

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL KIYI ALANLARINDA
KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİ
“BAKIRKÖY, YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT KENTSEL KIYI BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE”**

MAHİ CEYLAN YARDIMCI

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL DÖNÜŞÜM VE PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
YRD. DOÇ. DR. AYFER YAZGAN**

İSTANBUL, 2017

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KIYI ALANLARINDA
KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİ
“BAKIRKÖY, YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT KENTSEL KIYI BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE”**

Mahi Ceylan YARDIMCI tarafından hazırlanan tez çalışması 26.12.2017 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Yrd. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Ferhan GEZİCİ KORTEN

İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Oya AKIN

Yıldız Teknik Üniversitesi



ÖNSÖZ

Yüksek lisans tezimin hazırlanması sürecinde çalışmamın her aşamasında bilgi ve önerileriyle bana yol gösteren tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN'a ve desteğini esirgemeyen Sayın Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ'a, tezimi bitirme sürecimde beni yüreklendiren sevgili meslektaşım Armağan Selin TÜRKKAN'a teşekkürlerimi sunarım.

Çalışma sürecimde her koşulda anlayış ve sabırla yanımda olarak manevi desteğini bana hissettiren sevgili annem Güner YARDIMCI'ya, kardeşim Barış YARDIMCI'ya, biricik kızım Kardelen GÜVEN'e ve artık aramızda olmasa da her zaman sevgisini hissettiğim sevgili babam Ahmet YARDIMCI'ya sonsuz teşekkürler...

Aralık, 2017

Mahi Ceylan YARDIMCI

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
ÇİZELGE LİSTESİ	xi
ÖZET	xii
ABSTRACT	xiv
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	3
1.2 Tezin Amacı	4
1.3 Hipotez	5
1.4 Yöntem	5
BÖLÜM 2	
KIYI, KENTSEL KIYI VE KAMUSAL İÇERİĞİ.....	7
2.1 Kıyı, Kentsel Kıyı	7
2.2 Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Alan Olarak Kıyı	16
2.3 Kamusal Mekan Olarak Kıyının Yasal Çerçevesi	22
2.4 Bölüm Değerlendirmesi	26
BÖLÜM 3	
3.1 Kentsel Kıyı Alanlarının Gelişimi ve Kamusal Kullanım	28
3.2 Kentsel Kıyı Alanlarında Arazi Kullanış Kararlarının Kamusal Kullanıma Etkisi	32
3.3 Kıyıda Kamu Erişiminin Tanımlanması	35
3.4 Dünya Örneklerinde Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Kamu Erişimini Sağlamaya İlişkin Planlama Yaklaşımlarının Değerlendirilmesi	39
3.4.1 HafenCity Bölgesi, Hamburg, ALMANYA	41

3.4.2	Sekapark, İzmit, TÜRKİYE	43
3.4.3	Tacoma, Washington, ABD	45
3.4.4	New York, ABD.....	50
3.4.5	Kuala Lumpur, MALEZYA	54
3.5	Bölüm Değerlendirmesi	58

BÖLÜM 4

KENTSEL KIYI ALANLARINA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİ	61
4.1 Kentsel Kıyı Alanlarında Kamu Erişimini Sağlama Ölçütlerinin Tanımlanması.....	61
4.1.1 Kent- Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları.....	62
4.1.2 Yaya Sirkülasyonunun Sürekliliği	68
4.1.3 Suyu Doğrudan Erişim.....	73
4.1.3.1 Fiziksel Erişim	73
4.1.3.2 Sembolik Erişim	74
4.1.3.3 Görsel Erişim	75
4.1.3.4 Açıklayıcı Erişim	78
4.1.3.5 Psikolojik Erişim.....	78
4.1.3.6 İşitsel Erişim	82
4.1.4 Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği	82
4.1.5 Kıyının Karakteri-Kimliği.....	86
4.2 Bölüm Değerlendirmesi	87

BÖLÜM 5

KENTSEL KIYI ALANLARINDA KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİNİN 'YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT KENTSEL KIYI BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE' DEĞERLENDİRİLMESİ	94
5.1 İstanbul Kıyı Alanlarının Değişim ve Gelişiminde Bakırköy	94
5.1.1 Bakırköy'ün Konumu ve Kıyı Gelişimini Etkileyen Plan Kararları.....	95
5.1.2 Bakırköy Kıyıların Tarihsel Gelişim Süreci	100
5.2 Kıyıya Kamu Erişimini Sağlama Ölçütlerinin 'Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde' Değerlendirilmesi	109
5.2.1 Yeşilköy- Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kent-Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları	111
5.2.2 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Yaya Sirkülasyonunun Sürekliliği	125
5.2.3 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Suyu Doğrudan Erişim .	135
5.2.4 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği.....	145
5.2.5 Yeşilköy-Yeşilyurt Alt Bölgesi'nde Kıyının Karakteri-Kimliği	155
5.3 Bölüm Değerlendirmesi	156

BÖLÜM 6

SONUÇ VE ÖNERİLER	162
KAYNAKLAR.....	167
ÖZGEÇMİŞ.....	175



KISALTMA LİSTESİ

AVM	Alışveriş Merkezi
BCDC	Bay Conservation and Development Commission
BKAY	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
GIS	Geographical Information System.
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KK	Kıyı Kanunu
KKUDY	Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği
TWDG	Tacoma Waterfront Design Guidelines
WEDG	Waterfront Edge Design Programme

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2. 1 4/4/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyı ile ilgili tanımlar	10
Şekil 2. 2 Çeşitli ülkelerde uygulanan sahil şeridi genişlikleri	11
Şekil 2. 3 Charles Nehri (Boston) suyun kenar olarak kenti sınırlandırması	15
Şekil 2. 4 Suyla birlikte gelişim gösteren Stockholm kenti.....	16
Şekil 3. 1 Kentsel kıyı alanlarının gelişim süreçleri.....	29
Şekil 3. 2 Hafencity bölgesi proje sınırı	41
Şekil 3. 3 Elbe Nehri kıyısında kamusal alanlar	43
Şekil 3. 4 Kamusal alana bir örnek olarak dört kademeli Dalmankai Basamakları	43
Şekil 3. 5 Sekapark Projesi'nden genel görünüm.....	44
Şekil 3. 6 Bayside demiryolu ile kıyı gerisindeki konut alanları arasında fiziksel bağlantıların yetersizliği	49
Şekil 3. 7 Murray Morgan köprüsünün West Foss'daki kıyı yoluna olan bağlantısı	49
Şekil 3. 8 New York ve New Jersey kıyısında kutlanan geleneksel Su Günü kutlamaları için yapılan suyla ilişkili aktiviteler	53
Şekil 3. 9 Kuala Lumpur kent sınırı	55
Şekil 3. 10 Yaya yolu ve kıyı bandı planlanmadan nehrin bitişiğinde konumlanan ve fiziksel erişime engel olan Kuching yolu	56
Şekil 3. 11 Büyük yapı kütlesi nedeniyle kıyı geri alanı ile kıyı bağlantısına ve görsel/fiziksel erişime engel olan Sultan Abdul Samad Binası.....	56
Şekil 4. 1 Kıyı –kent entegrasyonu ve kamusal erişim engeli	64
Şekil 4. 2 Kent-kıyı fiziksel erişim ölçütleri	65
Şekil 4. 3 Siksna'nın önerdiği yaya sirkülasyonu için ağ sistemi	70
Şekil 4. 4 Battery Park-New York	75
Şekil 5. 1 Bakırköy İlçesi'nin konumu	96
Şekil 5. 2 Bakırköy İlçesi'nin nüfus verileri	96
Şekil 5. 3 Bakırköy İlçesi mahallelerinde nüfus dağılımı	97
Şekil 5. 4 Bakırköy İlçesi mahallelerinde 2013-2016 yılları arasındaki nüfus değişimi ...	97
Şekil 5. 5 Bakırköy İlçesi doğal-fiziksel eşikler ve dolgu alanları	98
Şekil 5. 6 Bakırköy kıyısında 2009 yılında Baruthane yapıları	101
Şekil 5. 7 İstanbul'un ve Bakırköy'ün sahil yolu yapılmadan önceki ve değişime girdiği 1958 yılında sahil yolu yapılırken durumu	104
Şekil 5. 8 Ataköy Plajının 1960'ardaki durumu	105
Şekil 5. 9 Florya Atatürk Deniz Köşkü	107

Şekil 5. 10 Florya sahilinde deniz kirliliği	107
Şekil 5. 11 Bakırköy'ün gelişim sürecine etki eden kentsel gelişmeler	108
Şekil 5. 12 Bakırköy kıyısı alt bölgeleri ve çalışma alanı sınırı	109
Şekil 5. 13 Bakırköy kıyısına dolgu müdahaleleri ile değişen kıyı çizgisi	111
Şekil 5. 14 Bakırköy Kıyısı genelinde kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantıları.....	113
Şekil 5. 15 Kıyıya yatay ekseninde erişim sağlayan Sahilyolu Caddesi'nin enkesiti	115
Şekil 5. 16 Kıyıya yatay ekseninde erişim sağlayan Yeşilköy İstanbul Caddesi	115
Şekil 5. 17 Alanın doğusunda (Yeşilyurt bölgesi) kıyıya merdiven ve rampa ile erişim	116
Şekil 5. 18 Özel kullanımlara ait alanlar nedeniyle Sahilyolu Caddesi'nden kıyıya erişim engeli.....	117
Şekil 5. 19 Kıyıda yer alan ve yerleşimin kıyıyla fiziksel bağlantısını ve kent-kıyı entegrasyonunu kesintiye uğratan özel kullanıma ait alanlar	117
Şekil 5. 20 Bölgede yer alan işlevsiz alanlar	118
Şekil 5. 21 Fener Caddesi'nin restoran ve otopark alanı ile kesintiye uğradığı bölge ...	119
Şekil 5. 22 Dolgu öncesi ve sonrasında Yeşilyurt kesiminde kentin kıyıdan uzaklaştığının kanıtı olarak Çınar Otel'in konumu.	119
Şekil 5. 23 Dolgu öncesi ve sonrasında kent kıyı ilişkisi bağlamında düşey erişim aksları	120
Şekil 5. 24 Dolgu sonrasında kıyı ile fiziksel bağlantısı tel örgü ile engellenen yol aksları	120
Şekil 5. 25 Yeşilköy-Yeşilyurt Bölgesinde toplu ulaşım bağlantıları	122
Şekil 5. 26 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyı dolgu alanında kıyı zonları ölçütlerinin değerlendirilmesi	123
Şekil 5. 27 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyı dolgu alanında su kenarı zonu, sirkülasyon zonu ve pasif zon	123
Şekil 5. 28 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kent-Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları	124
Şekil 5. 29 Bakırköy merkez kıyı bölgesinde işlev yoğunluğu	126
Şekil 5. 30 Bakırköy merkez bölgesinde kıyı erişimine veya sirkülasyonuna engel arazi kullanış türleri	127
Şekil 5. 31 Bakırköy kıyısı genelinde kıyıda yatay ekseninde veya sirkülasyonu	128
Şekil 5. 32 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi yapı adalarında veya sirkülasyonu için dolaşım ağı ölçülerinin analizi	131
Şekil 5. 33 Kıyıya yönelen erişim aksları.....	131
Şekil 5. 34 Kıyıya ana giriş bölgesinden dikey ekseninde erişim sağlayan veya aksları ...	133
Şekil 5. 35 Kıyıya yakın konumlanan otopark alanlarının veya hareketlerine olumsuz etkisi	133
Şekil 5. 36 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde veya sirkülasyonu	134
Şekil 5. 37 Yeşilköy Sis ve düdük Feneri'nden otoparklar ve dolgudan kaynaklanan kot farkının çözümlenmemesi nedeniyle fiziksel erişim engeli	137
Şekil 5. 38 Geçmişte (1982) kıyıda suyla temas olanağı sağlayan iskeleler	138
Şekil 5. 39 Dolgunun suya fiziksel erişim mesafelerini arttırıcı etkisi	138
Şekil 5. 40 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde fiziksel erişim	139
Şekil 5. 41 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nin batısında otoparklar ve tel çit nedeniyle fiziksel erişim engeli	140

Şekil 5. 42 Kıyı geri alanı yerleşim bölgesinden suya görsel erişim sağlanan sokaklardan manzara görünümüleri	141
Şekil 5. 43 Yeşilköy- Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde görsel erişim	143
Şekil 5. 44 Kıyıya erişim sağlanan bölgedeki canlı mekanlar ve kıyı yürüyüş yolunda aydınlatma elemanlarının yarattığı güvenlik algısı	145
Şekil 5. 45 Kıyıda yer alan Polis Merkez Amirliği binası	145
Şekil 5. 46 Kıyıda yer alan Aqua Floya AVM'nin suya görsel erişim sağlanan manzara seyir teraslarına kıyıda fiziksel erişim yoktur.	146
Şekil 5. 47 Bakırköy Kıyısında kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliği.....	147
Şekil 5. 48 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyı ve geri alanında arazi kullanımı.....	148
Şekil 5. 49 Bölgede yer alan kamusal açık alandan (Rönepark) kıyıya görsel ve fiziksel erişim	149
Şekil 5. 50 Kıyıda yer alan dinlenme alanları ve bisiklet yolu	150
Şekil 5. 51 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyısında yer alan yürüyüş yolu, pasif yeşil alanlar.....	151
Şekil 5. 52 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyısında yer alan marina	151
Şekil 5. 53 Yeşilköy'ün batı kesiminde yer alan Çiroz plajında denize girmek yasak olsa da kent halkı bu alanı plaj olarak kullanmaktadır	152
Şekil 5. 54 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyısında kış aylarında haftasonu açık alan ve kumsal kullanımı.....	152
Şekil 5. 55 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliği	154

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2. 1 Farklı türdeki kamusal alan tipolojileri.....	19
Çizelge 2. 2 Kıyıda yasal-yönetmelik yapının gelişim süreci ve kamusal kullanıma etkisi....	24
Çizelge 3. 1 Kıyı alanlarının gelişim süreci ve süreçlere göre kıyıda işlev türleri.....	29
Çizelge 3. 2 Kentsel kıyı alanlarında yer alan faaliyetler ve kamusal kullanıma etkileri.....	34
Çizelge 3. 3 New York kıyısında kamu erişimini genişletmenin ana ölçütleri.....	52
Çizelge 3. 4 Dünya kıyı örneklerinde kıyıya kamu erişimi sağlama yaklaşımları.....	59
Çizelge 4. 1 Kıyıda yer alan fonksiyon türleri ve suyla ilişkileri.....	83
Çizelge 4. 2 Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri.....	90
Çizelge 5. 1 Tarihsel süreç içinde Bakırköy kıyısına etki eden plan kararları.....	99
Çizelge 5. 2 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının değerlendirilmesi.....	125
Çizelge 5. 3 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde yaya sirkülasyonu sürekliliğinin değerlendirilmesi.....	135
Çizelge 5. 4 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Suya Doğrudan Erişim Olanaklarının Değerlendirilmesi.....	144
Çizelge 5. 5 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Alanı'nda yer alan fonksiyonların suyla ilişkisi.....	150
Çizelge 5. 6 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin değerlendirilmesi.....	152
Çizelge 5. 7 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyının karakter ve kimliğinin değerlendirilmesi.....	156
Çizelge 5. 8 Bakırköy kıyısının tez kapsamında belirlenen alt bölgelerinin kamu erişimi açısından değerlendirilmesi.....	158
Çizelge 5. 9 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerinin değerlendirilmesi.....	159

**KENTSEL KIYI ALANLARINDA
KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİ
“BAKIRKÖY, YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT KENTSEL KIYI BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE”**

Mahi Ceylan YARDIMCI

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN

Günümüzde kıyı alanları konut, turizm, ticaret ve sanayi yatırımlarının odak noktası haline gelmiştir. Kıyıda yasal ve yönetsel yapıdaki değişikliklerin yanı sıra imar planlarında tanınan ayrıcalıklar, kamusal kullanımı kısıtlayan birçok uygulamanın önünü açarken, toplum kıyıdan giderek uzaklaşmıştır. Oysa farklı kullanımlara kaynaklık oluşturması bakımından mekânsal özelliklerinin yanı sıra toplumsal açıdan da büyük bir öneme sahip olan kıyılar, toplum yararına kullanılması gereken alanlar olup, kamusal alan olma özelliği taşımaktadır. Ancak kıyılar, gerçekleştirilen uygulamalarla birlikte özel mülkiyete konu olmaktadır. Kıyıda yer alan kamusal kullanımı engelleyen fonksiyon alanları ve otel, AVM, liman, rezidans tipi konutlar gibi büyük yapı blokları içeren yapılaşmalar kent ve kıyı ilişkisini zedelemektedir. Bu bağlamda kıyının kamusal karakteristiğini yeniden kazanmasında, kopan kent-kıyı mekansal ilişkisinin kurulmasında ve toplumun kıyıyla bütünleştirilmesinde kamusal kullanımın öncelikli olması ve kamunun suya/kıyıya erişiminin sağlanması kıyı kenti planlanmasının ve kıyının dönüşümü/canlandırılması ve yenilenmesi süreçlerinin en önemli koşulu olarak görülmeye başlanmıştır.

Bu çalışmada kentsel kıyı, kamusal alan ve kıyının kamusal alan olma özelliği yasal, yönetsel ve fiziksel anlamda sorgulanarak, kıyı alanlarına kamu erişimini sağlayacak evrensel ölçütler ortaya konmaya çalışılmıştır. Dünya kıyı kentlerinde yürütülen politikalar, kıyı alanlarının planlanmasına ve tasarımına ilişkin oluşturulan rehberler ve

gerçekleştirilen uygulamalardan yola çıkarak kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin oluşturulan kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerinin, kıyı alanlarının planlaması ve kıyı dönüşümü süreçlerinde yol gösterici olması amaçlanmaktadır.

İstanbul Metropoliten alanı içinde bir çok mekansal ve işlevsel değişikliğe sahne olan Bakırköy kıyısı kamusal kullanım ve kamu erişiminin kesintiye uğradığı bölgelerdendir. Kıyı kenti olma özelliğini yitirmeye başlayan Bakırköy İlçesi'nde kıyının geçmişten gelen kentle ve kent halkıyla bütünleşen yapısının devamlılığını koruyamamasında kıyının kamusal anlamını ve erişilebilirliğini kaybetmesi en önemli etkenlerden biri olmaktadır. Kentsel gelişim sürecinde farklı kullanışlara sahne olan Bakırköy kıyı bütününde çalışma alanı olarak belirlenen Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi, günümüzde kısmen kıyı kültürünü devam ettirmekte ve kentle olan bütünlüğünü korumaktadır. Bu çalışmada amaç kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerini belirlemek ve Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nin belirlenen ölçütlere uygunluğunu fiziksel ölçülebilirlik düzeyinde değerlendirilmektir.

Anahtar Kelimeler: Kıyı, Kentsel kıyı, kamu erişimi

**CRITERIA TO ENSURE PUBLIC ACCESS TO WATERFRONT
IN URBAN WATERFRONTS
“THE CASE OF BAKIRKÖY, YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT URBAN WATERFRONT
ZONE”**

Mahi Ceylan YARDIMCI

Department of Urban and Regional Planning

MSc. Thesis

Adviser: Assist. Prof. Dr. Ayfer YAZGAN

Nowadays, waterfronts have become the focus of residential, tourism-related, commercial, and industrial investments. In addition to changes in the legal and administrative structures regarding the waterfront, privileges granted in zoning plans, not only paved the way for numerous practices, which restrict public access, the society has also gradually moved away from the waterfront. However, waterfronts, in addition to their spatial features as sources for different usages, are extremely important for society, and are public spaces, which shall be used for the benefit of society. However, waterfronts become subject to private ownership, through practices carried out. Functional spaces, along with structures consisting of big building blocks, such as hotels, malls, ports, and residence-type houses located at the waterfront, hinder public usage and damage the city – waterfront relation. Within the relevant scope, granting priority to public access and ensuring public’s access to water/coast, are now considered as the most important condition of a waterfront city planning and the waterfront transformation/revival and renewal processes, in order for the waterfront to reclaim its public characteristic, for the reestablishment of the now-broken city- waterfront spatial relation, and for the public’s integration with the waterfront.

In the present study, urban waterfront, public space, and public space property of the waterfront were investigated legally, administratively and physically, as efforts were displayed to reveal criteria, which would ensure public access to waterfront. In the thesis, efforts were displayed to reveal the universal criteria, which would ensure public access to the waterfront, using policies conducted in waterfront cities of the world with regard to ensuring public access to the waterfront, guides produced on the planning and design of waterfronts, and relevant practices carried out, as a starting point. It is aimed for the criteria to ensure public access to the waterfront, to play a guiding role in the waterfront planning and waterfront transformation processes.

Bakırköy waterfront, which is located in the İstanbul Metropolitan area, is the spot of several spatial and functional changes, and as a consequence, public usage and public access are interrupted. Bakırköy District's coastal city property began to wane, and the waterfront's loss of its public sense and access, is one of the most important factors in the waterfront's failure to protect its structure, which historically was integrated with the city and its inhabitants. As for Yeşilköy-Yeşilyurt Urban Waterfront Zone, part of the Bakırköy waterfront, which has been the spot of different usages in the urban development process, it still partially maintains its waterfront culture, and preserves its integration with the city, and it was determined as the area of work. The purpose of this study is to determine the criteria to ensure public access to the waterfront and to evaluate the conformity of the Yeşilköy-Yeşilyurt Urban Waterfornt Zone with the specified criteria at the physical measurability level.

Keywords: Urban waterfront, public access

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Kent bütünü içinde coğrafi, ekonomik, kültürel ve sosyal yönden birçok potansiyele sahip kıyı alanları 19. yüzyılla birlikte değişen dünya gereksinimleri sonucunda farklı işlevler kazanmıştır. Geçmişten bu yana özellikle ekonomik süreçlerin etkisiyle sürekli değişim ve dönüşüm içinde olan kıyı alanlarının zaman zaman kentle ve toplumla olan mekansal ve sosyal ilişkisi zedelenmiş, toplumun kıyıyla olan teması azalmıştır. Kimi zaman da kentlerin tarihi geçmişleri, geleneksel yapıları, kentsel büyüme biçimleri ya da liman fonksiyonu gibi kıyıda yer alan bazı kullanım biçimleri kamunun kıyıdan faydalanma, kıyıya erişme ve kıyıyı etkin şekilde kullanma potansiyelini kesintiye uğratmıştır.

1960'lı yıllardan itibaren kıyı alanlarının dönüşümü, yenilenmesi ve canlandırılması süreçlerinde, kıyı için geliştirilen projeler, plan yaklaşımları ve üretilen politikalarda, özellikle kıyının rekreasyonel ve kamusal potansiyelinin öne çıkarılması, kent ve kıyının kopan mekansal ve sosyal ilişkisinin yeniden kurulması, kıyının kent ve toplum ile bütünleşmesi fikrini gündeme getirmiştir. Bu bağlamda kamusal mekan olan kıyının kamunun rahat ve kolay şekilde erişebileceği ve kıyının eşsiz avantajlarından faydalanarak, kıyıdan keyif alacağı mekanlar bütününe dönüşmesi amaçlanmıştır. Kamunun kıyıya erişiminin sağlanması, kıyının yeniden işlev kazanması ve kent kıyı ilişkisinin kurulması açısından bir çıkış noktası olarak görülmüştür.

Kıyı alanları günümüzde kent açısından kamusal rolünün yeniden keşfedilmeye başlandığı, kent halkının suyla yeniden bağlantı kurma isteği içinde olduğu mekanlardır. Sahil şeritleri, kıyılar ve denizler, toplumun eğlenme, dinlenme, açık alan aktivitelerinde bulunma gibi rekreatif ihtiyaçlarına cevap verebilecek önemli kaynaklardır.

İnsanoğlu her zaman suyun varlığından keyif almakta ve suya ulaşmak, ona dokunmak ve suyla ilgili aktivitelerde bulunmak için girişimde bulunmaktadır. İnsanoğlunun suyla temas etme ve etkileşme ihtiyacı aynı zamanda suya erişimin hem fiziksel hem de zihinsel gelişim açısından önem taşıması, insanların suyla olan ilişkisinin kolay ve doğru şekilde sağlanabilmesi gerekliliğini, dolayısıyla kamunun suya, kıyıya ve kıyının olanaklarına erişim ihtiyacını doğurmaktadır. Günümüzde işlevini yitiren kıyı mekanını yeniden tanımlamak ve yeniden yapılandırmak için ilk adımlardan biri toplumun kıyıya erişimini sağlamak olmaktadır.

Eşsiz kıyı kültürüne sahip İstanbul 1960'lı yılların sonlarına değin kentsel imajı ile su kenti olma özelliğini sürdürse de, 1970'lerden bu yana yoğun kentleşme süreci, kıyıya olan ekonomik ve fiziksel baskılar, plansız yapılaşma gibi birçok nedenle kentli su ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaya başlamıştır. Suya, karaya ve kıyıya erişim engellenmiş, çoğu zaman tamamen kopmuştur.

1980 sonrasında küreselleşme süreciyle birlikte; siyasal, ekonomik ve teknolojik gelişmeler, endüstri toplumundan bilgi toplumuna geçiş, yarışan kentlerin ortaya çıkması, kamusal alan ve hizmetlerde yaşanan değişimle birlikte kamusal mekan algısındaki değişiklik ve devletin bu alanlardaki etkinliğinin azalması, kamu yararı kavramının ön planda tutulduğu bir planlama anlayışından çok küresel sermayenin hareketliliğine dayalı bir planlama yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu planlama anlayışıyla oluşan kentsel dönüşüm/canlandırma kavramları öncelikle kentin en değerli alanlarını oluşturan kıyı alanlarında uygulanmıştır. Kamusal işlevlerin açık alanlardan, kapalı alanlarda gerçekleşen kısıtlı aktivitelere dönüşmesi, bu bağlamda değişime uğrayarak kent kıyılarında karşılık bulan liman, yat limanı gibi suya dayalı kullanımlar içinde eğlence ve alışveriş gibi yoğunluk artırıcı kullanımlar, kent-kıyı ilişkisini olumsuz etkileyecek bir ölçekte yer almıştır [1].

Kıyıda gerçekleştirilen fiziksel müdahaleler, bütüncül olmayan planlama yaklaşımları ve kamu yararı gözetmeyen birtakım politikalar, ulaşım amaçlı müdahaleler, özel kullanıma yönelik uygulamalar, sahil şeritlerinde inşa edilen yeni konut alanlarının yarattığı doku vb. birçok unsur çoğu zaman fiziksel ya da sosyal birer bariyere dönüşerek kamunun kıyıya olan erişimini kısıtlamaktadır. Zamanla kıyı ve kent

arasındaki ilişki kopmakta ve toplum kıyıdan uzaklaşmaktadır. Bu bağlamda kıyının kamusal alan olma niteliği doğrultusunda kamusal kullanıma öncelik verilmesi ve kıyıya kamu erişiminin sağlanması kent-kıyı ilişkisinin sürdürülmesinde en önemli konulardan biri olmuştur.

1.1 Literatür Özeti

Çalışma sürecinde; literatürde yer alan ‘kentsel kıyı’, ‘kamusal alan’, ‘kıyının kamusal kullanımı’, ‘kamu erişimi’ (public waterfront access, public coastal access) konularını kapsayan kitap, makale, bildiri, doktora ve yüksek lisans tezleri, tarihi doküman, internet web sayfaları, kütüphane arşivleri ile veri tabanları araştırılarak kavramsal altyapı oluşturulmaya çalışılmıştır. Kavramsal temellerin oluşturulmasında kıyı ve kentsel kıyı ile ilgili tanımlar değerlendirilerek, kıyının kamusal anlamının ortaya konması amacıyla kamusal alan kavramı ile kamusal alanın temel niteliklerine vurgu yapılarak, kıyının kamusal niteliğinin sorgulanmasında kıyı ile ilgili yasal sistem ve yönetmeliklere ait değişiklikler incelenmiştir. Yasal sistem içinde kıyının kavramsal temelleri ve kamusal niteliğine ilişkin uygulamaya yönelik eksiklikler olduğu ve bu eksikliklerin de kıyının kamusal kullanımını ve kamunun kıyıya erişimini engellediği görülmüştür. Bu bağlamda kentsel kıyı alanlarında kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütlerinin belirlenmesinin kıyının planlaması, dönüşümü ve tasarımı süreçlerinde belirleyici olacağı görüşüyle çeşitli dünya örnekleri incelenmiştir.

Bu bağlamda kentsel kıyı alanlarında kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütlerinin belirlenmesinde Avrupa, Asya, Amerika ve ülkemizde kıyı kentlerinde kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin üretilen plan yaklaşımları, yapılan uygulamalara ait çalışmalar, planlama rehberleri, raporlar, araştırma projeleri ve uygulama örnekleri incelenmiştir. Ölçütlerin belirlenmesi ve belirlenen ölçütlere ait kavramsal içeriklerin oluşturulmasında çeşitli dünya örneklerinde kıyıya ve suya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin geliştirilen “Tacoma Waterfront Design Guidelines”, “Waterfornt Edge Design Programme”, “New York City Comprehensive Waterfront Plan Vision 2020”, “Public Access Design Guidelines for The San Francisco Bay”, “Waterfornt Design & Access” ve “Waterfornt Place Central Design Standards & Guidelines” rehberleri yol gösterici olmuştur.

Alan çalışması kapsamında tez çalışmasının konusu olan İstanbul Bakırköy kıyısı geneli ve örnek alan olarak belirlenen “Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi” detaylı olarak 2017 yılı içerisinde belli aralıklarla tez kapsamında belirlenen ölçütlerin değerlendirilmesine yönelik fiziksel ve mekansal açıdan incelenmiştir. Belirlenen ölçütlerin değerlendirilmesine ilişkin alanda çeşitli analiz ve tespitler yapılmıştır. Analizler ve çalışma alanının fiziksel özellikleri hakkında detaylı bilgi elde edebilmek, altlık oluşturabilmek ve bölgenin tarihsel gelişim analizleri için İBB (GIS) arşivindeki hava fotoğrafları, halihazır haritalar, planlar ile Bakırköy Belediyesi faaliyet raporlarından yararlanılmıştır. Elde edilen bilgi ve haritalar çalışma kapsamında belirlenen ölçütlere ait yerinde yapılan tespit ve analizlerle yeniden yorumlamıştır. Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri, İstanbul Bakırköy’deki kıyı planları, plan raporları ve alanda yapılan tespitler ile belirlenen ölçütlerin değerlendirilmesine yönelik alanda yapılan fiziksel gözlem/analizler sonucunda ortaya çıkan somut veriler üzerinden ölçülerek halihazır haritalar üzerinde fotoğraf ve tespitlerle ifade edilmeye çalışılmıştır.

1.2 Tezin Amacı

Birçok kullanıma elverişli ortam sağlaması ve sahip olduğu ekonomik değer ile farklı arazi kullanım biçimlerine konu olan kıyı alanlarına yönelik plan ve yaklaşımların fiziki ortama yansıtılması ve somut olarak hayata geçirilmesi aşamasında gerek yasal sistemde yer alan eksiklikler gerekse parçacı plan kararları gibi nedenlerle kıyının kamusal kullanımı göz ardı edilmektedir. Çoğu zaman kamusal yarar esasıyla oluşturulan dolgu alanları, kent ve kıyıyı birbirinden uzaklaştırarak suyla kent arasında fiziksel bariyer etkisi yaratabilmektedir. Oysa kentlinin sudan, kıyıdan ve kıyıda yer alan fonksiyon alanlarından rahatlıkla faydalanabilmesi, kıyıyı dinlenme ve eğlenme yeri olarak çeşitli suyla ilişkili rekreasyon faaliyetlerini gerçekleştirebileceği bir kamusal alan olarak benimsemesi gerekmektedir. Aynı zamanda kıyının eşsiz olanaklarının farkına varabilmesi için kamunun kıyıyı tüm duyularıyla algılaması ve fiziksel olarak da kıyıya kolaylıkla erişebilmesi gerekmektedir.

Birçok nedenle sudan ve kıyıdan uzaklaşan kent ve toplumun kıyıyla yeniden bütünleştirilmesinde, kıyıya kamu erişiminin sağlanması birçok kıyı kentinde kıyı

planlaması ve tasarımı, kıyının dönüşümü ve canlandırılması süreçlerinde temel ilke olarak ele alınması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Bu bağlamda kıyının bütüncül bir yaklaşımla planlanması ve tasarımı sürecinde; yasal ve yönetsel sistem içinde, kıyı dönüşüm ve canlandırma amacıyla gerçekleşen uygulamalarda dahil olmak üzere kıyı alanlarının planlamasında, tez kapsamında belirlenen kamunun kıyıya erişiminin sağlanmasına ilişkin evrensel ölçütlerin yol gösterici olması amaçlanmıştır.

1.3 Hipotez

Tez çalışmasının hipotezi şu şekildedir:

“Kentsel kıyı alanlarında, bu alanlarda yer alan işlev türleri ve yapılan uygulamalar nedeniyle kamusallığın gereği olan erişilebilirlik sağlanamamaktadır. Kentte yaşayanlar kıyıya kamu erişiminin yeterince sağlanamaması nedeniyle kıyıda ve kıyının sunduğu olanaklardan eşit ve özgür olarak faydalanamamaktadır.”

Kurulan bu hipotez kapsamında tezin temelini oluşturan kavramlar üzerinde durularak, kıyıya kamu erişimini sağlamaya ilişkin evrensel ölçütlerin belirlenmesi ve belirlenen ölçütlerin kıyının gelişim sürecinde yol gösterici olması amaçlanmaktadır.

1.4 Yöntem

Kentsel kıyı alanlarında kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütlerin belirlenmesi amacıyla öncelikle kavramsal temeller olan kıyı, kentsel kıyı, kamusal alan kavramlarının araştırması yapılarak, kamusal mekan olarak kıyının yasal ve yönetsel çerçevesi kapsamında kamusal alan olma niteliği değerlendirilmiştir. Kentsel kıyı alanlarının gelişim sürecinde kamusal kullanım ve kıyıda yer alan arazi kullanım biçimlerinin kamusal kullanıma etkisi araştırılarak, kamusal alan ve kamusal kullanımın esas koşulu olan kamu erişimi kavramının tanımı ortaya konmaya çalışılmıştır.

Kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütlerin belirlenmesinde yol gösterici olması amacıyla çeşitli dünya kıyı örneklerinde gerçekleşen kıyı planlaması süreçleri ve dönüşüm uygulamalarında benimsenen politikalar ve plan yaklaşımları, kıyıya ve suya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin geliştirilen tasarım rehberleri ve uygulama örnekleri incelenmiştir.

Literatür araştırması ve dünya kıyı örnekleri değerlendirmeleri sonucunda kentsel kıyı alanlarında kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin evrensel ölçütler oluşturulmuştur. Çalışma kapsamında belirlenen evrensel ölçütler tanımlanarak, bu ölçütlerin sağlanması için gerekli koşullar ortaya konmuştur.

Belirlenen evrensel ölçütler; İstanbul metropoliten alanı içinde birçok mekansal ve işlevsel değişikliğe sahne olan ve geçmişte kıyının kent ve toplumla kurduğu kuvvetli ilişkinin günümüzde neredeyse sağlanamadığı Bakırköy kıyısında değerlendirilmiştir. Bakırköy kıyısında, bölgenin yerleşme dokusu, kıyının özellikleri, fiziksel eşikler, arazi kullanım biçimleri ve tarihsel gelişme süreçleri göz önünde bulundurularak “Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi”, “Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi” ve “Florya Kentsel Kıyı Bölgesi” olarak 3 alt bölge tanımlanmıştır. Alt bölgelerden Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’nin kamu erişimini sağlama ölçütlerine uygunluğunu fiziksel ölçülebilirlik düzeyinde ayrıntılı olarak değerlendirerek, bütüncül bir yaklaşım olması açısından alanın doğusunda bulunan Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi ve alanın batısında yer alan Florya Kentsel Kıyı Bölgesi genel bir yaklaşımla değerlendirilmiştir. Belirlenen ölçütler doğrultusunda Bakırköy kıyısı ve Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Alanı’ndaki yetersizlikler ortaya konarak, kıyının kamu için erişilebilirlik derecesi saptanmaya çalışılmıştır.

KIYI, KENTSEL KIYI VE KAMUSAL İÇERİĞİ

2.1 Kıyı, Kentsel Kıyı

Kıyı

Kıyının, özünde aynı temele dayanan, coğrafya, ekoloji, kent bilimi, ekonomi gibi farklı bilimlerce yapılan birçok tanımı bulunmaktadır. Keleş, kıyıyı kent geneli ile kurduğu biçim ve işlev ilişkisi açısından değerlendirerek, kentin bütünleyici bir parçası olarak tanımlamaktadır [2]. Kıyıyı, “Kıyı çizgisi boyunca uzanan, bu çizgiden sonra da varlığını sürdüren kıyı devinimlerinin oluşturduğu kumluk-çakıllık-sazlık-kayalık-taşlık alanlar” ve “devletin egemenlik ve kullanımındaki, toplumun yararlanmasına açık alan” olarak ifade etmektedir.

Kıyı, literatürde en genel tanımıyla, “deniz, göl, akarsu vb. her türlü doğal ve yapay su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi” olarak tanımlanmaktadır. “Kıyı; deniz, göl ve akarsularda suyun karaya temas ettiği, su ve kara yönünde uzunlamasına devam eden bir sınır çizgisi, genişliği meteorolojik olaylara göre değişen doğal olduğu kadar sosyo-fiziksel bir alandır” [3] [4] [5].

Kıyı sözlük tanımlarında ise; “kara ile suyun birleştiği yer” [6] “denizlerin, yapay ve doğal göllerin kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçası” [7], “karaların, yapıların veya kentin su ile temas ettiği nokta” [8] olarak tanımlandığı görülmektedir. Kıyı olgusunu, bir mekandan ziyade salt bir çizgi olarak ele alan sözlük tanımlarının aksine kıyı; fiziksel ve mekansal yapısı gereği, jeomorfolojik, coğrafi, ekolojik ölçütlerin yanı sıra, siyasal,

yönetmel ve planlamaya ilişkin ölçütler çerçevesinde sosyal ve ekonomik yönden de tanımlanması gereken bir kavramdır [4].

Bu kapsamda kıyı tanımları değerlendirildiğinde;

Jeomorfolojik verilere göre kıyı; jeomorfolojik etken ve süreçlerin kontrolünde aşınım ve birikim olaylarının gelişimi ile oluşan yeryüzü şekillerinden biridir. Doğal ya da yapay su kütlesi ile karasal koşulların hakim olduğu saha arasındaki geçiş bölgesini temsil etmektedir [9].

Coğrafi verilere göre kıyı; suyun biriktirme, aşındırma ve yığma suretiyle oluşturduğu yüzeysel biçim olarak tanımlanmakta ve bir yeryüzü şekli olarak kabul edilmektedir [3].

Ekolojik verilere göre kıyı; doğal bir alan olarak tanımlamakta ve birçok canlıya yaşam ortamı sağlaması ile var olan dengenin bozulmaması için korunması gereken biyolojik bir kaynak olarak görülmektedir. Kıyı mekanındaki ekolojik zincir, denizlerdeki eriyik oksijen, mineraller ve buna bağlı iklim ve ısı dengesinden oluşmaktadır [10].

Ekonomik veriler açısından; kıyı alanları ve su kaynakları yerleşik düzene geçişten sanayi devrimine kadar olan süreçte önemli bir kaynak olarak görülmektedir [11].

Sosyal verilere göre; kıyıları kent yaşamının kargaşasında insanların doğayla ve birbirleriyle iletişim kurabileceği, kentin yoğunluğundan uzaklaşarak rekreatif faaliyetlerini gerçekleştirme olanağı bulduğu, dinleme, eğlenme gibi ihtiyaçlara cevap veren sosyal mekanlar olarak görülmektedir [12].

Kıyı, doğal bir yeryüzü biçimi olarak, jeomorfoloji, coğrafya, ekoloji, ekonomi ve sosyal bilimlerinin konusu olduğu kadar zaman içinde kazanmış olduğu sosyo-ekonomik önemle birlikte 1900'li yıllardan itibaren hukuk sistemi içinde kendisine birtakım hukuki sonuçların bağlandığı bir kavram haline gelmiştir. Yasal mevzuat kapsamında, jeomorfolojik bir kavram olarak kıyının fiziksel tanımının yapılmasının yanı sıra, kıyıyı uzunlamasına çevreleyen sahil şeridi ve dolgu alanı gibi kıyıya ilişkin özel kavramlar, kıyı alanındaki unsurlar hukuki ve bilimsel yönden açıklanarak, kıyidan yararlanmanın nasıl olacağı belirlenmiştir [3].

Ülkemizde deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözetenek

koruma ve kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla kıyıda planlamaya ilişkin olarak en son yapılan yasal düzenleme 3621 sayılı Kıyı Kanunudur¹. Kanunda yer alan tanımlara göre;

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır.

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

Kıyı Kenar Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kamularından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar- yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise şev ya da falezin üst sınırıdır. Bu sınır doldurma yoluyla arazi elde edilmesi suretiyle de değiştirilemez. Kıyı kenar çizgisi, hem kıyıyı, hem de sahil şeridini belirlemede temel unsurdur.

Dar-yüksek Kıyı: Plaj ya da abrazyon platform olmayan veya çok dar olan şev veya falezle son bulan kıyılardır.

Alçak-Basık Kıyı: Kıyı çizgisinden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu plaj, hareketli ve sabit kumulları da içeren kıyı kordonu lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları içeren kıyılardır.

Sahil Şeridi: Deniz ve tabii göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır [14].

İki bölümden oluşan sahil şeridi kullanım amacı, topoğrafya ve doğal eşiklere göre uygulama imar planı kararı ile belirlenmektedir.

a) Sahil şeridinin birinci bölümü:

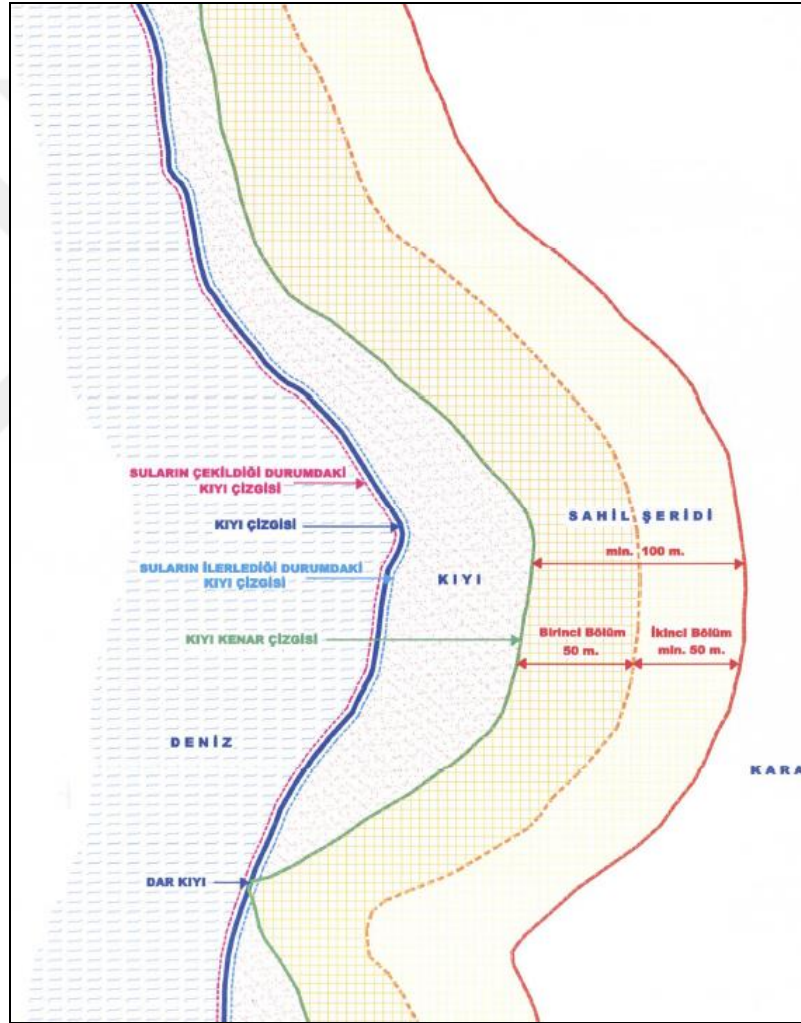
Sahil şeridinin tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinleme ve bu yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlardan ve yaya

¹ 4.4.1990 tarihinde kabul edilerek ve 20491 no'lu Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanunun Yönetmeliği ise 30.3.1994 tarih ve 21890 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

yollarından oluşan, Kıyı Kenar Çizgisi'nden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümdür. Sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir².

b) Sahil şeridin ikinci bölümü:

Sahil şeridinin birinci bölümünden sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 metre genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece Kıyı Kanunu'nun 8. Maddesi ve ilgili yönetmelikte tanımlanan toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otoparklar ve arıtma tesislerinin yer aldığı bölümdür [14].



Şekil 2. 1 4/4/1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyı ile ilgili tanımlar [13]

² 2013 Kıyı Yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile iki bölümden oluşan sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 m yaklaşabilir düzenlemesi getirilmiştir. Önceki düzenlemelerde ikinci 50 m de yapılabilecek yapılar, bu düzenleme ile ilk 50 m ye alınmıştır.

Sahil şeridinin belirlenmesi özellikle gelişmekte olan ülkelerde, kıyıya kamu erişiminin sağlanması, kentin kıyı manzarasına açık olması ve kıyı erozyonunun önlenmesi açısından önem kazanmaktadır. Ülkemizde 100 m olarak belirlenen sahil şeridi çeşitli ülkelerde 8 m'den, 3 km'ye kadar değişen mesafelerde belirlenmiştir. Şekil 2. 2 'de çeşitli ülkelerdeki sahil şeridi genişlikleri belirtilmiştir [15].

ÜLKE	SAHİL ŞERİDİ GENİŞLİĞİ
Ekvator	8 m.
Hawaii	12 m.
Filipinler*	20 m.
Yeni Zelanda	20 m.
Endonezya*	50-400 m.
Meksika	20 m.
Brezilya	33 m.
Kolombiya	50 m.
Kosta Rika	50-200 m.
Şili	80 m.
Uruguay	250 m.
İsveç**	100 m. (bazı yerlerde 300 m.)
Norveç**	100 m.
Danimarka**	1-3 km.
Fransa	100 m.
İspanya	100-200 m.
Yunanistan	500 m.
BDT (Karadeniz Kıyısı)	3 km.
BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu	
* <i>mangrov</i> yeşil kuşağı olarak ayrılan alan. Endonezya örneğinde 50 m. ağaç kesme yasağı getirilen kuşak, 400 m. ise yeşil kuşak olarak ayrılmıştır.	
** Danimarka örneğinde ikinci konut yapılaşma yasağı	

Şekil 2. 2 Çeşitli ülkelerde uygulanan sahil şeridi genişlikleri [15]

Sahil şeridi genişliği Latin Amerika ülkelerinde 20-50 m. arasında değişirken, ülkemiz de dahil olmak üzere Fransa, İspanya ve Yunanistan gibi Akdeniz ülkelerinde en az 100 m'dir [15]. Sahil şeridinin belirlenmesi, kamuya ayrılmış olan kuşağın tanımlanmasının ötesinde, kıyidan kamunun geniş ölçüde yararlanmasına yönelik düzenlemelerin ve ihtiyaca cevap verecek belirli tesislerin planlanması, bunların bakımı, onarımı ve denetiminin sağlanması açısından önemlidir.

Kıyı yasasında aynı zamanda kıyıda yer alacak aktivitelere ilişkin de bazı tanımlamalar getirilmiştir.

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

Toplumsal yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulmuş ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları ifade etmektedir [14].

Günübirlik Turizm Tesisleri: Kamping ve konaklama ünitelerini içermeyen duş, gölgelik, soyunma kabini, WC, kafebar, pastane, lokanta, çayhane, açık spor alanları, spor tesisleri, golf alanları, açık gösteri ve eğlence alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ve 20 m²' yi geçmeyen sergi ve satış ünitelerini içeren yapı ve tesislerdir [14].

Dolgu Alanı: Kıyı Kanunu'nun 7. Maddesi'nde, "Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularla ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir" denilmektedir [16].

Dolgu için temel koşul kamusal bir gerekliliğin ortaya çıkmasıdır. Kanun'da dolgu alanında yer alabilecek kullanımların yoğunluk ve yükseklik koşulları belirtilmektedir. Ancak dolgu alanlarına getirilen planlama kararlarının, kent ve kıyının sosyo-ekonomik dengesini bozması, dolgu alanı üzerinde önerilen kullanımların kentin nüfus yoğunluğunu arttırması, dolgu alanının konumunun ve büyüklüğünün kentin var olan fiziksel yapısını değiştirerek kıyıya erişim mesafelerini artırmasıyla kenti kıyından uzaklaştırması konusunda sorunlar yaratabileceği göz ardı edilmemelidir [17].

Kıyı gerisi: "Kıyı kuşağının kara içi yönündeki sınırı dışında kalan ve kıyidan yararlanma bakımından fazla önem göstermeyen alanlardır. Denizsel kıyı kenar çizgisi dışında kalan deniz alanları da uygulamada kıyı gerisiyle eşdeğer sayılmaktadır" [18].

Kıyı alanları 20. yüzyılın sonuna kadar dar bir bakış açısıyla ele alınmıştır. Ancak günümüzde kazanmış olduğu toplumsal, ekonomik ve hukuki boyut ile kıyının yeniden kavramsal analizi yapılarak, coğrafya, kent bilimi, ekonomi, hukuk vb. bilimlerin kabul etmiş olduğu kıyı kavramları bir bütünlük içerisinde, yasal sistem ve uluslar arası literatür de dikkate alınarak yeniden değerlendirilmiştir. Bu bağlamda kıyı, fiziki açıdan

kara ve suyu ayıran bir sınır, doğal özellikleri ile yaşamın devamı ve ekolojik denge için önemli bir kaynak, işlevi ile kamusal/ özel mülkiyete konu olan ve toplumların bir araya gelerek sosyalleşme olanağı bulduğu mekanlar bütünüdür.

Kıyı sadece kara ile suyu birbirinden ayıran iki boyutlu bir kavramı değil, su ve karanın özelliklerini yansıtan doğal bir mekanı, sosyal, ekonomik, kültürel boyutu ve yapıları çevresi ile bir yaşam alanını ifade etmektedir [18]. Yasada belirtilmekte olan ve kıyının kendine özgü doğal ve fiziksel yapısını gözardı eden mesafelere dayalı kavramsal yaklaşımlar zamanla kıyıların etkin ve bütüncül kullanımına engel olarak, kıyılardan faydalanma olanaklarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu bağlamda su ve kıyı bir bütün olarak algılanmalı, doğal ve tükenebilir kaynak niteliğinde olan kıyılar için yasa ve yönetmeliklerce kıyıyı ekolojik, jeolojik, morfolojik özelliklerin yanı sıra ekonomik, sosyal ve mekansal yönden ele alan tanım ve kavramlar geliştirilmelidir. Kıyının koruma-kullanma dengesi içinde hem su hem de kara boyutu değerlendirilerek, sahil şeridinde yapılaşma koşulları, toplumun yararlanmasına açık olan kıyı alanlarından faydalanma olanakları göz önünde bulundurularak belirlenmelidir.

Kentsel Kıyı

İnsanoğlu var olduğundan beri çeşitli temel ihtiyaçlarını karşılama gereksiniminden dolayı yaşam alanı olarak nehir, göl, akarsu gibi su kıyılarını tercih etmişlerdir. Doğal bir kaynak olan kıyı, ekonomik, kültürel, sosyal potansiyellere sahip olmasıyla, tarihsel süreç içerisinde uygarlıkların öncelikli yaşam mekanı olarak ifade edilmiştir [19]. Tarihsel sürece bakıldığında tüm uygarlıkların su etrafında ve ona bağlı olarak geliştiği görülmektedir. Toplumlar, topraklarını savunmak, ticaret yapmak, deniz taşımacılığını kullanmak, manzara ve kıyı ikliminden faydalanmak ve suyun yaşam, güç, konfor ve eğlence kaynağı olması nedeniyle su kenarına yerleşmeyi tercih etmişlerdir. Su; kentlerin yer seçiminde, kuruluşunda ve gelişmesinde en etkili unsur olmuş, böylelikle kıyılar kentsel birçok aktivite ve fonksiyon alanının merkezi haline gelmiştir [18] [20].

‘Kentsel kıyı’ kavramı keşfedilmemiş, doğal, bakir ya da yerleşim bölgelerinin dışında kalan kıyılardan farklı olarak ele alınması gereken bir kavramdır. Kıyı kavramı müdahale edilmemiş herhangi bir su kaynağının kenarını yani doğal alanları ifade ederken, kentsel kıyılar ise genellikle kentsel gereksinimler doğrultusunda müdahale edilmiş, bu

gereksinimlere dayalı olarak işlevlendirilmiş ve biçimlendirilmiş alanlar olarak ortaya çıkmaktadır. Kent kıyıları, hem kentin hem de suyun kendi özelliklerini, karakterlerini ve kimliklerini yansıttıkları, kentin su ile arakesitini oluşturan alanlardır [21]. Bu bağlamda kıyı ile kentsel kıyı birbirinden farklı kavramlardır. Su kenarında bulunan her alan kentsel kıyı olarak nitelendirilmemekte olup, kentsel kıyı olarak tanımlanabilmesi için kıyı kenarında gelişmiş bir kent sisteminden bahsedilmesi gerekmektedir.

Kentsel kıyı kavramıyla ilgili literatür incelendiğinde ortak bir tanım olarak kentsel kıyının nehir, göl, deniz ya da suni bir su kaynağına komşu ya da sınır olan kentsel bir alan olarak tanımlandığı görülmektedir. Kentsel kıyı farklı büyüklükteki tüm kentlerdeki nehir, göl, okyanus, deniz, dere, kanal ya da yapay gölet gibi bir su kaynağının kenarı olarak tanımlanmakta, hem kentin, hem de su kütlesinin bir parçası olan kentsel bölgenin, su kütlesi ile olan sınırı olarak ifade edilmektedir. Kentsel kıyı alanları, kent merkezine çok yakın ve su ile birebir ilişkisi olan bölgeler olarak, her boyuttaki yerleşimin su kıyısı olarak nitelendirilmektedir [22] [23] [24].

US Federal Sahil Bölgesi Yönetimi'nin (US Federal Coastal Zone Management Act) resmi tanımlamasına göre kentsel kıyı, yüksek yoğunluklu nüfusa sahip ve kentsel konut, rekreasyon, ticaret, tersane ve endüstri amacıyla kullanılmakta ya da kullanılmış herhangi bir gelişmiş alanı ifade etmektedir [25].

Lynch, fiziksel unsurlardan yola çıkarak belirlediği kent imgeleri arasında kıyıyı iki bölge arasında sınır işlevi görmesi nedeniyle 'kenar' olarak tanımlamaktadır³. Kenarlar kentte genellikle iki tür alanı birbirinden ayıran sınırları oluşturmaktadır. Etkisi güçlü kenarlar, görsel olarak belirgin olmalarının yanında sürekli bir forma sahip olmaları nedeniyle geçit vermezler [26].

³ Lynch kent imgelerini yollar, sınırlar/kenarlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları ve işaret öğeleri olarak belirlemiştir (Lynch, 2010).



Şekil 2. 3 Charles Nehri (Boston) suyun kenar olarak kenti sınırlandırması [27]

Kentsel kıyı, su kenarında bulunmanın ötesinde, suyu kullanma biçimiyle, onu kent yaşamının bir parçası haline getirmekle ilgili bir kavramdır. Kentin kıyısı, kentin ve suyun özellikleri ile ilişkilerine dayalı olarak oluşan, ağırlıklı kentin parçası olarak şekillenen ve biçimlenen, müdahale edilmiş, kentin devamı olarak algılanan ve kentle bütünleşen bir olgudur [1].

Kent ve su bir bütündür. Kent kıyısı bu bütünlük içinde su ve kentin ortak kullanımlarının gerçekleştiği mekanlara sahne olan, hem kentin hem de suyun kendi karakter ve kimliklerini yansıttığı ayrıcalıklı alanlardır. Bu sürekli birlikteliğin gerçekleştiği kentsel kıyı alanlarında bazen suyla bütünlük sağlayan suya dayalı kentsel kullanımlar öne çıkarken bazen de suyla ilişkisi olmayan, suyla ilişkisiz kullanımlar yer almaktadır [21].

