında değişim yaşandığı görülür. Planda turizm+rekreasyon olarak gösterilen alanda yoğun bir konut kullanımı oluşarak toplam inşaat alanı 215.000m²'ye yükselmiştir. Yapıların kat sayıları 20, yükseklikleri 72 m şeklindedir. İki tarih arasında yapı yoğunluğu 0.3'ten 3 inşaat alanı/parsel alanına yükselmiştir. 2003 yılına ait nüfus saptanamazken;2018 yılında nüfus yoğunluğu 284,5 kişi/hektardır..

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının konut, yeşil alan, ticaret ve marina olduğu saptanırken; 2018 yılına gelindiğinde konut alanının yeşil alana, yeşil alanın ise marina alanına dönüştüğü görülür. Bölgedeki ekonomik değişim içi Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analiz 2003 yılında metrekare fiyatları 797 TL olan arazinin 2018 yılında metrekare fiyatının 9500 TL'ye yükseldiğini gösterir (URL-87). Teslimde konut fiyatları ise metrekaresi 7000 dolar civarındadır.

Ulaşım kararlarında da bu tarihler arasında bölge genelinde gelişmeler yaşanmıştır. 2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Genel Değerlendirme

Alanın Turizm Bakanlığı tarafından turizm bölgesi ilan edilmesi, 1/100.000 planlarının da bu yönde alanı turizm merkezi olarak tanımlaması, plan hiyerarşisine göre imar planlarında da alanın turizm+ rekreasyon alanı olarak tanımlanması ile sonuçlanmıştır. Ancak günümüzde arazide bir konut projesi bulunmaktadır. Ülkemizde genelde turizm alanlarında rezidans adı altında konut yapılması rastlanan bir durumdur. Plan kararlarına göre sadece turizm tesisi olabilecek bu alanda da ‘apart’ adı altında konut projesi inşa edilmiştir. Kıyı kanununa göre kıyı kenar çizgisinin kara yönünde 50 metrelik mesafesine hiçbir yapı yapılmaz. 100 metre içerisine ise günübirlik konaklama tesisleri yapılabilir. Bu projede ‘apart’ adı altında konut alanlarının inşa edilmiş olması da kıyı kanunu ile uyuşmamaktadır. Vaziyet planında kıyı kanununun belirlediği yapılaşma koşulları gereği deniz kenarından 10 m yaya yolu olarak ayrılmış, sonraki 40 m ise yeşil alan olarak bırakılacak şekilde bloklar yerleştirilmiştir. Bu alan çit ile kamu kullanımına kapatılmıştır (Şekil 4.14). Konut projelerinde nüfus yoğunluğuna göre donatı alanlarının da tasarlanması gerekir. Okul, hastane, kreş gibi donatı alanlarının da konut alanları ile inşa edilmesi gerekmesine rağmen; bu durum mevcut inşaat yoğunluğunun düşmesi gibi bir durum oluşturacağından turizm görünümlü konut projeleri bu bölgede yaygın bir şekilde inşa edilmektedir (EK).



Şekil 4.14 : Yalı Ataköy havadan görünüş (URL-99)

4.1.5 Yedi Mavi Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Yedi Mavi Projesi, 63,593 m² arazi üzerinde her biri 18 katlı 6 konut bloğu, avm binası, otel binası, ticari birimler, sosyal tesisler, yeşil alandan oluşmaktadır. Konut büyüklükleri 75-400 m² arasında değişmekte olup, 1+1, 2+1, 3+1, 4+1, 5+1 daireler olarak tasarlanmıştır. Proje kapsamında 27 dubleks daire bulunurken, 848 konut dairesi ve 78 adet ticari alan ile toplamda 1047 bağımsız bölüm yer alır. Proje kapalı konut sitesi düzeni ile kurgulandığından dolayı, güvenlik ile dışarıya kapalı olan sitenin plan şemasında zemin katta bulunan ticari üniteler site dışına, kamusal alana açılmaktadır. Toplam inşaat alanı 372.000 m² olan projede yeşil alan konut fonksiyonuna sahip olan güvenli alanın içerisinde kalmaktadır. Projenin tapu bilgileri incelendiğinde; nitelik bilgileri arsa ve zemin tipi ise 'kat irtifakı' olarak geçmektedir (Şekil 4.15, Şekil 4.16) (URL-83).



Şekil 4.15 : Yedi Mavi projesi vaziyet planı (URL- 105)



Şekil 4.16 : Yedi Mavi Projesi görselleri (URL-106)

Planlama Süreci:

2009 tarihli 1/100.000 Çevre Düzeni Planında turizm merkezi olarak tanımlanan planın arazi kullanım paftasında alan ticaret+hizmet olarak gösterilmektedir. 21.09.2010 tarihli İstanbul Ataköy Turizm Merkezi Uygulama İmar Planında alan, tercihli kullanım (TK) ve yol alanında kalmaktadır. 2007 yılında Emlak Konut GYO tarafından ihale usulü Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğine satılan arsa iki parselden (Zeytinburnu ilçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 ada 3 ve 41 parselleri) oluşmaktadır. 2011 yılında halen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin (TOBB) mülkiyetinde olan alanın, yatırım amaçlı, açık ihale usulü ile özel sektöre devredilmesine karar verilmiştir (URL-107). 2013 yılında tamamlanan ihalede 1 milyar 140 milyon TL ihale bedeli ile Kalkavan Yapı, Hasan Sever İnşaat ve Gül Yapı Gayrimenkul Geliştirme İş Ortaklığı 3 milyar TL değerindeki proje için TOBB'a ortak olmuştur (URL-108). 2014 yılında proje alanı ile ilgili 1/5000 ve 1/1000 imar planları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından askıya çıkarılmıştır (URL-109). 2015 yılında onaylanan tadilat planında alan; ticaret+turizm+konut, sağlık tesisi, aile sağlık merkezi, İSKİ hizmet alanı ve yol alanı olarak değiştirilmiştir. Bu planla birlikte 73000 m² olan proje alanında sağlık tesisi ve aile sağlık merkezi kamuya terk edilerek 63.500 m² olarak revize olmuştur. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; 'ticaret+turizm+konut alanlarında, her türlü turizm tesisleri ve konaklama merkezleri, otel, motel, apart vb., iş merkezi, konut, ofis, büro, alışveriş merkezleri, toptan ve perakende ticaret, eğlence merkezi, çarşı, çok katlı mağaza, lokanta, restoran, ticaret birimleri, otopark, spor, eğlence, dinlenme, kapalı ayrı balo- konferans, sergi salonları, özel sosyal ve kültürel tesisler, yönetim binaları, banka ve finans kurumları gibi ticari fonksiyonlar yer alabilir' olarak tanımlanmıştır.

Plan notlarında toplam inşaatın en az %50'si ticaret ve turizm olma zorunluluğu ve konut alanı için gerekli donatıların parsel içerisinde çözülmesi gerekliliği koşulu getirilmiştir. Planda yükseklik 70 m emsal ise 2.20 şeklindedir (Şekil 4.17). TMMOB Şehir Plancıları Odası 70 m yükseklik verilen planlara şehrin silüetine zarar verdiği gerekçesiyle dava açmıştır. Yakın tarihte Zeytinburnu Et Balık Kurumu Kombinesi ve tekstil fabrikası olarak kullanılan alanın mülkiyet devri ile çevre düzeni planında turizm merkezi olan alana konut işlevi de eklenerek turizm+ticaret+konut alanına dönüştürülmüştür (URL-110). 2015 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı hukuki süreç tamamlanmadan plan değişikliği ile yeni planların askı sürecini başlatmasına rağmen yeni planlarda da dava konusu olan yüksekliğin 70 m kararında bir değişiklik yapılmamıştır. Şehir Planlama odası yeni planlara da dava açmış ve bu davalara bağlı olarak 2016 yılında projenin imar planları iptal edilmiştir. Projeye açılmış davalar sürerken aynı tarihlerde projenin temel atışı ve lansmanı yapılmıştır. Mimari müellifi Tabanlıoğlu olan proje tamamlanma aşamasındadır. Satışlar devam etmekte, 2020 Temmuz ayında da teslim yapılması planlanmaktadır.



Şekil 4.17 : Uygulama İmar Plan Tadilatı (İBB arşiv)

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlandığından alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanında sınırlı sayıda ticari aktivite alanları ve 1 otel bulunmasına rağmen bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. Projenin bulunduğu alanda dar bir kıyı bandı vardır. Ancak kapalı bir site olan proje ve Kennedy Caddesi kıyı şeridine yaya erişimini engellediğinden kentle entegrasyondan bahsetmek mümkün değildir.

Kamu yararı; Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygun olarak bırakılması gerekirken; bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayan bir kıyı düzenlemesi söz konusu değildir. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiş ve özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.

Görsel etki değeri; 70 m yüksekliğinde, zemin+17 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmalarının yanı sıra mevcut doku ile de uyumsuzluk gösterir. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde sanayi işlevinin varlığı görülmektedir. Toplamda 63,593 m²'lik bir araziden oluşan proje alanı Kennedy Caddesi'nin kara yönünde olduğu için deniz ile ilişkisinde kara yolu bariyer görevi görür. Proje alanı sınırları içerisinde dolgu alanı yer almaz. Bu tarihlerde alandaki yapılara bakıldığında Zeytinburnu Et Balık Kurumu Kombinesi ve tekstil fabrikası binalarının yer aldığı görülür. Yaklaşık 36.680 m² inşaat alanına sahip olan bu yapılar 2-3 katlıdır. 2018 yılına gelindiğinde proje ile arazi kullanımında değişim yaşanarak; planda arazinin

büyük bir bölümü ticaret+konut+turizm olarak tanımlanmıştır. Ancak mevcut projede yoğun bir konut kullanımı vardır. Kapalı siteden oluşan projede toplam inşaat alanı 372.000 m²'ye yükselirken; yapı yoğunluğu 0,5'ten 6 inşaat alanı/parsel alanına çıkmıştır. Nüfus yoğunluğu ise 0'dan 538 kişi/hektara yükselmiştir.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının sanayi, ticaret ve yeşil alan olduğu saptanırken; 2018 yılına gelindiğinde sanayi alanının ticaret+konut ve ticaret+konut+turizm işlevlerine dönüştüğü, ticaret alanının da ticaret+konut alanına dönüştüğü görülmektedir. Bölgedeki ekonomik değişim içi Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde 2003 yılı verilerine ulaşılamamıştır. Ancak arazinin 2018 yılında metrekaresi 16818,00 TL/m²'dir (URL-87). Projenin tesliminde konut fiyatları metrekaresi 7000 dolar civarındadır.

2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır. İDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina'ya 1 kilometre mesafede yer alan proje Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor.

Genel Değerlendirme

Turizm bölgesinde yapılan konut projelerinden biri olan Yedimavi projesi de plan proje ilişkisi bakımından çelişkiler içeren bir tasarıma sahiptir. Turizm, ticaret ve konut işlevlerine sahip karma bir kullanım öneren plana göre yapılan proje, yoğun bir konut kullanım alanına sahip olup; proje ile birlikte ciddi nüfus artışı yaşanacak alanda ulaşım ve trafik koşulları ile ilgili bir değerlendirme yapılmamıştır. Üstelik bu yoğunluktaki konut alanları için ayrılması gereken sosyal ve teknik donatı alanlarının da yetersizliği şehircilik ilkeleri ve kamu yararı açısından projeyi tartışmalı hale getirir. Yapı yüksekliklerinin 70m olarak tasarlanması bölgedeki diğer kıyı projeleri gibi silüet açısından tartışmaya açıktır. Kat yüksekliğinden kaynaklı kıyı kent arasında bir bariyer etkisi yaratmasının yanı sıra projenin kapalı bir site olarak tasarlanması da kentlinin kıyı ile erişimini keskin sınırlar ile engellemesine neden olmaktadır.

Geçirgenliği olmayan yaklaşık 64 bin metrekarelik bir alan kıyı arkası kentsel alan ile kıyı bandını keskin sınırlar ile ayırmaktadır (EK)

4.1.6 Büyükyalı Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Büyükyalı Projesi, 111.000 m² arazi üzerine 4 ayrı mahalleden (kapalı site) oluşan bir proje olup;. 4 ayrı kapalı sitenin kendi güvenlik duvarları olduğu gibi dışarıya kapalı bir yapısı vardır. Proje, arazi sınırlarında proje kapsamında yeniden işlevlendirilen koruma kurulu tarafından tescilli endüstri mirası yapıları ve yeni inşa edilen yapılardan oluşmaktadır. Toplam inşaat alanı 340.000 m² olan projede 1500 konut bulunur. Alan içerisinde konut alanlarının dışında 15.000 m²'si sosyal aktiviteler için ayrılmış kapalı alanlar (sanat, müzik vs. aktiviteleri), restoranlar, çocuk kulübü, otel, cami ve okul işlevine sahip mekânlar da yer alır. Projede 20.000 m² ofis alanları olarak tasarlanırken, yeni inşa edilen yapılar konut işlevinde olup, 13 blok 18 katlı, 2 blok 17 katlı, 2 blok 12 katlı, 1 blok ise 4 katlı olacak şekilde tasarlanmıştır. Tescilli yapılar da proje alanı içerisinde restore edilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Zırhlı araçlar tamirhanesi ticaret, kafe, restoran, sergi alanı, hamam restoran, atölye ve depolar ise loft, home+office, ve ticari üniteler olacak şekilde yeniden işlevlendirilirken; su deposu aslına uygun restore edilerek korunmuştur. Proje alanının tamamının altı 3 kat otopark ve sosyal tesis alanları olarak tasarlanmıştır. Sadece proje alanından geçişe imkân veren, Kennedy Caddesi üzerinden geçen bir üst geçit ile proje alanından sahil hattına ulaşım sağlanır. Proje alanı içerisinde cami ve okul mevcuttur (URL-111) (Şekil 4.18, Şekil 4.19). Projenin tapu bilgileri incelendiğinde; farklı parsellerden oluşan arazide en geniş yer kaplayan 774 ada 83 numaralı parselin nitelik durumunda alan 1. ordu Zeytinburnu ağır demir fabrikası olarak, zemin tipi ise ana taşınmaz olarak tanımlanmaktadır. Alan içerisindeki diğer parsellerde nitelik durumu arsa olarak gözükmektedir (URL-83).



Şekil 4.18 : Büyükyalı projesi vaziyet planı (URL-112)

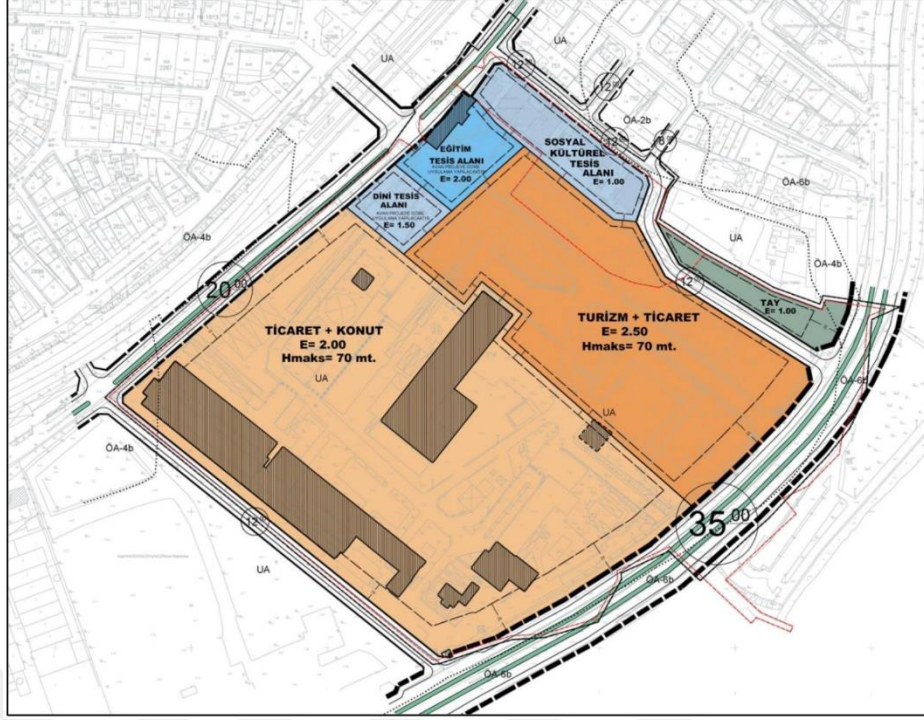


Şekil 4.19 : Büyükyalı Projesi havadan görünüm (URL-113)

Planlama Süreci:

Bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan edilen alan 2009 yılında yapılan 1/100.000 Çevre Düzeni Planında ‘TM’ ile gösterilmiş olup Turizm Merkezi lejantındadır. Alanın yakın çevresinde ‘Meskûn Konut Alanları’ ile ‘Kentsel ve

ile mülkiyet Emlak Konut GYO'ya devredilmiştir. Akabinde Emlak Konut GYO tarafından yapılan ihale ile ihale bedeli 4 milyar 240 milyon TL olan ve arazinin %37'si (1 milyar 568 milyon 800 bin TL) Emlak Konut GYO'ya ait olacak şekilde arazi Özak GYO, Yenigün, Ziydan ortaklığına verilmiştir (URL-116). Arazinin mülkiyet dönüşüm süreci devam ederken Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubeleri tarafından “bölgenin sosyal ve teknik donatı dengesini bozması, kamuya açık bir donatı alanını ortadan kaldırması, plan bütünlüğü ve plan kademelenmesi ilkelerini göz ardı etmesi” gerekçeleri ile 2014 yılında onaylanan planlar yargıya taşınmıştır (URL-117). Planlar ile ilgili dava süreci devam eden projenin inşaatı 2016 yılında başlamıştır. Bünyesinde tarihi yapılar da bulunan arazinin projesi 2 yıl sürmüştür. Dünya çapında 14 mimarlık firmanın katıldığı ve 6 firmanın finale kaldığı bir yarışma ile tasarımcı firma seçilmiştir. Yarışmanın sonucunda İngiliz mimarlık şirketi Chapman Taylor projenin mimarı olmuştur (URL-118). 2017 yılında 3 yıllık dava süreci tamamlanmış, mahkeme ‘şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına, kamu yararına ve hukuka uygunluk bulunmadığını’ belirterek planları iptal etmiştir. Bu planın iptali ile inşaatı bitmek üzere olan proje alanı ile ilgili 2018 yılında yeni plan yapılmıştır. Yapılan yeni planda arazi kullanım kararlarında bazı değişiklikler yapılmıştır. Bunlar; Planlama alanında yer alan Konut + Ticaret fonksiyonlu alanda yapılabilecek konut alanı sınırlandırılmış, ve toplam emsal alanının %50'sini geçmeyecek şekilde plan notlarına işlenmiştir. Bu alanda inşaat alanı Kaks:2,00 olarak belirlenmiş olup %50 kısmının konut kullanımına ayrılacağı üzerinden hesap yapılırsa alanda kişi başı 35 m² kullanım alanı kabulüyle planlama alanında yaklaşık 2.000 kişi yaşayacağı öngörülmüştür. Planlama alanı toplam büyüklüğü 140,337 m²'dir. Fonksiyon dağılımına baktığımızda alanın 68,157 m²'lik kısmı Ticaret + Konut, 33,414 m²'lik kısmı Turizm + Ticaret alanı olarak belirlenmiş olup geriye kalan 38,766 m²'lik kısım ise donatı alanı olarak ayrılmıştır. Ticaret+Konut alanında kaks:2.00, Turizm+Ticaret alanında ise KAKS 2.5 her iki alanda da yükseklik 70 m olarak belirlenmiştir. (Kazlıçeşme 774 Ada 1000 UİP Rapor) (Şekil 4.21) Odalar tarafından bu plana da dava açılması ile dava süreci devam ederken hızlı bir şekilde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yeni bir plan hazırlanmıştır. 2019 yılında hazırlanan plan Ocak 2020 yılında bir yıllık askı sürecine girmiştir (URL-119). Günümüze gelindiğinde projenin inşaatı tamamlanmak üzeredir. Konut teslimleri başlamış durumda, Eylül 2020 yılında tamamlanması planlanmaktadır.



Şekil 4.21 : 1/1000 Uygulama imar planı değişikliği (20.03.2014 UİP değişikliği raporu)

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanındaki tarihi eserler İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Tarafından 1989 yılında tescillenmiştir. Bu yapılar; Zırhlı araçlar tamirhanesi, atölyeler ve depolar, su kulesi ve hamamdır. Süreç içerisinde rölöve ve restitüsyon projeleri onaylanmış, proje kapsamında su kulesi dışındaki yapılar yeniden işlevlendirilmiştir. Atölye ve depo yapıları; loft üniteleri, home-office ve ticari aktivitelerin, Zırhlı araçlar tamirhanesi; ticaret, kafe, restoran ve sergi alanlarının, hamam; restoranın bulunduğu hacimlere dönüştürülmüştür. Kültürel miras tasarımın bir parçası olarak projede kullanılmıştır. Ancak bu durum koruma kriterlerini tam olarak karşıladığı anlamına gelmemektedir. Yeniden işlevlendirilen yapılara getirilen yeni yükler ile mirasın korunup korunmadığı tartışma konusudur.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlandığından alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanında sınırlı sayıda kültürel ve ticari aktivite alanları bulunmakla beraber; bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. Projenin bulunduğu alanda dar bir kıyı

bandı yer alır. Ancak kapalı bir site olan proje ve Kennedy Caddesi kıyı şeridinde yaya erişimini engellediğinden kentle entegrasyon söz konusu değildir.

Kamu yararı; Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygun olarak bırakılmıştır. Ancak bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy Caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayan bir kıyı düzenlemesi söz konusu olmadığından kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut ile yeni arasındaki uyum; Proje kapsamında yeni yapılan yapılar ortalama 55 m yüksekliğindedir. Tarihi yapılar ile komşuluk ilişkisi içerisinde olacak yeni yapıların tasarımında koruma kriterleri açısından tarihi yapılar ile gabari ve cephe düzeni bakımından bir uyum aranmaktadır. Bu projede böyle bir uyum söz konusu olmadığı gibi mevcut kıyı arkası kentsel doku ile bütünleşecek bir tasarım da yoktur. Alanın büyük bir bölümü konut işlevine göre tasarlanmış, özel mülkiyetin inisiyatifine verilmiştir. Proje alanında bulunan kültürel ve ticari aktiviteler de üretilen yeni konut alanlarına hizmet edecek şekilde tasarlandığından proje kentsel eksenli aktiviteler sağlamamaktadır.

Görsel etki değeri; Ortalama 55 m yüksekliğinde, 17, 18 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturduğundan mevcut doku ile uyumsuzluk gösterir. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; Kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde sanayi işlevinin varlığı görülmektedir. Toplamda 111.000 m²'lik bir araziden oluşan proje alanı Kennedy Caddesinin kara yönünde olduğu için deniz ile ilişkisinde kara yolu bariyer görevi görür. Proje alanı sınırları içerisinde dolgu alanı yoktur. Bu tarihlerde alan üzerinden 19 yy'da inşa edilen, günümüzde kullanılmayan demir fabrikasının (Fabrika-i Hümayun) binaları bulunmaktadır. Yaklaşık 46.900 m² inşaat alanına sahip olan bu yapılar 2-3 katlıdır. 2018 yılına gelindiğinde proje ile birlikte arazi kullanımında değişim yaşanarak; planda arazinin büyük bir bölümü konut+ticaret ve ticaret+turizm olarak tanımlanmıştır. Ancak mevcut projede yoğun bir konut kullanımı vardır. 4 ayrı kapalı

siteden oluşan projede toplam inşaat alanı 340.000 m²'ye yükselirken; yapı yoğunluğu 0,4'ten 3 inşaat alanı/parsel alanına çıkmıştır. Nüfus yoğunluğu ise 0'dan 176,5 kişi/hektara yükselmiştir.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının sanayi, ticaret+konut, kara ulaşımı, yeşil alan ve deniz olduğu saptanırken; 2018 yılına gelindiğinde sanayi alanının ticaret+konut+turizm işlevlerine, kıyı alanında kısmi oluşturulan dolgu alanının rekreasyon işlevine dönüştüğü görülmektedir. Bölgedeki ekonomik değişim için Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde 2003 yılında metrekare fiyatlarına ulaşamamıştır. Ancak arazinin 2018 yılında metrekare fiyatı 17.500,00 TL olmuştur (URL-87). Projenin tesliminde konut fiyatları m² olarak 25.000-30.000 TL civarındadır.

2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır. İDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina, Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor. Projenin özel iskelesi ile deniz araçları da bölgede kullanılabilecek ulaşım araçlarından biridir.

Genel Değerlendirme

Proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan bir konut projesi özelliği gösterir. Planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma vardır. Alanda tescilli tarihi eserlerin de olması nedeniyle koruma kurullarının da dahil olduğu bir planlama süreci yaşanmıştır. 2006 yılında arazinin 90'lı yıllarda İBB tarafından yapılan çalışmalarda tescilli yapı komşuluğu nedeniyle çok daha az bir yapılaşma ile kurul tarafından onaylanan projeler, 2006 yılında planlama yetkisinin Çevre ve Şehircilik bakanlığına geçmesi ile yapılaşma oranı arttırılmıştır. Komşuluk ilişkisi göz önüne alındığında tescilli yapılara bu kadar yakın inşa edilen yeni yapıların gabari ve cephe özellikleri tarihi dokunun korunması adına tescilli yapılar ile uyumlu olması beklenirken projede böyle bir durum göz ardı edilmiştir. Kat yükseklikleri 2-3 kattan oluşan tescilli yapıların yanlarında 20 katlı, yükseklikleri 55 m olan büyük bloklar inşa edilerek;

projede tarihi yapılar ile kurulan ilişki fiziki planlamanın ötesine geçememiştir. Planda verilen konut+ticaret işlevinin oranı kendi sınırları dışındaki komşu turizm merkezi alanını turizm amaçlı kullanım özelliklerini bozacak nitelikte yüksektir. Bölgenin turizm alanı olması nedeniyle bu oranda bir konut işlevi çevre parseller için de emsal oluşturacak niteliktedir. Eskiden askeri alan olarak kullanılan parsellerin önceliğinin sosyal ve teknik altyapı olarak planlanması beklenirken ticaret ve konut işlevleri alanda baskın işlevler haline gelmiştir. Bu kadar konut alanının inşa edilmesi ile nüfus yoğunluğu artmaktadır. Bu durum da trafik ve altyapı yetersizlikler gibi sonuçlar doğurma ihtimaline açıktır. Alanda yapılan eski planların hepsi ‘şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına, kamu yararına’ uygun bulunmadığı için mahkeme kararı ile iptal edilmiştir. Bitmek üzere olan, teslimleri başlamış bir projenin henüz onaylanmış bir planı yoktur. Üst ölçekli planda ise (1/100.000 Çevre düzeni planında) alanın turizm alanı olması mevcut işlevi ile çelişki yaratmaktadır. Konut işlevi ile alanın mülkiyet değiştirmesi, kamu arazisinin özel sektöre devredilmesi de başka bir sorun doğurmaktadır. Özel güvenlik kontrolü ile girişin sağlandığı, duvarlar ile çevrili olan arazi kamusal alandan özelleşmiş bir alana dönüşmüştür. Proje alanı için hazırlanan mükerrer plan ile mahkeme karar ile iptal edilme ihtimali olan planları boşa çıkarmak amaçlanmış, bu durum hukukun işlevsiz hale gelmesi gibi bir sonuç doğurmaktadır (EK)

4.1.7 Yenikapı Dolgu Alanı Miting Alanı Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Proje 625.598 m²’lik bir arazide yapılan rekreasyon projesidir. Toplam alanın 546.820 m²’si proje kapsamında denizin doldurulması ile kazanılmış bir alan olup; proje 1 milyon 250 bin kişilik miting, konser, festival veya fuar alanı olarak tasarlanmıştır. Alan içerisinde 2 bin 200 kişilik araç ve 760 otobüs kapasiteli iki açık otopark vardır. Projede, meydanın altında İleri Biyolojik Arıtma Tesisi, meydana da bir sahne, sağlık, idari ve güvenlik birimleri, kafe, büfe, restoran, sergi alanları tasarlanmıştır. Bunların dışında yürüme alanları, oturma elemanları ve yeşil alan mevcuttur (Şekil 4.22, Şekil 4.23) .



Şekil 4.22 : Yenikapı dolgu alanı 2006-2018 uydu görüntüleri



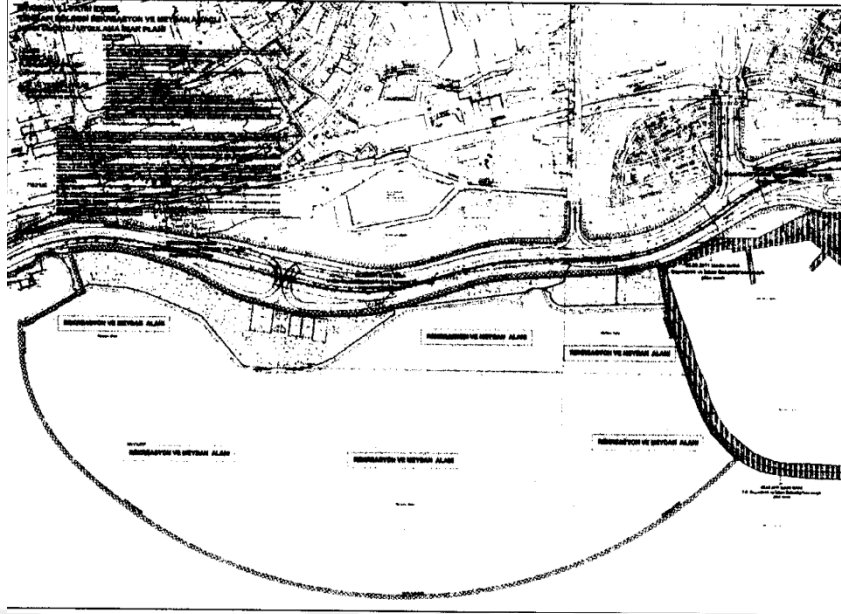
Şekil 4.23 : Yenikapı Dolgu Alanı

Planlama Süreci:

2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında turizm merkezi olarak tanımlanan alan planın arazi kullanımında ‘kentsel açık ve yeşil alanlar’ lejantı ile gösterilmiştir. Alanla ilgili bir diğer önemli plan ise 2005 yılında onaylanan Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planıdır. Ancak Yenikapı dolgu alanı projesi bu planda bulunmamaktadır. Bu plan süreç içerisinde iptal olmuş ancak 2011 yılında yapılan

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planında da böyle bir proje bulunmamaktadır (URL-120).