Kentsel kıyı alanları, kentin çevresel, toplumsal, estetik ve ekonomik değerler ve bu değerleri devam ettirecek mekansal ve sosyal fırsatlar taşıyan önemli alanları olarak sürekli bir dönüşüm içindedirler. Bu dönüşüm sırasında da kentin tamamı olarak değil, yeniden değerlendirilirken belli sınırlar içinde tutulabilmesi açısından su ile bağlantısı ve etkileşimi olan kentsel alanlar olarak ele alınmaktadır [28].

Kıyı alanları tarihsel süreçte birçok farklı kent dinamiğinin etkisinde şekillenmeye, değişmeye ve dönüşmeye başlamıştır. Sanayi Devrimi sonrası dönemde sanayinin kent merkezleri dışına çekilmesiyle terk edilerek işlevsiz hale gelen kentsel kıyı alanları kentsel dönüşüm, yenileme, canlandırma kavramlarıyla yeniden ele alınmaya başlanmıştır [29]. Kıyılar, kentlerin yapılaşması, arazi kullanım durumları ve bunun

fiziksel imajına katkı olarak, insanların ve toplumların üretken ve sağlıklı yaşamları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının büyük bölümünü karşılamalarıyla birlikte turizm, rekreasyon gibi yeni çekim güçlerinin yaratılması bakımından kentlerin ‘potansiyel yeni fonksiyon alanları’ olarak ön plana çıkmıştır [12] [19]. Ancak zamanla kentsel kıyılara yönelen baskı, birçok fonksiyonun yer seçme yarışı ve kıyılara yapılan müdahaleler kıyının topluma sağladığı ekonomik, sosyal ve çevresel katkısını kısıtlamıştır.

Kentsel kıyı alanları, bir tarafı kentsel öğeler ile diğer tarafı doğal yapısı gereği su ile sınırlandırılan alanlar olarak coğrafi konumlarının yanı sıra toplumlar açısından sosyal öneme sahip alanlardır. Kentlinin kıyı ile buluşmasına ve kentin soluk almasına olanak sağlayan kentsel kıyılar kamusal alan niteliği taşıyan alanlardır. Kıyılar kamusal alan olarak kentliyi kıyıyla buluşturma yönüyle bütünsel kent planı içinde önemli bir role sahiptir. Bu bağlamda kentsel kıyılar, kamu kullanımının öncelikli olduğu alanlardır [30].



Şekil 2. 4 Suyla birlikte gelişim gösteren Stockholm kenti [31]

Kıyı alanlarının kamusal niteliğini incelemekten önce kamu, kamusal alan ve kamusal alanın mekansal boyutunu tanımlamak yerinde olacaktır.

2.2 Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Alan Olarak Kıyı

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde ‘kamu’ kelimesi ‘halk hizmeti gören devlet organlarının tümü’, ‘bir ülkedeki halkın bütünü, halk, amme’; sıfat olarak da ‘hep, bütün’ anlamları ile ifade edilmekte, kamusal kelimesi ise ‘kamuya ait’ olarak tanımlamaktadır. Ancak günümüzde kamu sözcüğünün; bütünü, halkı ifade etmesinin yanında kamu hizmeti gören devleti de içeren bir anlamı da bulunmaktadır [6].

‘Genel yarar’, ‘ortak iyilik’, ‘müşterek hayır’ ve ‘kamu menfaati’ gibi isimlerle de kullanılan ‘kamu yararı’ kavramı, milleti oluşturan kişi ve grupların çıkarlarının gözetilmesi ve toplum içerisindeki grupların yararları arasındaki doğal ya da olması gerekli denge olarak düşünülmelidir [32].

Kamusal alan kavramına bakıldığında kavramın, 16. yüzyılda ‘herkesle ilgili’ anlamındaki Latince ‘publicus’ kelimesi ile ifade edildiği görülmektedir. İlk olarak 1962’de Jürgen Habermas tarafından ele alınan kamusal alan kavramı; “özel şahısların, kendilerini ilgilendiren ortak bir mesele etrafında akıl yürüttükleri, rasyonel bir tartışma içine girdikleri ve bu tartışmanın neticesinde o mesele hakkında ortak kanaati, kamuoyunu oluşturdıkları araç, süreç ve mekanların tanımladığı hayat alanı” olarak ifade edilmiştir [33]. Habermas kamusal alanı fiziksel ve sembolik anlamda tanımlamıştır. Fiziki anlamda kamusal alan; cadde, sokak ve meydanlardan oluşan, bu alanda toplumun görüş, düşünce ve şikayetlerini belirttiği yerdir. Sembolik anlamda ise, kamusal düşünce, kamusal görüş yani bireysel yargılama oluşumunda gerekli bilgilerin dolaştığı alandır. 17. yy sonu 18. yy başında burjuva toplumunda okuma salonları, tiyatrolar, müzeler ve konser yerleri kamusal alan olarak oluşmuş, siyaset de, bu kamusal alanlar üzerinden gelişmeye başlamıştır [34].

Habermas dışında kamusal alan, farklı bakış açılarına sahip yazarlarca da araştırılmıştır. Sennett, kamusal alanı “kentsel ve kentsel olmayan bir topluluğun içinde yer alan ve meydan, cadde gibi somut bir alanı içeren fiziki, sosyal ve sembolik olarak kenti dönüştürmek, yeniden biçimlendirmek için bir araç” olarak görmektedir [35].

Arendt’e göre ise kamusal alanlar; “insanların uyum içinde hareket ettikleri yerler” dir. Arendt, kamuyu ise “herkes tarafından görülebilir ve duyulabilir”, “içinde özel olarak bize ait olandan ayrı, hepimiz için ortak olan bir dünya” olarak tanımlamaktadır. Bu bakış açısında kamu, saf biçimde soyut ve simgesel bir eylemsel olgu değil; somut, duyarlı bir eylem biçimidir. Kamusal alan teorik bir kavram değil, sözler ve eylemlerle görünürlük kazanmış bir yerdir [36] [37]. Arendt’e göre, kamusal alanın bir özelliği onun ortaya çıktığı ortam ise, diğer özelliği bireyleri ve toplumu bir arada tutan dünya ve bu dünyanın ‘herkese açık’ oluşudur.

Sosyolog ve düşünür Max Weber kamusal alanı karşılıklı ilişkilerin, karşıtlıkların ve müzakerelerin olduğu farklı sosyal sınıflardan, ırklardan ve etnik yapıda insanların karşılaşma yeri olarak ifade etmektedir [38]. Weber kamusal alanları “hangi kültürden, hangi dinden ve hatta hangi sosyal statüden olursa olsun, her bireye sunulmuş veya açılmış alanlar” olarak tanımlamaktadır.

Gökgür’e göre kamusal alan genel anlamıyla “kentte serbest kullanımı olan ve kamusal bir niteliği ifade eden, erişilebilir boş alanları” ifade etmektedir [39]. Kamusal alanlar farklı kültürlerden, dinlerden, sosyal statülerden her bireyin fiziksel ve özgür olarak orada yer alabildiği alanlardır. Kontrollü bir girişi olan veya bazı gruplara ayrılan alanlar, kamusal alan niteliği taşımamaktadır [34].

Gökgür, kamusal alanın niteliklerini şu şekilde açıklamıştır [39].

- Sosyal ve kültürel faaliyetlerin, alışveriş, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, kafe, restoran, mağaza gibi ticaret işlevinin yer aldığı kamusal kullanıma açık alanlardır.
- Kamusal alanlar, insanların selamlaşmak, yer sormak, bakışmak gibi eylemlerini gerçekleştirdiği, bireylerin var olan faaliyetlere katıldıkları, karşılıklı ilişki kurdukları toplumsallaşma ve sosyalleşme alanlarıdır. Bu anlamda kamusal alanda yaya transit geçişi en önemli konulardan biridir.
- Kamusal alanların mimari ve kentsel formları, hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme gibi özellikleri kente bir kimlik ve anlam kazandırmaktadır. Kamusal alanın formu ve işlevi bulunduğu konuma göre farklı bir işlev kazanabilmektedir.
- Kamusal alan çevre (ses, ışık, görüntü, sıcaklık, rüzgar, algılama, duyuşal formlar), ortam (sosyal ilişkiler, sosyal formlar) ve peyzaj öğeleri (estetik anlamdaki biçimler, mekansal formlar, bitki, kentsel donatı) ile tanımlanan sosyal ve mekansal formların karşılaştığı bir alandır.
- Kamusal alan bilgi, mal, fırsat ve olanakların dolaşım alanı ve aynı zamanda politik ve ticari faaliyetlerin gerçekleştiği alandır.

- Kamusal alanlar kent içindeki insanlara farklı duyumsal ilişki yoluyla ortaya çıkan eylemler sonucu, rastgele karşılaşma ve aktiviteler yapma olanağı vererek üretkenliği ortaya çıkarma imkanı da sunmaktadır.

Kent içindeki kamusal alanlar kent ve kent dışındaki halkın erişim sağlayarak kullanabileceği ve birbirleriyle ve toplumla paylaşımlarda bulunabileceği ortak alanlardır. Bir mekanı kamusal yapan onun kamuya açık olması ve kamusal etkinliklere olanak sağlamasıdır [40].

Kamusal sözcüğü, halkla ilgili ve devlete ait olmak üzere iki anlam taşımaktadır. Kamusal alan, kullanımı herkese açık ve herkesin mülkiyetinde bir yer olup, paylaşımı, düzenlenmesi ve yönetimi resmi kararlara bağlıdır [34].

Kamusal alanlar kentsel mekan kademelenmesi içinde 3 farklı tipolojide değerlendirilmektedir. Bu tipolojilerde kamusal alan 'alan özelliği' olarak kamusal nitelik taşımasının dışında morfoloji, erişilebilirlik, kullanıcı, işlev ve aktörler açısından farklılıklarına göre sınıflandırmıştır [34].

Çizelge 2. 1 Farklı türdeki kamusal alan tipolojileri [34]

	Kent Merkezindeki Kamusal Alanlar	Semt Ölçeğindeki Kamusal Alanlar	Kent Çevresindeki Ticari Amaçlı Yeni Kamusal Alanlar
Alan Özelliği	Kamusal	Kamusal	Kamusal
Morfolojisi	Açık alan	Açık alan	Kapalı alan
ERİŞİLEBİLİRLİK Kullanıcıların geldiği çevre ve yerler Erişim kontrolü Ulaşım erişilebilirlik	Metropol, yakın çevre çeşitli yerleşmeler Herkese açık Farklı biçimlerde iyi erişim	Yakın çevre Herkese açık Yaya olarak iyi erişim	Metropol, yakın çevre çeşitli yerleşmeler İstenmeyen Arabayla çok iyi erişim, diğer biçimlerde zor koşullarda erişim
Potansiyel Karışım	Herkese açık farklı yerlerden gelen kullanıcılar, farklı erişilebilirlik imkanları	Herkese açık yaya ulaşabilir kullanıcı yakın çevreden	Kontrollü giriş, otomobil, farklı yerlerden gelen kullanıcılar
Olabilecek kullanımlar Yasal Aktörler Yasal olmayan aktörler	Dolaşma, kültür, yiyecek ve diğer alışverişler, birlikte olmak Yerleşimin merkezindekiler, tüccarlar Yok	Dolaşma, kültür, yiyecek alışverişi, birlikte olmak Semt oturanları tüccarlar Sempte oturmayanlar	Ticaret yiyecek ve alışveriş, kültür, birlikte olmak Müşteriler, tüccarlar Genellikle bu alanlara kabul edilmeyenler

Ekonomik sistemdeki dönüşümle birlikte toplum yaşamının tüm alanlarında olduğu gibi kamusal alan niteliği taşıyan mekanlarda da değişim yaratmıştır. Kamusal alan süreçle birlikte açık alandan alışveriş merkezleri ve perakende alanları gibi kapalı alanlara dönüşmeye ve kamusal alan aktiviteleri bu mekanlarda gerçekleşmeye başlamıştır. Günümüzde kolay ve rahat erişim sağlanan meydanlar, sokaklar ve parklardan; güvenlik sistemleri ile kontrollü giriş çıkışların sağlandığı alışveriş merkezi vb. kapalı alanların da sosyalleşmeyi ve bir araya gelmeyi sağlayan mekanlar olduğu ve kamusal alan olgusunun yeniden şekillendiği görülmektedir (Çizelge 2. 1).

Kamusal alanlar bir başka tanımlamaya göre;

- Kent içinde semt ölçeğinde var olan ve herkesin ortak kullanımına açık bulvar, cadde, park, otobüs durakları, meydan, park alanları gibi alanlar,
- Küçük ölçekli kentler, kasaba, köylerde yer alan alanlar bahçe, çıkmaz sokak, küçük çaplı meydan, köy meydanı, mezarlık, oyun alanı gibi alanlar,
- Kent çevresinde yer alan kamuya açık sanayi ve ticaret bölgeleri, otoyollar, büyük park alanları ve kullanılmayan boş alanlar,
- Peyzaj içinde yer alan orman, tarla, korunmuş doğal alan, yaya yolu, çayırlar ve kıyılar olarak tanımlanmıştır [34].

Kamusal alanlar, tarihsel süreç içinde sokaklar, meydanlar ve parklar olarak kentsel alanlarda yer almış ve kent mekanını oluşturan en önemli parçalar olmuşlardır. Erdönmez ve Akı, kent içindeki açık kamusal mekanları bir kentin ya da bir yerleşimin sınırları içerisinde kalan, topluma doğrudan ya da dolaylı olarak çevresel, sosyal ve ekonomik faydalar sağlayan ya da sağlama potansiyeli bulunan tüm inşa edilmemiş alanlar olarak tanımlamakta ve bu alanları da yeşil alanlar ve halka açık (kamusal) alanlar olarak gruplandırmaktadır. Halka açık kamusal alanları ise [41];

- Meydanlar
- Pazar yerleri
- Yaya kaldırımları
- Gezinti alanları

- Kıyı alanları olarak sınıflandırmaktadır.

Lynch'in kentin okunabilirliği ve imgesi açısından ortaya koyduğu kent imgeleri arasında kentsel mekanda düğüm noktalarını kentte birçok insan etkinliğinin bir arada gerçekleştiği, ulaşım, ticaret, rekreasyon ağlarının kesişim notalarını ve merkezlerini barındıran yerler olarak tanımlamaktadır [26]. Bir düğüm noktası olarak kamusal mekanlar kentlerin tarihi boyunca; özel mekanın dışında kalan, insanların bir araya geldiği, iletişim kurmak suretiyle etkileşim ve paylaşımda bulunduğu ortak kullanım niteliğine sahip alanlardır. Bu nedenle kamusal mekanlar kentsel yapıyı oluşturan unsurların başında gelmekle birlikte kent toplumunun gelişimi noktasında da büyük öneme sahiptir [40].

Kent içindeki kamusal alanların, tüm kentlilerin kullanımına açık ve tüm kent halkının kolaylıkla ulaşabileceği nitelikte olması önemli bir unsurdur. Bu alanlar, bir kişiye ya da herhangi bir kuruluşa ait olmayan ortak mekanlar olarak ifade edilmektedir. İster kapalı mekan ister kentsel açık alan olsun, kamusal alandan bahsederken 'erişilebilir' yani genel kullanıma izin veren yapı grupları ya da kentsel açık alanlar ifade edilmektedir.

Kamusal alanlar 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren nitelik, içerik ve kullanım özellikleri bakımından farklılaşmaya başlamıştır. Modern kentlerde bireylerin günlük aktivitelerini gerçekleştirdikleri mekan tip ve çeşitleri önemli ölçüde değişmiştir. Kent merkezlerindeki bazı eski yerleşik kamusal alan formları, kamusal alan niteliği taşıyan kentsel kıyılar, kaynak eksikliği ve güvenlik endişeleri nedeniyle önemini yitirmişlerdir. Toplumun değişen yapısı ile büyük alışveriş merkezleri, eğlence alanları, havaalanları gibi özel mülkiyette olup, kamunun kullanımına hizmet veren alanların ortaya çıkması sonucunda, kamusal ve özel alan anlayışı ile bu alanların hukuki yapısı karmaşıklaşmıştır [42].

Günümüzde kamusal alan, iletişimin ve karşılaşmaların gerçekleştiği tek alan olmaktan çıkarak, sembolik değerini giderek kaybetmeye başlamıştır. Kamusal alanların giderek yok olması sosyal ayrışma, parçalanma gibi riskleri ortaya çıkarsa da kentlerin karma niteliği göz önünde bulundurarak ve mekanın kamusal boyutunu koruyarak sosyal ayrışmaları engellemek, kamusal alanın okunabilirliğini ve erişilebilirliğini geliştirmek, birbirine bağlı kamusal alanlar oluşturarak devamlılığını sağlamak gerekmektedir [34].

Son yıllarda sanayileşme ve göçler nedeniyle kentleşme olgusu zamanla değişim göstermiştir. Yoğun ve çarpık kentleşmeyle birlikte nüfusun artması beraberinde birçok sorunu getirmiştir. Bu sorunlardan en önemlisi de artan nüfusa rağmen kamusal alanların giderek azalmasıdır [43]. Bu bağlamda kamusal mekan olgusu içinde kıyı alanları kent ve kent toplumu için önem taşımaktadır.

İster bir tartışma alanı ister bir yaşam alanı (mekanı) olsun, alan eğer herkes için açık, erişebilir ve kullanılabilir ise kamusal olarak nitelendirilmektedir. Sokak, cadde, meydan, park gibi kentsel/kamusal açık alanların yanı sıra kıyı alanları da kamusal alan olarak erişim ve kullanım açısından tamamen kamuya açık olan, bakım ve denetimleri kamu tarafından yapılan alanlardır. Kıyı, halka açık kamusal alan olduğu gibi insanların bir araya geldiği, iletişim kurup etkileşim ve paylaşımlarda bulunduğu ortak kullanım niteliğine sahip alanlardır. Ancak toplumun ortak yararlanmasına ayrılan alanlardan biri olan kıyı alanlarında gündeme gelen ve gerçekleştirilen planlar ve uygulanan politikalarla toplum kıyıda giderek uzaklaştırmıştır. Kamunun kıyıya ve suya olan erişimini engelleyen ve kamusalılık, kamusal alan, toplum yararı kavramlarını gözardı eden bu müdahaleler kıyının toplum tarafından hür ve eşit kullanımını kısıtlamaktadır.

2.3 Kamusal Mekan Olarak Kıyının Yasal Çerçevesi

İnsanlar açısından çekici yerler olmaları nedeniyle üzerindeki baskının artarak devam ettiği kentsel kıyı alanları küresel düzeyde ele alınması gereken ve yenilenmesi mümkün olmayan doğal kaynaklardır. Bu nedenle kanunen 'devletin hüküm ve tasarrufu altında olan' ve 'kamusal açık alan' niteliğindeki kıyı alanlarıyla ilgili tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de Anayasa temel olmak üzere farklı dönemlerde yasa ve yönetmeliklerle bazı düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıcalıklı bir mekan, doğal bir kaynak ve kamusal kullanımın geliştiği bir eşik olarak kıyı her dönem yoğun talep görmüş bu nedenle planlama ve denetleme gerekliliği doğmuştur [44].

1982 tarih 2709 sayılı T.C. Anayasasının 43. maddesi⁴ ve 2001 tarih 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu' nun 715. Maddesi⁵ ile Kıyı kanununun 5. Maddesi⁶ gereğince, kıyıların özel mülkiyete konu olamayacağı belirtilmektedir. Devletin hüküm ve tasarrufu altında olan kıyılardan ve onların tamamlayıcısı olan sahil şeritlerinden yararlanmada kamu yararı esas alınmaktadır.

Kıyı Kanununa göre, planlama konusunda genel prensip olarak yerel yönetimler yetkilidir. Ancak kıyılarda ve sahil şeritlerinde dolgu ya da kurutma yolu ile arazi kazanılması halinde plan yapım ve onama yetkisi Bayındırlık ve İskan Bakanlığına ait olmaktadır. Turizm Teşvik Kanununda yapılan son düzenlemelere göre bu alanların turizm merkezleri ya da kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde yer almaları halinde planlama yetkileri Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından kullanılmaktadır. Bu kapsamda yetki, bir merkezi kurumdan görev alanı genişletilerek bir başka merkezi kuruma aktarılmıştır [13].

Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu olmaması küçük farklılıklarla günümüze dek tüm yasal mevzuatlarda yer almıştır. Kıyı mekanına ilişkin düzenlemelerin başlangıç noktası olan 1858 tarihli Kanunname-i Arazî'den, 2014 yılında 'Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'e kadar olan süreçte kıyı alanlarının hukuki statüsü, kıyıya ilişkin tanımlar, yönetsel yapı, kıyıdaki yapılanma koşulları ile bu sürecin kıyının kamusal değeri ve kamu yararına kullanımını yönlendiriş biçimi Çizelge 2.2' de kronolojik sıra ile oluşturulmuştur [1] [4] [44] [45].

⁴ Anayasa'nın 43. Maddesi gereğince; "Kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir.

⁵ Türk Medeni Kanunu Madde715- Sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait mallar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Aksi ispatlanmadıkça, yararı kamuya ait sular ile kayalar, tepeler, dağlar, buzullar gibi tarıma elverişli olmayan yerler ve bunlardan çıkan kaynaklar, kimsenin mülkiyetinde değildir ve hiçbir şekilde özel mülkiyete konu olamaz. Sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait malların kazanılması, bakımı, korunması, işletilmesi ve kullanılması özel kanun hükümlerine tabidir.

⁶ 3621 sayılı Kıyı Kanunu Madde 5- "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur. Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur."

Çizelge 2. 2 Kıyıda yasal-yönetmelik yapının gelişim süreci ve kamusal kullanıma etkisi [1]
[4] [44] [45]

Hukuki Gelişme	Kamusal Yaklaşım
1858 Kanun Name-i Arazi (Arazi Kanunu)	Kıyıların kamusal alan niteliğinde olduğu ve özel iyeliğe konu edilemeyeceği belirtilmiştir.
1926 743 sayılı Medeni Kanunun 636, 641 ve 912 sayılı Maddeleri	Sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait olan malların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu belirtilerek kıyıların kullanımı herkesin yararlanmasına açılmıştır.
1933 2290 Sayılı Yapı ve Yollar Kanununun kıyılarda yapı yasağına ilişkin 4/f maddesi	Deniz ve göl kenarlarında ve rıhtım yapılabilecek noktalarda 10 m genişliğindeki aksın kamu yararına ayrılmış yer olarak serbest bırakılması hükmü getirilerek, bu alan 'kıyı mekanı' olarak tanımlanmıştır.
1972 6785 Sayılı İmar kanuna eklenen Ek-7 ve Ek-8 maddeler	Kıyının; kamu kavramı ve kamusal kullanımın boyutlarına dayalı tanımı yapılmıştır. Deniz ve göl kenarlarında 100 m genişliğindeki kuşak içinde toplumun yararlanması dışında yapı yapılamayacağı belirtilmiştir. Bu dönemde doğrudan kamusal kullanımları içermeyen kamu eliyle yapılan dolgulara dayalı müdahalelerin önü açılarak, kıyıların doldurulması yoluyla özel mülkiyet hızla yaygınlaşmıştır. Kıyının yetki ve sorumluluğu merkezi yönetimde olmasına karşın yapılan uygulamalarda özgün, doğal, kıyının ve kıyı yerleşmelerinin yerel özellikleriyle uyumlu suya dayalı aktivite çeşitliliklerine yer verilmiştir. Su ile yerleşmeler arasında suya temas olanağı sağlayan lokanta, çayhane gibi yarı kamusal yapılar ile, suya doğrudan erişim olanağı sağlayan ve kent ile su ilişkisini güçlendirirken plaj tesisleri ve diğer kıyı yapıları ile kıyı; suya dayalı ve suya temas eden kullanımların yer aldığı bir mekan şeklini almıştır.
1982 Anayasası ve 43. Madde	Kıyıları çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilmesi gerektiği; kıyılarla sahil şeritlerinin kullanım amaçlarına göre derinliğinin ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartlarının kanunla düzenleneceği hükmü getirilmiştir. Kamu yararı ve toplum yararı kavramlarına değinilmiştir.
1982 2863 sayılı Turizm Teşvik Yasası	Kıyı alanlarında turizm amaçlı yapılanmayla hızı bir değişim başlamıştır. Özellikle Akdeniz ve Ege denizi kıyılarında turizm işletmeleri nedeniyle doğal kaynakların tahribi ve kamusal kullanımdan uzaklaşılması gibi sonuçları doğurmuştur.
1983 2872 sayılı Çevre Yasası	
2873 sayılı Milli Parklar Yasası	Çevre Yasasında kıyıda flora ve fauna, su, toprak ve hava değerlerinin korunması amaçlanarak 'özel çevre koruma bölgesi' belirleme ve planlama yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmiştir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası 'milli park', 'tabiat parkı' gibi alanların belirlenmesi korunması ve yönetilmesine yönelik esasları içermiştir. Kıyı alanları farklı kurum ve yasal çerçeve bağlamında değerlendirilmiştir.
2960 sayılı Boğaziçi Yasası	
2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası	

Çizelge 2. 2 Kıyıda yasal-yönetmelik yapının gelişim süreci ve kamusal kullanıma etkisi [1]
[4] [44] [45] (Devamı)

1984 3086 sayılı Kıyı Yasası ve Yönetmeliği	Yalnızca kıyıyı konu alan ilk yasal düzenlemede, kıyının herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açık, devletin hüküm ve tasarrufunda olduğu belirtilerek, kıyılar kamu yararına kullanımı öncelikli olduğu alanlar olarak tanımlanmıştır. Kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi, dar kıyı gibi tanımlar yapılarak kıyıda kamu yararına kullanımı kolaylaştırmak veya kıyıyı korumak amacıyla yönelik olan tesisler, kıyıda yapılması zorunlu olan tesisler, eğitim, spor ve turizm amaçlı tesisler yapılabileceği ancak kıyıya erişimin engellenemeyeceği belirtilmiştir. 1985 KKUDY'ye göre kamu yararı gereken durumlarda kaldırma yoluyla arazi kazanılabileceği hükümü getirilmiştir.
3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Yasa	Kıyı mekanına ilişkin planlama ve uygulama sürecinde Ulaştırma Bakanlığı'na doğrudan yetki verilmiştir. Çevreyolları, köprüler, havaalanı gibi uygulamaların önü açılmıştır.
1990 3621 Sayılı Kıyı Kanunu	Bu kanun, "deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devami niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla" düzenlenmiştir. 'Sahil Şeridi' ve 'Kıyı Kenar Çizgisi'nin daha kapsamlı tanımları yapılmıştır. 3621 sayılı yasayla kıyılarda yapılacak yapılara daha kesin sınırlamalar getirilerek, kıyının herkesin eşit ve serbest yararlanmasına açık olduğu, buralarda hiçbir yapı yapılamayacağı ifadesiyle kamu yararı ön plana çıkarılmıştır. Doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılabilecek yapılar sadece kamu yararına kullanılabilecek ve faaliyetleri gereği kıyıdan başka yerde yapılamayacak yapılarla açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçesi gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenleneceği belirtilmiştir.
1992 Kıyı Yasasında Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 sayılı	Kıyı ve kıyı kuşağından 'yararlanma imkanı ve şartları', 'kamu yararına yararlanma imkanı ve şartları' şeklinde ifade edilerek yeniden düzenlenmiştir. 3830 sayılı yasada ise kıyı "kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alan" kıyı kuşağı olarak tanımlanmış ve tüm kıyılarda kıyı kuşağının yatay olarak derinliği 100 m olarak kabul edilmiştir.
2003 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nda yapılan 4957 sayılı yasa değişikliği	Bakanlığa her ölçekteki planları yapma, yaptırma, onaylama ve değiştirme yetkisi verilmiştir. Ayrıca belirlenen bölgelerde kentsel dönüşüm, yenileme gibi operasyonlarda acele kamulaştırma yetkisi verilmiştir.
2004 2985 sayılı Toki yasasında değişikliğe dair yasa	Kıyı bölgelerinde yer alan kamu arazilerinin TOKİ'ye devredilmesi kararı verilmiştir. Böylelikle kıyıda konut amaçlı yapılaşmanın önü açılmaya başlanmıştır.
2005 5398 sayılı Özelleştirme yasası	Bu yasa ile kruvazier liman kavramıyla bu limanlar içerisinde yer alabilecek işlevler belirlenmiştir.
2013 Kıyı Yönetmeliğinde yapılan değişiklik	İki bölümden oluşan sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 m yaklaşabileceği belirtilmiştir. Önceki düzenlemelerde ikinci 50 m de yapılabilecek yapılar, ilk 50 m ye alınmıştır ve burada da neredeyse her türlü yapının yapılmasına olanak sağlanmıştır.
2014 "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik"	Sahil şeridinde yapılacak yapılar, kıyı kenar çizgisine en fazla 50 m yaklaşabilecek, yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan alanlar, uygulama imar planıyla gezinti alanları, dinlenme, rekreatif alanlarla veya yolları olarak düzenlenebilecek ve kıyıda yapılabilecek yapı ve tesis türleri de artacaktır. Bu konuda planlama yetkisi de yerel yönetimlerden Bakanlığa devredilmiştir. İmar planlarının hazırlanmasında ise kıyıda var olan yapılaşma da yasallaştırılmış olacaktır. Yönetmelik ile kıyıların korunması ve toplum yararına kullanılması yerine ekonomik etkilere açılmasının önü açılmış olacaktır.

Ülkemizde başta Anayasa olmak üzere kıyı ile ilgili tüm yasal mevzuatta vurgulanan en önemli konu kıyının toplumun yararlanmasına açık olmasının ve kamu yararına kullanılmasının sağlanmasıdır. Yasal düzenlemede kamusal kullanım açısından sahil şeridinin genişliği üzerinde durulsa da sahil şeridini sadece fiziksel olarak tanımlamanın yanında, o alanın toplumun yararlanmasına açık olarak kullanımını sağlayacak toplumun faydalanmasına yönelik bazı hizmetlerin de gerçekleştirilmesi, kamunun bu hizmetlere rahat ve kolay şekilde erişiminin sağlanabilmesi kıyının kamusal niteliğini korumasını sağlayacaktır. Ancak her tür yatırımın odak noktasında olan kıyı alanlarında farklı kurum ve kuruluşların sorumluluklarının çakışması, planlama kararlarının bütünlüğünü, kıyı kullanımını ve kıyıya müdahale biçimini olumsuz yönde etkilemekte ve kamu kullanımını kısıtlayıcı somut etkiler yaratmaktadır.

2.4 Bölüm Değerlendirmesi

Kıyı, su ve karanın ortak noktası olarak fiziksel özelliklerin yanı sıra ekonomik, sosyal ve mekansal yönden önem taşıyan, suya dayalı birçok aktivitenin gerçekleştiği bir yaşam alanını ifade etmektedir. Bu bağlamda sahip olduğu eşsiz özellikler ile birlikte doğal ve tükenebilir bir kaynak niteliğinde olan kıyılar için yasa ve yönetmeliklerce yapılan tanım ve kavramlarda kıyının koruma-kullanma dengesi içinde hem su hem de kara boyutuyla değerlendirilmesi gerekmektedir. Yasada yer alan kıyı ile ilgili tanım ve kavramlar kıyının yalnızca kara boyutuna değinerek, niteliksel özelliklerini göz ardı eden niteliksel ve fiziksel ölçülere dayalı tanımlamalar içermektedir. Oysa kıyı, su ve karanın ortak noktası olarak hem kara hem de suya ait özgün niteliklere sahip alanlardır. Yasa ve yönetmeliklerde kıyı, kentsel, kıyı, dolgu alanı kavramlarına getirilecek açıklayıcı ve niteliksel tanımlar ile bu alanlarda gerçekleştirilecek düzenlemelere yönelik kıyının kamusal niteliğini vurgulayan yasal altyapıyla toplumun kıyıdan faydalanma olanakları geliştirilmelidir.

Her boyuttaki yerleşimin su kıyısı olarak nitelendirilen kentsel kıyı alanları Anayasa ve yönetmeliklerde de belirtildiği üzere kamusal alan niteliği taşımaktadır. İnsanların bir araya geldiği, iletişim kurup etkileşim ve paylaşımlarda bulunduğu ortak kullanım niteliğine sahip kentsel kıyı alanlarında, kamusal alanın temel özelliklerinden biri olan erişilebilirliğin sağlanması ve kamu kullanımının öncelikli olması gerekmektedir. Kıyı

kenti olmanın en önemli bileşenlerinden biri kıyıya ve suya dokunma olanağı veren kamuya açık, erişilebilir bir kıyı mekanının varlığıdır.

Ülkemizde yasal ve yönetsel çerçevede kıyı tanımının yetersiz olması ve kıyının kıyı geri alanı ile bütünleşemediği mesafelere dayalı getirilen kullanım kararları ile şekillenmesi kıyının bütüncül ve kamu yararına kullanımına engel olmuş, parçacı plan kararları ve uygulanan politikalarla toplum kıyıda giderek uzaklaştırmıştır. Birçok yatırımın odak noktasında olan kıyı alanlarında farklı kurum ve kuruluşların sorumluluklarının çakışması, planlama kararlarının bütünlüğünü, kıyı kullanımını ve kıyıya müdahale biçimini olumsuz yönde etkilemekte ve kamu kullanımını kısıtlayıcı somut etkiler yaratmaktadır. Kamunun kıyıya ve suya olan erişimini engelleyen ve kamusalılık, kamusal alan, toplum yararı kavramlarını gözardı eden bu müdahaleler kıyının toplum tarafından kullanımını kısıtlamaktadır. Herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açık alanlar olan kıyılar, gündeme gelen ve gerçekleştirilen uygulamalarla birlikte hızla özel mülkiyete konu olmakta ve toplum bu alanlardan gittikçe uzaklaşmaktadır.



KENTSEL KIYI ALANLARININ KAMUSAL KULLANIMI VE KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİN SAĞLANMASI

3.1 Kentsel Kıyı Alanlarının Gelişimi ve Kamusal Kullanım

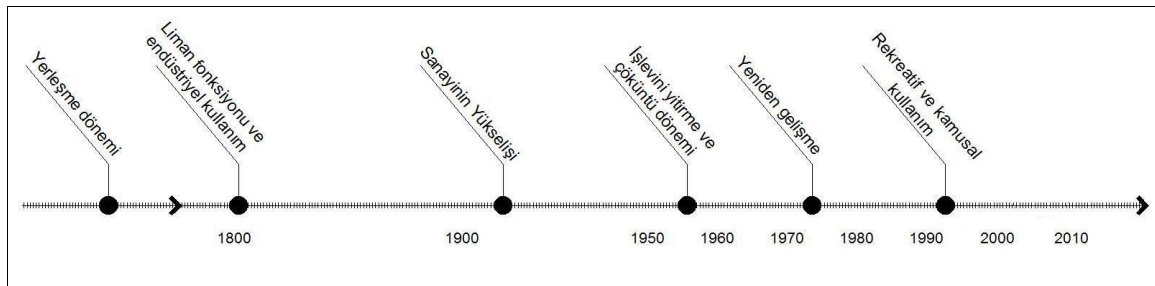
Kıyı alanları, su, hava ve karanın birleşim noktası olarak konut, turizm, ulaşım ve dinlenme gibi fonksiyonlara ortam hazırlamakla birlikte aynı zamanda, sudan, denizden, gün ışığından, manzaralardan faydalanmak için de eşsiz fırsatlara sahip alanlardır [18].

İnsanoğlu varoluşundan buyana çeşitli temel ihtiyaçlarını karşılamak için yaşam alanı olarak su kıyılarını tercih etmiştir. Kıyıların, tarih boyunca insan yerleşimleri için çekici yerler olmasında, yaşam koşullarının olumlu etkisinin yanı sıra, kıyıdaki insan ve diğer canlıların yaşamını destekleyecek işlevlerin de payı bulunmaktadır. Kıyı alanları savunma, ulaşım, içme suyu temini, tarım için sulama, besin sağlama, balıkçılık ve diğer deniz canlılarının yetiştirilmesine uygun ortam sağlaması gibi yaşamsal avantajların yanı sıra yüzme, güneşlenme, su sporları gibi etkinlikler için de uygun dinlenme ve eğlenme alanları olarak toplumların sosyal etkileşimlerine katkı sağlamaktadır [46].

Tarih öncesi devirlerden günümüze kadar olan zaman içinde kıyı alanlarının geçirdiği süreçler;

- Yerleşim yeri olma,
- Kıyı-liman bölgesi kullanımı ve liman kenti olma,
- Sanayinin gelişmesiyle taşımacılık ve imalatla beraber endüstri merkezi olma,

- Sanayinin yükselişi, değişen ekonomi, ve arazi kullanımıyla terk edilmesi ve çöküntü alanlarına dönüşme,
- Yeniden geliştirilme, canlandırma, dönüşüm politikalarıyla yeniden fonksiyon kazandırılarak çekim merkezi haline getirilme olarak özetlenebilir [18].



Şekil 3. 1 Kentsel kıyı alanlarının gelişim süreçleri [27]

Çizelge 3. 1 Kıyı alanlarının gelişim süreci ve süreçlere göre kıyıda işlev türleri [12][47]

SÜREÇ	İŞLEV
Yerleşme Dönemi	- Tarım ve balıkçılık gibi yiyecek ve su kaynakları - Yaşam için elverişli ortam, iklim koşulları - Korunma ve ulaşım olanakları
Liman Kullanımı Dönemi	- Rıhtım amaçlı, yol ve mal indirme yeri - Nakliyat, gemi inşası ve tamir, fabrikalar, diğer ticari girişimler - Dükkanlar ve küçük oteller
Sanayileşme Dönemi	- Depolama alanları, antrepolar, tersaneler, ulaşım olanakları - Endüstriyel ürünlerin üretimi için ihtiyaç duyulan suyun temini - Endüstriyel atıkların nehir, göl ve denizlere boşaltımı
Çöküntü Dönemi	- Teknolojik gelişmeler ile sanayinin kentsel kıyı alanlarından geri çekilmesi - Su kıyılarının terk edilmesi
Yenilenme/Canlanma/ Dönüşüm Dönemi	- Kentsel kıyıların kurtarılma ve canlandırılması, yeniden değerlendirilmesi - Tarihi kent dokusunun, terk edilmiş su kıyısındaki tarihi yapıların ve manzaranın korunması - Konut, ticaret, eğlence ve yeme-içme alanları - Ulaşım ve turistik amaçlı kullanılan su üstü ulaşım araçları ve küçük marinalar
Rekreatif ve Kamusal Kullanım	- Kamusal açık alan ve rekreasyon fonksiyonu - Kıyıda doğrudan suyla temas etme olanağı sağlayan kamu kullanımlı alanlar ve fırsatlar

Kentsel kıyıların kullanımları ve mekansal düzenlemeleri teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel nedenlerle zaman içinde değişime uğramıştır. Başlangıçta kentlerden gelen haberlerin alındığı ve çeşitli haberlerin gönderildiği, denizcilerin eğlence yeri olarak

aynı zamanda eşya ve yolcu nakliyesinin yapıldığı liman alanları olarak kullanılmıştır. Ekonomik hayattaki çeşitlilikle birlikte kıyılar aynı zamanda dükkanların, hanların, küçük otellerin ve bunlara bağlı hizmet servislerinin yanı sıra denizcilikle ilgili üretim yapan sanayi tesisleri ve depolama alanlarının konumlandığı alanlar haline gelmiştir [48].

Sanayi çağının başlamasıyla birlikte kıyıda birçok özelleşmiş tesis yer seçmeye başlamıştır. Fiziksel bariyerlerle kıyı, kentin büyük ekonomik çıkarlarına hizmet eden ve kamunun girişinin engellendiği bir mekan haline gelmiştir [49].

Kentsel kıyılar, 19. yüzyıl sonlarında yoğun endüstriyel kullanımlara sahne olmuş, depolama, indirme bindirme ve taşıma tekniklerindeki teknolojik gelişmelerle sanayinin kıyıya olan bağımlılığının azalması ve sanayinin kıyı alanlarından çekilerek, kendine daha geniş yerleşim alanları aramasıyla başta Avrupa ülkeleri olmak üzere birçok dünya kentinde boş ve işlevsiz alanlara dönüşmüştür [30].

Kıyı alanlarının yeni plan kararları ve stratejiler doğrultusunda, başta liman, tersane ve sanayi alanlarındaki desantrilasyon ile, girilemez durumdaki köhne ve harap bir kentsel alandan, kentin en önemli prestij alanlarına dönüşmeye başlaması ile su ve kıyının kentler için önemi yeniden kavranmıştır [50].

Bu süreçte; son yıllarda, yoğun kentleşmenin de etkisiyle, toplumun sağlıklı ve kaliteli yaşam sürdürmedeki giderek artan rolü ile kıyı alanlarının rekreasyon, turizm ve kültürel etkinlikler gibi kamunun kıyının eşsiz olanaklarından doğrudan faydalanmasını gözetken kullanımlara hizmet ederek, kıyı kentlerinin çekim merkezi haline dönüştürülmesi fikri öne çıkmıştır. Bu bağlamda kamunun kıyıyla olan mekansal ve sosyal ilişkisinin doğru şekilde sağlanabilmesine ilişkin yaklaşımlar tartışılmaya başlanmıştır.

Günümüzde kentler için kıyı alanları; kamusal eğlence alanları, suya ve kıyıya görsel ve fiziksel erişimin sağlanmaya çalışıldığı çalışma, yaşama ve rekreasyon alanı gibi birden çok amaca hizmet ederek ekonomik ve sosyal açıdan yaşam kalitesine katkı sağlayan alanlardır [11].

Gillotti, kentsel kıyı alanlarının öncelikle halka açık eğlenme, dinlenme ve rekreasyon gibi yaşam kalitesini artırıcı aktiviteler için kullanmasının teşvik edilmesi gerektiğini savunmuştur. Bunun sağlanabilmesine ilişkin olarak 3 ölçüt belirlemiştir [51] [52].

Bunlar;

İnsanların temel ihtiyaçlarının karşılanması: İnsanlar için kıyı alanında, aydınlatma, net görüş hatları, oturma alanları ve kentsel donatı elemanlarıyla güvenli bir ortam yaratılması gerekmektedir. Kamunun kıyı alanındaki aktivitelerden yararlanabilmesi için kıyı erişimi sağlanmalı, insanların hem suyun kendisine hem de kıyıdaki olanaklara erişimi kolaylaştırılmalıdır.

Rekreasyonel fırsatlar sağlanması: Kıyı alanları yürüyüş parkurları, dinlenme yerleri, açık hava pazarları, festival alanları, piknik yerleri, çim alanlar, kaykay pistleri, balıkçılık iskeleleri gibi birçok rekreasyonel kullanıma imkan veren, aktivite çeşitliliği açısından kıyı dokusuna ve karakterine uyumlu olduğu sürece, eşsiz ve çoğu zaman da sınırsız imkanlar sunan alanlar olmalı, kıyının sunduğu rekreatif olanaklar doğru şekilde değerlendirilmelidir.

Yollar ve promenadlar oluşturulması: Yaya ve bisiklet yollarının kent merkezindeki ve kıyı geri alanındaki ticaret ve perakende bölgelerinden kıyı ile bağlantısının sağlanabilmesi gereklidir.

Bireylerin bir araya gelerek kent kültürünü geliştirdiği ve sosyal etkileşime olanak sağlayan, kentin önemli mekanları olan kıyılar, kamusal alan olarak sahip olduğu fonksiyonlarla, kentte yaşayan herkesi gözetmek zorundadır. Kentin ayrılmaz bir parçası olarak düşünülen kıyı alanlarının, günümüzde, kıyı için üretilen projelerde, kentin canlılığının sağlanmasının yanı sıra ulaşım, eğlence, kültür gibi işlevler için kullanılması gerektiği vurgulanmakta ve kamu erişiminin de ön koşul olarak görülmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Ayrıca kentsel kıyı alanlarında kültür, ticaret ve konut kullanımlarının ve kamusal mekanların yer aldığı karma kullanımların desteklenmesi, kıyı bölgesiyle birlikte su ve çevresinin tarihi kimliğin korunması ve kentsel kıyının kendine özgü karakterinin muhafaza edilmesinin önemine değinilmektedir [53].

Son yıllarda kıyı alanlarında yapılan uygulamalarda rekreasyon aktivitelerinin ön plana çıkmasıyla birlikte kamu erişimi önem kazanmıştır. Ancak günümüzde kıyı ve sahil şeridinde konumlanan kamu kullanımını kısıtlayan işlev ve fonksiyon alanları, fiziksel bariyerler ve özel kullanıma ait alanlar gibi birçok nedenle kamunun suya ve kıyıya erişimi kısıtlanmaktadır [24]. Gordon, kıyı alanlarının, yeniden gelişim sürecinde, kıyıya

kamu erişiminin sağlanmasını, kullanılmayan veya parçalanmış kıyıların çürümüş ve tehlikeli alanlar olarak algılanmasını engellemek için en önemli araç olarak görmektedir [54].

3.2 Kentsel Kıyı Alanlarında Arazi Kullanış Kararlarının Kamusal Kullanıma Etkisi

Kıyılar, sahip olduğu zengin doğal kaynak potansiyeli ve biyoçeşitlilik nedeniyle, toplumlar için ekonomik fırsatlar sunan, aynı zamanda kentsel gelişme baskısı altında olan duyarlı alanlardır. Kıyılar, tarih boyunca toplumların yerleştiği, uygarlıkların geliştiği, ülkeler ve toplumlar arası ekonomik, kültürel ve sosyal temas alanları olmuşlardır [55]. Geçmişten günümüze sanayi, turizm ve ulaşımaya yönelik ilgi çekici ve herkes tarafından yararlanılmak istenen kıyı alanları siyasi/özel rant alanları olmuş, aynı zamanda toplumun tüm kesimleri tarafından da eşit ve özgür kullanımının sağlanması amacıyla yasal düzenlemelere konu olsa suistimallerin önüne geçilememiştir [32].

Kıyılar başlıca ulaşım, ticaret, endüstri, tarım, atık madde boşaltımı, hammadde temini, savunma, rekreasyon ve turizm, sağlık, enerji, konut, gıda maddeleri kaynağı ve spor etkinlikleri olmak üzere birçok kullanımın yer seçtiği alanlar olmaktadır. Kıyı alanlarında yer seçen faaliyetleri;

- Yerleşmeler ve konut kullanımı,
- İkinci konut gelişmeleri,
- Turizm ve rekreasyon, yat turizmi, kruvaziyer turizmi,
- Deniz ulaştırması, limanlar, iskeleler, boru hatları,
- Kara ve demiryolu bağlantıları, lojistik merkezler,
- Gemi inşa ve bakım sanayi, tersaneler,
- Balıkçılık faaliyetleri, su ürünleri yetiştiriciliği,
- Enerji ihtisas bölgeleri, sanayi endüstri bölgeleri, serbest bölgeler,
- Enerji üretimi, petrol rafinerileri, petrokimya sanayi,
- Askeri alanlar, güvenlik bölgeleri, sahil güvenliği,

- Doğa koruma ve sit alanları,
- Tarımsal faaliyetler ve ormancılık olarak sıralanabilir [56].

Kıyı alanlarının Anayasa'nın 43. Maddesi uyarınca, herkesin eşit ve serbest kullanımına açık olan ve kamu yararına kullanılması zorunlu alanlar olması ilkesi çerçevesinde kıyı kullanımında kamu yararı, gerek mülkiyet biçimi gerekse yapılanma ile ilgili kısıtlamalarla sağlanmaktadır. Ancak kıyı alanında yer alan birçok fonksiyon, yapılaşma, tesis, dolgu alanı vb. gelişimler zaman zaman kıyının kamu yararına kullanılması gerekliliğine ters düşmekte, kıyının kamusal kullanımını sınırlandırmakta ve toplumun kıyidan faydalanma olanaklarını kısıtlamaktadır (Çizelge 3. 2).

Günümüzde kentleşme, sanayileşme, ulaşım, turizm gibi birçok faaliyet kıyı alanlarında yer seçmek için yarış halindedir. Kıyıda yer seçen bu faaliyet alanları, kıyılara özgü doğal kaynakların tahribine, ekolojik dengenin bozulmasına, plansız gelişmelere ve birçok çevresel ve mekansal soruna neden olmaktadır. Mevcut kıyı planlama sisteminin, planlama yaklaşımlarının, uygulama araçlarının, kurumsal yapılanma ve yönetim anlayışının yetersizliklerinden yola çıkarak son 30 yılda dünyada 'bütünleşik kıyı alanları yönetimi' kavramına dayalı politikalar geliştirilmiştir [55].

Çizelge 3. 2 Kentsel kıyı alanlarında yer alan faaliyetler ve kamusal kullanıma etkileri

Kentsel Kıyı Alanlarındaki Faaliyet ve Tesisler	Kamusal Kullanımla İlişkisi
Konut, yerleşme bölgeleri	- Yoğun kentleşme ve yapılaşma kıyıda gürültü kirliliğine neden olur, yüksek yapılaşma kıyı silüetini etkileyerek manzarayı kısıtlar. - Kıyı alanlarında gelişen ikinci konut gelişimleri sadece konut sahiplerinin kullanımına ait olduğundan kamusal kullanımı kısıtlar.
Liman faaliyetleri	- Limanların büyük antrepoları ve diğer depolama alanları, büyük yük gemileri vb. bölgedeki kamusal kullanımı ve suyla teması sınırlandırır.
Turizm alanları	- Kıyıda yer alan turizm amaçlı günübirlik tesisler, plajlar ve diğer turizm amaçlı kullanımlar kamunun kıyıdan faydalanmasına olanak sağlar. - Lüks otel, tatil köyleri gibi turistik tesislerin bulunduğu alanlarda kıyı ve kumsalın özel kullanıma ayrılması kamusal kullanımı sınırlandırır. - Turistik alanlarda turizme bağlı artan nüfus artışı, yerel kamu hizmetlerinin karşılanmasına olumsuz etki yaratır.
Sanayi, endüstriyel tesisler	- Doğal peyzajın bozulması, bitki örtüsünün yok olması, suyun, havanın, toprağın ve kumsalların kirlenmesi gibi olumsuz etkilerle kıyının rekreasyon değeri azalır. - Kıyıda yer alan sanayi tesisleri ve fabrikalar kıyıya erişimi engeller, halkın kıyıdan yararlanmasını kısıtlar.
Ulaşım sistemleri	- Suyla ilişkili ulaşım sistemleri kamunun suyla olumlu etkileşimini sağlar. - Kıyıya paralel konumlanan karayolu ağı ya da kıyı yakınındaki demiryolu kamu yararı gözetse de kıyıyla olan organik bağı zedeler. Aynı zamanda kamusal sistemler olarak kıyıda yapılaşma teşebbüslerine engel oluşturur.
Rekreasyon alanları	- Rekreasyon alanları, açık yeşil alanlar, oyun alanları gibi kıyıda yer alan kamusal açık alanlar suyla etkileşim sağlar.
Marinalar	- Marinalar, genellikle belirli bir kesime hizmet eden tesisler olarak kamusal kullanımı etkiler.
Özel Mülkiyetteki Alanlar	- Özel mülkiyete ait alanlar, restoranlar, kafeler vb. mekanlar belirli topluluklara hitap ettiğinden kamusal kullanımı sınırlandırır.
Dolgu Alanları	- Kent içerisinde sağlanamayan açık alanlarının arazi kazanımıyla kıyı alanlarında oluşturulması kent için kamusal kullanım olanağı sağlasa da kenti sudan uzaklaştırır. - Dolgu alanı doğru şekilde işlevlendirilmediğinde ve kentsel kıyı ile bütünleşmediğinde, kentten kopuk mekanlar oluşur, kamusal kullanım sağlanamaz.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca hazırlanan Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 4. Madde'sinde 'Bütünleşik Kıyı Alanları Planı' tanımı yapılmıştır. Bütünleşik Kıyı Alanları Planı; kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planları, sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan; kıyı alanlarındaki fonksiyon ve faaliyetler ile kıyı alanlarına yönelik hedefler arasındaki uyumu sağlayan; sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda kıyı ekosisteminin korunmasını ve doğal kaynakların kullanımını gözeten; ulaşım türleri ile ilgili kıyıda yapılması gerekli altyapı tesislerini içeren; koruma ve kullanma dengesini sağlayacak

biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1/25.000 veya 1/50.000 ölçeğe şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan plan olarak tanımlanmıştır⁷.

Kılıç, Akın ve Koç, kıyı mekanını bir bütün olarak ele alan planlama yaklaşımı olan BKAY çerçevesinde kıyıda yer alan arazi kullanım biçimlerini değerlendirerek, kıyı coğrafyasını bir bütün olarak ele alan, ekonomik kaynakların verimli ve doğa ile uyumlu kullanılmasını, kıyının kamusal yarar ve kamusal erişim öncelikli kullanımına olanak tanıyan, kıyı mekanı ve gerisindeki kentin yaşam kalitesinin geliştirilmesine yönelik planlama stratejilerinin üretilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Kentsel kıyılarda özellikle kıyıya bağımlı olmayan fonksiyonların koruma kullanma dengesi bağlamında kıyıdan elenmesine yönelik kararların üretilmesi, kıyıya bağımlı olan fonksiyonların kendi iç çelişkilerinin çözülmesi, birbiri ile uyumlu hale getirilmesi ve önceliklerinin belirlenmesi, kıyı mekanının yaya olarak erişilebilir, balık tutmak, yüzmek, güneşlenmek gibi suya dayalı aktivitelere olanak tanıyan bir açık alan olarak düzenlenmesi, yürüyüş ve bisiklet yolları, dinlenme ve manzara seyir alanları, park ve yeşil alanlar olarak ele alınması gerektiğini belirtmiştir [57].

Kıyılarda çevresel bozulmayı arttıran her türlü işlevin önüne geçilerek, kıyı ile başarılı ve uyumlu ilişkiler kurabilecek yapılaşmalar ile kamunun yararlanabileceği açık alan, eğlenme ve dinlenme yerleri gibi rekreatif düzenlemelere olan ihtiyaç günümüzde kendini şiddetle hissettirmektedir. Bu bağlamda kıyıda kamusal kullanımın önceliğinin yanı sıra kıyıya kamu erişimin sağlanması konusu önem kazanmaktadır.

3.3 Kıyıda Kamu Erişiminin Tanımlanması

Kıyı alanlarında kamu erişimini tanımlamadan önce kıyının kamusal alan niteliğinden yola çıkarak, kamusal alanın temel koşulu olan erişilebilirlik kavramına değinmek ve buradan yola çıkarak da kıyı alanlarındaki kamu erişimini tanımlamak yerinde olacaktır.

⁷ Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, İkinci Bölüm- Tanımlar ve Mekânsal Kullanım Esasları, Madde-4/b

Francis'e göre; bir kamusal alanın en önemli özelliklerinden biri erişilebilir olmasıdır. Herhangi bir kamusal alan;

- Doğrudan ve fiziksel yönden,
- Sosyal yönden,
- Görsel yönden erişilebilir olmalıdır.

Kamusal alan, farklı sınıf ve grupların örneğin yoksulların ya da çocukların kolaylıkla ulaşabileceği, aynı zamanda kullanıcıların alanın içini görsel olarak algılayabileceği formda olduğunda erişilebilirlik sağlanabilmektedir [58].

Genel olarak erişilebilirliğin dört boyutundan bahsedilmektedir [59].

- Fiziksel boyut: Standartlara, ölçeğe, boyutlara ve tasarıma ait düzenlemeler ile ifade edilir.
- Sosyal boyut: Toplum içinde sadece fiziksel nedenlere bağlı olarak değil, sosyal açıdan da kısıtlanmamaktır.
- Psikolojik boyut: Bireyin yaşamını sürdürürken, içinde bulunduğu konumun farkına varması ve toplumda özgüven duygusunun gelişmesidir.
- Kültürel boyut: Daha kapsayıcı ve bütünleştirici, toplumsal değerlere ait bir ölçüttür.

Burton ve Mitchell, erişimi; “tüm kullanıcıların kentsel mekanı güvenli ve bağımsız kullanımını kolaylaştıran anahtar bir birleştirici unsur” olarak tanımlamaktadır [60].

Fiziksel çevrenin ulaşım ve dolaşım olanaklarıyla tüm kullanıcı gruplarının istek ve gereksinimlerine göre tasarlanması/uygulanması ve kentsel alanlara, yapılara ve yapı içinde mekanlara ulaşabilmesi ‘erişilebilirlik’ kavramıyla ifade edilmektedir [61].