Unesco Dünya Miras Listesinde yer alan tarihi yarımada kıyısında yapılan projeye İstanbul 1 numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu olumsuz görüş bildirmesine ve alanla ilgili onaylı imar planlarının olmamasına rağmen projenin ihalesi 2011 aralık ayında yapılmış; Ocak 2012’de de proje başlamıştır. Kasım 2012’de ICOMOS tarafından proje ile ilgili Miras Etki Değerlendirme Raporu istenmiştir. Eylül 2012’de dolgu alanlarında plan yapma yetkisine sahip olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı koruma kurulunun ‘siluet ve topoğrafyayı bozar, uluslararası sözleşmelere aykırıdır’ itirazını dikkate almadan 1/5000 nazım imar planı ve 1/1000 uygulama imar planlarını onaylayıp askı sürecini başlatmıştır. Tarihi Yarımada ile ilgili kararlardan sorumlu olan Koruma Kurulu ‘proje sit alanına değil, denize yapılıyor’ gerekçesi ile yetkisiz bırakılmıştır (URL-121). Mimarlar Odası, İnşaat Mühendisleri Odası ve Şehir Plancıları Odası’nın planlara dava açması ile proje ile ilgili hukuki süreç başlamasına rağmen inşaat devam etmiş; 2013 yılında proje için ikinci ihale sonuçlanmıştır. 2014 yılına gelindiğinde dolgu işlemi tamamlanmış; rekreasyon projesi ve miting alanı altına yapılması planlanan Yenikapı Biyolojik Atık Su Arıtma ve Çamur Bertaraf Tesisi Projesi devam ettiği görülür (URL-122). 2015 yılında Yenikapı Sahil Dolgu Projesi Bağımsız Etki Değerlendirmesi Raporunun hazırlanmasına takiben; 2016 yılında odaların açtığı dava sonuçlanmıştır ve alanla ilgili imar planları iptal olmuştur. Plansız kalan projenin yeni 1/5000 ve 1/1000 planları 2018 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanmıştır (URL-123). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanan 2018 yılındaki planda toplamda 625.598 m² planlama alanının 546.820 m²’si dolgu alanı olacak şekilde planlanmıştır. Kalan 78.778 m²’lik alan ise mevcut dolgu alanıdır. Rekreasyon alanı olarak planlanan alanın plan kararlarında; ‘hava, deniz, kara ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, sahne, seyirci tribünleri ve gölgelikleri, otopark, yer altı otopark bağlantılı yollar, park, çocuk bahçesi, açık spor alanları, piknik, eğlence alanları, emsali alanın %3’ünü, yüksekliği 5.50 m’yi aşmayan; teknik birimler, satış birimleri, umumi tuvaletler, güvenlik birimleri, idare binaları, lokanta, büfe, kafeterya, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri, fuar yer alabilir’ şeklindedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 : Yenikapı dolgu alanı UİP

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Alanın dolgu alanı olması nedeniyle proje sınırları içerisinde kültürel miras bulunmamaktadır. Ancak proje alanın kuzeydoğusunda bulunan Samatya Kapısı önemli bir kültürel miras olup; Samatya Kapısı proje alanının dışında bırakılmıştır. Samatya Kapısını da içeren Marmara Deniz Suları 1. derece koruma bölgesi olarak sınıflandırılmaktadır (Yarımada Alan Yönetim Planı). Aynı zamanda proje Unesco tarafından dünya miras listesine alınan yarımada sınırları içerisindedir. Proje sınırlarının 150 m güneyinde arkeolojik sit alanı da yer alır. Proje sürecinde, 8500 yıl öncesine dayanan kalıntıların bulunduğu bu sit alanına olası etkileri tartışılmamıştır. Proje alanı kentsel ve arkeolojik sit alanları ile komşuluk içindedir. Ancak bu durum projenin tasarım sürecinde etkin olmazken; aksine projenin bölgeye getireceği yük projenin en büyük tartışma konusudur.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje, Yenikapı'daki diğer mekânsal yapılar ile entegre biçimde düzenlenmemiştir. Kennedy caddesi ve Avrasya tüneli nedeniyle proje alanı ile kent arasında 14 şeritlik bir bariyer oluşması kentle kıyı arasında ulaşım koridorlarını ortadan kaldırdığından kentsel alanda yaya erişimini kısıtlı hale getirir. Toplu taşıma yetersiz olması projenin, kıyı alanı arkası kentsel alan, Arkeo-park ve Yenikapı transfer noktası ile bağlantısı açısından güçlükler yaratır. (Yenikapı Kümed Raporu)

Kamu yararı; Alan içerisinde yürüyüş yolları, çocuk parkları, etkinlikler için ayrılmış fuar alanları mevcut olup, alana erişim bedelsizdir. Ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygundur.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Dolgu alanında bulunan proje bir toplanma alanı- miting alanı- projesi olduğundan dolayı alanda karma bir kullanım yer almaz. Tarihi yarımada içerisinde bulunması, 1. derece koruma bölgesi olarak sınıflandırılan Samatya kapısını da içeren Marmara denizi surları ve arkeolojik alan ile komşuluğu göz önüne alınınca projenin mevcut ile uyumu en önemli tartışma konularından biri olmaktadır.

Görsel etki değeri; Tarihi Yarımada'nın sahil şeridi siluet açısından belirgin biçimde projeden etkilenirken; bölgenin morfolojik değişimi ile Yarımada'nın görsel bütünlüğünün korunamadığı görülmektedir. Proje Samatya Kapısı'nın görünümünü belirgin bir şekilde değiştirmiştir. Kapının çevresindeki geniş kara alanı nedeniyle, yapı denizden ayrılmış görünmektedir.

Kimlik; Alanın tarihi kimliği, potansiyeli tasarımda etkin olmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir projeden bahsedemeyiz. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinin o tarihlerde mevcut olan kısmı rekreasyon alanıdır. Toplamda 78.778 m²'lik bir araziden oluşan proje alanının tamamı dolgu alanıdır. Ancak bu dolgu alanı daha önceki tarihlerde yapılmış olup, proje kapsamında doldurulmuş bir alan değildir. Bu tarihlerde alan üzerinde herhangi bir inşaat faaliyeti görülmemektedir. 2018 yılına gelindiğinde proje alanı içerisindeki arazi kullanımları rekreasyon ve otopark olarak güncellenirken; Yapılan dolgu çalışması ile toplam alan 625.598 m² olmuştur. Proje kapsamında 546.820 m² yeni dolgu alanı yapılmış olup; toplam inşaat alanı 31.568 m²'ye, inşaat yoğunluğu ise 0'dan 0.05 inşaat alanı/parsele yükselmiştir. Nüfus yoğunluğu ise 0 kişi/hektardır.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

Proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının 2003 ve 2018 yılları arasında belirgin bir değişime rastlanmamıştır. Bölgedeki ana kara ulaşım hattı Zeytinburnu- Eminönü arası ulaşımın çift yönlü sağlandığı Kennedy caddesidir.

Kennedy Caddesi; Namık Kemal ve Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddeleriyle kuzeye doğru Millet ve Ordu caddelerine bağlantı sağlamaktadır. 2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattı Yenikapı durağı proje alanına yürüme mesafesindedir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü (İDO) ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Genel Değerlendirme

Ülkemizde kıyı kanununa göre ancak zorunlu koşullarda dolum ve dolgu alanı yapılabilir (Kıyı Kanunu). Yenikapı dolgu alanı sürecinde; KÜMED ve mahkeme bilirkişi raporları incelendiğinde alanda böyle bir dolgu alanı yapımına dair bir zorunluluğun olmadığı anlaşılmıştır. Keyfi bir uygulama olması nedeniyle de üst plan ile uyumsuzluk gösterir. İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirtilen stratejik hedeflerde Yenikapı'nın trafiği ve dünya miras listesinde bulunan yarımada üzerindeki yükü azaltması hedeflenirken; bir miting alanı olarak tasarlanan ve bir milyon insanı toplama kapasitesine sahip Yenikapı Dolgu Alanı bu hedef ile örtüşmez. Bölgeye öngörülenin üzerinde trafik yükü getirmesinin yanı sıra, bölgedeki arkeolojik sit alanı proje sınırına 150 m uzaktadır. 8500 yıl öncesine dayanan arkeolojik kalıntıların bulunduğu bu sit alanına olası etkiler proje sürecinde tartışılmadığı gibi proje merkezi yönetim tarafından alınan kararlar ile yerel belediyeler dâhil edilmeden tasarım ve uygulama sürecini tamamlamıştır. Bu durum hem üst ölçekli plan ile hem de bölgedeki diğer mekânsal planlar ile koordineli bir tasarım sürecinden geçmemesine neden olmuştur. Bölgenin ulaşım hatlarından Kennedy Caddesi ve Avrasya tüneli nedeniyle proje alanı ile kent arasında 14 şeritlik bir bariyer oluşması kentle ulaşım koridorlarını yok saydığından, kıyı gerisi kentsel alan ile fiziksel bir ilişki içerisinde olması mümkün değildir. Uzak mesafelerden alana toplu taşıma bağlantıları da sorunludur. Projenin Arkeo-park ve Yenikapı transfer noktası ile bağlantısı açısından güçlükler görülür (Yenikapı Kümed Raporu).

Her ne kadar rekreasyon alanı olarak gözüксе de alan aslında bir toplanma- miting- alanı olarak tasarlandığından; bu bağlamda kentliyi alana çekecek rekreatif amaçlı donatılar yeterli değildir. Günümüzde de kullanılmayan, miting zamanları dışında işlevsiz, atıl kalmış alan Yarımada'nın görsel bütünlüğüne de zarar vermektedir (EK).

4.1.8 Raddison Blu Otel-Ottomare Suit Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

13.534 m² parsel alanı bulunan proje, yaklaşık 62.000 m² inşaat alanına sahiptir (İBB arşiv 2017 halihazır haritası). 2 bloktan oluşan yapının bloklarından biri 2 bodrum kat ve zemin üstü 25 normal kata sahip olup; yapı 86,80 m yüksekliğindedir. Yapının zemin üstü ilk 3 katı otel olarak işlevlendirilmiştir. Yapıda bir adet kral dairesi, 20 adet süit ve 12 adet business class oda dâhil olmak üzere toplamda 133 adet oda bulunmaktadır. Otelde özellikli restoran ve barların dışında 4 adet toplantı salonu, Spa ve fitness merkezi de yer alır (URL-124). Bu bloğun diğer katları ve diğer blok ‘Ottomare Suits’ adı ile konut olarak inşa edilmiştir. 2. bloğun zemin katı ticaret işlevine sahip olup; projede toplamda 355 konut dairesi bulunmaktadır. Bunlar 69 m² ile 336 m² arasında değişen 1+1, 2+1, 3+1, 4+1 ve 5+1 dubleks tipi dairelerdir. Projede konut alanına hizmet eden açık yüzme havuzu, kapalı yüzme havuzu, toplantı salonları, bilardo salonu, mini sergi alanı, tenis kortu, sauna, zen bahçesi, spa, fitness center, restoran, vitamin bar, yürüyüş parkuru ve streetball sahası bulunmaktadır (Şekil 4.25) (URL-125).



Şekil 4.25 : Raddison Blu OttomareSuits Projesi görseli (URL-126)

Planlama Süreci:

Ottoman Gayrimenkul ve Sinpaş Yapı ortaklığının projesi olan Ottamare Suits'in bulunduğu parsel 15.06.2007 tarihli İstanbul Ataköy Merkezi Zeytinburnu Kısmı 1/1000 UİP göre kullanımı ‘tercihli kullanım’ (TK) ve yüksekliği 117 m ve 2.5 emsal

imar iznine sahiptir. (15062007Onanlı_PlanNotları). 2009 yılında “Konut” ve “apart otel” kullanım konsepti üzerine geliştirilen proje için bir yarışma açılmıştır (URL-127). Alanda uygulanması için hazırlanan projenin 117 m yüksekliğine sahip olması tepkilere yol açtığından, bölgenin siluet etkisi göz önünde bulundurularak alanın imar planlarında yeniden düzenlemeye gidilmiştir. 28.02.2012 tarihinde yapılan değişiklik ile 117 m olan yükseklik 70 m olarak Turizm Bakanlığınca re’sen onama yoluyla tadil edilmiştir. Ancak 22.10.2010 tarihli ruhsat ile onaylı planlara göre inşaat faaliyetine başlamış olan mevcut proje yapılamayacak hale gelmiştir ve plan tadilatına gidilmek zorunda kalınmıştır. Mülkiyet sahibi tarafından 21.06.2012 tarihinde 2012/1639 sayılı ile alınan yeni ruhsat ile Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından onaylanan avan projeye uygun olarak yükseklik 86,80 m’ye düşürülmüştür (2013 uip raporu). Projenin konut kısmı 2013 yılında tamamlanmış ve teslimleri başlamıştır. SB Grup yatırımın da dahil olduğu otel kısmının açılışı ise 2016 yılında yapılmıştır (URL-128) (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 : 1/1000 Uygulama İmar Planı, 2013

Tapu bilgilerinde parsel, kat mülkiyetine sahip 28 katlı betonarme otel+ofis+iş yeri ve arsası olarak gözükmektedir. İmar durumuna göre tercihli kullanımın açılımı ise yine turizm işlevinin baskın olmasını amaçlamaktadır. Karma kullanıma imkân sağlayan bu lejantta turizm tesisleri için emsal 2.5, ticaret ve konut için ise emsal 1 verilirken; plan turizm ve ticaret için toplam inşaat alanının en az %50'sinin turizm kullanımına ayrılması gibi bir ön koşul koymaktadır. Ancak turizm bölgesinde olan proje 'rezidans ve suits' kelimeleri kullanılarak yoğun bir konut projesi olarak kendini gösterir.

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli, dışarıya kapalı olarak tasarlandığından giriş çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Projenin önünde bölgenin en geniş araç yolu olan Kennedy Caddesi bulunmaktadır. Cadde ile deniz arasında herhangi bir kentsel donatıya sahip olmayan dar bir kıyı bandı ve Zeyport liman işletme tesisi bulunmaktadır. Proje alanı içerisinde kamusal alan olmaması kentle entegrasyondan bahsedilemez. Kıyı şeridinde otel kullanıcıları ve konut sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamadığından kıyının kentle olan ilişkisi proje boyunca kesintiye uğramaktadır. Proje alanı ile kıyı hattı arasındaki yaya geçitleri de yetersizdir. Proje alanında konut alanı dışında kalan sınırlı bölgede turistik faaliyetler de bulunmasına rağmen. bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir.

Kamu yararı; Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiş, özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir. Bu bağlamda proje kentsel eksenli aktiviteler sağlamamaktadır.

Görsel etki değeri; 86,80 m yüksekliğinde bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturduğundan, topoğrafya ve mevcut doku ile uyumsuzluk gösterir. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; Yapının kabuk tasarımında fener formundan esinlenilmiştir. Yapı yüksek kotundan başlayarak dalgalı bir hareketle araziye oturmuş, teraslama yapılmış ve denize doğru açılacak şekilde tasarlanmıştır. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinde sanayi alanı kullanımı görülmektedir. Toplamda 13.534 m²'lik bir araziden oluşan proje alanında 2003 yılında 1046 m²'lik

tek katlı yapı grubu bulunmasına rağmen 2018 yılına gelindiğinde alanın arazi kullanımı turizm olarak değişmiştir. Ancak proje ile otel ve rezidans adı altında konut alanı inşa edilmiştir. Toplam inşaat alanı 62.000 m² olan alanda inşaat yoğunluğu 4.5 inşaat alanı/ parsel alanına çıkarken; nüfus artışı ise 1092 kişi/hektara yükselmiştir.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde, arazinin kuzeyinde ve güneyinde geniş kara yolu bantlarının arasında kaldığı görülür. Çevresinde teknik altyapı, turizm alanı ve liman bölgesi bulunan arazide 2018 yılına gelindiğinde de benzer işlevlerin hakimiyeti görülmektedir. Bölgedeki ekonomik değişim için Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde, 2003 yılında metrekare fiyatlarına ulaşamamıştır ancak arazinin 2018 yılında metrekare fiyatı 16818,00 TL/m²'dir (URL-87).

2019 yılında uzatılan Marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e deniz otobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır. İDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina'ya 1 kilometre mesafede yer alan proje Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor.

Genel Değerlendirme

İki bloktan oluşan projedeki bloklardan birinin ilk 3 katı otel olmakla birlikte kalan katları ve diğer blok konut alanı olarak işlevlendirildiğinden planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma olduğu görülür. Otelin de bulunduğu yapı 86,80 m yüksekliği ile bölge genelindeki en yüksek yapılardan biri olarak siluet açısından da tartışma yaratır. Proje alanının dışı kapalı olması nedeniyle, kent ve kıyı hattı arasında Kennedy caddesi ile duvar etkisi yapması gibi bir sonuç doğurmuştur. Özelleşme ile alan belli bir sosyo-ekonomik kesime hitap eden, kamusalılık özelliğini yitirmiş bir proje alanına dönüşmüştür. Bölgedeki diğer projeler ile entegre edilmeden tasarlanan proje sadece özel araç ile erişimin sağlandığı içe dönük, kentle ilişki kuramayan bir proje olarak karşımıza çıkar (EK).

4.1.9 Pruva 34 Projesi

1 . Evre: Tanımlama ve planlama süreci

Pruva 34 Projesi 62.373 m² arazi üzerinde 10 bloktan oluşmaktadır (URL-83). Bunlardan 7 tanesi konut, 1 tanesi Otel (Hilton oteli), 1 tanesi apart otel olarak inşa edilmiştir. Yine otel olarak işlevlendirilecek 1 blokun inşası ise devam etmektedir. Blokların yükseklikleri zemin üstü 20 ile 21 kat arasında değişiklik gösterir. Apart otel olarak inşa edilen bloktaki yaklaşık 100 m²'lik alana sahip daireler ise 'apart daire' adı ile satılmaktadır. Diğer 7 blokta ise büyüklükleri ise 290-720 m² arası 4+1 ve 5+1 daireler tasarlanmış ve 'rezidans' adı altında satılmaktadır. Projede toplamda 239 daire bulunmakta olup; proje kapalı konut sitesi düzeni ile kurgulanmıştır. Güvenlik ile dışarıya kapalı olan sitenin içerisinde yeşil alanları ve spor tesisi bulunur (URL-129, URL-130). Toplam inşaat alanı yaklaşık 309.003,48 m² olan projenin tapu bilgileri incelendiğinde 1 blok 20 katlı otel binası, 3 blok 20 katlı mesken, 4 blok 21 katlı mesken ve 1 blok otel+ofis+işyeri olarak görülmektedir. Parselin tamamına 'kat irtifakı' verilmiştir (URL-83) (Şekil 4.27).

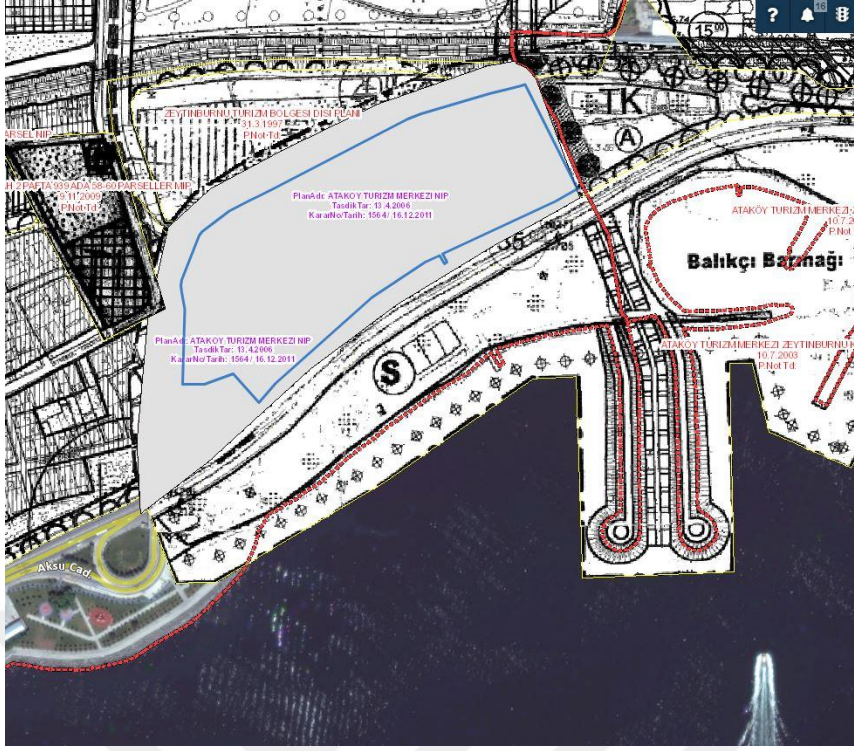


Şekil 4.27 : Pruva 34 görsel (URL-130)

Planlama Süreci:

Sümerbank'ın özelleşmesi sonrasında Veliefendi Hipodromunun önündeki eski Sümerbank arazisi olan proje alanı, 2004 yılında Doğa Madencilik'e 44 milyon dolara satılmıştır (URL-131) Mülkiyet değişimi ile alanın işlevsel dönüşüm sürecine girdiği

görülür. 2009 tarihli 1/100.000 Çevre Düzeni Planında turizm merkezi olarak tanımlanan planın arazi kullanım paftasında alan, depolama alanları olarak gösterilmektedir. Arazinin mekânsal planları incelendiğinde alan, 13.04.2006 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli nazım imar planında ve 27.02.2007 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında tercihli kullanım alanı olarak tanımlanmıştır (Şekil 4.28). Tercihli kullanım turizm, ticaret ve konut işlevlerine izin veren bir lejant türü olmakla birlikte planda yapılaşma koşulları; turizm işlevi için emsal 2.5, toplam inşaat alanının en az %50'si turizm kullanımına ayrılmak koşuluyla turizm ve ticaret işlevi için emsal 2, ticaret veya konut işlevi için ise emsal 1 olarak belirlenmiş, yükseklik 75 m verilmiştir (plan notları). Bu plana göre Bakırköy Belediyesi 11 Kasım 2013 tarihinde verdiği ruhsatla 10 blok yapılmasını onaylamıştır. Yaklaşık on yıl boş kalan arazinin 2014 yılına gelindiğinde Doğa Şehircilik tarafından uygulama süreci başlatılmıştır. Uygulama esnasında alanda Bizans dönemine ait kalıntıların çıkması ile İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu da sürece dahil olmuştur. Kazılarda çıkan, M.S. 6-13 yy'a ait olduğu düşünülen buluntular kurul tarafından tescillenmiştir (URL-132). Kültür Bakanlığı İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu inşaat sırasında kalıntıların zarar görmesinin önlenmesi için koruma tedbirlerinin alınmasına, kalıntılara ilişkin uygulama tamamlanmadan iskân izni verilmemesi gerektiğine karar vermiştir. Ancak 3-4 kat bodrum inşa edilen proje alanında temel izleri görünürken Bizans kalıntılarının nasıl korunacağı tartışmalara neden olmuştur (URL-133). Aynı yıl İstanbul 5. İdare Mahkemesi deprem riski göz önüne alınmadan planların hazırlandığından, kıyı kullanımının kamuya kapatıldığından ve çok katlı binaların kıyı ve kent arasında bir duvar oluşturduğuna vurgu yaparak planların 'planlama ilke ve teknikleri ile kamu yararına uygun olmadığı' sonucuna ulaşarak yürütmeyi durdurma kararı almıştı. Bölge İdare Mahkemesi de bu kararı onamıştı. Bakırköy belediyesi mahkeme kararına paralel olarak tarihi eserlerin yer aldığı arazide ruhsata aykırı uygulama yapıldığını iddia ederek uygulamayı durdurmuş ve projeyi mühürlemiştir (URL-134). Ancak kısa bir süre sonra idari mahkemesi tarafından iptal edilen projenin ruhsatı yine idari mahkeme tarafından iade edilmiştir (URL-135). 2017 yılında proje tamamlanmış ve teslimatlar başlamıştır.



Şekil 4.28 : Pruva 34 1/5000 Nazım İmar Planı

2 . Evre: Kabuller (Planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmesi)

Proje planlama ilkeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde;

Kültürel mirasın korunması; Alanda Bizans dönemine ait kalıntıların çıkması ile İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu tarafından buluntular tescillenmiştir. İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu inşaat sırasında kalıntıların zarar görmesinin önlenmesi için koruma tedbirlerinin alınmasına, kalıntılara ilişkin uygulama tamamlanmadan iskân izni verilmemesi gerektiğine karar vermiştir. Ancak alanda böyle bir çalışmaya rastlanmamakla beraber mevcut bulunan arkeolojik kalıntılar tasarım girdisi olarak kullanılmamıştır.

Kıyı kent entegrasyonu; Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlandığından alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Projede konut alanları dışında sınırlı sayıda ticari aktivite alanları ve otel bulunmasına rağmen; bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. Projenin bulunduğu alanda dar bir kıyı bandı yer alır. Ancak kapalı bir site olan proje alanı ve Kennedy Caddesi kentlinin kıyı şeridine yaya erişimini engellediğinden; kentle entegrasyonu söz konusu değildir.

Kamu yararı; Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygun olarak bırakılmasına rağmen; bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy Caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayan bir kıyı düzenlemesi söz konusu değildir. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.

Mevcut ve yeni arasındaki uyum; Planda tercihli kullanım (turizm konut ticaret) lejantı ile gözüken proje ağırlıklı konut projesidir. Alanın büyük bir bölümü konut işlevine göre tasarlanmış ve özel mülkiyetin inisiyatifine verildiğinden proje kentsel eksenli aktiviteler sağlamamaktadır. Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiş ve özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.

Görsel etki değeri; 75 m yüksekliğinde bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturduğundan mevcut doku ile uyumsuzluk gösterir. İnsan ölçeğinde değildir.

Kimlik; kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekânsal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekânın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir. Projenin önündeki kıyı bandında dolgu alanı mevcut olduğundan doğal kıyı çizgisi yoktur.

3 . Evre: Etki analizi (kıyı alanları mekânsal planlamada projenin etkisi)

2003 arazi kullanım verilerinde alanda herhangi bir işlev gözükmemektedir. Toplamda 62.373 m²'lik bir araziden oluşan proje alanı Kennedy Caddesi'nin kara yönünde olduğu için deniz ile ilişkisinde kara yolu bariyer görevi görmektedir. Proje alanı sınırları içerisinde dolgu alanı yoktur. Bu tarihlerdeki hâlihazırda herhangi bir inşa faaliyeti görülmemekle beraber 2018 yılına gelindiğinde proje ile arazi kullanımında değişim yaşanmıştır. Planda arazinin büyük bir bölümü ticaret+konut+turizm olarak tanımlanmışına rağmen mevcut projede yoğun bir konut kullanımı görülür. Kapalı siteden oluşan projede toplam inşaat alanı 309.003 m²'ye yükselirken yapı yoğunluğu 4.9 inşaat alanı/parsel alanına çıkmıştır. Nüfus yoğunluğu 0'dan 153 kişi/hektara yükselmiştir.

4 . Evre: Yakın çevre değişim analizi

2003 yılındaki proje arazisinin 100 m'lik çevresinde yapılan analizde arazi kullanımının yeşil alan, kara ulaşımı, konut, ticaret fonksiyonuna sahip olduğu saptanırken; 2018 yılına gelindiğinde sanayi ve konut alanının sağlık tesisine

dönüştüğü görülmektedir. Bölgedeki ekonomik değişim içi Bakırköy belediyesi emlak rayiç bedelleri üzerinden yapılan analizde 2003 yılında metrekare fiyatları 1200,00 TL olan arazinin 2018 yılında metrekare fiyatı 5381,85 TL'ye yükselmiştir (URL-87).

Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir bağlantı noktası olan İstanbul'un ulusal ve uluslararası karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım bağlantıları ile proje alanı gelişmiş ulaşım olanaklarına sahiptir. Ankara asfaltı (E-5) olarak da bilinen D-100 karayolu (O-1) projenin bulunduğu Bakırköy ilçesinden geçmekte olup hem bölgesel ve kentsel hem de ilçe ve proje alanı özelindeki en önemli ana ulaşım arteridir. Kıyı kesiminde; Kennedy Caddesi olarak kıyıya paralel geçen aks karayolu ulaşımındaki diğer önemli arterlerden biridir. Bu ulaşım aksı ile D-100 karayolu arasındaki dikey bağlantılar ise batıdan doğuya doğru Ekrem Kurt Bulvarı ve Prof. Turan Güneş Bulvarı'dır. Ayrıca Atatürk Havalimanından Aksaray'a kadar uzanan metro hattı ile Beylikdüzü-Söğütluçeşme arasındaki metrobüs güzergahı da ilçe sınırlarına yakın konumlanmıştır. Yine İstanbul-Avrupa bağlantılı demiryolu olan Sirkeci-Halkalı Banliyö treni ilçedeki toplu taşıma için önemli bir alternatiftir. İstanbul'un iki yakasında bulunan mevcut demiryolu hatlarının, boğazın altından geçen bir tünelle birbirine bağlanmasını sağlayan Marmaray Tüp-Geçit Projesi ise şehrin iki yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı açısından önemlidir

Deniz ulaşımı açısından ise proje alanı yakınında yer alan Bakırköy Deniz İskelesi ve Yenikapı Feribot İskelesi kullanılmaktadır.

Genel Değerlendirme

Pruva 34 bölgedeki diğer turizm bölgesinde yapılan konut projelerinden biri olarak karşımıza çıkar. Bu bağlamda plan proje ilişkisi açısından da çelişkiler içerdiği görülür. Turizm ticaret ve konut işlevlerine sahip karma bir kullanım öneren plana göre yapılan proje, yoğun bir konut kullanım alanına sahiptir. Bir adet mevcutta bir adet de inşa halinde otel dışında kalan alandaki bütün bloklar konut olarak işlevlendirilmiştir. 'Suits', 'Rezidans' ve 'Apart' gibi terminolojik olarak turizm tesislerinde sıklıkla kullanılan kavramlar ile konut alanları pazarlandığından alanın mülkiyeti tamamen özelleşmiştir. Proje ile ciddi nüfus artışı yaşanacak alanda ulaşım ve trafik koşulları ile ilgili bir değerlendirme yapılmaması; üstelik bu yoğunluktaki konut alanları için ayrılması gereken kamusal alanlar, sosyal ve teknik donatı alanlarının da yetersiz kalması projeyi şehircilik ilkeleri ve kamu yararı açısından tartışmalı bir hale getirir.

Yapı yüksekliklerinin 75 m olarak tasarlanması bölgedeki diğer kıyı projeleri gibi silüet açısından tartışmaya açıktır. Kat yüksekliğinden kaynaklı kıyı kent arasında bir bariyer etkisi yaratmasının yanı sıra projenin kapalı bir site olarak tasarlanması da kentlinin kıyı ile erişimini keskin sınırlar ile engellemesine neden olmaktadır. Geçirgenliği olmayan yaklaşık 63 bin metrekarelik bir alan kıyı arkası kentsel alan ile kıyı bandını keskin sınırlar ile ayırmış olur (EK).

Uygulama Aşamasına Geçilmemiş Devam Eden Projeler

4.1.10 Ataköy Yat Limanı Kompleksi- Marina Park Residence 99

Tanımlama

Projenin master planı karma bir kıyı düzenleme projesi olup, proje kapsamında dört ana işlev bulunmaktadır. Bunlar; marina alanı, Port Galleria (alışveriş merkezi, sosyal tesisler ve ticari aktiviteler), turizm (oteller bölgesi) ve konut alanı şeklindedir. (Şekil 4.29) Marina alanında; marina, mega yat limanı, akaryakıt istasyonu, fuar yeri, bakım onarım atölyeleri, helikopter alanı, market hizmetleri, yürüyüş yolları, gümrük alanları yer alır. Port Galleria alanında; alışveriş merkezi, tiyatro, sinema salonları, pazar yeri, fuar alanı, rekreasyon alanı (çocuklar ve gençler için), konser ve aktivite meydanları, çok fonksiyonlu kongre merkezi, sanat merkezleri, açık ve kapalı spor alanları, dini alanlar, acil sağlık hizmeti, metro ve otobüs durakları bulunur. Otelier bölgesinde Sheraton İstanbul Ataköy, JW Marriott İstanbul ve kongre merkezi, Luxury Butik Otel, Marina Park Hotel Residence yer alır. Konut alanlarında ise Marina Park Residence 99, Marina Park Residence Block 2,3,4,5,6,7,8,9 ve 10 bulunmaktadır (URL-138). Konut ve oteller bölgesinde yapılar 70 m yüksekliğe sahip 18-23 kat arasında değişkenlik göstermektedirler. Marina bölgesi ve Port Galleria bölgesinde 2 veya 3 katlı yapılardan oluşan bir mimari ölçek hakimdir.

İstanbul Ataköy Turizm Merkezi sınırları içerisinde kalan alanda Türkiye'nin ilk alışveriş merkezi olan Galleria, 300 oda kapasiteli Crowne Plaza ve Holiday Inn Otelleri ve 700 yat kapasiteli Türkiye'nin ilk özel marinası olan Ataköy Marina bulunmaktadır (URL-136). Sheraton İstanbul Ataköy Otel ve Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü (TAYK) alan içerisinde bulunmaktadır. Sheraton İstanbul Ataköy Oteli bünyesinde 285 oda (24 suite, özel olarak tasarlanmış 27 Club oda), bar, restoran, 9 toplantı salonu ve 2 balo salonu, açık ve kapalı yüzme havuzları, fitness salonu, çocuklar için oyun alanları, koşu parkuru, toprak tenis kortları, içerisinde sauna ve

hamam bulunan Positive Spa & Fitness kulübü barındırır (URL-137). Master Planın yat limanı ve Marina Park Residence 99 konut kısmının mevcutta inşaatı tamamlanmak üzeredir. Marina Park Residence 99 13.570 m²'lik bir alanda toplam 40.627 m²'lik inşaat alanına sahiptir (2017 halihazır harita mülkiyet sınırları). Yat limanı ise 142.049 m²'lik bir alanda bulunmaktadır (İBB Arşiv). Henüz planın diğer alanları tasarım aşamasında olup, Sheraton İstanbul Ataköy mevcutta bulunmaktadır. Planlanan Marina Park Residence Block 2,3,4,5,6,7,8,9 ve 10 şu an da Galleria alışveriş merkezinin bulunduğu yere yapılacaktır. Galleria alışveriş merkezi yıkılacak ve içindeki dükkanlar master planda Port Galleria olarak tanımlanan alana taşınacaktır (URL-138). Bu alanın tamamı proje kapsamında doldurulacaktır. Yapılacak Port Galleria'nın toplam inşaat alanı yaklaşık 440.000 m², JW Marriott İstanbul ve Kongre Merkezi'nin inşaat alanı ise 99.000 m² olarak belirtilmiştir (satış ofisi verileri). Tabanlıoğlu Mimarlık internet sitesinden alınan verilerde toplam inşaat alanı (URL-139) 483.571 m² olarak belirtilmiştir (URL-140) (Şekil 4.30).



Şekil 4.29 : Ataköy Yat Limanı işlevlerin dağılımı (URL-141)



Şekil 4.30 : Ataköy Yat Limanı master plan (URL-140)

Planlama Süreci:

1986 yılında ilk Ataköy turizm merkezi imar planının çıkması sonrasında 1988 yılında Ataköy Marina&Yat İşletmeleri A.Ş. ile Milli Emlak arasında 'İrtifak Hakkı Sözleşmesi' imzalanmıştır. Bu sözleşme ile alan 49 yıllığına (2037 yılına kadar) kiralanırken; 1989 yılında alanın Bakanlar kurulu kararı ile turizm alanı ve turizm merkezi olarak tespiti yapılmıştır. Ataköy turizm merkezi bünyesinde mega yat limanı yapımına olanak verecek imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2004 yılında onaylanmıştır. Plan notlarında 'turizm ticaret alanı olarak düzenlenen alanda; otel, alışveriş merkezi, restoran, sergi salonu, kongre merkezi, apart oteller, iş merkezi-sergileme, çok katlı otopark ve ticaret merkezleri, spor tesisleri yer alabilir. Yat limanı olarak ön görülen alanda; restoran, konaklama birimleri, yat limanı ve tesisleri, tekne onarım ve bakım birimleri, ofis binaları yer alabilir' ibaresi vardır (20.09.2004 1/5000 ölçekli Ataköy yat limanına ilişkin plan, URL-142). 2005 yılında da Ataköy turizm merkezinde faaliyet gösteren grup şirketlere ait hisseler hisse satış yöntemi ile özelleştirilerek DATİ bünyesine geçmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2006 yılında 1/1000 ölçekli uygulama vaziyet planının onaylanması ile 2007 yılında bölgenin ÇED süreci başlamıştır. Aynı tarihte T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından ÇED olumlu belgesi verilmiştir (URL-143). 2008 yılında Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından alan ile ilgili ön izin belgesi verilmiştir (URL-144). 2012 yılına gelindiğinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Ataköy Turizm Merkezi Yat Limanı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı plan notunda değişiklik yapılmış ve onaylanmıştır. Yeni plan notlarında, turizm+ticaret alanında emsal 1.5, yükseklik ise 70 m, yat limanı alanında ise emsal 0.5, yükseklik 15,5 m olacak şekilde düzenlenmiştir (2012 plan değişikliği, URL-142). 2013 yılında yine plan notlarında değişikliğe gidilmiştir ve 'Uygulamalar Kültür ve Turizm Bakanlığınca uygun görülecek vaziyet planına uygun olarak yapılacak' ibaresi kaldırılmıştır (2013 plan değişikliği, URL-142). 2014 yılında Milli Emlak ile alanın kullanım sözleşmesi imzalanmış ve Bakırköy Belediyesinden alınan inşaat ruhsatı ile inşaat süreci başlamıştır.(URL-143). Ancak bu tarihte alınan ruhsat izninin kapsamı sadece deniz dolgusu ve yat limanını yapılması ile sınırlı olduğu görülür. Deniz dolgusu bittikten sonra yapılacak yapılar için üst yapı ile ilgili ruhsat alınmamıştır (URL-145). Proje kapsamında 142 dönümlük bir alan doldurulmuştur (URL-146). 2015 yılında tamamlanan yat limanı inşaatı ile 2016 yılında üst yapı inşaatına başlanmasına rağmen

Bakırköy Belediyesi tarafından ruhsatsız olduğu gerekçesiyle mühürlenene projelere dolgu alanı sınırları içerisinde kalması gerekçesiyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ‘ofis ve işyeri’ olarak inşaat ruhsatı verilmiştir. Parsel numaraları henüz olmayan dolgu alanına hazırlanan bakanlık ruhsatı ‘142 parsel yanı’ olarak düzenlenmiş ve inşaat devam etmiştir (URL-147,URL-83).

Ataköy Turizm Kompleksi, Türkiye denizcilik sektöründen Şadan Kalkavan, Fuat Miras, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu ve Metin Kalkavan tarafından kurulan DATİ-Denizciler Ataköy Turizm ve İnşaat A.Ş. tarafından yönetilmektedir. Üst kullanım hakkı DATİ Holding’de olan arazinin sahibi ise TOKİ’dir.

Alanın tapu bilgileri incelendiğinde master plan sınırları içerisinde proje farklı parsellerden oluşmaktadır. En büyük alanı 141.128,23 m² ile 564 ada 142 parsel kaplamaktadır. Bu parselin tapudaki nitelik bilgisi ‘arsa (denizde dolma mahal) 49 yıllığına 1791 numaralı sahifedeki 564 ada 142 parsel üzeri üst hakkı’ ibaresi ile kayıtlıdır. Zemin tipi ise ana taşınmaz şeklindedir. 144 numaralı parselde (Marina Park Residence 99 konut projesinin bulunduğu parsel) nitelik bilgileri arsa, zemin tipi ise kat irtifakı olarak, proje alanı içerisindeki diğer parsellerde ise nitelik bilgileri arsa, zemin tipi de ana taşınmaz olarak tanımlanmıştır.

Genel Değerlendirme

Günümüzde kısmen tamamlanan proje süreci devam etmektedir. 2003 arazi kullanım verilerinde proje arazisinin büyük bir oranı deniz alanıdır. Dolgu alanının yapılması ile yat limanı tamamlanmış olup, çevre düzeni ve donatı alanları ile ilgili çalışmalar devam etmektedir. Proje kapsamında yapılması planlanan ‘Marina Park Residence 99’ adı ile inşa edilen konut projesi tamamlanmıştır. Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından hazırlanan master plan kapsamında alanda 1988 yılında inşa edilen Türkiye’nin ilk alışveriş merkezi olan Galleria yıkılıp; yerine otel, rezidans ve ofis binalarının yapılması planlanmaktadır. Alışveriş merkezi ile dolgu alanında açık bir alışveriş ve yaşam merkezi olarak tasarlanmıştır.(URL-140). Master planda Galleria’nın yerine yapılması planlanan 70 metre civarlarında yüksekliğe sahip 7 ayrı blok bulunmaktadır. Projenin tamamlanması ile konut işlevine sahip olması planlanan bu yapılar bölgeye yeni yükler getirecektir.

4.1.11 Ataport (Seaport)

Tanımlama

Proje alanının doğusunda Yedikule Surları, batısında ve kuzeyinde Kennedy Caddesi, güneyinde ise Marmara Denizi yer alır. İstanbul metropoliten alanında, Zeytinburnu İlçesi, Kazlıçeşme Mahallesi, Ataköy Turizm Merkezi kapsamında kalan alan, sur algılama bakış açıları ve etkileşim bölgesi içinde bulunur. Alanda 1990'lı yılların başlarında yapılan 144.264 m²mevcut dolgu ve 325.736 m² ilave dolgu alanı ile 1.000.000 m² denizalanı üzerinde Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri önerilmiştir. Mevcut dolgu alanı halihazırda rekreasyon alanı, yaya yolları, çocuk oyun alanları ve otopark alanları olarak kullanılmaktadır.

Planlama Süreci:

1980'lerin ikinci yarısında yapımı başlayan mevcut dolgu alanı 1994 yılında tamamlanarak yeşil alan olarak düzenlenmiş; alan 1998 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Ataköy Turizm Nazım İmar Planı'nda 'sahil düzenleme alanı' lejantı ile gösterilmiştir (İKVKK Arşivi) 1995 yılında onaylanmasına karşın daha sonra iptal edilen İstanbul Metropoliten Alt Bölge Nazım Planında alan ve çevresine yeşil alan ve turizm işlevleri önerilmiştir (İBB Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, 1995).

Kıyı kanununun uygulanmasına dair yönetmeliğin 4. maddesinde, 30.03.2004 tarih ve 25418 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe giren ek değişiklik ile getirilen, daha sonra da kıyı kanununa eklenen kruvaziyer liman tanımı ve bu tanıma dayalı olarak getirilen liman hizmet alanlarına dâhil edilen yeme içme tesisleri, alışveriş merkezleri, konaklama birimleri, ofis binalar gibi kullanımlar ile birlikte İstanbul'da kruvaziyer limanının konumu daha tartışmalı ve özel bir boyut kazanması ile bölgenin süreci de hızlanmıştır.

2006 yılına gelindiğinde İstanbul İl Çevre Düzeni Planında, kıyı boyunca Bakanlar Kurulu kararıyla Ataköy Turizm Merkezi ilan edilmiş olması nedeniyle, büyük ölçekli yolcu gemileriyle mega yatların yanaşabileceği biçimde Kazlıçeşme'de kruvaziyer liman öngörülmüştür. Sahil bandında yer alması ve Anayasa'nın 43. maddesinde hükme bağlandığı gibi "devletin hüküm ve tasarrufu altında" mülkiyeti Maliye Bakanlığı'na ait olan proje alanı aynı yıl ihale yolu, yap-işlet-devret modeli ile yat+kruvaziyer limanı ve deniz turizmi işlevinde 49 yıllığına Rönesans-Koçhan

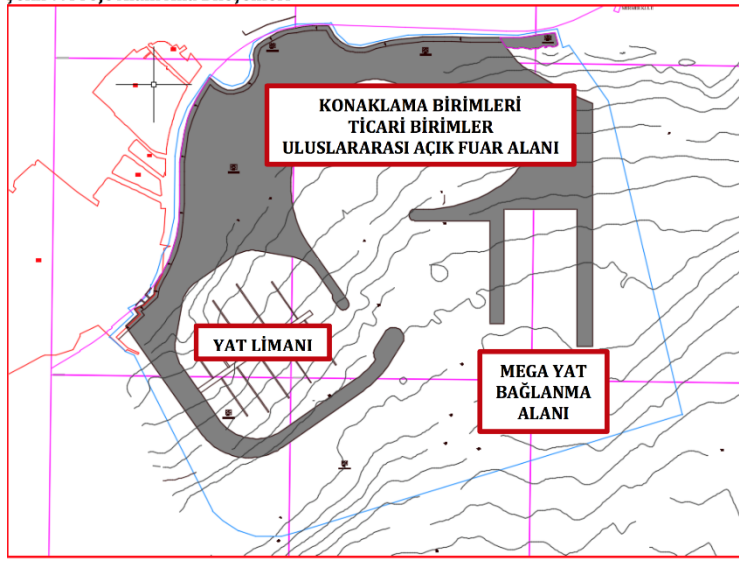
ortaklığına kiraya verilmiştir (URL-148). Özel sektörün devreye girmesi ile alanın planlama süreci hızlanmıştır. 2007 yılında 1375 sayılı Kurul kararında, ‘mevcut dolgu alanı ve yeni doldurulacak alanda 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda da yer alan liman fonksiyonunun prensip olarak uygun bulunduğu; ancak, öneri planının şehircilik açısından etkileri ve çevre plan koşulları (Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Koruma Amaçlı İmar Planı.) bir bütün halinde ele alınarak, yeni dolgu alanı oluşturulmasıyla ilgili teknik ve yasal altyapı oluşturulduktan, ilgili kurum görüşleri alındıktan sonra geliştirilecek her ölçekteki planın kurulumuza iletilmesi gerektiğine, yapılanma koşulları ve plan notlarının planlar iletildikten sonra değerlendirilebileceğine karar verilmiştir’ ibaresi vardır (1375 sayılı kurul kararı). Daha sonraki süreçte planların ilgili Koruma Bölge Kurulu’nun gerekli görüş ve kararı alınmaksızın onaylanmış olması nedeniyle söz konusu planlar 2008 yılında Mahkemesince yürütmeyi durdurma kararı alınmıştır.

2009 yılında onaylanan İstanbul Çevre Düzeni planı kapsamında mekânsal plan kararları ile uyumlu olarak proje alanına turizm merkezi, liman ve iskele şeklinde kullanım kararları getirilmiştir. Çevre planına göre turizm merkezlerinde ‘Doğal, tarihsel ve kültürel kaynakların iyileştirilmesi, koruma ve restorasyon yoluyla turizme kazandırılması amaçlanan, yeri, mevki ve sınırları Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın önerisi ve Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilan edilen turizm merkezlerinde Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın ilgili hüküm ve yönetmelikleri geçerlidir.’ Liman kullanımlarında ise; ‘...sınırları ilgili kurum ve kuruluşlarca yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin yapılacak kapasite çalışmalarına göre alt ölçekli planlarda belirlenecektir.’ ibaresi vardır. İskele kullanımlarına ilişkin plan kararları ise yat limanları ile ele alınarak ‘...iskele ve yat limanlarının konumları ve kapasiteleri alt ölçekli planlarda ihtiyaç doğrultusunda belirlenecektir. Yat limanlarının içinde, doğayı bozmamak ve kıyı mevzuatına aykırı olmamak şartıyla restoran, kafeterya, büfe, plaj, satış yeri, ofis, iskele, yat ikmal, bakım ve onarım yerleri ile bu fonksiyonun gerektirdiği diğer tesisler, günübirlik hizmet tesisleri yer alabilir.’ şeklinde belirtilmiştir (1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Plan raporu).

Aynı yılda İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’na sunulan planlar düzeltmelerle uygun bulunmuştur. Bu planda yapı yüksekliğinin kara surlarına en yakın mesafede 15,50 metreyi geçmemek üzere batı

yönünde 24,50 m olarak uygulanması, Mermer Kule ve Kara tarafındaki Kitabeli Kule 'den itibaren 200 metrelik bölgede ek dolgu yapılaşma yapılmaması ve kat alanları katsayısı 1.5 olarak öngörülmüştür (2014 İstanbul Kent Almanak). 2011 yılında Zeytinburnu ilçesi, Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Deniz Turizm Tesisleri revizyon planı Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Plana Şehir Planlama odasının açtığı dava sonucunda 2012 yılında plan iptal edilmiş ve projede revizyona gidilmiştir (2014 İstanbul Kent Almanak). Önceki projede 140.000 m² yeşil alan 300.000 m²'ye çıkarılırken, surların 300 metre mesafesinden başlayacak projede emsal 0.80'e düşürülmüştür. Binaların yüksekliğinde de ciddi bir değişikliğe gidildiği görülür. Projenin ilk halinde 40 ve 50 kat olarak tasarlanan binaların yüksekliği yeni haliyle 5 ile 7 kata çekilmiştir (URL-149).

2015 yılına gelindiğinde Rönesans-Koçhan-Erkan Ortak Girişimi'nin kurduğu Ataport Turizm, Seaport projesinin imar planlarına yönelik olarak Mimarlar ve Şehir Plancıları Odası'nın açtığı dava 5 yıllık bir mahkeme sürecinin ardından yatırımcıların lehine sonuçlanmasına rağmen (URL-150) süreç yine başlayamamıştır. Bölge ile ilgili 2018 yılında yeni imar planları hazırlanarak; plan raporunda yat limanı olarak tanımlanan alanda 3621 sayılı kıyı kanunu ve kıyı kanunun uygulamasına dair yönetmelik ile 5561 sayılı deniz turizmi yönetmeliğinde belirtilen yapı ve tesisler yapılabilir ibaresi yer almıştır. Bu tesisler yönetmelikte 'turizm yatırımı kapsamında bulunan veya turizm işletmesi faaliyetinin yapıldığı, münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yolculara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesislerini,' şeklinde belirtilmiştir (Deniz Turizm Yönetmeliği). Alanda emsal -KAKS 0.45, TAKS ise 0.30 şeklindedir. Plan kararlarında alanda konaklama tesisi yapılması halinde bu tesislerin yükseklikleri en çok 6,50 m olarak belirlenirken; konaklama tesisi dışındaki kullanımlarda yapı yükseklikleri 8,30 m ile 13,10 m arasında değişiklik göstermektedir (Ataport İmar Planı, URL-151) (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 : Ataport Projesi işlevsel dağılım (Ataport İmar Planı Raporu)

Planın askıya çıktığı aynı tarihlerde Ulaştırma Bakanlığı tarafından basında Yenikapı'da kruvaziyer liman yapılacağına dair haberler çıkmaya başlamıştır (URL-152). Bu kapsamda İBB tarafından Yenikapı dolgu alanının batısına yapılması planlanan kruvaziyer liman için öneri planlar çizilmiş ve (İBB arşiv) ihale usulü yapılması planlanan limanda 120 bin metrekare kruvaziyer alanı 30 bin metrekare yolcu salonu inşa edilmesinin planlandığı açıklanmıştır. Ancak bu karar durdurulmuş ve herhangi bir ihale süreci olmamıştır. Günümüze gelindiğinde 2000'in başından beri yapılması planlanan, Kruvaziyer Limanın nereye yapılacağına dair bir plan ve karar bulunmamaktadır.

Genel Değerlendirme

Projenin basında çıkan görselleri ve tanıtım videolarında; alana, yıllık 3 milyon ziyaretçi kapasiteli bir kruvaziyer limanın yapılması planlanmaktadır. Liman ile birlikte projede 5 yıldızlı oteller, apart oteller, konut alanları, dükkan ve restoranlar, konferans salonları ve ofis alanları vardır. Projeye göre yoğun bir yapılaşmaya sahne olacak olan alanın tamamlanması halinde bölgeye yeni yükler gelecektir. Mevcutta yeşil bir sahil şeridinin olduğu kıyı hattının kamusal alandan koparılması ve özelleşmesi de projenin sonuçlarından biri olacaktır (Şekil 4.32, 4.33, 4.34).



Şekil 4.32 : Ataport proje görselleri (URL-153).



Şekil 4.33 : Ataport proje görselleri (URL-153).



Şekil 4.34 : Ataport Proje alanının mevcut hali

4.2 Bölgenin Noktasal Projeler ile Dönüşümün Sayısal Analizi ve Kıyı

Alanlarına Etkisi

Yenikapı dolgu alanı ile başlayan Florya'ya kadar devam eden sahil şeridinin yakın tarihsel süreci incelendiğinde; 1950'li yıllarda banliyö olarak planlanan Ataköy 1 ve 2 kısım konut alanlarının önünde kamping otel, motel ve plaj alanlarının yer aldığı bir bölge dikkat çeker (Şekil 4.35). Dönemin popüler eğilimlerden biri olan sahil yollarının inşası bölge genelinde de kendini göstermiştir. Ancak bölgede bulunan Ataköy Plajı 1950'lerde Avrupa'nın en modern plajları arasında yer aldığı için kıyı ve plajların korunması amacıyla sahil yolunun devamı olan Kennedy Caddesi'nin inşası bu bölgede arka yüzeye alınmıştır. Kıyı kenti olmanın en önemli özelliklerinden biri kıyı ile yakın ilişki kurabilen kamuya açık mekânların varlığıdır. Bölge de kentlinin kıyıya eriştiği, suya dayalı aktivitelerin gerçekleştirebildiği kıyı kenti kimliğinin önemli bileşenlerini sağlayan bir bölge özelliğini 1980'lere kadar korumuştur (2012 onaylı 1/5000 ATM NİP tadilatı ve 1/1000 bilirkişi raporu 2014 kent almanağı). 1985'lere gelindiğinde İBB'nin kıyı düzenlemeleri kapsamında yaptığı dolgu çalışmaları ile bölgenin kıyı hattının dönüşümü ivme kazanmıştır. Yapılan imar hareketleri ile kent içerisinde yetersiz kalan donatı alanı ihtiyacı doğrultusunda doldurulan kıyı hattındaki asıl amaç rekreasyon ve ulaşım işlevlerine sahip yeni kentsel alanlar yaratmaktır. Bu kapsamda yapılan dolgu çalışmalarında oluşturulan rekreasyon alanlarındaki faaliyetler günlük kullanımları içermekte olup; sahil yaya yolları, bisiklet yolu, spor alanları, çocuk parkları ve çay bahçeleri gibi mekanları içerir. Kapsamlı bir projelendirme süreci geçirmeden inşa edilen bu yeni kentsel alanlar bariyer özelliği olan Kennedy Caddesi ile de birleşince amacına hizmet edememiş, kentle entegrasyon sağlanamamıştır. Bakırköy ilçesinde bulunan ve 30.08.1989 tarihinde Bakanlar Kurulunun 1989/14499 sayılı kararı ile turizm merkezi ilan edilen Ataköy Turizm Merkezi'nin 1991 yılında imara açılması ile bu alandaki sahil kullanımında rekreasyon, konaklama, deniz ulaşımı, turizm, ticaret işlevlerinin hakimiyeti artmaya başlamıştır (ATM NİP,2012) (Şekil 4.36). Turizm alanı ilan edilmesi sonrasında yapılan planlarda alanın kamusalılık özelliğinin ikinci plana atıldığı görülürken; İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Bölge 'turizm merkezi' ve 'kültür odaklı turizm alanı' lejantlarında gösterilmesiyle de bölgedeki yatırımlar artmıştır. Yakın tarihte alınan bu kararların sonuçları günümüzde bölgenin

özelleştirme yaklaşımı ile kamusal kullanım olanaklarını yitirme sürecine girmesine neden olduğu görülür (Şekil 4.37).



Şekil 4.35 : Ataköy plajı 1960'lar (Salt arşiv)



Şekil 4.36 : Ataköy sahil 2000'ler başı (Salt arşiv)



Şekil 4.37 : Ataköy sahil 2006-2020 uydu görüntüleri

İstanbul Kıyılarını biçimlendiren ve gelecekte de biçimlendirmesinde etkin rol oynayacak planlara bakıldığında, üst ölçekli plan olarak 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının 15.06.2009 tarihinde onaylandığı, bu plan kararlarını mekânsal ölçeğe indirgeyebilecek 1/25000 ölçekli planların olmadığı görülür. Çevre Düzeni Planı kararlarının uygulanmasını sağlayacak mekânsal ölçekteki planlar; İmar planları, Revizyon İmar planları, Koruma Amaçlı İmar Planları ve Dolgu Planları olarak sınıflandırılabilir.

Bölge genelindeki üst ölçekli plan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planının temel amacı; 2023 yılı hedef il sınırına kadar alanın tamamını kapsayacak şekilde haritasında belirlenmiş sınırlar içerisinde, Türkiye'nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme hedeflerine uygun, planlama ilkeleri çerçevesinde oluşturulacak alt ölçekli planlar ile koruma-korunma-kullanma dengesinin oluşturulacağı, gelişme hedeflerine yönelik potansiyellerin ve stratejilerin belirlenmesini ve ekolojik dengenin korunarak yaşanabilir bir çevre oluşturulmasını sağlamaktır (ÇDP,2009). Çevre Düzeni Planı'nın kıyı bölgesine ilişkin en önemli kararlardan biri kıyı alanlarında kamu yararı ilkesi göz önüne alınarak kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımlar öngörmesidir. Planda 300-500 m arasında değişen tüm kıyı boyunca, kentsel-bölgesel yeşil ve spor alanı olarak tanımlanan yeşil kuşak önerilmiştir. Bu kullanımlar kentin bütününe hizmet eden dinlenme ve eğlence gereksinimlerini karşılamaya yönelik aktif ve pasif yeşil alanlar ile spor alanları olarak tanımlanırken; plan raporunda bu alanların parklar, hayvanat bahçeleri, spor alanları, rekreasyon alanları ile afet durumunda toplanma alanları olarak düzenlenecekleri belirtilmiştir (ÇDP, 2009). Bu çerçevede, Marmara Denizi ile Küçükçekmece Gölü kıyıları kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak gösterilmiştir. Kıyı ile konut alanlarının fiziksel ilişkisinin de mevcut doku içinde oluşturulacak yeşil koridorlar ile sağlanması öngörülür.

Küçükçekmece-Tarihi Yarımada arası Avrupa yakası Marmara kıyılarının gerisindeki alan yoğun ve çeşitli kentsel kullanımları içeren bir bölge özelliği gösterir. Bu bağlamda kıyılar gerisinde yer alan yoğun kentsel kullanımların etkisi ile sürekli müdahaleye sahne olmuştur. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, bu bölgenin denizle ilgili kullanımlarının sınırlı tutularak alan, kentsel ve bölgesel yeşil alan ve spor alanı kullanımı olarak tanımlanırken; kentsel kullanımın bir parçası olan turizm merkezleri, liman, yat limanı ve iskelelerin de önerildiği görülmektedir. Geniş

dolgu alanları ile oluşturulan kamusal kullanımlı alanların kentin gereksinim duyduğu park ve açık alanlar olmak üzere ulaşım ve altyapı alanlarının karşılanmasını sağlaması planlanmıştır.

Planda kıyılarla ilgili bir diğer önemli başlık ise kent silueti ile ilgilidir. İstanbul'un silüetinin önemi vurgulanarak silüet nokta ve alanları belirlenmiştir. Bu alanlardan biri de Marmara Denizi'nden Tarihi Yarımada'ya doğru olan alandır. Planda belirlenen bu alanlar ile ilgili öncelikli olarak ilgili araştırmaların yapılarak gerekli önemlerin alınmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Turizm amaçlı planlar ile ilgili olarak Zeytinburnu limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi, yat limanları ile ilgili olarak da Ataköy marina bölgesi belirtilmiştir. Planda iskelelerin toplu taşıma sistemine entegre edilmesi kararı verilmiş; kent içi ve şehirlerarası yolcu taşımacılığında ise deniz taşımacılığı ve raylı sistemleri etkin kullanarak, özel araç kullanımını caydırarak, toplu taşımacılığı özendirecek politikaların geliştirilmesi, deniz ulaşımının toplu taşımadaki payını arttırmak amacıyla planlanan diğer toplu taşıma sistemleri ile entegre olan deniz ulaşımı hatları öngörülmüştür.

Çevre Düzeni Planı bölge genelindeki kararları çerçevesinde eleştirecek olunursa; plan kararlarının bölgenin özelliklerine dayalı karar üretmede yetersiz kaldığını görülür. Plan, kıyı gerisindeki kullanımlar ile ilişkisi bakımından hem erişim hem de kullanım bütünlüğünü sağlamadığı gibi kent ile entegre edilmiş kıyı kullanım kararlarına da sahip değildir. Özellikle Zeytinburnu bölgesi, kıyıya dayalı kullanımları ile kıyı gerisi ile ilişkisi bağlamında sorunlu bir alan olarak ortaya çıkar. Planın bu sorunsala yönelik çözüm üretmediği gözlemlendiği gibi aynı zamanda, bölgenin kıyı hattının doğal değerleri göz önünde bulundurulduğunda plan kararları, doğal ve korunması gerekli değerleri yeterince değerlendirmemektedir. Bir diğer temel sorun da Yenikapı transfer merkezi, Marmaray, Avrasya tüneli ve arkeolojik parkın bu bölgeyi özellikli ve zor bir bölge haline dönüştüreceği bu nedenle kıyı kent ilişkisinin farklı kullanımları içeren bu bölgede bütüncül olarak değerlendirilmemesidir.

İstanbul kıyıları genelinde planlar ile proje ve yatırımların yoğunluğuna bakıldığında dolgu alanlarının da etkisi ile Yenikapı-Florya arası hattın öne çıktığı görülmektedir. Özellikle Ataköy'den başlayıp Tarihi Yarımadayı da içine alan Marmara denizi kıyılarında kıyıya paralel planlar görülür. Bu bölgenin önemli bir özelliği de yeni imar planlarının yanı sıra revizyon imar planlarının fazlalığıdır ki bu planlar incelendiğinde Ataköy bölgesinin genellikle turizm ve rekreasyon alanı lejantı ile gösterildiği

görülmektedir. Ataköy Yat limanı ise turizm+ticaret lejantı ile gösterilmiştir. Kennedy Caddesi'nin kara yönündeki projeler, karma kullanıma izin veren, yakın tarihte planlama pratiğinde yaygın olarak kullanılan bir lejant olan, turizm+ticaret+konut lejantı ile planlarda gösterilmektedir. Yenikapı dolgu alanı projesi de planda kentsel açık yeşil alan lejantı ile tanımlanan bir projedir. Plana göre turizm ve rekreasyon lejantı ile gösterilen alanlarda, turizm kompleksi, otel, gazino, yat kulübü, alışveriş tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık kulübü gibi tesisler yer alabilir ibaresi vardır. Bu işlevler farklı plan kararlarında çeşitlilik göstermekle birlikte konut alanlarını hiçbir koşulda kapsamaz. Ancak karma bir kullanım şekli olan turizm+ticaret+konut lejantı proje detaylarını yatırımcıya bırakan bir lejant tipi olduğundan bölgede bu lejant kullanımına sık rastlanmaktadır. Genellikle bu tip planlar ile geliştirilen proje ve yatırımlar da kent geri bölgesindeki plan ile bütünleşemeyen, bağımsız proje ve yatırımlar olarak karşımıza çıkan noktasal projelerdir.

Bölge genelinde özellikle 2000'li yıllarda öne çıkan projeler tez kapsamında; Seapark, Yalı Ataköy, Millet Bahçesi, Hyatt Regency, Ataköy yat limanı, Ataport, Pruva 34, Onaltı Dokuz, Yedi Mavi, Büyükyalı, Radisson Blu, Yenikapı dolgu alanı olarak belirlenmiştir. Genellikle turizm odaklı plan kararlarına sahip olan bölge projeleri tek tek incelediğinde yaygın kullanım şeklinin konut olduğu görülmektedir. Konut projelerinin yanı sıra belirli bir oranda turizm, rekreasyon, ulaşım projeleri de yer almasına rağmen üst ölçek plan kararları ile uyuşmayan konut işlevi projelerde 'apart' veya 'residence' adları kullanılarak meşru bir zemin elde etmektedir. Bölgenin turizm alanı olması nedeniyle bu oranda bir konut işlevi çevre parseller için de emsal oluşturacak nitelikte olmaktadır. Eskiden askeri alan olarak kullanılan bazı parsellerin önceliğinin sosyal ve teknik altyapı olarak planlanması beklenirken, ticaret ve konut işlevleri alanda baskın işlevler haline gelmiştir. Benzer bir şekilde sanayi alanlarının da konut alanlarına dönüştüğü görülür. Bu kadar konut alanının inşa edilmesi ile nüfus yoğunluğu artması durumu da trafik ve altyapı yetersizlikleri gibi sonuçları doğurma ihtimalini ortaya çıkarır.

1989'da turizm ilanı ile 90'larda imara açılan bölgenin imar planlarında o tarihlerde alınmış kararlar revizyon imar planları ile günümüze taşınmaya çalışılmaktadır. Bu tarihlerde yapılan planlardaki en önemli plan kararlarından biri yüksekliktir. 70 m yapı yüksekliğine izin veren bu planların kent silüeti açısından yaratacağı hasar o tarihlerde

göz ardı edilmiştir. Günümüze gelindiğinde kazanılmış hak olarak bu planların revizyonu ile bölgenin kıyı hattında 70 m yüksekliğinde 18-23 katlar arasında değişen bloklar oluşurken; bu yapılar kıyı şeridinde bariyer etkisi yaratmaktadır.