Demirkan'a göre bir mekan, bireyin gereksinimlerini en iyi şekilde karşılayacak ve etkinliklerini kolaylıkla gerçekleştirme olanağı bulacağı şekilde planlanmalıdır. Bu kapsamda mekanın kullanıcılar tarafından erişilebilir, kullanılabilir ve yaşanabilir olması gerekmektedir. Erişilebilirliği, “farklı gereksinimleri olan kişilerin evlerinden çıkabilmeleri, başkalarına ihtiyaç duymadan çeşitli binalara ve açık alanlara ulaşabilmeleri ve bunları kullanabilmeleri” olarak tanımlamaktadır [62].

Erişilebilirlik kentsel çevrede; toplum içindeki tüm bireylerin (genç, yaşlı, engelli, çocuk) kentsel ve kamusal alanlara, bu alanlarda sağlanan etkinlik ve aktivitelere, rahat ve kolay şekilde ulaşabilmesidir. Erişilebilirliğin sağlanabilmesi de kamusal alanlar ile konut alanları arasındaki fiziksel ilişkinin doğru şekilde kurulabilmesi, kent içinde ve kamusal açık alanlardaki yaya sirkülasyonun sürekliliğinin sağlanabilmesi, kamusal açık alanlara yaya, özel araç, bisiklet veya toplu taşıma gibi farklı ulaşım imkanlarıyla erişilebilmesi, kamusal alanın kolaylıkla algılanabilmesi ve kamuyu alana davet edici karakterde olabilmesi gibi birçok faktörün gerçekleşmesiyle mümkün olabilmektedir.

Carr ve ark., kamu alanının erişilebilirliğini geliştirmek için fiziksel engellerin ortadan kaldırılarak, kamu alanının dolaşım rotaları bağlantılı olması gerektiğini savunmaktadır. Bu erişilebilirlik aynı zamanda yaş, ırk, etnik köken, uyruk, cinsiyet veya engeline bakılmaksızın her türden kullanıcı için erişimi, çoğu durumda garantisi olmasa da, güvence altına almayı da içermektedir [63].

Kamusal alanda erişilebilirlik kavramı değerlendirildiğinde; kıyıya kamu erişiminin sağlanması da kıyının kamusal alan olma özelliğinden yola çıkarak, toplumun tüm bireylerinin fiziksel ve görsel olarak deniz, okyanus, nehir gibi birçok kıyı bölgesine ve o bölgedeki fonksiyon alanlarına serbest olarak geçiş izninin olabilmesi olarak tanımlanabilmektedir.

İskenderun Körfezi Bütünleşik Kıyı Alanları Planı Açıklama Raporu'nda belirlenen kıyı planlama ilkeleri arasında 'kıyıya tam ve kısıtsız erişim sağlanması' ilkesi özel ilkeler kapsamında değerlendirilerek "insanların, çeşitli istisnalar ve özel durumlar dışında herhangi bir engelle karşılaşmadan kıyıya erişimleri ve ücretsiz olarak kıyidan yararlanmaları" şeklinde tanımlanmıştır [64].

Bu bağlamda Kloster kıyıya kamu erişimini, su kıyısı boyunca bir gezinti yolu aracılığı ile gezinti yapmak, teknelere bakmak ya da balık tutmak, feribotu yakalamak gibi kıyıya fiziksel ve görsel açıdan teması içeren eylemler bütünü olarak tanımlamaktadır [65].

Gillotti ise kamunun kıyıya erişimini, kamunun hem su kaynağının kendisine hem de kıyıda tesis ve olanaklara erişimi olarak tanımlamaktadır [51].

Abdul Latip ve Shamsuddin, kıyıda ya da yakınında yer alan rekreasyon alanlarına, kamunun ulaşma, kullanma ve görüntüleme yeteneği olarak ifade etmektedir [66].

Kıyı alanlarında kamusal erişilebilirliğin kavranabilmesi açısından öncelikle, insanların kıyıya neden erişmek istediği, ne yapmak için eriştiği, nasıl eriştiği ve kamu erişimini teşvik etmek için ne yapıldığı konularının sorgulanması önem taşımaktadır [67].

Birçok kentli kıyıyı estetik ve doğal özelliklerinden dolayı tercih etmekte aynı zamanda yüzme, balık tutma gibi rekreatif faaliyetler ve turizm amacıyla kullanmaktadır. Bu kamusal aktivitelerin gerçekleşebilmesi ve kıyının kamu kullanımına hizmet edebilmesi, kamu erişiminin sağlanabilmesiyle doğrudan ilişkilidir.

Kamusal erişilebilirliğin kıyı kentlerindeki geçmişine baktığımızda; erişimin kıyıların gelişim sürecinde çok da önemsenmeyen bir olgu olduğu görülmektedir. Hatta eski limanlar özellikle kamuyu kıyıdan net olarak uzak tutacak şekilde tasarlanmıştır [54]. Yük ve yolcu indirme bindirme yerleri, yetersiz depolama alanları ve kıyı endüstrisinin yükselmesi kıyı alanında kamunun erişebileceği alanları kısıtlanmasına neden olmuştur. Duvarlar ve korkuluklar inşa edilerek değerli yükler korunmaya çalışılmış ya da bu amaçla tüccarlar farklı fiziksel bariyerler ile kent ve kıyıyı birbirinden ayırmıştır [5]. Bunun yanı sıra kıyıda ya da yakınında konumlandırılan atık arıtma ya da elektrik üretim tesisleri gibi çeşitli altyapılar ile kamu erişimi sınırlandırılmıştır.

Bu bağlamda son yıllarda kıyıya kamu erişiminin sağlanması, kıyıda bulunan tüm fonksiyonların birbirleriyle ve kullanıcılarla bağlantısını öngören, kıyının işlevselliğini artıran, kıyıdaki kamusal alanların kullanımını etkileyen ve kıyı planlaması sürecinde özellikle gözetilmesi gereken bir konu olmuştur.

Sairinen and Kumpulainen 'Kentsel Kıyı Alanlarında Sosyal Ölçütler' isim makalesinde kıyı kentlerinde erişilebilirliğe ilişkin sorgulanması gereken bazı konuları ortaya koymaktadır [24]. Bunlar;

- Kentsel kıyı alanının kamu için ne kadar erişilebilir olduğu,
- Kıyı alanının kentsel yapısı içinde su ögesinin nasıl ele alındığı,
- Kentsel yapının, kıyıda yaya ve araç girişine etkisi,
- Yapay ya da doğal bariyerlerin kıyı erişimine etkisi,
- Kıyı alanı yakınındaki trafik ve otopark koşulları,

- Kıyıdaki aktivite çeşitlerinin kıyı ile uyumu (plaja doğru rampalar, patikalar, piknik olanakları, balık tutma, kayıkla gezme, seyir vb. aktivite çeşitleri),
- Kıyıya yönelen yol akslarının algılanabilirliği,
- Kıyıya uygun erişim olanaklarının varlığı,
- Kıyıdaki tesislerin kent halkı / ziyaretçiler / turistlerin kıyının rekreasyon potansiyelini kullanmasına etkisi olarak belirlenmiştir.

Kıyı, kamusal alan olarak, canlı, herkes tarafından ulaşılabilir, güvenli, çekici, kültürel kimliğini yansıtan, fonksiyonel ve kullanım kolaylığı olan, insanlara bir araya gelme fırsatları yaratan bir mekan olmalı, insanlar burada mümkün olduğunca her türlü hizmet ve mekana ulaşabilmeli, tercih ettiği yaşam ortamını seçebilmeli, istediği anda farklı birçok çeşit çevreye girebilmelidir. Tüm bunların gerçekleşmesinde kamu erişiminin sağlanması büyük önem taşımaktadır.

Günümüzde kıyı kentlerinde fiziksel bariyerlerden kıyı kanunlarına, taşkın bölgelerinden eskiden gelen alışkanlıklara/kullanımlara, kıyıdaki arazi kullanışlarından, toplumun kıyıyı algılayış biçimlerine kadar birçok engel nedeniyle kıyı erişimi kesintiye uğramakta ya da tamamen engellenmektedir [68]. Kıyı kamusal kullanıma yönelik olarak ve kamu yararı gözetilerek planlansa da kamunun kıyıya ve suya erişim olanakları sağlanamadığı sürece, kıyıda yer alan işlev ve fonksiyonlar etkin olarak kullanılamayacaktır. Bu kapsamda kamusal alanın ve dolayısıyla kamusal alan niteliği taşıyan kentsel kıyı alanlarının planlanması aşamasında, kıyının dönüşüm ve canlandırma süreçlerinde, kıyı için öngörülen ve uygulanan politikalarda kıyı erişiminin sağlanması en önemli konulardan biridir.

3.4 Dünya Örneklerinde Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Kamu Erişimini Sağlamaya İlişkin Planlama Yaklaşımlarının Değerlendirilmesi

Kentsel kıyı alanlarında kamu erişimi konusu incelenirken çeşitli dünya kıyı kentlerinin kamu erişimini sağlama yöntemleri ve kamu erişiminin engellendiği durumlarda bununla başa çıkma biçimleri çoğu zaman yol gösterici olabilmektedir.

Kıyıya kamu erişiminin sağlanması konusu, birçok araştırmacı, kent bilimci ve şehir plancısı tarafından araştırılmış, farklı kıyı kentleri incelenerek kıyı alanlarına kamu erişiminin sağlanabilmesi için dikkat edilmesi gereken ölçütler ortaya konmuştur.

Atash, 'Guiding New Development At The Water's Edge: Site Planning And Design Principles' isimli makalesinde; kıyı planlamasında; kıyı manzarasının sürdürülmesi, kıyıya kamu erişiminin sağlanması ve kıyıda suya bağımlı aktivitelerin öncelikli olduğu karma arazi kullanımının teşvik edilmesinin önemini vurgulayarak, kamu erişimini sağlanması için gerekli olan ölçütleri belirlemiştir [69]. Bunlar;

- Kıyıda, kamu erişiminin sağlanabilmesi için su kenarından itibaren belirlenen optimum genişlikte (minimum 6 m) kıyı yürüyüş yolunun planlanması,
- Binaların ve kamusal açık alanların, suya direkt yaya hareketine olanak sağlanacak şekilde konumlandırılması,
- Kıyıdaki park ve plazalarda bisiklet park etmek, oturmak, yemek yemek ya da manzara seyri gibi rekreasyon faaliyetleri ve çeşitli aktiviteler için duraklama noktaları oluşturulmasıdır.

Dünyadaki kıyı kentlerine bakıldığında kamu erişiminin kısıtlandığı kentlerin, kıyıya erişimin doğru ve elverişli olarak sağlandığı kentlere oranla sayıca daha fazla olduğu görülmektedir. Kıyı kentleri için yapılan çalışmalarda kamusal erişimin sağlanabilmesi için çeşitli kuruluşlar ve programlar oluşturularak insanların kıyı alanlarını etkin ve elverişli şekilde kullanabilmesi, kent halkının kıyıda olan aktivitelerden ve etkinliklerden haberdar olabilmesi, halkın kıyıyla temas etmesi ve kıyının eşsiz avantajlarından faydalanabilmesi amaçlanmıştır.

Tez kapsamında; Avrupa, Asya, Amerika ve Türkiye'de kentsel kıyı alanlarında yapılan projeler incelenmiştir. Bu kapsamda; Hamburg HafenCity, İzmit Sekapark, Malezya Kuala Lumpur, New York ve Washington 'Pierce Bölgesi' Tacoma Kıyı Alanı için yapılan projeler ve üretilen planlama yaklaşımları değerlendirilmiştir. Tez kapsamında farklı kıyı geçmişine, fiziksel yapıya, kent kültürüne ve kıyı kullanım biçimlerine sahip kentlerin kıyıya kamu erişimini sağlamaya yönelik yaklaşımları incelenmiştir. Belirlenen kıyı kentlerinde kamusal kullanım ve kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin proje

örnekleri, kamu erişimine ilişkin hazırlanan planlama ve tasarım rehberleri incelenerek, kamu erişiminin farklı tarihsel, mekansal ve sosyal yapıdaki kentlerde ne şekilde ele alındığı saptanmaya çalışılmıştır. Bu çalışma örnekleri kapsamında kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütler ortaya konmaya çalışılmıştır.

3.4.1 HafenCity Bölgesi, Hamburg, ALMANYA

Almanya'nın Berlin'den sonra ikinci büyük kenti olan ve en büyük limanına sahip Hamburg kenti, Elbe nehri kıyısında kurulmuştur. Kent, Almanya'nın uzun yıllar boyunca, 18. yüzyıldan kalma ambarların arkasındaki limana hizmet eden bir 'depo kenti' olarak anılmıştır. Ancak liman, gelişen teknoloji ile birlikte mega-konteynır gemilere ve yeni gemi teknolojilerine uygun büyük makinelere yetecek yeterli alanı sağlayamaması sonucu başka bir alana taşınmıştır. Zamanla kent merkezinin giderek genişlemesiyle bu boş ve işlevini yitirmiş alanlar kent içerisinde kalmış ve bu alanların kent merkeziyle bütünleşebilmesi için dönüştürülmesi gerekliliği gündeme gelmiştir [12].



Şekil 3. 2 Hafencity bölgesi proje sınırı [27]

HafenCity bölgesinin yeniden canlandırılması fikri Hamburg kentine yeni sosyal, kültürel ve ekonomik değerler katma, Hamburg'un tarihi kent merkezi ile HafenCity bölgesini mekansal anlamda yeniden bağlayarak kent merkezini bu bölgede genişletmek, kent ve kıyı bütünleşmesini sağlayarak kamunun kıyıyı etkin biçimde

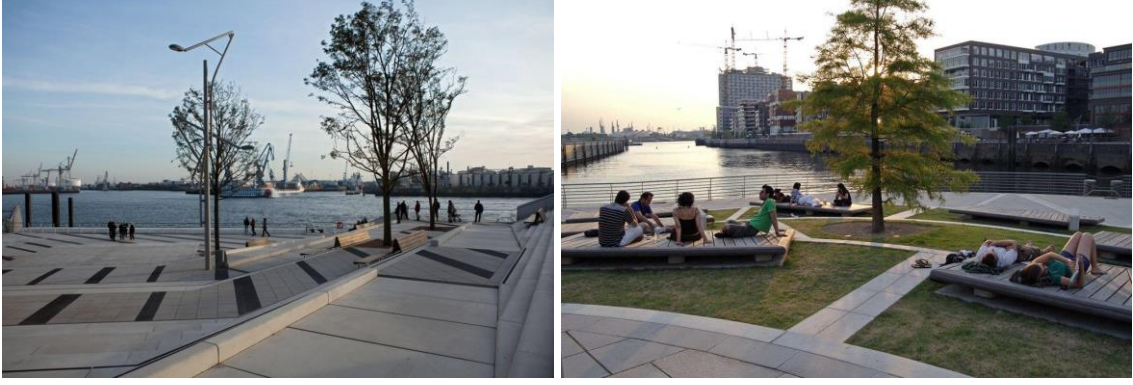
kullanabilmesi amaçlanmıştır. Proje 1.570.000 m²'lik bir alanda konut alanları, merkezi iş alanı, sosyal ve kültürel alanlar ve kamusal açık alanlar olmak üzere karma kullanım içeren bir proje olarak tasarlanmıştır [70].

Hamburg Senatosu tarafından kabul edilen plandaki en önemli hedeflerden biri alandaki kamusal alanların kullanımının artırılması ve kamusal alanların tasarımında kentsel karaktere sahip, buluşma ve iletişime geçme mekanlarının öne çıkması olmuştur. Böylelikle HafenCity, konut alanları, iş ve ticaret merkezleri, plazalar, meydanlar, yeşil alanlar ve diğer kamusal açık alanlardan oluşan projeler ile yeniden canlandırılmıştır [12].

Projenin başarılı olmasındaki esas nokta kıyının kamusal kullanım potansiyeli üzerinde durularak, kamunun kıyıdan etkin olarak faydalanmasına olanak verilmesi olmuştur.

Projede;

- Elbe nehri kıyıları boyunca halka açık oturma yerleri, parklar oluşturularak, özellikle yayalara ait yollar planlanmıştır. Kamusal erişim için kamunun yaya akslarını kullanarak kıyıdaki açık alanlara, rekreasyon aktivitelerine ve manzara noktalarına fiziksel erişimi sağlanmıştır.
- 10.5 km'lik kıyı alanı halka açık ve erişilebilir rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir. Bununla beraber Magellan Terraces (4,700 m), Marco Polo Terraces (6,400 m), Vasco-da-Gama Square (2,700 m), Grasbrookpark (7,000 m) olarak birçok kamusal alan düzenlemeleri yapılmıştır.
- Toplu ulaşımında metro ağı yeni yapılan istasyon ile Hafencity'ye kadar uzatılmıştır. Kamunun toplu taşıma olanakları ile kıyıya ulaşması ve sonrasında kıyı yolları ile devam etmesi sağlanmıştır.
- İnsanların suya yakın olabilmesi, fiziksel ve görsel açıdan suyu hissedebilmesine olanak veren Dalmankai Basamakları ve özellikle yaz aylarında açık hava sineması, tiyatro oyunları, festival etkinliklerinin de yer aldığı Strandkai Rıhtımı kamusal alan planlaması yapılarak kıyıya kamunun erişimi sağlanmıştır. Kıyıdaki açık alan aktivite çeşitliliği ve kültürel etkinlikler kamunun kıyıya olan ilgisini artırarak kıyıya ulaşma ve kıyıda vakit geçirme hevesi yaratmıştır [71].



Şekil 3. 3 Elbe Nehri kıyısında kamusal alanlar [73]



Şekil 3. 4 Kamusal alana bir örnek olarak dört kademeli Dalmankai Basamakları [72]

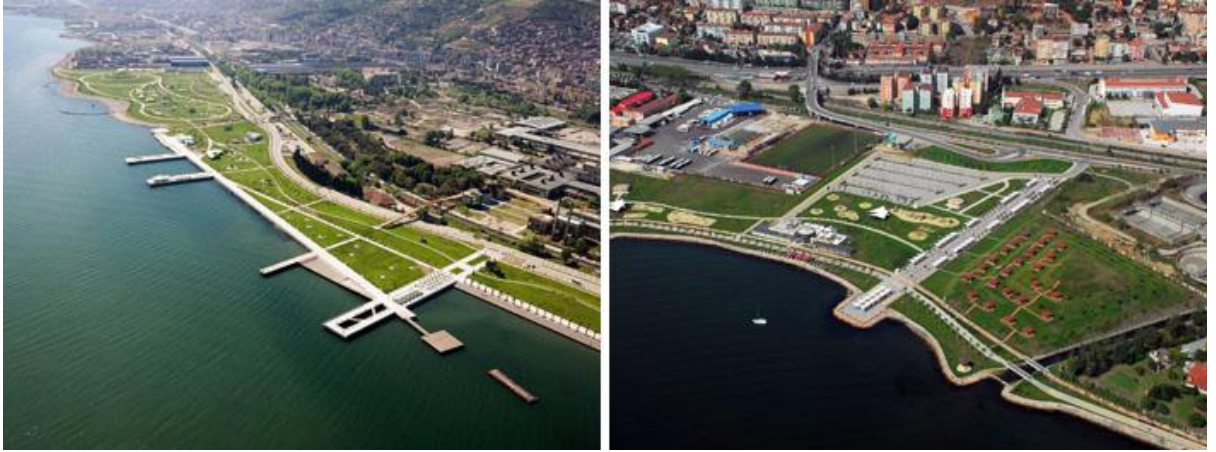
HafenCity Projesi, kıyı alanlarının kamusal dönüşümü, kent-kıyı entegrasyonunun ve kıyıya kamu erişiminin sağlanması açısından, kamunun kıyıya fiziksel ve görsel erişiminin sağlanması, kıyıda fonksiyon alanlarından faydalanabilmesi ve aynı zamanda Yeni Hafencity ile kentin tarihi dokusunun uyumlu biçimde devamlılığının sağlanması açısından önemli örneklerden biridir. Özellikle kıyıda kent ve kıyı ile bütünleşen, kıyı manzarasına hakim açık kamusal alanların planlanması, kentlinin suyla ilişki kurarak kıyıda keyif almasına olanak vermiştir.

3.4.2 Sekapark, İzmit, TÜRKİYE

Sekapark ve yakın çevresi, Marmara Bölgesi'nin doğusunda bulunan Kocaeli ilinin merkez ilçesini teşkil eden İzmit'te bulunmaktadır. Türkiye'de ilk modern kağıt üretimin

gerçekleştirildiği, Cumhuriyet Türkiye'si sanayi devriminin simgelerinden biri olan Seka Kağıt Fabrikasının kapatılmasıyla birlikte bölge çöküntü sahası haline gelmiştir. İşlevini yitirmiş, kent içindeki değerini kaybetmiş, kentin kıyı ile bağlantısına engel olarak sürdürülebilir kullanımı engelleyen alan 2005 yılından itibaren Kocaeli Büyükşehir Belediye'sinin Sekapark projesi ile kente kazandırılmıştır. Sekapark Kentsel/Endüstriyel Dönüşüm Projesi'nde,

- Seka Kağıt Fabrikası'nın ve yer aldığı bölgenin kamusal işlevlerle yeniden kurgulanarak dönüştürülmesi,
- Kıyının kent ve kentliyle güçlü bağlarının kurulması,
- Körfez boyunca yeşil sürekliliğin sağlanması amaçlanmıştır [74].



Şekil 3. 5 Sekapark Projesi'nden genel görünüm [75]

Projenin temeli 3 ana etaba dayanmaktadır:

- Kıyı alanının tamamen rekreasyon, park, dinlenme, oyun ve piknik alanı olarak düzenlenmesi, kafeterya, spor alanları, yürüyüş yolları, bisiklet parkurları gibi alanların yapılması, projenin ilk etabını oluşturmuştur.
- Projenin ikinci etabında alandaki işlevini yitirmiş tesisler farklı kullanım alanlarını oluşturacak şekilde planlanması ve ayrıca alanın batısında kalan sahanın park ve dinlenme alanı olarak yapılandırılması amaçlanmıştır.
- Projenin üçüncü etabını ise sanayi alanındaki bina ve yapıların modernize edilerek bilim ve kültür alanı olarak kullanılması amaçlanmıştır [75].

Toplam 580 dönümlük arazi üzerinde iskeleler, kağıt müzesi, kent müzesi, oturma alanları, deniz kıyısında büfe, plaj, dinlenme sahaları, denize inen merdivenler, ışık kuleleri, balıkçı restoranları, su oyun alanları, su ışık gösterileri, deniz gözetleme kulesi, koşu, yürüme bantları, rıhtım ışıklandırması, dinlenme parkları, kongre salonları, dinlenme yerleri, zemin altında otopark alanı, gösteri ve görsel sanat atölyeleri, sergi salonları, kapalı spor salonları, açık spor sahaları, festival yapımı için mekanlar, gölet, çocuklar için su oyun merkezleri gibi bir çok suyla ilişkili kamusal kullanıma yönelik faaliyet alanı ve tesisler oluşturularak, aktivite çeşitliliği sağlanmış ve aktivite alanlarında kamunun suyla temasına önem verilmiştir. Projede iskelelerin tamamı çok fonksiyonlu olarak planlanarak, deniz üzerine inşa edilen Kent Balkon sayesinde Körfez manzarasının izlenmesi amaçlanmıştır. Parkın 1 kilometresinde, yapay kumsal plaj şeridi oluşturulmuştur. Yeşil dokuyla kent ve kıyı arasındaki mekansal dengeyi sağlayarak fiziksel bütünleşme sağlanmıştır. Kıyıda ulaşım alternatiflerini artırmaya yönelik biri araçlar için olmak üzere 4 adet köprü yapılmıştır. Alanın çok büyük olması nedeniyle güvenlik kontrolü için tüm yeşil alanlar aydınlatılmıştır [30].

Kıyı kentlerinin, merkezinde bulunan aynı zamanda da kıyı ile kentin geçiş sahasından yer alan endüstriyel tesislerin veya alanların kente ve kentin kıyı kenti olma özelliğine olumlu katkılarının yanı sıra birçok olumsuz etkisi de olmaktadır. Endüstri alanları ve tesisleri çoğu zaman hem kıyı ile kent bağlantısını hem de kıyı ile kent insanının ilişkisini olumsuz yönde etkileyerek kıyıya olan erişimi olumsuz yönde etkilemektedir. Bu bağlamda bir kentsel/endüstriyel dönüşüm projesi olan Sekapark'ın kente en büyük katkısı kamu yararı açısından kıyı kullanımına katkı sağlarken, şehrin merkezinde herkesin yararlanabileceği mekanlar yaratmış olmasıdır [75]. Günümüzde kamu yararı gözetilerek, rekreasyon, dinlenme ve yeşil alanların yoğun olduğu bir değişime sahne olan kıyı kullanım alanı olan Sekapark, endüstri alanlarının tekrar işlevlendirilerek kente kazanımı ile kamusal kullanıma açılması amacıyla gerçekleştirilen bir proje olması açısından önem taşımaktadır.

3.4.3 Tacoma, Washington, ABD

Tacoma, Amerika Birleşik Devletleri'nin Washington eyaletinde Pierce İlçesi'nde orta büyüklükte bir liman kenti ve Pierce İlçesi'nin merkezidir. Günümüzde Commencement

Körfezi'nde kurulu olan Tacoma limanı ABD'nin batıda Büyük Okyanus sahillerinde bir uluslararası ticaret merkezi ve Washington eyaletinin en büyük limanıdır. Kent Washington eyaletinin ticaret ve sanayi merkezi olan Puget Sound Körfezi üzerinde yer almaktadır. Puget Sound Bölgesel Konseyi, 2040 yılına kadar, bölgenin nüfusunun 5 milyon kadar artacağını belirterek, bu artışın Tacoma kenti kıyısında rekreasyonel kullanım ve istihdam konusunda baskı yaratacağını belirtmiştir [76].

Tacoma kenti için kıyı şeridi master programları (Local Shoreline Master Programs) kamu erişimi ve rekreasyon esaslarıyla ilgili alternatif öneriler getirmiştir. Öncelikle kamu erişimi; kamunun su kıyısına ulaşma, dokunma ve kıyıda keyif alma, kıyıda gezinme ve suyu görsel açıdan deneyimleme kabiliyeti olarak tanımlanmıştır. Kıyı Kamu Erişim Planıyla (Shoreline Public Access Plan) kıyı erişimini sağlamaya yönelik amaçlar ve politikalar üretilerek Tacoma kenti kıyısındaki mevcut kamu erişimi ve potansiyel kamu erişimini sağlama koşulları belirlenmiştir [77].

Geniş kıyı şeridinde halkın erişimi için benzersiz fırsatlar ve potansiyellere sahip olan Tacoma kıyısına kamu erişimini sağlama ve rekreasyon olanaklarını geliştirme konusunda üç genel ilke benimsenmiştir.

Bunlar;

- Kamunun kıyıda fiziksel, estetik ve görsel açıdan faydalanma olanaklarını muhafaza etmek,
- Kıyıda kamuya ait alanlarda kamu erişimini artırmak için kıyı yolları ve patikalar geliştirmek, kıyı boyunca yayalar ve motorlu olmayan araçların doğrusal erişimini sağlamak,
- Kıyı şeridinde halk için rekreasyonel fırsatlar planlamak ve bu fırsatları geliştirerek kıyıya kamu erişimini sağlamak, suyla doğrudan ilişkili rekreasyon aktivitelerini teşvik etmek olarak belirlenmiştir [77].

Tacoma kıyısı boyunca kamunun kıyıya erişiminin ve yaya sirkülasyonunun sağlanması, kıyının kamusal kullanıma hizmet eden rekreasyon, dinlenme, eğlenme gibi faaliyetler için düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Kıyıya kamu erişimini sağlamaya yönelik belirlenen ilkeler;

- Mevcut kamusal alanların ve aktivitelerin kıyı ile ilişkilendirilmesi,

- Kıyı iyileştirme ve yenileme faaliyetleri ile kamu erişiminin dengelenmesi,
- Manzara ve görünümünün geliştirilmesi,
- Yeni kıyı erişim projeleri için talep edilen erişimleri analiz ederek farklı ve çeşitli suya yönelik erişim tiplerinin geliştirilmesi ve bunları maksimize edebilecek fonlar/kaynakların bulunması olarak belirlenmiştir [77].

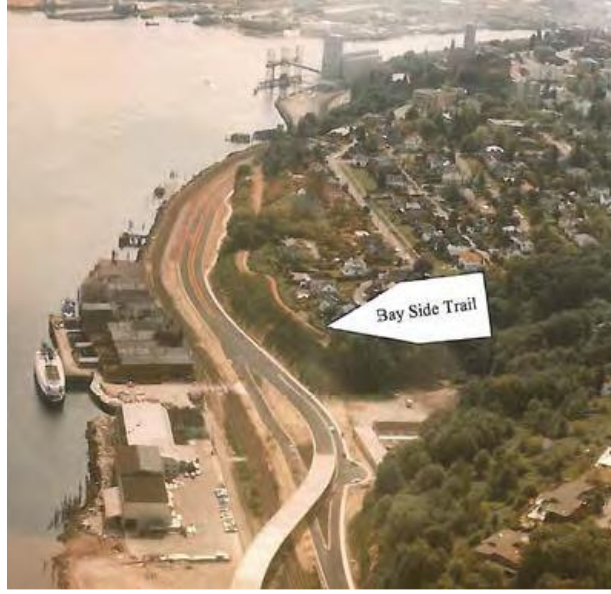
Kamuya açık kıyı şeridi oluşturulması ve su odaklı rekreasyonel fırsatların artırılması amacıyla Tacoma bölgesi için öneri kıyı gelişim planı (Proposed Shoreline Master Program) geliştirilerek, kıyı şeridinde kamusal erişim ve kent ile bütünleşmenin sağlanabilmesi için kıyı manzarasının deneyimlenebileceği ve Tacoma'nın Puget Sound ile olan eşsiz mekansal ilişkisinin farkına varılabileceği kıyı yolları, patikalar ve bisiklet parkurlarından oluşan bir kıyı erişim sistemi oluşturulması amaçlanmıştır. Bunun için;

- Kentin kıyısına doğru ve kıyı boyunca kamu erişiminin uygulanabilir ölçüde genişletilmesi,
- Tacoma'nın Puget Sound bölgesi ile ilişkisinden faydalanarak kıyıda, manzara noktaları, manzara koridorları, patikalar, yürüyüş yolları ve bisiklet parkurlarından oluşan bir sistem oluşturulması,
- Kamu erişiminin, kıyının ekolojik işlevlerini ve süreçlerini, toplum sağlığı ve güvenliğini koruyacak şekilde sağlanması, tasarlanması, yönetilmesi ve sürdürülmesi
- Kamu erişiminin, suya bağımlı kullanımlarla uyumluluk sağlayacak biçimde tasarlanması ve yönetilmesi,
- Arsa sahiplerinin, girişimcilerin, yerel yönetimin, diğer ajansların ve kuruluşların, fırsatlar ortaya çıktıkça kıyı şeridinde kamu erişimini artırmak için işbirliğine teşvik edilmesinin önemine değinilmiştir [78].

Bu amaçla, manzara ve görünümünün geliştirilmesi, yeni kıyı erişim projeleri için talep edilen erişimleri analiz ederek farklı ve çeşitli suya yönelik erişim tiplerinin geliştirilmesi ve bunları maksimize edebilecek fonlar/kaynakların bulunması gerektiği belirlenmiştir [78].

Planlama Komisyonu tarafından Tacoma kentsel kıyı bölgesi için kamu erişimi alternatif planı geliştirilerek, kıyı bölgesine kamu erişimini sağlamak, estetik değerleri geliştirmek üzere bir rehber (TWDG) (Tacoma Waterfront Design Guidelines) oluşturulmuştur. Bu planda kamu erişiminin etkin şekilde sağlanabilmesi için, erişim aksları ve rekreasyon aktiviteleri kapsamlı olarak açıklanarak, kamu erişim olanaklarının güvenli, kamusal alanların farklı kullanıcı gruplarına hitap eden ve kamuya hizmet eden birçok fonksiyon alanının yer aldığı alanlar olarak tasarlanması, ayrıca kent kıyısı için ortak bir kimlik oluşturacak şekilde planlanması gerektiği üzerinde durulmuştur [79]. Kamu erişiminin sağlanmasına yönelik olarak kıyı yolları, patikalar, toplanma alanları, kamu erişim koridorları, sokak manzaraları, manzara noktaları gibi kıyıya görsel ve fiziksel erişim sağlama yöntemlerinin geliştirilmesi ve endüstriyel alanlarda kamusal erişilebilirlik konularına değinilmiştir.

Tacoma kenti kıyıları sahip olduğu kültürel ve ekolojik işlevlerin yanı sıra kent için, ekonomik faaliyetler, rekreasyon ve eğlence açısından da önemli bir kaynaktır. Kıyı şeridinde özellikle kamu erişimi ve rekreasyonun teşvik edilmesi ve kent halkına bu konuda öncelik tanınması amacıyla büyük parklar, açık alan sistemleri ve kıyıda geliştirilen kamusal alanlar ile kent, kıyı ve toplumun bütünleşmesine olanak sağlanmıştır. Parklarla (Thea Foss kıyı gezinti yeri ve parkı, Chinese Reconciliation Park, Ruston Way Promenade, Point Defiance Park, Titlow Beach boardwalk) insanların kıyının varlığını ve kıyı kentinde yaşamının avantajını hissedebilmesi sağlanmıştır. Ayrıca kıyıda gerçekleştirilen kültürel etkinlikler ile (Tall Ships Festival vb.) farklı kesimleri kıyıya çekmek amaçlanmıştır. Kent halkı için ise kıyının gündelik yaşamın bir parçası, yaşam, istihdam ve seyahat alanı olarak algılanması amaçlanmıştır. Kıyıda ve suda gerçekleşen balık tutma, bot gezintisi gibi rekreasyonel aktiviteler, marinalar ve gemileri suya indirme faaliyetleri ile kıyıyla ve suyla temas artırılmıştır [80].



Şekil 3. 6 Bayside demiryolu ile kıyı gerisindeki konut alanları arasında fiziksel bağlantıların yetersizliği [79]



Şekil 3. 7 Murray Morgan köprüsünün West Foss'daki kıyı yoluna olan bağlantısı [79]

Tacoma kenti için hazırlanan kent planları ve kıyı gelişim planlarında, kamu erişimi sağlamaya ilişkin politikalarda rekreasyonel olanakların geliştirilmesi ve insanların suyla doğrudan temas halinde olması üzerinde durulmaktadır. Kıyı gerisinden kıyıya erişimin dışında kıyıda yer alan aktivite alanları, açık alanlar ve rekreasyon alanlarındaki erişilebilirlik üzerinde durularak kamunun kıyıya ulaştıktan sonraki aşamada suyla fiziksel ve görsel temasa geçme, suyun varlığının farkındalığına varma olanakları öne çıkarılmıştır.

3.4.4 New York, ABD

Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük şehri ve en büyük limanına sahip olan New York, aynı zamanda ülkenin önemli ticari, mali ve kültürel merkezi, aynı zamanda dünyanın en kalabalık metropoliten alanlarından biridir. New York metropoliten bölgesinin merkezi olan kent; ticaret, finans, medya, sanat, moda, araştırma, teknoloji, eğitim ve eğlence sektöründe önemli katkısı nedeniyle küresel kent olarak anılmaktadır.

Dünyanın en büyük doğal limanlarından birinin üstüne kurulu olan New York Kenti için Şehir Planlama Departmanı tarafından 2011 yılında kapsamlı bir kıyı planı hazırlanmıştır [81]. Bu planda, New York kenti kıyı alanının bir sonraki on yıllık süreçte nasıl geliştirilebileceğine yönelik bir çerçeve oluşturularak, New York kıyısının gelişimine yönelik amaçlar belirlenmiştir. Bu amaçlardan biri de kıyıda tüm New Yorklular ve ziyaretçiler için kamu kullanımının genişletilmesi ve geliştirilmesidir. Bu amaçla kıyı alanlarında kamunun suya ve kıyıya erişiminin sağlanabilmesi için bazı ilkeler belirlenmiştir [81].

Kıyıya erişim sağlanması açısından;

- Kamunun su kenarına erişebilmesi için olanaklar sunulması,
- Açık alanların ve kamusal alanların girişlerinin davetkar ve kolaylıkla algılanabilir şekilde planlanması ve yaya bağlantılarının oluşturulması,
- Yürüyüş yolları ve kıyı kenarı arasındaki ilişkinin çeşitlendirilmesi,
- Kıyı yolu sistemlerinin birbiriyle ilişkilendirilmesi,

Suya erişim sağlanması açısından;

- Su ve kara arasında ilişki kurarak, mümkün olan yerlerde rekreasyon fırsatları yaratılması ve insanların su ile temasını sağlanması,
- Su kıyısında balık tutma, tekne gezisi gibi suya bağımlı aktivite çeşitlerine imkan verilmesi,

- Kıyıdaki mekanların tasarımında, sudan karaya ve karadan suya geçişlerde iki tarafın ayrı bölgeler olarak değerlendirmeden, su ve karanın bir bütün olarak planlanması,
- Liman kullanımının teşvik edilmesi, iskele, platform ya da basamak gibi yapılarla suya temasa olanak sağlanması, gerekli görülen yerlerde de deniz taşıtı için alanlar oluşturulması üzerinde durulmuştur [81].

New York kıyısı kent halkı ve ziyaretçiler için her ne kadar erişilebilir olsa da bazı bölgelerde kamu erişimi tam olarak sağlanamamaktadır. Örneğin, Manhattan'ın doğu yakasında Franklin D. Roosevelt East River Drive yolu ve Birleşmiş Milletler Genel Merkez Binası gibi büyük yapılar, endüstriyel alanlar ve boş arazilerdeki perdeleme duvarları ve sınır çitleri görsel ve fiziksel erişimi sınırlandırmaktadır. Brooklyn'in Spring Creek semtindeki Shore Parkway yolu, kıyı geri alanındaki yerleşim bölgelerinden Jamaika Körfezi'ne olan fiziksel erişimi engellemektedir. Toplu taşıma araçlarıyla olan bağlantılar halkın erişimi için önemlidir. Kentin tarihi dokusu nedeniyle sadece birkaç metro hattı doğrudan kıyıya erişim sağlamaktadır. New York kıyısında kamu erişiminin kısıtlandığı bölgelerdeki mekansal sorunların çözülmesi ve erişimin sürekli hale getirilmesinin amaçlandığı Vision 2020 planında kıyıda kamusal erişilebilir yeni mekanlar yaratılması ve kamu erişiminin genişletilmesi amaçlanarak temel olarak 3 ana ölçüt belirlenmiştir (Çizelge 3. 3).

New York Harbour boyunca su kalitesi arttırıldıktan motorlu eğlence tekneleri ile gezinti ya da insan gücüyle çalışan tekne kullanımı gibi suyla ilişkili rekreasyon olanakları da artmaya başlamış, bu da suyla olan fiziksel etkileşimi artırmıştır. Su kenarındaki yeşil yollar da kamu erişimini artırıcı yönde etki etmektedir. Hudson Nehri Parkı Yeşil Yolu sistemi yol aksları ve bisiklet parkurlarıyla Manhattan'ın güney ve kuzeyini birbirine bağlamıştır.

Çizelge 3. 3 New York kıyısında kamu erişimini genişletmenin ana ölçütleri [81]

Kıyıda kamusal erişilebilir yeni mekanlar yaratmak	Bağlantıları kuvvetlendirmek	Kamusal açık alanlarda mekan kalitesini, aktivite çeşitliliğini ve finansal desteği artırmak
-Kıyı erişimine engel olan fiziksel bariyerlerin bulunduğu bölgelerde kamu erişiminin sağlanması -Tüm kıyı gelişmelerinde uygulanabilirlik ölçüsünde manzara koridorları, erişim noktaları ve yürüyüş yolları ile görsel ve fiziksel erişim sağlanması -Uygulanabilir yerlerde sokak sonlarının; manzara, doğal alanlar, çok amaçlı rihtimler, yağmur suyu yönetimi ve halkı kıyıdaki doğal kaynaklar, tarihi yerler ve etkinlikler hakkında eğitmek için açıklayıcı tabelalar gözetilmek koşulu ile parklar ve kamusal alanlar yaratılması -Kıyıda ve yeni gelişen kıyı bölgelerinde kamu erişimini koordine etmek için Kıyı Erişim Planlarının hazırlanması	-Kıyıya toplu taşıma, bot, bisiklet ya da yaya olarak ulaşım alternatiflerinin geliştirilmesi -Beş bölgede de (Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens, Staten Island) su kenarındaki yeşil alanlarını genişletilmesi, kıyıdaki yeşil yolların açık alanlar ve diğer aktivite alanları ile ilişkilendirilerek ve güvenliği sağlanarak kıyıya ve suya erişimde rota oluşturması -Yüksek arazilerden kıyıya ve kıyıdaki kamusal alanlara yönelen yolların ve kamusal alanların birbiriyle olan bağlantılarının geliştirilmesi, halkın kent içinden kıyıya ve kıyıdaki park, feribot, yeşil alan, balık tutma alanları gibi olanaklara doğrudan ve kolaylıkla erişiminin sağlanması -Kıyıda görsel erişimi engelleyen açık endüstriyel faaliyetlerin etrafındaki saydam olmayan çit ve tel örgüler için farklı alternatiflerin geliştirilmesi, kamusal alanlardan panoramik su manzarasının görülmesi için olanaklar yaratılması -New York'taki plajların kentliler ve ziyaretçiler için toplu taşıma olanaklarıyla erişilebilir hale getirilmesi	-Kıyıda planlama departmanı ya da yerel yönetim gibi kurumlarca planlanan kamusal alanların belirlenen tasarım ölçütleri doğrultusunda düzenlenmesi -Kıyıda pasif ve aktif rekreasyon olanakları sağlanması -Kıyının ve kıyıdaki fonksiyon alanlarının denetimi, bakımı, işletmesi ve fon kaynaklarının sağlanması

Projede kıyı alanlarında kamu mekanlarını ve açık alanları düzenleme ölçütleri belirlenirken, kamunun kıyıya ve suya erişiminin sağlanabilmesi için bazı ilkeeler ortaya konmuştur. Kıyıda; parklar, iskeleler, yürüyüş yolları, plajlar ve diğer eğlence, dinlenme, gezi ve kıyı aktiviteleri için fırsatlar sağlanması gerektiği belirtilerek, kıyının kent sakinleri ve ziyaretçiler açısından daha erişilebilir hale getirilmesi üzerine çalışılmıştır. Bu amaçla insanların kıyıda suyla temas edebilecekleri ek noktalar oluşturulmaya çalışılmıştır.



Şekil 3. 8 New York ve New Jersey kıyısında kutlanan geleneksel Su Günü kutlamaları için yapılan suyla ilişkili aktiviteler [81]

New York Belediyesi Sanat Derneği'nin bir projesi olarak başlayan ve daha sonra önde gelen aktivistler, iş çevreleri, vakıflar ve sivil örgütlerin New York ve New Jersey limanını esnek ve erişilebilir bir kaynak yapma hedefi ile bir araya gelmesiyle 2007'den itibaren bağımsız hale gelen The Waterfront Alliance, kıyı alanları tasarımıya yönelik olarak Waterfront Edge Design Programme'ı (WEDG) oluşturmuştur. WEDG kıyı alanları için oluşturulan projelerde erişilebilirliğin ve suyla etkileşimin sağlanmasının en önemli amaç olması gerektiğini savunmuştur. Özellikle kıyı erişiminin önemini vurgulayan WEDG, kıyıya kamu erişiminin ancak suya fiziksel, görsel ve psikolojik boyutta erişimin sağlanmasıyla mümkün olacağını belirterek, erişimin sağlanabilme ölçütlerini belirlemiştir [82].

Bunlar;

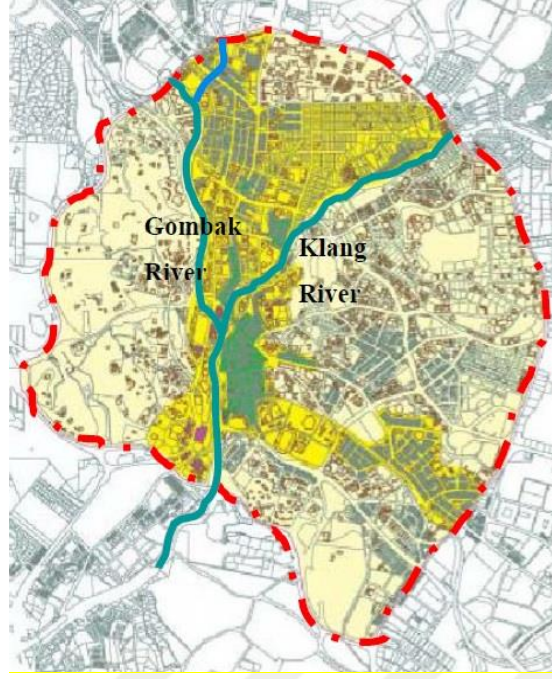
- Kıyıda kamu erişimini güvenli bir şekilde sağlamak ve sürdürmek,
- Kıyı kentinin yerel halkı ve kullanıcıları bütünleştirmek,
- İskeleler, plajlar, kayak indirme yerleri, kayıkhaneler, demirleme yerleri, balık tutma alanları gibi kamuya açık suya bağımlı aktivite alanlarına yer vermek,
- Feribot gibi denizle ilgili ulaşım sistemlerini kamu erişimini destekleyici yönde oluşturmak ya da yenilemek,

- Kamuya açık yürüyüş yolları, yeşil yollar ve görsel manzara koridorları oluşturarak suyla temas sağlamak,
- Toplu taşıma sistemleri ve aktivitelerin birbiriyle bağlantılarını sağlamak,
- Kıyıdaki çıkmaz sokakları etkinleştirmek,
- Binaların zemin kat cephelerini etkinleştirmek,
- Tarihi ve kültürel değerleri kıyı ile bütünleştirmektir.

New York kenti kıyısının 10 yıllık süreçteki gelişimi için belirli ölçütlerin ortaya konulduğu Vision 2020 planı ve kıyıda kamu erişiminin sağlanması amacıyla kıyıdaki fonksiyonlara yönelik tasarım ve planlama ölçütlerini kapsayan WEDG, New York kıyısının mevcut açık alan sistemi, yeşil doku ve kamusal alanlarının korunmasını, kamu erişiminin sürdürülmesini ve kıyıyla daha çok kentli ve ziyaretçinin buluşturulmasına yönelik ortak amaçlar taşımaktadır. New York kentinin bir parçası olan yeşil alanları kent kıyısı ile bütünleştirmek ve kıyıda özellikle halkın suyla birebir temas içinde olması kıyıdaki suya bağımlı faaliyet çeşitliliği ile artırılmaya çalışılmıştır.

3.4.5 Kuala Lumpur, MALEZYA

Malezya'nın başkenti ve en kalabalık kenti olan Kuala Lumpur, Gombak ve Klang nehirlerinin birleştiği yerde kurulmuştur. 2004 yılında insanların kent merkezine dönmesi ve burada kaliteli bir şekilde yaşaması için Kuala Lumpur Structure Plan 2020 hazırlanmış ve bu planda kent kıyısı kenti daha yaşanılır bir çevre haline getirmek için en önemli kaynak olarak nitelendirilmiştir. 2008'de Kuala Lumpur kent merkezi ve kıyı alanı gelişim planını kapsayan Kuala Lumpur Draft Local Plan [83]. kamuoyuna sunulmuştur. Ancak yapılan ve uygulanan planların hiç birinde Klang Nehri temizlenerek insanların için güvenli ve erişilebilir bir alana dönüştürülemediği [84].



Şekil 3. 9 Kuala Lumpur kent sınırı [84]

Abdul Latip, Nurul Syala 'Contextual integration in waterfront development' isimli çalışmasında Kuala Lumpur kentinin kıyı ile fiziksel bağlantısını inceleyerek, kent-kıyı entegrasyonunun temelini 'okunabilirlik' algısına bağlamıştır. Okunabilirlikten kastının halkın kıyıya ve suya nasıl ulaşabileceği konusunda kent yapısının niteliği olduğunu belirtmiştir [84]. Okunabilirliği sağlamanın koşullarını ise;

- Doğrudan erişilebilirlik,
- Görsel erişim,
- Kıyı boyunca sürekli yaya yolu bağlantısı,
- Kent ve sahil şeridi bağlantısı sağlanmasına bağlamıştır.

Abdul Latip, Nurul Syala çalışmasında özellikle kamunun kıyıya fiziksel erişiminde minimum yaya erişim mesafelerinin sağlanması üzerinde durarak, kamu erişiminin kıyı gelişmelerinin merkezi olması, manzaraların tanımlanması ve korunması, suya alternatif erişim olanaklarının sağlanması konularında önem taşıdığını savunmuştur. Kıyıya erişimde ve kent kıyı bağlantısının sağlanmasında ulaşım akslarının ve toplu ulaşım olanaklarının kıyıyla olan bağlantılarına değinerek, birçok kentte ulaşım amaçlı

kıyıya lineer formda konumlanan karayollarının, demiryollarının ve otobanların kıyı ile kent arasında bir bariyere dönüştüğünü belirtmiştir [84].



Şekil 3. 10 Yaya yolu ve kıyı bandı planlanmadan nehrin bitişiğinde konumlanan ve fiziksel erişime engel olan Kuching yolu [84]



Şekil 3. 11 Büyük yapı kütlesi nedeniyle kıyı geri alanı ile kıyı bağlantısına ve görsel/fiziksel erişime engel olan Sultan Abdul Samad Binası [84]

Nurul Syala, Abdul Latip ve Shuhana Shamsuddin kent kıyısında farklı sosyo-ekonomik durum, cinsiyet, eğitim düzeyi ve yaştaki kullanıcı gruplarıyla kent merkezi ve nehir kıyılarını nasıl kullandıklarıyla ilgili çeşitli anket çalışmaları yaparak kıyı alanının kamusal

açından nasıl daha erişilebilir olacağı konusunda çıkarımlarda bulunmuştur. Yapılan çalışma sonucunda kıyı bölgesine kamu erişiminin sağlanmasında etkili olan 4 ana ölçüt belirlemiştir [85]. Bu ölçütler;

- Suya doğrudan erişimin sağlanması,
- Görsel erişilebilirliğin sağlanması,
- Kent-kıyı entegrasyonunun sağlanması,
- Kıyıda yaya sirkülasyonu sürekliliğinin sağlanmasıdır.

Kuala Lumpur için yapılan bu araştırmada, kıyı alanının halka açılması fikrine ışık tutularak, kıyı alanının planlanması aşamasında; açık görsel erişimin sağlanması böylelikle alanın okunabilirliğinin artırılması ve fiziksel erişilebilirliğin sağlanması konularının önemine değinilmiştir.

- Kıyının halkla bütünleşerek erişimin güvenli ve konforlu şekilde sağlanması, köprü ve yaya akslarının uygun yerlerde konumlanması, kıyının kamu için güvenli hale getirilmesi ve kıyıda kamu için güvenli kamusal mekanların planlanması amaçlanmalıdır.
- Kullanıcılar için açık görsel erişilebilirlik içeren faktörlerin varlığı önemlidir. Bu amaçla kullanıcılar açısından okunaklı bir ortam yaratmak için tabelalar, aydınlatma elemanları gibi insanların alanı algılamasına aynı zamanda kendini güvende hissetmesine imkan veren unsurlara yer verilmelidir.
- Kıyı alana erişimi engelleyen otoyol, nehrin kenarında çitle çevrili özel mülkler ve nehir bitişiğindeki yapılar vb. erişime engel olan unsurlar için çözüm önerilmelidir.
- Kıyıda kamu erişimini en üst düzeye çıkarmak için, fiziksel ve görsel erişilebilirliğin korunması, doğrudan erişim, kentle bağlantı, kıyı boyunca yaya sirkülasyonunun devamlılığı ve okunabilirlik konularının kıyı planlamasının temel ölçütleri olarak düşünülmesi gerektiğini belirtmiştir [85].

Malezya’da nehirler, kentlerin sosyal ve kültürel gelişimi için önem taşısa da, ekonomik açıdan bakıldığında, yeni gelişen bölgelerin kent kıyısından uzaklaştığı ve kıyının kentten koptuğu görülmektedir. Nehrin ortadan ikiye böldüğü bir kent olan

Kuala Lumpur suyun avantajlarından yeterli ölçüde faydalanamamaktadır. Kentin, planlama eksikliği, belirlenen politikalar, sınırlı fonlar, farklı ulaşım sistemlerinin tanıtılması, eşgüdümlü yönetim ve siyasi irade, farkındalık eksikliği ve piyasa talebi gibi nedenlerle kent-kıyı entegrasyonu ve kamunun suya fiziksel/görsel erişimi sağlanamamakta bu nedenle kıyının ve suyun varlığının farkındalığı sınırlanmaktadır [85].

3.5 Bölüm Değerlendirmesi

Toplumun kıyıdan ve kıyının sunduğu olanaklardan yararlanabilmesi için kıyıya ve suya kamu erişiminin sağlanması oldukça önemli bir konudur. Kıyı alanlarının geliştirilmesine yönelik başarılı projelerde, kıyının kamusal kullanımının öne çıktığı, rekreatif fonksiyonlar, açık alan aktivite alanları gibi insanların kıyıdan keyif aldığı işlevlerin öncelik kazandığı görülmektedir. Kıyı alanlarında özellikle kentle kıyı alanının bütünleşmesi, kamusal erişimin güçlendirilmesi ve kamusal kullanımların artırılması yönünde yapılacak planlamalar kıyının kamusal kullanımı açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda dünya örnekleri ve literatür incelendiğinde kamu erişiminin kıyının toplum yararına kullanılması, toplumun kıyıdaki işlevlerden faydalanması, kıyının dinamik ve işlevsel bir mekana dönüşmesi, kentle ve kent halkıyla bütünleşmesinin esas koşul olduğu görülmektedir.

Tez kapsamında incelenen örnekler Asya, Avrupa, Amerika ve Türkiye’de farklı kentsel dinamiklerin etkisinde kalan, farklı kültür, sosyal yapı ve kent dokusuna sahip olan kentlerdir. İncelenen örnek kentlerde kamu erişiminin sağlanması kıyı kullanımının temel hedefi olarak görülmekte ve kentsel kıyı alanlarında kamu erişimini sağlanmasına yönelik hedefler, rehberler ve politikalar belirlenmektedir. Hafencity ve Sekapark örnekleri kıyının dönüşümü, yeniden canlandırılması kapsamında kamusal kullanıma öncelik vermesi ve bu bağlamda kamunun kıyıya erişiminin sağlanmasında başarılı örneklerdir. Metropol ölçeğinde bir kent olan Newyork örneği, kıyının kentle yeniden bütünleşmesi sürecinde, kıyının eşsiz doğasının ortaya çıkarılarak, kamusal kullanımının hedeflendiği plan yaklaşımları ve politikaların benimsenmesi açısından önemlidir. Benzer şekilde Washington Pierce bölgesinde orta büyüklükte bir kent olan Tacoma kenti için hazırlanan kent planları, kıyı gelişim planları ve kamu erişimi sağlama

politikaları ve rehberlerinde rekreasyonel olanakların geliştirilmesi ve insanların suyla doğrudan temas halinde olması üzerinde durulması ve liman ve endüstriyel fonksiyonlar ile kamu erişimini dengelemesi açısından örnek alan olarak incelenmiştir. Kuala Lumpur ise kent ile kıyının bütünleşmesi ve kamusal erişilebilirlik anlamında zayıf gelişim gösteren kent formuna örnek teşkil etmesi nedeniyle incelenmiş, kamu erişiminin neredeyse olanaksız olduğu bu kentte kamu erişimini sağlama konusunda belirlenen ilkeler değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda örnek alanlardaki kamu erişimini sağlama ölçütleri ve değerlendirmeler Çizelge 3. 4’de ifade edilmiştir.