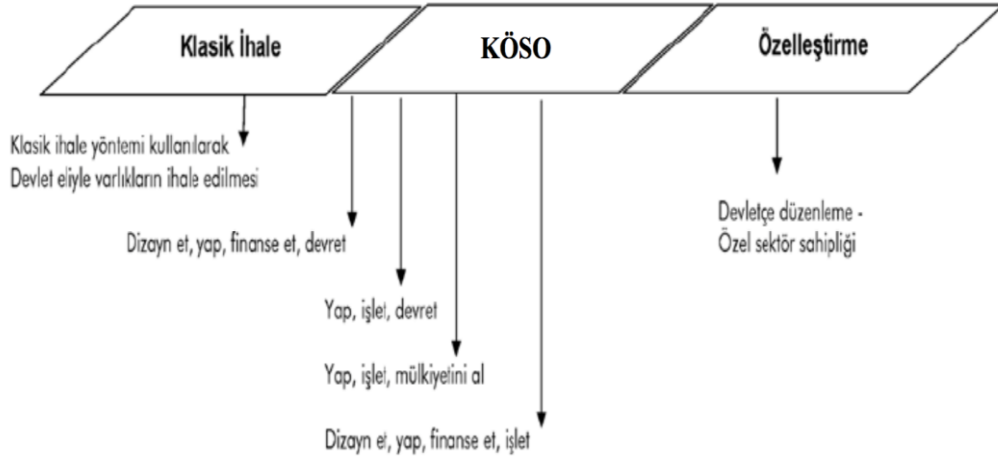
Noktasal Projelerin alanda dağılımına bakıldığında Ataköy bölgesinin Kennedy Caddesi'nin deniz tarafında konut projelerinin yoğunlaştığı görülmektedir. Yalı ve Seapearl gibi yoğun konut projelerinin yanı sıra Ataköy Yat Limanı'nda inşası devam eden konut alanları ve mevcutta planlanan konut projeleri bulunmaktadır. Aynı bölgede rekreasyon projesi olan Millet Bahçesi de konut projesi olarak planlanmış ancak süreç içerisinde kamuoyu baskısı ile proje kararı değiştirilmiş ve alan rekreasyon işlevine dönmüştür. Turizm işlevine hizmet eden otel projeleri de bölgede yaygın görülen projeler olarak karşımıza çıkar. Plan kararları doğrultusunda yoğun konut projelerinin içerisinde otel için ayrılmış alanlara da rastlanmaktadır. Zeytinburnu bölgesinde caddenin kara tarafında bulunan Yedi Mavi ve Büyükyalı projeleri de bu kapsamda inşa edilmiş yoğun konut projelerine örnek gösterilebilir. Bölgedeki en büyük rekreasyon projesi Yenikapı dolgu alanı projesidir. Bölgenin kıyı formunda değişime neden olmuş bu proje bölgenin doğusunda yer alır.

Projelerin planlama süreçleri incelendiğinde bölgede yerel yönetimin yetki ve katılımlarının sınırlı olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle dolgu alanları ile ilgili planlama kararları Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetki alanında olması nedeniyle bakanlık, karar verici konumda bölge genelinde daha etkindir. 14/8/2003 tarihli ve 25199 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Cumhurbaşkanlığının D-4-2003-1010 sayılı tezkeresi ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na, 16/1/2004 tarihli ve 25348 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Cumhurbaşkanlığının D -1-2004-54 sayılı tezkeresi ile Başbakanlığa, 09.07.2018 tarihli ve 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile de Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlanana Toplu Konut İdaresi (TOKİ) bölge genelinde etkin kurumlardan biridir. Kurumun, Toplu Konut İdaresinin 2985 sayılı Kanunla tanımlanan/belirlenmiş görevleri arasında 'Konut sektörüyle ilgili şirketler kurmak veya kurulmuş şirketlere iştirak etmek ve İdareye kaynak sağlanmasını teminen kar amaçlı projelerle uygulamalar yapmak veya yaptırmak' maddelerine referansla bölge genelinde kar amaçlı birden fazla konut projesinde hasılat paylaşımı ile ortaklık veya ihale ile arsanın satışını yapan kurum olarak karşımıza çıkmaktadır (URL-154). Bölge içerisinde turizm alanlarının ve sit alanlarının olması nedeniyle Kültür ve Turizm Bakanlığının da yetkin olduğu durumlar gözlemlenmiştir. Ancak

projelerin planlama süreçleri incelendiğinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bölge koruma kurullarının ve yerel yönetimleri devre dışı bırakıldığı vakalara rastlanır. Ataköy Yat Limanı projesinde Bakırköy Belediyesinin üst yapı için düzenlemeyi reddettiği ruhsatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı dolgu alanlarında yetkin kurum olma durumunu kullanarak düzenlendiği görülür. Yenikapı dolgu alanında da Tarihi Yarımada'nın Marmara denizi kıyılarında bulunan projenin koruma amaçlı imar planında olmaması nedeniyle çıkan sorunsal Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bölge için hazırladığı planlar ile aşılmaya çalışılmıştır. Sit alanı içerisinde yapılacak bütün planların ilgili koruma kurulunun görüşü ve onayı ile yapılması koşulu bu proje kapsamında projenin dolgu alanında yapıldığı gerekçesi ile sürece dâhil edilmemiştir. Ülkemizde yasal mevzuat kıyı alanların kamusal alanlar olarak tanımlamaktadır. Devlet mülkiyetinde olan bu alanların kullanım şeklini yasa kamusal alanlar olarak düzenleme zorunluluğu getirmektedir. Anayasa ve kıyı kanununda bu konuyu açıklığa kavuşturan, tartışmaya açık olmayan maddeler vardır. Ancak bölge genelinde kıyı arazilerinin TOKİ'ye devredilmesi ile plan kararlarının gerçekleştirilmesi için farklı modeller araç olarak kullanılmıştır.

İhale seçenekleri, kamu-özel ortaklıkları ve özelleştirme gibi modeller dünyada da yaygın kullanılan modellerdir (Şekil 4.37). Ülkemizde özellikle 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ile bu modeller yasal bir zemine sahip olmaktadır.

Kamu- Özel ortaklıkları modeli “kamu hizmetlerinin devletçe klasik yollardan temini ile tüm hizmet temininin özel sektör aracılığı ile yapılması arasındaki yelpazede yer alan, devlet ve özel sektör birlikteliğine dayalı tüm mal ve hizmet sağlama” modellerini içeren bir kavram olarak tanımlanabilir. Kamu özel sektör uygulamaları; projenin niteliği, kamu veya özel sektörün projeye katılım durumlarına göre farklı şekillerde gözükabilir. Ülkelerin yaygın olarak kullandıkları belli başlıca Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları; Yap-İşlet-Devret, BOT (Built Operate Transfer), Tasarla-Yap, DB (Design-Built), Yap-Devret-İşlet, BTO (Built Transfer Operate), Yap-Sahip Ol-İşlet-Devret, BOOT (Built Own Operate Transfer), Yap-Sahip Ol-İşlet, BOO (Built Own Operate), Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet, DBFO (Design Built Finance Operate), Yap-Kirala-Devret-Bakımını Yap, BLTM (Built Lease Transfer Maintain), Kirala-Yenile-İşlet-Devret, LROT (Lease Renovate Operate Transfer) (ÇDP Raporu, 2009).



Şekil 4.38 : Kamu-Özel ortaklıklar modelleri(ÇDP, 2009)

Bölge genelindeki projelerde ise kamu-özel ortaklığı olarak hasılat paylaşımı ve kiralama modellerinin uygulanması veya özelleştirme yolu ile yatırımcılara devir yapılması gibi modellerin sık kullanıldığı görülür. Bu modellerden kiralama dışındakilerde- hasılat paylaşımı ve özelleştirme yolu ile yatırımcılara devir yapılması- mülkiyet dönüşümü söz konusudur. Bölgedeki projelerin örgütlenme modelleri ve mülkiyet durumları incelendiğinde kıyı alanlarında bulunan, yasa ile güvence altına alınan, kamusal alanların hızla özelleştiği gözlemlenmiştir. Genellikle bölgedeki konut projelerinde bu sorun ortaya çıkmaktadır. Planlarında turizm tesis alanı olarak kullanım kararı getirilen alanlarda konut alanları inşa edilmiştir. 3194 sayılı İmar yasasının 3. maddesinde ‘herhangi bir saha, her ölçekteki plan esaslarına bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz’ hükmü yer almasına rağmen bölgede turizm merkezi olarak tanımlanan alanlara konut inşa edilmiştir. Bu maddeyi aşmak için halen konutlardaki daireler ‘rezidans’ adı altında satılmakta, mülkiyetleri özel şahıslara geçmektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 22 Ocak 2013 tarihinde yayınladığı genelge ‘Turizm tesis alanı olarak kullanım kararı getirilen ve plan hükümlerinde de açıkça belirtilen parsellerin daha sonra konut amaçlı kullanımlara dönüştürülmesinin engellenmesi için uygulama imar planında konut alanı olarak tahsis edilmeyen alanlarda konut amaçlı ‘kat irtifakı’ veya ‘kat mülkiyeti’ tesis edilmemesi gerekmektedir.’ şeklindedir. Ancak Tapu ve Kadastro Müdürlüğü kayıtlarında ‘Turizm Tesis Alanı’ olarak ayrılan birçok proje parselinde kat irtifakı vermiştir (URL-83).

Tez kapsamında bölgedeki noktasal projelerin alansal boyutları, dolgu alanı boyutları, inşaat alanı, yapı yoğunluğu, nüfus miktarı, nüfus yoğunluğu gibi parametreler üzerinden analiz yapılmıştır. Bu veriler çerçevesinde alandaki mekânsal dönüşüm yorumlanmıştır. 2000’li yıllarda yapılan bu noktasal projelerin mekânsal etkilerinin sayısal analizinde son 15 yılda verilerin büyük değişiklikler gösterdiği gözlemlenmiştir. Özellikle yapılan dolgu çalışmaları ile toplam alan boyutu %101 oranında artmıştır. Son 15 yıl içerisinde alanın tamamı iki katına çıkarken; dolgu alanı boyutundaki artış ise %449 oranındadır. Alan boyutu verileri sonuçlarına en fazla etki eden Yenikapı Dolgu Alanı projesidir. Geniş bir alanı kaplayan bu dolgu projesi ile denizden alan kazanılmış ve yeni bir kentsel alan üretilmesine rağmen; bölge genelinde mevcut rekreasyon alanlarının turizm+konut+ticaret işlevlerine evrilmesi ile doğan rekreasyon ihtiyacı Yenikapı dolgu alanı Projesi ile sağlanmaya çalışılmış ancak projenin içeriği ve kıyı hattı boyunca süreklilik arz etmeyen, noktasal bir proje olması nedeniyle proje istenilen amaca ulaşamamıştır. Atıl bir alan olarak kentle entegre olamamış bir proje olan Yenikapı dolgu alanı rekreasyon projesi olmasına rağmen oturma grupları, yürüyüş yolları ve yeşil alan dışında kentliye hitap eden donatılara sahip değildir. Miting, fuar gibi dönemsel aktiviteler dışında günlük kullanım için tercih edilen bir alan değildir.

Bölge genelinde sadece noktasal projelerden elden edilen verilerin sonuçlarına göre inşaat alanındaki artış %1225’tir. 2000’li yıllarda bölge kıyılarının yatırım açısından popülerliği inşaat alanında bu kadar yüksek bir artışa neden olmuştur. 90’lı yıllarda yapılan plan kararlarının (emsal ve yükseklik) bu duruma meşru bir zemin hazırlaması, bölgenin neoliberal kentsel politikaları benimsemiş bir yönetim anlayışı ile yönetiliyor olması, kıyı hattının tarihsel süreç içerisindeki önemi ve doğal çekiciliği gibi nedenlerden dolayı bölgedeki yatırımların arttığı görülür. Yapı yoğunluğu 0,2 inşaat/parselden 1.5 inşaat/parsele yükselmiş, bu da yaklaşık %567’lik bir artış demektir. Bu sayısal veriler içerisinde Yenikapı dolgu alanı projesi de bulunur. Toplam parsel alanının Yenikapı dolgu alanı projesi ile artış göstermesi yapı yoğunluğunun azalmasına neden olmakla beraber; Yenikapı Dolgu Alanı Projesi veri setinden silindiğinde yapı yoğunluğu 3’lere çıkmaktadır. İnşaat alanında olduğu gibi bölgedeki nüfus verileri de fahiş bir oranda artış gösterir. Proje alanlarının 2003 verilerinde konut alanı olmadığı için ikamet eden kişi sayısı 0 olarak kabul edilmiştir. 2018 verilerine göre daire başına 4 kişiden yapılan hesaplara 17.616 kişinin bölgede

ikamet etmesi beklenmektedir. Henüz tamamlanmamış bir proje olan Ataköy Yat Limanı ve Ataport Projelerinin master planları baz alınırca bu rakamlar iki katına çıkacak gibi gözükmeaktadır. Nüfus yoğunluğu 161 kişi/ha olarak hesaplanmıştır. Ancak yine Yenikapı dolgu alanı verileri çıkarıldığında nüfus yoğunluğu 380 kişi/ha gibi sayılara yükselir. Bu verileri İstanbul geneli ile karşılaştırdığımızda; İstanbulun güncel nüfus yoğunluğu 28.44 kişi/hektar'dır. İstanbulun en kalabalık ilçesi olan Sultangazi'de bu sayı 534.57 kişi/hektara çıkmaktadır. Çalışma alanı sınırlarında olan Bakırköy ilçesinin nüfus yoğunluğu 79.05 kişi/hektar, yine İstanbul genelinde konut alanlarının yoğunlukta olduğu Zeytinburnu ilçesinde ise 244.65 kişi/hektar'dır. (URL-155)

Bölgedeki son 15 yılda yaşanan dönüşümün ekonomik sonuçları incelendiğinde bölgedeki rayiç bedellerinin yükseldiğı gözlemlenmektedir. Özellikle konut projelerinde satış ofislerinden alınan bilgilere göre konut alanlarında metrekare bedelleri 5000-8000 dolar arasında değişmektedir. Bu sayıları bölgedeki ilçeler ile karşılaştırdığımızda Bakırköy ilçesinde konut fiyatları 8.740 TL/ m2 iken Zeytinburnu ve Fatih ilçelerinde konut metrekare fiyatları 4000 TL civarındadır (URL-156)

2000'li yıllarda bölgeye yapılan bu yatırımların yanı sıra ulaşım ağına da yatırımlar yapılmıştır. Yapılan bu ulaşım yatırımları da bölgedeki konut değerlerinin artmasında etkin olmuştur. Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir bağlantı noktası olan İstanbul'un ulusal ve uluslararası karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım bağlantıları ile bölge gelişmiş ulaşım olanaklarına sahiptir. Ankara asfaltı (E-5) olarak da bilinen D-100 karayolu (O-1) Zeytinburnu ilçesinden geçmekte olup hem bölgesel ve kentsel hem de ilçe ve proje alanı özelindeki önemli ana ulaşım arteridir. Kıyı kesiminde; çift yönlü, kıyıya paralel geçen bir aks olan Kennedy Caddesi karayolu ulaşımındaki önemli arterlerden biridir. Bu ulaşım aksı ile D-100 karayolu arasındaki dikey bağlantılar ise batıdan doğuya doğru Atatürk Havalimanı Caddesi, Ataköy Bulvarı, Ekrem Kurt Bulvarı, 10. Yıl Caddesi ve Adnan Menderes Bulvarı'dır. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmış, tünel Kennedy caddesine bağlanmıştır. Ayrıca Atatürk Havalimanından Aksaray'a kadar uzanan metro hattı ile Beylikdüzü-Söğütluçeşme arasındaki metrobüs güzergahı da bölge sınırlarına yakın konumlanmıştır. Yine İstanbul Avrupa bağlantılı demiryolu olan Sirkeci-Halkalı Banliyö treni ilçedeki toplu taşıma için önemli bir alternatiftir. İstanbul'un iki yakasında bulunan mevcut demiryolu hatlarının, boğazın altından

geçen bir tünelle birbirine bağlanmasını sağlayan Marmaray Tüp-Geçit Projesi ise şehrin iki yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı açısından önemlidir. Deniz ulaşımı açısından ise proje alanı yakınında yer alan Zeytinburnu İskelesi, Bakırköy Deniz İskelesi ve Yenikapı Feribot İskelesi kullanılmaktadır.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentsel kıyı düzenleme projeleri, dönüşümü zorunlu hale gelen kıyı alanlarında yaratılan kamusal alanların kent ile entegrasyonunun sağlanması ve kente dâhil edilmesi olarak tanımlanabilir. Çeşitli nedenlerden dolayı kentlerde bozulmaya ve çöküşe terk edilmiş kıyı arazilerinin, kentin bir parçası olabilmesi adına dönüşüm geçirmesi ve yeni bir işlev kazandırılması olarak da düşünülebilecek olan kentsel kıyı projeleri; temelde su ve kent arasında geleneksel olarak var olan ancak uzun süredir kopmuş bulunan fiziksel ve sosyal ilişkiyi çağın gereksinimleri ile yeniden üretme sürecidir.

1960’larda başlayarak özellikle sanayi işlevine dayalı alanların kentsel kıyılardan uzaklaşması sonucunda boşalan alanların hızla çöküntü bölgelerine dönüşmesi; bu alanlar ile ilgili çalışmaların yapılma ihtiyacını doğurmuştur. Ekonomiyi yeniden canlandırma amacıyla kıyı alanlarına konut, ticaret, iş, kültür, turizm, rekreasyon alanları sunan işlevlerle birlikte yeniden geliştirilen projeler özellikle bu yıllarda başlayarak öncü örneklerin de etkisi ile 1980’lerde ivme kazanarak günümüze kadar evrilerek devam etmiştir. Aynı tarihlerde kıyı alanlarının gelişimine etki eden kentsel gelişmeler kıyı düzenleme projelerinde de etkisini göstermiştir. 1960’larda dünyada artan tarihi çevreyi koruma kavramı ve bilinciyle birlikte; kentlerin özgün kimliklerinin parçası olan ve sanayinin desantralizasyonu ile atıl kalan kıyı yapılarının yeni işlevler ile korunması, bu defa 1970’lerdeki kentsel kıyı alanlarının düzenlenmesi konusuna ivme kazandırmıştır. 1970’li ve 1980’li yıllar ekonomik olarak da yeniden yapılanmanın, bu yeni düzene toplumsal ve politik yönden adaptasyon sürecinin yaşandığı dönemdir. Yeni dünya düzeni ile gelen küreselleşmenin getirdiği yeni ekonomik kavramlar, kıyıların yeniden geliştirilmesinde de etkin bir rol oynamıştır. Bu süreçte kentin kıyısı, küresel sermayeyi çekecek biçimde onların talepleri doğrultusunda pazarlanan alanlar olarak inşa edilmiştir.

Dünyada farklı coğrafyalarda farklı zaman dilimlerinde kıyı düzenleme projeleri gerçekleştirildiği görülür. İncelenen dünya örneklerinde, kıyı alanlarında fonksiyonel olarak ticaret, turizm, ulaşım, rekreasyonel, kültürel ve konut gibi işlevlerden birinin daha baskın olduğu örneklerin yanı sıra karma kullanıma sahip kıyı alanları da vardır.

Bu projelerde hangi işlevin hakimiyeti olursa olsun ekolojik, ekonomik ve toplumsal yararları dengeleyen, sürdürülebilir bir kıyı düzenleme sürecine sahip olan; kentsel bağlam ile ilişkili; kendine has yerel özelliklere sahip projelerin başarıya ulaştıkları görülmektedir. İncelenen dünya örneklerinde, kıyıların kent yaşamına yeniden katılmasının, kentlinin güncel yaşamdaki ihtiyaçlarına cevap verebilecek kamusal mekânların üretilmesi ile sağlanabileceği görülmüştür. Bu projelerde, kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve uzmanlar arasında koordinasyon sağlayarak çok aktörlü bir katılıma olanak veren bir örgütlenme birimi oluşturulduğu gözlemlenmiştir. Örnekler kıyının doğal, tarihi, kültürel değerlerini hesaba katan; alanın kent ile ilişkili, ekonomik canlanmayı destekleyen bir kıyı düzenleme projesi ile çözümlenebilecek bir olgu olduğunu göstermiştir. Bu örneklerle bakılarak çıkarılan sonuçta, kentsel kıyı düzenleme projelerine dâhil edilmesi gereken; kamu-özel ortaklığı sağlayan bir örgütlenme modeli ve birimi, kültürel mirasın korunması, kıyı-kent entegrasyonunun sağlanması, kamu yararı, mevcut ve yeni yapılar arasında uyum, kimlik gibi temel kavramlar saptanmıştır.

İstanbul özelinde incelenmiş olan kentsel kıyı düzenleme projeleriyle ilgili olarak varılan sonuçlar şunlardır;

Tarihi ve kültürel değerleri ile önemli bir konuma sahip olan İstanbul kıyıları, 1950'lere kadar bu değerlerini büyük oranda korumuş; sonrasında büyük imar hareketleri ve kıyı mekânına yapılan müdahaleler ile yok olma sürecine girmiştir. Şehir özellikle 1980 sonrası hızlı bir kentleşme sürecine girmiş, artan nüfusla birlikte yetersiz kalan altyapı sorunlarına çözüm de ilk kıyı alanlarında aranmıştır. 1990'lara kadar kıyıları ile ilgili yasal mevzuatın da yetersiz olması, 1990 yılında kıyı kanunu ile kıyılardaki müdahalelere belli sınırlamalar getirilse de yönetim ve aktörler ile ilgili sorunlar, yetki karmaşası, kurumlar arası eşgüdüm ve organizasyon eksikliği, bütünden bağımsız planlama yaklaşımındaki sorunlar, mekânsal sorunlar vb. gibi birçok problemten dolayı İstanbul kıyıları değerlerinden kayıplar vermeye devam etmiştir. 1980 sonrası tüm dünyada etkisini gösteren küresel ekonomiyle dönemin popüler söylemi olan neoliberalizminin yön verdiği kentsel politikaların kentleri şekillendirmeye başlaması; yatırımcı odaklı kentsel politikalar ve bu politikaların yarattığı kentsel dinamikler ile kentsel mekân bir ekonomik kalkınma aracı olarak kabul görülmüştür. Özellikle atıl durumda olan kıyılarda yeni yatırım alanları planlanırsa, yeni ekonomik kazanç kapılarının açılacağı fikri çerçevesinde de kıyı

alanları serbest piyasa ekonomisinin kurallarına göre şekillenmeye başlamıştır. Ülkemizdeki yasal, yönetsel ve planlamaya yönelik altyapının ve planlama geleneğinin yerleşmemiş olması sebebiyle küresel dünyanın eğilim ve talepleri doğrultusunda kıyıların bir tüketim ve pazar alanı olarak görülmesi, İstanbul'un coğrafyasına, tarihine ve kültürüne, bunların oluşturduğu kimlik ve karakterine gözle görülür zararlar vermiştir. Kentlerin uluslararası sermayeyi kapmak için yarıştığı günümüzde, İstanbul bu yarışın bir parçası olmakta, kıyı alanları prestij merkezleri olarak pazarlanmakta ve buna bağlı olarak kıyıları eşsiz kılan özellikler göz ardı edilmekte, hatta yok edilmektedir.

2000'li yıllara gelindiğinde kıyı kent entegrasyonunu sağlamayan, kentsel bağlam ile ilişkilendirilmeyen, İstanbul'un özgün yerel kıyı değerlerinin göz ardı edilerek 'kimliksiz' bir kıyı şeridi oluşumunun söz konusu olduğu noktasal projeler kendini daha fazla göstermeye başlamıştır. Bu dönemde İstanbul, mega projeler ile önemli bir değişime sahne olmuştur. Mega projeler genellikle bütüncül bir planlama yaklaşımına göre yapılmadan, noktasal projeler olarak kentsel kıyı alanlarına biçim verilmesinde etkin olmuştur. Bu projeler sosyal ve kültürel politikalarda farklılaşırken, ekonomik politikalarda benzerlik göstermiş ve neoliberal kentsel politikaların bir sonucu olarak doğmuştur. Plan bütünlüğünü gözetmeden kimseye bağlı olmaksızın kullanılan merkezi yönetim yetkileri ile İstanbul kıyıları bu dönemde inşaat odaklı bir gelişmenin sahnesi olmuştur. Uluslararası yatırımları çeken, bir nesne görevi üstlenen bu mega projeler ekonomik canlanma sağlamanın etkin bir aracı olarak görülmüştür. Temel ihtiyaçlar baz alınarak daha nitelikli projelerin üretilmesi beklenirken, serbest piyasa ekonomisi sadece ekonomik ranta odaklanarak projeler üretim sürecini etkilemiş ve uzun vadede bu yaklaşımın kentte yaratacağı sorunlar ve tahribat göz ardı edilmiştir. Serbest piyasa ekonomisinin önceliklerinin hâkimiyetindeki bu düzen 'kamu yararı' kavramını yok saymış; kentsel mekân, parçalanarak özelleştirilmiştir. Anayasa ile güvence altına alınan kıyı alanları kamusalılık özelliğini yitirmiş, farklı sosyo-kültürel kitlelerin özel alanlarına dönüşmüştür.

Bu çalışma neoliberal söylem ile ivme kazanan noktasal projelerin İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürdüğü hipotezinden yola çıkmaktadır. Tez kapsamında yapılan analizler, araştırılan dünya örneklerinden alınan ders; kıyı alanlarının düzenlenmesi için tek bir çözümün olmadığı; yerlerin kimliğine, tarihine, ekonomisine, yasal ve yönetsel dinamiklerine

göre özgün, kendine uygun bir kıyı düzenleme projelerinin üretilmesi gerektiği düşüncesine varılmıştır. Bu bakış açısı ile projelerin farklı parametreler çerçevesinde analiz edilmesinin yapılacak hataları azaltabileceği anlaşılmıştır. Yapılan analizler ışığında tezin asıl meselesi olan ve birçok soruna konu olan noktasal projelerin süreç ve etkilerinin daha anlaşılabilir olmasını sağlayan; projeleri farklı boyutlarıyla ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir. Bu metodoloji ile noktasal projelerin kıyı alanlarındaki etkilerini analiz ederek yapılan veya yapılacak hataların saptanması sağlanmıştır.

Tez kapsamında alan çalışması olarak; Tarihi Yarımada-Atatürk Havaalanı arasında kalan Marmara Denizi kıyılarında, 2003-2018 yılları arası neoliberal politikalar ekseninde gelişen mega kıyı projeleri, yatırımlar, üretilen yeni kentsel alanlar (dolgu alanları) detaylı analiz edilip, aynı yıllarda değişen arazi kullanımlarının sayısalı ile karşılaştırılmıştır. Yapılan analiz metodu 4 evreden oluşur. Bu evreler sırası ile; birinci evre tanımlama, ikinci evre kabuller, üçüncü evre etki analizi, dördüncü evre yakın çevre değişim analizi olarak sıralanabilir. Metot, Tarihi Yarımada- Atatürk Havalimanı arasında kalan kıyı hattındaki 13 projeyi odağına almıştır. Bu projeler, Sea Pearl Ataköy, Millet bahçesi, Yalı Ataköy, Ataköy Yat Limanı, Yedimavi, Büyükyalı, Ataport Seaport ve Kruvaziyer Limanı, Pruva 34, Radisson Blu, Hyatt Regency, Onaltıdokuz ve Yenikapı dolgu alanı-miting alanıdır.

Noktasal projelerin kıyı alanları üzerinde oluşturduğu etkileri incelemek üzere yapılan analizler sonucunda ortaya çıkan bulgular şunlardır:

- Noktasal projelerin plan kararları ile ilgili bulgular ve tasarım süreçleri incelendiğinde; 90'larda turizm merkezi ilanı ile bölgenin hızlı bir dönüşüme sahne olacağının işaretleri verilmiş; aynı tarihlerde yapılan imar planları ile de kıyı alanları yapılaşmaya açılmıştır. Ancak 90'larda ülkedeki ekonomik ve politik nedenlerden dolayı dönüşüme uygun bir zemin bulamayan bölge 2000'li yıllara gelindiğinde yasal düzenlemelerin etkisi ile hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Yatırımcıların özellikle kentsel projelere yöneldiği bu dönemde, 90'larda verilen imar hakları ile proje alanları yatırım için ideal alanlar olarak tercih nedeni olmuştur. Bu nedenle bölge, yeni imar planları yerine, kazanılmış emsal ve yükseklik haklarının kaybedilmemesi için revizyon imar planları ile şekillenmiştir. Genellikle karma kullanıma izin veren 'tercihli kullanım' (TK) veya turizm+ticaret+konut lejantları ile gösterilen bu

alanlarda proje detayları ve arazi kullanım kararları yatırımcıya bırakılmıştır. Dünya örnekleri incelendiğinde başarılı örneklerin tamamında alana özgü bir master plan hazırlandığı görülür. Bu master plan genellikle plancılar, proje geliştiriciler, yatırımcılar, akademisyenler ve sivil toplum kuruluşlarının bir arada çalışması ile oluşturulmaktadır. Kentsel tasarım yarışmaları ile hazırlanan master planlara da rastlanmakla beraber; bölge ile ilişkili farklı aktör gruplarının dâhil olduğu bir süreç başarılı master planların oluşmasında en etkin yöntem olarak karşımıza çıktığı görülür. Ülkemizde yaşanan bu sürecin benzeri 1980'lerin başında Dock'larda yaşanmıştır. Proje alanlarında yatırımcıların kendi master planlarını geliştirme fırsatları olmuş, ancak bu durum kamu arazilerinde birçok rıhtım alanının doldurularak özel sektöre kentsel alan kazanımı ile sonuçlanmıştır. Nehrin doğal yapısına zarar veren özel sektöre sağlanan bu esneklik o tarihlerde bile büyük eleştirilere neden olmuştur. Yatırımcılar için hazırlanan master planın kentsel tasarım açısından belirsizliği kıyı alanının bütünlüğünü bozmuştur. İzlenen bu model ile bölgenin ekonomik canlanması, proje oluşumu ve masraf sorunlarının çözülmesi, pratik kısa dönemli müdahalelere odaklanmak gibi avantajlardan (Shaw, 1993) bahsedilebildiği gibi, bölgenin bütününe karmaşıklık ve parçalanma getirmiştir. Bu örnek üzerinden bakıldığında ülkemizde de master plan sürecinin yatırımcının inisiyatifine bırakılması benzer bir sonuç ortaya çıkarırken; kıyı alanının bütünlüğünü bozmuş ve parçalanmalara neden olmuştur. Yapılan analizlere göre noktasal projelerde genellikle aynı tasarımcılar çalışmıştır. Master planlar bu tasarımcılar tarafından hazırlanarak sürecin tamamlanma aşamasında halka sunulmuştur.

- Projelerin örgütlenme modelleri incelendiğinde; ülkemizde genellikle ihale ile arsanın satışı, yap-işlet veya kiralama modelleri görülmektedir. Dünya örnekleri incelendiğinde başarılı projelerin tamamında kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve uzmanlar arasında koordinasyon sağlayarak çok aktörlü bir katılıma olanak verecek bir örgütlenme birimi oluşturulduğu görülür. Ancak alan çalışması kapsamında incelenen projelerde böyle bir birim kurulmadan, genellikle yerel yönetimin, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın dışlandığı; koordinasyonun merkezi hükümet tarafından yapıldığı bir süreç ön plana çıktığı görülmüştür. Projelerin analizlerinde en sık karşılaşılan

devlet kurumları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve TOKİ'yken; özel sektörden de birçok kurumun yatırımcı rolü ile sürece dâhil olduğu gözlemlenir. Bu durum kıyı projelerinin kentten kopuk kentle bütünleşemeyen bağımsız projeler olarak üretilmesi ile sonuçlanmıştır.

- Projelerin mülkiyet durumlarındaki değişim incelendiğinde; kıyı arazilerinin özellikle 2000 sonrasında TOKİ'nin ihale usulü satışa çıkarması ile özel mülkiyete geçtiği görülür. Farklı kurumlardan, farklı nedenler sebep gösterilerek TOKİ'ye devredilen bu kıyı arazileri devlete gelir olarak değerlendirilme amacıyla satılmıştır. Projelerin arazi kullanım kararlarının da bu durumun oluşmasında etkisi büyüktür. Genellikle konut alanlarına dönüşen bu arazilerde kat irtifakı ve kat mülkiyeti hakları tanınırken; bu durum bölgenin kıyı alanlarının büyük bir oranda özelleşmesi ile sonuçlanmıştır. Anayasa ile güvence altına alınan kıyı alanlarının kamusalılık özelliği bu durum ile büyük bir çelişki oluşturmakta ve geri dönüşü olmayan sonuçlar doğurmaktadır.
- Arazi kullanım kararları, proje türleri ve yöntemler incelendiğinde; bölgenin turizm alanı ilan sonrasında turizm ile ilişkili projelerin çoğunlukta olması beklenmektedir. Ancak detaylı analizler sonucunda yapılan projeler, büyük bir oranda turizm adı altında konut projeleridir. 'Residence' ve 'apart' adı altında yapılan bu projeler sosyal konut geleneğinden uzak, kapalı konut siteleri olarak tasarlanmıştır. Barınma işlevi özel mülkiyeti gerektiren bir konu olup; kamusal alan olan kıyılarda konut işlevi her zaman tartışma konusu olmuştur. Ancak dünya örnekleri incelendiğinde bu konuda sosyal konut geleneği ile tasarlanan projelerin başarılı olduğu; her iki kullanıcı kitlesinin de ihtiyaçlarını karşılayan, özel, kamusal alan dengesini kurgulayabilen tasarımlar bulunmaktadır. Ancak bölgedeki konut projelerinin bu kaygılar ile tasarlanmadığı görülür. Aksine kapalı siteler olarak tasarlanan projelerde sahil hattının tamamının projeye dâhil edildiği ve kamusal hiçbir alan bırakılmadığı örneklerle bile rastlanmıştır. Bölgede Yenikapı dolgu alanı ve Millet Bahçesi gibi 'rekreasyon' adı altında tamamlanan projelerin bulunduğu bilinmekle birlikte, ancak incelenen dünya örneklerindeki rekreasyon projelerinin öncelikli kaygısının kent ile entegrasyon olduğu gözlemlenmiştir. Dünyada kentlinin boş zamanlarını kıyı alanlarında geçirme isteğinin artması ile kentsel kıyı alanları bu talep doğrultusunda şekillenmeye başlamıştır. Projelerin ana hedefi kentlinin erişebildiği ve kullanabildiği alanları tasarlamak olmalıdır ve

projelerdeki donatılar da bu hedef çerçevesinde tasarlanmalıdır. Yenikapı dolgu alanı ve Millet Bahçeleri projelerine bakıldığında, fiziki planlama açısından kıyı bandında bulunan yeşil alan olma özelliklerinin ötesine geçemediği görülür. Kentliye hizmet etmesi beklenen donatı elemanlarından yoksun, genellikle sadece yaya yolları ve oturma elemanlarından oluşan yeşil alanlardır. Kentsel alan ile yaya erişiminin kısıtlı olması, Kennedy Caddesinin kent ile kıyı bandı arasında bariyer oluşturması ve bu duruma çözüm üretecek, kıyının kentle ilişkisini kuracak ulaşım koridorlarının olmaması gibi sorunlardan dolayı projeler amaçlarına hizmet edememektedir. Günün herhangi bir saatinde yeterli doluluğa sahip olmayan, atıl kalmış alanlar olarak karşımıza çıkar. Bu devasa dolgu alanlarının oluşturduğu bir başka sorun ise, kentin doğal morfolojik yapısını bozarak kıyıların kültürel ve tarihsel sürekliliği ortadan kaldırmaktadır.

- Bölgenin 2000’ler sonrası noktasal projeler ile değişiminin ekonomik sonuçları incelendiğinde; kıyı alanlarındaki konut projelerindeki konut fiyatlarının bağlı oldukları ilçelerdeki konut fiyatlarının çok üstünde olduğu gözlemlenmiştir. Genellikle yabancı para birimleri üzerinden satışı yapılan bu projeler, yabancılara ve/veya sosyo-ekonomik olarak üst sınıfa hizmet eder. Kapalı siteler olarak tasarlanan bu projelerin kullanıcı kitlesi de hem ekonomik olarak hem de fiziki sınırlar ile Zeytinburnu ve Bakırköy’ün yerel halkından ayrılmaktadır. Bu tür kapalı projelerin artması kıyı bandının her geçen gün belli bir sosyo-ekonomik kitleye hitap eden, özelleştirilmiş alanlara dönüşmesine neden olacaktır. Dünya örneklerinde de kıyı alanlarının soylulaştırması sorunu karşımıza sıklıkla çıkan bir olumsuz bir durumdur. Genellikle çöküntü bölgesi haline gelmiş olan kıyı alanlarında yapılan projelerde sosyo-ekonomik dönüşüm yaşanmış ve projelerin ana eleştirilen noktası olmuştur. Baltimore’da, Barselona Poblenou bölgesinde ve İngiltere Dock’larda önemli bir soylulaştırma süreci yaşanmıştır. Özellikle turizm alanı ilan edilen bölgelerde turizmin getirdiği refah sonucu mevcut yerel halkın yaşam maliyetlerinin artması ile ekonomik olarak yaşamlarını idame ettiremez hale gelmeleri sıklıkla rastlanan bir durumdur. Ancak bölgedeki projeleri bu örnekler ile karşılaştırmak doğru bir analiz olmayacaktır. Kent ile entegre olmamış bu projelerin konut fiyatları ile Bakırköy ve Zeytinburnu güncel konut

fiyatları arasındaki farkın çok olması projelerin ekonomik olarak kente dünya örneklerindeki gibi bir etkide bulunmadıklarını gösterir. Bu nedenle noktasal projeleri kendi içerisinde değerlendirmek daha doğru olacaktır. Noktasal projeler ile kıyı alanlarının kamusalılıktan uzaklaştırılarak, ekonomik olarak pazarlanması gibi bir durum karşımıza çıkar.

- Tarih boyunca belirli aralıklarla bölgede deniz doldurularak kentsel alana dahil edilmiştir. 2000'ler de dolgu çalışmalarının yoğunlaştığı bir dönem olarak karşımıza çıkar. Özellikle Yenikapı dolgu alanı ve miting projesi ile büyük miktarda yeni kentsel alan kazanımı olmuştur. İmar hareketleri ile kent içerisinde yetersiz kalan donatı alan ihtiyacını karşılamak amaçlı yapılan bu dolgu çalışmalarından biri olan Yenikapı projesi de noktasal bir proje olması nedeniyle amacına hizmet etmemektedir. Üst ölçek planlar ve Tarihi Yarımada planı ile bütünleşik bir yaklaşım ile üretmeyen proje rakamsal olarak bölgedeki yeşil alan miktarını arttırmanın ötesine geçememiştir.
- Projeler ile bölgedeki nüfus değişimi incelendiğinde belirgin bir nüfus artışından bahsedilebilir. Turizm adı altında konut projeleri ile şekillenen bölgede her geçen gün nüfus artışı yaşanmaktadır. Noktasal projeler bazında yapılan analiz sonucunda 2003 yılında nüfus 0 olmasına rağmen; projelerdeki konutların satışları tamamlandığında ikametgâh sayısının 17.616 kişiye çıkması beklenmektedir. Bu sayılar Ataport ve Yat Limanı projelerinin tamamlanması ile çok daha fazla bir sayıya ulaşacaktır. Proje bazlı incelediğimizde; Ottomare Suits projesinde 1092 kişi/hektar nüfus yoğunluğu, Yedi Mavi'de 538 kişi/hektar nüfus yoğunluklarına rastlanmıştır. İstanbul genelinin nüfus yoğunluğunun 28 kişi/hektar olduğu; Bakırköy'ün 79 kişi/hektar, Zeytinburnu'nun 244 kişi/hektar olduğu bir tabloda projelerin nüfus yoğunluklarının çok yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Üstelik turizm adı altında inşa edilen bu konut projeleri imar yönetmeliğinin konut alanları için gerekli gördüğü donatı alanlarını da karşılamamaktadır. Bu tür bir nüfusun yaratacağı yeni yükler hesaplanmadığı için planlama pratiğinin dışına çıkan bir yapılaşma söz konusudur.
- Bölgedeki yapı yoğunluğunun artışı incelendiğinde; 2000'li yılların bölge için yoğun bir yapılaşma dönemi olduğu görülür. Sadece tez kapsamında analiz edilen noktasal projeler ile inşaat alanındaki artış %1480'dir. Bu verilere henüz

uygulamaya geçmemiş olan, master planlarında yoğun bir yapılaşma olduğu görülen Ataköy Yat Limanı ve Ataport Projeleri dahil değildir. Bu iki projenin de tamamlandığı aşamada kıyı hattı büyük bir oranda imara açılmış olacaktır. Özellikle son yıllarda yoğun yapılaşmaya sahne olan bölgenin kıyı hattı açık alan kullanım özelliğini kaybetmektedir.

- Noktasal projelerin bölgenin silüetinde yarattığı etki iki açıdan incelenebilir; kıyı alanlarına yapılan dolgu çalışmaları ile kıyının formunun dönüşümü; özellikle Tarihi Yarımada'nın görsel bütünlüğüne verebileceği hasar ve 70 metre yükseklikte yapılaşmaya izin veren imar planlarıdır. Yenikapı dolgu alanı projesi ile Tarihi Yarımada'nın formu değiştirilmiş, görsel bütünlüğü korunamamıştır. Yapılaşmaya açılan alanlarda da 70 metre yüksekliğinde yapı blokları kıyı hattı ile kent gerisi arasında bariyer etkisi yaratmaktadır.
- Noktasal projeler, alanın kamusal durumuna etkisi ve kıyı kent entegrasyonu açısından değerlendirilecek olursa; öncelikle bölgenin turizm alanı ilan edilmesi sonrasında yapılan planlarda alanın kamusal özelliğinin ikinci plana atıldığı gözlemlenmiştir. Özelleştirmeye yönelik kentsel politikalar ve yatırımcıya bırakılan master planlar ile bölge kamusal kullanım olanaklarını yitirme sürecine girmiştir. Özel sektör tarafından kamusal, 10 metre kıyı bandında yaya yolları bırakılması olarak yorumlanmakta ve bölge kıyıları bu yaklaşım ile şekillenmektedir. Dünya örnekleri incelendiğinde, tartışmalı ve eleştiri projelerde bile kıyı bandında kamusal alanlar oluşturulmuştur. Bölgedeki projelerin bazılarında yarı kamusal alanlar olduğu gibi bazılarında bu alanlar bile bırakılmamış, kıyı hattındaki yaya yolu bu projeler ile kesintiye uğramaktadır. Bölgedeki bir diğer sorun ise kıyı kent entegrasyonunu sağlamayan projelere ev sahipliği yapmış olmasıdır. Mevcutta da kıyı hattı Kennedy caddesinin varlığı nedeniyle kent ile ilişkisi sorunlu bir bölgedir. Tarihte yapılan bu hatanın yeni projeler ile çözümlenmesi beklenirken noktasal projeler ile bu kopukluk daha da artmıştır.
- 2000'li yıllarda bölgede noktasal projeler ile paralel ulaşım yatırımları da yapılmıştır. Konut değerlerinin artmasında etkin olan bu yatırımlar kara yolu ve raylı sistemde yapılan yeni ulaşım ağlarıdır. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmış, tünel Kennedy caddesine bağlanmıştır. İstanbul Avrupa bağlantılı demiryolu olan Sirkeci-Halkalı

Banliyö treni ilçedeki toplu taşıma için önemli bir alternatiftir. Yine yakın tarihte açılan İstanbul'un iki yakasında bulunan mevcut demiryolu hatlarının, bo azın altından geçen bir tünelle birbirine ba lanması sağlayan Marmaray T p-Geçit Projesi ise şehrin iki yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı açısından önemlidir. Deniz ulaşımı açısından ise proje alanı yakınında yer alan Zeytinburnu  skelesi, Bakırköy Deniz  skelesi ve Yenikapı Feribot  skelesi kullanılmaktadır. Hava ulaşımı açısından Atatürk Havaalanı'nın kapanması turizm merkezi olan bölgedeki otel projelerinin konut projelerine evrilmesi şeklinde yorumlanabilir.

Yapılan bu çalışma ile kentsel kıyı düzenleme projeleri tarihsel süreç içersinde analiz edilerek dünya örneklerinden dersler çıkarılmıştır. Dünya örneklerinden kıyı düzenleme projeleri için güncel kavramlar belirlenmiş, İstanbul'daki kıyı düzenleme projeleri değerlendirilirken bu kavramlardan faydalanılmıştır. Yapılan analizler, araştırılan dünya örneklerinden; kıyı alanları düzenlemelerinde tek bir çözümün olmadığı, yerlerin kimliğine, tarihine, ekonomisine, yasal ve yönetsel dinamiklerine göre özgün, kendine uygun bir kıyı düzenleme projelerinin üretilmesi gerektiği düşüncesine varılmıştır. Bu bağlamda İstanbul kıyıları özelinde yapılan çalışmada; kıyı düzenleme süreci, yerel bir süzgeçten geçirerek, arazi kullanımı perspektifinden analiz etmiştir. Noktasal projelerin süreçlerinin ve etkilerinin anlaşılabilir olmasını amaçlayan; projeleri farklı boyutlarda ele alan sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir. Geliştirilen bu metod; noktasal projelerin kıyı alanlarındaki etkilerini farklı boyutları ile analiz ederek; yapılan veya yapılacak olan hataları ortaya koymaktadır. İlerleyen çalışmalarda; bu analiz metodolojisi İstanbul'un diğer kıyı alanlarında da kullanılarak noktasal projelerin kıyılarına olan etkileri analiz edilebilir. Gelecekte yapılacak kıyı düzenleme projelerinde yapılan metodoloji bölgenin kendi özelliklerine göre evrilerek denetim ve kontrol mekanizması oluşturulabilir.

KAYNAKLAR

- Akın, N.** (1998). 19.Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Akkaya, A. M.** (2004). *Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi Ve Hukuksal Rejimi*. (Doktora tezi), Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Akın, G.** (2011). 20. Yüzyıl Başında İstanbul: Toplumsal ve Mekansal Farklılaşma. İçinde İ. Y. Akpınar (Editör), *Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul’a: Mimarlık ve Kent 1910-2010*, İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Andersen, H. S.** (1999). Housing Rehabilitation and Urban Renewal in Europe: A Cross-National Analysis of Problems and Policies, in the Housing Renewal in Europe, The Policy Press, Great Britain.
- Balamir, M.** (2008). Küresel Gelişmeler, Neoliberal Politikalar, Risk Toplumu ve Planlama Alanı. Erişim: 30 Nisan, 2020, adres: <https://www.mimdap.org>
- Batur, A.** (1996). Dünya Kenti İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Batur, A.** (2001). Galata and Pera A Short History: Urban Development Architecture and Today, *ARI: The Bulletin of the Istanbul Technical University*, 55 (1), pp. 1-10.
- Bilgin, İ., Akın, G., Boysan, B., Güvenç, M., Korkmaz, T., Yücesoy, E. Ü., & Bozdoğan, S.** (2010). İstanbul 1910-2010, Kent, Yapılı Çevre ve Mimarlık Sergisi Kataloğu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Bilsel, C.** (2006). Kentsel Dönüşüm, Çözülen Kentler ve Parçalanmış Kamusal Alan, *Mimarlık Dergisi*, 327, s. 21.
- Breen, A. and Rigby, D.** (1994). *Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*. McGraw-Hill, New York.
- Breen, A. and Rigby D.** (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill, New York.
- Brownill, S.** (1993). Developing London Docklands: Another Planning Disaster? London: Paul Chapman.
- Brownill, S.** (2011). London Docklands Revisited: The Dynamics of Waterfront Development. In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert (Eds.), *Transforming Waterfronts: Fixity and Flow*, New York: Routledge.
- Bruttomesso, R.** (1993). Working on the Water’s Edge. In R. Bruttomesso (Ed), *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*, pp.10-11, Venice.
- Carr, S.** (1992). *Public Space*, Cambridge University Press, New York.

- Clay P. L.** (1979). Neighbourhood Renewal, Lexington Books, Toronto.
- Çelik, Z.** (1998). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- De Jong, W. M.** (1991). Revitalizing the urban core waterfront development in Baltimore, Maryland. In Fox-Przeworski, J., (Ed), *Urban regeneration in a changing economy: an international prospective*, pp. 185 – 198, Oxford: Clarendon Press.
- Demirdizen, E.** (2008). Kıyının Bu Tarafı. Erişim: 20.04.2020, adres: <http://www.mimarizm.com>.
- Demirtaş Y., İsmet, E.** (2006). Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona, *Planlama*, 2, s.155-157.
- Dinçer, İ.** (2011). İstanbul'un Tarihi ve Doğal Miras Değerleri: Potansiyeller, Riskler ve Koruma Sorunları, *İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları*, 25, İstanbul.
- Doğan, E., Burak, S. ve Akkaya, A.** (2005). Türkiye Kıyıları: Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım., Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.
- Doğan, E. ve Erginöz, M.** (1997). Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması. Arion Yayınevi, İstanbul.
- Douglass, S., L. and Pickel, B., H.** (1999). Headland Beach Construction on Bay Shorelines, *Proceedings of 12th Annual National Conference on Beach Preservation Technology Conference*, St. Petersburg, Florida, September 1.
- Domicelj, S.** (1994). Kent Bazlı Bölgecilik, *Kentsel Koruma ve Yenileme Uygulama Kolokyumu*, İstanbul.
- Duru, B.** (2001). *Kıyı Yönetiminde Bütüncül Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası*. (Doktora tezi), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Dündar, Ş.** (2002). *Mekan Organizasyon Bilimlerinin Yeniden Yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım*. (Doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Edwards, B.** (1992). London Docklands: Urban Design In An Age Of Deregulation. Jordan Hill, Oxford.
- Eke, F.** (1995). Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama (Rapor no:77). Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Eldem, E., Güvenç, M., Koraltürk, M., & Toprak, Z.** (2008). İstanbul. Kıtaların, denizlerin, yolların, tacirlerin buluştuğu kent, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Erdoğan, N.** (2010). Kıyı ve Deniz Alanlarının Turizm Amaçlı Kullanımına Yönelik Yasal Yapının Doğası, *VIII. Türkiye Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Kongresi*, Trabzon, 27 Nisan-01 Mayıs.
- Erkal, N.** (2011). Bugün Liman Kara Olmuştur: İmparatorluk-Cumhuriyet Eşiğinde İstanbul Rıhtımlarının Dönüşümü. İçinde İ. Y. Akpınar (Editör),

Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent 1910-2010, İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.

- Francis, M.** (1989). Control as a Dimension of Public Space Quality. In Altman, I, Zube, H., E. (Eds.), *Public Places and Spaces*, (pp.147-148), Plenum Press, NewYork
- Friedmann, J.** (1986). The World City Hypothesis, *Development and Change*, 17 (1), pp. 69–83.
- Gül, A. ve Gül, A.Y.** (1995). Üsküdar'dan Harem'e, *İstanbul Dergisi*, 14, s. 34-40, İstanbul.
- Gül, Y. A., Kılıç, A.** (2002). İstanbul'da Kentsel Kıyı Mekanında Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi ve Planlaması, *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı*, İzmir, 5-8 Kasım.
- Hall, P.** (1997). Regeneration Policies for Peripheral Housing Estates: Inward and Outward-Looking Approaches, *Urban Studies*, 34(5-6), pp.873-890.
- Hall, P.** (1993). Waterfronts: A New Urban Frontier. In Bruttomesso, R., (Ed.), *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, pp. 12-20, Venice.
- Hall, C. M. and Page, S. J.** (2006). The Geography of Tourism and Recreation, Routledge, New York.
- Harvey, D.** (1989). The Condition of Post-Modernity. Basil Blackwell, London.
- Harvey, P.** (1997). Postmodernliğin Durumu Kültürel Değişimin Kökenleri, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hasol, D.** (2005). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, Yem yayınları, İstanbul
- Hinsley, H. & Malone, P.** (1996) London: planning and design in Docklands. In: P. Malone (Ed.), *City, Capital and Water*, London, Routledge.
- Hoyle, B. S.** (1988). Development Dynamics At The Port-City Interface. In Hoyle, B. S., Pinder, D. A. and Husain, M. S., (Eds.), *Revitalizing The Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, pp. 3-19, Belhaven Press, London.
- Hoyle, B. S., Pinder, D. A. and Husain, M. S.** (1988). Revitalizing The Waterfront: International Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London.
- Hoyle, B.** (2002). Urban Waterfront Revitalization in Developing Countries: the example of Zanzibar's Stone Town, *The Geographical Journal*, 168(2), pp. 141–162.
- Iwamiya, M. Yeh, Y.** (n.d). *Barcelona Waterfront*, Retrieved April 30, 2020, from https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2011/A11_BarcelonaWaterfront.pdf.
- İmar Planı Raporu.** (2018). *Zeytinburnu Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Yat Limanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Plan Açıklama Raporu*. Modül Planlama, İstanbul.
- İmar Planı Raporu.** (2019). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 70-71-72-73-74-75-76-77-83 Parseller, 774 Ada 78 Parselin Bir*

Kısmı, 2246 Ada 1 Parsel ve Bir Kısım Tescil Harici Alana İlişkin 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.

İmar Planı Raporu. (2019). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 70-71-72-73-74-75-76-77-83 Parseller, 774 Ada 78 Parselin Bir Kısmı, 2246 Ada 1 Parsel ve Bir Kısım Tescil Harici Alana İlişkin 1/5000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2013). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 57 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2013). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 57 Parsel 1/5000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2007). *İstanbul Ataköy Turizm Merkezi Bakırköy İlçesi, Sakızağacı Mahallesi, 5 Pafta, 1 Ada, 18 Parcele ait 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (1991). *Türkiye Emlak Bankası Ataköy Sahil Tesisleri Mevzii İmar Planı, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2009). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 771 Ada 12 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Tadilatı Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2015). *İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 61 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.*

İmar Planı Raporu. (2015). *İstanbul İli Fatih İlçesi Yenikapı Bölgesi Rekreasyon ve Meydan Amaçlı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2012). *Ağustos Dosyası Haydarpaşa Garı ve Çevresi, s. 94-102, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2012). *Ekim Dosyası Salıpazarı Limanı ve Çevresi (Galataport), s. 114-122, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2014). *Eylül Dosyası Ataköy Kazlıçeşme Turizm Merkezi, s.140-156, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2015). *Kasım Dosyası Haliç ve HaliçPort Projesi, s.180-204, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2016). *Mayıs Dosyası Kabataş Transfer Merkezi, s.108-132, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2017). *Mart Dosyası Üsküdar Meydan Projesi, s.40-54, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

İstanbul Kent Almancağı (2018). *Ağustos Dosyası Millet Bahçeleri, s.122-135, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.*

- Keleş, R.** (1983). Kıyılar Ve Toplum Yararı, 7. *Dünya Şehircilik Günü Kutlamaları: Ülkesel Kıyıların Korunması Planlanması Düzenlenmesi Kolokiyumu*, s. 14-26, Trabzon, 6-8 Aralık.
- Keleş, R.** (2000). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*, Cem Yayınevi, İstanbul
- Keleş, R.** (1998). *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*, İmge Kitabevi Yay, Ankara
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.** (2011). *Kocaeli Yeni Kent Merkezi Yol Haritası, Yol Haritası Hazırlama ve Geliştirme İşİ*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli
- Kılıç, A.** (1999). *Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği*. (Doktora tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kılıç A.** (2002). Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye Tersanesi, *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı*, İstanbul, 26-29 Haziran.
- Kıyı Kanunu (1990). T.C Resmi Gazete, 20495 (3621 Sayılı Kanun), 4 Nisan 1990.**
Erişim: 30 Nisan, 2020, adres :
<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3621.pdf>
- Kocabaş, A.** (2005). Londra'da Kentsel Yenileşme/Dönüşüm Uygulaması:Toplum Gelişim Kurumlarının Rolü, *Mimarist*, 5(18), s.39-47.
- Konvitz, J. W.** (1978). *Cities and The Sea: Port City Planning in Early Modern Europe*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Kuban, D.** (1998). *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları*. İstanbul: YEM Yayınları.
- Kuban, D.** (1996). *İstanbul, An Urban History*. Byzantion, Constantinopolis, Türkçe Çevirisi: İstanbul, Bir Kent Tarihi. Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, İstanbul, 1996; İkinci Türkçe Baskısı, İstanbul, 2000 (Tarih Vakfı)
- Kloos, M., Tebart, P., Wachten, K.** (2015). *Kültür Mirası Etki Değerlendirmesi (KÜMED) Raporu*, İBB Üstyapı Projeler Müdürlüğü, İstanbul
- Kurt, S., Demirci, A. ve Kaaraburun, A.** (2011). İstanbul Kıyılarında 1987 ve 2007 yılları arasında arazi kullanımda meydana gelen değişimler, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 16(26), s. 115-118. Erişim: 30 Nisan, 2020, adres: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunidcd/issue/2454/31258>
- Marshall, R.** (2004). Contemporary urban space-making at the water's edge. In R. Marshall (Ed.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Taylor&Francis.
- Millspaugh, L. M.** (1993). Baltimore: the success of a 25-year public-private partnership. In R. Bruttomesso (Ed.), *Waterfronts: a new frontier for cities on water*, pp. 297-304, International Centre Cities on Water, Venice.
- Millspaugh, L. M.** (2001). Waterfront as catalyst for city renewal. In R. Marshall (Ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, pp.74 -85, London and New York: SPON Press,.

- Meyer, H.** (1999). *City And Port: Urban Planning As A Cultural Venture In London, Barcelona, New York, And Rotterdam: Changing Relations Between Public Urban Space And Large-Scale Infrastructure*, International Books, Rotterdam.
- One New York: The Plan for a Strong and Just City**”, Retrieved April 30, 2020, <http://www.nyc.gov/html/onenyc/downloads/pdf/publications/OneNYC.pdf>
- Öktem, B.** (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP’nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul’un Kentsel Dönüşüm Projeleri, *Planlama* 2006(2), s.53-63, Ankara.
- Özden P.** (2008). *Kentsel Yenileme: Yasal Yönetmelik Boyut, Planlama ve Uygulama*, İmge Kitabevi, İstanbul.
- Özgencil, S.** (2008). *Kentin Anlam Haritaları: Gravürlerde İstanbul*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul.
- Özler, Ş.** (2007). *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- Papatheochari D.** (2011). Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration, *Littoral* 2010, 02003(2011), pp.1-7.
- Pawlicka, K., Budner, W.** (2015). *Risk in revitalization processes of urban areas according to the case study of Hafen City in Hamburg*. Retrieved April 30, 2020, from https://www.researchgate.net/publication/323813087_Risk_in_revitalization_processes_of_urban_areas_according_to_the_case_study_of_HafenCity_in_Hamburg
- Roberts, P.** (2000). *The Evolution, Definition And Purpose Of Urban Regeneration*, pp.9-36, Sage Publications, London.
- Rodriguez, J. and Sastre, M.** (1993). Remodelling The Old Port Of Barcelona. In R. Bruttomesso (Ed.), *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, pp. 58-62, International Centre Cities on Water, Venice.
- Sassen, S.** (1991). *The Global City: New York. London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press.
- Schaller, S. and Novy, J.** (2011). New York City's Waterfronts as Strategic Sites For Analyzing Neoliberalism and its Contestations. In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert (Eds.), *Transforming Waterfronts: Fixity and Flow*, New York: Routledge.
- Schneider H.** (2010). *HafenCity Hamburg-Sustainable Development for a New Downtown*, University of Lisbon Urban Planning, Retrieved April 30, 2020, from https://www.ordemengenheiros.pt/fotos/dossier_artigo/20120203_hschneider_19077347714f3bee82a3d8a.pdf.
- Schubert, D.** (2009). Ever-changing Waterfronts: Urban Development and Transformation Processes in Ports and Waterfront Zones in Singapore, Hong Kong and Shanghai. In A. Graf and C. B. Huat (Eds.), *Port Cities in Asia and Europe*, pp. 57-85, Routledge, New York and London.