Çizelge 3. 4 Dünya kıyı örneklerinde kıyıya kamu erişimi sağlama yaklaşımları

Örnek Kentler	Tanımlanan Kamu Erişimi Ölçütlerinin Değerlendirilmesi
Hamburg HafenCity	Eski liman bölgelerinin kamusal amaçlı dönüştürülmesi ve işlevsel hale getirilmesi bağlamında kamusal alanların oluşturulması ve kamu erişiminin sağlanabilmesi üzerinde durulmaktadır. Kıyıya fiziksel ve görsel temas amaçlanmıştır. Kıyıya erişimde toplu ulaşım olanaklarının kıyı ile entegrasyonu geliştirilmiştir.
İzmit Sekapark	Kıyı alanlarında kullanım dışı kalan endüstri alanlarının dönüşümü projelerine örnek olarak kıyıda açık-yeşil alanların ve kamusal kullanımın önemine vurgu yapmaktadır. Kıyıda kamusal alanların ve aktivitelerin çeşitliliği ve kent-kıyı-toplum entegrasyonu sağlanmasının erişime katkısı görülmektedir. Ayrıca kıyıda yeşil dokunun sürekliliğinin önemine değinilmiştir.
Malezya Kuala Lumpur	İnsanları kent kıyısına çekmek için, kıyının kamusal anlamda daha erişilebilir bir alana dönüşmesi gerektiğini savunarak, bu konuda suya fiziksel ve görsel erişimi en önemli ölçüt kabul etmektedir. Kentin kıyı ile bütünleşmesi, kıyıda yaya sirkülasyonunun sürekliliğinin sağlanması ve suyla direkt temasın kamu erişiminin ön koşulu olduğu kabul edilmiştir.
New York	VISION 2020’de Kıyı alanının bir sonraki on yıllık süreçte nasıl geliştirilebileceğine yönelik bir çerçeve oluşturularak, kamu kullanımının genişletilmesi ve geliştirilmesi esas amaçtır. Özellikle kamunun kıyıya ve suya erişiminin sağlanabilmesi ve kıyıda suyla doğrudan ilişkili fonksiyon alanlarına ve aktivitelerle yer verilmesi gerektiği belirtilmektedir. Kıyıda yeşil yollar üzerinde durulmuştur. WEDG’de Hem kentin tarihi geçmişini koruyarak, hem de kıyının ekolojik özelliklerini dikkate alarak kıyıda yer alacak kamusal fonksiyonların çeşitlendirilmesi ve görsel, fiziksel erişim sağlanması, toplu taşıma olanaklarının yanı sıra binaların zemin katlarının ve çıkmaz sokakların etkinleştirilmesi gibi farklı konulara değinilmiştir.
Washington ‘Pierce Bölgesi’ Tacoma Kenti	Kıyı boyunca kamunun kıyıya erişiminin ve yaya sirkülasyonunun sağlanması, kıyının öncelikle rekreasyon, dinlenme, eğlenme gibi faaliyetler için düzenlenmesi gerektiğini vurgulamakta, endüstriyel fonksiyonlar ile birlikte kamusal erişilebilirliğin dengesi sağlanmaktadır. Mevcut kamusal alanların ve aktivitelerin kıyı ile ilişkilendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Kamu erişimi, kıyının dönüşümü/canlandırılması süreçlerinde, kıyı planlaması ve tasarımı, kıyının süregelen geleneksel kentsel yapısı içinde kopan kent-kıyı-toplum ilişkisini sağlanması, kıyının kamusal kullanımı bağlamında kamusal alan olma özelliğinin öne çıkarılarak toplumun kıyıda ve kıyının sunduğu olanaklardan eşit olarak

yararlanabilmesi için önemli bir araç olarak görülmektedir. Kıyıya erişimin desteklendiği kentlerin, kamu erişiminin yetersiz olduğu kentlere göre daha canlı ve işlevsel olduğu görülmektedir.

Dünyadaki çeşitli kıyı kentlerinde kıyıya kamu erişiminin geliştirilmesine yönelik oluşturulan programlar, rehberler ve izlenen politikalar, kıyı erişiminin ne şekilde sağlandığı ve kıyı kentlerindeki kamu erişimine engel teşkil eden uygulama ve kullanım biçimleriyle kentlerin başa çıkma yöntemlerinin değerlendirilmesi sonucunda; kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının sağlanması, yaya sirkülasyonunun sürekliliğinin sağlanması, suya doğrudan erişim olanaklarının geliştirilmesi, kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin sağlanması ve kıyının karakteri-kimliğinin sürdürülmesi kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri olarak belirlenmiştir. Ölçütler at başlıklar altında incelenerek, belirlenen ölçütlerin sağlanması için gerekli koşullar ortaya konmuştur.

KENTSEL KIYI ALANLARINA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİ

4.1 Kentsel Kıyı Alanlarında Kamu Erişimini Sağlama Ölçütlerinin Tanımlanması

Tez kapsamında incelenen tüm başarılı kentsel kıyı uygulamalarında kamunun kıyıya erişiminin sağlanabilmesinin ve suyla temasın kıyı kullanımı için önemli ve temel ilke olduğu üzerinde durulmaktadır. Bu kapsamda incelenen örnek projeler / uygulamalar, farklı kıyı kentlerinde kıyı planlamasıyla ilgili belirlenen politikalar ve literatür taramaları değerlendirilerek, kıyı alanlarında kamunun suya ve kıyıya erişiminin sağlanmasına ilişkin temel bazı ölçütler ortaya konmaya çalışılmıştır (Çizelge 4. 2). Bu ölçütler;

- Kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının sağlanması,
- Yaya sirkülasyonu sürekliliğinin sağlanması,
- Suyu doğrudan erişim olanaklarının geliştirilmesi,
- Kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin sağlanması,
- Kamu erişiminde kıyının karakteri ve kimliğinin sürdürülmesi olarak belirlenmiştir.

Belirlenen temel ölçütler kapsamlı olarak incelenerek, bu ölçütlerin sağlanmasında belirleyici olabilecek alt ölçütlerin neler olduğu açıklanmıştır. Temel ölçütler kapsamında belirleyici olabilecek alt ölçütlerin sağlanma koşulları da kıyıya kamu erişiminin sağlanması kapsamında ayrıntılı olarak ortaya konmaya çalışılmıştır.

4.1.1 Kent- Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları

Kıyı alanları kentlerin en çekici ve en çok kullanım talebi olan alanlarından biridir. Kıyılar, kıyı gerisindeki kullanımlar ve kentsel öğeler ile bütünleşmiş alanlar olmalarıyla kentin bütününden ayrı bir parça olarak düşünülemezler. Ancak günümüzde kent-kıyı bağlantısının kopma noktasına geldiği, kentin sudan uzaklaşmaya başladığı ve kamu erişiminin sağlanmasında birtakım sorunların ortaya çıktığı görülmektedir [86]. Bu bağlamda kıyı alanlarının kent yaşamı ile bütünleştirilmesi, kıyı gerisindeki kullanımlar ve ulaşım sistemleri ile entegre olması ve kent ve kıyı arasındaki mekansal ilişkinin kuvvetlendirilmesi kıyının kent bütününe bir parçası olarak algılanmasını sağlayarak kamunun kıyıya olan erişimine etki etmektedir. Aynı zamanda kentsel kıyı alanlarında kıyıya kamu erişiminin sağlanamaması kent ve kıyı arasındaki ilişkiyi koparmaktadır.

Bugün yaşadığımız kentlerde bütüncül bir kıyı yönetimi ve buna dayalı plan yaklaşımlarının benimsenmemesi, çeşitli gereksinimlere göre kıyıya yapılan plansız müdahale ve dolgular, kıyıda yer seçen suyla ve kentle bütünleşmeyen fonksiyon alanları gibi birçok neden kent- kıyı ilişkisini koparmaktadır [21]. Bu bağlamda kıyı alanlarının yeniden gelişim sürecinde ve dolgu müdahalelerinde kent ve kıyı entegrasyonun sağlanması belirleyici bir etmendir.

Kıyı öncelikle kara ile suyu birbirinden ayıran ince bir hat olarak algılanmamalıdır. “Kara ile su arasındaki örtüşme bölgesi ne kadar geniş olursa, bir kent kendi su varlıklarının faydalarından o kadar başarı ile faydalanabilmektedir” [68]. Fisher, “kent kıyı bağlantısının, kenti su kıyısına açan ve aynı zamanda karada genişleyen bir kamu alanı sistemi aracılığı ile kurulabileceğini” belirterek, kent kıyı entegrasyonu açısından kamu alanı kullanımının önemini vurgulamıştır. Fisher aynı zamanda kent-kıyı bağlantısının, kamuyu su kenarına taşıyan çeşitli faaliyetler aracılığı ile işlevsel olarak kurulabileceğini savunmuştur [49].

Kent kıyı entegrasyonu kentin su ile ve kentin kıyı ile entegrasyonu olmak üzere iki boyutta değerlendirilmektedir. Kentin özellikle kıyı ile olan entegrasyonu kıyının erişilebilirliği ile doğrudan ilişkilidir [23].

Costa, kent- kıyı entegrasyonunun sağlanabilmesin ‘kent entegrasyonu’ (town integration) ve ‘bölge entegrasyonu’ (site integration) olarak iki farklı boyutta

inceleyerek çeşitli liman bölgelerindeki kıyı dönüşüm ve yenileme projelerini değerlendirmiştir [87].

Kent entegrasyonunu, bir kıyı ketinin planlamasında alanın dönüşümü ya da yenilenme sürecinin, stratejik ve fiziki planlamanın bir parçası olarak, kent için bazı belirli kentsel amaç ve hedeflerin gerçekleştirilmesiyle birlikte kentle bütünleşmesinin sağlanabilmesi olarak tanımlanmıştır.

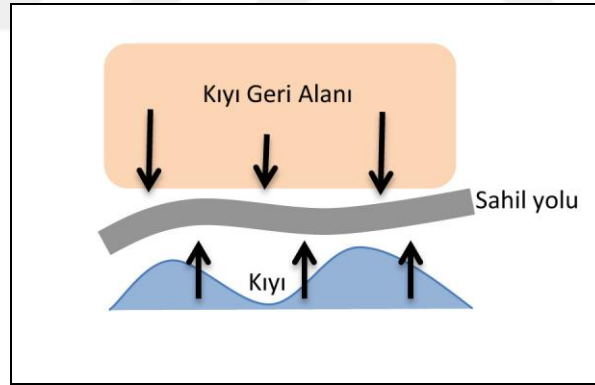
Bölge entegrasyonunu ise, kıyı yenilenme ya da dönüşüm alanının, mevcut kamusal alanlarla aynı tasarım kalitesine sahip, kentsel kıyı bariyerlerini bastıran ve yeni kentsel işlevler barındıran plan ve uygulamalar ile bölgedeki kentsel doku ve fonksiyonlarla uyumluluğu olarak tanımlamıştır. Bölge entegrasyonunun, fiziksel planlama ve kamusal alan projelerindeki ilk aşamayı ifade ettiğini, ancak kentin sadece fiziksel yönden değil, aynı zamanda yeni kentsel alanlarla sosyal etkileşim fırsatları yaratması açısından da değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştur [87]. Bu bağlamda kent ve kıyı entegrasyonun sağlanmasında sosyal ve fiziksel açıdan bütüncül bir yaklaşım önemlidir.

Kentsel kıyı alanlarının dönüşümü sürecinde yeni kıyı alanı ve kentsel bölge arasındaki entegrasyonun sağlanamaması, planlanan yeni kıyı alanının kentten kopuk, işlevsiz ve kamusal anlamda tanımsız sahalara dönüşmesi sorununu ortaya çıkarabilmektedir. Costa, kıyı alanlarının yenilenmesi ya da dönüşümü aşamasında kent ve yeni kentsel kıyı arasındaki mekansal ve sosyal ilişkiyi sağlamaya yönelik bazı sorgulamalar yapılması gerektiğini ileri sürmektedir. Bunlar;

- Planlanan yeni kentsel kıyı alanı ve kent arasındaki ilişki,
- Yenileme/dönüşüm/canlandırma süreci ile kent planlanması arasındaki ilişki,
- Bu süreçte kentsel entegrasyon veya mekansal ayrıma hangi faktörlerin neden olduğu,
- Yenileme/dönüşüm/canlandırma süreçlerinin kent kıyısında mekansal ya da sosyal yönden ayrılmış bir alan mı yoksa kent bütününde kentle entegre olmuş yeni bir kıyı mekanı mı sağladığının ortaya konmasıdır [87].

Kıyı alanlarında, kentin kıyı ile olan ilişkisini etkileyen çeşitli müdahaleler olmuştur. Bu müdahalelerin bir kısmı süreç içinde kentle bütünleşerek kentin bir parçası haline

gelirken, bazıları ise kenti sudan uzaklaştırarak kamunun kıyıya ola erişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Kıyıya müdahale şekli olarak arazi kazanımını (dolgu) içeren kıyı bölgesi gelişimleri her ne kadar kamusal amaç gözetse de bazı durumlarda, arazi kazanımının doğasının kendisi de bir bariyer haline gelebilmektedir. Örneğin dolgu alanları yerleşim merkezlerinin suya olan erişim mesafelerinde değişikliğe neden olmaktadır. 2009 yılında yerleşim merkezlerinin kıyıya olan mesafeler İstanbul Avrupa Yakasında 80 m, Anadolu Yakasında ise 100 m'ye kadar artmıştır [21]. Aynı zamanda kent ve kıyının özgün kimliğiyle bütünleşmeyen ve kentten kopuk gelişen dolgu alanları kamusal kullanım açısından talep görmemektedir. Çoğu zaman da kıyı geri alanıyla fiziksel bağlantıların yaya yolları, köprüler, geçitler gibi ulaşım olanaklarıyla doğru şekilde planlanmadığında, bu alanlara kamu erişimi sağlanamamaktadır. Kamu yararı esasıyla ancak kent- kıyı ilişkisini göz ardı ederek oluşturulan ve kıyıya paralel konumlanan sahil yolları kent ve kıyı arasında bariyer oluşturarak insanların sudan uzaklaşmasına neden olmaktadır (Şekil 4. 1). Geniş sahil yolu dokusu birçok kentte kıyı-kent arasındaki doğal ilişkiyi koparmakta, halkın kıyı ile olan bağlantısına, kamusal alan olarak kıyıların bütünüyle kullanımına engel teşkil etmektedir [30].

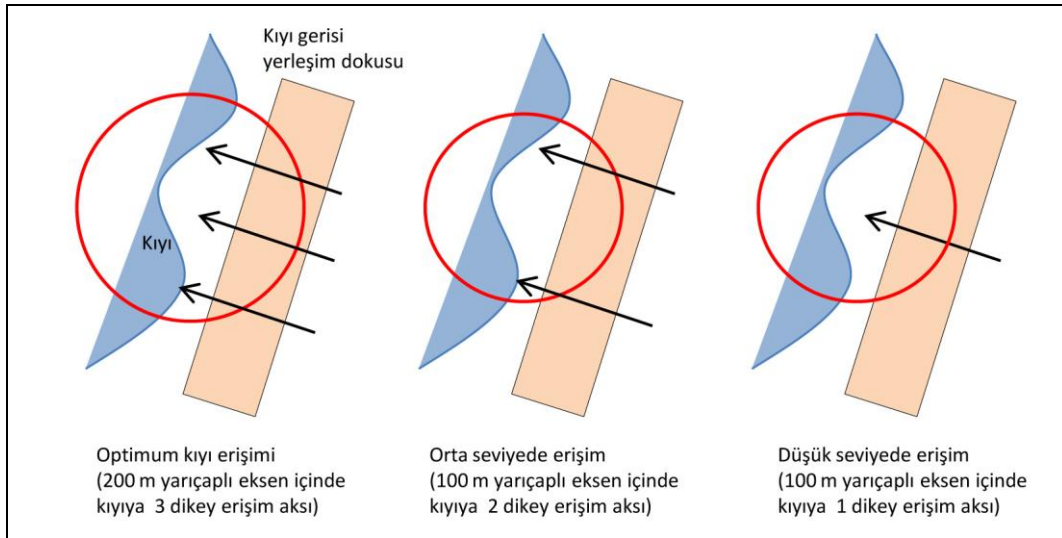


Şekil 4. 1 Kıyı –kent entegrasyonu ve kamusal erişim engeli

Kentlerin yerleşme formunu ve gelişim süreçlerini etkileyen topoğrafya ve coğrafi koşullar gibi doğal koşullar suya erişim açısından belirleyici unsurlar olmaktadır. Topoğrafik özellikler; sokakların yönlenmesi, araziden etkin biçimde yararlanma, parsel büyüklükleri ya da su akışını sağlama gibi birçok konuda kente avantaj sağlasa da, kıyı kentlerinde fiziksel erişim açısından bariyere dönüşürken, kimi zamanda görsel erişimi sağlamada birer avantaj olmaktadır [13].

Kent-kıyı entegrasyonu açısından en önemli konulardan biri de kıyı alanları planlanırken kıyının kıyı geri alanı ile kurduğu ilişkidir. Kıyı geri alanından direkt olarak kıyıya erişimi sağlayan yol aksları oluşturulması ve bu aksların bitkilendirme, aydınlatma elemanları gibi kentsel donatılarla diğer yol akslarından farklılaştırılarak vurgulanması, çekim güzergahları haline getirilmesi insanların kıyıya erişimini kolaylaştırmakta ve kıyı geri alanı yerleşimlerden suyun ve kıyınının algılanabilirliğini artırmaktadır. Kıyı geri alanında yer alan fonksiyon alanlarının kıyıya ve suya açılımlarının yollar, bulvarlar ve toplu ulaşım sistemleri ile sağlanması, toplumun kıyı bandı üzerinde denizle organik ve görsel ilişkiler kurabileceği serbest alanlar oluşturulması kamu erişimini olumlu yönde etkilemektedir [86].

Abdul Latip ve Nurul Syala kent- kıyı entegrasyonunda, kamunun kıyıya erişiminin sağlanabilmesi için çeşitli fiziksel ölçütler olduğunu ileri sürmektedir. Tanımladıkları ölçütlere göre; 100 m yarıçapı içerisinde kıyıya erişim sağlayan bir geçiş noktası olmasının hareket akışını sınırlandırarak düşük entegrasyon yaratacağı belirtilmektedir [84]. 100 m içinde iki giriş noktasının orta düzeyde entegrasyon yaratacağı ve optimum entegrasyonu sağlamanın 200 m yarıçapı içinde üç giriş noktası olması ile mümkün olabileceği öne sürülmektedir [84] [88].



Şekil 4. 2 Kent-kıyı fiziksel erişim ölçütleri [84]

Kent ve kıyı entegrasyonunun sağlanması sürecinde, kentsel kıyıya doğru yönelen yeşil sistemler rekreasyon görevini üstlendiği gibi, kent merkezinden kıyı alanlarına doğru insanlara rehberlik ederek, insanları suyla bütünleştirmektedir [53]. Kıyı alanındaki yeşil

sistemler ve yollar insanların su ile etkileşime geçmesine ve sahil boyunca rekreasyon faaliyetlerine ve insanların hareket edebilmesine olanak sağlamaktadır. Bu yeşil geçiş yolları, park alanları, yürüyüş yolları ve gerektiğinde kent sokakları gibi doğal ve yapılmış lineer alanlar için motorsuz ulaşım imkanı oluşturmaktadır. Kıyı bölgesindeki yeşil yollar yayalar, bisikletliler, koşu yapanlar ve diğer kıyı kullanıcıları için kıyı alanına hoş ve güvenli erişim imkanı sağlamaktadır. Yeşil yollar ayrıca endüstriyel alanlar gibi sahil boyunca sürekli kamu erişim olanağı sağlanamayan alanlarda kıyı ile bağlantıyı sağlayarak erişimi artırıcı rol oynamaktadır [81].

Atash, bir kentsel kıyı alanında hem kıyıya doğru hem de sahil şeridi boyunca sürekli ve kesintisiz şekilde kamu erişimi sağlanabilmesi gerektiğini savunarak erişimle ilgili bazı standartlardan bahsetmiştir. Atash'e göre su kıyısından tercihen de kıyı kenarı yürüyüş yolundan itibaren 6 metre mesafe kamu erişim aksı olarak düzenlenmelidir. Yürüyüş yolu genişliği ise 10,5 m olarak belirlenmiş olup, bu zon kendi içinde su kenarı zonu, sirkülasyon zonu ve pasif zon olarak 3 zona ayrılmalıdır. Su kenarı zonu ve pasif zon kent mobilyaları, bitkilendirme elemanları, aydınlatma gibi donatılarla desteklenmeli, sirkülasyon zonu ise yaya sirkülasyonu için kullanılmalıdır [69].

Su Kenarı (Güvenli Koruma-Tampon) Zonu: Su kenarından itibaren 3m genişliğindeki kısımdır. Korkuluklar, duvarlar ya da diğer bariyerler su kenarı için çekici olmasa da insanlar suya çok yaklaştıkları zaman en az yaklaşık 1 m genişliğinde tercihen yürüyüşü elverişsiz hale getirecek pürüzlü bir zemin kaplaması ile kaplı güvenli bir tampon bölge ile uyarılma ihtiyacı duymaktadır. Bu zonda insanlara gölge sağlayacak ağaçlar, bodur bitkilendirme elemanları ve bitkilendirmeyi vurgulayıcı aydınlatma elemanları bulunmalıdır. Daha sonra en az 1 m genişlikte kayalık alan bulunmalıdır.

Sirkülasyon Zonu: Minimum 4,5 m genişliğinde lineer formda bir yürüyüş yolunu kapsamaktadır. Yürüyüş yolu tüm kıyı boyunca devam etmelidir. Sirkülasyon zonundaki ağaç, aydınlatma gibi blokajlar ile yürüyüş yolunun net genişliği azaltılmamalı ve 4,5 m'den aşağı düşürmemelidir. Sirkülasyon zonu acil araç girişine olanak sağlayacak nitelikte olmalıdır. Yürüyüş yolu sabit yükseklikte ve engelli insanların da erişimine izin verecek elverişlilikte olmalıdır.

Pasif Zon: Minimum 3 m genişliğinde, gölge veren ağaçlar, bodur bitkilendirme elemanları, kent mobilyaları ve aydınlatma elemanları gibi kentsel donatılarla zenginleştirilmiş alandır [69].

Ataş'ın belirlediği zonlama sistemi yeni gelişen kıyı dolgu alanlarının tesisi aşamasında dikkate alınması gereken ve kamu erişimine katkı sağlayabilecek ölçütler olmasıyla önem taşımaktadır. Ancak kent ve kıyı entegrasyonunun sağlanmasında ve kıyının kamu kullanımına elverişli hale getirilmesinde kıyıdaki erişim zonlarının, kıyının fiziksel yapısı ve topoğrafik özelliklerine göre belirlenmesi gerekmektedir.

Kent-kıyı entegrasyonunun sağlanmasında mevcut kentsel ulaşım sistemlerinin kıyı ile entegre edilmesi ve kıyıya yakın mesafede toplu taşıma duraklarının konumlandırılması kamunun kıyıya erişiminin sağlanması açısından oldukça önemlidir. Kıyıda uygun ve doğrudan kıyı erişimini sağlayan ve su kıyısından başka herhangi bir yerde faaliyeti mümkün olmayan su taksileri, feribot, deniz otobüsü gibi suya bağımlı ulaşım sistemlerine öncelik verilmelidir. Otobüs, dolmuş, metro gibi toplu taşıma olanaklarının geliştirilmesi, mevcut ulaşım sistemlerinin kıyı ile ilişkilendirilmesi, toplu taşıma duraklarının kıyı erişim akslarına göre konumlandırılması ayrıca duraklarda kıyı ile ilgili tabela ve program bilgileri sağlanması, kamunun kıyıya olan erişimini kolaylaştırmaktadır [89].

Ulaşım bağlantıları ile kıyıda farklı bölgeleri birbirine bağlamak, toplu taşıma ve diğer kentsel fonksiyonların aralıklarla yerleştirildiği bir sistem oluşturmak, toplu taşıma özendirici, kıyı alanındaki trafiğin yavaşlatılmasını içeren, yaya ve bisiklet kullanımına ağırlık veren yaklaşımlar kamu erişimine olumlu yönde etki etmektedir [90].

Kıyı alanlarının yeniden gelişimi süreci ile birlikte kamu erişim taleplerinin artmasıyla, kentler kıyıyla ve suyla kaybetmiş oldukları görsel ve fiziksel bağları, eğlence aktiviteleri, sosyal, kültürel ve tarihi değerler ve gelişmiş kamu erişimiyle yeniden sağlamaya çalışmışlardır. Ancak kentsel gelişim süreçlerinde kıyıda yer alan işlevini yitirmiş alanların yeniden geliştirilmesi aşamasında, kentsel dönüşüm çalışmalarında ya da kentin rekreasyon ve yeşil alan ihtiyacını giderme amacıyla oluşturulan dolgu alanlarının düzenlenmesi sürecinde yeni kıyı alanının, bölgenin kentsel planıyla ilişkisinin sağlanamaması ve kıyıdaki diğer fonksiyonlarla ilişkilendirilememesi,

erişilebilirlik, toplu taşıma, çevresel ve temel altyapı gibi kentin önemli altyapı sistemleriyle koordine edilmemesi, kıyının, kıyı geri alanıyla, kıyı geri alanındaki kamusal alanlarla fiziksel bağlantılarının sağlanamaması gibi nedenlerle kent-kıyı entegrasyonunu kopmakta ve kamusal erişim olumsuz yönde etkilenmektedir.

Kıyılarda; ulusal düzeyde üretilen politika, plan, stratejiler ile yerel ölçekte yürütülen faaliyetler arasındaki ilişkinin kurularak, kurumlar arası işbirliği ve koordinasyon sağlanması hem ekonomik hem de toplumsal yönden kaynak değeri taşımakta olan kıyıların planlanması ve bütüncül plan yaklaşımları ile geliştirilmesi toplumun bu alanlardan faydalanma ve erişme olanaklarının etkinleştirilmesini sağlamaktadır.

4.1.2 Yaya Sirkülasyonunun Sürekliliği

Kıyı alanlarına kamu erişiminin sağlanması sürecinde ele alınması gereken en önemli konulardan biri yaya erişiminin kıyı boyunca sürekli ve kesintisiz bir şekilde sağlanabilmesidir [23].

Lynch, sürekliliği “Bir sınırın veya yüzeyin sürüp gitmesi (bir caddenin hattı, silüeti veya hizasında olduğu gibi); bölümlerin yakınlığı (örneğin binaların kümelenmesi); ritmik aralıkların tekrarı (örneğin cadde köşe başları deseni); benzer formların ve kullanımların uyumu (örneğin ortak bir yapı malzemesi, cumbaların tekrarlayan dokusu, pazar faaliyetlerinin benzerliği) olarak tanımlamaktadır. Sürekliliği olan ve tanımlanabilen yollar insanlar için güven hissi yaratarak mekan algısını ve yön bulma becerisini artırmaktadır. Yolun kendisinin veya yol kaplamasının süreklilik göstermesi, yol kenarındaki bitkilendirme ve cephe özellikleri bu konudaki en önemli ölçütlerdir. Yol genişliklerindeki değişkenlik, daralma, genişleme ya da yolun kesintiye uğraması özellikle yaya akslarında sürekliliği azaltan faktörlerdir [26].

Kent içinde, yayaların yer değiştirme eylemleri %30-40 oranında yürüyerek gerçekleşmektedir. Yürümek, yer değiştirmenin en doğal biçimi ve dolaşımda kullanılan en eski yöntemlerden biridir. Kentlerde yerleşim bölgelerini eğitim alanlarına, işyerlerine, ticaret alanlarına, idari alanlara ve kentin diğer bölgelerine bağlayacak sürekliliği olan yaya yollarının bulunması gerekmektedir [34].

Kıyıda yayaaların rahatça hareket edebilecekleri alanlar oluşturulması, araç trafiğinin sınırlandırılması ve kıyı boyunca bütün faaliyet noktalarını birbirine bağlayan bir yürüyüş rotası oluşturulması insanların kıyıyla ve suyla olan etkileşimini artırmakta ve yaya erişimine olanak sağlamaktadır. Çeşitli aktivite alanlarıyla ilişkilendirilmiş ve güzergahların bağlandığı, yürünebilen bir kıyı alanı kıyı fonksiyonlarının işlevselliğini de olumlu yönde etkilemektedir [91].

İnsanlar yolların istikametini ve başlangıç noktalarını bir arada düşünme eğilimi gösterirler. Yolun nerede başladığını, hangi yönde devam ettiğini ve nerede bittiğini bilmek isterler. İstikametleri ve başlangıç noktaları net bir şekilde bilinen yollar daha güçlü bir kimliğe sahip olup, daha sık kullanılmakta ve yönlendirici olmaktadır [26]. Bazı kıyı alanlarında yaya yollarının sürekliliğinin sağlanması sürecinde kıyı fonksiyonlarına kamu erişimi yeterince sağlanamaması nedeniyle insanlar kıyıya hangi güzergahtan ulaşabileceklerini veya kıyı alanında yer alan fonksiyonların nerede olduğunu algılayamamaktadır [68]. Yol girişlerinin net olarak tanımlandığı, haritalar, yönlendirme tabelaları ve diğer yol gösterici unsurlar ile desteklenmiş uygun bir 'yönbulma' (wayfinding) planı insanları kıyıya ve kıyıdaki tesislere kolay ulaşmasını sağlayarak, yürüme eylemini teşvik etmektedir [90].

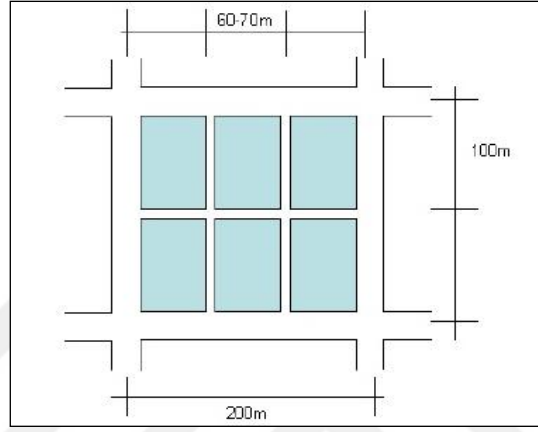
Kıyı alanlarında yaya dolaşımının yanı sıra diğer bir sirkülasyon ağı da de bisiklet kullanımıdır. Kıyının, kent merkezindeki ticari ve perakende alanlarına yaya ve bisiklet yollarıyla bağlantılarının sağlanması ve bağlantıların aynı zamanda yaya ve motorlu taşıt girişlerinin ayrı tutulduğu güvenli alanlar olması gerekmektedir [51].

Kıyının yaya olarak kullanılmasını daha cazip kılmak adına yapılan kamu erişimini destekleyici çabalar da kıyının yaya kullanımı açısından önemlidir. Örneğin 'park once' stratejisi (hemen park et) insanların (çalışan, ziyaretçi vs.) araçlarını merkezi bir otopark alanına (tercihen de kıyıdan uzak) park edip, yürüyerek kıyıyı deneyimlemesine olanak vermektedir [90].

Yapı adalarının boyutları da kıyı gelişimlerinde yaya erişimini etkileyen yerleşim özelliklerinden biridir [92].

Siksna, Kuzey Amerika ve Avustralya kentlerindeki yapı bloklarını ve bloklar arası dolaşım ağlarını incelediği çalışmasında, yaya erişimi açısından kent içinde yapı blokları arasındaki optimum ölçütleri aşağıdaki şekilde belirlemiştir [93].

- 60-70 m: Yaya erişimi açısından en uygun ağ
- 100 m: Yaya erişimi açısından elverişli ağ
- 200 m: Yaya erişimi açısından elverişsiz ağ



Şekil 4. 3 Siksna'nın önerdiği yaya sirkülasyonu için ağ sistemi [93]

Tanımlanan ölçütler doğrultusunda yapı blokları arasındaki mesafe arttıkça erişilebilirlik azalmaktadır.

Büyük yerleşim alanlarında kıyı ve sokaklar arasında güvenli şekilde dikey bağlantı aksları oluşturularak yaya erişiminin elverişli bir şekilde sağlanabilmesi önemlidir [94]. Yaya yollarının bazen kıyıya direkt bağlanamaması ve çıkmaz sokak olarak sonlanması erişimi kesintiye uğratmaktadır. Çıkmaz sokakların kamusal aktiviteler ve rekreasyon olanakları ile etkinleştirilmesi ya da burada oluşan alanın kıyıya görsel manzara imkanı sunacak şekilde değerlendirilmesi, yaya akışının kesintiye uğramadan bir mekan ile ilişkili ya da doğrudan kamusal bir mekana dönüşmesine olanak sağlamaktadır.

Kıyı alanları planlanırken her yaştan kullanıcıya imkan sağlayacak şekilde kent içinden kıyıya yönelen dikey yaya bağlantılar ve kıyı boyunca yatayda süreklilik oluşturan, kesintisiz, rahat, geniş bir promenad yolu ve ikisi arasında yerleşimlerde kıyıya yönelik farklı ölçülerde meydanların olması kamunun kıyıya erişimi açısından kolaylık

sağlamaktadır [95]. Sokak ve caddelerden kıyı alanına ulaşan yol bağlantıları hem yaya geçitleri hem de görsel koridorlarla desteklenmelidir [96].

Kıyıya ve suya kamu erişiminin sağlanmasında yürüyüş yollarının kullanımının etkin hale gelebilmesi yolların da yayalarca erişilebilir ve algılanabilir olması gerekmektedir. Bu amaçla kıyı yürüyüş yollarında kamusal erişilebilirliğin sağlanmasına ilişkin ölçütler aşağıdaki şekilde belirtilmiştir [97].

- Kamusallık hissedilmeli: Hiç kimse özel bir mülkiyete izinsiz giriş yapmış hissine kapılmamalıdır. Kamu, alanda kendini hoşça karşılanmış hissetmeli ve yürüyüş yolu boyunca da kıyıyı algılayabilecek pozisyonda olmalıdır. Tabela ve işaretlere kamunun yürüyüş yolunu rahatça kullanabilmesi sağlanmalıdır.
- İşlevsel olmalı: Tüm kullanıcılar kıyıyı işlevsel bulmalıdır. Aktif ve pasif kullanıcılar arasındaki potansiyel anlaşmazlıklar yolların kullanıcı tiplerine göre ayrılmasıyla da çözümlenebilmelidir.
- Görsel erişimin sağlanması: Manzara, aydınlatma elemanları, korkuluklar ve bitkilendirme kıyının etkileyici görsel manzarasını maksimum seviyeye taşıyacak şekilde konumlanmalıdır. Özel mülkiyetteki alanlar manzaraları engellememelidir.
- Görsel kalitenin sağlanması: Park ve servis alanları yürüyüş yollarını engellememelidir. Malzemeler, renk ve formlar doğal kıyı çevresiyle uyumlu olmalıdır.
- Diğer kamu kullanımlı alanlarla bağlantılı olması: Parklar, toplu taşıma durakları, geçiş yolları, yürüyüş yolları, alışveriş alanları, plazalar gibi kamusal alanlar kıyı yürüyüş yollarıyla fiziksel bağlantılı olmalıdır.

Kıyı alanlarındaki yaya yolları ve bisiklet yollarıyla kamu erişiminin kolaylıkla sağlanabilmesi açısından bazı ölçütler oluşturulmuştur [89] [98]. Bu ölçütlere göre;

- Sahile inen işlevsel yürüyüş bağlantılarının kıyıya erişim olanakları sağlanmalı ve sahil şeridindeki yollar genel yaya ağına bağlanmalı,
- Yollar bir yerden çıkıp bir yere ulaşmalı,
- Su kenarına ve kıyıya net varış noktalarının oluşturulmalı,

- Bölgesel park ve açık alan sistemlerinin, kamu binalarının, alışveriş bölgelerinin ve diğer kamusal alanların sahil şeridi kamu erişim hattıyla fiziksel bağlantısı sağlanmalı,
- Kentin kıyısında yürünebilirlik sağlanmalı ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanlar oluşturulmalı,
- Kıyı boyunca bütün faaliyet noktalarını birbirine bağlayan bir yürüyüş rotası oluşturulmalı,
- Kıyı ile bağlantı aksları düzenli aralıklarla (kent bloğu uzunluğu veya daha az) ve kıyıya dikey olarak konumlandırılarak kıyı erişimi ve manzara olanakları maksimuma çıkarılmalı,
- Kıyı alanına yakın kavşaklarda trafik ışıkları ve gelişmiş yaya geçitleri sağlanarak güvenli bir şekilde yaya ve bisikletli erişimi teşvik edilmeli, kıyıda bisiklet yolu ve bisiklet park yerleri planlanmalı,
- Araç ve yaya trafiği birbirinden ayrılmalı, yaya ve araç çakışmaları en aza indirilmeli,
- Yönlendirici tabelalar kullanılmalı, yaya ve bisikletlerin görsel ipuçları ve görme çizgileri geliştirilmeli,
- Kıyıya yakın noktalarda kent sakinleri ve ziyaretçilerin araçlarını park ederek kıyı alanına yaya olarak devam etmesine olanak sağlayacak park alanları oluşturulmalıdır.

Başarılı kıyı kenti örneklerine bakıldığında yaya akışı sürekliliğinin sağlandığı kıyı alanlarının yaya akışının kesintiye uğradığı kıyılara göre daha erişilebilir alanlar olduğu görülmektedir. Kıyıda yaya hareketlerine öncelik verilmesi ve kıyı geri alanı yaya akışı ile fiziksel bağlantıları sağlanan bir yürüyüş rotasının oluşturulması aynı zamanda kıyı gerisindeki ve kıyıdaki kamusal alanların kıyı ile fiziksel ilişkilerinin kurulması, yaya sirkülasyonunun sürekli ve kesintisiz şekilde sağlanması, yaya ve araç trafiğinin birbirinden ayrılarak kıyıda güvenli yaya ve bisiklet sirkülasyonuna olanak sağlanması, ve yaya yollarının harita ve yol gösterici unsurlar ile desteklenmesi kıyıya kamu erişiminin sağlanmasında önemlidir.

4.1.3 Suya Doğrudan Erişim

Kıyı kentlerinin çoğunda, suya doğrudan erişimin sağlanması, kent ve kıyıyı bütünleştirmek ve kıyıya kamu erişimini sağlamak için en önemli niteliklerden biri olarak görülmektedir. Carr ve ark. fiziksel, görsel ve sembolik erişimin, erişilebilirliğin üç temel boyutu olduğunu savunmaktadır [63].

4.1.3.1 Fiziksel Erişim

Kıyı alanlarında fiziksel erişim bariyerlerin olmadığı, bağlantı ve sirkülasyonun sağlandığı, yürüyüş yolları, bisiklet yolları, engelli rampaları gibi unsurlarla insanların kamusal alana erişimini destekleyen bir sistemin sağlanmasını içermektedir [63].

Kamu erişimi fiziksel anlamda, insanların kıyıya ulaşmak için kullandıkları kıyıya yönelen sokaklar, yürüyüş yolları, caddeler, patikalar gibi kıyı erişim akslarının, kıyıdaki rekreasyon alanları, spor ve oyun alanları, yeme-içme mekanları gibi fonksiyon alanlarıyla birleştirilmesiyle anlam kazanmaktadır [99].

Suyla fiziksel temas kıyıya erişimin en üst seviyedeki boyutudur. Suya sadece dokunmak gibi basit bir aktiviteyi, ya da yüzme ve su sörfü gibi yüksek derecede suya bağımlı aktiviteleri içerebilir. Ancak kıyı bölgesine çok yakın konumlanmış birçok alanda bile bazen kıyı ile fiziksel erişim sağlanamamaktadır. Bu durum su kenarında olmanın ana nedenlerinden biri olan fiziksel erişim ile çelişki yaratmaktadır [100].

Krieger, kamu erişiminin fiziksel, şahsi ve psikolojik bariyerlere üstün gelme başarısıyla ilgili olduğunu ve fiziksel bariyerlerin genellikle kent ve su arasındaki bölgede gelişen karayolları, demiryolu taşımacılığı, eski liman ve endüstriyel sahalar, özel yerleşim ve ticari faaliyet alanlarının formlarıyla ilgili olduğunu belirtmiştir. Fiziksel bariyerler bazen de kentin doğal yapısının ve topoğrafyasının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Dünya üzerinde birçok kent bu bariyerlerden kurtulmak ve erişimi düzenli bir şekilde sağlamak için yeniden planlamaya yönelik olarak güçlü faaliyetler göstermiştir [68].

Kıyıya doğru yönelen ve kıyı boyunca uzanan yollar, kıyı parkları, yeşil alanlar gibi kamu kullanımına yönelik alanlar fiziksel erişimin belirgin göstergeleridir. Fiziksel erişim, kıyıya kamu erişiminin sağlanması açısından iyi bir başlangıç noktası gibi görünse de tek başına bir anlam ifade etmemektedir. Kıyı boyunca devam eden bir

gezinti yolu eğer kıyı alanı ve kentin diğer kısmı (kıyı geri alanı) ile bütünleşmemiş ve yeterli mekansal bağlantıları sağlanmamış ise işlevsel olmayacaktır [65].

Kıyı alanlarındaki açık alanlarda ve iskele kenarlarında kamu erişimi su kenarında konumlanmanın eşsiz avantajlarından yararlanılarak, suyla fiziksel temasa olanak sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Kıyı alanlarına fiziksel erişimin sağlanabilmesi için aşağıdaki ölçütler göz önünde bulundurulmalıdır [82].

- Manzaradan maksimum fayda sağlamak için su kenarı boyunca korkuluk kullanımı en aza indirilmelidir.
- Su kenarında yaya sirkülasyonuna olanak sağlanmalıdır.
- Aydınlatma, yönlendirme tabelaları, çiçeklik vb. gibi kentsel donatı elemanları sirkülasyona engel olmayacak şekilde konumlandırılmalıdır.

Kentsel kıyıların genellikle kent merkezinden izolasyonu demiryolları, köprüler, tüneller, viyadüklü karayolları, ana caddeler gibi fiziksel bariyerlerin varlığıyla gerçekleşmektedir. Örneğin Manhattan kent kıyısının %94 'ü ana caddeler ile kaplıdır. Toronto'da Gardiner otobanı, kent merkezini gölden, Kuala Lumpur'da Kuching yolu kenti nehirden ayırmaktadır [5] [84]. Kent ve kıyı arasındaki bağlantıyı zayıflatan önemli etkenlerden bir olan fiziksel bariyerler; özellikle de kıyıya direkt açılan güzergahları bloke ettiğinde, devasa kütlelerle alanı kararttığı ve manzarayı gösterişsiz ve cazibesiz hale getirdiğinde insanları kıyı algısından uzaklaştırmaktadır.

4.1.3.2 Sembolik Erişim

Pek çok durumda fiziksel erişilebilirlik her türden kullanıcı için mümkünken, kamu alanı içerisindeki bazı faktörler buna engel olmaktadır. Örneğin, kamu alanlarının tasarım kalitesi, onların içerisinde bulunan fonksiyonlar, tesisler veya diğer kullanıcı grupları, belli türden kullanıcıları kamu alanından uzak tutabilmektedir. Bu tür erişim 'sembolik erişim' olarak tanımlanmıştır [101].

Sembolik erişim mekanın tüm tasarım elemanlarıyla herkesi karşılamasıdır. Örneğin, pahalı mağazaların, restoranların ya da lüks otel ve alışveriş merkezlerinin bulunduğu zengin ziyaretçilere hitap eden bir kıyı alanı alt gelir grubuna ait kişilerin kendilerini

rahat hissederek gidebilecekleri mekanları içermediğinden sembolik olarak erişilebilir olmayacaktır. Böyle bir kıyı alanı kamu kullanımı açısından daha az kapsamlı olacaktır [101]. Örneğin, Battery Park City'deki kamu mekanları, orada yaşayan insanların ekonomik gücünün yüksek olması nedeniyle, kentin geri kalanları için kamu erişiminin sınırlı olduğu alanlardır.



Şekil 4. 4 Battery Park-New York [101]

Bazı kamu alanları kamu kullanıcıları tarafından fiziksel olarak erişilebilirken, bazı kullanıcılar veya tüm kent halkı bu alanları kullanmaktan rahatsızlık duymaktadır. Carr ve ark. Battery Parkı'nda Batı Yakası sakinlerinin (Manhattan, New York City) parka yönelik ortak algısının, parkın ne kadar iyi tasarlanırsa tasarlansın lüks gelişimler ile ilişkilendirildiği müddetçe her türden kullanıcıya asla açık olmayacağı yönünde olduğunu belirtmiştir [63]. Benzer bir örnek olarak Londra, Canary Wharf'da, bulunan bazı açık kamu alanlarının tasarım ve lokasyonu ile onlara giden sınırlı erişime sahip noktalar bazı kullanıcı gruplarını yabancılaştırmaktadır [65].

4.1.3.3 Görsel Erişim

Suyun imajı çoğunlukla insanların dinlenme/eğlenme ve rekreasyonel etkinliklerine ferahlatıcı, serin ve dinamik etkiler kazandırmaktadır. Bu pozitif imaj insanları kıyı alanlarına yönelmeye ve bu etkiyi deneyimlemeye teşvik edebilir, bu nedenle fiziksel ve

sembolik erişimin yanı sıra suyun görsel erişilebilirliği de suyun ve kıyının kamusal kullanımı açısından önemlidir [101].

Atash, kıyı alanlarında su ve kıyı manzarasının kesintisiz olarak sağlanması gerektiğini belirterek görsel erişilebilirlik ölçütlerini tanımlanmıştır [69]. Bunlar;

- Kıyıdan uzak ilk yol aksından itibaren kıyıya manzara koridorları oluşturulması,
- Suya direkt olarak ya da suya yönelen manzaralar yaratacak şekilde bina ve açık alanları kapsayan bir plan modeli oluşturulması,
- Binaları kıyıda olabildiğince az katlı planlamak ve kıyıya yaklaşıldıkça bina yüksekliklerinin azaltılmasıdır.

Kıyı sunduğu eşsiz imaj ile insanlara farklı görsel deneyimler kazandırmaktadır. Kıyıdaki birçok kamusal mekan, denizsel faaliyetler, peyzaj düzenlemeleri, marinalar, limanlar ve daha birçok kullanım ve uygulama kıyının hem görsel imajını hem de silüetini etkilemektedir. Kıyı manzarası kentten kıyıya doğru ve kıyıdan kente doğru farklı birçok açıdan algılanabilmektedir. Kıyı alanlarında insanların keyif aldığı başlıca görünümeler;

- Genel kıyı manzarası ve su üzerindeki köprülerden geçerken görülen manzara,
- Deniz aktiviteleriyle (maritime) ilgili manzaralar,
- Sokaklardan kıyıya ulaşırken görülen manzaralar,
- Kıyıdan karaya doğru görülen şehir manzarası,
- Kıyıda konumlanmış tepelik alanlardan seyredilebilen manzaralardır [102].

Breen ve Rigby, kıyı alanında bulunan konteyner limanı ya da diğer gemicilik tesisleri gibi işlevlerin kıyıda görsel erişimi etkilediğini düşünerek, kıyı alanı ve çevresinde konumlanan kuleler, çatı restoranları, yapı terasları, çok katlı binalar, oteller gibi kıyının ve suyun gözlemlenebileceği alanlarda insanlara kıyı manzarasını görme imkanının sağlanması gerektiğini savunmuştur [103].

Su ile çevresi arasında görsel bağlantılar ya da koridorlar oluşturularak, binaları kıyı manzarasına hakim yönde konumlandırarak kıyı manzarasının anlamsız beton görüntüleriyle kesintiye uğraması engellenmelidir [65]. Kentsel kıyıda yer alan yüksek yapılar çoğu zaman kıyının görsel erişilebilirliğini kısıtlamaktadır. Bu etkinin

azaltılabilmesi açısından görsel düzeyde daha çok binanın su ile görsel erişilebilirliğe sahip olması için bina yüksekliklerinin suya yaklaştıkça azaltılması önemlidir [104].

Kıyıda görsel erişime engel oluşturan bir diğer unsurda kıyıdaki yüksek katlı yapılaşmadır. Sahil şeridinde konumlanan özel konut kompleksleri (rezidans) ile ev sahiplerine kıyı manzarası sunulmakla birlikte bu tip özel konutlarda barınmayan kent halkının kıyıya erişimi engellenmektedir. Kıyıda kamu yararının sağlanabilmesi ve kıyının erişilebilir olması, toplumun tümünün yararına düzenlemelerle ve kıyılardan kamu yararına uygun kullanım biçimleri ve kıyının toplumsal düzeyde ortaklaşa kullanımını kolaylaştıracak hizmetlerin sunulabilmesi ile sağlanabilmektedir. Bu nedenle kıyıda yüksek yapılaşma ve rezidans tipi konutlar toplumun her kesiminin kıyıdan ortak fayda sağlamasına ve kıyının fiziksel ve görsel erişilebilirliğine olumsuz yönde etkilemektedir.

Kıyıya görsel erişim sağlanabilmesi açısından Bay Conservation and Development Commission (BCDC) bazı ölçütler belirlemiştir [89]. Bunlar;

- Binalar arasından kıyı manzarası ve erişimine izin verecek şekilde sahil şeridinin düzenlenmesi,
- Tepelik (eğimli) alanlarda kıyı alanındaki binaların tasarlanması ve konumlandırılmasında manzara faktörünün göz önünde bulundurulması,
- Eğimli alanlarda, iki seviyeli yollar kullanılarak manzara potansiyelinin artırılması,
- Kıyının kendi görünür olmasa bile, köprüler, kuleler ya da diğer kent simgeleri ile suyun varlığının algılanabilir hale getirilmesidir.

Görsel erişilebilirlik çoğu zaman da kıyı alanlarında güvenlik ve emniyet nedeniyle yapılan birtakım uygulamalar sonucunda kesintiye uğramaktadır. Yüksek duvarlar, çitler gibi görsel bariyer olabilecek unsurlardan mümkün olduğunca uzak durulması ve tüm yürüyüş yollarında yeterli aydınlatma elemanı kullanılması güvenlik ve emniyeti artırıcı rol oynamaktadır [105].

Kloster, kıyı alanlarına fiziksel, görsel ve sembolik erişimin yanı sıra kamu erişiminin sağlanmasında açıklayıcı ve psikolojik erişimin etkisinden de bahsetmiştir [65].

4.1.3.4 Açıklayıcı Erişim

Breen ve Rigby, açıklayıcı erişimi “insanları işlevsel bir kıyı alanı hakkında bilgilendirme” olarak ele almaktadır. Kamu erişimini açıklamak adına levhalar, sergiler, broşürler, konferanslar, filmler, kitaplar ve turlar ile kamuya kıyı alanını anlama, kıyıda keyif alma ve kıyıda aktivitelerden haberdar olma şansı verilebileceğini belirtmektedir [103]. Açıklayıcı ve kamuyu eğitici yöntemler özellikle zengin kıyı geçmişine sahip tarihi kıyı kentlerinde kamu erişimini sağlama konusunda başarılı olmaktadır. Sergiler, turlar, broşürler vb. ile birlikte geçmişin izlerini canlı etkinliklerle de bugüne taşıyarak kent kıyısının dünya çapında da çekim merkezi olmasını sağlamaktadır. Örneğin kıyı temasıyla oluşturulan festivaller, özel etkinlikler insanların zihinlerinde kıyı algısının oluşmasına, kent ve kıyı kimliğiyle insanları buluşturmaya olanak sağlamaktadır [65].

Kıyıda belli bir amaç doğrultusunda tasarlanmış bir fonksiyon alanının kullanıcılar tarafından doğru algılanması ve tanımlanması gerekmektedir. Kullanıcı bir parka girdiği andan çıkıncaya kadar sürekli olarak beş duyu organı ile parkı algılayarak ve sonunda da belli bir tanımlama ve bu süre içinde kafasında yarattığı imaj ile parkı terk etmektedir. Bu dikkate alındığında alanın kamu tarafından algılanabilmesi ve kolay erişilebilmesi açısından girişlerin vurgulanarak geniş alanlar yaratılması önemlidir [106].

4.1.3.5 Psikolojik Erişim

Psikolojik erişim insanların kıyı ile nasıl ilişki kurduğu ve kıyıyı ne şekilde algıladığı ile ilgilidir. Eğer insanlar bir alanda psikolojik ya da fiziksel olarak rahat ve güvende hissedemiyorsa o alanı çok uzun süre kullanmamakta ve alandan ayrıldıktan sonra alanı bir daha kullanmamayı tercih etmektedir. Birçok açıdan psikolojik erişim, fiziksel, görsel ve açıklayıcı erişim türlerinin hepsini kapsayıcı özelliktedir. Bir yürüyüş yolu her ne kadar fiziksel açıdan erişilebilir olsa da davetkar görünmediği sürece - ki bu zayıf psikolojik erişimin göstergesidir - işlevsel olmamaktadır. Aynı şekilde zayıf görsel erişim de zayıf psikolojik erişime dönüşmektedir. Örneğin engellenmiş bir manzara koridoru yapının arkasındaki kıyı varlığını insanların hissetmesini de engellemektedir [65].

Wrenn, psikolojik bariyerlerin ancak kıyının ulaşılması zor bir yer olma imajının yok edilmesiyle tamamen ortadan kalkabileceğini savunmaktadır. Kıyı alanlarına yetersiz

açıklayıcı erişim psikolojik erişimi olumsuz yönde etkilemektedir. Örneğin kıyıya uzak bölgelerde yaşayan kent sakinleri bilgilendirme ya da özel etkinliklerle kıyının varlığından haberdar olamadıklarında kıyıyı kullanmamaktadır. Bu nedenle öncelikle insanların kıyıyı bilinçli bir şekilde tercih etmesi sağlanmalıdır. İnsanların kıyı alanını düzenli olarak kullanmasalar bile kıyıda istedikleri zaman vakit geçirebilecekleri hissini yaşamaları sağlanmalıdır [5].

Kıyı gelişim süreci ve kıyıya kamu erişiminin sağlanması konularındaki en önemli konulardan birisi de konut alanı gelişimidir. Kıyı alanında ve gerisinde konumlanmakta olan lüks kalitedeki yerleşimler Boston'daki North End bölgesinde olduğu gibi civardaki komşuluklarla dikkat çekici bir tezatlık oluşturabilmektedir. Yerleşim bölgeleri ile kıyı entegre olmadığında bu ayrışık oluşum kıyı bölgesindeki yerleşim alanlarında yaşayan halk ve kıyı kullanıcılarının algısını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sosyo-ekonomik ayrışma zayıf psikolojik erişime neden olmaktadır [65].

Kıyıya görsel ve fiziksel erişim, kıyı boyunca uzanan bir promenadta yürümek, manzaraya karşı araba kullanmak, demir atmış gemileri izlemek, feribota binmek ya da balık tutmak gibi aktivitelerin yanı sıra farklı şekillerde de olmaktadır. Kloster, kıyı alanlarına kamu erişiminin ancak fiziksel, görsel, açıklayıcı ve psikolojik erişim sağlandığında mümkün olabileceğini savunarak en önemli erişim türünün psikolojik erişim olduğunu öne sürmektedir. Kloster'e göre bir su kıyısındaki kamu erişiminin anlamlı olabilmesi, halkın kullanımının anahtarı olduğu için psikolojik erişime bağlıdır. Bunun en önemli göstergesi de kıyıdan ve kıyıdaki olanaklardan keyif almaktır. Ne yazık ki, kamu erişiminin bu yönü genellikle ihmal edilmektedir. Kloster, psikolojik erişime etki eden faktörleri belirleyerek, kurumsal bariyerler, güvenlik hissi, tektürellik ve mekan kalitesi olarak gruplandırmaktadır [65].

Kurumsal bariyerler

Kurumsal bariyerler fiziksel bariyerlerin bir çeşidi olarak tanımlanmaktadır. Kamu hizmeti gören kuruluşlar ve atık arıtma tesisleri kıyı alanlarında kamu erişimini şekillendiren unsurlar olmakla birlikte tüm dünyada oldukça yaygın arazi kullanım biçimleridir. Wrenn, kıyı erişimini etkileyen kurumsal bariyerleri yasal, politik ve ekonomik koşulların oluşturduğu engeller olarak, aynı zamanda kıyıya fiziksel erişimin

olanaklı olmasına rağmen birçok nedenle buna izin verilmemesi olarak ifade etmektedir [5]. Birçok kent plancısına göre kıyı alanlarına kamu erişiminin sağlanması öncelikle fiziksel ve kurumsal bariyerlerin üstesinden gelmekle mümkün olabilmektedir [65].

Güvenlik hissi

Günümüzde özellikle metropollerde yer alan kamusal alanlarda önemli güvenlik sorunları yaşanmakta olup, gasp, sokak çeteleri, uyuşturucu kullanıcıları vb. nedenler bu alanların özellikle de gece kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir. Kendilerini güvende hissetmeyen kullanıcılar daha güvenli alanlara yönelmektedir. Bu bağlamda kamusal alanların güvenliğinin artırılması için sekiz temel ilke belirlenmiştir [34].