- Schubert, D.** (2011). Waterfront Revitalizations. In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert (Eds.), *Transforming Waterfronts: Fixity and Flow*, New York: Routledge.
- Sesli, F. ve Akyol, N.** (1999). Türkiye'de Kıyı Alanları Konusunda Geçmişten Günümüze Ulusal Mevzuat, *Harita Kadastro Mühendisliği Dergisi*, 86, s.101-111, Ankara.
- Shaw, B. M.** (1993). The London Docklands Experience. In R. Bruttomesso (Ed.), *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, pp. 124-130, International Centre Cities on Water, Venice.
- Shaw, K. and Robinson, F.** (1998). Learning from experience: reflections on two decades of British urban policy, *The Town Planning Review*, 69 (1), pp. 49-64.
- Smith, M. K.** (2007). Towards a Cultural Planning Approach to Regeneration. In M. Smith (Ed.), *Tourism, Culture and Regeneration*, CAB International, UK.
- Şahin, S. Z.** (2015). Uluslararası Örnekler Işığında Bir Kavram ve Kamu Politikası Olarak Kentsel Dönüşüm, Neden Nasıl ve Kim İçin Kentsel Dönüşüm, ss. 53-84, Litera Yayıncılık, İstanbul.
- Tallon, A.** (2010). İngiltere'de Kentsel Rönesans: Kentlerdeki Yansımaları ve Eleştirel Değerlendirmeler. İçinde D. Özdemir (Editör), *Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat, Uygulama*, s. 79-98, Nobel Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ.** (1991). Kent Planlaması Konuşmaları. TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.
- Tekinbaş, B.** (2000). Kıyı Mevzuatının Gelişimi. İçinde M. Ersoy, Ç. Keskinok (Editörler), *Mekan Planlama ve Yargı Denetimi*, s.122-123, Yargı Yayınevi, Ankara.
- Tutel, E.** (2008). İskeleler Şehri İstanbul, İDO Yayınları, İstanbul.
- Türk, Ş.** (2010). Neoliberal Yaklaşımlar Çerçevesinde Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Yasal Yapıdaki Değişiklikler, *Kıyı Sempozyumu 2009*, s.31-43, İstanbul, 23-24 Ekim.
- Url-1** <<https://ticcih.org>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-2** <<https://asg-architects.com/portfolio/innerharbor2/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-3** <<https://baltimore.org/article/baltimore-inner-harbor>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-4**
<http://oisd.brookes.ac.uk/breakfast_seminars/resources/DocklandsRevisited.pdf>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-5** <<http://www.lddc-history.org.uk>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-6** <<https://www.businessinsider.com>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-7** <<https://geographyfieldwork.com>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-8** <maps.google.com.tr>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-9** <<https://docplayer.biz.tr/1137785-Paddington-kiyisi-kay-buxton-idare-sefi-paddington-kiyi-ortakligi-gelisim-gezisi-donusum-gundemi.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-10** <<https://www.hafencity.com>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-11** <<https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/hafencity-hamburg-germany/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-12** <<https://www1.nyc.gov/site/planning/plans/vision-2020-cwp/vision-2020-cwp.page>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-13** <<https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/vision-2020-cwp/waves-agenda.pdf>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-14** <https://en.wikipedia.org/wiki/Sumida_River>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-15** <https://en.wikivoyage.org/wiki/London_South_Bank_Walk>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-16** <https://en.wikipedia.org/wiki/Sydney_Opera_House#/media/File:SydneyOperaHouse20182.jpg>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-17** <<https://www.kaiyukan.com/language/eng/concept.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-18** <<https://www.gsd.harvard.edu/2015/02/mexico-city-s-evolving-landscape-mario-schjetnan-on-practice-and/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-19** <<https://www.flickr.com/photos/mikeprince/21422766462/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-20** <<https://ia.ca/business/office-space/queens-quay-terminal-qqt>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-21** <<https://www.waterfrontbia.com/listings/queens-quay-terminal/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-22** <<https://www.atelierpro.nl/en/projects/112/entrepot-west>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-23** <https://en.wikipedia.org/wiki/South_Horizons#/media/File:HK_SouthHorizons_Phase1&2.JPG>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-24** <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Harumi-passenger-ship-terminal.JPG>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-25** <<https://structurae.net/en/structures/hamburg-ferry-terminal>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-26** <<https://tpf.eu/projects/les-docks-marseille/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-27** <<https://www.freedays.com.au/things-to-do-in-the-rocks-sydney/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-28** <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puerto_Madero,_Buenos_Aires_\(40689215092\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Puerto_Madero,_Buenos_Aires_(40689215092).jpg)>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-29** <<https://www.waterfront.co.za/the-va/the-company/about/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-30** <www.khgm.gov.tr/mevzuat/kanun/belediyekanunu.htm>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-31** <[_www.resmigazete.gov.tr/2433.pdf](http://www.resmigazete.gov.tr/2433.pdf)>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-32** <www.anayasa.gen.tr/1982ay.htm>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-33** <www.kultur.gov.tr>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-34** <www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/663.html>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-35** <www.resmigazete.gov.tr>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-36** <<http://www.oib.gov.tr>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-37** <[_www.mimdap.org](http://www.mimdap.org)>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-38** <https://istac.istanbul/contents/48/hafriyat-atiklari-yonetimi_132237279114801156.pdf>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-39** <<https://www.ibb.istanbul/CouncilDecision/Index>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-40** <<https://www.arkitera.com/haber/doldur-be-buyuksehir-belediyesi-bos-kalmasin-maltepe-sahilleri/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-41** <<https://www.milliyet.com.tr/gundem/dev-park-havadan-goruntulendi-1911144>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-42** <<https://www.arkitera.com/haber/maltepe-sahilinin-yok-edilmesine-buyuk-tepki/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-43** <<http://www.anadoluparkbahceler.com/erisilebilirpark.php?epark=Orhangazi%20Şehir%20Park&no=267>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-44** <<https://www.arkitera.com/haber/fenerbahce-kalamis-yat-limani-ozellestirme-kapsamina-alindi/15641>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-45** <<https://www.sozcu.com.tr/2017/gundem/fenerbahce-kalamis-yat-limani-danistaylik-oldu-2128854>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-46** <<http://www.radikal.com.tr/hayat/istanbulun-yagmurla-imtihani-1195259>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-47** <<http://ornekdonusum.com/megapro.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-48** <<https://ibbqr.ibb.gov.tr/uskudar-meydani-duzenleme-insaati/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-49** <<https://emlakkulisi.com/ispark-bogazicinde-3-adet-yuzer-marina-yapacak/31507>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-50** <<https://www.arkitera.com/haber/istanbul-tekneparkina-kavusuyor/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-51** <<https://istmarin.ispark.istanbul>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-52** <<https://ibbqr.ibb.gov.tr/emirgan-sahil-duzenleme-2-etap-insaati/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-53** <<https://emlakkulisi.com/emirgan-sahil-yolu-insaatinda-sona-yaklasiliyor/283957>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-54** <<https://www.milliyet.com.tr/gundem/tarihi-dokuya-yaya-yolu-engeli-2117047>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-55** <<https://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/1127152-cubuklu-kanlica-arasina-kazikli-yaya-yolu>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-56** <http://www.yapi.com.tr/haberler/cubuklu-kanlica-arasina-da-kazikli-yaya-yolu_133991.html>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-57** <http://www.yapi.com.tr/haberler/hakan-kiran-mimarlik-ofisi-kabatas-marti-ulasim-ve-aktarma-merkezi-projesiyle-dubai-city-scapede_72986.html>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-58** <<http://www.diken.com.tr/kabatas-kanat-cirpan-dev-marti-biciminde-transfer-merkezi/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-59** <<http://bianet.org/bianet/toplum/177265-yasam-savunuculari-kabatas-taki-beton-marti-yi-protesto-etti>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-60** <<https://istanbul.csb.gov.tr/beyoglu-ilcesi-kabatas-iskelesi-ulasim-transfer-merkezi-amacli-1-5000-olcekli-nazim-imar-plani-ve-1-1000-olcekli-uygulama-imar-plani-degisikligine-ait-aski-ilani-duyuru-291841>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-61** <<https://tr.sputniknews.com/turkiye/201902011037430634-kabatas-projesi-marti-osmanli-stili>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-62** <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/marti-projesinin-ilk-etabi-acildi-41149966>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-63** <<https://www.ibb.istanbul/News/Detail/35286>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-64** <<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-65** <<https://v3.arkitera.com/v1/haberler/2002/10/08/karakoy.htm>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-66** <<http://www.radikal.com.tr/kultur/gozler-galataya-cevrildi-686577/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-67** <<http://www.radikal.com.tr/ekonomi/ozellestirmede-duraklama-yili-805401>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-68** <<https://www.arkitera.com/haber/galataport-yeniden-gundemde/7626/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-69** <http://www.yapi.com.tr/haberler/galataport-istanbul-mayis-ayinda-acilacak_174559.html?fbclid=IwAR0AtoI6iBlaTTB80vY3SUv4vYZxgYFvQTvE3m-XdxhTrdxRBvocNGeKI>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-70** <<https://bianet.org/biamag/toplum/160311-haydarpasa-gari-nin-10-yillik-mucadelesi>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-71** <<https://kadikoybelediye.wordpress.com/2014/09/03/haydarpasa-gari-restorasyon-projesine-bu-haliyle-onay-vermiyoruz/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-72** <<https://www.arkitera.com/haber/haydarpasa-limani-nazim-imar-planina-iptal/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-73** <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/452996/Haydarpasa_ya_iyi_haber.html#>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-74** < http://www.yapi.com.tr/haberler/halic-dayanismanisindan-tersane-i-amire-aciklamasi_114157.html >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-75** < http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turkiye/242589/Halic_Port_ozel_proje.html >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-76** <<https://www.arkitera.com/haber/fatih-sultan-mehmetin-halicteki-tarihi-tersanesi-turizme-aciliyor/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-77** <<https://www.arkitera.com/haber/halic-portta-bakanlik-plani-ihaleyi-alan-fettah-tamincenin-projesiyle-bire-bir-ayni> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-78** <http://www.yapi.com.tr/haberler/halicport-icin-ced-sureci-basladi_138144.html>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-79** <<http://www.spoist.org/davalar/beyoglu-ilcesi-halic-yat-limani-ve-kompleksi-projesi-ne-iliskin-koruma-amacli-uygulama-imar-plani-uc>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-80** <www.maps.google.com.tr >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-81** <http://www.evrenolarchitects.com/projeler-Atakoy_Seapearl-105.html > , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-82** <<http://www.seapearlatakoy.com/default.aspx> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-83** <<https://parselsorgu.tkgm.gov.tr>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-84** <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/atakoy-sahibini-buldu-9967814>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-85** <<http://www.diken.com.tr/muhur-savaslar-kuzunun-sea-pearlune-vurulan-kilidi-bir-baska-mahkeme-soktu/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-86** < <https://www.sozcu.com.tr/2017/emlak/seapearl-atakoyde-geri-sayim-basladi-1845923/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-87** < <https://www.turkiye.gov.tr/bakirkoy-belediyesi-arsa-rayic> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-88** < <http://tavrosgroup.com/tavros-hyatt-regency-atakoy.aspx> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-89** <<https://www.hyatt.com/en-US/hotel/turkey/hyatt-regency-istanbul-atakoy/isthr>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-90** < <http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoyde-ilk-muhur-hyatta-1194810/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-91** <<https://www.cnnturk.com/video/turkiye/baruthane-millet-bahcesinin-havadan-goruntusu> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-92** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoy-sahilde-skandal-1172117/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-93** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoy-sahilindeki-hullelere-dur-1173584/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-94** < <http://www.radikal.com.tr/cevre/atakoy-sahildeki-tum-insaat-durdu-1193182/>>. >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-95** < <http://www.radikal.com.tr/cevre/atakoy-sahilinde-son-karar-insaatlar-dursun-1200987/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-96** < <http://www.radikal.com.tr/turkiye/baruthane-arazisi-kurtuldu-1458243/>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-97** < <https://www.istanbulburda.com/yasam/atakoy-baruthane-millet-bahcesi-olacak-h9892.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-98** < <http://www.yaliatakoy.com/anasayfa.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-99** < <http://www.yaliatakoy.com/m/index.php?sayfa=galeri>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-100** <<http://tyla.com.tr/project/yali-atakoy/>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-101** <<https://www.cnnturk.com/2009/ekonomi/genel/07/24/atakoydeki-arazi-ihaleye-cikiyor/536393.0/index.html>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-102** <<http://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/439377-toki-atakoy-icin-yeniden-ihaleye-cikacak>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-103** < <https://www.dunya.com/gundem/atakoy-sahiline-en-yuksek-teklif-ozyazici039dan-haberi-120579>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-104** <http://www.yapi.com.tr/haberler/atakoy-kordugum_126334.html> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-105** <<https://www.guncelprojebilgileri.com/istanbul-avrupa-konut-projeleri/yedi-mavi>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-106** <<https://yedimavi.com.tr/dis-mekan-galeri#gallery>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-107** <<http://www.patronlardunyasi.com/haber/TOBB-Kazlicesme-yi-ihaleye-cikardi/100240>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-108** <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/5-yil-beklenen-temel-atildi-40118064>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-109** <<https://istanbul.csb.gov.tr/imar-ve-planlama-subesinden-yeni-aski-plani-17.09.2014-duyuru-23516>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-110** <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cevre/454146/Yikamadilar_emsal_oldu.html> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-111** <<https://www.buyukyali.com/tr/>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-112** <<https://www.chapmantaylor.com/zh/news/residential-set-to-become-one-of-turkeys-most-exciting-developments-buyukya>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-113** < <http://www.adenmetal.com.tr/en/Buyukyali#lg=1&slide=1>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-114** <<https://emlakkulisi.com/tokiye-karakol-karsiligi-zeytinburnundaki-araziler-onerildi/131395>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-115** <<https://emlakkulisi.com/zeytinburnu-kazlicesme-imar-plani-degisikligi-yeniden-askiya-cikti/245264>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-116** < <https://www.arkitera.com/haber/emlak-konut-gyonun-kazlicesme-arazisi-icin-milyarlar-havada-ucusuyor>> , erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-117** < <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/tokinin-zeytinburnu-eski-tank-fabrikasi-planina-iptal-724849>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-118** <<https://www.arkitera.com/haber/kazlicesme-sahilde-111-bin-metrekare-alanda-insaat-basladi/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-119** < <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cevre/1712440/istanbula-yine-hancer.html> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-120** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/yenikapida-doldu-bitti-1092003/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-121** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/yenikapiyi-doldurmak-icin-yol-bulundu-1105021/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-122** <http://www.yapi.com.tr/haberler/yenikapidaki-dolgu-alan-yeniden-kaziliyor_138312.html>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-123** <<http://www.diken.com.tr/tarihi-yarimadanin-seklini-bozmustu-yenikapi-dolgu-alani-plansiz-kaldi/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-124** <<https://www.hurriyet.com.tr> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-125** <<http://www.gayrimenkulhaber.com/residence-projeleri/ottomare-suites> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-126** <<https://www.radissonhotels.com/tr-tr/oteller/radisson-blu-istanbul-ottomare>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-127** <<http://www.arkiv.com.tr/proje/ottomare-suites1/1031> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-128** <<https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/istanbul/radisson-blu-ottomare-hotel-atakoy-acildi-11394224>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-129** <<https://www.pruva34.com>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-130** <<http://doga.com.tr/Pruva-34>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-131** <<https://www.finansgundem.com/haber/sumerbankin-arazisine-buyuk-proje/407565>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-132** <<http://www.diken.com.tr/bir-iki-uc-yetmedi-istanbulun-siluetini-bozacak-10-yukse-bina-daha-geliyor/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-133** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/istanbul-siluetine-yeni-hancerler-mi-geliyor-1191254/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-134** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/pruva-34-muhurlendi-1201917/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-135** <<https://haber.sol.org.tr/kent-gundemleri/atakoy-sahilde-muhur-kiriliyor-insaata-devam-haberi-95768> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-136** <<http://www.projeyonetim.com/www/project/atakoy-turizm-merkezi-galleria-crownplaza-marina/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-137** <<https://www.marriott.com/hotels/travel/istas-sheraton-istanbul-atakoy-hotel/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-138** <<https://atakoymarina.com.tr> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

- Url-139** <<http://www.marinaparkresidence99.com/?lang=en>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-140** <<http://www.tabanlioglu.com/project/atakoy-waterfront-urban-design>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-141** <<https://www.docdroid.net/MO3pB9G/atakoy-marina-katalog-pdf#page=11>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-142** <ibb.gov.tr>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-143** <<https://docplayer.biz.tr/8550148-Atakoy-mega-yat-limani-surecleri-ile-ilgili-ozet-bilgi.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-144** <<https://www.denizhaber.net/gokhan-kiran-atakoydeki-mega-yat-limani-icin-bakirkoy-belediyesinden-ruhsat-alin-haber-62263.htm>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-145** <<https://emlakkulisi.com/atakoy-mega-yat-limaninin-ust-yapi-insaat-izni-yok/381533>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-146** <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoye-kotu-haber-1236211>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-147** <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/atakoyde-parsel-davasi-40208143>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-148** <<https://v3.arkitera.com/h21565-zeytinburnu-yat-limani-artik-ataport-turizmin.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-149** <<https://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/765210-seaport-projesi-yariya-indi>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-150** <<https://www.emlakeki.com/seaport-projesi-ile-birlikte-avrupada-2-olacagiz-son-6-ay-kaldi-haberi-41130>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-151** <<https://application2.ibb.gov.tr/ibbwc/imarplanlari.aspx>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-152** <<https://www.sozcu.com.tr/2018/ekonomi/yenikapi-liman-ihalesi-8-mayista-2370532>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-153** <<https://aasarchitecture.com/2012/11/istanbul-seaport-by-5-design.html>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-154** <<https://www.toki.gov.tr/kurulus-ve-tarihce>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-155** <<https://istatistik.istanbul/?#dashboard>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Url-156** <<https://www.endeksa.com/tr/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.
- Uzun, C. N.** (2006). Yeni Yasal Düzenlemeler ve Kentsel Dönüşüme Etkileri, *Planlama*, 2006 (2), Şehir Plancıları Odası, Ankara.
- Wang, C.** (2003). Waterfront Regeneration: Lessons of European Waterfront Practices. Retrieved: April 30, 2020, from <http://www.planningsummerschool.org/papers/year2003/>
- Wonneberger A.** (2011). Dockland Regeneration, Community, and Social Organization in Dublin In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert (Eds.), *Transforming Waterfronts: Fixity and Flow*, New York: Routledge.

- Wrenn, D. M.** (1983). Urban Waterfront Development. Urban Land Institute, Washington, D.C.
- Yazgan, A., ve Kılıç, A.** (2009). Kentsel Kıyı Kavramı ve Suyun Hafızası, *Kıyı Sempozyumu*, s. 78-82, İstanbul, 23-24 Ekim.
- Yenen, Z., Enlil, Z. and Ünal, Y.** (1993). İstanbul: A City Of Waterfronts Or A City Of Inland. In R. Bruttomesso (Ed.), *Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water*, p. 116-123, International Centre Cities on Water, Venice.





EKLER

EK A: Dünya Projeleri Tablosu

EK B: İstanbul Projeleri Tablosu

EK C: Noktasal Projeler

EK D: 3.Bölge Noktasal Projeler Genel Değerlendirme

EK E: 3. Bölge Analiz Sonuçlarının Şematik Gösterimi



PROJE ADI	PROJE ALANI	ALANIN DURUMU	BASLANGIÇ-BİTİŞ TARİHLERİ	MÜLKİYET DURUMU	ÖZGÜN İSLEMLER	ORGÜTLERİNİ MODELİSPONSOR	PROJE MALİYETİ	FINANSÖR	TASARIMCILAR	FONKSİYONEL YAKLAŞIM-YENİ İSLEV	YÖNTEM	PROJE TİPİ/ALANI	TASARIM YAKLAŞIMI	FOTO
UNION SQUARE, BATHURST, USA	95 hektar	mesnet	1964 (başlangıç) - 1975 (bitiş) - 1990'lar	kamu-özel	Urban gelişim	Bathurst Development Corporation (kamu) ve yerel yönetim (özel)	10 milyon dolar	Konsolid	1. The Wallace Firm, 2. Mott MacDonald	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
CHARTERSTOWN, NEW YORK, BOSTON, USA	40,5 hektar		1975-2000 (başlangıç) - 1975-2000 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Boston Redevelopment Authority ve Waterfront Development Corporation (Konsolid)	30 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
THE ROCKS, SYDNEY, AUSTRALIA	22 hektar		1976-2000 (başlangıç) - 1976-2000 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Sydney Cove Redevelopment Authority	22 milyon dolar	Konsolid	Thompson Architects	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
SYDNEY OPERA HOUSE	5,5 hektar	mesnet	1973-1975 (başlangıç) - 1973-1975 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	New South Wales State Government	100 milyon dolar	Konsolid	John Cox Architects	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
DOCKLANDS	200 hektar	mesnet	1975-1979 (başlangıç) - 1981-1987 (bitiş) - 1990-2000 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	LDCC (London Docklands Development Corporation)	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
BATTERY PARK CITY, NY, USA	10 hektar	mesnet	1975-1979 (başlangıç) - 1975-1979 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Battery Park City Authority	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
QUINN'S QUAY, DUBLIN, IRELAND	10 hektar	mesnet	1975-1979 (başlangıç) - 1975-1979 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Quinn's Quay Development Authority	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
PARC DE LA VILLETTÉ, PARIS, FRANCE	136 hektar	mesnet	1975-1986 (başlangıç) - 1975-1986 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Parc de la Villette Development Authority	250 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
PARK ANTONI, CORDOBA, SPAIN	10 hektar	mesnet	1975-1986 (başlangıç) - 1975-1986 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Park Antoni Development Authority	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
DARLING HARBOUR, SYDNEY, AUSTRALIA	55 hektar	mesnet	1975-1986 (başlangıç) - 1975-1986 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Darling Harbour Development Authority	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
CANARY WHARF	5,1 hektar	mesnet	1975-1986 (başlangıç) - 1975-1986 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	LDCC (London Docklands Development Corporation)	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	
THE TORRENTS, WASHINGTON, USA	10 hektar	mesnet	1975-1986 (başlangıç) - 1975-1986 (bitiş)	Konsolid	Urban ve ticaret	Torrents Development Authority	100 milyon dolar	Konsolid	2. Skidmore, Owings & Merrill, 3. Pei Cobb Freed	Özel sektör, yerel yönetim, kamu ve yerel yönetim	Major geliştirme	Konut ve ticaret	Konut ve ticaret	

Şekil E.3 : Dünya Projeleri Tablosu

PROJE ADI	PROJE ALANI	ALANIN BÜYÜKLÜĞÜ	BASINÇLI GİRİŞ YATIRILARI	ŞİRKİYET DURUMU	ÖZET NERLERİ	ÖRGÜTLERİ VE MÜHÜRLEŞTİRMELERİ	PROJE MİLYARI	İNŞAAT	TASARIMCI	YATIRIMCI	YATIRIMCI VE YATIRIMCI	YATIRIM	PROJE ÖZELLİKLERİ	TASARIMCI	PROJE
PORT VELL, BARCELONA, İSPANYA	55 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
RING OF RING, ARIK, JAPONYA	12 hektar (4000 m2)	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
HAMBURG, ALMANYA	1 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
HAMBURG, ALMANYA	1 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
RUMIAGAWA RIVER, WALSLEY, AUSTRALYA	25 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
RYEVIEW PARK, SOUTHERN, AUSTRALYA	5 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
THE BODIES, MAMMALIA, FRANSA	10 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
XOCHIMILCO ECOLOGICAL PARK, MEXİKA	74 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
ENTREPOUR WASTE, AMSTERDAM, HOLLANDA	25 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
ROTHGATE, MELBOURNE, AUSTRALYA	6 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi
ROTH HOLLAND, HOLLANDA	16 hektar	1999 (tamamı)	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	3000 milyon dolar	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi	İspanya Emlak Yönetimi

Şekil E.3 : Dünya Projeleri Tablosu (Devam)

EK B

ALT BÖLGE	PROJE ADI	PROJE ALANI	ALANIN DURUMU	BASLANGIÇ-BİTİŞ TARİHLERİ (SÜRECİ BAŞLANGIÇI)	MÜLKİYET DURUMU ÖZÜNE GÜNCEL	ÖZGÜN İŞLEVİ	ÖRGÜTLENME MODELİ- SPONSÖR	PROJE MALİYETİ	İLGİLİ KURUMLAR	FINANSÖR	TASARIMCILAR	FONKSİYONEL YAKLAŞIM- YENİ İŞLEV	YÖNTEM	PROJE TÜRÜ	FOTO		
BÖLGE 3	ATAKÖY YAT LIMANI	462.800 m2	142.000 m2	2004	kamu- malıye bakanlığı	deniz- turizm + ticaret	Yapı- işlet- devlet	-	Malıye, Kültür Ve Turizm, Çevre Ve Şehircilik, Ulaştırma Ve İktisat Bakanlığı, Bakırköy Belediyesi, İBB	Dalı Holding, ÜGN denizcilik A.Ş.	İktisat ve Şehircilik İnşaat şirketleri Dalı Holding, ÜGN denizcilik A.Ş.	yat limanı+konut + ticaret+ turizm	Geliştirme	kamu- uluğm +konut+ ticaret + turizm			
	YALI ATAKÖY	72.884 m2	4000 M2 (dolgu)	2009 başlangıç-2015 tamamlanmış	kamu/özel	konut+ ticaret	ihale ile satış- hasılat paylaşımı	Toplam hasılat 1 milyar 25 milyon TL, Tokinin payı 447,15 milyon TL, Teslimde konut fiyatları m2 7000 dolar.	Özyapı İnşaat- Özyapı İnşaat- Karadeniz Örne	Özyapı İnşaat Karadeniz Örne	Tasarım: Akar mimarlık İnşaat Özyapı İnşaat- Karadeniz Örne	Konut projesi	Geliştirme	Konut Projesi			
	MİLLET BAĞÇESİ	59.800 m2	6.000 m2	2001 başlangıç-2018 tamamlanmış	kamu (TOKİ İBB'ye 25 yıl için kiralamış)	Berufano binaları - yığıl alan	Kiralama	-	TOKİ-İBB	İBB	İBB	Rekreasyon	Konut	Rekreasyon Projesi			
	SEA PEARL ATAKÖY	127.648 m2	31.400 m2 (dolgu)	2006 başlangıç- otkik otaplar var ama yapım var	kamu/özel	yığıl alan	ihale ile satılmış alan	Aras malıyeti (ihale bedeli) 650 milyon TL, Örgütlen - Yatırım bedeli 2 milyar 700 bin dolar. Teslimde konut fiyatları m2 8000 dolar.	Özel sektör-Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sınpaş Yapı, Çelam Holding, Katari Dier)	Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sınpaş Yapı, Çelam Holding, Katari Dier)	Eyrolon Architects DS Mimarlık	Ticaret konut Turizm	Geliştirme	Konut Projesi-konut turizm			
	BÜYÜKYALI	111.000 M2	mevcut alan	2014 başlangıç- teslimat başlama 2020 durum başladı	kamu (mili savunma) özel	sanayi	İhale ile satış- hasılat paylaşımı	İhale bedeli: 4 milyar 240 milyon TL, %37,5 (1 milyar 568 milyon 800 bin TL) Emtek Konut GYO'ya satılacak. Teslimde konut fiyatları m2 25.000-30.000 TL.	Özel sektör-Emtek Konut GYO, TOKİ.	Özak GYO, Yenigün İnşaat, Ziyat Gayrimenkul	Çapman Taylor İnşaat, Özak GYO, Yenigün İnşaat, Ziyat Gayrimenkul	Ticaret konut Turizm	Yeniden geliştirme	Konut Projesi- Ticaret+konut + turizm			
	YEDİMAVİ	63.583 m2	mevcut alan	2007 başlangıç- henüz inşaat devam ediyor, teslim tarih Temmuz 2020 deniyor	TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) / kat irafiki ile özel müliyyeye geçmiştir	sanayi	ihale ile satılmış alan	Aras malıyeti (ihale bedeli) 1.14 milyar TL, Örgütlen - Proje malıyeti 3 milyar TL, Teslimde konut fiyatları m2 ortalama 22.000 TL.	TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)	633 Yapı (%30), Kalkavan Yapı (%40), Hasan Sever A.Ş. (%30)	Tasarım: Tabanlıoğlu İnşaat, 633 Yapı, Kalkavan Yapı, Hasan Sever A.Ş.	Ticaret konut Turizm	Geliştirme	Konut Projesi-konut + ticaret			
	HYATT REGENCY	14.888,83 m2	1.800 m2 dolgu	Başlangıç Bitiş: Ocak 2015	kamu (TOKİ) / Tavoros Group Otocilik ve Yatırım A.Ş.	Yığıl alan	ihale ile satılmış alan	Yaklaşık 190 milyon dolar	Özel müliyyet- Tavoros Group Otocilik ve Yatırım A.Ş.	Tavoros Group Otocilik ve Yatırım A.Ş.	Tavoros Grup yatırım Tasarım: Hasan Sokmen ve G.A. Design International	Konut+ turizm	Geliştirme	Turizm- turizm +konut			
	Raddison Blu	13.535 m2	mevcut alan	Başlangıç 2007 Bitiş: 2016	Kamu /Özel müliyyet-SB Özel Grup, Otoman Gayrimenkul ve Sınpaş Yapı ortaklığı	Sanayi	ihale ile satılmış alan	-	Özel müliyyet-SB Özel Grup, Otoman Gayrimenkul ve Sınpaş Yapı ortaklığı	SB Özel Grup, Otoman Gayrimenkul ve Sınpaş Yapı ortaklığı	Tonor Mimarlık- Planlux (otel bolarıncan)	Konut+ turizm	Geliştirme	Turizm- turizm +konut			
BÖLGE 4	Pruva 34	62.373 m2	mevcut alan	Başlangıç 2004 Bitiş: 2017	Sömerbank/Duğa Şehircilik	İloş	ihale ile satılmış alan	Aras malıyeti (ihale bedeli) 44 milyon dolar	Özel sektör-Duğa Şehircilik	Duğa Şehircilik	Tasarım: Akar Mimarlık İnşaat-Duğa	Konut+ turizm	Geliştirme	Turizm- turizm +konut			
	HAYDARPAŞA PORT (HAYDARPAŞA LIMANI VE GARI DÜZENLİM PROJESİ)	941.000 m2	mevcut	2005-devam ediyor	Kamu- IÇODU	Gar- ulaşılm	-	-	IÇODU-İBB	-	-	Ulaştırma-kültür	Konut	Ulaştırma-kültür			
	FENERBAHÇE-KALAMIS YAT LIMANI	122.648 m2 dolgu+ 355.859 m2 deniz yüzeyi, Toplam 478.507 m2	115.821,84 m2 dolgu	2011-devam ediyor	malıye bakanlığı/ özelleştirme yüksek kurulu	yat limanı	ihale ile satılmış alan	-	Özelleştirme Yüksek Kurulu	-	-	Ticaret Ulaştırma Turizm	Yeniden geliştirme- carlendirme	Rekreasyon- Ulaştırma+Ticaret +Turizm			
	KADIKÖY MEYDAN DÜZENLEME	250.000 m2	mevcut+dolgu	2006-durmuş durumda	kamu	mevden+deniz	İBB	-	İBB	-	-	Güncel durumu belirleniz	Güncel durumu belirleniz	Güncel durumu belirleniz			
	MALTEPE SAHİLİ DOLGU ALANI DÜZENLEME PROJESİ-ORHAN GAZİ PARKI	1.215.000 M2	101 ha yeni dolgu, 19 ha eski dolgu alanı	2011-2014	kamu/kamu	deniz	ihale	201 milyon 780 bin TL	İBB	İBB	Tasarım: İBB, AATTT Planlama Proje Mimarlık İNŞAAT, AKM Yapı Cengiz İnşaat	rekreasyon	Geliştirme	Rekreasyon			

Şekil E.3 : İstanbul Projeleri Tablosu

ALT BÖLGE	PROJE ADI	PROJE ALANI	ALANIN DURUMU	BASLANGIÇ-BİTİŞ TARİHLERİ (SÜRECİ BAŞLANGIÇI)	MÜLKİYET DURUMU ÖZGÜL/ GÜNCEL	ÖZGÜN İŞLEVİ	ÖRÜTLENME MODELİ- SPONSÖR	PROJE MALİYETİ	İLGİLİ KURUMLAR	FİNANSÖR	TASARIMCILAR	FONKSİYONEL YAKLAŞIM- YENİ İŞLEV	YÖNTEM	PROJE TÜRÜ	FOTO		
BÖLGE 1	SÜLEYMANİYE KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİ	939.000 m2	mevcut	2008-devam ediyor	Özel mülkiyet +kamu	konut	yenileme alanı ilanı- yenileme yasası kapsamında	3 milyar dolar	Cevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kiptaş, Fatih Belediyesi	Fatih Belediyesi- özel	Arina Mimarlık, Hakan Mimarlık, İtali Onur	konut alanı- turizm	Koruma	Karma- Konut Ticaret Turizm			
	FENER-BALAT KENTSEL YENİLEME PROJESİ	279.345 m2	mevcut	2008-Toplumsal tepki ile proje durdurulmuştur.	Özel mülkiyet +kamu	konut	yenileme alanı ilanı- yenileme yasası kapsamında	-	Cevre ve Şehircilik Bakanlığı, Fatih Belediyesi	Fatih Belediyesi- özel	-	konut alanı- turizm?	Koruma	Karma- Konut Ticaret Turizm			
	HALIÇ TERSANESİ BİLİM MERKEZİ PROJESİ	69.810 m2	mevcut	2017-	1.örkiye Teknoloji Takımı Vakfı	terahane	Yenel yöreim-İBB		İBB, Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı	İBB	-	Güncel durumu belirsiz	Güncel durumu belirsiz	Güncel durumu belirsiz			
	HALIÇ PORT (HALIÇ YATILIMANI VE KOMPLEKSİ PROJESİ)	250.000 M2	mevcut	2010- devam ediyor	kamu/kamu-özel	terahane	Yap-İşlet-devret	1 milyar 346 milyon dolar	Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı	Sembol Uluslararası Yatırım-İ-kopark Turizm-Fine Otobiklik Ortak Girişim Grubu	-	turizm-ticaret +ulaşım	Yeniden geliştirme- canlandırma	Karma-Turizm +Ticaret+Ulaşım			
	SİRKECI GARI VE ÇEVRE DÜZENLEMESİ PROJESİ	100.000 m2 (yaklaşık)	mevcut	2015- devam ediyor	TCDD	gar binası ve meydan	15 yıllık kiralama		TCDD, İBB, Hacerhan Danışmanlık şirketi	Hezarfen Danışmanlık şirketi	-	kültürel ve sanatsal etkinlik alanı olarak ihale edilmiştir. Ancak ihale ile ilgili hukuki süreç devam etmektedir. Güncel durumu belirsizdir.	Güncel durumu belirsiz	Güncel durumu belirsiz			
BÖLGE 2A	GALATAPORT	112.147 m2	100.280 m2 mevcut +11.867 m2 dolgu alanı	2002- halen devam ediyor	kamu/kamu-özel	liman	Yap-İşlet-devret (30 yıllık kiralama)	yatırım maliyeti 1 milyar 400 euro	Doğuş holding, Bilgili Holding	Doğuş holding, Bilgili Holding	BEA Architects Norm Mimarlık Studio Dor +Gomster İtali proje: Tabanlıoğlu Mimarlık	Turizm-ticaret +ulaşım	Yeniden geliştirme- canlandırma	karma-turizm +ticaret+ulaşım			
	KABAĞAÇ ULAŞIM VE AKTARIMA MERKEZİ	100.000 M2	80.000 m2 dolgu alanı	2005-halen devam ediyor	Kamu	deniz+iskele	İBB- yapı işleri daire başkanlığı		İBB Çevre Şehircilik Bakanlığı, Kültür Ve Turizm Bakanlığı	İBB	Hakan Kırın	Ulaşım-Meydan Düzenleme	Yeniden geliştirme- canlandırma	Rekreasyon- Ulaşım			
	EMİRGAN SAHİL YOLU PROJESİ	11.300 M2	dolgu	2015	Kamu	deniz	ihale??	-	İBB	İBB	-	Rekreasyon-ulaşım	Geliştirme	Rekreasyon-ulaşım			
	İSTİNYE TEKNE PARK	55.000 m2	deniz+dolgu	2010	kamu (İBB)	deniz	ihale	5 milyon TL	İspark	İBB	Tasarım: İbb uygulama: Ekin Yapı	marina	Geliştirme	Rekreasyon- Ulaşım			
	TARABYA TEKNE PARK	40.000 m2	deniz+dolgu	2010	kamu (İBB)	deniz	ihale	5 milyon TL	İspark	İBB	Tasarım: İbb uygulama: Ekin Yapı	marina	Geliştirme	Rekreasyon- Ulaşım			
BÖLGE 2B	ÇUBUKLU KANLICA SAHİL YOLU	3 km uzunluk 10 M genişlik. 30.000 m2	Dolgu	2015	kamu	deniz	İBB- baykoz belediyesi İbb fen işleri daire başkanlığı alyapı hizmetleri		İbb Deykoz Belediyesi İbb Fen İşleri Daire Başkanlığı Alyapı Hizmetleri, Baykoz Belediyesi	İBB	İbb fen işleri daire başkanlığı alyapı hizmetleri	Ulaşım	Geliştirme	Rekreasyon- Ulaşım			
	ÜSKÜDAR MEYDAN DÜZENLEMESİ	104.000 m2 (yaklaşık)	mevcut+dolgu	2005-	özel-kamu/ kamulaştırılmış alan	meydan, ticaret alanı, deniz	Kamulaştırma- İbb, Üsküdar belediyesi- projelendirme ve uygulama ihale	-	İbb Üsküdar Belediyesi	İBB	proje-Nokla Planlama Uygulama: Şimşekler İnşaat ve Turizm Taah. Tic. A.Ş. + Mışık-Yol Akyapı Uygulama: İnş. Ve Turizm Ticaret A.Ş. (İç Ortaklığı)	rekreasyon- meydan düzenleme	Yeniden geliştirme- canlandırma	Rekreasyon-ulaşım			
	YENİKAPI DOLGU ALANI	625.598 m2 (TOPLAM)	546.820 M2'si (dolgu)	2011 sürece başlanıyor 2013-2014 (inşaat süreci)	Maliye hazırlan arazi/ Maliye hazırlan arazi	deniz	İBB ihale (yapım ihalesi)	31 milyon TL (ihale bedeli)	İBB, Cevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü	İBB	Cevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü UYUŞULU AMA- 1. etap Nas inşaat 2. etap: Nuhoglu inşaat ve diğerler inşaat	Sahil bandında bir dolgu alanı olgumu ve meydan düzenlemesi (miting alanı)	Geliştirme	Rekreasyon- meydan düzenleme			
	ATAKÖY TURİZM MERKEZİ KAZLIÇEŞME YATILIM (ATAPORT SEAPORT)	1.470.000 M2	1.000.000 m2	2008	kamu	rekreasyon+deniz	Ataport Turizm Gayrimenkul Yatırım ve İnşaat AŞ, Rönveas Erkan İnşaat - 49 yıllık kiralama	750 milyon dolar??	Bakırköy Belediyesi Cevre Şehircilik Bakanlığı			ticaret-turizm +ulaşım	Geliştirme	Karma- Ticaret Ulaşım Turizm			

Şekil E.3 : İstanbul Projeleri Tablosu (Devam)

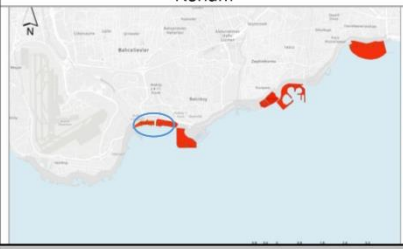
EK C

Proje Adı		SEA PEARL ATAÖY	
Konum		Proje Görseli	
			
PLANLAMA SÜRECİ			
Başlangıç Bitiş Tarihi	2008 satışı yapılarak mülk özel mülkiyete geçmiştir. Aralık 2013 yılında inşaata başlanmıştır. 2017 ilk etap teslimler başlıyor. 2. etap devam ediyor.		
Özgün/güncel Mülkiyet Durumu	kamu/ KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar) (Katari Diar gayrimenkul geliştirme alanında Katar devlet iştiraki olan bir firmadır.)		
Örgütlenme Modeli Sponsor	Toki tarafından ihaleye çıkarılan açık arttırma yöntemi ile satılmış alan. Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. konsorsiyumu		
Proje Maliyeti	Arsa maliyeti (ihale bedeli) 850 milyon TL. Öngörülen Yatırım bedeli: 2 milyar 700 bin dolar. Teslimde konut fiyatları m2 8000 dolar.		
İlgili Kurumlar	Özel mülkiyet-Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar)		
Finansör	Kuzu Grup, KAT Turizm Gayrimenkul Yatırımları ve İşletme A.Ş. (Sinpaş Yapı, Eksim Holding, Katari Diar)		
Tasarımcı	Evrenol Architects, DS Mimarlık		
Proje Türü	konut projesi - ticaret+konut+turizm		
Yöntem	geliştirme		
Genel Tanım-Tasarım	İnşaat alanı: 547.000 m2. 1200 m. sahil bandı.yürüyüş yolu (dışarıya kapalı). Toplam 24 normal kat ve 3 bodrum kattan oluşan 8 konut bloğu, 5 yıldızlı bir otel binası, yeşil alan, gölet.		
Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Plan raporundaki arazi kullanımında kentsel açık alan lejantı ile taranmıştır. Alan,1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor. 1991 yılında imara açılıyor, uygulama imar planı onaylanıyor. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; turizm ve rekreasyon alanlarında otel, apart otel, gazino, marina, yat klübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık klübü gibi tesisler yer alabilir. Yükseklik h:72m. Emsal: 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır)(toplam inşaat alanı 249.960) şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri: '1, 2, 3, 4, 9, 10 nolu bloklar natamam 5, 6, 7, 8 nolu bloklar tamam 24 kattan ibaret betonarme otel ve arsası' olarak geçmektedir. Projede bir adet otel olmakla birlikte proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan konut projesidir. Planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma vardır. Kıyı kanununu belirlediği yapılaşma koşulları uygulanmamıştır. İnşaat ruhsatı brüt parsel üzerinden verilmiştir. Kıyı kenar çizgisinin deniz yönünün kamuya ait olması gerekirken projede kıyı kenar çizgisine uygun sınırlarda yapılaşma başlamamaktadır.		

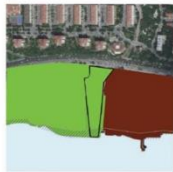
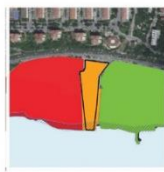
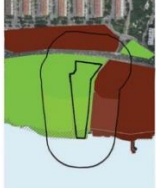
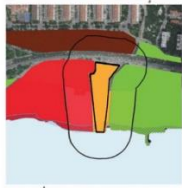
Şekil C.1: Seapearl Proje Föyü

PROJENİN KABULLERİ									
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.								
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan yoktur. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde site sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında askeri alan, doğusu ise otel (hayat regency- ataköy) ile sınırlanmıştır. 1200 m uzunluğundaki kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde. Kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattı proje ile kesintiye uğramaktadır.								
Kamu Yararı	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.								
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje ile kıyı alanının kente ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihse sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan proje ile kamusalılık özelliğini tamamen yitirmiş, özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.								
Görsel Etki Değeri	72 m yüksekliğinde, 24 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Topoğrafya ve mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.								
Kimlik	Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.								
KİYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ									
Lejant	2003 Arazi Kullanımı				2018 Arazi Kullanımı				
İşlev	Yeşil alan, sanayi				ticaret + turizm + konut				
Alanın Boyutu(m²)	127.648 m²				127.648 m² (AYNI)				
İnşaat alanı	0				511.600 m²				
Yapı Yoğunluğu	0				4 inşaat alanı/ parsel alanı				
Nüfus	0				6176 kişi				
Nüfus Yoğunluğu	0				484 kişi/ha				
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	31.400 m²				31.400 m² (Aynı)				
Dolgu Alanı İşlev	Yeşil alan				ticaret + turizm + konut				
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)									
Lejant	2003 Arazi Kullanımı				2018 Arazi Kullanımı				
İşlev	Konut, Yeşil alan, sanayi, liman, askeri alan				konut, yeşil alan, turizm, liman, ticaret + turizm + konut, ticaret konut				
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	468,72 TL/m²				10627,18 TL/m²				
Ulaşım					2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.				

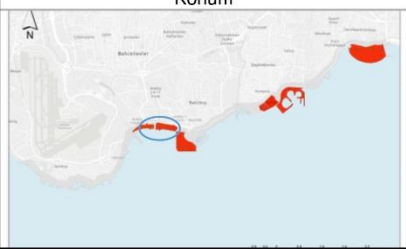
Şekil C.1: Seapearl Proje Föyü (Devam)

Proje Adı		HYATT REGENCY ATAKÖY	
Konum		Proje Görseli	
			
PLANLAMA SÜRECİ			
Başlangıç Bitiş Tarihi	Ağustos 2013 yılında inşaat ruhsatı alınarak inşaata başlanmıştır. 2015 yılında tamamlanmış, hizmete açılmıştır.		
Özgün/güncel Mülkiyet Durumu	kamu (TOKİ) /Tavros Group Otelcilik ve Yatırım A.Ş.		
Örgütlenme Modeli Sponsor	Toki tarafından ihaleye satılmış alan.		
Proje Maliyeti	Yaklaşık proje maliyeti 190 milyon dolar. Daire fiyatları metrekaresi 7000 Euro'dan satılmaktadır.		
İlgili Kurumlar	Özel mülkiyet-Tavros Group Otelcilik ve Yatırım A.Ş.		
Finansör	Tavros Group Otelcilik ve Yatırım A.Ş.		
Tasarımcı	Tavros Grup yatırımı Tasarım: GA Design International		
Proje Türü	Karma- Konut+Turizm		
Yöntem	Geliştirme		
Genel Tanım-Tasarım	İnşaat alanı: 68.000 m2. Zemin üstü 21 katlı olan yapının teras kotu 72.82 m'dir. 284 odalı bir otel ve otele entegre 13 katlı, her katta bir daire olan rezidans adı altında bir konut projesi bulunmaktadır. Otel odaları 38 m2 ile 296 m2 arasında değişiklik göstermektedir. Otelde 10 adet toplantı ve konferans salonu, 1000 m²'lik üçe bölünebilen balo salonu, 1200 m²'lik spa, iki adet restoran ve barlar bulunmaktadır. Konut daireleri 535 m2'lik 8 odalı dairelerdir.		
Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Plan raporundaki arazi kullanımında kentsel açık alan lejantı ile taranmıştır. Alan,1989 yılında bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor. 1991 yılında imara açılıyor, uygulama imar planı onaylanıyor. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; turizm ve rekreasyon alanlarında otel, apart otel, gazino, marina, yat klübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık klübü gibi tesisler yer alabilir. Yükseklik h:72m. Emsal: 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır)(toplam inşaat alanı 249.960) şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri arsa ve zemin tipi ise kat irtifakı olarak geçmektedir. Projede bir adet otelle birlikte 13 katlı otele entegre konut alanı da mevcuttur. Planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşma vardır. Sahil hattı güvenlik amaçlı konulan tel örgüler ile kamunun kullanımına kapatılmıştır.		

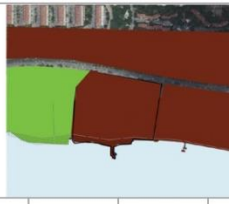
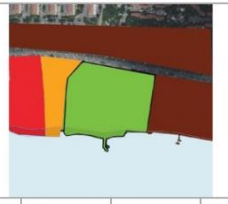
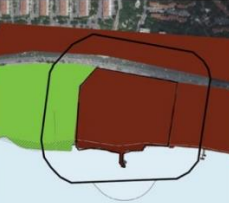
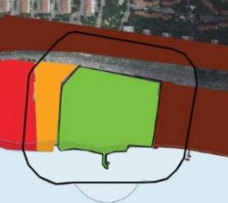
Şekil C.2: Hyatt Regency Proje Föyü

PROJENİN KABULLERİ									
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.								
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir turizm+konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan yoktur. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde otel kullanıcıları ve konut sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında Seapearl konut projesi, doğusu ise dere ile sınırlandırılmıştır. Kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde yer almaktadır. Kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattı proje ile kesintiye uğramaktadır.								
Kamu Yararı	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.								
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje ile kıyı alanının kente ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihsel sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan proje ile kamusal özelliklerini tamamen yitirmiş, özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.								
Görsel Etki Değeri	72 m yüksekliğinde, 21 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Topoğrafya ve mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.								
Kimlik	Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.								
KIYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ									
Lejant	2003 Arazi Kullanımı				2018 Arazi Kullanımı				
									
İşlev	Yeşil alan				turizm				
Alanın Boyutu(m²)	14.898,83 m2				14.898,83 m2 (Aynı)				
İnşaat alanı	0				68.000 m2				
Yapı Yoğunluğu	0				4.5 inşaat alanı/ parsel alanı				
Nüfus	0				104				
Nüfus Yoğunluğu	0				70 kişi/hektar				
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	1.600 m2				1.600 m2 (Aynı)				
Dolgu Alanı İşlev	Yeşil alan				turizm				
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)									
Lejant	2003 Arazi Kullanımı				2018 Arazi Kullanımı				
									
İşlev	Yeşil alan, Konut				ticaret + turizm + konut, konut, yeşil alan				
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	468,72 TL/m2				10627,18 TL/m2				
Ulaşım					2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.				

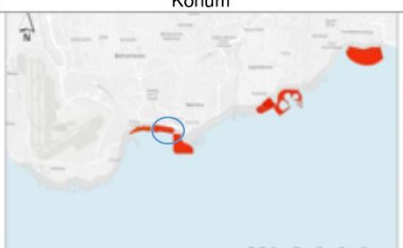
Şekil C.2: Hyatt Regency Proje Föyü (Devam)

Proje Adı		MİLLET BAHÇESİ	
Konum		Proje Görseli	
			
PLANLAMA SÜRECİ			
Başlangıç Bitiş Tarihi	Alan 2001 yılında protokol ile Emlakbanktan Toki'ye devredilmiştir. 2010 yılında Toki 49 yıllığına Blumar Ataköy (konut- avm-otel) proje inşaatı için Celebican A.Ş'ye kiralamıştır. 2015 yılında ruhsatlar iptal oluyor ve millet bahçesi yapılmasına karar veriliyor. 2018 yılında millet bahçesinin açılışı yapılıyor.		
Özgün/ güncel Mülkiyet Durumu	kamu (Toki)/25 yıllık İBB'ye kiralama		
Örgütlenme Modeli Sponsor	Kiralama		
Proje Maliyeti	-		
İlgili Kurumlar	TOKİ ve İBB		
Finansör	İBB		
Tasarımcı	İBB		
Proje Türü	Rekreasyon projesi		
Yöntem	koruma		
Genel Tanım-Tasarım	Proje alanı: 59.780 m2. Projede; yürüme alanları, iskele, yeşil alan, 3-6 yaş grubu için 335 m2, 6-15 yaş grubu için 335 m2 iki adet oyun parkı, 175 m2 3 adet fitness alanı, kayak pisti, otopark. Taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenen Baruthane Binaları, çevre duvarları ve Hünkâr Köşkü gibi tarihi yapılar da aslına uygun olarak restore edilmiştir. Planlanan restoran, kafeterya ve sosyal tesisler henüz tamamlanmamıştır. Projede kapsamında denize girilebilmesi için plaj da vardır. Ancak alanda henüz öyle bir çalışma bulunmamaktadır.		
Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Alan,1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor. 1991 yılında imara açılıyor, uygulama imar planı onaylanıyor. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; turizm ve rekreasyon alanlarında otel, apart otel, gazino, marina, yat klübü, alışveriş tesisleri, lokantalar, kongre tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık klübü gibi tesisler yer alabilir. Yükseklik h:72m. Emsal: 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır) şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri arsa ve zemin tipi ise kat irtifakı olarak geçmektedir. Planda alan turizm alanıdır. Turizm alanlarında satılması düşülen bağımsız bölümlerin satışına imkan veren bir tapu türü olan kat irtifakının olmaması gerekmektedir (yasa). Tescilli yapıların varlığı ile 2863 nolu yasaya tabi olan parsel için yapılacak herhangi bir projenin İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulunun onayına sunulması gerekmektedir. Süreç içerisinde planlanan konut-avm-otel projesi koruma kurulu tarafından onay alamadığı için parsel rekreasyon alanı olarak kullanıma açılmıştır. Mevcut plan kararlarına göre bu işlevini kaybetme riski vardır.		

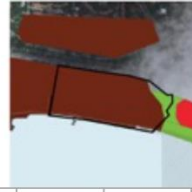
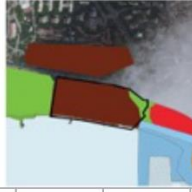
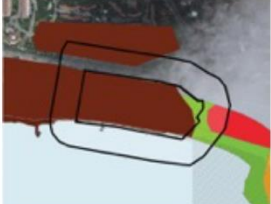
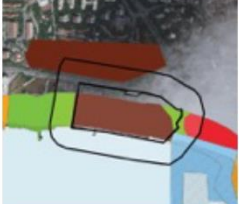
Şekil C.3: Millet Bahçesi Proje Föyü

PROJENİN KABULLERİ			
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde GEEAYK'nın 20.03.1957 gün 470 sayılı kararı ile Baruthane yapılar topluluğu, Osmanlı dönemi İskender Çelebi bahçesi ve ihata duvarları korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştirler. Yapılar aslına uygun olarak restore edilerek korunması sağlanmaktadır. Alandaki kültürel miras potansiyeli değerlendirilmiş ve alanın rekreasyon işlevine sahip olması, daha fazla insanın alanı tecrübe edebilmesi adına tercih edilmiştir.		
Kıyı Kent Entegrasyonu	Rekreasyon işlevine sahip olan alanda farklı yaş grupları için uygun oyun parkları, yürüyüş yolları, fitness aletleri ve kayak alanı mevcuttur. Bu standart öğeler dışında yeni deneyimlere açık bir tasarım yoktur. Kennedy caddesinin kente kıyı alanını bölmesi, projede bu durumun üstesinden gelecek herhangi bir yer üstü yer altı ulaşım hatlarının oluşturulmaması, alanın kenti tarafından kullanım oranını kısıtlı kılmaktadır. Kente kıyı arasında ulaşım koridorları yoktur.		
Kamu Yararı	Alana erişim bedelsizdir. Alan ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygundur.		
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Alan özgün işlevini korumuştur.		
Görsel Etki Değeri	Alanda tarihi eserler ön plana çıkarılmış, proje alanı içerisinde görsel manzarayı engelleyen bir öğe bulunmamaktadır. Kent silüeti ile uyumludur.		
Kimlik	Tarihi yapıların varlığı alanın tasarımında etkin olmuş, yasal kısıtlayıcıların da yön vermesiyle alanın rekreasyon alanı olarak kalması sağlanmıştır.		
KIYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ			
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı	
			
İşlev	Konut	Yeşil alan	
Alanın Boyutu(m²)	59.800 m2	59.800 m2 (aynı)	
İnşaat alanı	15.110 m2	1.391 m2	
Yapı Yoğunluğu	0.25 inşaat alanı/ parsel alanı	0.02 inşaat alanı/ parsel alanı	
Nüfus	0	0	
Nüfus Yoğunluğu	0	0	
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	6.000 m2	6.000 m2 (Aynı)	
Dolgu Alanı İşlev	Yeşil alan	Yeşil alan	
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)			
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı	
			
İşlev	Konut, Yeşil alan, sanayi	konut, yeşil alan, turizm	
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	750,00 TL/m2	9500,00 TL/m2	
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.	

Şekil C.3: Millet Bahçesi Proje Föyü (Devam)

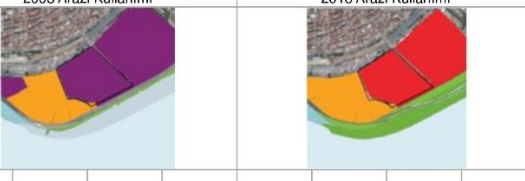
Proje Adı	YALI ATAÖY	
Konum	Proje Görseli	
		
PLANLAMA SÜRECİ		
Başlangıç Bitiş Tarihi	2009 yılında ihale ile satışı planlanmıştır. Ancak gelen teklifler toki tarafından uygun görülmediği için ihale iptal edilmiştir. 2010 yılında hasılat paylaşımı yöntemi ile ihaleye çıkmış ve sonuçlanmıştır. Arsanın hasılat paylaşımı ile satışı gerçekleşmiş, özel mülkiyete geçmiştir. Aralık 2013 yılında inşaatla başlanmıştır. 2015 yılında tamamlanmıştır.	
Özgün/güncel Mülkiyet Durumu	Kamu/Özel (Toki,Özyaşı İnşaat, Karadeniz Örne. 2019 yılında Toki açık arttırma ile kendisine ait daireleri satarak projeden ayrılmıştır.)	
Örgütlenme Modeli Sponsor	Toki tarafından ihaleye çıkarılan arsa hasılat paylaşımı yöntemi ile satılmıştır. Özyaşı İnşaat-Karadeniz Örne konsorsiyumu ihaleyi almıştır.	
Proje Maliyeti	Toplam hasılat 1 milyar 2.5 milyon TL. Toki'nin payı 447,15 milyon TL.Teslimde konut fiyatları m2 7000 dolar.	
İlgili Kurumlar	Özel mülkiyet-Özyaşı İnşaat- Karadeniz Örne	
Finansör	Özyaşı İnşaat- Karadeniz Örne	
Tasarımcı	Alpar mimarlık. İnşaat: Özyaşı İnşaat-Karadeniz Örne	
Proje Türü	konut projesi	
Yöntem	geliştirme	
Genel Tanım-Tasarım	Arsa alanı: 72. 864 m2 İnşaat alanı: 250.000 m2. 10 m. sahil bandı (kamuya açık), 40 m. proje boyunca 40 m'lik alan çit ile sarılmış, hem kamuya hem de sitenin geçişine kapatılmıştır. 20 katlı 4 konut bloğu, 19 katlı 1 konut bloğu, yeşil alan. 512 konut (4 blokta 2+1, 3+1, 5+1, home-ofise bloğunda 1+1 ve 2+1 konutları bulunmaktadır.) Toplam 215.000 m2 inşaat alanı.	
Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Alan,1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor. 1997 yılında uygulama imar planı onaylanıyor. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; 'Turizm ve Rekreasyon alanlarında turizm kompleksi, otel, gazino, yat klübü, alışveriş tesisleri, akaryakıt satış üniteleri, gösteri spor ve eğlence tesisleri, sağlık klübü gibi tesisler yer alabilir. Yapı adaları üzerinde parselasyon yapılmaksızın ayırık, blok veya sıra bloklar şeklinde bir ve birden fazla yapıya izin verilir. Yapı boyutları fonksiyon ve mimari projelerine göre düzenlenir. Uygulama avan projeye göre yapılacaktır.' şeklindedir. Plan notlarında yükseklik h:72m. olarak belirlenmiştir. Ancak Ulaştırma Bakanlığından (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) alınacak görüş doğrultusunda yükseklik arttırılabilecek şekilde bir ibare vardır. Emsal: 2 (imar parseli üzerinden hesap yapılacaktır) şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri: '2 bodrum+1 zemin+19 normal kat a1,a2,b1,b2 blokları ve 3 bodrum+1 zemin+18 normal kat c blok' olarak geçmektedir. Proje konut projesidir. Projenin tanıtım broşürlerinde konut yerine 'apart' kelimesi geçmektedir. Vaziyet planında kıyı kanununu belirlediği yapılaşma koşulları gereği deniz kenarından 10 m yaya yolu olarak ayrılmış, sonraki 40 m ise yeşil alan olarak bırakılacak şekilde bloklar yerleştirilmiştir. Bu alan çit ile kamu kullanımına kapatılmıştır.	

Şekil C.4: Yalı Ataköy Proje Föyü

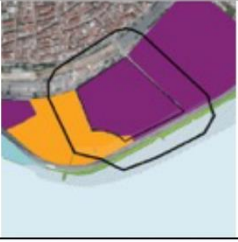
PROJENİN KABULLERİ		
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.	
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Denizden kara yönünde 10 m genişliğindeki yaya yolu dışında proje alanı içerisinde kamusal alan yoktur. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Proje alanı doğusunda yat limanı ile sınırlanmıştır.	
Kamu Yararı	10 m genişliğindeki yaya yolu dışında alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.	
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje ile kıyı alanının kente ilişkisi tamamen kesilmiştir. Özel mülkiyetin insiyatifindedir.	
Görsel Etki Değeri	72 m yüksekliğinde, 21 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.	
Kimlik	Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.	
KİYİ ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
 Yeşil Alan Konut Turizm Ticaret Marina Dolgu Alanı Proje Alanı		
İşlev	Konut	Konut+yeşil alan
Alanın Boyutu(m²)	72.864 m²	72.864 m² (Aynı)
İnşaat alanı	21.118 m²	215.000m²
Yapı Yoğunluğu	0.3 inşaat alanı/ parsel alanı	3 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	-	2048 kişi
Nüfus Yoğunluğu	-	284,5 Kişi/ha
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	4000 m²	4000 m² (Aynı)
Dolgu Alanı İşlev	Konut	Konut
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
 Yeşil Alan Konut Turizm Ticaret Marina Dolgu Alanı Proje Alanı		
İşlev	Konut, Yeşil alan, ticaret+turizm+konut, marina	konut, yeşil alan, ticaret
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	797 TL/m²	9500 TL/m²
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Şekil C.4: Yalı Ataköy Proje Föyü (Devam)

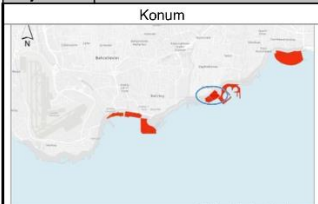
Proje Adı	YEDİMAVİ
Konum	Proje Görseli
	
PLANLAMA SÜRECİ	
Başlangıç Bitiş Tarihi	2007 yılında TOBB GYO'dan ihale ile alanı satın almıştır. 2011 yılında ihale ile alanın satışı gerçekleşmiş, özel mülkiyete geçmiştir. Plan ve yönetmeliklerdeki değişiklik, odaların açtığı dava süreçleri nedeniyle 2016 yılında inşaatla başlamıştır. Satışlar başlamış durumda, 2020 Temmuz ayında tamamlanması planlanıyor.
Özgün/ güncel Mülkiyet Durumu	TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) / Gül Yapı (%30), Kalkavan Yapı (%40), Hasan Sever A.Ş. (%30) ve kat irtifakı ile özel mülkiyete geçmiştir.
Örgütlenme Modeli Sponsor	TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) tarafından ihale ile satılmış alan. Gül Yapı (%30), Kalkavan Yapı (%40), Hasan Sever A.Ş. (%30) konsorsiyumu satın almıştır.
Proje Maliyeti	Arsa maliyeti (ihale bedeli) 1.14 milyar TL. Öngörülen Proje maliyeti: 3 milyar TL. Teslimde konut fiyatları m2 ortalama 22.000 TL.
İlgili Kurumlar	TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
Finansör	Gül Yapı (%30), Kalkavan Yapı (%40), Hasan Sever A.Ş. (%30)
Tasarımcı	Tasarım: Tabanlıoğlu inşaat: Gül Yapı, Kalkavan Yapı, Hasan Sever A.Ş.
Proje Türü	konut projesi - ticaret+konut+turizm
Yöntem	geliştirme
Genel Tanım-Tasarım	İnşaat alanı: 372.000 m2. Toplam Zemin+ 17 katlı. 6 konut bloğu, 1 blok avm, otel binası, yeşil alan. Konutlar büyüklükleri 75-400 m2 arası değişen 1+1, 2+1, 3+1, 4+1, 5+1 daireler olarak tasarlanmıştır. 27 tane dubleks daire vardır. Proje alanında 848 daire, 78 adet ticari alan ile toplamda 1047 bağımsız bölüm vardır.

Plan-Proje ilişkisi	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Çevre düzeni planı arazi kullanımında alan ticaret/hizmet lejantındadır. 21.09.2010 tarihli İstanbul Ataköy Turizm Merkezi ULP'nında alan tercihi kullanım (TK) ve yol alanında kalmaktadır. 2015 yılında onaylanan tadilat planında alan; ticaret+turizm+konut, sağlık tesisi, aile sağlık merkezi, iski hizmet alanı ve yol alanı olarak değiştirilmiştir. Bu planla birlikte 73000 m2 olan proje alanında sağlık tesisi, ve aile sağlık merkezi kamuya terk edilerek 63.500 m2 olarak revize olmuştur. Plan kararlarında yapılaşma koşulları; "ticaret+turizm+konut alanlarında, her türlü turizm tesisleri ve konaklama merkezleri, otel, motel, apart vb., iş merkezi, konut, ofis, büro, alışveriş merkezleri, toptan ve perakende ticaret, eğlence merkezi, çarşı, çok katlı mağaza, lokanta, restoran, ticaret birimleri, otopark, spor, eğlence, dinlenme, kapalı ayrı balo- konferans, sergi salonları. Özel sosyal ve kültürel tesisler, yönetim binaları, banka ve finans kurumları gibi ticari fonksiyonlar yer alabilir" olarak tanımlanmıştır. Plan notlarında toplam inşaatın en az %50'si ticaret ve turizm olma zorunluluğu ve konut alanı için gerekli donatıların parsel içerisinde çözülmesi gerekliliği koşulu getirilmiştir. Yükseklik h:70m. Emsal: 2.20 şeklindedir. Tabuda nitelik bilgileri: arsa ve zemin tipi ise kat irtifakı olarak geçmektedir. Özgün işlevi et balık kurumu kombinasyonu ve tekstil fabrikası olan alanda üretilen yeni projede bir adet otel ve avm olmakla birlikte, proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan konut projesidir. Emsale girmeyen alanlar da dahil edildiğinde yoğun bir yapılaşma vardır. Proje alanı kıyı kenar çizgisinden 100 m içeride olduğu için kıyı kanununu belirlediği yapılaşma koşullarına uygundur.
PROJENİN KABULLERİ	
Kültürel Mirasın Korunması	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı sınırlı sayıda ticari aktivite alanları ve 1 otel bulunmaktadır. Ancak bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. Projenin bulunduğu alanda dar bir kıyı bandı vardır. Ancak kapalı bir site olan proje ve Kennedy caddesi kıyı şeridinde yaya erişimini engellemektedir. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir.
Kamu Yararı	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasadır. Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygun olarak bırakılmıştır. Ancak bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayan bir kıyı düzenlemesi söz konusu değildir. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje ile kıyı alanının kente ilişkisi tamamen kesilmiştir. Özel mülkiyetin insiyatifine geçmiştir.
Görsel Etki Değeri	70 m yüksekliğinde, zemin+17 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.
Kimlik	kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.
KIYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ	
Lejant	2003 Arazi Kullanımı
	2018 Arazi Kullanımı
	
İşlev	Sanayi
	Turizm

Şekil C.5: Yedimavi Proje Föyü

Alanın Boyutu(m ²)	63,593 m ²	63,593 m ²
İnşaat alanı	36.685 m ²	372.000 m ²
Yapı Yoğunluğu	0.5 inşaat alanı/ parsel alanı	6 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	0	3392 kişi
Nüfus Yoğunluğu	0	538 kişi/ha
Dolgu Alanı Boyutu (m ²)	-	-
Dolgu Alanı İşlev	-	-
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
- Sanayi - Yerleşim - Ticaret - Ticaret-Konut-Turizm - Ticaret-Konut - İskele - Dolgu Alanı - Proje Alanı		
İşlev	Sanayi, ticaret+turizm+konut	Turizm, hizmet, konut+ticaret
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	-	16818,00 TL/m ²
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.İDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina'ya 1 kilometre mesafede yer alan proje Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor

Şekil C.5: Yedimavi Proje Föyü (Devam)