Görülebilirlik: Alanın görülebilirliği sağlanarak, görsel koridorların yarattığı saklı ve tuzak alanların yok edilmesi amaçlanır.

Doğal gözlem: Kamusal alana gidiş, geliş, kamusal alanın kompozisyonu suçu caydırıcı ve kullanımı rahatlatarak doğal gözlem oluşturur.

Aktivite ve toplumsallaşma: Kentsel çevreyle desteklenmiş sosyal karşılıklı eylemler, çeşitli aktiviteler, kullanıcı çeşitliliği bu mekanların canlılığını ve kullanımını destekler.

Mekan bütünlüğü: Kullanıcının mekanı sahiplenmesi ve mekanda aidiyet duygusu hissetmesi doğal gözlemi kolaylaştırır.

Okunabilirlik: Mekansal hiyerarşi, mekanların, açık alanların vb. kamusal alanların net olarak tanımlanması iyi bir yönlendirme sağlar.

Erişimin doğal kontrolü: Peyzaj ve mimari tekniklerle oluşturulan düzenlemeler potansiyel hedeflere erişimde caydırıcı olur.

Peyzaj: Aydınlatma, kent mobilyaları, ağaçlandırma gibi unsurlar kamusal alanın emniyetini sağlar.

Mekanın güvenliği: Mekanın güvenliğinin belirli zaman aralıklarıyla emniyet güçleri tarafından denetlenerek ortaya çıkacak sorunlar engellenebilir.

Kıyı alanlarında güvenlik; yönlendirme işaretleri, giriş kapıları, çitler ve bekçi kulübelerinin fiziksel etkisi ve yapıların içinde ya da yakın çevredeki işlev türleri ile

ilişkilidir [65]. Erişimde güvenlik eksikliği, mekanın anlamını azaltabilmektedir. Carr ve ark., pozitif anlamlı bir yerin en önemli özelliklerinden birinin güvenlik değerinin ise okunabilirlik olduğunu ifade etmiştir [63].

Okunabilirlik

Kamusal alanın okunabilirliği, kullanıcının mekanı algılaması, mekanla bütünleşmesi ve güvenlik algısı açısından oldukça önemlidir [34].

Lynch'e göre, bir kent okunaklı olabiliyorsa, tanımlanabilir sembollerle bir doku oluşturup görsel olarak kavranabilmektedir. Böylece okunaklı bir kent, bölgeleri, sınırları, yolları kolayca ayırt edilebilen ve bütünlüklü bir doku içinde gruplandırılabilen bir alandır. Bu anlamda kentsel kıyının okunabilirliği onun kent halkı ve ziyaretçiler tarafından algılanıp algılanmaması ve ne ifade ettiğiyle ilgilidir [26].

Doğrudan erişilebilirlik, görsel erişim, kıyı boyunca sürekli yaya yolu bağlantısı ve kent ve sahil şeridi bağlantısı kıyının okunabilirliğini artıran olanaklardır [84].

Tektürelilik

Kentsel kıyı alanları sürekli aynı tip fonksiyon alanlarına ve ticari aktivitelere sahip olduklarında insanlar 'bu alanı daha önce gördük' hissine kapılmakta ve bu his psikolojik bir bariyer olmaktadır. Her kıyı alanı kendi özgün karakteriyle uyumlu, kent kimliğini yansıtan ve avantajlarını öne çıkaran fonksiyon ve aktivite çeşitliliğine sahip olmalı, kıyı alanlarında; farklı kıyılarda uygulanmış ve başarılı olmuş kentsel kıyı düzenlemelerini kopyalamaktan sakınılmalıdır. Kent ve kıyının kimlik ve gelenekleri vurgulanarak, kentin suya özgü geleneksel yapısını yansıtan tarihsel kent simgelerinin ve tasarım elemanlarının öne çıkarılması bu etkiyi azaltmaktadır. Örneğin balık tutma, kayıkla gezinti ve bota binme faaliyetleri gibi tamamen kamuya hitap eden aktiviteler için de elverişli olan Boston ve Şikago kıyılarında kentin özgün kimliğini yansıtan ve insanları kıyı alanında bir araya getirecek özel etkinlikler düzenlenmektedir. Boston'da Harborpark günü ve her yıl Harborfest kutlaması, Şikago'da kıyı alanında ise her yıl jaz festivali gibi kendine özgü kutlamalar ve şenliklerle kıyının kendine özgü karakteri ve kimliği öne çıkarılmaktadır [65].

Mekan kalitesi

Kamusal mekanların ilgi çekici ve davetkar olabilmesi için detay ve malzemelerin, peyzaj öğelerinin, sanat, uyum ve yaşanabilirliğin dengeli biçimde sağlanması gerekmektedir. Kamusal bir mekan kentsel tasarım yönünden başarısızsa bu psikolojik olarak kıyı erişimi açısından bir bariyer olmaktadır [65].

4.1.3.6 İşitsel Erişim

İşitsel erişim suyun fiziksel, psikolojik ve sembolik erişim özellikleri dışında, suyun varlığından görsel anlamda manzarasının yanı sıra dalga sesi, denizsel bir takım faaliyetlerin gürültüsü ya da su ve kıyının eşsiz doğal özelliklerinden işitsel anlamda haberdar olmak anlamındadır. Örneğin kıyı gerisindeki yerleşim bölgelerinden dalga ya da benzeri suya ait faaliyetlerin işitsel yönden algılanabilirliği insanlara kıyı kentinde yaşıyor olmanın farkındalığını ve ayrıcalığını hissetme imkanı sağlamaktadır.

4.1.4 Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği

Çeşitlilik kendini farklı tür aktivite, form ya da anlamların varlığı olarak ortaya koymaktadır. Çeşitlilik; seçenekleri artırarak kentsel kıyı gelişmelerinde olduğu gibi tüm kentsel gelişmelerde daha geniş kullanıcı kitlesini etkilemeye yardımcı olan pozitif bir etki oluşturmaktadır [92].

Kıyıda yer alan rekreasyon faaliyetleri, yeşil alanlar ve diğer kamusal açık alanlar halkın suyla ve kıyıyla olan ilişkisini kuvvetlendiren kıyı kullanımlarıdır. Kıyı alanı olma özelliğini, endüstriyel faaliyetler, turizm ve liman kullanımı ya da konut projeleri gibi başka amaçlar için kullanılması nedeniyle yitirmiş olan kıyı alanlarında, rekreasyon amacıyla yer alan eğlenme, dinlenme ve park gibi yeşil alanlar kıyının kamusal kullanımına olanak vermektedir. Kıyı alanlarındaki rekreasyonel çeşitlilik kullanımı ve erişimi artırdığı için suyun kıyıya sağladığı avantaj ile kıyıların kentliler tarafından daha sık tercih edildiğini göstermiştir. Kıyıda ve dolgu alanlarında bütüncül bir yaklaşım içerisinde ele alınan rekreasyon kararları daha yaşanabilir açık mekanların oluşturulmasına ve rekreasyonel kullanımların arttırılmasına olanak tanımaktadır [107].

Kıyı alanları kamusal aktivite çeşitliliği açısından birçok kullanıma olanak vermektedir. Kıyıda yer alan aktivitelerin ve fonksiyon alanlarının suyla doğrudan ilişkili kullanımlar olması kamunun suya ve kıyıya erişiminin sağlanması açısından fırsatlar yaratmaktadır. Bu bağlamda kıyıda fonksiyonlar suyla olan ilişkisine göre 3 kategoride incelenmiştir [5].

Çizelge 4. 1 Kıyıda yer alan fonksiyon türleri ve suyla ilişkileri [5]

Suyla ilişkisi Açısından Kullanım Türü	Fonksiyon	Örnek aktivite çeşitleri
Suya Bağımlı Kullanımlar	Doğrudan suyla ilgili olan, suyun varlığı olmadan gerçekleşmesi mümkün olmayan, su kenarı kullanımlarının zorunlu olduğu fonksiyonlar	İskele, liman, yat limanı, balıkçı barınağı, rıhtım, dalgakıran, yanaşma yeri; bu yapılara ait zorunlu alt ve üstyapı tesisleri, çekek yeri, kayıkhanesi, tasfiye istasyonu, pompaj istasyonu, tuzla, köprü, dalyan, istinat duvarı, fener, menfez, kruvaziyer liman, tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri ile bu yapılaşmalara ait zorunlu üstyapı ve altyapı tesisleri [14]
Suyla ilişkili Kullanımlar	Suyun yakınında olma avantajına sahip, ancak sudan uzak alanlarda da konumlanabilecek fonksiyonlar	Park, restoran, akvaryum, dinlenme yerleri, rekreasyon alanları, sanayi ve depolama, fabrika prosesleri ve bazı kamu hizmeti yapan kurumlar vs.
Sudan Bağımsız Kullanımlar	Su olmayan yerlerde olabilecek fonksiyonlar	Otel, apartman, depo, yerleşim yerleri, perakende alanlar, açık parklar, restoranlar ve kıyı alanlarının çevresel faydalarını kullanabilen (pazarlama ve ticari nedenler dışında) fakat su kenarından uzak olan hizmet alanları kısaca konut, ticaret, hizmet ve turizm kullanımları

Kıyı alanlarında özellikle suya bağımlı ve su destekli karma arazi kullanımının teşvik edilerek, su kenarından başka hiçbir alanda bulunması mümkün olmayan aynı zamanda kamunun kıyıya ve suya doğrudan fiziksel erişim sağlayabileceği kullanımlara yer verilmesi toplumun kıyı kentinde yaşamanın avantajlardan faydalanmasını sağlamaktadır [82].

Kullanıcılar öncelikle kıyı mekanını manzarasına sahip olması ve suyla olan mekansal ve görsel ilişkisi nedeniyle tercih etmektedir. Fonksiyon alanlarının planlaması yapılırken kullanıcının kıyı manzarasıyla bütünleşmesini sağlamak amacıyla manzaraya hakim noktalara amfi, meydan, dinlenme yerleri gibi açık kamusal alanlara yer verilerek, kıyı silüeti boyunca yapılaşmadan kaçınılmalı, otopark, spor alanı gibi oluşumlar mümkün olduğunca görsel erişime engel olmayacak şekilde kıyı gerisinde konumlanmalıdır [108].

Canlı ve davet eden bir kıyı alanı, insanları çekmek açısından olduğu kadar kentin imajı açısından önem taşımaktadır. Manzara noktaları, su seviyesine yakın alçak platformlar, suya inen merdivenler, salllar, insanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, marinalar gibi suyla fiziksel yakınlık ve temas sağlayacak olanaklar, yelken, kürek kano, yüzme, su topu gibi suyla ilişkili faaliyetlerin çoğaltılması kamunu suyla maksimum temasını sağlamaktadır. Kıyı alanında yer alan parklar, çocuk oyun alanları, yeşil alanlar, açık hava hizmetleri, yiyecek/içecek yerleri ile kıyı kent halkı için, kolay erişilebilir, yüksek kaliteli ortak yaşam alanlarına sahip olan, insanları birçok boyutu ile suyun keyfini çıkarmaya davet eden bir çekim merkezi haline gelmesini sağlamaktadır. Fonksiyon alanlarının sundukları faaliyetler açısından, kıyı alanında konumlanmanın mekansal avantajları göz önünde bulundurularak planlanması kamunun suya olan erişimini arttırmaktadır [98].

Sahil şeridinde yer alan konut, otel, hastane, restoran, AVM gibi yarı kamusal ve özel mülkiyetteki alanlar gerek yapı kütleleri gerekse arazi kullanım biçimleri olarak kamusal kullanıma ve kamu erişimine engel olmaktadır. Sahil şeridinde kıyının kamusal kullanımına engel olan yapılar ve fonksiyon alanları arasında suya ve kıyıya erişime olanak sağlayan yeşil alan, park, meydan gibi küçük ölçekli kamusal açık alanların oluşturulması, herkesin eşit ve özgür olarak kullanımına açık olan kıyı alanlarında yapılaşmanın yarattığı olumsuz etkiyi azaltabilmektedir.

Kıyı boyunca ya da kıyıya yakın konumlanan bisiklet yolları, kıyı parkları, plajlar, sahil gezinti yolları, koşu parkurları, meydanlar, üstü açık ve kapalı dinlenme mekanları, spor alanları, çay bahçeleri, seyir terasları, piknik alanları ve görsel su öğeleri insanlara kıyıyla ve suyla temas etme olanağı sağlayan fonksiyon alanlarıdır. Kıyıda yer alan deniz sporları kulübü, deniz müzesi, akvaryum gibi büyük ölçekli ünitelerin yanı sıra sandal ve deniz bisikleti kiralama birimleri, balık tutma yerleri, maket gemi koyu ile maket gemi kiralama birimleri, sahil gezinti yolu üzerinde yer alan dürbünlerle desteklenmiş manzara terasları, giyinme kabinleri/duş/gölgelik gibi donatı elemanlarını içeren plaj alanları gibi su kaynaklı rekreasyonel kullanımlar ve aktivitelerin kıyıda yer alması kamunun suyla doğrudan temas etmesine olanak sağlamaktadır [98].

Kıyı alanlarında yer alan kamusal alanlar, farklı alan kullanımları ve çeşitlilik içeren aktiviteler sosyal yönden farklı toplulukların bir arada olmasını sağlayarak sosyal etkileşim için fırsatlar yaratmaktadır. Mekanlar ve aktivite türlerindeki çeşitlilik farklı yaşam tarzları ve kullanıcı tercihleri için olanak sağlarken aynı zamanda insanlara canlı bir kent ve sokak yaşamı sunmaktadır. Böylelikle kıyı alanındaki kentsel tesislerin canlılığı artmakta, kullanıcılara sunulan farklı seçenekler ile kıyı insanlar için daha cazip hale gelmektedir [53].

Kıyı alanında yer alan kullanım ve aktiviteler, kıyıyı kentin tanımlanabilir bir parçası haline getirmektedir. Kullanım ve aktivitelerin seçiminde dikkat edilmesi gereken konu kentten kopuk bir yapının sergilenmemesi ve kenti yansıtan seçimlerin yapılmasıdır [92].

Kıyı alanları, sosyal aktiviteler için odak noktası oluşturduğundan bu alanlarda yer alan aktivitelerin tamamlayıcı bir rol üstlenmesi ve hem birbirleriyle hem de kentin geri kalan kısmıyla ilişkili olması gerekmektedir [23]. Kullanım ve aktivitelerde çeşitlilik sağlanırken, dikkatli ve ölçülü seçim yapılmalı, alan tek bir kullanım ya da aktivite ile baskı altına alınmamalıdır [53].

Kıyıda yer alan aktivitenin varlığı insanlara bir yere gelmek için - ve tekrar dönmek için bir neden vermektedir. Herhangi bir aktivite ya da fonksiyon olmadığında, mekan boş ve işlevsiz olmakta bu da başka sorunlara yol açmaktadır. Kullanımlar ve aktiviteler planlanırken bu faaliyetleri geniş bir yelpazede dikkate almak gerekmektedir. Aktivitelerin geliştirilmesi sürecinde tüm yaş ve gelir grupları göz önünde bulundurulmalı, mekanların tasarımında tüm kullanıcı istekleri dikkate alınarak sadece belirli bir kullanıcı topluluğuna değil tüm kullanıcılar açısından rahatlıkla erişilebilir alanlar yaratılmalıdır [91].

Kıyı alanındaki suya bağımlı ve su destekli kullanımların varlığı kamunun kıyıya ve suya olan fiziksel, görsel ve işitsel erişimini arttırmakta, suyla birebir ilişki içinde olma imkanı sağlamaktadır. Kıyı alanında yer alan bu tür faaliyetlerin sıklığı, aktivitelerin suyla kurduğu mekânsal ilişki ve kamunun aktivite sırasında sudan ve kıyidan keyif alma olanakları kıyıya kamu erişimini sağlamada etkili ölçütlerdir.

4.1.5 Kıyının Karakteri-Kimliği

Lynch, kimliği, bir alanın kendine özgü, canlı ve benzersiz olması ya da en azından belirli bir karaktere sahip olması, diğer alanlardan farklılaşması olarak tanımlamakta ve insanın bir mekanı algılaması ya da anımsamasının ölçüsü olarak değerlendirmektedir [26]. Bir yerin kimliği gözlemcinin kültürüne ve ruh haline bağlı olmakla birlikte, tasarımcıların farklı ve akılda kalıcı yerler oluşturmaları gerekmektedir.

Kent tarihsel gelişim süreci sonunda, bu güne kadar derlediği sosyo-kültürel özellikleri ile bir kent kimliği'ne sahiptir. Kent sistemi içinden bakıldığında bu kimliğin cadde ve sokakları, meydanları, bina ve açık alanlarından okunuyor olmasının yanı sıra denizden kente bakışta kıyı silüetinin de kentin birikmiş değerlerini ve kent kimliğini yansıtmaları önemlidir [108].

Günümüzde pek çok kıyı mekanı tasarlanırken benzer unsurların kullanılması ve uygulanan başarılı projelerin farklı bölgelere de aynı şekilde uygulanmaya çalışılması kıyı mekanlarının aynışmasına ve ziyaretçilerin bu alanlardan sıkılmalarına neden olmaktadır. Tarihi kimlik ve gelenekler göz ardı edilmeden, aynı zamanda da yenilikçi çözümler oluşturulduğunda, hem kent kimliği korunmakta hem de kıyı gerisindeki doku ile kıyı arasındaki mekansal ve sosyal ilişkinin devamlılığı sağlanmaktadır.

Kıyı kentlerinde kent ve su bir bütün olarak düşünölmekte ve bu bütönlük zaman zaman kentin suyun üzerinde devamı zaman zaman ise suyun kent içine devamı şeklinde sürdürölmektedir. Kent kıyısı bu süreklilik içinde kentin ortak özelliklerini, kimliğini, karakterini yansıtan, kentin ortak kullanımlarının gerçekleştirildiğı alanlar olmaktadır. Suyun iç doğası, nasıl iş gördüğü, kent için ne ifade ettiğı, tasarım olanaklarının ne olduğı, kentsel fonksiyonlar ve doğal çevre üzerindeki uyumu biçimlendiren tasarım stratejilerinin ne olduğı, doğal ve kültürel kaynaklara dayalı olarak kent kimliği ve kendini ifade etme biçimine olanak sağlayan kentsel alanların mekan yapısı doğru şekilde tanımlanmalıdır [21]. İnsanların kıyıyı algılayış biçimi ve ona yüklediğı anlam kıyıyı hangi amaçla kullanacağı ve orda nasıl vakit geçireceğini etkilemektedir. Örneğın Venedik, Stockholm gibi tam anlamıyla suya yönelerek, kıyıyla bir bütün olarak kimlik kazanan kentler kullanıcılar için cazibe kaynağı olmakta birlikte başarılı kıyı alanlarına sahiptir. Kıyı alanındaki özgün yapıyı oluşturan tarih ve kültür kıyı

kullanıcıları için yoğun ilgi oluşturmakta, bu mekanlarda yer alan yerel aktiviteler de kıyı toplumlarının bir araya gelmesi için fırsatlar sağlamaktadır [53].

Kara ve su arasında bir sınır ve geçiş mekanı olan kıyı, kimliğini büyük ölçüde konumundan kazanmaktadır. Kara ve su arasındaki kontrast kentsel kıyiyı karakterize etmekte ve tanımlamaktadır. Kıyı, harekete geçirdiği duyuşal deneyimler, sunduğu eşşiz olanaklar, yarattığı geniş alan ile kente hayat veren ve canlılık katan bir unsurdur. Bu bağlamda kıyıya kamu erişimi fiziksel anlamının yanında, kentin daha geniş formunu, yapısını ve kültürel boyutlarını da benimsemelidir [20].

Sairinen ve Kumpulainen, kıyı kimliğinin planlamada ve kamu erişimindeki önemine değinerek, kimliğe etki eden faktörleri;

- Kıyı alanının ana karakteri,
- Alanın güçlü yönlerini ortaya çıkaran olanaklar/kaynaklar,
- Kıyı kimliğinin kent ve yerel halk tarafından algılanış biçimi,
- Kıyı alanının imajına katkı sağlayan kaynaklar,
- Alandaki tarihi, çevresel, kültürel değerler ve kullanıcıların bu değerler hakkındaki görüşü,
- Kıyı alanlarında toplumun, görsel, sosyal ve kültürel kimliğinin önemi olarak belirlemiştir [24].

Kıyı alanına kamu erişiminin sağlanabilmesinde kıyının özgün yapısının korunması kullanıcıların kıyiyı algılama biçimine etki etmektedir. Kent kimliğiyle bağdaşmayan ve tarihi dokuyla uyumsuz arazi kullanım kararları kent ve kıyı kimliğini olumsuz yönde etkileyerek, kamunun kıyıya ve suya erişimine engel olmakta ve insanları kıyıda uzaklaştırmaktadır.

4.2 Bölüm Değerlendirmesi

Kıyı planlamasında, kıyı dönüşüm uygulamalarında, kıyıda gerçekleştirilen projeler ve müdahalelerle birlikte yasa ve yönetmeliklerin düzenlenmesinde yol gösterici olması amacıyla dünya kıyı örnekleri, kıyı planları, rehberler ve literatür araştırması sonucunda

kentsel kıyı alanlarında kamu erişimini sağlama ölçütleri Çizelge 4. 2’de ortaya konmuştur. Bu ölçütler;

Kent- kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının sağlanması açısından; kıyı ve kıyı geri alanı bağlantıları, kıyının kent ve bölge entegrasyonu, kentin dolgu alanı ile entegrasyonu, ulaşım sistemlerinin kıyı ile ilişkilendirilmesi, kıyı bölgesi derinliği ve dolgu alanlarındaki kıyı zonları ölçütleri kıyıya kamu erişimin sağlanmasında değerlendirilmesi gereken ölçütler olarak belirlenmiştir.

Yaya sirkülasyonunun sürekliliği; tüm dünya kıyı örneklerinde kıyıya kamu erişiminin sağlanmasında en önemli ölçütlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda kıyı boyunca kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sürekliliğin sağlanması ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanlar oluşturulması, araç ve yaya trafiğinin birbirinden ayrılması, kıyı gerisindeki yapı blokları arasındaki yerleşim dokusuna ait yaya dolaşım ağı ölçütlerinin değerlendirilmesi önemlidir.

Suya doğrudan erişim sağlanması; kıyı kentlerinin çoğunda, kent ve kıyıyı bütünleştirmek ve kıyıya kamu erişimini sağlamak için en önemli niteliklerden biri olarak görülmektedir. Suya doğrudan erişim sağlanabilmesi için hem suya hem de kıyıya kamunun kıyıya fiziksel, görsel ve işitsel erişimin sağlanabilmesi ayrıca kıyının açıklayıcı, sembolik ve psikolojik erişim olanakları açısından da değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliği açısından; kullanım ve aktivitenin suyla ilişkisi, suya bağımlı ve su destekli kullanımların varlığı, kıyıda suyla fiziksel, görsel, işitsel yönden erişim olanağı sağlayan kullanımlar, karma arazi kullanım modeli ve aktivite çeşitliliği suyla birebir ilişki içinde olma imkanı sağlamaktadır. Kıyıda yer alan fonksiyonların suyla ilişkisi, kamusal kullanıma olanak sağlayan ve engel olan kullanım türleri, kıyıda yer alan aktivitelerin suya doğrudan erişim olanakları kıyıya kamu erişimini sağlamada kullanım ve aktiviteler açısından etkili ölçütlerdir.

Kıyının karakteri ve kimliği açısından; kıyı alanına kamu erişiminin sağlanabilmesinde kıyının geçmişten gelen özgün kimlik ve karakterinin korunması kullanıcıların kıyıyı algılama biçimine etki etmektedir. Kent kimliğiyle bağdaşmayan ve tarihi dokuyla

uyumsuz arazi kullanım kararları kent ve kıyı kimliğini olumsuz yönde etkilemekte, kamunun kıyıya ve suya erişimine engel olarak insanları kıyıdan uzaklaştırmaktadır.

Belirlenen ölçütler ve belirlenen her ölçüt alanında analiz edilecek alt ölçütler ile alt ölçütlerin kıyıda ve sahil şeridinde sağlanması için gerekli koşullar ayrıntılı tablo halinde Çizelge 4. 2 'de belirtilmektedir.

Tez kapsamında belirlenen ölçütler kıyı yerleşmelerinin bulunduğu coğrafi konum, yerleşmenin tarihi yapısı ve kimliği, doğal ve yapay oluşumlar, kentlerin gelişme biçimi gibi birçok faktöre bağlı olarak değişkenlik gösterecektir (Çizelge 4. 2). Ancak kıyı alanlarının planlaması sürecinde ve kıyının dönüşümü, yenilenmesi, canlandırılması, dolgu alanları tesisi gibi kıyıya yönelik müdahale sürecinde bu ölçütler kamu erişiminin sağlanması açısından planlamanın belirleyicisi olacaktır.

Çizelge 4. 2 Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri

Belirlenen Ölçüt	Belirlenen Ölçüt İçin Alanda Analiz Edilecek Alt Ölçüt	Alt Ölçütün Sağlanma Koşulları
Kent-Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları	Kıyı-Kıyı Geri Alanı Bağlantısı (dikey fiziksel bağlantılar, köprü, yol, geçit, yeşil yollar, topografya)	-Kent-kıyı bağlantısını kesintiyi uğratan yatay eksendeki bariyerlerin (yol vb.) etkisinin azaltılması -Kıyı gerisinden kıyıya direkt bağlanan yol akslarının varlığı -Kıyıda kamu mekanları ile birleşen bulvar, meydan ve yeşil yolların varlığı -Kıyıya ulaşmak için köprü geçit gibi erişimi destekleyici çözümlerin varlığı
	Kent-Bölge Entegrasyonu	-Kent kıyısında mekansal ya da sosyal yönden ayrılmış ya da boş/işlevsiz alanların kentle bütünleştirilmesi -Kıyıda kentle bütünleşmeyen plan ve uygulamaları kısıtlayıcı plan yaklaşımlarının geliştirilmesi
	Kent –Dolgu Alanı Entegrasyonu	-Dolgu alanının kent ile entegrasyonunun sağlanması -Dolgu alanı ve kent arasındaki fiziksel bağlantıların güçlendirilmesi
	Ulaşım Sistemlerinin Kıyı ile İlişkilendirilmesi	-Uygun ve doğrudan kıyı erişimini sağlayan otobüs ve raylı sistemler gibi ulaşım kaynaklarının kıyıyla ilişkilendirilmesi -Suyla doğrudan ilişkili su taksileri, feribot, deniz otobüsü gibi ulaşım olanlarına yer verilmesi
	Kıyı Bölgesi Derinliği ve Kıyı Zonları (Dolgu alanında)	-Kıyı zonlu ölçütlerinin dolgu alanında; Su kenarı zonu: 3 m Sirkülasyon zonu: 4,5 m Pasif zon: 3 m olacak şekilde sağlanması
Yaya Sirkülasyonu Sürekliliği	Kıyı boyunca kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sürekliliğin sağlanması ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanlar oluşturulması	-Kıyıya ve suya yönelen dikey eksen ve kıyı boyunca yatay eksen de uzanan yaya yolu planlanması ve yolların birbiriyle fiziksel bağlantılarının sağlanması -Yolların bir yerden başlayıp bir yere ulaşması -Kıyıya yönelen yaya yollarında erişime engel fiziksel bariyerlerin etkisinin azaltılması, kesintiye uğrayan çıkmaz sokaklar varsa etkinleştirilmesi -Yönlendirici tabelalar ile yaya ve bisikletlerin görsel ipuçlarının ve görme çizgilerinin geliştirilmesi, engelli erişimi -Kıyı boyunca fonksiyon alanlarını birbirine bağlayan bir yürüyüş rotasının oluşturulması -Kıyı geri alanından sahile inen işlevsel yürüyüş bağlantılarının su kıyısına bağlanması -Park ve açık alan sistemlerinin, kamu binalarının, alışveriş bölgelerinin ve diğer kamusal alanların sahil şeridi kamu erişim hattıyla yaya bağlantılarının sağlanması -Kıyı geri alanından kıyıya yönelen yaya akslarının kıyıda ki kamusal alanlar, açık-yeşil alanlar ve rekreasyon alanlarıyla direkt bağlantılarının sağlanması

Çizelge 4. 2 Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri (Devamı)

Yaya Sirkülasyonu Sürekliliği	Araç ve yaya trafiğinin birbirinden ayrılması	-Araç-yaya çakışmalarının en aza indirilmesi -Park et ve devam et noktaları (otoparklar) ve araçların park edilerek kıyı alanına yaya olarak devam etme olanaklarının sağlanması -Kıyı alanına yakın kavşaklarda trafik ışıkları ve gelişmiş yaya geçitlerinin olması -Kıyıda bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, bisiklet yolu ve bisiklet park yerlerinin varlığı bisiklet yolunun kıyı geri alanı ile sürekliliğinin sağlanması -Kıyı gerisindeki yerleşim dokusuna ait belirlenen ölçütlerin değerlendirilmesi 60-70 m: yayalar için optimum ağ 100 m: yayalar için elverişli ağ 200 m: yayalar için elverişsiz ağ -Kıyıda fiziksel erişime engel olan çit, korkuluk, çökeklik, bitkilendirme vs. olmaması -Kent ve su arasında konuşlanan otoyollar, demiryolları, eski limanlar, endüstriyel boş araziler, özel konutlar, ticari mülkler ve tarihi fiziksel bariyerlerin olmaması -Kıyıda açık alanlar, kamusal mekanlar, iskeleler ve kıyı gezinti yolundan suya fiziksel erişim olanaklarının olması -Kıyı geri alanı yerleşimlerden, kıyıya yakın konumlanan kamusal geçiş yollarından manzara olanaklarının sağlanması -Binalar arasından kıyı manzarasının görülebilmesi -Manzara koridorlarının varlığı -Görsel erişimi engelleyen bina, tesis, konut, otel, restoran gibi yapı kütlelerinin, manzaraya olumsuz etkisinin azaltılması, otopark alanlarının kıyı gerisinde konumlandırılması -Görsel erişime olumlu etki eden aydınlatma elemanlarının varlığı -Sahil şeridinde ve kıyı gerisinde yer alan binaların kat yüksekliklerinin kıyıya doğru azalması		
	Kıyı gerisindeki yapı blokları arasındaki yerleşim dokusuna ait yaya dolaşım ağı ölçütleri			
	Fiziksel Erişim	Fiziksel bariyerlerin olumsuz etkisinin azaltılması		
		Suya fiziksel olarak temas etme fırsatları		
Suya Doğrudan Erişim	Görsel erişim olanaklarının varlığı			
		Kıyıda görsel erişilebilirliği engelleyen unsurların/işlevlerin etkisinin azaltılması		
	Bina kat yüksekliklerinin manzaraya etkisi			
	Sembolik Erişim	-Kıyıda kullanıcı profilleri ve kıyıyı kullanan sosyal grupların uyumu -Kıyıda yüksek gelir grubuna ait kullanıcı kitlesine yönelik mekan ve işlevler ile diğer işlevler arasındaki denge -Özel kullanıma ait mekanların olumsuz etkisinin en aza indirilmesi -Kamu erişimini destekleyici levhalar, sergiler, broşürler, konferanslar, filmler, kitaplar ve turların olması -Kıyı temasıyla oluşturulan festivaller, özel etkinliklerin düzenlenmesi -Alanın girişlerinin belirginleştirilmesi ve bu alanlarda geniş alanlar yaratılması		
Açıklayıcı Erişim				

Çizelge 4. 2 Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri (Devamı)

Suya Doğrudan Erişim	Psikolojik Erişim	Kurumsal Bariyerler	Güvenlik Hissi	Okunabilirlik	Tektürelilik	Mekan Kalitesi	İşitsel Erişim
			-Kamu hizmeti gören kuruluşlar, askeri alan ve atık arıtma tesisleri vb. kurumsal bariyerlerin olumsuz etkisinin azaltılması -Yasal, politik ve ekonomik koşulların oluşturduğu engellerin çözümlenmesi	-Alanın görülebilirliğin sağlanması ve saklı/tuzak alanların yok edilmesi -Aktivite ve kamusal alanlardaki canlılığın sağlanması -Mekanda aidiyet duygusunun hissedilmesi -Aydınlatma, bitkilendirme yapılması -Kıyı mekanın belirli aralıklarla emniyet güçleri tarafından denetlenmesi -Yönlendirme işaretleri, giriş kapıları (özel mülkiyeti ayıran), çitler ve bekçi kulübelerinin olumlu fiziksel etkisi -Kıyının eğlenme dinlenme alanı olarak tüm yaş grupları, sosyo-ekonomik gruplar, aileler ve çocuklara hitap etmesi ve bu grupları bir arada barındırabilmesi	-Doğrudan erişilebilirlik, görsel erişim, kıyı boyunca sürekli yaya yolu bağlantısı, kent ve sahil şeridi bağlantısının sağlanması -Kıyıda fonksiyon alanlarının özgün olması ve tekrar eden aktivite/işlevlerin olumsuz etkisinin ortadan kaldırılması	-Kıyıda rüzgar, güneş gibi mikroklimatik etkilerin iyileştirilmesi ve ısı kontrolünün sağlanmasına yönelik bitkilendirme, duvar gibi elemanların etkisi -Kıyı mekanlarının rahatlığı ve etkileyiciliği -Kıyı mekanlarında seyir alanları, bisiklet yolları, çocuk oyun alanları, koşu parkurları gibi yenilikçi ve heyecan verici tüm kullanım türleriyle uyumlu olacak şekilde oturma ve dinleme mekanları ve manzarada da çeşitlilik sağlanması	-Su ve dalga sesinin kıyıda ve kıyı geri alanından hissedilebilmesi -Denizsel faaliyetlere ait seslerin kıyı yerleşim bölgesinden, konutlardan hissedilebilmesi -Araç gürültüsü ya da işitsel unsurların işitsel erişime olumsuz etkisinin en aza indirilmesi

Çizelge 4. 2 Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri (Devamı)

Kıyının Karakter/ Kimliği	Kıyının geçmişten gelen özgün kimlik ve karakterinin korunması ve kamunun kıyı algısı	-Aktivitelerin kentsel kıyı kimliğine ve kıyının ana karakterine uygunluğu -Alanın imajına katkı sağlayan kaynakların olması -Alandaki tarihi, çevresel, kültürel değerler ve vatandaş/ziyaretçi bu değerler hakkındaki düşünceleri -Kıyının geçmişteki özgün kimliğinin korunması
	Kıyıda yer alan aktivitelerin suya doğrudan erişim olanakları	-Kıyıda suyla temas etme olanağı sağlayan aktiviteler -Kıyıda yer alan rekreasyon alanı, açık-yeşil alanlar ve kamusal alanlardan kıyı ve suyla etkileşim
Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği	Kıyıda yer alan fonksiyonların suyla ilişkisi	-Kıyıda yer alan suya bağımlı kullanımlar, suyla ilişkili kullanımlar ve suyla ilişkiziz kullanımların değerlendirilmesi
	Kamusal kullanıma olanak sağlayan ve engel olan kullanım türleri	-Kıyı boyunca ya da kıyıya yakın bisiklet yolları ve koşu parkurları, kıyı parkları, plaj alanları, dinlenme yerleri, iskeleler, rıhtımlar, limanlar ve yüzer iskeleler, kıyı boyunca devam eden ya da kıyıya yakın patikalar, gezinti yolları ve diğer yaya yolları gibi kamu kullanımına olanak veren alanların varlığı -Sahil şeridinde özel kullanıma ait fonksiyon alanları arasında kamusal kullanıma olanak sağlayacak açık alan ve fonksiyon alanlarını yaratılması -Toplumsal tüm kesimden kullanıcılara yönelik aktivite çeşitliliği ve seçim yapma imkanı -Kıyıda diğer aktiviteleri baskılayan ve kamu erişimine engel kullanımların olmaması

KENTSEL KIYI ALANLARINDA KIYIYA KAMU ERİŞİMİNİ SAĞLAMA ÖLÇÜTLERİNİN ‘YEŞİLKÖY-YEŞİLYURT KENTSEL KIYI BÖLGESİ ÖRNEĞİNDE’ DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1 İstanbul Kıyı Alanlarının Değişim ve Gelişiminde Bakırköy

İstanbul kenti kurulduğu tarihten itibaren bir su kenti olmuş, liman fonksiyonunun yanında, rekreasyon, açık hava faaliyetleri, deniz hamamları, plajlar gibi suyla doğrudan ilişkili birçok kullanım türüne ev sahipliği yapmıştır. Bu bağlamda İstanbul kıyılarının gelişim sürecinde Bakırköy, sayfiye yeri olarak kıyının kamusal kullanıma ve kent halkının suyla doğrudan ilişki kurmasına olanak tanıyan önemli bir yerleşmelerden biridir.

İstanbul’un kent kimliği ve kentin fizik-mekan oluşumunda karakteristik önem ve konuma sahip, bellek izleri güçlü parçalarından biri olan Bakırköy kıyısı, İstanbul’daki birçok bölge gibi farklı dönemlerdeki oluşumları yan yana barındırmaktadır. Cumhuriyet öncesi dönemde bir sayfiye alanı olarak kullanılan Bakırköy kıyıları plaj ve deniz hamamlarıyla kent halkının suyla temasını sağlayan önemli bir bölge olmuştur. Demiryolunun geçişi, Cumhuriyet sonrasında yaşanan sanayileşme ve hızlı kentleşme ile bölgede yapılaşma artmıştır. 1950’li yıllarda planlanan Ataköy yerleşimi ve 1980’lerden sonra dönemin politikaları ile gelişen toplu konut uygulamaları ve bu yerleşimlerin oluşturduğu dış mekanlar günümüzde yaşanan sosyal, ekonomik ve politik gelişmelerle sürekli değişmeye devam eden farklı kentsel parçalar meydana getirmiştir. Bakırköy İstanbul için sayfiye yeri olma özelliğini yavaş yavaş kaybetmeye

başlayarak, hizmet ve ticaret fonksiyonlarının yoğunlaştığı bir merkez haline dönüşmüştür [109].

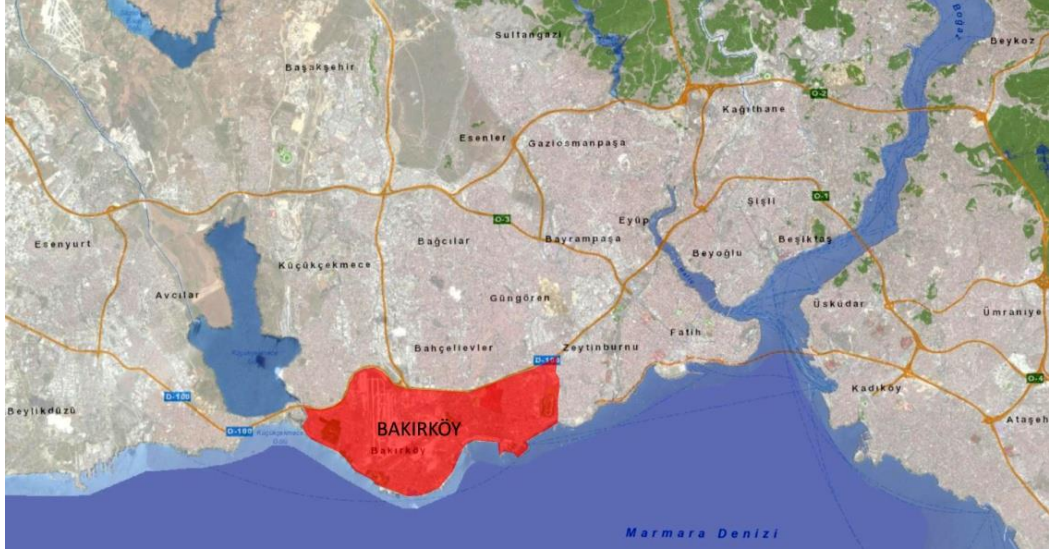
Geçmişte İstanbul'un sayfiye semtleri arasında önemli yere sahip olan Bakırköy sınırları içinde yer alan, Balkanlar'dan Orta Doğu'ya uzanan coğrafyadaki en büyük ve en modern plaj olarak gösterilen Ataköy plajının yanı sıra Güneş, Florya ve Çiroz Plajları uzun yıllar İstanbul halkının suyla etkileşime geçtiği alanlar olmuştur [110]. Zaman içerisinde kentleşme ve nüfus artışıyla birlikte kıyı alanlarına yönelen baskı ve beraberinde gelişen çeşitli kıyı politikaları ile karayolu inşa etmek, yeşil alanlar oluşturmak gibi birçok amaçla kıyı alanlarında gerçekleşen müdahaleler, kent-kıyı-toplum ilişkisini kopma noktasına getirmiştir.

Günümüzde Bakırköy kıyılarında ancak dolgu alanlarında yer alan açık yeşil alan ve parklarda piknik yapma, dinlenme, yürüyüş yapma gibi aktivitelerle kıyı ve suyla temas etme olanağı bulabilen kent halkı, kıyıya ve kıyıda yer alan işlevlere erişim sağlamada sorunlar yaşamaktadır. Kentsel yaşantı ve kamusal kullanım karakteristiğinin değiştiği, yüksek yapı blokları ve rezidans tipi konutlar ile kıyının özel kullanıma konu edildiği, kıyıda suya dayalı aktivitelerin azaldığı ve kent kıyı bağlantısının koptuğu Bakırköy kentsel kıyı alanında kıyıya kamu erişiminin sağlanabilmesi, kıyının kamusal kullanımı ve denize dayalı yaşam kültürünün yeniden oluşmasında önem taşımaktadır.

5.1.1 Bakırköy'ün Konumu ve Kıyı Gelişimini Etkileyen Plan Kararları

Bakırköy, 1989'a kadar sahip olduğu 275 km²'lik alanıyla İstanbul'un en büyük yüzölçümlü ilçelerinden biri olmuştur. 1989 ve 1992 yerel seçimleri ile önce Küçükçekmece daha sonra Bahçelievler, Bağcılar ve Güngören ilçelerinin ayrılması ile hem nüfus hem de alan olarak küçülmüştür [111].

Bakırköy İlçesi, kuzeyde D-100 Karayolu ile Güngören ve Bahçelievler ilçeleri, güneyde Marmara Denizi, doğuda Çırpıcı Deresi ile Zeytinburnu İlçesi, batıda ve kuzeybatıda ise Küçükçekmece İlçesi arasında yer almaktadır.



Şekil 5. 1 Bakırköy İlçesi'nin konumu

Bakırköy ilçesi D-100 Karayolu ile Marmara Denizi arasında lineer olarak konumlanmakta olan bir kıyı yerleşmesidir. Asya-Avrupa aksı üzerinde ve her bakımdan bir geçit özelliği gösteren Bakırköy İlçesi'nde, D-100 ve TEM Otoyolu, demiryolu ağı ve Atatürk Hava Limanı'nın varlığı bu geçit özelliğinin temellerini oluşturmaktadır.

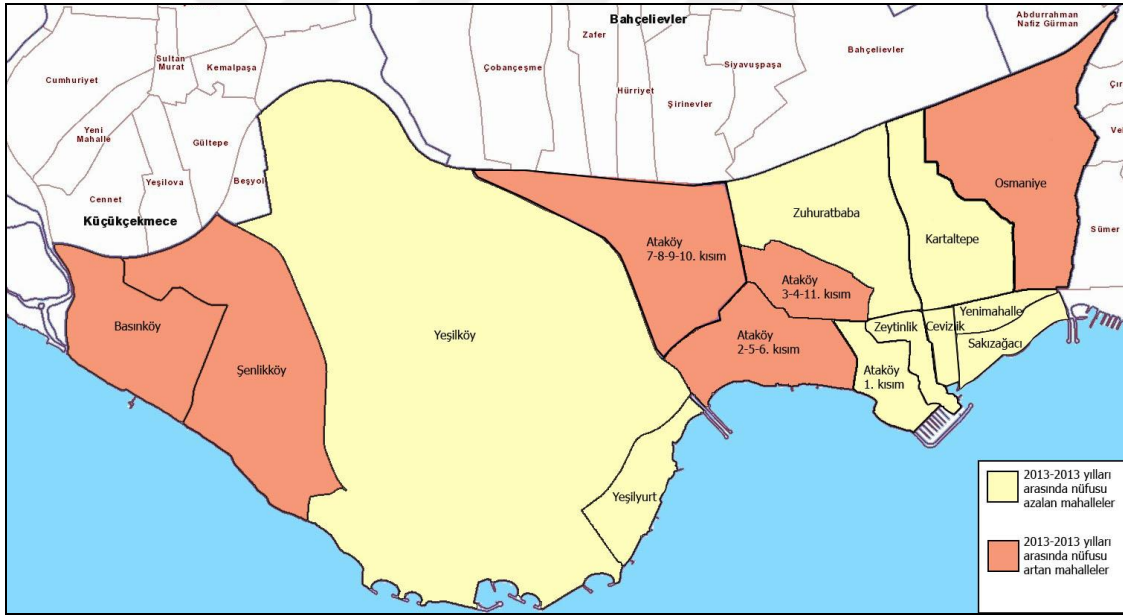
	Toplam	Toplam	Toplam	Toplam	Toplam	Toplam	Toplam
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Türkiye	73.722.988	74.724.269	75.627.384	76.667.864	77.695.904	78.741.053	79.814.871
İstanbul	13.255.685	13.624.240	13.854.740	14.160.467	14.377.018	14.657.434	14.804.116
Bakırköy	219.145	220.663	221.336	220.974	221.594	223.248	222.437

Şekil 5. 2 Bakırköy İlçesi'nin nüfus verileri [112]

Bakırköy İlçe nüfusunun İstanbul nüfusu içindeki payının yıllar itibariyle azaldığı görülmektedir. Yeni yerleşim yerlerinin kurulmaması ve göç vermesi nüfus artışının düşmesindeki en önemli nedenlerden biri olmuştur [113].

SIRA	MAHALLE	2013 YILI NÜFUS VERİLERİ	2016 YILI NÜFUS VERİLERİ	YÜZÖLÇÜMÜ (ha)
1	Kartaltepe	38.683	38.375	1,32
2	Şenlikköy	26.914	28.292	3,03
3	Yeşilköy	24.742	24.134	12,05
4	Osmaniye	23.615	24.233	2,35
5	Ataköy 7-8-9-10.	22.568	23.889	2,05
6	Zuhuratbaba	22.333	21.068	1,74
7	Ataköy 2-5-6.	12.642	13.528	1,21
8	Sakızağacı	8.448	8.166	0,33
9	Ataköy 3-4-11.	7.990	8.237	0,64
10	Yeşilyurt	7.329	6.923	1,74
11	Yenimahalle	7.097	6.982	0,24
12	Basıncık	5.965	6.113	1,54
13	Zeytinlik	5.576	5.520	0,24
14	Cevizlik	5.365	5.300	0,19
15	Ataköy 1.	1.707	1.677	0,55
	TOPLAM	220.974	222.437	29,22

Şekil 5. 3 Bakırköy İlçesi mahallelerinde nüfus dağılımı [113]

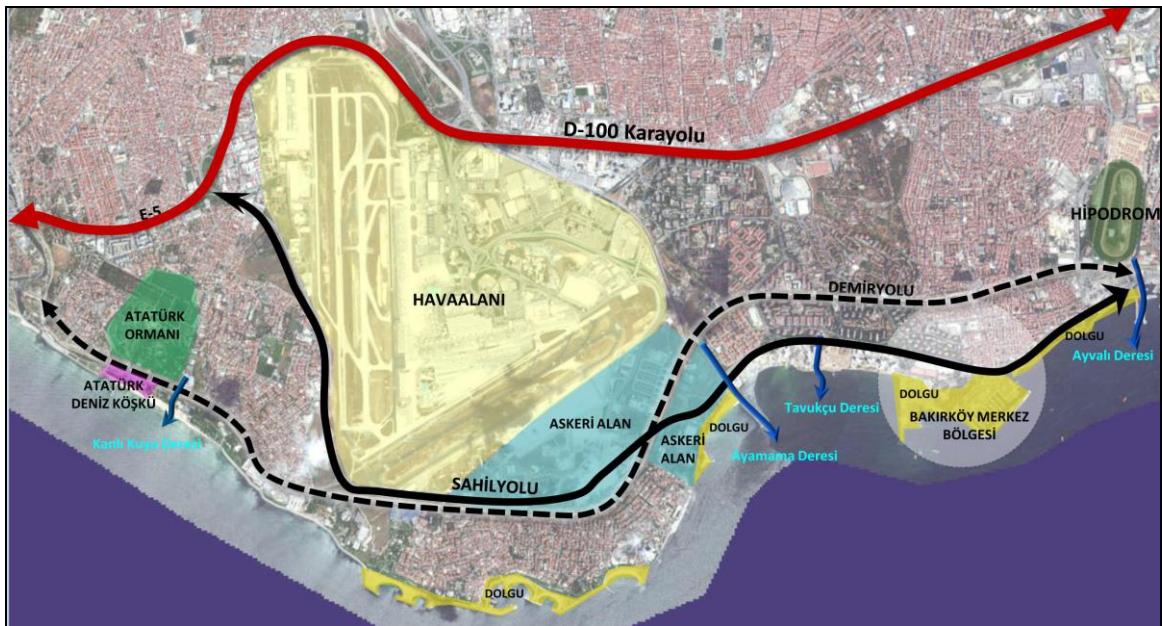


Şekil 5. 4 Bakırköy İlçesi mahallelerinde 2013-2016 yılları arasındaki nüfus değişimi

Bakırköy ilçesinin mahalle bazında nüfus dağılımında en kalabalık yerleşim bölgesi Bakırköy'ün ticaret ağırlıklı fonksiyon alanı olan merkez bölgesinde yer alan Kartaltepe mahallesidir. Bakırköy'ün merkez bölgesini oluşturan Zeytinlik, Cevizlik, Yenimahalle, Sakızağacı, Ataköy 1. Kısım mahalleleri ile merkez kıyı geri alanını oluşturan Zuhuratbaba ve Kartaltepe mahallelerinde artan ticaret ve hizmet alanları burada

yaşayan halkın konut alanlarına yönelmesine ve zamanla nüfusun azalmasına neden olmuştur. Ancak kıyıda gelişen rezidans tipi konutlar özellikle Şenlikköy, Ataköy 2-5-6. Kısımlarda ve Osmaniye’de nüfus yoğunluğunu arttırmıştır. Bakırköy’de rezidans tipi konut gelişimlerinin olduğu kıyı mahalleleri dışında ‘kıyıya yakın mahallelerde’ ve üst gelir grubuna ait yerleşik konut dokusuna sahip Yeşilköy ve Yeşilyurt mahallelerinde nüfus azalmıştır.

Bakırköy’de kıyıyla bağlantılı mahallelerde ve kıyı alanının mekansal ve işlevsel değişimini en çok etkileyen gelişmeler demiryolunun hattının geçişi, Florya-Sirkeci sahil yolunun yapımı ve Ataköy toplu konutları projesi olmuştur. 1970 yılları sonunda konutlarla tümüyle dolan Bakırköy merkezde de ticaret alanı olmuştur. Ataköy Turizm kompleksi projesiyle 1988-1990 yılları arasında Bakırköy kıyıları tamamen değişmiş, kıyı doldurularak rekreasyon alanı yapılmıştır. Kıyıda kamusal kullanımının öncelikli olmasına karşın kıyının ‘Turizm Merkezi’ ilan edilerek bu alanlarda yapılaşmaya izin verilmesi, kıyıyı yüksek katlı/gökdelen yapımına açmıştır. Bu yapılaşma kıyıda özel sektörün hakimiyetine ve kıyidan kamunun faydalanma olanaklarının azalmasına, kıyıda sınırlı kesimlerde kamusal, rekreatif kullanımlara imkan verilmesine ve kıyıya kamu erişiminin engellenmesine neden olmuştur. Kıyıdaki otel, rezidans, ofis şeklindeki yapılaşmalar kıyıyı mekansal ve işlevsel anlamda olumsuz yönde etkilemiştir [115].



Şekil 5. 5 Bakırköy İlçesi doğal-fiziksel eşikler ve dolgu alanları

Çizelge 5. 1 Tarihsel süreç içinde Bakırköy kıyısına etki eden plan kararları

Tarih	Plan Kararı	Planın Mekansal Etkisi
1939-1940	Prost Planı İmar hareketleri	Planda plajların ve Florya'nın rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi önerilmiştir.
1950-1960	Menderes Operasyonları	Kıyı doldurularak kent kıyı ilişkisini koparan 22 km uzunluğundaki Florya-Sirkeci sahil yolu elde edilmiştir.
1984	İmar Yasası	Kıyıya rekreasyonel, gününbirlik kullanımlar dışında turizm, eğlence, iş merkezi ve yat limanı fonksiyonları getirilmiştir.
1988	1/1000 ölçekli düzenleme projesi	1993 yılında tamamlanan kıyı düzenlemesi ile kıyı rekreasyonel kullanıma yönelik düzenlenmiştir.
1989	Ataköy'ün Bakanlar Kurulu kararıyla 'Turizm Merkezi' ilan edilmesi	Ataköy 1. Mahalle ve 6. Mahalle arası sahil şeridi turistik tesisler ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir. Turizm, konaklama, ticaret, alışveriş ve hizmet fonksiyonlarının gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Ataköy Marina yapılmıştır.
1991	Bakırköy Ataköy Turizm Merkezi Nazım İmar Planı	Bakırköy-Gelik-Zeytinburnu Kum İskeleleri arası dolgu alanına 'Gününbirlik Turizm Alanı' fonksiyonu getirilmiştir. Plan 'Ahırkapı-Bakırköy Kıyı Dolgu Alanı Projesi' kapsamında uygulanmıştır.
1997	Ataköy Yat Limanı Nazım İmar Planı	Ataköy yat limanı çevresine turizm, konaklama tesisleri yapılmasına karar verilmiştir.
1998	Kıyı düzenleme projesi	Bakırköy mevkiinden Çiroz Kamp Alanı'na kadar uzanan kıyı alanına 3,5 km'lik dolgu alanı yapılarak, bu alan rekreasyon bandı olarak düzenlenmiştir.
2003	Bakırköy Merkez Ataköy Nazım İmar Planı	Kıyıda kamusal kullanımı kısıtlayan turizm ve ticaret fonksiyonları ile yerleşme alanları ve konaklama, otel vb. turizm tesis alanları alt fonksiyon olarak getirilmiştir.
2004	Bakırköy Ataköy Turizm Merkezi Nazım İmar Planı	
2005	Bakırköy Florya ve Çevresi Nazım İmar Planı	
2012	1/5000 ölçekli Ataköy Turizm Merkezi Nazım İmar Planı tadilatı	Ataköy bölgesinde yüksek yapılaşmanın önünü açan ve kamusal kullanım haklarını kısıtlayan düzenlemeler yapılmıştır.
2014	Yeşilköy Köyiçi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı	Yeşilköy'ün en eski yerleşme alanı olan 'Köyiçi Bölgesi', Rumlardan kalma küçük bitişik nizamlı evleri ve oldukça dar sokakları ile kendine özgü anıtsal bir nitelik taşımaktadır. Bölge sit alanı olarak koruma altına alınmıştır.

1985'te uygulamaya konulan Sirkeci- Florya kıyı bandı 'Rekreasyon Planı' ile Sarayburnu'ndan Ataköy'e, mevcut sahil yollarına, rekreasyon alanları için genellikle ek dolgular ile genişletme yapılırken, Yeşilyurt-Florya arasında yeni dolgular yapılmıştır (Şekil 5. 5). Sirkeci- Florya kıyı bandı, dolgu alanının fiziksel genişliğinden yararlanılarak halka açık kıyı rekreasyon kuşağı şeklinde, büyük açıklıklar olarak düzenlenmiştir [43].