Proje Adı		BÜYÜKYALI	
Konum		Proje Görseli	
			
PLANLAMA SÜRECİ			
Başlangıç Bitiş Tarihi	2014 yılında alanın satışı yapılarak özel mülkiyete geçmiştir. 2016 yılında inşaat başlanmıştır. Satışlar başlamış durumda, 2020 ağustos ayında tamamının teslim edilmesi planlanıyor.		
Özgün/güncel Mülkiyet Durumu	Milli savunma bakanlığına tahsisli olan alanın mülkiyeti 2008 yılında Toki'ye devredilmiştir. 2014 yılında Toki ve Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı A.Ş. arasında yapılan gelir paylaşımı usulü protokolü ile mülkiyet Emlak Konut GYO'ya devredilmiştir./ÖzakGYO , Yenigün İnşaat , Ziyılan Gayrimenkul		
Örgütlenme Modeli Sponsor	Hasılat Paylaşımı, Emlak Konut GYO tarafından yapılan ihale ile Özak GYO yenigün, ziyılan ortaklığına verilmiştir. %37'lik kısmı Emlak Konut GYO'nun.		
Proje Maliyeti	İhale bedeli: 4 milyar 240 milyon TL. %37'si (1 milyar 568 milyon 800 bin tl) Emlak Konut GYO'ya ait olacak. Teslimde konut fiyatları m2 25.000-30.000TL.		
İlgili Kurumlar	Özel sektör-Emlak Konut GYO, TOKİ		
Finansör	ÖzakGYO , Yenigün İnşaat , Ziyılan Gayrimenkul		
Tasarımcı	Tasarım: Chapman Taylor, inşaat: Özak GYO , Yenigün İnşaat , Ziyılan Gayrimenkul		
Proje Türü	Konut Projesi - konut+ticaret, turizm+ticaret		
Yöntem	Yeniden geliştirme		
Genel Tanım-Tasarım	İnşaat alanı: 340.000 m2. 4 ayrı mahalle (kapalı site), Toplam 1500 konut. 15.000 m2'si Sosyal aktiviteler için ayrılmış kapalı alanlar (sanat, müzik vs), restoranlar, çocuk klübü, cami ve okul. 20.000 m2'si ofis alanları. Yeni inşaa edilen yapılar konut işlevinde; 13 blok 18 katlı, 2 blok 17 katlı, 2 blok 12 katlı, 1 blok 4 katlı olacak şekildedir. Tescilli yapılar da proje alanı içerisinde restore edilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Zırlı araçlar tamirhanesi ticaret, kafe, restoran, sergi alanı, hamam restoran, atölye ve depolar ise loft, home-ofise, ve ticari ünitler olacak şekilde yeniden işlevlendirilmiştir. Su deposu aslına uygun restore edilerek korunmuştur. Proje alanın tamamının altı 3 kat otopark ve sosyal tesis alanları olarak tasarlanmıştır. Sadece proje alanından geçişe imkan veren, kennedy caddesi üzerinden geçen bir üst geçit ile proje alanından sahil hattına ulaşım sağlanmaktadır. Proje alanı içerisinde cami ve okul mevcuttur.		
Plan-Proje İlişkisi	Alan,1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan edilmiştir. 2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge "TM" ile gösterilmiş olup Turizm Merkezi lejandında kalmaktadır. Alanın komşuluğunda 'Meskûn Konut Alanları' ile 'Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanları' planlanmıştır. İmar Planlarına yönelik geçmiş dönem kararları ve Taşınmaz Ait Tapu kayıtları incelendiğinde; alanın Milli Savunma Bakanlığı'na tahsis edilmesinden sonraki süreçte hazırlanan tüm imar planlarında alan 'Askeri Alan' olarak gösterilmiştir. 20.03.2014 tarihli planda parsellerin plan fonksiyonları; konut+ticaret, dini tesis, eğitim, sosyal kültürel alan, turizm+ticaret, teknik altyapı ve trafo olarak belirlenmiştir. Bu planın iptali ile 2018 yılında yapılan yeni planda arazi kullanım kararlarında bazı değişiklikler yapılmıştır. Bunlar;Planlama alanından yer alan Konut + Ticaret fonksiyonlu alanda yapılabilecek konut alanı sınırlandırılmış ve toplam emsal alanının %50'sini geçmeyecek şekilde plan notlarına işlenmiştir. Bu alanda inşaat alanı Kaks:2,00 olarak belirlenmiş olup %50 kısmının konut kullanımına ayrılacağı üzerinden hesap yapılırsa alanda kişi başı 35 m2 kullanım alanı kabulüyle planlama alanında yaklaşık 2.000 kişi yaşayacağı öngörülmüştür. Planlama alanı toplam büyüklüğü 140,337 m2'dir. Fonksiyon dağılımına baktığımızda alanın 68,157 m2'lik kısmı Ticaret + Konut, 33,414 m2'lik kısmı Turizm + Ticaret alanı olarak belirlenmiş olup geriye kalan 38,766 m2'lik kısım ise donatı alanı olarak ayrılmıştır. Ticaret+Konut alanında kaks:2,00, Turizm+Ticaret alanında ise kaks 2,5 her iki alanda da h:70 m olarak belirlenmiştir. Proje yoğunlukla konut alanlarından oluşan bir konut projesidir. Planda tanımlanan emsalın çok daha üzerinde bir yapılaşma vardır. Alanda tescilli tarihi eserlerin de olması nedeniyle Koruma kurullarının da dahil olduğu bir planlama süreci geçirmiştir. 2006 yılında arazinin 90'lı yıllarda İBB tarafından yapılan çalışmalarda tescilli yapı komşuluğu nedeniyle çok daha az bir yapılaşma ile kurul tarafından onaylanan projeler, 2006 yılında planlama yetkisinin Çevre ve Şehircilik bakanlığına geçmesi ile yapılaşma oranı artırılmıştır.		
</			

Şekil C.6: Büyükyalı Proje Föyü

Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Proje kapsamında yeni yapılan yapılar ortalama 55 m yüksekliğindedir. Tarihi yapılar ile komşuluk ilişkisi içerisinde olacak yeni yapıların tasarımında koruma kriterleri açısından tarihi yapılar ile gabari ve cephe düzeni bakımından bir uyum aranmaktadır. Bu projede böyle bir uyum söz konusu olmadığı gibi mevcut kıyı arkası kentsel doku ile bütünleşecek bir tasarım da yoktur. Alanın büyük bir bölümü konut işlevine göre tasarlanmış, özel mülkiyetin insiyatifine verilmiştir. Proje alanında bulunan kültürel ve ticari aktiviteler de üretilen yeni konut alanlarına hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Bu bağlamda proje kentsel eksenli aktiviteler sağlamamaktadır.
Görsel Etki Değeri	Ortalama 55 m yüksekliğinde, 17, 18 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.
Kimlik	Kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

KIYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
- Rekreasyon - Turizm - Ticaret+Konut+Turizm - Ticaret+Konut - Dolgu Alanı - Proje Alanı		
İşlev	Sanayi	Konut+ticaret+turizm
Alanın Boyutu(m²)	111.000 m²	111.000 m² (AYNI)
İnşaat alanı	46.921 m²	340.000 m²
Yapı Yoğunluğu	0.4 inşaat alanı/ parsel alanı	3 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	0	6000 kişi
Nüfus Yoğunluğu	0	540 kişi/ha
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	-	-
Dolgu Alanı İşlev	-	-
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
- Rekreasyon - Turizm - Ticaret+Konut+Turizm - Ticaret+Konut - Dolgu Alanı - Proje Alanı		

İşlev	Sanayi, ticaret+konut, kara ulaşımı, rekreasyon, deniz	Konut+ticaret+turizm, kara ulaşımı, rekreasyon
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	-	17500,00 TL/m²
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.IDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina, Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor. Projenin özel iskelesi ile deniz shuttle'ları da bölgede kullanılabilecek ulaşım araçlarından biridir.

Şekil C.6: Büyükyalı Proje Föyü (Devam)

İşlev	Rekreasyon	Rekreasyon, otopark
Alanın Boyutu(m²)	78.778 m2	625.598 m2
İnşaat alanı	0	31.568
Yapı Yoğunluğu	0	0,05 inşaat alanı/parsel
Nüfus	0	0
Nüfus Yoğunluğu	0	0
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	78.778 m2	625.598 (546.820 yeni dolgu alanı) m2
Dolgu Alanı İşlev	Rekreasyon	Rekreasyon, otopark
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
İşlev	Rekreasyon, konut, hizmet, ticaret, sağlık	Rekreasyon, konut, hizmet, ticaret, sağlık
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	-	-
Ulaşım		Bölgedeki ana kara ulaşım hattı Zeytinburnu-Eminönü arası ulaşımın çift yönlü sağlandığı Kennedy caddesidir. Kennedy caddesi; Namık Kemal ve Gazi Mustafa Kemal Paşa caddeleriyle kuzeye doğru Millet ve Ordu caddelerine bağlantı sağlamaktadır. 2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattı Yenikapı durağı proje alanına yürüme mesafesindedir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü (İDO) ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Şekil C.7: Yenikapı Proje Föyü (Devam)

İşlev	Sanayi	Turizm
Alanın Boyutu(m²)	13.534 m²	13.534 m² (aynı)
İnşaat alanı	1.046 m²	62.000 m²
Yapı Yoğunluğu	0.07 inşaat alanı/ parsel alanı	4.5 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	0	1420
Nüfus Yoğunluğu	0	1092 kişi/hektar
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	0	0
Dolgu Alanı İşlev	-	-
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
- Deniz - Yerleşim - Tarım - Orman - Arazi ve Orman - Dolgu Alanı - Proje Alanı - Belirsizlik		
İşlev	kara ve deniz ulaşımı, turizm ve teknik altyapı	kara ve deniz ulaşımı, turizm+konut+ticaret ve teknik altyapı
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	-	16818,00 TL/m²
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Zeytinburnu durağı proje alanına yürüyerek 5 dakikalık mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.İDO Bakırköy Terminali ve Ataköy Marina'ya 1 kilometre mesafede yer alan proje Atatürk Havalimanı, İDO Yenikapı Terminali ve E-5'e 5 kilometre gibi yakın bir konumda bulunuyor

Şekil C.8: Ottomare Suits ve Radisson Blu Proje Föyü (Devam)

Proje Adı	PRUVA 34	
	Konum	Proje Görseli
		 
PLANLAMA SÜRECİ		
Başlangıç Bitiş Tarihi	Sümerbankın mülkiyetinde olan arazi 2004 yılında Doğa Madencilik'e satılmıştır. 2014 yılında uygulama başlamıştır.2017 yılında tamamlanmıştır.	
Özgün/güncel Mülkiyet Durumu	Sümerbank/Doğa Şehircilik	
Örgütlenme Modeli Sponsor	Özelleştirme	
Proje Maliyeti	Arsa maliyeti (ihale bedeli): 44 milyon dolar	
İlgili Kurumlar	Özel sektör-Doğa Şehircilik	
Finansör	Doğa Şehircilik	
Tasarımcı	Tasarım: Alpar Mimarlık inaat: Doğa	
Proje Türü	konut projesi - ticaret+konut-turizm	
Yöntem	Yeniden geliştirme-canlandırma	
Genel Tanım-Tasarım	Toplam inşaat alanı yaklaşık 309.003,48 m ² olan proje 62.373 m ² arazi üzerinde 10 blokta oluşmaktadır. Bunlardan 7 tanesi konut, 1 tanesi Otel (Hilton oteli), 1 tanesi apart otel olarak inşaa edilmiştir. Yine otel olarak işlevlendirilecek 1 bloğun inşaatı ise devam etmektedir. Blokların yükseklikleri zemin üstü 20 ile 21 kat arasında değişiklik göstermektedir. Apart otel olarak inşa edilen bloktaki yaklaşık 100 m ² alana sahip daireler ise 'apart daire' adı ile satılmaktadır. Diğer 7 blokta ise büyüklükleri ise 290-720 m ² arası 4+1 ve 5+1 daireler tasarlanmış ve 'rezidans' adı altında satılmaktadır. Projede toplamda 239 daire bulunmaktadır.	

Plan-Proje İlişkisi	2009 tarihli 1/100.000 Çevre Düzeni Planında turizm merkezi olarak tanımlanan planın arazi kullanım paftasında alan, depolama alanları olarak gösterilmektedir. Arazinin mekansal planları incelendiğinde; alan, 13.04.2006 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli nazım imar planında ve 27.02.2007 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında tercihli kullanım alanı olarak tanımlanmıştır.Tercihli kullanım turizm, ticaret ve konut işlevlerine izin veren bir lejant türü olmakla birlikte planda yapılaşma koşulları; turizm işlevi için emsal 2,5, toplam inşaat alanının en az %50'si turizm kullanımına ayrılmak koşuluyla turizm ve ticaret işlevi için emsal 2, ticaret veya konut işlevi için ise emsal 1 olarak belirlenmiş, hmax 75 m verilmiştir. Bu plana göre Bakırköy Belediyesi 11 Kasım 2013 tarihinde verdiği ruhsatla 10 blok yapılmasını onaylamıştır. Yaklaşık on yıl boş kalan arazinin 2014 yılına gelindiğinde Doğa Şehircilik tarafından uygulama süreci başlatılmıştır. Uygulama esnasında alanda Bizans dönemine ait kalıntıların çıkması ile İstanbul 1 Nolu Koruma Kurulu da sürece dahil olmuştur. Aynı yıl İstanbul 5. İdare Mahkemesi'nin deprem riski göz önüne alınmadan planların hazırlandığından, kıyı kullanımının kamuya kapatıldığından ve çok katlı binaların kıyı ve kent arasında bir duvar oluşturduğuna vurgu yaparak planların 'planlama ilke ve teknikleri ile kamu yararına uygun olmadığı' sonucuna ulaşarak yürütmeyi durdurma kararı almıştı. Bölge İdare Mahkemesi de bu karar onamıştı. Bakırköy Belediyesi mahkeme kararına paralel olarak tarihi eserlerin yer aldığı arazide ruhsata aykırı uygulama yapıldığını idda ederek uygulamayı durdurmuş ve projeyi mühürlemiştir. Ancak kısa bir süre sonra idari mahkemesi tarafından iptal edilen projenin ruhsatı yine idari mahkeme tarafınsan iade edilmiştir. 2017 yılında proje tamamlanmış, teslimatlar başlamıştır.	
	PROJENİN KABULLERİ	
Kültürel Mirasın Korunması	Alanda Bizans dönemine ait kalıntıların çıkması ile İstanbul 1 Nolu Koruma Kurulu tarafından buluntular tescillenmiştir. İstanbul 1 Numaralı Koruma Kurulu inşaat sırasında kalıntıların zarar görmesinin önlenmesi için koruma tedbirlerinin alınmasına, kalıntılara ilişkin uygulama tamamlanmadan iskan izni verilmemesi gerektiğine karar vermiştir. Ancak alanda böyle bir çalışmaya rastlanmamıştır. Mevcut bulunan arkeolojik kalıntılar tasarım girdisi olarak kullanılmamıştır.	
Kıyı Kent Entegrasyonu	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje'de konut alanları dışında sınırlı sayıda ticari aktivite alanları ve otel bulunmaktadır. Ancak bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir. Projenin bulunduğu alanda dar bir kıyı bandı vardır. Ancak kapalı bir site olan proje alanı ve Kennedy caddesi kentlinin kıyı şeridine yaya erişimini engellemektedir. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir.	
Kamu Yararı	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve eşitlik ilkesine uygun olarak bırakılmıştır. Ancak bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayan bir kıyı düzenlemesi söz konusu değildir. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.	
Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum	Planda tercihli kullanım (turizm konut ticaret) lejantı ile gözükten proje ağırlıklı konut projesidir. Alanın büyük bir bölümü konut işlevine göre tasarlanmış, özel mülkiyetin inisiyatifine verilmiştir. Bu bağlamda proje kentsel eksenli aktiviteler sağlamamaktadır. Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.	
Görsel Etki Değeri	75 m yüksekliğinde bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.	
Kimlik	kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir. Projenin önündeki kıyı bandında dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	
KIYI ALANLARI MEKANSAL PLANMASINDA PROJENİN ETKİSİ		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
		

Şekil C.9: Pruva 34 Proje Föyü

İşlev	Boş	Turizm+ticaret+konut
Alanın Boyutu(m²)	62.373 m2	62.373 m2
İnşaat alanı	0 m2	309.003,48 m2
Yapı Yoğunluğu	0 inşaat alanı/ parsel alanı	4.9 inşaat alanı/ parsel alanı
Nüfus	0	956 kişi
Nüfus Yoğunluğu	0	153 kişi/ha
Dolgu Alanı Boyutu (m²)	-	-
Dolgu Alanı İşlev	-	-
PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
		
İşlev	yeşil alan, kara ulaşımı, konut, ticaret	yeşil alan, kara ulaşımı, sağlık tesisi, ticaret
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	1200,00TL/m2	5381,85 TL/m2
Ulaşım	Ankara asfaltı (E-5) olarak da bilinen D-100 karayolu (O-1) projenin bulunduğu Bakırköy ilçesinden geçmekte olup hem bölgesel ve kentsel hem de ilçe ve proje alanı özelindeki en önemli ana ulaşım arteridir. Kıyı kesiminde; Kennedy Caddesi olarak kıyıya paralel geçen aks karayolu ulaşımındaki diğer önemli arterlerden biridir. Bu ulaşım aksı ile D-100 karayolu arasındaki dikey bağlantılar ise batıdan doğuya doğru Ekrem Kurt Bulvarı ve Prof. Turan Güneş Bulvarı'dır. Ayrıca Atatürk Havalimanından Aksaray'a kadar uzanan metro hattı ile Beylikdüzü-Söğütözü arasında metrobüs güzergahı da ilçe sınırlarına yakın konumlanmıştır. Yine İstanbul Avrupa bağlantılı demiryolu olan Sirkeci-Halkalı Banliyö treni ilçedeki toplu taşıma için önemli bir alternatiftir. İstanbul'un iki yakasında bulunan mevcut demiryolu hatlarının, boğazın altından geçen bir tünelle birbirine bağlanmasını sağlayan Marmaray Tüp-Geçit Projesi ise şehrin iki yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı açısından önemlidir. Deniz ulaşımı açısından ise proje alanı yakınında yer alan Bakırköy Deniz İskelesi ve Yenikapı Feribot İskelesi kullanılmaktadır.	

Şekil C.9: Pruva 34 Proje Föyü (Devam)

[illegible]

	SEA PEARL-ATARÖY	HYATT REGENCY	BARUTHANE BINALAR- MİLLET BAĞÇESİ-ATARÖY	YALI ATARÖY	YEDİMAVI	BÜYÜKYALI	YENİKAPI DOĞRU ALAN- MİTING ALAN	OTTOMANIE SUITS- RADISSON BLU	PRINIVA 34	
MEVCUT VE YENİ ALANINDAKİ UYUM	Suya dayalı kullanımlara, aktivitelere yer vererek kentsel su ögesini yeniden etkin kılmak	Proje ile kıyı alanının kentsel iliyiği tamamen kesilmiştir. Tarihsel süreçte plaj olarak kullanılan alanlar proje ile kamusal özelliğini yitirmiştir.	Proje ile kıyı alanının kentsel iliyiği tamamen kesilmiştir. Tarihsel süreçte plaj olarak kullanılan alanlar proje ile kamusal özelliğini yitirmiştir.	Alanındaki tarihi yapılar aslına uygun olarak restore edilerek korunmuştur.	Proje ile kıyı alanının kentsel iliyiği kesilmiştir.	Proje ile kıyı alanının kentsel iliyiği kesilmiştir.	Alan içerisinde suya dayalı bir aktiviteye rastlanmamıştır.	Proje alanında konut alanı dışında kalan sınırlı bölgede ticaret ve turistik faaliyetler de bulunmaktadır. Ancak bu alanlar ekonomik ve kültürel olarak sınırlı bir kullanıcı kitlesine hitap etmektedir.	Proje ile kıyı alanının kentsel iliyiği kesilmiştir.	
	Yeni ve farklı sektörler ve iş kolları ile, çeşitli kullanımları barındıran gelişen kent eksentü aktivitelere, etkinliklere yer vermek-konut, ticaret, kültürel tesis, ekolojik parklar vs. Çatırması bu yeni alanların mevcut ile uyumlu olması, bir bütünleşik teklif olması	yok	yok	Proje dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	konut projesidir.	Planda turizm konutü ticaret olarak gelişen proje ağırlıklı konut projesidir. Alanın büyük bir bölümü konut gelişine göre tasarlanmıştır, özel mülkiyetin inşaatına verilmmiştir. Proje alanında bulunan kültürel ve ticaret aktiviteler de ilerleyen yeni konut alanlarına hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Bu bağlamda proje kentsel eksentü aktiviteler sağlamamaktadır.	Rekreasyon projesidir. Tek bir işlevi vardır. Kamua bir kullanım yoktur alında.	Proje alanı ölümlüdeki kıyı perili ağırlı bir alandır. Hem kıyı harındaki donatı alanlarının yetesizliği hem de Zeyport liman tesisinin varlığı nedeniyle gerek ve güdünde kullanımları olanak sağlamamaktadır.	Planda tercihi kullanım (turizm konutü ticaret) kentsel ile gelişen proje ağırlıklı konut projesidir. Alanın büyük bir bölümü konut gelişine göre tasarlanmıştır, özel mülkiyetin inşaatına verilmmiştir. Bu bağlamda proje kentsel eksentü aktiviteler sağlamamaktadır.	
	Kıyıda bulunan liman, tersane, endüstri yapılarının ve yeni oluşturulacak nitelikli kullılmaları, mevcut kentsel dokua ile bütünleşecek bir şekilde tanımlanması ve tasarlanması sağlanmak	yok	yok	yok	yok	Proje kapsamında yeni yapılan yapılar ortalama 55 m yüksekliğindedir. Tarihi yapılar ile komutluk ilişkisi içerisinde olacak yeni yapıların tasarımıda koruma kurulları açısından önlemler yapıldı ve gubası ve cephe düzeni bakımından bir uyum sağlanmıştır. Bu süreçte böyle bir uyum söz konusu olmadı gibi mevcut kıyı aksentü kentsel dokua ile bütünleşecek bir tasarım da yoktur.	-	Projein kapalı bir site olması ve girişi bir yol olan kentsel caddeden kıyı alanına ulaşılabildiği ciddi anlamda engellenmektedir.	-	
	görsel manzara kalitesine katkıda bulunan öğelerin ön plana çıkarılması	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Kennedy caddesinin kentsel kıyı alanını bölmesi, projede bu durumun dışından gelecek herhangi bir yerden yer alın ulaşım hatlarının oluşturulması olması, alanın kentsel tarafından kullanıma anması kentsel kalitedir. Kentsel kıyı alanında olumsuz etkilerden yoktur.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Proje sınırları içerisindeki kıyı alanı özel mülkiyet alanı içerisindeki kamusal alan özelliğini kaybetmiştir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	
GÖRSEL ETKİ DEĞERİ	görsel manzara kalitesini engelleyen öğelerin alandan temizlenmesi	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Proje alan sınırları içerisinde ekete vardır.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	Alan yeni itenilme, dolgu alınmıştır. Böyle bir öğe yoktur.	Proje alanı içerisinde 86.69 m yüksekliğinde 2 blok bulunmaktadır. Kıyı perili arka kentsel alandan koparılmıştır. Kentsel alandan kıyı bandına görsel erişim yoktur.	Projein kendisi gubası olarak görsel manzara kalitesini engelleyen öğedir.	
	İnsan ölçeğinde olması	72 m yüksekliğinde, 20 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	72 m yüksekliğinde yapı, kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	Varır.	72 m yüksekliğinde, 20 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	70 m yüksekliğinde, zemin+17 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	Ortalama 55 m yüksekliğinde, 17, 18 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	Proje alanında öğeler insan ölçeğindedir.	75 m yüksekliğinde bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. İnsan ölçeğinin dışında bir yapılaşma vardır.	
	Tasarım kararları alınırken projenin kentsel etisine etkisi değerlendirilmeli	72 m yüksekliğinde, 20 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Topoğrafya ve mevcut dokua ile uyumsuzdur.	72 m yüksekliğinde yapı, kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Topoğrafya ve mevcut dokua ile uyumsuzdur.	Proje alanı içerisinde keskin bir kıyı hattı vardır. Ancak alanın batısında özel mülkiyetin alanı projelerin olması nedeniyle kıyı hattı keskinliği sağlanmaktadır.	72 m yüksekliğinde, 20 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Mevcut dokua ile uyumsuzdur.	70 m yüksekliğinde, zemin +17 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Mevcut dokua ile uyumsuzdur.	Ortalama 55 m yüksekliğinde, 17, 18 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Mevcut dokua ile uyumsuzdur.	Tatlılı Yarımada'nın sınırlı perili sınırlı sınırlı belanın biçimde projeden etkilenmektedir. Bölgenin morfolojik değişimi ile Yarımada'nın görsel bütünlüğünün korunmasıda gözönünde bulundurulmalıdır. Projein Sarmaya Karşınan veresindeki belanın bir şekilde değişmiştir. Karşınan veresindeki belanın bir şekilde değişmiştir. Karşınan veresindeki belanın bir şekilde değişmiştir.	75 m yüksekliğinde bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer olmaktadır. Mevcut dokua ile uyumsuzdur.	
	potansiyel ve kısıtlayıcıların tasarımı yön vermesi	Kıyılarda olan yatıl kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır.	Kıyılarda olan yatıl kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır.	Mevcut tarihi yapılar bu özelliği taşımaktadır.	Kıyılarda olan yatıl kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır.		Alanın tarihi kentsel, potansiyel tasarımıda etkin olmamıştır.	Proje alanı mülk sahipleri ve masafiresi için yeterli güvenlik ve konfor sağlamamıştır. Ancak kamusal bir güvenlikten habersizdir. Dar kıyı bandında da yeterli aydınlatma öğelerine rastlanmamıştır. Geniş bir ana yol olan Kennedy caddesinin de etrafı ile bu alanda gece- gündüz güvenliğinden habersizdir.	yaz	
KİMLİK	tarihi, arkeolojik, kültürel kaynakların tasarımı yön vermesi	yok	yok	Alan belge inşaatı yönetimi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda farklı bölgelerden insanların gelmesi için özel bir tasarım gösterisi geliştirilmemiştir. Alanın yarınca çizimlere rastlanmamıştır.	yok	yok	yok	Alanın tarihi kentsel tasarımıda etkin olmamıştır.	Proje alanı içerisindeki peyzaj düzenlemesi özel mülkiyetin inşaatında değildir. Kıyı perisinde yeterli bir peyzaj düzenlemesi yoktur.	yok
	kıyının doğal yapısı ve karakteristik özelliklerinin tasarımı kullanılması	Proje dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur. Projedeki bitim datıeler macarı görecek şekilde yapıların formu tasarlanmıştır.	Proje dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	Alanın erişilebilirlik olarak sorunlu olması. Kennedy caddesinin kentsel kıyı alanına bölmesi, projede bu durumun dışından gelecek herhangi bir tasarımı bulundurma olması alanın kentsel tarafından kullanım önamsı kısıtlı kalmaktadır.	Proje dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	Projein ölümlüdeki kıyı bandında dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur. Projein vaziyet planı incelemlerinde yapıların oturması daireleri inşaatının deniz manzarasını görülebilirliğini sağlayacak şekilde tasarlanmıştır.	Proje dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	Proje alanının erişim özel mülkiyetin inşaatında değildir.	Projein ölümlüdeki kıyı bandında dolgu alanı mevcuttur. Doğal kıyı çizgisi yoktur.	
	kıyının ekolojik yapısının dikkate alınması	yok	yok	Kennedy caddesinin kentsel kıyı alanını bölmesi, projede bu durumun dışından gelecek herhangi bir tasarımı bulundurma yapılmaması olması kıyının alanın genellikle özel amaçlarla sağlanmaktadır.	yok	yok	-	Kıyı kanununa göre 100 m kıyı alanı ortak kullanım ve erişim ilkesine uygun olarak bırakılmıştır. Ancak bu alanın büyük bir bölümünde Kennedy caddesi olduğu için ortak bir kullanım alanı sağlayam bir kıyı düzenlemesi söz konusu değildir.	yok	

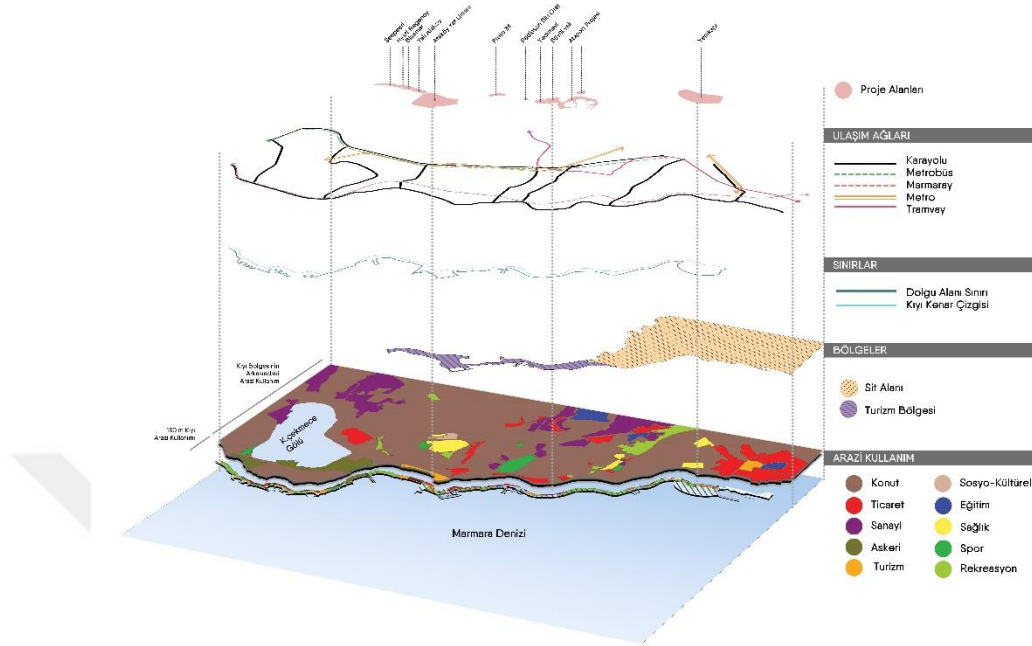
Şekil C.10: Kavramlar ve Kriterler (Devam)

EK D

3. BÖLGE(Yenikapı dolgu alanı-Florya sahil şeridi) 2003-2018 DEĞİŞİM ANALİZİ				
	2003 uydu fotoğrafı		2018 uydu fotoğrafı	
				
plan-proje ilişkisi				
plan kararları(üst ölçek plan kararları)	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Plan raporundaki arazi kullanımında kentsel açık alan lejantı ile taranmıştır. Alan,1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan ediliyor.			
ulaşım kararları	Bölgedeki ana kara ulaşım hattı Zeytinburnu- Eminönü arası ulaşımın çift yönlü sağlandığı Kennedy caddesidir. Kennedy caddesi; Namık Kemal ve Gazi Mustafa Kemal Paşa caddeleriyle kuzeye doğru Millet ve Ordu caddelerine bağlantı sağlamaktadır. 2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattı mevcuttur.. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü (İDO) ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.			
noktasal projelerin planlama süreci				
projeler	yenikapı dolgu alanı,büyükyalı,yedimavi,yat limanı,yalı ataköy,millet bahçesi,seapearl, hyatt regency, Radisson blue, pruva 34			
haritalar				
	proje alanları	değişim durumu	2003 arazi kullanımı	2018 arazi kullanımı
Arazi kullanımı				
proje türleri	bölge genelinde rekreasyon, ulaşım, konut ve turizm projeleri bulunmaktadır.			
ilgili kurumlar	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İBB, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Bakırköy Belediyesi, Toki			
örgütlenme modelleri	ihale yap-işlet, hasılat paylaşımı, kiralama			
mülkiyet durumu	özel mülkiyet veya kiralama			
Noktasal projelerin mekansal etkilerinin sayısal analizi				
	2003 verilerinin analizi	2018 verilerinin analizi	artış miktarı	Yüzdesel artış
alanın boyutu	542.083	1.088.903	546.820	%101
dolgu alanı boyutu	121.778	668.598	546.820	%449
inşaat alanı	120.934	1.602.559	1.481.625	%1480
Yapı Yoğunluğu (inşaat alanı/parsel)	0,2	1,5	1,3	%687
Nüfus	0	17.616	17.616	
Nüfus Yoğunluğu (kişi/ha)	0	161	161	
ekonomik rayiç				
Noktasal Projelerin Bölge Geneline etkisi				

Şekil D.1: 3. Bölge Noktasal Projeler Genel Değerlendirme

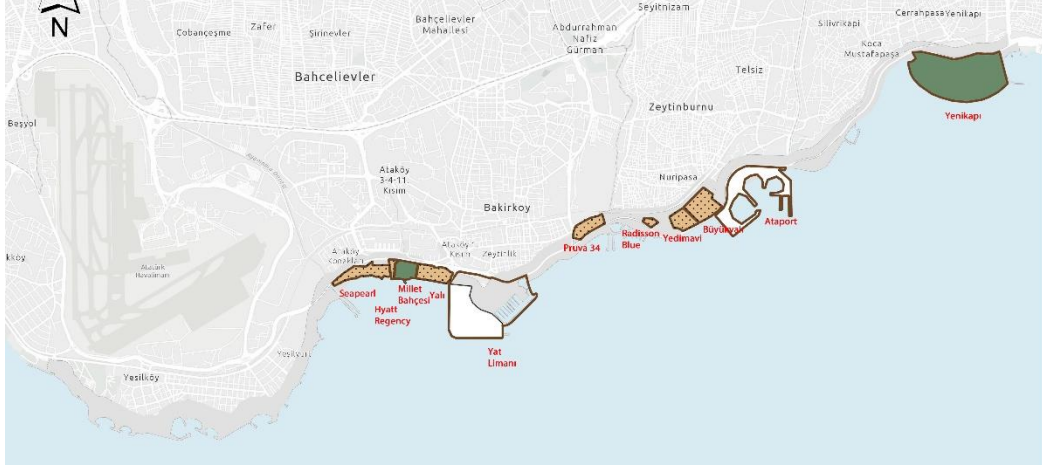
EK E



Şekil E.1: 3. Bölge Analiz Sonuçlarının Şematik Gösterimi Pafta 1



Şekil E.2: 3. Bölge Analiz Sonuçlarının Şematik Gösterimi Pafta 2



Şekil E.3 : Proje Alanları

ÖZGEÇMİŞ



Berna Usanmaz (Şehir Plancı- Y. Mimar), 9 Haziran 1981’de İstanbul’da doğdu. Orta- lise öğrenimini VKV Koç Özel Lisesi’nde yaptı. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nü bitirdikten sonra İstanbul Teknik Üniversitesi’nde Restorasyon Anabilim Dalı’nda yüksek lisans eğitimi aldı. 2007 yılında girdiği MSGSÜ Şehircilik Bölümü’nde doktora çalışmalarını sürdürürken 2015-2018 yılları arasında Haliç Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü’nü tamamladı. 2007 yılından beri aktif olarak koruma alanında çalışmaktadır. 2018 yılından beri Işık Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık ve İç Mimarlık Bölümlerinde dersler vermektedir.