Bakırköy'ün ve İstanbul'un örnek sahil semti olarak kabul gören ve uluslararası bilimsel kuruluşlar tarafından 'Korunması gerekli konut projesi' ilan edilen Ataköy'ün 1980'li yıllarda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca 'Turizm Merkezi' ilan edilmesiyle birlikte bölge

turizm ve ticaret alanına dönüşmeye başlamıştır. Bakanlar Kurulu Kararı ile ‘Turizm Merkezi’ ilan edilen ve ‘Ataköy Turizm Merkezi ve Yat Limanı Planı’ yapılmasına karar verilerek marina yapılan Ataköy sahilinde, 1988 yılında Türkiye’nin ilk AVM’si (Galleria) hizmete girmiştir [121]. 23.09.1989 tarihinde 20281 sayılı Resmi Gazete ile ilan edilen ‘Ataköy Turizm Merkezi’ kararı ile Bakırköy Nazım İmar Planı’nda yapılan plan değişikliğinde Bakırköy-Gelik-Zeytinburnu Kum İskeleleri arası dolgu alanına ‘Günöbirlik Turizm Alanı’ fonksiyonu getirilmiştir. Turizm merkezi ilan edilen alanlarda otel ve rezidans yapımına izin 2012 onanlı plan notu revizyonu ile kıyı şeridinde yüksek yapılaşma başlamış ve günümüzde de devam etmiştir.

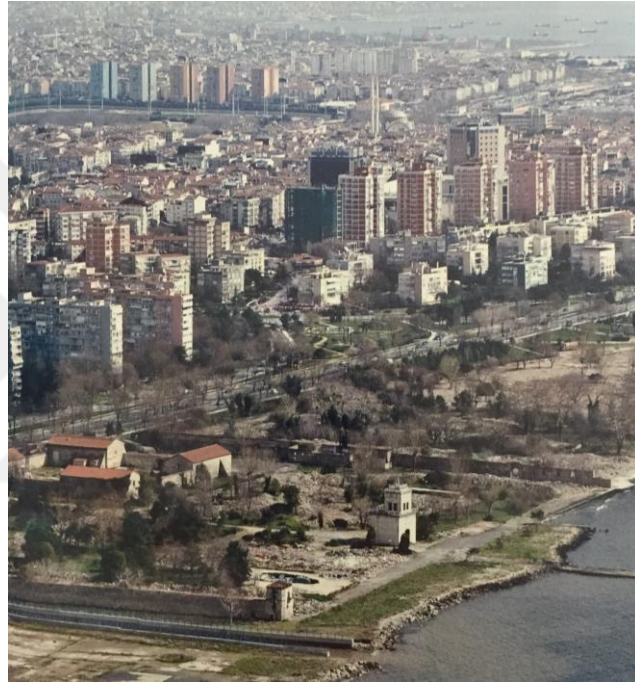
Bakırköy bölge planlarının bütöncöl ve kamusal yarar esaslı bir bakış açısı ile oluşturulmaması ve farklı kurumların planlama yetkisine sahip olması Bakırköy kıyılarında parçacı plan yaklaşımlarına neden olmuştur. 1950’li yıllarda planlanan Ataköy 1. ve 2. Konut alanlarının önünde planlanan kamping, otel, motel ve plaj alanlarının yer aldığı bölge, kentlinin kıyıya eriştiği suya dayalı aktivitelerin gerçekleştiği ve kamusal kullanımın olduğu bir bölge olarak önem taşımıştır. Ancak bölgenin Turizm Bölgesi ilan edilmesinden sonra 1991 ve 1997 planları ile bu özelliğini kaybetmeye başlamış ve kamusal kullanıma konu edilmemiştir [1]. Bölge, ulaşım ve yatırım kararları ile gelişen çeşitli plan ve uygulamalarla farklı işlevlerin yer aldığı bir kıyı mekanı haline gelmiştir. İstanbul’da denizin toprakla bütünleştiği doğal koy olan Ataköy özgün mimari dokusu, tarihi geçmişi ve kimliği ile kentsel sit olarak tescillenmesi gereken bir alan olmasına karşın günümüzde rezidansların yükseldiği, kamusal kullanımın tamamen kısıtlandığı ve erişilemeyen bir sahile dönüşmüştür.

5.1.2 Bakırköy Kıyılarının Tarihsel Gelişim Süreci

İstanbul’un en eski ve özgün kent kimliğine sahip semtlerinden biri olan Bakırköy tarihinin Roma İmparatorluğu dönemine kadar uzadığı bilinmektedir [114]. Bilinen en eski adı, Ayasofya Meydanında yer alan Million anıtına 7 mil uzaklıkta olması nedeniyle ‘yedinci’ anlamındaki ‘Hebdemon’ olan ilçe, Bizans’ın son dönemlerinde ‘uzunköy’ anlamına gelen ‘Makri Khora’ olarak anılmıştır. Osmanlı döneminde bu isim ‘Makriköy’ olarak kalmış ve 1927’de Bakırköy olarak değiştirilmiştir [110].

Roma İmparatorluğu döneminde basit bir balıkçı köyü olan Hebdeemon, Bizans'ın gelişmesiyle birlikte Bizans soyluları için önemli bir sayfiye yeri olmuştur. Bizans imparatorları bu bölgeye önem vermiş, bahçeler, havuzlar, Roma hamamları ve köşkler yaptırmıştır [114].

Bakırköy Osmanlı döneminde nüfusunu Rumlar ve Türklerin oluşturduğu deniz kenarında 2 km kadar uzunlukta bir balıkçı köyü olarak anılmış aynı zamanda ordunun barut ve ispiro ihtiyacını karşılamak üzere 17. Yüzyılda inşa edilen Baruthane ve ispirothane ile limanı ve cephane tünelleriyle ön plana çıkmıştır.



Şekil 5. 6 Bakırköy kıyısında 2009 yılında Baruthane yapıları [117]

17. Yy'dan itibaren sayfiye yeri olarak Osmanlı'nın ilgisini çekmeye başlayan semtte köşkler, konaklar, camiler ve hamamlar yapılmıştır [114].

Bakırköy'ün yerleşme olarak bilinen ilk fonksiyonu sayfiye ve mesire yeri olmasıdır. Bu özelliğini Ayamama, Tavukçu ve Çırpıcı Dereleri'nin aktığı yalı özelliği gösteren uzun bir kıyı ile kıyı gerisinde verimli ve sulak alanın sağladığı bitki örtüsüne sahip coğrafyası sağlamıştır. Osmanlı döneminde mesire alanı olarak rağbet gören Bakırköy (Makriköy) yazlık evler ile sayfiye özelliğini korumuştur. Bakırköy'de yaşayan halk için kıyı ve su, yüzmek, dinlenmek ve eğlenmek için önemli bir mekan olmuştur. 1800'lü yılların

sonunda Bakırköy; deniz üzerinde, kıyıdan uzunca bir iskele ile ulaşılan ve etrafı tahta perdeler ile çevrili 'deniz hamamları' ile öne çıkmıştır [110].

Bakırköy, 1940'lı ve 50'li yıllarda köşkleri ve yalıları, balıkçılık ve yüzmek için uzun bir kıyı şeridi, plaj, kuş avlanan dere kenarları, orman, piknik yapılan bağ ve bahçeler ile Rum, Ermeni, Yahudi ve Türk kültürlerinin yarattığı renkli gündelik yaşamın önemli alanlarından biri olmuştur [115].

Bakırköy'ün batısında yer alan Yeşilköy semti, Osmanlı döneminde İstanbul'un sayılı sayfiye yerlerinden biri olarak gelişim göstermiştir. Özellikle üst düzey devlet erkanı ve varlıklı kesimler buralarda köşkler yaptırmıştır. 1926 yılından önceki adı Ayastefanos olan Yeşilköy semti kıyıları, 1970'lerde İstanbul'da yaşanan hızlı nüfus artışı ve kentleşmeden önce dinlenme yeri olarak kullanılmıştır. Osmanlı döneminde Rumların yaşadığı bir balıkçı mahallesi olan Yeşilköy, 19. ve erken 20. yüzyılda İstanbul'un gözde dinlenme sahili ve avlanma yeri olmuştur. 1911 yılında kurulan 'Yeşilköy Askeri Tayyare Meydanı' Türkiye'nin ilk havaalanı olarak bu alanda tesis edilmiştir. Bugünkü adıyla Atatürk Hava Limanı'na olan yakınlığı, deniz ve hava yolları bağlantısının sağlanabilirliği açılarından önemli bir kavşak noktası olan Yeşilköy – Yeşilyurt kesimi, sahil şeridi ve kumsalının güzelliği ile de üst gelir grubunun yer seçtiği bölgeler olmuştur [114].

19. yüzyılın sonlarına doğru Sultan II. Abdülhamit 'in görevlendirdiği Şehircilik Mimarı Alyon Efendi Bakırköy'ün yerleşim planını hazırlamıştır. Bu planda Bakırköy topoğrafyasına uygun olarak, denize doğru, adeta amfi şeklinde ve kademeli olarak tasarlanan, Marmara'ya inen dik ve paralel sokaklarla Bakırköy'ün imar adaları oluşturulmuştur [117]. 19. Yüzyılın sanayileşme hareketi ile birlikte Bakırköy kıyılarına Zeytinburnu'na kadar birtakım önemli sanayi kuruluşları inşa edilmiştir. Sanayi daha çok Zeytinburnu-Yedikule aksına doğru gelişse de Bakırköy'de yer alan Sümerbank Bakırköy Pamuklu Sanayi İşletmesi (Basmahane) ve 20. Yy'ın ortalarında kurulan Bakırköy Margarin Fabrikası önemli sanayi yapıları olmuştur [117].

Bakırköy ve Yeşilköy'ün canlanıp gelişmesinde, 1871'de İstanbul'u Edirne üzerinden Avrupa'ya bağlayan demiryolu hattının geçişi etkili olmuştur. Bölgenin öncelikle Yedikule-Küçükçekmece tren hattı ile Yedikule'ye daha sonra sırasıyla Yenikapı, Sirkeci,

Yeşilköy-Florya ve Küçükçekmece'ye kadar demiryolu hattı ile bağlanması ile Bakırköy İstanbullular için konut ve ticaret merkezi haline gelmiştir [116]. Sirkeci'den itibaren kıyıya paralel geçen demiryolu hattı, Bakırköy'de (Merkez ve Yeşilköy kesiminde) kıyı yerleşmesinin gerisinden geçmiştir. Uzun yıllar yerleşim için demiryolu kuzeyde bir eşik görevi görmüştür. Bakırköy uzun yıllar bu hattın kuzeyine geçmemiş Bakırköy ve Yeşilköy kıyılarında demiryolunun içeriden geçmesi kıyının sayfiye özelliğini korumasının önemli bir unsuru olmuştur. Demiryolu ile birlikte yapılaşma artmış, Cumhuriyet sonrasında ise özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan sanayileşme ve hızlı kentleşme ile nüfusun artmaya başlamasıyla köşkler ve yalılarla sayfiye özelliğine sahip Bakırköy yerleşim alanına dönüşmüştür [115].

Bakırköy'de yerleşmeyi etkileyen bir diğer etmen ise iç kısımdan geçen D-100 Karayolu'dur. Kıyı yerleşimi için demiryolu kuzeyde sınır olurken, demiryolunun kuzeyinde 1960'lara kadar çiftlikler, mandıralar, bağlar ve bahçeler yer almıştır [115]. Kent merkeziyle bağlantısını sahil yolu ve D-100 Karayolu ile sağlayan Bakırköy için deniz ulaşımı pek de önemli olmamıştır. Günümüzde ise Kadıköy ve Bostancı ile olan deniz ulaşımı bağlantısı çevre semtleri de içine alan önemli bir bağlantıdır.

Bakırköy'ün mekansal formunu ve kıyı kullanımını etkileyen en önemli gelişme 1955 yılında Bakırköy'deki yapıların önünün doldurularak inşa edilen Florya-Sirkeci sahil yoludur. Kıyıya paralel konumlanan ve yerleşim ile kıyıyı bölen sahil yolu inşası ile Bakırköy kıyısının yalı ve köşklerle sayfiye yeri olma özelliğini yok edilmiştir. Bakırköy kıyı alanı doldurularak inşasına başlanan Yeşilköy'e doğru devam eden sahil yolu (Florya-Sirkeci sahil yolu) Bakırköy'ün batıya doğru gelişme nedenlerinden biri olmuştur. Sahil yolu kent ve kıyı arasındaki fiziksel ilişkiyi olumsuz yönde etkilemiştir. 1955 yılında Baruthane'nin bulunduğu alanın Emlak Bankası tarafından alınmasıyla Yedikule-Florya arası Türkiye'de ilk büyük toplu konut projesinin planlandığı alan olmuştur. Daha sonra Ataköy adını alan baruthane arazisi, 1958 yılında 60.000 nüfus için 12.000 konut birimine sahip bir yerleşim olarak tasarlanmıştır. Bu kıyı alanlarında ulaşım projeleri yanında getirilen yeni projeler ile kıyı alanlarının değişim ve dönüşümünün ana unsurlarından biri olmaya başlamıştır. Baruthane arazisine yapılan Ataköy 1.kısım konutlarıyla birlikte Ataköy kıyısı rekreasyona açılarak, İstanbul'un önemli bir plaj (Ataköy Plajı) kamping ve mokamp alanı olmuştur. Bu tesisler,

İstanbul'un batı yakasında oturanlara yüzmek ve güneşlenmek için, banliyö treniyle en yakın plaj olarak, yabancı turistlere de çadır ve karavan yeri olarak hizmet vermiştir. Sirkeci Florya Sahil yolu projesi sırasında, bir yandan sahiller yola bırakılırken, diğer taraftan da plajlar yapılmaya başlanmıştır. Ataköy'de 70 bin nüfusu barındıracak büyük sitenin plajı için Sirkeci-Florya sahil yolu bu bölgede sahilden uzaklaştırılarak 2,5 km kadar sitenin içerisinden geçirilmiştir. Ataköy'den sonra tekrar sahile inen yol Yeşilköy'e dek uzatılmıştır. Ataköy'e 1957'de ilk plaj yapılmış, daha sonra Yeşilköy tarafına doğru büyütülmüştür [118]. Kıyının rekreasyon fonksiyonu yanında turizme de açılmasıyla, plajın yanında konaklama tesisleri yapılmıştır.



Şekil 5. 7 İstanbul'un ve Bakırköy'ün sahil yolu yapılmadan önceki ve değişime girdiği 1958 yılında sahil yolu yapılırken durumu[110]

Kıyıdaki sosyal tesisler alanı 1992 yılına kadar plaj, motel ve kamp alanı olarak Bakırköy ve İstanbul'un rekreasyon alanı olmuş, 1993-2008 yılları arasında kiracı işletmeci ve Emlak bankası arasındaki hukuki sorunlar nedeni ile 15 yıl bakımsız ve yıkıntı durumunda kalmıştır [115].



Şekil 5. 8 Ataköy Plajı'nın 1960'ardaki durumu [110]

Özellikle 1980'li yılların ortalarında Bakırköy kıyılarında önemli değişiklikler olmuştur. 1988 yılında Türkiye'nin ilk AVM'sinin (Galleria) yapılmasının ardından, 1989 yılında Ataköy-Kazlıçeşme arasındaki kıyının Resmi Gazete'de 'Turizm Merkezi' olarak ilan edilmesiyle, bu alan turizm kompleksi olarak planlanmıştır. Deniz doldurularak kazanılan alan üzerine yat limanı ve iskele, otel, deniz otobüsü iskelesi, çarşı ve yat limanları otelleri inşa edilmiş, sahil yolu 2 şeritten 6 şerite çıkarılmış, dolgu alanı üzerine rekreasyon tesisleri yapılmıştır. Dolgu alanında yürüyüş yolu, peyzaj düzenlemesi, spor alanları gibi tesisler ile bu alan halkın haftasonları piknik aktivitesini gerçekleştirdiği açık yeşil alan haline gelmiştir. Aynı zamanda da turizm merkezi sınırlarının genişletilmesiyle birçok AVM, otel ve rezidans yapımının önü açılmıştır [115]. Kıyıda kamusal kullanımı ve kamu erişimini kısıtlayan parçacı plan kararları ve uygulamalar ile Bakırköy kıyısının kent ile olan fiziksel ve sosyal ilişkisi zedelenmiştir.

Bakırköy'ün batısında yer alan Florya kesimi kıyıları Cumhuriyetten bu yana geleneksel dinlenme-eğlence ve rekreasyon alanlarından biri olarak doğal karakteri bozulmadan kalmış nadir bölgelerinden biridir. Florya semti, tarih boyunca İstanbul'un Avrupa yakasındaki en bakımlı, en zengin ve en gözde yazlık semti ve plajlar bölgesi olmuştur [43]. Geçmiş 19. Yy'ın başlarına dayanan Rumların kurduğu ve oturduğu bu yerleşme, İstanbul'da denize girme alışkanlığının başladığı ilk yerdir. Önceleri İngiliz askerleri ve

Beyaz Rusların Florya sahillerinde denize girmesiyle başlayan alışkanlık zaman içinde Florya'nın kimliğini belirlemiştir [118].

Florya, Osmanlı son dönemlerinde daha çok Yeşilköy'de ve yakın çevrede yaşamakta olan gayrimüslimlerin denize girdikleri ve az yoğun olarak kullanılan bir bölge olmuştur. Florya'nın önemi İstanbul'daki plajlara öncülük etmesiyle başlamaktadır. Florya, İstanbul'da denize girme alışkanlığının başladığı ilk yerdir. Florya'nın şehir merkezinden uzak olması nedeniyle buraya trenle erişim olanağı sağlanarak insanların kıyıda, denizden ve plajlardan faydalanabilmesi için çeşitli imkanlar yaratılmıştır [118].

Florya'nın yalnızca deniz ve plaj olarak değil semt olarak da öne çıkması 1935 yılında Atatürk'ün şehir içi gezilerinde kumsalı görmesi ve Florya'nın imarı için çalışmalar başlatmasıyla olmuştur. Sahilde deniz üstünde bir köşk karada çeşitli boylarda villalar, lojmanlar, plajlar, parklar, bahçeler ve seralar içeren proje sekiz ay içinde proje bitirilmiştir. Bunun yanında, 350 dönümlük, içinde Türkiye'de yetişmeyen ağaçların da bulunduğu, Atatürk Ormanı oluşturulmuştur [118].

Florya 50'li yılların ortalarında artık yoğunluğu taşıyamaz hale gelmiş ve tekrar ele alınarak yenileme projeleri yapılmaya başlanmıştır. Florya'yı ziyaret eden yabancı turistler de gözetilerek 1956-1957 yıllarında Turizm Bankası ve İstanbul Belediyesi işbirliği ile konaklama tesisleri yapılması planlanmıştır. Bu dönemde yalnızca Florya plajı yenilenip genişletilmemiş ayrıca kıyıda yer alan çeşitli kuruluşların yazın konakladıkları tesisler de onarılarak kamp sahaları yapılmıştır. Böylece Florya'nın plaj olma kimliği 1950'li yılların sonuna kadar devam etmiştir [118].

1960'lı yıllarda başlayan ve 1970'li yıllarda da artarak devam eden köyden kente göç sonucunda, Florya bölgesi İstanbul'un hızla artan nüfusu nedeniyle sayfiye yeri olma özeliğini kaybetse de 1980'li yılların ikinci yarısında hızla zenginleşen yeni bir sınıfın ortaya çıkması, lüks konut ihtiyacının artmasını beraberinde getirmiştir. Özellikle Atatürk'ün Deniz Köşkü'nü inşa ettirmesinden sonra giderek kullanım yoğunluğu artan Florya bölgesinde kıyı ve plaj kullanımı hafta sonları ve tatil günlerinde doğayı kirletecek boyutlara varmıştır. Marmara Denizi'nden ve yakın çevreden gelen kirlilikle, plaj ve kampingler kullanıma kapatılmıştır [119].



Şekil 5. 9 Florya Atatürk Deniz Köşkü [120]

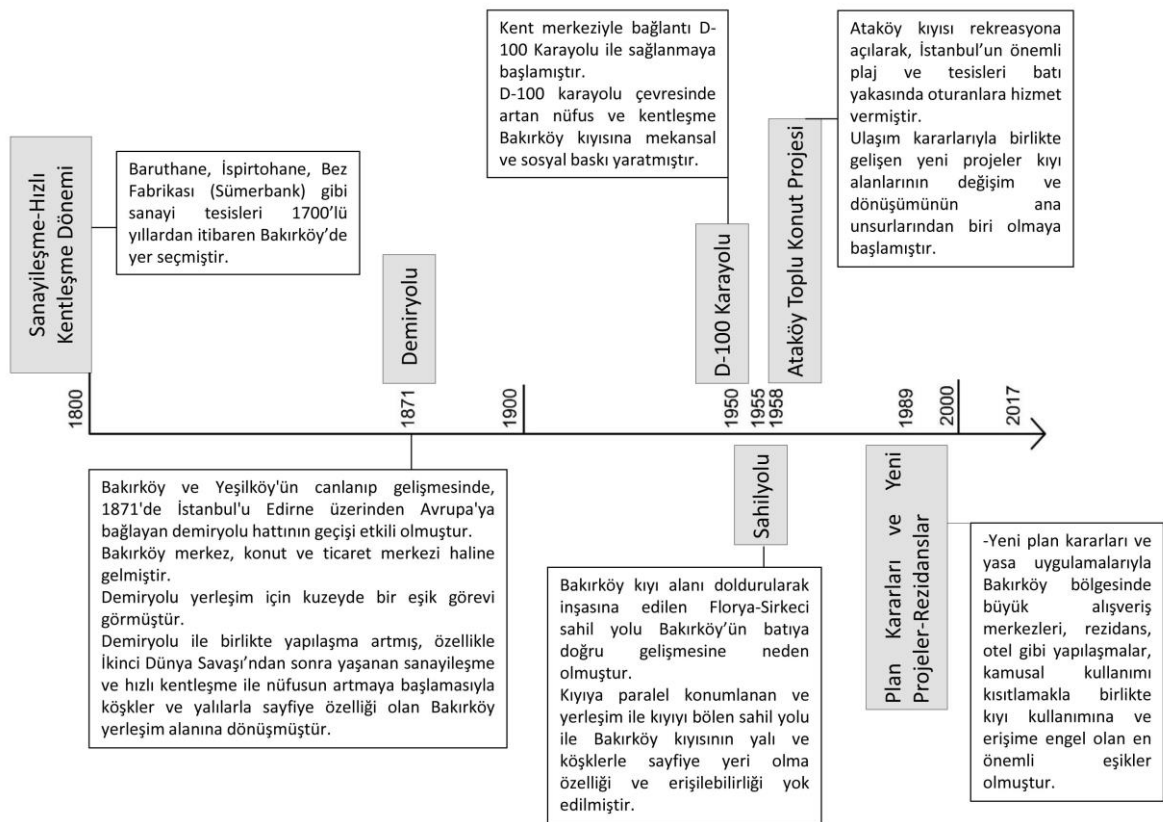


Şekil 5. 10 Florya sahilinde deniz kirliliği⁸ [118]

Bakırköy Merkez, Yeşilköy ve Florya bölgelerinin genel olarak kent halkının yazlık konutlarının olduğu sayfiye alanı olma özelliği, 1955 yılında sahil yolu yapılırken kıyının yalı özelliğini kaybetmesiyle sona ermeye başlamıştır. Ataköy'ün plaj özelliği ise 1993 yılına kadar devam etmiştir. Kıyı önündeki deniz alanının, sahil yolu, yat limanı ve rekreasyon alanları yapmak için doldurulması ile eski kıyı çizgisi yok edilmiştir. Eski kıyı çizgisinde bulunan tek tarihi bina günümüzde lokanta (Gelik) olarak kullanılan ve kıyıdan 110 m. içerde bulunan taş yapıdır [115].

⁸ 1999 yılında Florya Atatürk Deniz Köşkünün bulunduğu sahilde Rus tankerinin Iodosla oluşan dev dalgalara dayanamayıp kırılması sonucu 500 ton fueloil Marmara denizine akmasıyla denizin ve sahil kirlenmiş, plaj kullanımı azalmaya başlamıştır [118].

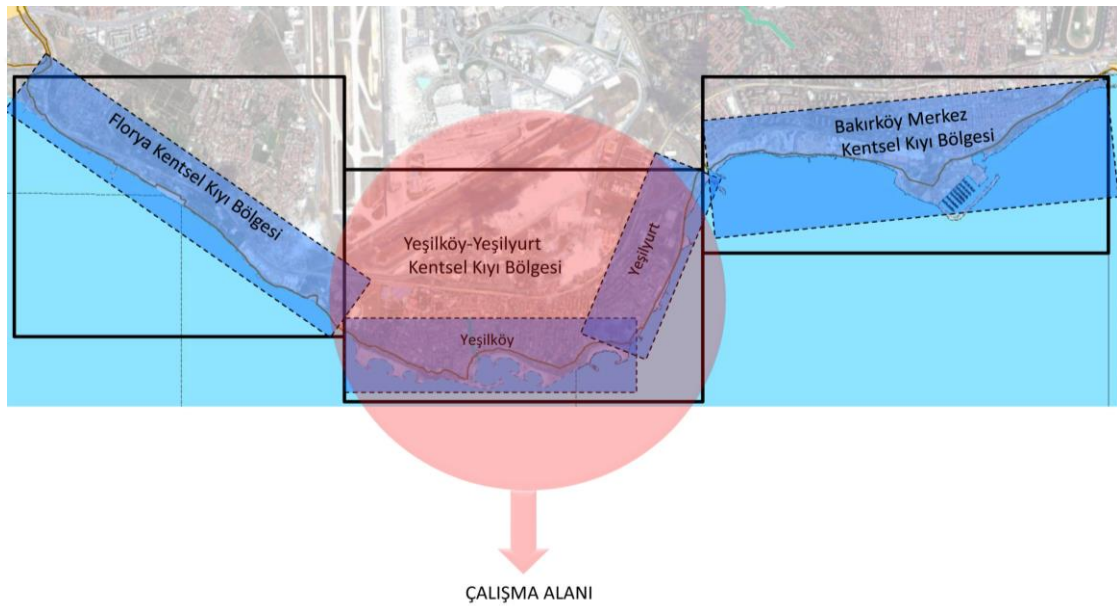
Günümüzde Bakırköy, çevresinde yer alan büyük alışveriş merkezleri, havaalanının bölgede bulunması nedeniyle çevrede yoğunlaşan fuar alanları ve yeni ulaşım olanakları ve marina ile daha önemli bir merkez haline gelmiştir. Sahil şeridinde yüksek yapılaşmaya olanak veren yasal düzenlemeler ile kıyıda rezidans yapımına fırsat verilmesiyle Bakırköy kıyısının Ataköy kesiminde uygulamalar başlamıştır. Kıyıda yer alan ve özel mülkiyete konu rezidanslar kamusal kullanımı kısıtlamakla birlikte kıyıya kamunun erişimine engel olan en önemli eşiklerden biri olmaktadır. Kıyıyı bölen sahil yolu ile kent ve kıyı bağlantısının kopmasıyla başlayan gelişmeler erişim ve kamusal kullanımın da kısıtlanmasıyla toplum ve kent giderek kıyıdan uzaklaşmıştır.



Şekil 5. 11 Bakırköy'ün gelişim sürecine etki eden kentsel gelişmeler

5.2 Kıyıya Kamu Erişimini Sağlama Ölçütlerinin ‘Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’nde’ Değerlendirilmesi

Bakırköy kıyısı boyunca, Bakırköy Merkez, Yeşilyurt, Yeşilköy ve Florya merkezden batıya doğru Marmara denizi sınırında lineer olarak uzanmaktadır. İstanbul için tarihsel süreç içinde ve günümüzde kıyının kamusal kullanımı bağlamında ayrı bir öneme sahip olan Bakırköy kentsel kıyı alanı içinde bu bölgeler ayrı mekansal özelliklere ve kentsel gelişim süreçlerine sahiptir. Bu bağlamda Bakırköy kıyı alanı tez kapsamında, bölgenin yerleşme dokusu, kıyının özellikleri, fiziksel eşikler, arazi kullanım biçimleri ve tarihsel gelişme süreçleri göz önünde bulundurularak 3 bölgeye ayrılmıştır (Şekil 5. 12).



Şekil 5. 12 Bakırköy kıyısı alt bölgeleri ve çalışma alanı sınırı

Bakırköy’ün Zeytinburnu sınırı olan Ayvalı Deresi ile Yeşilyurt sınırı olan Ayamama Deresi’ne kadar olan bölümü tez kapsamında ‘Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi’ olarak tanımlanmıştır. Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi, Bakırköy’ün merkezi ve ticaret-kültür ağırlıklı fonksiyon alanlarını barındıran en yoğun bölge olarak diğer bölgelerden ayrılmaktadır.

Avamama Deresi’nden Florya Sosyal tesislerine kadar olan ve dolgu alanlarına rağmen görece özgün kıyı kimliğini halen korumakta olan ve tez kapsamında ayrıntılı olarak çalışılan bölge ‘Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’ olarak tanımlanmıştır. Bölgede, İstanbul Atatürk Hava Limanı ile Hava Harp komutanlığı kuzeyde yerleşme bölgesi için

görece bir eşik oluşturmaktadır. Florya-Sirkeci sahil yolu yerleşim dokusu ve kıyı arasındaki mekansal ilişkiyi zedelemekten yerleşimin kuzeyinden geçmesi, kent-kıyı arasındaki ilişki ve bu ilişkiye dayalı kentsel yaşamın devam etmesini sağlamıştır. Bölge tarihi kimliği ve kendine özgü kültürel zenginlikleri ile kendi içinde ayrı bir bütün olarak algılanmaktadır.

Florya Sosyal Tesisleri ve Havalimanı Uçuş Konisi'nden başlayarak batıda Küçükçekmece Gölü ve lagününe kadar olan bölge 'Florya Kentsel Kıyı Bölgesi' olarak tanımlanmıştır. Florya kıyı bölgesinin gelişim sürecinde dolgu müdahalesi gerçekleşmemesi nedeniyle kıyı ve plajlar doğal halini korumakta ancak kamu kullanımına kapalıdır. Bölgede demiryolunun denize yakınlığı nedeniyle kent ve kıyı mekansal ilişkisi tam olarak sağlanamamakta ve kıyı şeridi yerleşim dokusundan bağımsız bir kentsel bölge olarak algılanmaktadır.

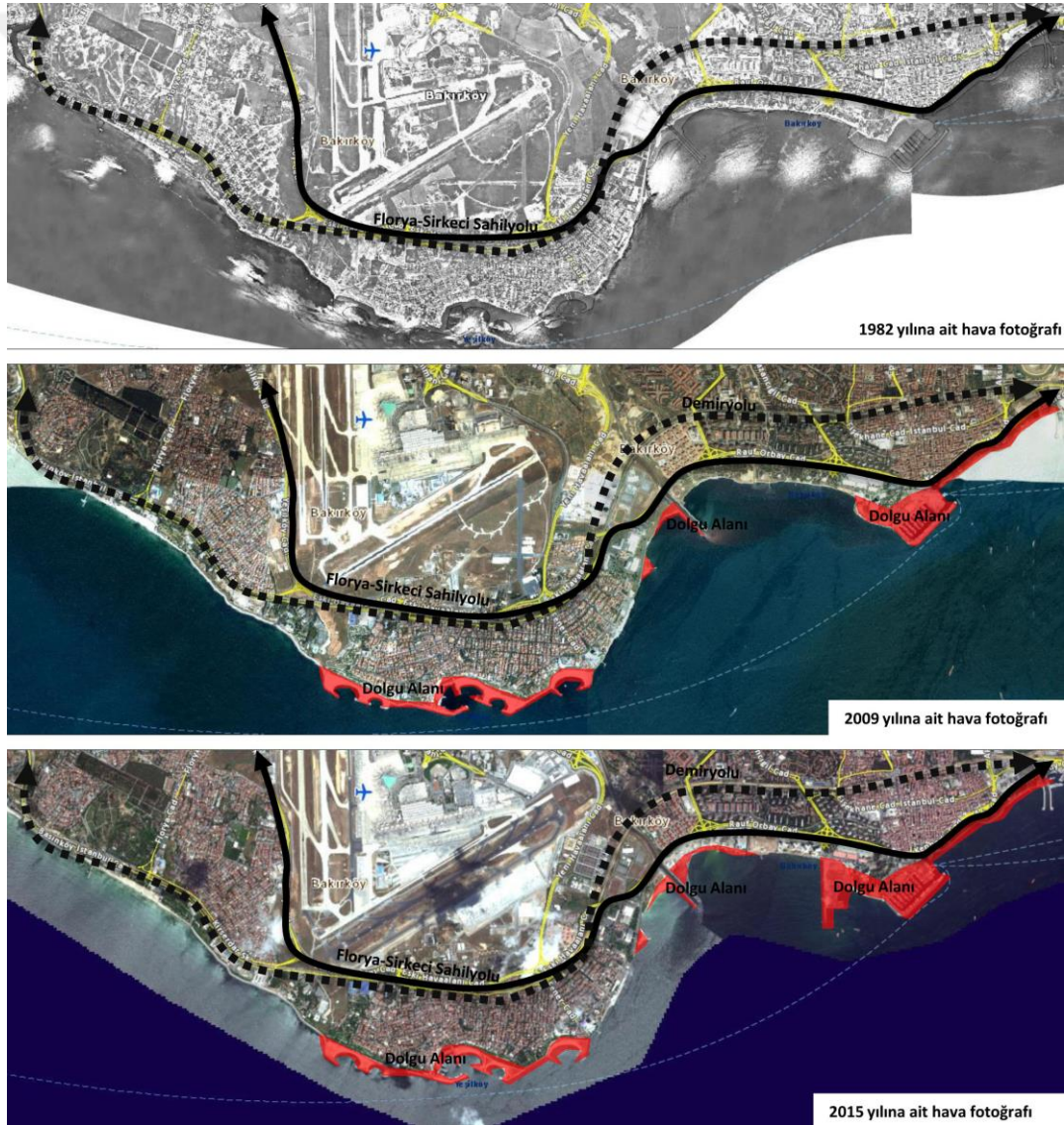
Çalışma kapsamında otonom ve büyük yatırım kararları ile gelişen Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi ve görece daha bakir, özgün ve korunaklı olan Florya Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamu erişimini sağlama ölçütleri daha genel bir değerlendirme ile ele alınmıştır. Sosyal, kültürel ve fiziksel dokunun suyla olan olumlu etkileşimi açısından tezin çalışma alanı olan Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'ne ise tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri kapsamında daha ayrıntılı bir değerlendirme ile bakılmıştır.

Çalışma alanının doğusunda yer alan 'Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi' ve çalışma alanının batısında gelişim gösteren 'Florya Kentsel Kıyı Bölgesi' kıyının mekansal yönden bütüncül bir yaklaşımla ele alınması açısından göz önünde bulundurularak, kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri çalışma alanı olan 'Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi' ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Tez kapsamında belirlenen kıyı alanlarına kamu erişimini sağlama ölçütleri (Çizelge 4. 2) çalışma alanında fiziksel ölçülebilirlik düzeyinde değerlendirilmiştir. Suyla doğrudan erişim sağlanması açısından belirleyici ölçütler olarak tanımlanan 'psikolojik erişim' ve 'sembolik erişim' öznel analiz gerektirdiğinden değerlendirme kapsamına alınmamıştır.

5.2.1 Yeşilköy- Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kent-Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları

Bakırköy kıyılarına geçmişten günümüze kadar yapılan birçok planlı/plansız müdahale kent ve kıyı arasındaki organik ilişkiyi olumsuz yönde etkilemiştir. Bu bağlamda Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde Florya-Sirkeci sahil yolu kent ve kıyı arasındaki mekansal entegrasyonu zedeleyen en önemli gelişmedir. Denizin doldurulması ile kazanılan alanda yer alan sahil yolu ile birlikte, kıyı geri alanındaki yerleşmelerin denizle olan fiziksel ilişkisi tamamen koparılmıştır. Bakırköy kıyısının kent ile fiziksel bağlantısı kesintiye uğrayarak, kıyının doğal yapısı bozulmuş ve kıyıda kamunun rahatça erişebildiği, suyla ilişkili kamuya açık fonksiyon alanları yok olmuştur.



Şekil 5. 13 Bakırköy kıyısına dolgu müdahaleleri ile değişen kıyı çizgisi

Günümüzde Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyıya yakın konumlanan sahil yolunun (Kennedy Caddesi) yoğun bir trafik aksı haline gelmesiyle kent ve kıyının mekansal bütünlüğü kaybolmuştur. Kıyı gerisinden gelen dikey bağlantı aksları kıyıya paralel konumlanan sahil yoluyla kesintiye uğramakta ve kıyıya ulaşamamaktadır. Kıyıya, geri alanından erişim Bakırköy meydanından iskele meydanına bağlanan tek aks (Ebuziya Caddesi) ile sağlanmaktadır. Sahil yolunda kesintiye uğrayan tek ana aks buradan üst geçitle kıyıya bağlanmaktadır. Bu nedenle kent-kıyı fiziksel ilişkisi kıyının, geri alanı ile fiziksel erişim olanaklarının yetersizliği nedeniyle oldukça zayıftır. Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyı ve geri alanı fiziksel kopukluğu gibi, ulaşım ve altyapı sistemlerinin bütüncül değerlendirilmemesinin yanında kamu erişimini sınırlandıran proje uygulamaları (Sea Pearl ve Yalı Ataköy projeleri) kent-kıyı entegrasyonunu olumsuz yönde etkilemektedir (Şekil 5. 13). Bölgede yer alan işlevler özel kullanıma konu olan ve kıyı gerisinde yaşayan halkın kıyıda faydalanma olanaklarını sınırlandıran uygulamalar olduğundan kentlinin ve kıyı geri alanı yerleşimlerin suyla ve kıyıyla olan ilişkisi sağlanamamaktadır.

Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi İstanbul Metropoliiten kenti içinde önemli merkezlerden biri olup, bölgenin ulaşım sistemleri kentlinin tüm bölge hinterlandından alana yönelmesine ve kullanım yoğunluğun artmasına neden olmaktadır.

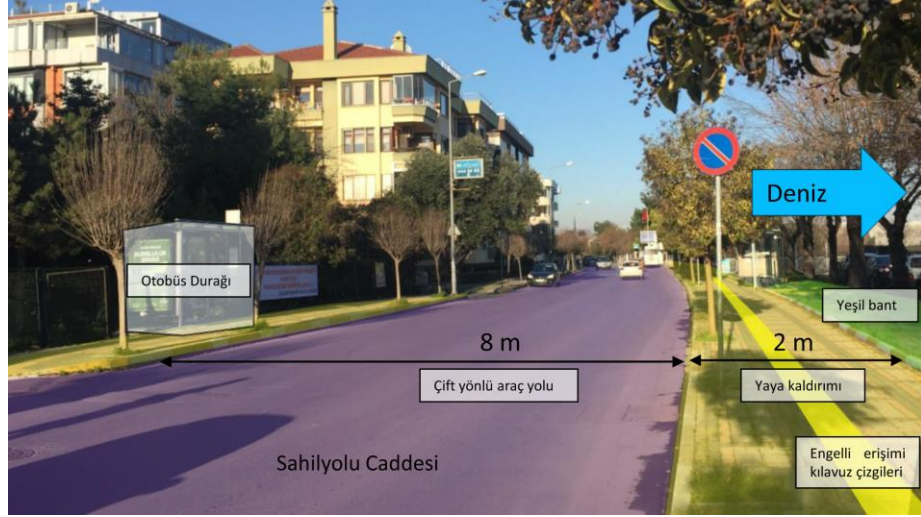
Merkez bölgesinin aksine Florya ve Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgeleri'nde sahil yolu yerleşimin gerisinden geçmektedir. Bu bölgenin kıyı kullanımı açısından en önemli avantajlarından biridir. Özellikle bölgenin tarihsel kimliği sahil yolunun kıyı önünden geçirilmesine engel olurken bölgenin görece korunmasının da temel nedenlerinden biridir. Ancak Florya bölgesinde demiryolunun denize yakın konumlanması kıyı kullanımını sınırlandırmaktadır. Geçmişteki plaj olma kimliğini görece yitiren Florya Bölgesi'nde, denizin yakınından geçen demiryolunun kuzey ve güney kısımları kent-kıyı ilişkisi, kıyı kullanımı, kamusal kullanım karakteristiği ve erişilebilirlik açısından değişim göstererek birbirinden farklı iki ayrı kentsel alan formu olarak gelişim göstermiştir. Suyla bütünleşen kıyı şeridinin aksine kıyı geri alanı yerleşim dokusu kıyı ile entegre olamamıştır.

Çalışma alanı olan Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Florya-Sirkeci Sahil yolunun kent ve kıyının fiziksel bütünlüğünü bozmadan yerleşim dokusunun gerisinden geçmesi kent ve kıyı arasındaki mekansal ilişkinin ve bu ilişkiye dayalı kentsel yaşamın günümüzde de devam etmesini sağlamaktadır.

Bölgede kent- kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının kamu erişimine etkisi açısından kıyı-kıyı geri alanı bağlantısı, kent-bölge entegrasyonu, kent-dolgu alanı entegrasyonu, ulaşım sistemleri olanakları ve kıyı zonları ölçütleri değerlendirilmiştir.

Kıyı-kıyı geri alanı bağlantısı açısından değerlendirildiğinde; Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'ne dikey eksenle erişimin 3 ana aks üzerinden sağlandığı görülmektedir. Araçlar için Florya-Sirkeci sahil yoluna (Eski Havaalanı Cad.) bağlanan ve yerleşimin ana bağlantısı olan Fener Caddesi ile, İstasyon Caddesi ve Sipahioğlu Caddesi kıyıya yönelen en önemli bağlantılardır. Akslar kıyıya paralel konumlanan Yeşilköy İstanbul Caddesine kadar devam etmekte ve caddeden kıyıya bağlanan tali erişim akslarından kıyıya yaya olarak erişim sağlanabilmektedir. Kıyıya ana giriş aksı olarak belirginleşen ve Yeşilköy'ün tarihi geçmişini yansıtan birçok yapının yanı sıra yeme-içme mekanlarının bulunduğu aks, Yeşilköy semtinin merkez bölgesinden kıyıya yönelen en yoğun akstır. Aynı zamanda yaya ve araç erişiminin de oldukça yoğun olduğu Yeşilköy İskele Caddesi ve Alişan Yedibaşlar Sokak'ta kafe ve otoparkların fiziksel bariyer etkisiyle, kıyıya erişim aralıklarıyla kesintiye uğramaktadır (Şekil 5. 28).

Kıyının geri alanıyla fiziksel bağlantılar yaya yolları, yaya geçitleri, trafik ışıkları gibi ulaşım olanaklarıyla planlanarak, bu alanlara kamu erişiminin sağlanmasına imkan verilmiş olsa da, kıyı geri alanından direkt olarak kıyıya erişimi sağlayan tanımlayıcı yol akslarının (bitkilendirme, aydınlatma, kentsel donatılarla) diğer yollardan farklılaşmaması ve bölgenin genel olarak düz topoğrafyası nedeniyle kıyı geri alanında suyun ve kıyının algılanabilirliğinin zayıf olduğu görülmektedir.



Şekil 5. 15 Kıyıya yatay ekseninde erişim sağlayan Sahilyolu Caddesi'nin enkesiti



Şekil 5. 16 Kıyıya yatay ekseninde erişim sağlayan Yeşilköy İstanbul Caddesi

Kent ve kıyı entegrasyonu açısından, kentsel kıyıya doğru yönelen ve rekreasyon görevi üstlenen yeşil sistemler yetersiz olup, kent merkezinden ve kıyı geri alanından kıyıya doğru yönlendirici bir işlev görmediği gibi, insanlar suyla yeterince bütünleşememektedir. Kıyı alanındaki yeşil sistemler ve yollar insanların su ile etkileşime geçmesine ve sahil boyunca rekreasyon faaliyetlerine yeterince olanak sağlamamaktadır (Şekil 5. 28).

Çalışma alanında topoğrafyanın doğu ve batıya doğru değişim göstermesi ve yerleşimin ile kıyı arasındaki kot farkının artması nedeniyle alanın doğusunda yer alan Yeşilyurt kesiminde kıyıya erişim merdivenler/rampalar ile sağlanmaktadır (Şekil 5.17). Bölgenin Florya'ya komşu olan batı kesiminde ise erişim akslarının kıyıya açılan kısımları kapatılarak konutlara ait otopark alanı olarak kullanılmakta ve kıyı geri alanı yerleşim bölgesi fiziksel olarak kıyıya erişememektedir (Şekil 5. 28).



Şekil 5. 17 Alanın doğusunda (Yeşilyurt bölgesi) kıyıya merdiven ve rampa ile erişim

Kent-bölge entegrasyonu açısından değerlendirildiğinde; Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nin geçmişte sahip olduğu kıyı semti olma özelliğini günümüzde de korumasının bir nedeninin de bölgeye dolgu dışında herhangi bir kentsel müdahalede bulunulmamasıdır. Dolgu alanı yerleşim bölgesiyle bütünlük sağlayacak şekilde ve kentsel yaşamın gereksinimi olan açık kamusal alan ihtiyacına yönelik düzenlenmiştir. Ancak kentsel kıyı bariyerlerini göz ardı eden plan ve uygulamaların görece dışında kalan bölgede kentsel doku ve fonksiyonlar uyumlu olmasına karşın, bölgenin Bakırköy kıyısı genelindeki çevre komşuluklar ve işlevler ile yeterince mekansal ve sosyal ilişkisinin kurulamadığı görülmektedir. Bölgenin yerel kullanıcıların gereksinimlerine yönelik düzenlenmesi bölgesel anlamda kentle bütünleşen yeni bir kıyı mekanı yaratsa da kıyı genelinde bütüncül olarak entegrasyon sağlanamamaktadır. Ayrıca bölgede

balıkçı barınakları çevresinde yer alan boş/işlevsiz, kent ve kıyı ile bütünleşmeyen alanlar bulunmaktadır (Şekil 5. 20).



Şekil 5. 18 Özel kullanımlara ait alanlar nedeniyle Sahilyolu Caddesi'nden kıyıya erişim engeli



Şekil 5. 19 Kıyıda yer alan ve yerleşimin kıyıyla fiziksel bağlantısını ve kent-kıyı entegrasyonunu kesintiye uğratan özel kullanıma ait alanlar

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde genel olarak konut kullanımının yoğunluktadır ve kıyı hem yerel halkın hem de Bakırköy hinterlandından gelen kıyı kullanıcılarının açık alan ihtiyacına cevap verebilen rekreatif olanaklara sahiptir. Bölgede, Yeşilyurt kesiminde yer alan otel, hastane ve özel kullanıma ait spor tesisi ile erişimin kısıtlandığı askeri alanlar kamu kullanımını sınırlandırmaktadır. Kıyının kentle entegrasyonu sağlanamadığı gibi, kıyı alanında hem kıyıya doğru, hem de sahil şeridi boyunca sürekli ve kesintisiz şekilde kamu erişimi sağlanamamaktadır.



Şekil 5. 20 Bölgede yer alan işlevsiz alanlar

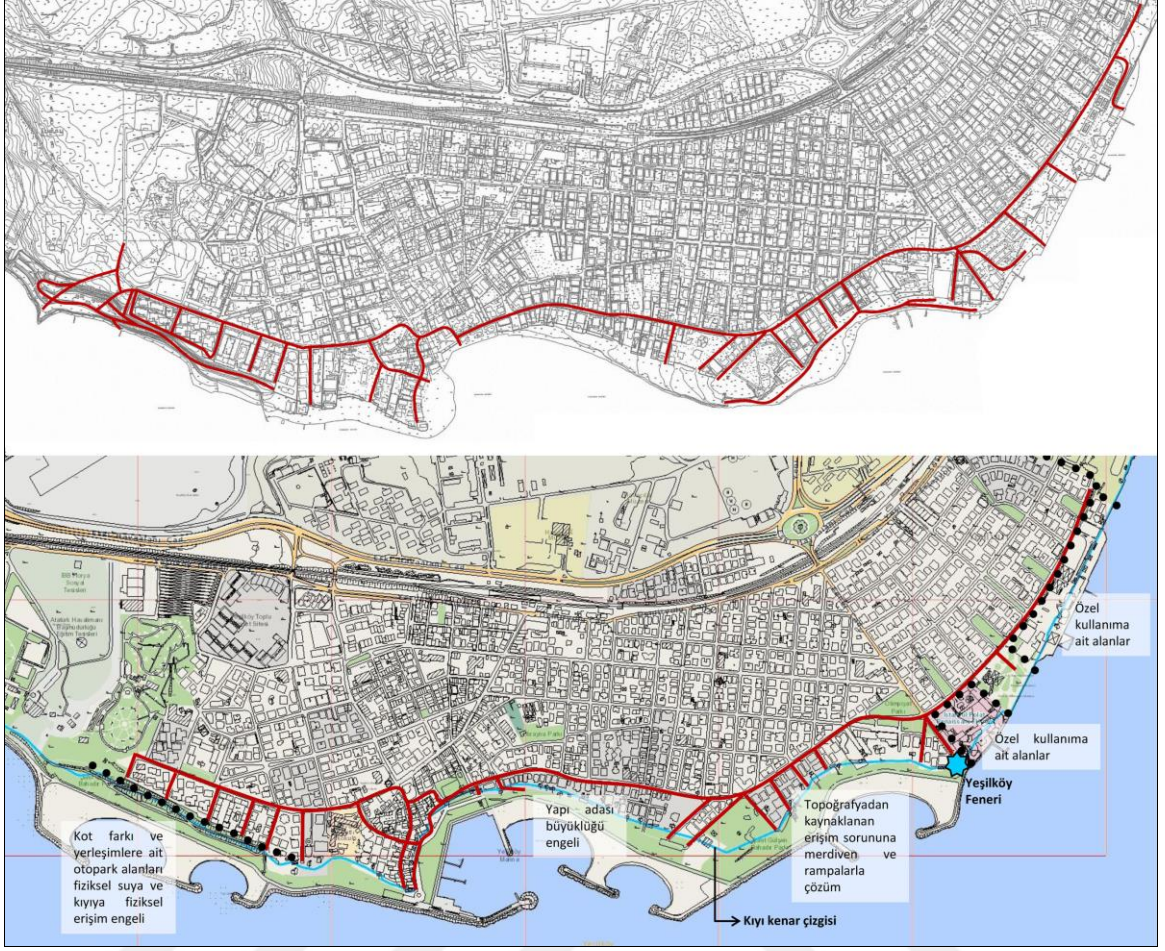
Kent ve dolgu alanı entegrasyonu değerlendirildiğinde; çalışma alanı içinde Yeşilköy Feneri'nden başlanarak Florya Sosyal Tesislerine kadar 3,5 km'lik kıyı bandı yürüyüş ve bisiklet yolu, spor alanları, kumsal, çocuk oyun alanları, otopark, yeme-içme mekanlarını kapsayan bir rekreasyon bandı olarak düzenlenmiştir. Arazi kazanımını (dolgu) içeren kıyı bölgesinde, dolgularla kamusal bir amaç gözetilse de, yapılan uygulamada dolgunun kıyıya olan fiziksel erişim mesafelerini arttırması kent ve kıyı bağlantısını zayıflatmaktadır. Kıyı alanı rekreasyon bandı olarak düzenlense de yerleşim bölgesinin kıyıya erişim mesafelerinin artmasına neden olduğundan yayaların fiziksel erişimini etkilemiştir. Dolgu alanı oluşturulmadan önce kıyıyla doğrudan ilişkili yalı yerleşme dokusunun, yerleşmenin kimliğini vurgulayan suyla olan fiziksel bağlantıları dolguyla birlikte kopmuştur. Kıyı geri alanından suya yönelen aksların bir kısmı dolgu alanı sonrasında kesintiye uğramıştır. Özellikle Yeşilköy Feneri'ne ulaşan aynı zamanda yaya ve araçlar için kıyıya ana erişim aksı olan Fener Caddesi fiziksel erişimin kesintiye uğradığı en önemli akstır (Şekil 5. 21) (Şekil 5. 28).



Şekil 5. 21 Fener Caddesi'nin restoran ve otopark alanı ile kesintiye uğradığı bölge.



Şekil 5. 22 Dolgu öncesi ve sonrasında Yeşilyurt kesiminde kentin kıyıdan uzaklaştığının kanıtı olarak Çınar Otel'in konumu [110]



Şekil 5. 23 Dolgu öncesi ve sonrasında kent kıyı ilişkisi bağlamında düşey erişim aksları



Şekil 5. 24 Dolgu sonrasında kıyı ile fiziksel bağlantısı tel örgü ile engellenen yol aksları

Ulaşım sistemleri entegrasyonu değerlendirildiğinde; bölgenin Bakırköy merkeze araç ile 7 dakika mesafe uzaklıkta olmasının kent halkına, alana kısa sürede erişim olanağı sağladığı görülmektedir. Alana deniz yolu ile ulaşım olanakları sınırlı olup, yazın yolcu vapuru ile sadece adalara sefer yapılmaktadır Deniz ulaşımının (Mavi Marmara) sadece yaz aylarında olması ve sefer sayılarının azlığı deniz ulaşımı ile erişim olanaklarını azaltmaktadır.

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'ne, bölgenin hinterlandından Florya-Sirkeci Sahil Yolu, D-100 Karayolu ve Demiryolu Caddesi üzerinden karayolu ile aynı zamanda Yeşilköy ve Yeşilyurt'un yerleşim bölgesinden yaya olarak ulaşım sağlanabilmektedir. Bölgeye belirli saatlerde sefer yapan toplu taşıma hatları (otobüs ve minibüs) Florya-Yeşilköy sahil yolu ve Demiryolu Caddesi'ni kullanmaktadır. Kıyıya doğrudan yaya erişimi sağlanan toplu taşıma durakları kıyıya 300 m yürüme mesafesindedir. Kıyı alanına kamu erişiminin sağlanmasında toplu taşıma bağlantılarının ve mevcut ulaşım sistemlerinin kıyı ile yeterince entegre olamadığı görülmektedir. Uygun ve doğrudan kıyı erişimini sağlayan öncelikle su kıyısından başka herhangi bir yerde faaliyeti mümkün olmayan su taksileri, feribot, deniz otobüsü gibi suya bağımlı ulaşım sistemleri ve otobüs, raylı sistemler gibi ulaşım kaynaklarının kıyı ile ilişkilendirilmediği görülmektedir. Mevcut otobüs ve dolmuş gibi toplu taşıma olanakları duraklarının kısmen kıyı erişim akslarına göre konumlandırılması, toplu taşıma duraklarında kıyı ile ilgili tabela ve program bilgilerinin yer almaması, kamunun kıyıya olan erişimini zorlaştırmaktadır (Şekil 5. 25).

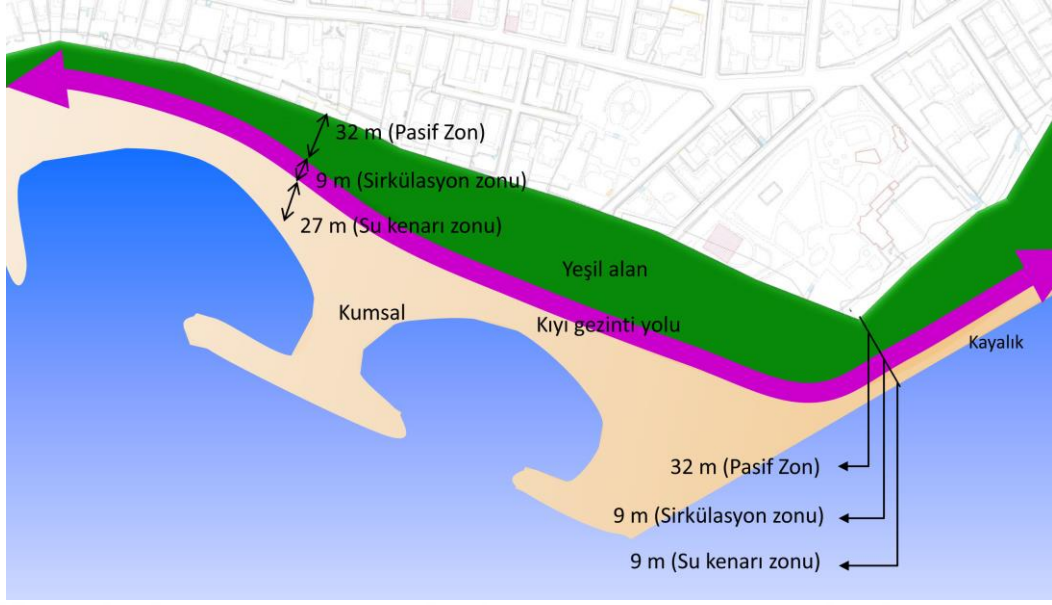
Alanda 3 adet açık otopark alanı bulunmakta ve kıyıya yakın sokaklar otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Marınanın gerisinde ve restoranların önünde ve alana ana giriş aksında bulunan otopark alanları haftasonları oldukça yoğun kullanılmakta ve yetersiz kalmaktadır.



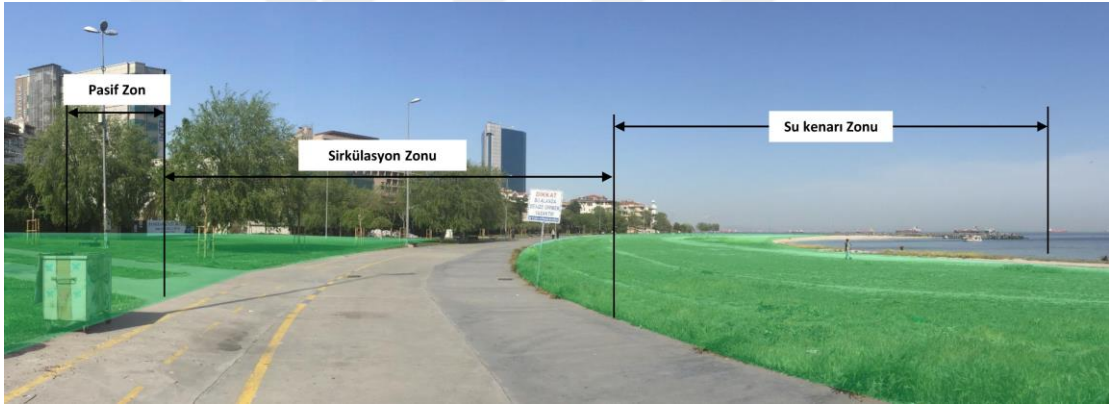
Şekil 5. 25 Yeşilköy-Yeşilyurt Bölgesinde toplu ulaşım bağlantıları

Kıyı bölgesi derinliği ve kıyı zonları değerlendirildiğinde; sudan itibaren kara yönünde kumsal ve kayalıktan oluşan su kenarı zonu, kıyıda yaya dolaşımının sağlandığı sirkülasyon zonu ve pasif zonun yer aldığı, zonların belirlenen fiziksel ölçütler açısından uygun olduğu görülmektedir (Şekil 5. 26).

Kent ve kıyı entegrasyonunun sağlanmasında ve kıyının kamu kullanımına elverişli hale getirilmesinde kıyıdaki erişim zonlarının, kıyının yapısı ile uyumlu olduğu görülmektedir. Su kenarında 27 m (min. 3 m) genişliğinde kumsal, bodur bitkilendirme elemanları ve bitkilendirmeyi vurgulayıcı aydınlatma elemanları, aynı zonun devamında 9 m (min. 1 m) genişliğinde kayalık alan bulunmaktadır. Daha sonra 9 m (min 4,5 m) genişliğinde lineer formda tüm kıyı boyunca eden yürüyüş yolu bulunmaktadır. Sirkülasyon zonunda ağaç, aydınlatma, gibi blokajlar bulunmamakta olup, bu zon acil araç girişine olanak sağlayacak niteliktedir. Yürüyüş yolu sabit yükseklikte ve engelli insanların da erişimine izin verecek elverişliliktedir. Sirkülasyon zonunun devamında 32 m (min 3 m) genişliğinde, gölge veren ağaçlar, bodur bitkilendirme elemanları, kent mobilyaları ve aydınlatma elemanları gibi kentsel donatılarla zenginleştirilmiş alan yer almaktadır (Şekil 5. 26) (Şekil 5. 27).



Şekil 5. 26 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyı dolgu alanında kıyı zonları ölçütlerinin değerlendirilmesi



Şekil 5. 27 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyı dolgu alanında su kenarı zonu, sirkülasyon zonu ve pasif zon

Çizelge 5. 2 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’nde kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının değerlendirilmesi

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’nde Kent-Kıyı Entegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları	
Ölçüt	Değerlendirme
Kıyı-Kıyı Geri Alanı Bağlantısı	-Sahil yolunun yerleşimin kuzeyinden geçmesi, erişim açısından yatayda fiziksel bir bariyer olan sahil yolunun, bu bölgede kent-kıyı bütünlüğünü etkilememesini sağlamaktadır. -Kıyı geri alanı yerleşimlerden ve bölgenin hinterlandından kıyıya yönelen dikey bağlantıların sık olmasına karşın, birçoğunun kıyı ile bütünlüşmemesi erişimi kesintiye uğramaktadır. -Kıyıda yer alan kamu mekanlarına açılan cadde, bulvar, meydan ve yeşil yolların olmaması nedeniyle kent-kıyı mekansal ilişkisi kurulamamaktadır.
Kent-Bölge Entegrasyonu	-Bölge Bakırköy genelinde özellikle marina ve çevresinde gelişen dönüşüm/canlandırma süreçlerinden çok fazla etkilenmemiştir. -Kent kıyısında doğuda mekansal yönden ayrışan ticaret kullanımlarının yer aldığı bölge ile batıda yerleşim dokusunun otoparklar ve topoğrafya nedeniyle kıyıyla kesilen bağlantıları bu kesimlerde bölgenin kent ile entegrasyonunu zayıflatmaktadır.
Kent-Dolgu Alanı Entegrasyonu	-Dolgu alanı, kıyının kentle olan fiziksel bağlantılarının bir kısmını koparmıştır. Kıyıya Yeşilköy merkez bölgesinden yönelen ve birçok işlevin birarada bulunduğu tek akstan erişimin yoğun olarak sağlanması kıyı bütününde kullanım dengesini ve entegrasyonu etkilemektedir. -Kıyı ve deniz arasındaki mesafe dolgu alanı büyüdükçe kopmuştur. Kıyıya yönelen dikey bağlantıların bir kısmının dolgu sonrasında kıyıya devamlılığının yeterince sağlanamaması, dolgu alanının kentle entegrasyonu zayıflatmaktadır.
Ulaşım Sistemleri Entegrasyonu	-Kıyıya hem Yeşilköy ve Yeşilyurt yerleşim bölgesinden yaya olarak hem de bölge hinterlandından araç ile ulaşım sağlanabilmektedir. -Uygun ve doğrudan kıyı erişimini sağlayan ulaşım sistemleri kıyıyla yeterince ilişkilendirilmemiştir. Duraklar merkezde ve özel kullanıma ait alanların çevresinde yoğunlaşmaktadır. Deniz ulaşımı bağlantıları zayıftır.
Kıyı Bölgesi Derinliği ve Kıyı Zonları (Dolgu alanında)	-Kıyı dolgu alanında kıyı zonu ölçütleri, kamunun suyla ve kıyıyla olan etkileşimine olumlu katkı sağlayarak kıyı kullanıcılarının suyla temasını güçlendirmektedir.

5.2.2 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi’nde Yaya Sirkülasyonunun Sürekliliği

Kıyı alanlarına kamu erişiminin sağlanması sürecinde ele alınması gereken en önemli konulardan biri yaya erişiminin sürekli ve kesintisiz bir şekilde kıyı boyunca sağlanabilmesidir [23].

Bakırköy kıyı alanı genelinde su kıyısında dolaşmak mümkün olmakla birlikte, askeri alanlar, devam etmekte olan rezidans inşaatlarının bulunduğu Ataköy kesimi ve Florya Kıyı Bölgesi’ndeki koruma alanları (Atatürk Deniz Köşkü ve Tesisleri) su kenarı kıyı

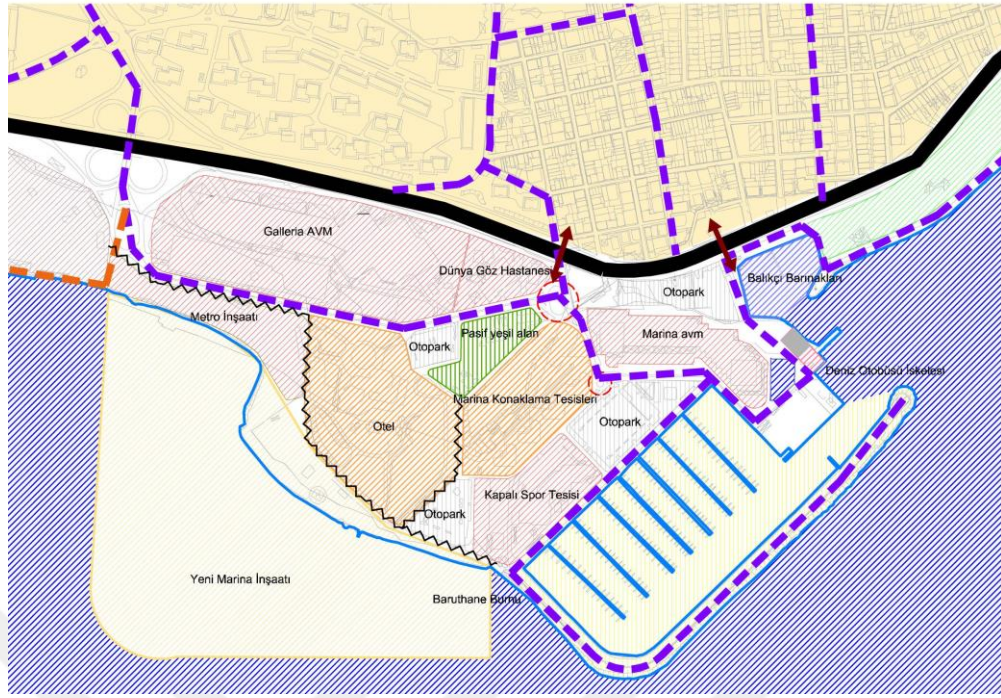
yürüyüş yolu sürekliliğinin kesintiye uğradığı alanlardır. Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde Zeytinburnu sınırında başlayan kıyı yürüyüş yolunun, Ataköy kesiminde kesintiye uğramasıyla, yayaların kıyıya erişiminin fiziksel ve görsel bariyerlerle hem yatay hem de düşey ekseninde engellendiği görülmektedir.

Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde rezidans ve ulaşım projelerine ait inşaat alanlarını perdeleyen duvarı, çit, korkuluk vs. gibi kıyının görsel ve fiziksel erişilebilirliğini ve kıyı alanlarının sürekliliğini bölmektedir. Yaya sirkülasyonunun en yoğun olduğu iskele meydanında canlı bir yaya alanı oluşmaktadır. Ancak iskele meydanında yer alan farklı işlevler arası mekansal organizasyonun sağlanamaması yürüyüş rotasının algılanabilirliğini zayıflatmakta ve yaya sirkülasyonunun sürekliliğine engel olmaktadır (Şekil 5. 30).

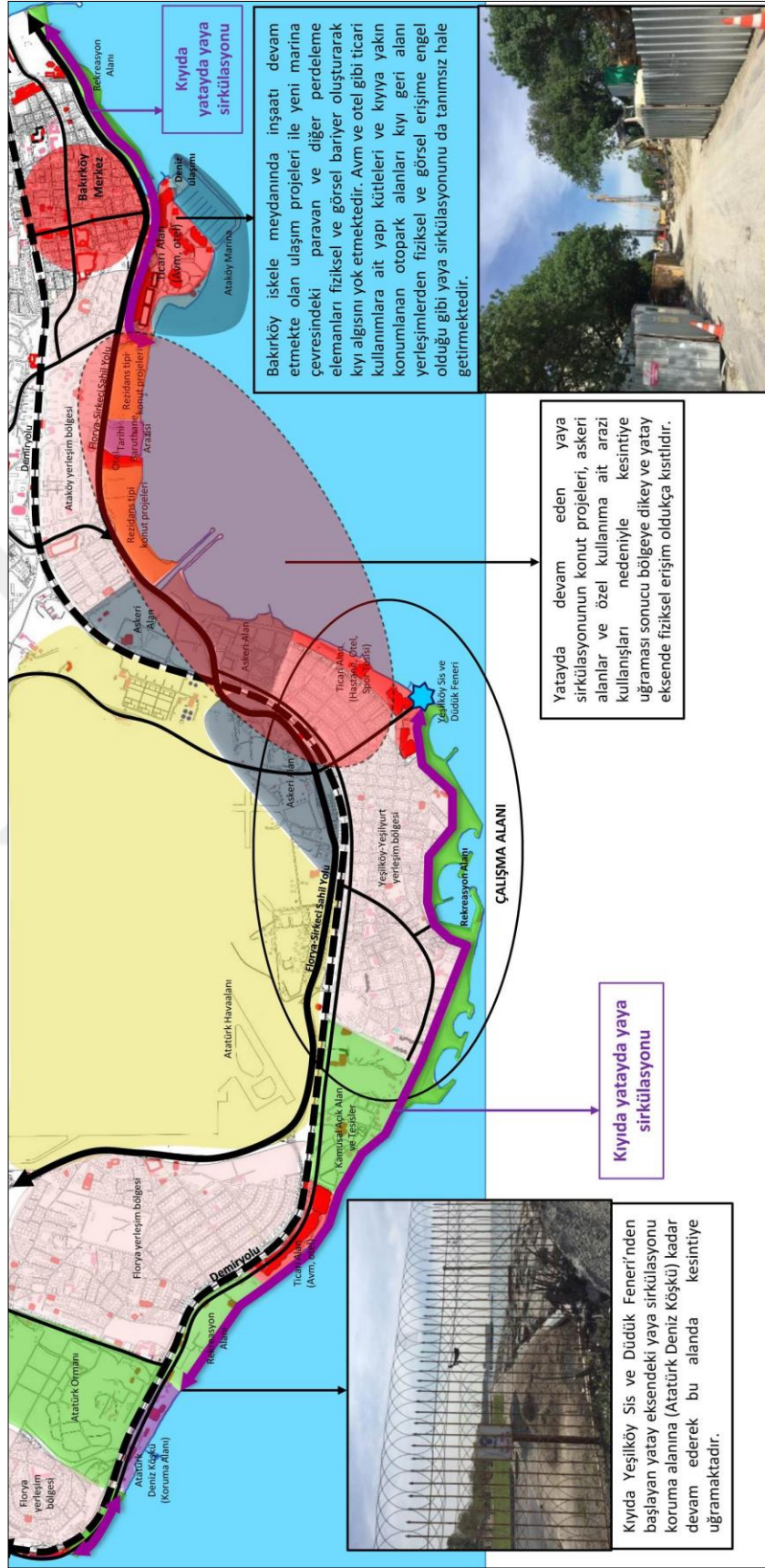


Şekil 5. 29 Bakırköy merkez kıyı bölgesinde işlev yoğunluğu [31]

Bakırköy kıyısı genelinde su kenarı yürüyüş yolunun sürekliliğinin sadece Yeşilköy Sis ve Düdük Feneri ile Florya Atatürk Deniz Köşkü arasında kalan alanda sağlandığı görülmektedir. Florya Kıyı Bölgesi içindeki farklı nitelikteki alanların birbirleriyle olan bağlantıları sağlansa da kıyı ve kıyı geri alanındaki yaya sirkülasyonu bütünleşmemektedir.



Şekil 5. 30 Bakırköy merkez bölgesinde kıyı erişimine veya sirkülasyonuna engel arazi kullanış türleri



Şekil 5. 31 Bakırköy kıyısı genelinde kıyıda yatay ekseninde yaya sirkülasyonu

Kıyı boyunca kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sürekliliğin sağlanması ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanlar oluşturulması açısından değerlendirildiğinde, Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'ne ana giriş aksının bulunduğu alan ve çevresindeki sokakların güvenli şekilde dik bağlantı aksları oluştursa da bu aksların kıyıya yönlendiriciliğinin tanımsız olduğu görülmektedir. Yaya yolları kıyıya direkt bağlanamadığı gibi çıkmaz sokaklar ve otopark alanları ile sonlanarak, kıyıya erişim kesintiye uğramaktadır. Su kenarında Florya bölgesinden devam eden yaya ve bisiklet yolu Yeşilköy Sis ve Düdük Fenerine kadar kesintisiz devam etmektedir. Fenerden itibaren otel, hastane, spor kulübü ve askeri alanın bulunduğu kıyı şeridinin kendi kullanım alanı içerisinde yaya dolaşım ağı bulunmakla birlikte kıyı boyunca devam eden yaya gezinti yoluyla bağlantısı yoktur. Kıyı boyunca sürekliliği sağlanan bisiklet yolu kullanım için elverişlidir. Ancak alan bütününde kıyıya paralel olan bisiklet yolunda sirkülasyon sağlanmasına rağmen, kıyı gerisinde ve yerleşmeler arası dikey bağlantıların kurulamadığı görülmektedir (Şekil 5. 36). Kıyı geri alanındaki yol akslarında engelli rampaları ve görme engelliler kılavuz çizgileri bulunsa da kıyıya yönelen tali akslarda engelli erişimi yetersizdir.

Çalışma alanı içinde yerleşim alanlarından diğer fonksiyon alanlarına (eğitim, ticaret, idari vd.) ve kıyı alanlarına erişimi sağlayacak, sürekliliği olan tanımlayıcı yaya yollarının kıyıyla bütünleşmediği görülmektedir. Kıyıda yayaların rahatça hareket edebilecekleri ve kıyı boyunca bütün faaliyet noktalarını birbirine bağlayan, sürekliliği olan bir yürüyüş rotası oluşturulmuştur. Alan genelinde ve kıyı geri alanında yaya hareketleri açısından olumlu bir yapı bulunmaktadır. Ancak kentin kıyısında, kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sirkülasyon yeterince sağlanamamaktadır. Dolgu alanı içinde taşıt kullanımı yasaklanarak yaya kullanımına öncelik verilmiştir. Kıyı ve kıyı geri alanı arasında kot farkı bulunan Yeşilyurt kesiminde yerleşim bölgesi içinden kıyıya yönelen yaya yollarının merdivenler/rampalar ile kıyıya devamlılığı sağlanmıştır. Yeşilyurt kesiminde yaya yollarının merdivenle kıyıya bağlandığı alanlarda yer alan kafeler kıyıya erişim algısı yerine özel bir mekana giriş yapıyor hissi yaratmakta ve yaya yollarını tanımsız ve erişilebilirliği sınırlı hale getirmektedir.

Kıyıya ulaşılabilirlik açısından yol girişleri net olarak tanımlansa da, haritalar, yönlendirme tabelaları ve diğer yol gösterici unsurlar yetersizdir. Araç girişinin yasak

olması yürüme eylemini teşvik edici bir unsur olsa da insanların kıyıya ve kıyıdaki tesislere kolay ulaşmasını sağlayacak yürüyüş rotaları yetersizdir. Kıyı yürüyüş yolu iyi aydınlatılmış, bisiklet kullanıcıları ile yayaların uyum içinde hareket edebilecekleri yeterli genişlikte, bitkilendirme ve kent mobilyaları ile desteklenmiştir.

Araç ve yaya trafiğinin birbirinden ayrılması açısından değerlendirildiğinde; dolgu alanına araç girişinin otopark alanından itibaren sınırlandırılmış olması kıyı boyunca yaya hareketlerinin rahat ve serbest şekilde gerçekleşebilmesini sağlamıştır. Kıyıya yönelen aksların bir kısmında kıyıya araçla erişim sınırlandırılmış olsa da, ana giriş aksında, otopark alanlarının çevresinde araç ve yaya trafiğinin bir arada olması bölgede sirkülasyonu olumsuz yönde etkilemektedir.

Alanda 3 adet açık otopark alanı bulunmakta ve kıyıya yakın sokaklar otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Kullanıcılar araçlarını park ederek sahile yaya olarak devam edebilmektedir. Çalışma alanının batı bölgesinde kıyı geri alanından geçmişte suya direkt bağlantısı olan ancak dolgu sonrasında fiziksel erişimin kesintiye uğradığı sokakların yerleşik nüfusun otopark alanı olarak kullanması bu bölgede kıyıya yaya olarak erişimi engellemektedir (Şekil 5. 41).

Kıyı gerisindeki yapı blokları arasındaki yerleşim dokusuna ait yaya dolaşım ağı ölçütleri değerlendirildiğinde; yapı adalarının alanda yürümeyi kolaylaştıracak büyüklükte olsa da kıyıya yaklaştıkça ada boyutlarının büyüdüğü görülmektedir. Farklı kentsel yerleşmelerde yere özgü özelliklere bağlı olarak değişkenlik gösteren bu yapısal nitelik Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde yaya sirkülasyonuna ve yayaların kıyıya fiziksel erişiminin sağlanmasına engel olmaktadır. Ada boyutlarının cephesi 27 m ile 650 m arasında değişmekte olup, kıyıya yaklaştıkça ada cepheleri büyüyerek kıyıda duvar etkisi oluşturmaktadır. Kıyı geri alanından kıyıya dik gelen yaya bağlantıları 650 m'yi bulan ada boyutları ile kesintiye uğramakta, bu da görsel ve fiziksel erişimi sınırlandırmaktadır (Şekil 5. 32).



Şekil 5. 32 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi yapı adalarında yaya sirkülasyonu için dolaşım ağı ölçülerinin analizi



Şekil 5. 33 Kıyıya yönelen erişim aksları

Çalışma alanı genelinde yaya hareketlerine öncelik verildiği ancak çeşitli fiziksel bariyerler nedeniyle yaya sirkülasyonunun kesintisiz olarak kıyıdaaki fonksiyon alanlarıyla ilişkilendirecek şekilde yeterince sağlanamadığı görülmektedir.

Çalışma alanı kıyısında genel olarak;

- Kamuya açık yürüyüş yollarının sahile inen işlevsel yürüyüş bağlantılarından deniz kıyısına erişim olanaklarının sağlanamadığı ve deniz kenarındaki yolların genel yaya ağına bağlanamadığı,
- Yolların bir yerden çıkıp bir yere ulaşabilir olmadığı,

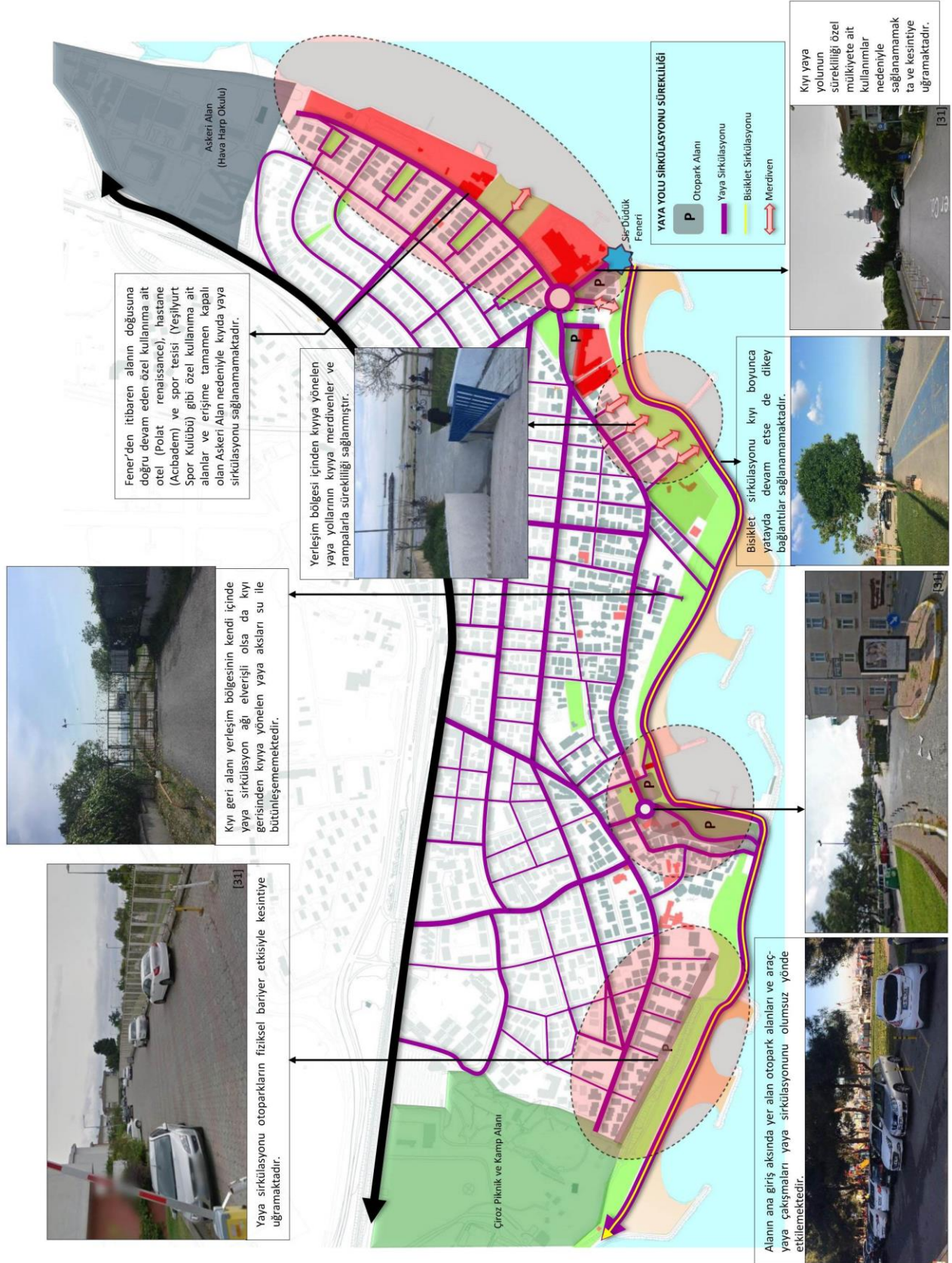
- Su kenarına ve kıyıya net varış noktalarının yeterince oluşturulmadığı,
- Bölgesel park ve açık alan sistemlerinin, kamu binalarının, alışveriş bölgelerinin ve diğer kamusal alanların sahil şeridi kamu erişim hattıyla bağlantısının mevcut yaya dolaşım sistemi üzerinden sağlandığı,
- Kıyıda farklı bölgeleri birbirine bağlamak, daha fazla faaliyet sunmak ve rekreasyon fonksiyonunu arttırmak için toplu taşıma ve diğer kentsel fonksiyonlar arası ilişkilerin yeterince kurulamadığı,
- Kamu mekanları ile birleşen meydan, bulvar ve gezinti yolları oluşturulmadığı,
- Su kenarı boyunca sirkülasyonun sağlandığı ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanların oluşturulduğu,
- Kıyı boyunca bütün faaliyet noktalarını birbirine bağlayan bir yürüyüş rotasının oluşturulduğu,
- Kıyı ile bağlantı akslarının düzenli aralıklarla (kent bloğu uzunluğu veya daha az) ve kıyıya dik olarak konumlandırılmasına rağmen kıyıyla bütünleşmeyen akslar nedeniyle erişimin ve manzara olanaklarının yeterince oluşturulmadığı,
- Kıyı alanına yakın kavşaklarda trafik ışıkları ve gelişmiş yaya geçitleri ile güvenli bir şekilde yaya ve bisikletli erişimin sağlandığı ve kıyıda yatay eksenle bisiklet yolu bulunduğu ancak kıyı geri alanı bisiklet yolu ile dikey bağlantıların ve bisiklet park yerlerinin oluşturulmadığı,
- Araç ve yaya trafiğinin birbirinden net olarak ayrılmadığı alanların olduğu,
- Yaya ve araç çakışmalarının kıyıya yakın geçişlerde görece fazla olduğu,
- Yönlendirici tabelalar ve işaretler bulunmadığı,
- Kent içinden gelen yaya akslarının kıyıda ki kamusal alanlar, açık-yeşil alanlar ve rekreasyon alanlarıyla direkt bağlantılarının yeterince sağlanamadığı,
- Kıyıya yakın noktalarda yaşayanlar ve ziyaretçilerin araçlarını park ederek kıyı alanına yaya olarak devam etmesine olanak sağlayacak park alanlarının oluşturuldu görülmektedir. Bu alanlar yayaların kıyıyı kullanımına olanak sağlasa da sirkülasyon ve görsel erişim açısından engel oluşturmaktadır (Şekil 5. 35).



Şekil 5. 34 Kıyıya ana giriş bölgesinden dikey ekseninde erişim sağlayan yaya aksları



Şekil 5. 35 Kıyıya yakın konumlanan otopark alanlarının yaya hareketlerine olumsuz etkisi



Şekil 5. 36 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde yaya sirkülasyonu

Çizelge 5. 3 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde yaya sirkülasyonu sürekliliğinin değerlendirilmesi

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Yaya Sirkülasyonu Sürekliliği	
Ölçüt	Değerlendirme
Kıyı boyunca kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sürekliliğin sağlanması ve yayaların rahatça hareket edebileceği alanlar oluşturulması açısından değerlendirildiğinde,	-Kıyıya ve suya yönelen dikey yaya bağlantıları kuvvetli olsa da, kıyı boyunca uzanan yataydaki yaya sirkülasyonu ile bütünleşmemekte ve kesintilere uğramaktadır. -Bisiklet yolu yatayda görsel ipuçları ile desteklenerek kesintisiz devam etse de, yerleşim bölgesine dikey bağlantıları sağlanmamıştır. Engelli erişimi yetersizdir. -Kıyı boyunca fonksiyon alanlarını birbirine bağlayan bir yürüyüş rotası bulunmaktadır. Ancak rotanın kıyı geri alanındaki fonksiyon alanları ile bağlantıları yetersizdir. -Kıyıda yer alan özel kullanıma ait ve askeri alanlar ile otoparklar gibi bariyerler yaya sirkülasyonunu kesintiye uğratmaktadır. -Alan genelinde ve kıyı geri alanında yaya hareketleri açısından olumlu bir yapı bulunsa da kentin kıyısında, kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde sirkülasyon sağlamamaktadır. -Kıyı gerisinde yer alan kamu binalarının, açık alan sistemlerinin ve diğer kamusal alanların sahil şeridi kamu erişim hattıyla bağlantıları mevcut yaya yolları üzerinden sağlanmaktadır. -Kıyı gerisinde ve kıyıda yayaların serbestçe hareket edebileceği alanlar olsa da bu alanlar birbiriyle entegre olamamaktadır.
Araç ve yaya trafiğinin birbirinden ayrılması	-Araç ve yaya trafiğinin birbirinden net olarak ayıramadığı alanların oluşması (özellikle ana giriş bölgesinde) yaya sirkülasyonunu kesintiye uğratmaktadır. -Yeşilköy merkez bölgesindeki ana giriş aksında yer alan otopark alanları yaya sirkülasyonunu olumsuz yönde etkilemektedir. -Kıyı alanına yakın kavşaklarda trafik ışıkları ve yaya geçitleri bulunmaktadır.
Kıyı gerisindeki yapı blokları arasındaki yerleşim dokusuna ait yaya dolaşım ağı ölçütleri	-Yapı adalarının büyüklükleri kıyıya yaklaştıkça yaya sirkülasyonuna ve yayaların kıyıya fiziksel erişiminin sağlanmasına engel olacak ölçütlerdedir (Şekil 5. 32)

5.2.3 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Suya Doğrudan Erişim

Bakırköy kıyısı genelinde kıyıya ve suya fiziksel/görsel erişim özellikle Ataköy kesimindeki yüksek yapılaşma ve silueti olumsuz etkileyen yapı yükseklikleri, fiziksel ve kurumsal bariyerler gibi birçok nedenle sağlanamamaktadır. Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde yer alan marinanın kamusal kullanıma açık olması gerekirken sadece kendi kullanıcılarına erişim olanağı sağlamaktadır. Bölgede yer alan otel, AVM, spor tesisi, kapalı otopark gibi alanlar geniş yapı kütleleri ile görsel erişime engel olmaktadır. Bu alanda kıyıya kamusal erişimi sağlayacak görsel ve fiziksel bağlantıların olmadığı

görülmektedir. Suyla doğrudan temas etme olanağı sağlayan fonksiyon alanlarının oldukça sınırlı olduğu Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi'nde suya görsel ve fiziksel erişim sadece rekreasyon bandı olarak düzenlenen dolgu alanından ve iskele meydanından kısıtlı olarak sağlanabilmektedir.

Florya Kentsel Kıyı Bölgesi'nde ise geçmişte kent halkının sıkça kullandığı ve halkın suyla fiziksel temas etme alanları olan plajların (Florya ve Güneş Plajı), günümüzde Atatürk Deniz Köşkü ve Başbakanlık Konaklama Tesisleri gibi kamusal olan ancak giriş çıkışların kontrollü şekilde sağlandığı tesislerin sınırları içerisinde kaldığı ve bu bölgelerde kamunun suya fiziksel kesintiye uğradığı görülmektedir.

Suya doğrudan erişim olanaklarının görece daha fazla olduğu Yeşilköy- Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamunun kıyıya fiziksel, görsel, açıklayıcı ve işitsel erişim olanakları değerlendirilmiştir.

Fiziksel erişim açısından; kıyı geri alanı yerleşimler arasından suya yönelen aksların bir kısmının dolgu alanına ulaştığında kesintiye uğraması nedeniyle suya doğrudan fiziksel erişilebilirliğin bazı bölgelerde sağlanamadığı görülmektedir. Çalışma alanının doğusunda yer alan Yeşilyurt bölgesinde sokaklardan kıyıya merdiven/rampalar ile erişim sağlanması kamunun kıyıya fiziksel erişimini kolaylaştırmaktadır. Florya'ya uzanan batı bölgede ise sokakların kıyıya bağlanan kısımlarının tel örgü ile kapatılarak yerleşimlere ait otopark alanı olarak kullanılması topoğrafyanın da etkisiyle kamunun erişimini tamamen engellemektedir. Kıyı alanına fiziksel erişim sağlayan sokaklar, yürüyüş yolları, caddeler, patikalar gibi kıyı erişim aksları, kıyıdaaki rekreasyon alanları, spor ve oyun alanları, yeme-içme mekanları, otopark alanları, toplu taşıma gibi fonksiyon alanlarıyla yeterince birleşmemektedir.

Yeşilköy'ün kıyıya açılan merkez bölgesinde açık otoparkların fiziksel bariyer oluşturması yaya yolunun dar bir geçişle kıyıya ve kıyıdaaki açık yeşil alanlara ulaşması fiziksel erişim açısından kıyının açıkça görünebilir ve kolayca tanımlanabilir olmasına engel olmaktadır.

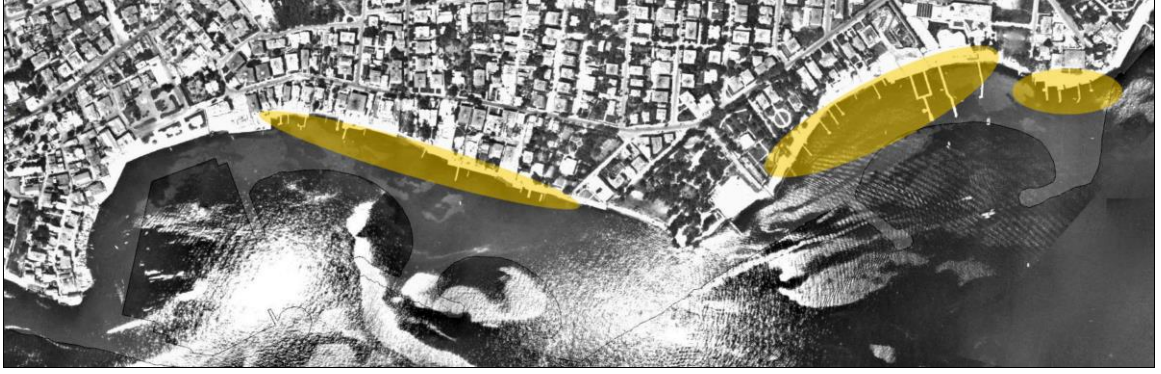


Şekil 2. 37 Yeşilköy Sis ve düdük Feneri'nden otoparklar ve dolgudan kaynaklanan kot farkının çözülmemesi nedeniyle fiziksel erişim engeli [31]

Çalışma alanı boyunca açık yeşil alanlardan, kıyı yürüyüş yolundan, kamusal alanlardan ve kumsaldan suya fiziksel temas etme olanakları bulunmaktadır.

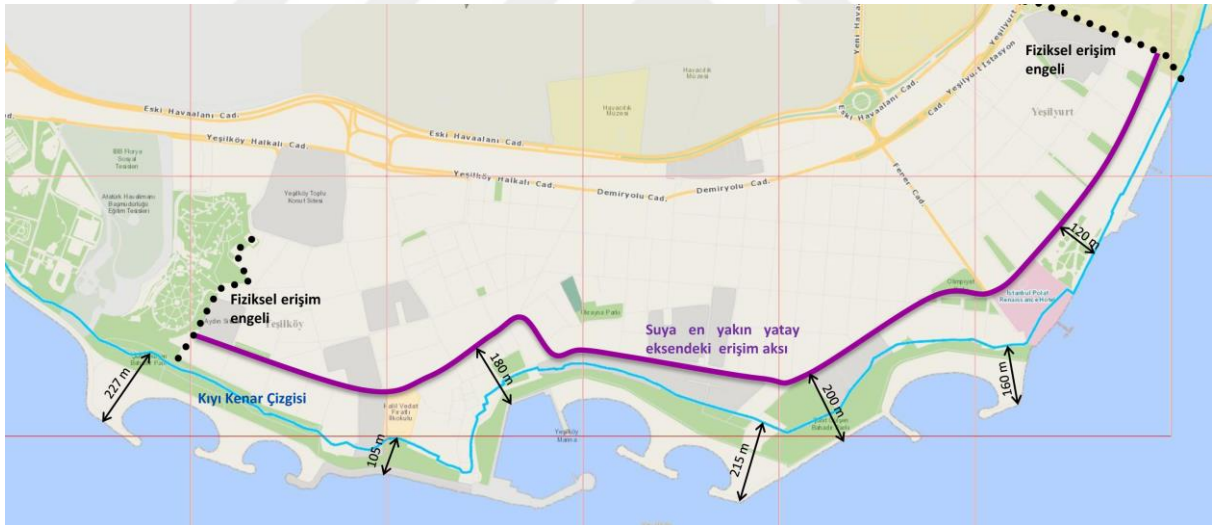
Kıyı alanlarındaki açık alanlar suyla fiziksel temasa olanak sağlayacak şekilde tasarlanırsa da çalışma alanında yer alan kumsal, plaj kullanımı için elverişli olmasına karşın alanda denize girmenin yasak olması kent halkının suyla geçmişte kurduğu ilişkiyi kesintiye uğratmıştır. Marina alanının çevresinde yer alan tel çit kamu kullanımını kısıtlamaktadır.

Kıyı alanındaki otopark, özel kullanıma ait otel (Çınar Otel, Polat Renaissance), hastane (International/Acıbadem Hospital) gibi alanlar ve askeri alanlar gibi fiziksel bariyerler kent ve kıyı arasındaki bağlantıyı zayıflattığı gibi manzarayı da gösterişsiz ve cazibesiz hale getirdiği için insanları kıyı algısından uzaklaştırmaktadır.

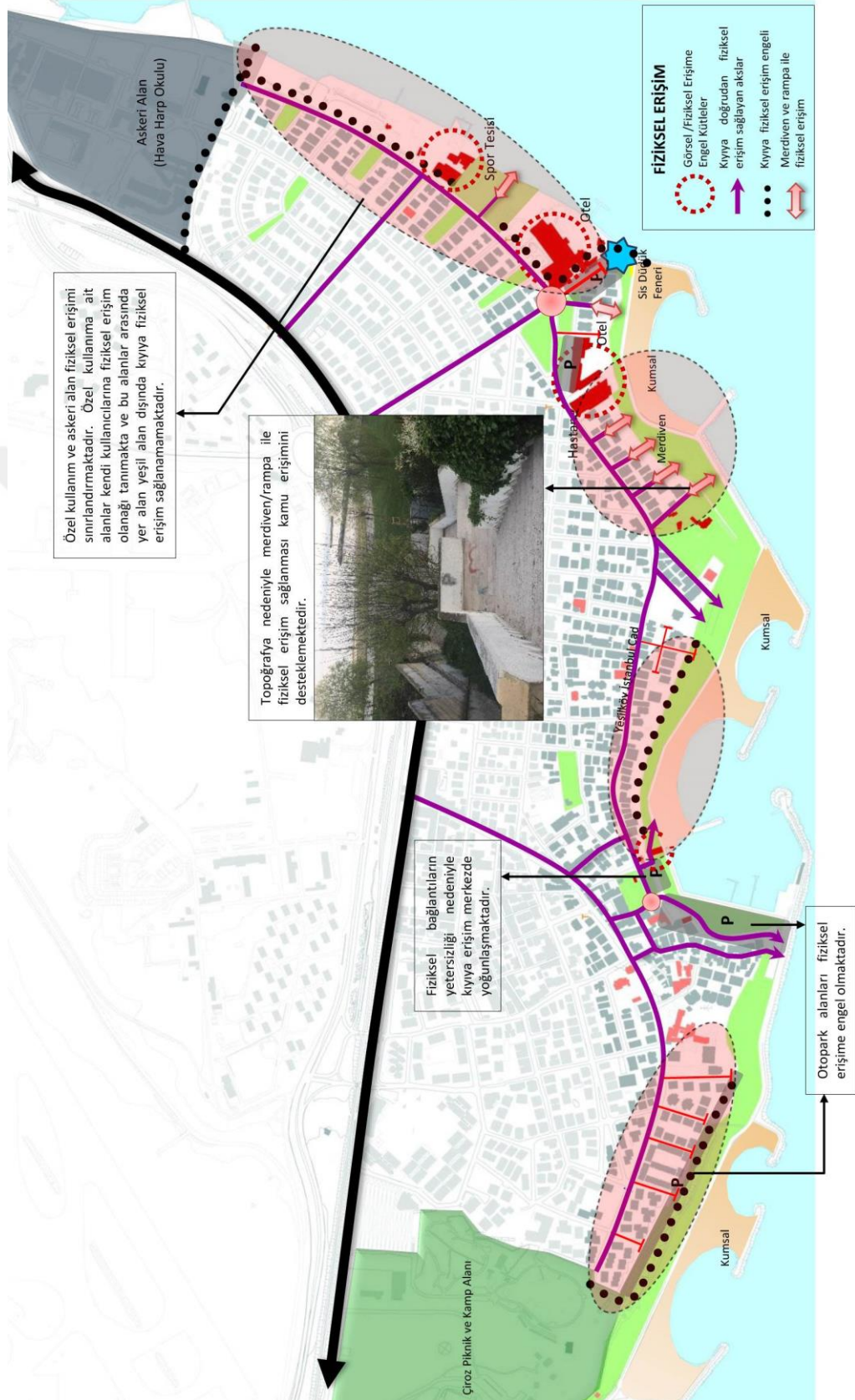


Şekil 5. 38 Geçmişte (1982) kıyıda suyla temas olanağı sağlayan iskeleler

Yeşilköy-Yeşilyurt kıyı bölgesinde kentlinin suyla temas ettiği noktalar olarak kıyıda yer alan iskeleler dolgu sonrasında yok olmuştur. Geçmişte kıyı kentlerinde kent içinden suya yönelen yol aksları kıyıya ulaştığında suyla ilişkili bir aktivite ile sonlanır ve insanlar bu alanlarda suyla etkileşime geçme fırsatı bulurdu. Ancak günümüzde kıyıda gerçekleşen dolgu düzenlemeleri ile Yeşilköy kıyısında olduğu gibi tarihi iskeleler yok olmaktadır (Şekil 5. 38).



Şekil 5. 39 Dolgunun suya fiziksel erişim mesafelerini arttırıcı etkisi



Şekil 5. 40 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde fiziksel erişim



Şekil 5. 41 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nin batısında otoparklar ve tel çit nedeniyle fiziksel erişim engeli

Çalışma alanı görsel erişim açısından değerlendirildiğinde; kıyıda su ve kıyı manzarasının kıyı gerisinden kesintisiz olarak sağlanamadığı, kıyıdaki birçok kamusal mekan, denizsel faaliyetler, peyzaj düzenlemeleri, marina ve daha birçok kullanım ve uygulamanın kıyının hem görsel imajını hem de silüetini etkilediği görülmektedir.

Kıyı çizgisinden 80-100 m geride kalan alandaki konut dokusunu oluşturan yapıların kat yükseklikleri en fazla 5'tir. Alanın kendi içinde bina kat yükseklikleri arasında bir kademelenme söz konusu değildir. Lineer olarak yaklaşık 3500 m uzunluğundaki kıyı alanında yapı yoğunluğu yerleşim dokusu içinde eşit olarak dağılmaktadır. Bölgenin düz yapıya sahip yerleşim dokusu görsel erişimi olanaksız hale getirirse de alanın doğu ve batısında topoğrafyanın karaya doğru yükselmesi görsel erişimi arttırmaktadır. Fener civarındaki turizm ve ticaret fonksiyonlarını içeren alanda otel ve hastane gibi çok katlı yapı kütleleri görsel erişimin en önemli engelleridir. Kıyıda oluşturulan otoparklar ve çitler önemli görsel bariyerlerdir (Şekil 5. 41).



Şekil 5. 42 Kıyı geri alanı yerleşim bölgesinden suya görsel erişim sağlanan sokaklardan manzara görünümleri

Yeşilköy İstanbul Caddesi'nden kıyıya açılan bazı sokaklardan ve binalar arasından görülen deniz manzarası alanı çekici hale getirerek insanların ilgisini çekmektedir. Ancak bazı bina otoparkları ve büyük yapı kütleleri görsel erişimi engellemektedir. Yeşilköy merkez bölgesinde restoranların kıyıya bakan kısmında yer alan otopark ve ana aks üzerindeki otopark görsel erişimi olumsuz yönde etkilemektedir. Çalışma alanında, yerleşme alanlarından kıyıya doğru ve kıyıda yerleşme alanlarına doğru bakıldığında, deniz aktiviteleriyle (maritime) ilgili manzaralar, sokaklardan kıyıya ulaşırken görülen manzaralar, kıyıda geriye doğru görülen şehir manzarası ve kıyıda konumlanmış tepelik alanlardan seyredilebilen manzaralar görsel ve fiziksel bariyerlerin etkisi nedeniyle sınırlı ölçüde hissedilebilmektedir. Kıyıda yürüyüş yolu boyunca suya görsel erişim sağlanabilmekte ancak yaya yolunun kesintiye uğradığı Yeşilköy Sis ve Düdük Feneri'nden itibaren fiziksel ve görsel erişim kısıtlanmaktadır.

Kıyıda ilk yapı adalarındaki dikey bağlantılardan görsel erişim sağlanırken, kıyı çizgisinden uzaklaştıkça yaklaşık 200 m mesafeden itibaren görsel erişim yok olmaktadır.

Açıklayıcı erişim açısından; tarihi kıyı geçmişine ait simgeler görece korunsun da, bölgede geçmişe yönelik olarak kıyı algısının sürdürülmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak alanda kıyı

temasıyla yapılan herhangi bir etkinlik, kıyıcı tanıtan festival ve düzenleme bulunmamaktadır. Kıyı geri alanından sahile yönlendiren tabela vb. olmaması semt halkı dışındaki kullanıcılar için alanın erişimini zorlaştırmaktadır. Yeşilyurt kesiminde kıyıya merdivenle açılan yollarda bulunan kafeler kıyıda çok özel bir alana giriş yapıyor algısı yaratmaktadır.

İşitsel erişim açısından; su algısının ancak kıyıda sağlanabildiği görülmektedir. İşitsel açıdan bölgede su ve dalga sesleri ile denizcilik faaliyetleri ile ilgili işitsel algı kıyıda itibaren yaklaşık 200 m'den sonra kaybolmaktadır.



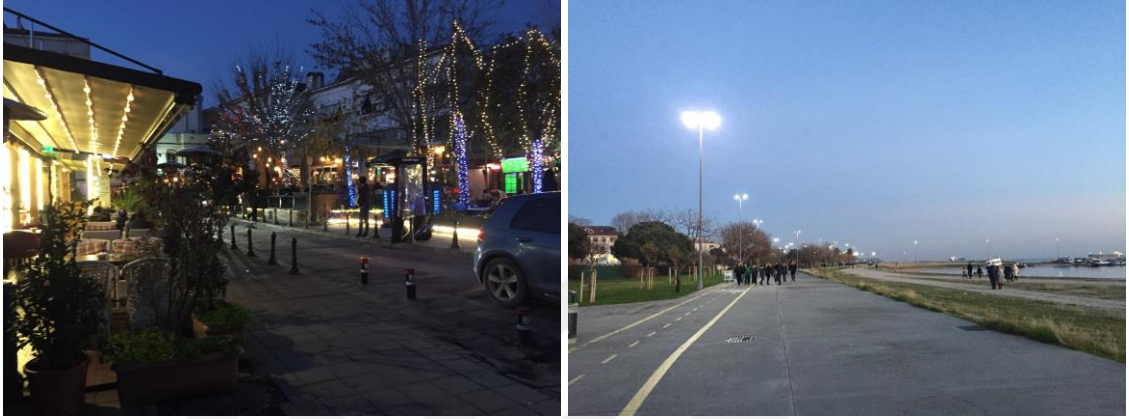


Şekil 5. 43 Yeşilköy- Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde görsel erişim

Çizelge 5. 4 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde suya doğrudan erişim olanaklarının değerlendirilmesi

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Suya Doğrudan Erişim	
Ölçüt	Değerlendirme
Fiziksel Erişim	-Kıyı alanına fiziksel kamu erişimi sağlayan sokaklar, yürüyüş yolları, caddeler ve patikalar kıyıdaki rekreasyon alanları, spor ve oyun alanları, yeme-içme mekanları, otopark alanları, toplu taşıma gibi fonksiyon alanlarıyla yeterince birleşmemektedir. -Kent ve kıyıyı yatay ekseninde bölen sahil yolu ya da demiryolu gibi fiziksel bir bariyerin olmayışı, Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nin aksine kent ve kıyının bir bütün olarak algılanmasını sağlamaktadır. -Bölgenin doğusunda (Yeşilyurt kesiminde) yer alan özel kullanıma ait alanların ve askeri alanın yarattığı fiziksel bariyer etkisi kamunun kıyıya ve suya erişimini kısıtlamaktadır. -Bölgenin batısında yerleşim dokusu içinden kıyıya yönelen sokakların, yerleşimlere ait otopark alanı olarak kullanılarak kıyıyla olan fiziksel bağlantıları tel örgü/çit ile kapatılması bu alanda fiziksel erişim engellenmektedir. -Bölgede yer alan kamusal açık alanlardan kıyıya fiziksel erişim yeterince sağlanamamaktadır (Çiroz Piknik ve Kamp Alanı) -Rekreasyon alanı olarak düzenlenen dolgu alanı bütününde yer alan kumsaldan ve yürüyüş yolundan suya fiziksel temas etme olanakları bulunmaktadır.
Görsel Erişim	-Çalışma alanının doğusunda yer alan hastane ve otel gibi yüksek yapı kütleleri ve alan genelinde yer alan otoparklar görsel erişim açısından engel oluşturmaktadır. -Kıyı gezinti yolu boyunca suya görsel erişim olanakları ve manzara seyir alanları bulunmaktadır. -Kıyıya açılan sokaklardan deniz manzarası nadiren görülebilmekte olup, binalar arasından ve sokaklardan suya görsel erişim yere özgü özelliklerin etkisiyle kısmen sağlanabilmektedir. Kıyıda ilk yapı adalarındaki dikey bağlantılardan görsel erişim sağlanırken, sudan uzaklaştıkça yaklaşık 200 m mesafeden itibaren görsel erişim yok olmaktadır. -Kıyı boyunca yer alan aydınlatma elemanları görsel erişimi desteklemektedir.
Açıklayıcı Erişim	-Bölgede geçmişe yönelik olarak kıyı algısının sürdürülmesi sağlanmaya çalışılsa da, kıyı ve su temasıyla düzenlenen herhangi bir etkinlik, festival olmaması, levhaların yetersizliği ve erişim akslarının tanımsız olması açıklayıcı erişimin yetersiz olduğunu göstermektedir.
İşitsel Erişim	-Bölgede işitsel açıdan su algısı ancak kıyıda sağlanabilmektedir. Su ve denizcilik ile ilgili işitsel algı ancak su kenarında hissedilebilmektedir.

Yeşilköy-Yeşilyurt bölgesinde kıyı boyunca ve geri alanında yer alan aydınlatma elemanları, Yeşilköy Merkez bölgesinde restoran, kafe vb. kullanımların yarattığı canlılık güvenlik algısı yaratmaktadır. Aynı zamanda kıyıda yer alan Polis Merkez Amirliği Binası ve alanı kontrol eden polis devriyelerinin emniyeti sağladığı görülmektedir. Kıyıda özel kullanıma ait alanlar arasında fiziksel erişim engeli ile sınırlanan açık alanlarda oluşan ıssız alanlar güven hissini azaltmaktadır.



Şekil 5. 44 Kıyıya erişim sağlanan bölgedeki canlı mekanlar ve kıyı yürüyüş yolunda aydınlatma elemanlarının yarattığı güvenlik algısı



Şekil 5. 45 Kıyıda yer alan Polis Merkez Amirliği binası [31]

5.2.4 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği

Bakırköy'ün Merkez Kıyı Bölgesi ticaret ve kültür ağırlıklı fonksiyon alanlarını barındıran en yoğun bölgedir. İskele meydanında yer alan marina, konaklama tesisleri, otel (Sheraton), AVM (Galleria), deniz otobüsü (İDO), metro inşaatını kapsayan ulaşım projeleri ve otopark alanları gibi birçok işlev, alanın yoğun olarak kullanılmasına neden

olmaktadır. Kentsel ve kamusal mekan kurgusu ile birlikte kamu erişiminin yeniden değerlendirilmesi gereken bölgede suyla ilişkili kullanımlar balıkçı barınakları, deniz ulaşımı ve marinadır. Kent halkı bu bölgede iskele meydanından Ayvalı deresine kadar devam etmekte olan ve rekreasyon amaçlı düzenlenen dolgu alanında sınırlı ölçüde suyla temas etme olanağı bulmaktadır. Ataköy bölgesinde yer alan rezidans tipi konutlar (Sea Pearl, Yalı Ataköy), otel (Hyatt Regency) ve günümüzde işlevini yitiren tarihi Baruthane yapılarının bulunduğu arazi kamunun kıyıya erişimine ve kıyının kamusal kullanımına engel olmaktadır.

Bakırköy kıyısında, Yeşilköy Sis ve Düdük Feneri ile Küçükçekmece göl ağzı arasındaki kıyı şeridinin Atatürk Deniz Köşkü'nün bulunduğu koruma alanı dışındaki kısmı rekreasyon amaçlı düzenlenmiştir. Rekreasyon bandı boyunca sosyal tesis (İBB Florya Sosyal Tesisleri), Başbakanlık Konaklama Tesisleri, AVM (Aqua Florya), akvaryum, otel (Crown Plaza), lunapark, restoranlar, otopark alanları gibi birçok farklı fonksiyon alanının yanı sıra günümüzde eski önemini yitiren ve kamu kullanımına kapalı olan Florya ve Güneş plajları bulunmaktadır. Kıyıda yer alan ve suyla doğrudan ilişkisi olmayan kıyı kullanımları rekreasyon kullanımının sürekliliğini ve kıyının kamusal kullanımını etkilemese de özel kullanıma ait bu alanlar kamunun kıyıda serbestçe hareket etmesine engel olmaktadır.



Şekil 5. 46 Kıyıda yer alan Aqua Florya AVM'nin suya görsel erişim sağlanan manzara seyir teraslarına kıyidan fiziksel erişim yoktur.

aktiviteler düzenlenmektedir. Su kenarında ve kıyı boyunca özellikle suya bağımlı ve su destekli karma arazi kullanımı yerine pasif yeşil alanlara yer verilmesi, çalışma alanı bütününde aktivitelerin ve fonksiyon alanlarının suyla doğrudan ilişkili kullanımlar olmaması nedeniyle kıyıdaki kullanımların kamunun suya ve kıyıya erişimine yeterli katkıyı sağlayamadığı görülmektedir.

Marinanın geri alanında üst gelir grubuna hitap eden restoranlar ve kıyı genelinde birçok kafe bulunmaktadır. Kafe önlerinde sıklıkla çocuk oyun alanları ve spor alanları bulunmaktadır. Kıyı geri alanında yerleşme ve ticaret alanları yoğunlaşmaktadır.



Şekil 5. 49 Bölgede yer alan kamusal açık alandan (Rönepark) kıyıya görsel ve fiziksel erişim

Çizelge 5. 5 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Alanı'nda yer alan fonksiyonların suyla ilişkisi

Suyla İlişki	Fonksiyon Çeşidi	Kamusal Kullanım ve Erişim ile İlişkisi
Suya Bağımlı	Yat limanı ve marina, balıkçı barınakları, demirleme yeri, su ürünleri kooperatifi, kumsal.	Yat limanı ve marina suya bağımlı fonksiyon alanları olmasına karşın kendi kullanıcı kitlesinin erişimine izin veren alanlar olarak kamusal kullanıma engel olmaktadır.
Suyla İlişkili	Park, restoran, kafe, spor alanı, rekreasyon alanı, dinlenme yerleri, yürüyüş ve bisiklet parkuru.	Kamunun suyla temasına olanak sağlayan ancak kıyı gerisinde de bulunması mümkün olan kullanım türleridir.
Sudan Bağımsız	Otel, hastane, otopark, spor tesisi	Kamusal kullanımı ve kamu erişimini engelleyen fonksiyon alanlarıdır.

Kamusal kullanıma olanak sağlayan ve engel olan kullanım türleri; kıyıda yer alan rekreasyon alanları, yeşil alanlar ve diğer kamusal açık alanların kent halkının kıyıyla olan ilişkisini kuvvetlendirdiği görülmektedir. Kıyıda yer alan fonksiyon alanları, kamu kullanımına olanak sağlamaları ve farklı kullanıcı profillerine hitap etmeleri nedeniyle kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir. Çocuklar için oyun parkı, gençler spor alanları, kafeler, çay bahçeleri, kamusal açık alanlar (Rönepark), yetişkinler için yeme-içme mekanları, dinlenme alanları, yürüyüş ve bisiklet yolu, rekreasyon alanları ve tesisler kamusal kullanıma olanak sağlayarak kentlinin kıyıdan keyif almasını sağlamaktadır.



Şekil 5. 50 Kıyıda yer alan dinlenme alanları ve bisiklet yolu

Çalışma alanının doğusunda Yeşilköy Sis ve Düdük Feneri'nden Hava Harp Okulu'na kadar olan kısımda yer alan otel, hastane, spor kulübü, restoran gibi ticari kullanımlar gerek yapı kütleleri gerekse arazi kullanım biçimleri nedeniyle bölgede kamu kullanımına ve kıyı erişimine engel olmaktadır. Bölgede yer alan küçük ölçekteki rekreasyon alanı kamunun kıyıya erişebildiği tek alandır. Kıyıda yer alan açık yeşil alanlar zaman zaman piknik amaçlı kullanılmakta, kumsal dinlenme ve manzara seyir amaçlı kullanılmaktadır.

Alanın görece sakin ve suyla bütünleşen dinlendirici yapısı ve toplumun her kesimine, yaşa, cinsiyete uygun aktivite ve kullanımları içermesi alanı kamu tarafından tercih edilir hale getirmektedir.



Şekil 5. 51 Yeşiköy-Yeşilyurt kıyısında yer alan yürüyüş yolu, pasif yeşil alanlar



Şekil 5. 52 Yeşiköy-Yeşilyurt kıyısında yer alan marina [31]

Kıyıda yer alan aktivitelerin suya doğrudan erişim olanakları değerlendirildiğinde, çalışma alanı sınırları içinde kumsal bulunması ve plaj olarak kullanılabilir olmasına rağmen kıyıda denize girmek yasaklanmıştır. Plaj voleybolu, su sporları, güneşlenmek

gibi suyla ilgili aktiviteler kısmen gerçekleşmekte olup, haftasonları bölgenin hinterlandından gelen kullanıcılar kumsalı dinlenme, yürüyüş yapma ve bisiklete binme amaçlı kullanmaktadır. Sahil şeridinde yer alan açık yeşil alanlar kullanıcılar için suyla temas etme alanları yaratmaktadır. Ancak, yeşil alanlarda yer alan ve suya yönelen dinlenme alanları, bisiklet kiralama yerleri ve yürüyüş yolu kıyıda vakit geçirmek için çeşitli aktiviteler sunsa da fonksiyon alanları sundukları faaliyetler açısından kıyı alanında bulunmanın avantajı yeterince gözönünde bulundurularak planlanmamıştır.



Şekil 5. 53 Yeşilköy'ün batı kesiminde yer alan Çiroz plajında denize girmek yasak olsa da kent halkı bu alanı plaj olarak kullanmaktadır [31].



Şekil 5. 54 Yeşilköy-Yeşilyurt kıyısında kış aylarında haftasonu açık alan ve kumsal kullanımı

Çizelge 5. 6 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin değerlendirilmesi

Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği	
Ölçüt	Değerlendirme
Kıyıda yer alan fonksiyonların suyla ilişkisi	-Kıyıda kamusal kullanıma olanak sağlayacak yeşil alanlar, kamusal açık alanlar ve kumsal olmasına rağmen, marina ve balıkçı barınakları dışında suyla doğrudan ilişkili kullanımlara yer verilmemiştir. -Kıyıda yer alan aktiviteler çoğunlukla sudan bağımsız aktivite çeşitleri olup, suyla doğrudan ilişkili kullanım türleri kısıtlıdır.
Kamusal kullanıma olanak sağlayan ve engel olan kullanım türleri	-Bölgede yer alan otel, hastane ve spor kulübü gibi özel mülkiyete ait alanlar kıyıyı kendi özel kullanım alanı sınırı içine dahil ederek kamusal kullanıma engel olmaktadır. -Bölge genelinde rekreasyon bandında kamusal kullanıma olanak sağlayan fonksiyon alanları bulunmaktadır.
Kıyıda yer alan aktivitelerin suya doğrudan erişim olanakları	-Kıyıda yer alan fonksiyon alanları manzaraya hakim noktalarda konumlandığından görsel erişilebilirlik açısından avantaj sağlansa da kamunun suyla fiziksel temasını sağlamaya yönelik kullanımlar nedeysye yoktur. -Kıyıda farklı yaş gruplarına yönelik oyun alanları, spor alanları, dinlenme alanları, bisiklet yolları, kıyı gezinti yolu, park ve açık yeşil alanlar gibi kıyıdan keyif almayı olanaklı hale getiren kamusal kullanım çeşitliliği sağlanmaktadır. -Kıyıda suya dayalı aktivitelere olanak tanıyan açık alan düzenlemesi gerçekleştirilmiş olsa da kıyıda yüzmek, güneşlenmek, balık tutmak, kayak, kano, sörf vb. suya dayalı aktivitelere yer verilmemiştir.



Şekil 5. 55 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliği

5.2.5 Yeşilköy-Yeşilyurt Alt Bölgesi'nde Kıyının Karakteri-Kimliği

Geçmişte geçimini denizden sağlayan insanlar dışında Bakırköy kıyılarında insanların denizle ilk gerçek buluşması deniz hamamları ve sonraki dönemlerde plajlar ile olmuştur [21]. Bu bağlamda Florya ve Ataköy sahillerinde yer alan plajlar Bakırköy sahillerinin suyla mekansal ilişkinin kurulduğu alanlar olarak kimliği belirleyen unsurlar olmuştur. Günümüzde Küçükçekmece göl ağzından Zeytinburnu sınırı olan Ayvalı Deresi'ne kadar devam eden Bakırköy kıyısı geçmişte olan sayfiye özelliğini ve kentle olan bütünlüğünü yapılan uygulamalar ve plan kararlarıyla birlikte kaybetmeye başlamıştır. Geçmişte kent halkının sıklıkla kullanıldığı sayfiye yerleri ve plajların (Ataköy, Florya, Güneş) birçoğu kamu kullanımına kapatılarak belirli kullanıcı kitlelerine hizmet vermekte ve özgün kimliğini tamamen kaybederek farklı kullanım biçimlerine yönelik projelere konu olmaktadır.

Bakırköy'de günümüzde planlama ilke ve teknikleri ile kamu yararına uygun olmayan plan ve yaklaşımlar kıyı kenti olmanın en önemli bileşenlerinden biri olan kıyıya ve suya dokunma olanağı veren kamuya açık mekanların kıyıda yer almasına engel olmaktadır. Bakırköy, geçmişte kentlinin kıyıya eriştiği ve suya dayalı aktiviteler gerçekleştirdiği mekansal formunu 1980'li yılların sonuna kadar sürdürse de, turizm bölgesi ilan edilmesi sonrasında oluşturulan planlarda kamusal kullanım ve kamu erişimini kısıtlayıcı uygulamalara yer verilmiştir.

Tez kapsamında belirlenen Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi genel olarak Bakırköy geneline etki eden plan ve uygulamaların görece dışında kalmıştır. Bölge, kıyının karakter-kimlik değeri, kıyının geçmişten gelen özgün kimlik ve karakterinin korunması ve kamunun kıyı algısı açısından değerlendirilmiştir.

Yeşilköy-Yeşilyurt kıyısı bölgenin yerel halkı için günümüzde de özgün ve önemli bir kamusal kıyı alanıdır. Bakırköy kıyısı genelinde Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi neredeyse kesintisiz biçimde kamu kullanımına olanak sağlanan nadir bölgelerdendir. Geçmişte yerleşen sayfiye yeri olma özelliğini görece koruması kent halkında geçmişten gelen kıyı imajını sürdürerek, kıyıya erişme ve orada vakit geçirme isteği uyandırmaktadır.

Açık alan ve rekreasyon aktivitelerin gerçekleştiği Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde manzara ve deniz önemli bir kimlik ögesi olmuştur. Günümüzde tarihi kimliğini görece korumayı başaran bölgede kamunun kıyıya erişim sağlaması bölgenin tarihi kimliğinin yarattığı dürtüsel bir eyleme dönüşmüştür.

Eski İstanbul semtleri arasında kendine özgü ayrıcalıklı konumunu korumaya çabalayan nadir semtler arasında yer alan Yeşilköy ve Yeşilyurt'da, eskiden beri varlıklarını devam ettiren Fransız, İtalyan, Rum, Ermeni ve Türk ailelerinin bir arada yaşaması, Yeşilköy'ün renkli kimliğini ve kültürel değerlerini korumasını sağlamaktadır. Bu bağlamda kültürel değerlerin sürdürülmesi geçmişten gelen kıyı algısının da devam etmesini desteklemektedir.

Kentin yoğun yapılaşmış alt bölge kıyılarında, kentin tarihi geçmişini yansıtmayan ve sosyo-kültürel yapıya bir değer katmayan kıyı mekanı düzenlemeleri kıyının doğal yapısı ve su ilişkisine (plaj, kumsal vb.) zarar vermektedir. Bu bağlamda Yeşilyurt-Yeşilköy Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyı düzenlemelerinin bölgenin sosyo-kültürel yapısına bir değer katmasa da, kamusal kullanım açısından toplumun kıyıda faydalanma olanaklarını görece kısıtlamadığı görülmektedir.

Çizelge 5. 7 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyının karakter ve kimliğinin değerlendirilmesi

Yeşilköy-Yeşilyurt Alt Bölgesi Özelinde Karakter-Kimlik Değeri Sağlama Ölçütlerinin Değerlendirilmesi	
Ölçüt	Değerlendirme
Kıyının geçmişten gelen özgün kimlik ve karakterinin korunması ve kıyı algısı	- Kıyının geçmişten gelen sayfiye yeri olma kimliği görece korunmuş olsa da, eskiden bölge halkının suyla kurduğu mekansal ve sosyal ilişki günümüzde kesintiye uğramaktadır. Ancak kıyı düzenlemelerinin bölgenin sosyo-kültürel yapısına bir değer katmasa da, kamusal kullanım açısından toplumun kıyıda faydalanma olanaklarını görece kısıtlamadığı görülmektedir.

5.3 Bölüm Değerlendirmesi

Günümüzde dünyanın en önemli kıyı kentlerinden birisi olan İstanbul kıyılarında; kanun ve yönetmeliklerde yaşanan birçok yetki karmaşası, kavramsal eksiklikler ve kıyıda yer seçen düzenlemelere ilişkin bütünleşik olamayan yasal kapsam nedeniyle kamu erişimini engelleyen birçok proje gerçekleşmektedir. Kıyıda bütüncül plan yaklaşımlarından ve kamu yararından uzak dolgu, altyapı ve ulaşım, konut, turizm gibi

sektörel bazlı düzenlemeler ve özel teşebbüsler kent makroformunu, kıyının siluet değerlerini, doğal yapısını ve ortak yaşam kaynaklarına etki ettiği gibi toplumun kıyıdan, sudan ve kıyının sunduğu olanaklardan faydalanmasına ve erişime engel olmaktadır. İstanbul kıyıları içinde gündeme gelen ve gerçekleşen bu proje uygulamalarının mekana yansıyan somut etkilerinin Bakırköy kıyısında açık şekilde ortaya çıktığı görülmektedir. Kamusal anlamını ve geçmişe ait bellek izlerini kaybetmeye başlayan Bakırköy kıyısında yaşanan değişimler, gerçekleşen uygulamalar, plan kararlarının yanı sıra yasal sistemde kıyının yapılaşmasına olanak veren düzenlemeler sonucunda kamunun kıyıya erişimi kesintiye uğramıştır. Özellikle Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde yer alan, büyük inşaat projeleri, marina, otel, AVM, otopark ve deniz otobüsü ile birlikte yeni gelişen ulaşım projeleri gibi birçok işlev kıyının kamusal kullanımına ve kamu erişimine engel olmuştur. Kıyı alanının, bölgenin kentsel planıyla ilişkisinin sağlanamaması ve kıyıdaki diğer fonksiyonlarla ilişkilendirilememesi, erişilebilirlik, toplu taşıma, çevresel ve temel altyapı gibi kentin önemli sistemleriyle koordine edilmemesi, kıyının, kıyı geri alanıyla ve kıyı geri alanındaki kamusal alanlarla fiziksel bağlantılarının sağlanmasına engel olduğu gibi kent-kıyı ilişkisini de koparmıştır. Özellikle Bakırköy ve Ataköy kesiminde bütüncül ve kamusal yarar esaslı bir bakış açısı yerine, farklı kurumların söz sahibi olması parçacı plan yaklaşımlarının olumsuz somut etkilerini yaratmıştır. Bu bağlamda Bakırköy kıyıları genelinde, kıyının planlaması, dönüşüm ve yenilenme sürecinde, kıyının stratejik ve fiziki planlamanın bir parçası olarak ele alınmadığı, her bir bölgenin parçacı bir şekilde planlandığı ve kıyıya kamu erişiminin sağlanması aşamasında sorunlar yaşandığı görülmektedir.

Tez kapsamında, yerleşme dokusu, kıyı özellikleri, fiziksel eşikler, arazi kullanım kararları ve tarihsel gelişim süreçlerine göre farklı alt bölgelere ayrılan Bakırköy kıyılarında kamunun kıyıya olan erişimi farklı fiziksel ve sosyal nedenlerin etkisinde kesintiye uğramıştır (Çizelge 5. 8). Bakırköy kıyısı genelinde yer alan askeri alanlar, özel koruma alanları (Atatürk Deniz Köşkü ve Ormanı), özel mülkiyete konu hastane, otel, AVM, rezidans gibi yapı kütleleri ve araziler, kıyı gerisinde yer alan havaalanı gibi erişime engel bariyerlerin yanı sıra, yere özgü ve topoğrafik özellikler ve dolgu müdahalesi gibi birçok nedenle kıyıya erişim tamamen engellenmekte ya da parçacı olarak

sağlanabilmektedir. Bakırköy kıyısında farklı merkezi ve yerel yönetim kurumları ile özel teşebbüslerin birbiri ile koordine olmayan, dolgu alanı, marina, altyapı, konut ve ulaşım projeleri odaklı parçacı müdahalelerinin kamu erişimini kısıtladığı görülmüştür.

Çizelge 5. 8 Bakırköy kıyısının tez kapsamında belirlenen alt bölgelerinin kamu erişimi açısından değerlendirilmesi

Tez Kapsamında Tanımlanan Kentsel Kıyı Bölgesi	Kamusal Erişim Sorunları ve Nedenleri
Bakırköy Merkez Kentsel Kıyı Bölgesi	-Kıyı ile yerleşimi bölen sahil yolu kent-kıyı ilişkisini koparmaktadır. Kıyı ile kıyı geri alanı fiziksel bağlantılar yetersizdir. -İskele meydanında ticaret, turizm, marina, otopark gibi işlevler kamusal kullanımı sınırlandırmaktadır. -Alanda devam eden konut ve ulaşım projeleri nedeniyle perdeleme elemanları ile kapatılan inşaat alanları görsel/fiziksel erişimi ve kıyı algısını tanımsız hale getirmektedir. - Ataköy kesiminde kıyı kenar çizgisinden itibaren inşa edilen rezidans tipi konutlar kamu kullanımını ve erişimi tamamen engellemektedir. -Toplu ulaşım bağlantılarının kuvvetli olması alanın Bakırköy hinterlandından erişimini kolaylaştırmaktadır. -Rekreasyon amacıyla düzenlenen dolgu alanı kıyı geri alanı ile bütünleşmemektedir.
Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi	-Dolgu alanında kıyı geri alanı yerleşimlerden kıyıya direk bağlantıların bir kısmı kesintiye uğramaktadır. -Kıyı kamusal kullanıma elverişli olsa da aktivitelerin suyla ilişkisi zayıftır. -Kent ve kıyı mekânsal ve sosyal ilişkisi ile kıyının geçmişte sayfiye yeri kimliği görece korunmaktadır.
Florya Kentsel Kıyı Bölgesi	- Demiryolunun kıyıya çok yakın geçmesi sahil bandını daraltmaktadır. - Kurumsal ve tarihi bariyerler erişime engel olmaktadır. - Kıyı geri alanı ve kıyıyı bölen ve üst kotta yer alan demiryolu yerleşim ile kıyının fiziksel bağlantısını zayıflatmaktadır.

Bu bağlamda kentle olan mekansal bütünlüğünü kaybeden Bakırköy kıyısında; Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi kamusal kullanımı ve kamu erişimini kısıtlayan müdahale, plan ve uygulamaların görece dışında kalmıştır. Tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütleri, toplumun kıyıda faydalanma olanaklarının ve kamusal kullanımını destekleyici yönde gelişim gösterdiği düşünülen Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde analiz edilmiştir.

Bakırköy kıyısı, Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde tez kapsamında belirlenen kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerinin analizinde; kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantıları, kıyıda yaya sirkülasyonu sürekliliği, suya doğrudan erişim olanakları, kıyıda

kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliği ve kıyının karakter-kimlik değerin kamu erişimine etkisi ortaya çıkmaktadır.

Çalışma alanı olan Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyının geçmişten gelen özgün kimlik ve karakteri görece sürdürülmekte olsa da, kıyıya kamu erişiminin sağlanması kapsamında değerlendirildiğinde bölgede birçok fiziksel kopukluğun olduğu görülmektedir. Kamusal kullanım ve kamu erişiminin sağlanması açısından bölgenin sahip olduğu fiziksel özellikler aynı zamanda kent ve kıyının sosyal, kültürel ve fiziksel dokusunun doğal ve yapıları çevrede günümüzde de devam etmesini sağlamaktadır. Bu bağlamda tez kapsamında kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin belirlenen ölçütler değerlendirildiğinde; bölgede kent ve kıyı entegrasyonunun sürekli ve kesintisiz olarak kısmen sağlandığı, suyla ilişkili ulaşım bağlantılarının yetersiz olduğu, kıyıda, kıyı gerisindeki yaya akışı ile entegre olacak şekilde yaya sirkülasyonu sürekliliğinin yeterince sağlanamadığı, fiziksel, görsel, işitsel ve açıklayıcı erişimin kesintilere uğrayarak sağlanabildiği, kıyıda suyla doğrudan ilişkili ve suyla temasa olanak sağlayacak kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin kısıtlı olduğu ancak bölgede görece karakter ve kimliğin korunduğu görülmektedir (Çizelge 5. 9).

Çizelge 5. 9 Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerinin değerlendirilmesi

Kıyıya Kamu Erişimini Sağlama Ölçütlerinin Değerlendirilmesi	Olumlu	Olumsuz
Kent-Kıyı Etegrasyonu ve Ulaşım Bağlantıları	-Kent-kıyı bütünlüğü -Suyun kentle eteegrasyonu	-Dolgunun mesafeleri arttırıcı etkisi -Zayıf deniz ulaşımı ve toplu taşıma sistemleri
Yaya Sirkülasyonunun Sürekliliği	-Yaya öncelikli dolaşım sistemi -Kıyı gerisinden merdiven/rampalar ile yaya sirkülasyonu devamlılığı	-Araç yaya çakışmaları -Kıyı geri alanı ile bütünleşmeyen yaya akışı -Sirkülasyona engel özel alanlar
Suya Doğrudan Erişim	-Geniş yeşil alanlar, kumsal ve açık kamusal alanlardan suya fiziksel/görsel erişim -Bölge genelinde ve kıyıda az katlı yapılaşma	-Zayıf açıklayıcı erişim -Fiziksel bariyerler -Suya direkt ulaşmayan dikey eksendeki yol aksları, ana erişim aksında yoğunluk -Görsel erişime engel yapı kütleleri
Kamusal Kullanıma Yönelik Aktivite Çeşitliliği	-Açık-yeşil alanlar, kamusal açık alanlar, bisiklet yolu, dinlenme alanları vb. kamusal aktiviteler	-Suyla doğrudan ilişkili aktivite ve fonksiyon yetersizliği
Kıyının Karakter-Kimlik Değeri	-Görece korunan kıyı kültürü ve kimliği -Sosyal, kültürel fiziksel yerel dokunun kıyıyla etkileşimi	-Kıyının kimliğine katkı sağlamayan kullanım türleri -Plaj kültürünün sona ermesi

Çalışma alanı olan Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi, Bakırköy kıyısı genelinde kamusal kullanım açısından daha elverişli konumda bulunsada bölgede kıyıya kamu erişimini sağlama ölçütlerinin kısmen sağlanabildiği görülmektedir. Bakırköy kıyısı genelinde kıyıda faydalanma, kıyıda vakit geçirme, dinlenme, kamusal aktivitelerde bulunma fonksiyonlarına sahip olan ender bölgelerden bir olarak Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'ne yönelen talep Bakırköy Merkez Kıyı Bölgesi'nde yaşanan kıyıya kamu erişimi engelleri nedeniyle artacağı düşünülmektedir. Belirlenen ölçütler kapsamında değerlendirildiğinde Yeşilköy-Yeşilyurt kesiminde kamunun kıyıya olan erişim engellerinin aşılabilir engeller olduğu ve belirlenen ölçütler koşutunda yapılacak düzenlemelerin bölge hinterlandı ve çevre komşuluklardan erişimi olumlu yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Ancak Bakırköy kıyısında gündeme gelen ve gerçekleşen rant ve kamu yararı gözetmeyen düzenlemeler ile kıyı şeridindeki mekansal dönüşümün alana komşu yapı adalarında yer alacak işlev, fonksiyon ve arazi kullanış

modellerinin önünü açacağı ve Yeşilköy-Yeşilyurt kesiminin de bu gelişmelerden etkileneceği düşünülerek, gelecekteki fiziksel gelişim ve dönüşümün denetleyip yönlendirecek temel planlama ve tasarım ilkelerinin belirlenmesi ve bu ilkeler arasında kamu erişiminin sağlanmasına yönelik ölçütlerin öneminin vurgulanarak, yasayla desteklenmesi, plan ve yaklaşımların fizik mekana yansımaları aşamasında yol gösterici olması gerekmektedir.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Doğal ve tükenebilir kaynak özelliği taşıyan aynı zamanda mekansal ve sosyal açıdan taşıdıkları potansiyeller ve sahip oldukları eşsiz olanaklar ile birçok fonksiyonun yer seçmek için yarıştığı kentsel kıyı alanları insanların bir araya gelerek sosyalleştiği mekanlar olarak da topluma katkı sağlamaktadır. Kamusal alan özelliği taşıyan ve özel mülkiyete konu edilemeyeceği yasa ve yönetmeliklerce belirtilen kıyı alalarından, toplumun tüm kesimlerinin rahat ve eşit şekilde faydalanılmasını sağlamak amacıyla geçmişten günümüze birçok hukuki düzenleme yapılmıştır. Ancak yapılan hukuki düzenlemelerde, kentlerin fiziksel, coğrafi ve mekansal özelliklerini gözardı eden mesafelere dayalı tanımlamalar, kamu yararı, toplum yararı, kamusal kavramları ile kıyının kamusal kullanım kararları ve sahil şeridinin belirlenmesi konularında yaşanan eksiklikler, kurumsal yetki karmaşasının yaşandığı çelişkiler sonucunda kıyıda bütüncül olmayan ve kamu yararı gözetmeyen müdahaleler gerçekleşmiştir. Kıyı zaman içinde kamusal alan olma özelliğini ve erişilebilirliğini kaybetmeye başlamıştır. Oysa, kamu kullanımının öncelikli olması gereken kentsel kıyı alanlarında, toplumdaki herkes için hizmetten yararlanma eşitliği yaratan, altyapısıyla toplum yararına sunulan ve kamusal kullanımı destekleyecek faaliyetlerin yer alması, kamunun da bu faaliyet ve fonksiyonlara erişiminin sağlanması gerekmektedir. Bu bağlamda yasada bunu destekleyici kavramsal ve uygulamaya yönelik hukuksal çerçevenin oluşturulması kıyının kamusal niteliği açısından önem taşımaktadır.

Günümüzde kamusal alanın ve kamusal alan dinamiklerinin dönüşmeye başlamasıyla toplumun da kamusal alandan beklentileri değişmeye başlamıştır. Kamusal alan ilişkin düzenlemeler [122];

- Yasalar ve belirli kararlar çerçevesinde devlet düzenlemesi ile oluşan kamusal alanlar (yeşil alanlar, kıyı düzenlemeleri vb.)
- Piyasanın belirlediği ve kamusal alanın sınırlanarak ve kontrollü olarak sağlandığı kamusal alanlar (AVM, marinalar vb.)
- Toplulukların kendi yaşam alanlarında kendiliğinden oluşturdukları kamusal alanlar olarak farklılık göstermektedir.

Kıyı alanlarının, devlet mülkiyetinde olan ve toplumun rahat ve serbest olarak kullanıma açık yeşil alan, rekreasyon alanları, parklar gibi kamusal alanları birtakım yanlış politikalar sonucunda kamusal anlamını yitirerek özel mülkiyete konu olmakta ve toplum kıyıda dışlanmaktadır. Toplumu bir arada tutan ve sosyalleşmeyi sağlayan aynı zamanda açık alan aktivitelerine olanak sağlayan kamusal alanlar giderek azalmaktadır. Bunun yanı sıra gelişme baskısı altına olan kentsel kıyılarda yer seçen konut, ulaşım, turizm gibi işlevler çoğu zaman kıyının kamusal kullanımı ve kamunun kıyıya erişimini kısıtlamaktadır. Oysa kentsel kıyı alanları kent ve toplumu buluşturan, hem kara hem suya dayalı aktivitelerin odak noktasında yer alan kentin arayüzüdür. Bu bağlamda kentsel kıyı alanlarının yeniden kentin bir parçası haline getirilebilmesi amacıyla gerçekleşen dönüşüm/canlandırma ve dolgu alanları oluşturulması süreçlerinde, kıyı planlaması ve tasarımı kentin suyla olan ilişkisine dayalı rekreasyon ve kamusal kullanım olanaklarının geliştirilmesi ve kamu erişiminin ön plana çıkarılması gerekmektedir. Kentsel kıyı alanlarında sürdürülebilir ve bütüncül planlamanın toplumsal yarara katkısı için temel koşul, kamunun suya ve su boyunca erişilebilirliğinin azami olarak etkin sağlanabilmesi olarak görülmelidir.

Günümüzde başarılı olarak nitelendirilen kıyı uygulamaları; kıyının bütüncül plan yaklaşımıyla ele alınarak koruma-kullanma dengesi içinde, ekonomik, ekolojik ve toplumsal yararları dengeleyerek sürdürülebilirlik kavramını gerçekleştirebilen ve kamusal kullanım ile kamusal yarar esasına dayanarak kamu erişiminin öncelikli olduğu uygulamalardır. Kıyı alanlarının geliştirilmesine yönelik dünya kıyı kentlerinde

gerçekleştirilen uygulamalarda, plan kararlarında ve kıyı planlama/tasarım rehberlerinde kamu erişimi kıyı planlamasının en önemli ilkelerinden biri olarak belirlenmiştir. Özellikle kent ve kıyının bütünleşmesi, kamu erişiminin güçlendirilmesi ve kamusal kullanım olanaklarının geliştirilmesi yönünde yapılacak planlamaların kıyı kullanımı açısından büyük önem taşıdığı üzerinde durulmaktadır. Bu amaçla literatürün yanı sıra dünyadaki çeşitli kıyı kentlerinde, kıyıda kamu erişiminin geliştirilmesine yönelik oluşturulan programlar ve izlenen politikalar, planlama ve tasarım rehberleri, kıyı erişimine engel teşkil eden uygulama ve kullanım biçimleriyle kentlerin başa çıkma yöntemleri incelendiğinde;

- Kent-kıyı entegrasyonu ve ulaşım bağlantılarının sağlanması,
- Kıyıda ve geri alanıyla bütünleşen yaya sirkülasyonunu sürekliliğinin sağlanması,
- Suya doğrudan erişim olanaklarının geliştirilmesi,
- Kıyıda kamusal kullanıma yönelik aktivite çeşitliliğinin sağlanması,
- Kıyının karakteri-kimliğiyle uyumlu kullanımların sürdürülmesi, kıyıda kamu erişimini sağlamaya ilişkin ölçütler olarak belirlenmiştir.

Yapılan çalışmada kıyı planlamasında, kıyı dönüşüm uygulamalarında, kıyıda gerçekleştirilen projeler ve müdahalelerle birlikte yasa ve yönetmeliklerin düzenlenmesinde de yol gösterici olması amacıyla kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin belirlenen ölçütler ve ölçütlerin sağlanması için gerekli koşullar ayrıntılı olarak ortaya konmuştur. Bu ölçütler kent halkının kıyının sunduğu sosyal ve mekansal avantajlarından faydalanması, kent-kıyı ilişkisinin yeniden ve etkin şekilde sağlanması için kıyının kamusal alan olma özelliğinin öne çıkarılarak, kamusal alan niteliklerine uygun kentsel işlevlerin yer aldığı, herkesin eşit ve özgür kullanımına olanak veren, özel mülkiyetin, fiziksel ya da psikolojik bariyerlerin sınırlandırmadığı kamu tarafından rahatlıkla erişilebilir bölgeler haline gelmesinde kıyı alanlarının planlaması açısından önem taşımaktadır.

Günümüzde kentsel kıyıların yoğun dinamik yapısı, hem doğal kaynak olarak korunması, hem de sosyal ve ekonomik yönden toplum yararına kullanılması gereken alanlar olarak koruma-kullanma dengesinin ve kamunun kıyıya erişiminin sağlanması

gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Son yıllarda mevcut planlama sisteminin, uygulama araçlarının, kurumsal yapılanma ve yönetim anlayışının yetersizlikleri ve kıyıda gündeme gelen parçacı çözüm örneklerinden yola çıkarak kıyı alanlarının sürdürülebilir bir biçimde kullanılması, düzenlenmesi ve yönetilmesi için planlama ve yönetim yaklaşımları geliştirilmektedir. Bu eylem planlarında kıyının bölgesel ve bütünsel düzeyde koruma ve gelişimine yönelik mekansal ve yönetsel yaklaşımlar geliştirilmelidir. Bu süreçte kamu erişiminin dikkate alınarak, gerçekleştirilecek uygulamalarda kamu erişimini sağlama ölçütlerinin kullanılması toplumun kıyıyla olan mekansal ve sosyal ilişkisinin sürdürülmesini sağlayacaktır.

İstanbul'un tarihi gelişme sürecine bakıldığında su ve kıyı alanlarının her dönemde yerleşmeler açısından önem taşıdığı, sarayların, yalıların yanı sıra kıyıda yer alan plaj ve deniz hamamlarıyla toplumun fiziksel ve sosyal etkileşim alanları olduğu görülmektedir. Ancak İstanbul'da son yıllarda hızlı kentleşme ve yapılan yanlış imar uygulamaları, bütüncül olmayan plan kararları ve sektörel bazlı uygulamalar ile kıyının özel mülkiyete konu olması sonucu kıyıda kamunun faydalanacağı kamusal alanlar azalmış, kent ve kıyı ilişkisi koparak kamu erişimi engellenmiştir. Hem ekonomik hem de toplumsal yönden önem taşıyan İstanbul kıyıları hızla tüketilerek kamusal anlamını yitirmeye başlamıştır. Bakırköy kıyısı kıyıya müdahale biçimlerinin birçoğuna sahne olan bölgelerden biri olarak erişiminin kesintiye uğradığı bölgelerdendir. Bakırköy kıyılarında tezin çalışma alanı olan Yeşilköy-Yeşilyurt Kentsel Kıyı Bölgesi'nde kıyıya kamu erişiminin görece sağlanabildiği görülmekte ancak, belirlenen ölçütlerin örnek alanda yapılan detaylı tespiti sonucunda, bu bölgede de kıyıya kamu erişiminin sağlanmasıyla ilgili birçok mekansal sorunun yaşandığı tespit edilmiştir.

Çalışma alanı koşutunda Bakırköy kıyısında yer alan işlevlerin özel kullanıma konu olması, silüete ve görsel erişimi olumsuz etkileyen yapı yükseklikleri, kıyı geri alanı ve kıyı ile ilişkisini koparmaktadır. Kıyıya olan bu tür fiziksel müdahalelerle ortaya çıkan kent-kıyı erişim sorunlarının çözümünde; kıyının bütüncül plan yaklaşımıyla ve kıyı kenti olmanın en önemli bileşenlerinden olan kıyıya ve suya dokunma olanağını veren kamuya açık mekanlar ve kentlinin kıyıya eriştiği suya dayalı aktivitelerin gerçekleştirebildiği alanlar olarak sürdürülebilir olması sağlanmalıdır. Bu bağlamda

kıyıya kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin ölçütler ve bu ölçütlerin uygulanmasına yönelik oluşturulacak rehberler kıyı planlaması ve tasarımında yol gösterici olacaktır.

Değişen toplum ve dünya gereksinimleri, ekonomik gelişmeler, gelişen teknoloji ile günümüzde değişime uğrayan kamusal alan kavramının kıyı alanlarındaki karşılığının net olarak ifade edilmesi önem taşımaktadır. Kamunun kıyıya erişimi, kıyının kamusal kullanımı ve kıyidan faydalanma sürecinde en önemli konulardan biri olacaktır. Bu kapsamda kanun ve yönetmeliklerde gerekli düzenlemelerin yapılması, kıyı alanlarının toplum yararı amacıyla kullanımına yönelik hizmetler sunan özel teşebbüs faaliyetlerinin kamu otoritesi vasıtasıyla denetlenmesi ve kamu erişimine engel olmasının önüne geçilmelidir. Gelecekteki fiziksel gelişim ve dönüşümü denetleyip yönlendirecek temel planlama ve tasarım ilkelerinin belirlenmesi ve bu ilkeler arasında kamu erişiminin sağlanmasına ilişkin belirlenen ölçütlerin öneminin vurgulanarak, yasayla desteklenmesi gerekmektedir.

Dolgu müdahalesi ile karayolu vb. projelerin kent ve kıyıyı ayrıştırıcı etkisinin azaltılması, aynı zamanda kentsel kıyı alanlarında gündeme gelen ve gerçekleşen kamu yararını gözardı eden düzenlemelerin, dönüşüm/canlandırma süreçlerinin kıyının kamusal değeri ve kamu erişimi gözetilerek değerlendirilmelidir. Özellikle dolgu alanları ve buna ilişkin düzenlemeler kıyı gerisinde yer alan yerleşmelerin ve oradaki nüfusun suya erişimini kolaylaştırıcı, teşvik edici yeterli bir araç olmaktan uzaktır. Dolgu alanları hem suya hem de kıyıya erişimi çoğu zaman engelleyici bir unsur olmaktadır. Bu bağlamda dolgu alanlarının kamu erişimini engelleyen yapısının önüne geçilmesinde belirlenen ölçülerin gerçekleşecek uygulamalar ve mevcut dolgu alanlarında yaşanan sorunlarının çözümü aşamasında yol gösterici olabileceği düşünülmektedir.

Bütüncül ve planlı bir yaklaşımla ele alınması gereken kentsel kıyı alanlarında kamu erişimin sağlanmasına ilişkin ölçütler; her kıyının yere özgü fiziksel, coğrafi, ekonomik, toplumsal özelliklerinin yanı sıra kimlik ve karakterine uygun olarak değerlendirildiğinde, kıyıya kamu erişiminin sağlanmasının en önemli araçlarından biri olacaktır.

KAYNAKLAR

-
- [1] Kılıç, A., Akın, O. ve Koç E. (2014). "Kıyı Alanlarına Yönelik Yasal Ve Yönetmelik Çerçevesinin Planlama Yansımaları: Yasalar, Kurumlar ve Parçalanmış Kıyı Mekanı", 7-9 Kasım, Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, TMMOB, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.
- [2] Keleş, R., (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi.
- [3] Burak, S., (2009). "Kıyı Alanı Yönetimi-Tanım, Planlama, Yönetim", Kıyı Sempozyumu, 181-194 Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükşehir Bölge Temsilciliği, İstanbul.
- [4] Duru, B., (2003). Kıyı Politikası, Kıyı Yönetiminde Bütünleşik Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Tezler Dizisi:13, Ankara.
- [5] Wrenn, D. M., (1983). Urban Waterfront Development. Washington DC: Urban Land Institute.
- [6] Türk Dil Kurumu http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts, 20 Mart 2016.
- [7] Keleş, R., (1980). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, İstanbul: İmge Kitabevi Yayınları.
- [8] Dictionary by Merriam-Webster: America's most-trusted online dictionary <https://www.merriam-webster.com/>, 10 Mart 2016.
- [9] Turoğlu H., (2009). "3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Onun Uygulama Problemleri", Türk Coğrafya Dergisi, 31-40.
- [10] Karabey, H., (1978). "Kıyı Mekanının Tanımı Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi", ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 1: 91-116, Ankara.
- [11] Akköse, C. A., (2007). Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [12] Yerliyurt, B., (2008). Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- [13] Manavoğlu, E. ve Ortaçşme, V., (2015). Şehir ve Bölge Planlama Ders Notu, Yayın No: 20, Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Antalya.
- [14] KKUDY (Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik), (1990). 03.08.1990 tarihli 20594 sayılı Resmi Gazete.
- [15] Sorensen, J., (1995). "A Comparative Analysis and Critical Assessment of the Regimes to Manage the Black Sea and the Mediterranean Sea", E. Özhan (drl.), Proceedings of MEDCOAST 95, October 24-27, Tarragona Spain içinde, 697-718.
- [16] KK (Kıyı Kanunu), (1990). 17.04.1990 tarihli ve 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, 20495 sayılı Resmi Gazete.
- [17] Gedikli, B., (2001). "Kıyiyı Yaşamak, Kıyiyı Planlamak", 7. Kıyı Mühendisleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 23-33.
- [18] Kılıç A., (1999). Kıyidan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [19] Sağlık A. Kelkit A. ve Sağlık E., (2012). "Kentsel Kıyı Alanlarında Yerleşim Baskısı Sonucu Oluşan Çevresel Sorunlar: Çanakkale Kenti Örneği", Research Journal of Biological Sciences, 5: 145-149.
- [20] Önemli, S., (2007). Stratejik Planlama-Kentsel Projeler İlişkisi ve Kentsel Kıyı Tasarımı: İstanbul Tarihi Yarımada Kıyı Bandı Üzerine Bir İrdeleme, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [21] Kılıç A. ve Gül, A., (2009). "Kentsel kıyı kavramı ve suyun hafızası", Kıyı Sempozyumu, 23- 24 Ekim 2009, Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükkent Bölge Temsilciliği.
- [22] Breen, A. ve Rigby, D., (1996). The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story, New York: McGraw-Hill.
- [23] Bruttomesso, (2001). "Complexity on the Waterfront", In: R. Marshall, Editor, "Waterfronts in Post-Industrial Cities", Spon Press, London.
- [24] Sairinen, R. Kumpulainen, S., (2006). "Assessing Social Impacts in Urban Waterfront Regeneration", Environmental Impact Assessment Review, 26 (1): 120-135.
- [25] Coastal Zone Management Act <https://coast.noaa.gov/czm/act/>, 25 Nisan 2016.
- [26] Lynch, K., (2010). Kent imgesi, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- [27] Bostinno Your Source for Local Innovation, <https://www.americaninno.com/boston/yes-the-charles-river-is-clean-enough-to-swim-in/>, 12 Haziran 2017.

- [28] Erkmen, B., (2015). Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Canlandırılması: İstanbul Limanı'na İlişkin Bir Öneri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [29] Kostopoulou, S., (2013). "On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism, Sustainability", 5 (11): 4578-4593.
- [30] Kırkık Aydemir, K., (2010). Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları Haliç Örneği, İKÜ Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- [31] Google maps, <https://www.google.com.tr/maps>, 20 Eylül 2017
- [32] Aşan, C. ve Akkaya, M. A., (2014). "Kıyı Alanlarındaki Kentsel Rantın "Kamu Yararı" Amaçlı Kullanımına İlişkin Değerlendirmeler" 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- [33] Habermas, J., (2005). Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü, İletişim Yayınları.
- [34] Gökgür, P., (2008). Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri, İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- [35] Sennet R., (1996). Kamusal İnsanın Çöküşü, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- [36] Arendt, H., (1961). Geçmişle Gelecek Arasında, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [37] Dacheux, É., (2012). Kamusal Alan: Demokrasinin Anahtar Bir Kavramı, Kamusal Alan, Çev. Hüseyin Köse, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- [38] Weber, M., (2000), Şehir / Modern Kentin Oluşumu (Çev. M. Ceylan), Bakış Yayınları, İstanbul.
- [39] Gökgür, P. (2006). "Kamusal Alanın Temel Nitelikleri", Mimarist Dergisi, 22: 62-66.
- [40] Donat, O. ve Yavuzçehre, P. S., (2016). "Batı'da ve Osmanlı'da Kamusal Mekanın Tarihsel Süreçteki Değişimi", Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 4: 505-519.
- [41] Erdönmez, M.E. ve Akı, A. (2005). "Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri", Megaron, YTÜ MF e-Dergisi, 1: 76-87.
- [42] Erdönmez, E., (2014). Kamusal Alan ve Toplum, Esenler Belediyesi, Şehir Düşünce Merkezi Şehir Yayınları, İstanbul.
- [43] Emerce, G., (2012). Kıyı Alanlarında Kentsel Tasarım Bağlamında Kayıp Mekanların İrdelenmesi İstanbul- Eminönü Örneği, Yüksek Lisans Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [44] Kurt, S., (2015). "Türkiye'de Kıyı Kullanımına Yönelik Yasa ve Düzenlemelerin Tarihi Seyri", (TMBB Mimarlar Odası), Doğu Coğrafya Dergisi, 33, 91-110.
- [45] Akça, N., (2009). "Kıyı Mevzuatı ve Kıyı Kenar Çizgisi", Kıyı Sempozyumu, Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Bakırköy Temsilciliği, Bildiriler Kitabı, 47-52, 22-24 Ekim 2009, İstanbul.

- [46] Duru, B., (2001). Kıyı Yönetiminde Bütüncül Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- [47] Cloutier, R., (2012). "Designing Access To Waterfront Public Spaces: General Principles and Case Studies Fron Vancouver, B. C.", Honors Undergraduate Thesis, Univercity of Minnesota.
- [48] ULI - The Urban Land Institute (2004). Remaking the Urban Waterfront. ULI-The Urban Land Institute, Washington D.C.
- [49] Fisher. B., (2004). Waterfront Design. Remaking the Urban Waterfront. Urban Land Institute.
- [50] Yenen, Z., Enlil Z.M. ve Ünal Y., (1993). "İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine", İstanbul Metropolitan Planlama.
- [51] Gillotti, T., (2005). "Reclaiming The Waterfront", Let's Talk Business, Ideas For Expanding Retail and Services in Your Community, Issue 109.
- [52] "Ingredients for Successful Waterfront Development" University of Idaho Community Design and Planning, <http://www.uidaho.edu/class>, 02 Şubat 2014
- [53] İmren Güzel, B., (2013). Kıyı Alanlarında Başarılı Kamu Mekanlarının Oluşturulmasına Yönelik Tasarım İlkeleri: Ortaköy Örneği, Yüksek Lisans Tezi, GYTE Fen Bilimleri Enstitüsü, Gebze.
- [54] Gordon, D. L. A., (1996). Planning, Design and Managing Change in Urban Waterfront Development. Town Planning Review, 67(3): 261-290.
- [55] Sönmez, R. M., (2009). "Kıyı Planlamasında Yeni Yaklaşımlar Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İskenderun Kıyı Alanları Mekansal Strateji Planı", Kıyı Sempozyumu. 23- 24 Ekim 2009. Mimarlar Odası, İstanbul Büyükşehir Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükşehir Bölge Temsilciliği.
- [56] T. C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü <http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm/index.php>, 05 Şubat 2017.
- [57] Kılıç, A. Akın, O. ve Koç E., (2014). "İstanbul Kenti Kıyı Alanları Yönetim Planının Hazırlanması Sürecinde Yöntem ve Yaklaşım", 7-9 Kasım, Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, TMMOB, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul.
- [58] Francis, M., (1989). Control as a Dimension of Public-Space Quality. In Public Places and Spaces, I. Altman & E.H. Zube, eds. New York: Plenum Press.
- [59] Evcil N. ve Usal S., (2013). "Engelliler ve kent ergonomisi: Kadıköy ve Üsküdar meydanları örnekleri", 19. Ulusal Ergonomi Kongresi, Balıkesir, 238-249.
- [60] Burton, E. ve Mitchell, L., (2006). Inclusive urban design: Streets for life. Elsevier.
- [61] Kaya, S., (2015). Düzce Kent Merkezi Yaya Yollarında Engelli Erişilebilirliği, Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Düzce.
- [62] Demirkan, H. (2015). "Mekanda Erişilebilirlik, Kullanılabilirlik ve Yaşanabilirlik", TBMM Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 36, 3: 1-5.

- [63] Carr, S. Francis, M. Ve Rivlin, L.G. & Stone, A.M. (1992). Public space.
- [64] İskenderun Körfezi Bütünleşik Kıyı Alanları Planı Açıklama Raporu, http://csb.gov.tr/db/mersin/editordosya/ACIKLAMA_RAPORU.pdf, 16 Mart 2017.
- [65] Kloster, A., (1987). Public Access to Urban Waterfront Developments, Submitted to the Department of Urban Studies and Planning in Partial Fulfillment of the Requirements For the degree of Master of City Planning at the Massachusetts Institute of Technology, A.B., Geography and Urban Studies Dartmouth College, Hanover.
- [66] Abdul Latip, N.S. ve Shamsuddin, S. (2012). "Kuala Lumpur Waterfront, A Public Place for All", International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Science & Technologies, 3(3): 311-331.
- [67] Mackintosh, K. J., (2011). Public Coastal Access in Nova Scotia's Coastal Strategy, Master's thesis, University of Akureyri Faculty of Business and Science, University Centre of the Westfjords Master of Resource Management: Coastal and Marine Management.
- [68] Krieger, A., (2004). "The Transformation of the Urban Waterfront, Remarking the Urban Waterfront", ULI-the Urban Land Institute, Washington, D.C.
- [69] Atash, F., (2004). "Guiding New Development at the Water's Edge: Site Planning and Design Principles", University of Rhode Island, 19th International Conference, The Coastal Society 2004 Conference, Rhode Island, May 23-26.
- [70] Kreutz, S., (2010). Case study report: HafenCity, Hamburg, MP4 WP1.3 Transnational Assessment of Practice, Hamburg.
- [71] Bruns-Berentelg, J., (2014). HafenCity Hamburg – Identity, Sustainability and Urbanity. HafenCity Hamburg GmbH, Hamburg.
- [72] Hamburg kenti liman bölgesinin olumlu* dönüşümü, <http://doczz.biz.tr/doc/236417/hamburg-kenti-liman-b%C3%B6lgesinin-olumlu-d%C3%B6n%C3%BC%C5%9F%C3%BCm%C3%BC>, 20 Temmuz 2017.
- [73] Hafencity Public Spaces <http://www.archello.com/en/project/hafencity-public-spaces>, 15 Mayıs 2017.
- [74] Uzun, M., (2014). "Endüstri Alanı Dönüşüm Projesi Sekapark'ın (Kocaeli-İzmit) Kıyı Kullanımına Etkisi", Marmara Coğrafya Dergisi, Temmuz 2014, 30: 154-179.
- [75] Kocaeli Büyükşehir Belediyesi <http://www.kocaeli.bel.tr/>, 28 Haziran 2017.
- [76] Wikipedia <https://tr.wikipedia.org/wiki/Tacoma>, 03 Mart 2015.
- [77] ESA Adolfson., (2008). Tacoma Shoreline Use Analysis. Prepared for the City of Tacoma.
- [78] ESA Adolfson., (2010). City Of Tacoma, Shoreline Master Program, Public Access Alternatives Plan.
- [79] Tacoma Waterfront Design Guidelines, City of Tacoma, USA, (2013).

- [80] Atkinson, S., (2013). Open Space Habitat and Recreation Element – City of Tacoma Comprehensive Plan, City of Tacoma Planning and Development Services.
- [81] New York City Comprehensive Waterfront Plan Vision 2020, (2011). Department Of City Planning Amanda M. Burden, Faicp, Commissioner, USA.
- [82] Waterfront Edge Design Guidelines (WEDG), (2015). “Shape Your Waterfront How to promote access, resiliency, and ecology at the water’s edge”, A program of the Waterfront Alliance.
- [83] KLCH, (2008). Kuala Lumpur Draft Local Plan Kuala Lumpur City Hall, Kuala Lumpur.
- [84] Abdul Latip, Syala N., (2011). “Contextual Integration in Waterfront Development”, Thesis submitted to the University of Nottingham School of Built Environment for the Degree of Doctor of Philosophy.
- [85] Abdul Latip, N.S. ve Shamsuddin, S., (2012). “Kuala Lumpur Waterfront, A Public Place for All”, International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Science & Technologies, 3(3): 311-331.
- [86] Sönmez Ö. Akyol, D. ve Şenik, B., (2013). "Kıyı Alanlarının Tasarımında Çeşitlilik ve Bütünlük İlkelerinin Öneminin Alt Bölge Tespitleri ile Değerlendirilmesi" Karşıyaka 2.Kültür ve Çevre Sempozyumu, Karşıyaka, Kasım 2013.
- [87] Costa, João P., (2002). "The New Waterfront: Segregated Space or Urban Integration? Levels of Urban Integration and Factors of Integration in some Operations of Renewal of Harbour Areas", On the Waterfront, 3: 27 - 64.
- [88] Porta, S. ve Renne, J. L., (2005). Linking urban design to sustainability: Formal indicators of social urban sustainability field research in Perth, Western Australia, Urban design international, 10: 51-64.
- [89] Shoreline Spaces: “Public Access Design Guidelines for the San Francisco Bay” San Francisco Bay Conservation and Development Commission. <http://www.bcdc.ca.gov/pdf/bayplan/bayplan.pdf>, 12 Ocak 2014.
- [90] NOAA, National Oceanic and Atmospheric Administration, United States Department of Commerce, Coastal&Waterfront Smart Growth, <http://coastalsmartgrowth.noaa.gov/elements/walkable.html>, 11 Mayıs 2016.
- [91] PPS, (2009). “Placemaking on the Providence Waterfront” Prepared by Project for Public Spaces, Inc. <http://www.gcpvd.org/images/reports/2009-04-pps-placemaking-on-the-providence-waterfront.pdf>, 12 Kasım 2016.
- [92] Abulnour, A., (2012). “User-friendly waterfronts: a dialogue of responsiveness and placemaking”, 1st International Conference on Architecture & Urban Design, Proceedings 19-21 April.
- [93] Siksna, A., (1997). “The effects of block size and form in North American and Australian city centres”, Urban Morphology, 19-33.
- [94] Waterfront Design Guidelines. Juneau, Alaska by Planning Commission Community Development Department (2008).

- [95] Kent Parkları Olarak Kıyı Dolgu Alanlarının Değerlendirilmesi; Arsin Sahil Yolu Dolgu Alanı Çevre Ve Peyzaj Tasarım Projesi, <http://www.plantdergisi.com/yazi-prof-dr-cengiz-acar-121.html>, 10 Eylül 2016.
- [96] İkrâm, A., (2013). "A Comparative Analysis Of Public Access Along The Waterfront Walkways Of Kingston And Belleville, Ontario", A report submitted to the Graduate Program in Urban and Regional Planning in conformity with the requirements for the Degree of Master of Urban and Regional Planning, Queen's University Kingston, Ontario, Canada.
- [97] Miami 21 Appendix B: Waterfront Design Guidelines As Adopted, May 2011.
- [98] EMBARQ Türkiye Sürdürülebilir Ulaşım Derneği, İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı, <http://wrişehirler.org/sites/default/files/%C4%B0stanbul%20-%20Herkes%20%C4%B0%C3%A7in%20Eri%C5%9Filebilir%20Bir%20Kent.pdf> 20 Nisan 2015.
- [99] State of New Jersey Department of Environmental Protection, Public Access <http://www.nj.gov/dep/cmp/access/parule.htm>, 10 Eylül 2016.
- [100] Al Ansari F., (2009). Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain: The Case of Manama City, Phd Thesis, Newcastle University.
- [101] Andini, D., (2011). "Public Spaces for People on New Urban Waterfronts", End Report MSc thesis Socia-Spatial Analysis Landscape Architecture and Planning Wageningen University.
- [102] Waterfront Design & Access (2004). The Port of San Francisco and the San Francisco Planning Department with the guidance of the Waterfront Urban Design Technical Advisory Committee.
- [103] Breen, A. ve Rigby, D., (1985). Caution, Working waterfront: the Impacts on Marine Enterprise. Washington, D.C. : Waterfront Press.
- [104] Sayan, M. S. ve Ortaçşme, V., (2002). "Public Access Problems in the Antalya Urban Waterfront", In: Littoral 2002, the Changing Cost, (EUROCOAST, ed.), EUROCOAST/EUCC, Porto-Portugal, 325-335.
- [105] Waterfront Place Central Design Standards & Guidelines, January (2015). Exhibit 10, 1-142.
- [106] Sıvalıoğlu, P., (1997). Kadıköy İlçesindeki Semt Parkları ve Sahil Dolgu Alanlarından Kullanıcıların Memnuniyet Derecelerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [107] Özdemir Işık, B. ve Demirel, Ö., (2014). "Kıyı kullanıcılarının kıyı alanı rekreasyon planlama kararları üzerindeki etkisi: Trabzon kıyı bandı örneği", İnönü University Journal of Art and Design 4(10): 1-11.
- [108] Türer, F. A., (1999). İstanbul Kenti Sahil Dolgu Alanlarının Peyzaj Planlaması Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- [109] TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Trakya Büyükkent Bölge Temsilciliği "Bir Kentin Suyla Buluşmasının Hikayesi"- Ulusal Öğrenci Mimari Fikir Projesi Yarışması Şartnamesi <http://arsiv.mimarist.org/odadan/4631-bir-kentin-suyla-bulusmasin-in-hikayesi-ulusal-ogrenci-mimari-fikir-projesi-yarismasi.html>, 05 Nisan 2015.
- [110] Tuna, T., (1996). Bir Zamanlar Bakırköy İletişim Yayınları, İstanbul.
- [111] Bakırköy Belediyesi Faaliyet Raporu, 2016. <http://www.bakirkoy.bel.tr/kurumsal/raporlar/1-faaliyet-raporlari.html> 18 Haziran 2017.
- [112] Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi, ADNKS veri tabanı. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059, 18 Haziran 2017.
- [113] Bakırköy Belediye Başkanlığı 2015 – 2019 Dönemi Stratejik Plan, İstanbul.
- [114] Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, (1994). Tarih Vakfı.
- [115] Doğaner S. (2012). "Bakırköy'ün Mekansal Ve Kültürel Değişimi", Tarih ve Uygarlık İstanbul Dergisi, 1: 40-50.
- [116] Kent Düşleri Atölyeleri VI, Kamusal Mekanlar; Meydanlar, Sokaklar, Kıyılar, TBMM Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi (2011).
- [117] Tarhan, T., (2009). "Geçmişten Günümüze Bakırköy'ün Kimlikleri", Kıyı Sempozyumu: 23-24 Ekim 2009 İstanbul, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükkent Bölge Temsilciliği, İstanbul, 259-285.
- [118] Evren, B. (2000), İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları, İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- [119] İBB Projeler Daire Başkanlığı Yatırım Planlama Müdürlüğü 'Ataköy-Büyükçekmece Arası Sahil Düzenlemesi Avan Projesi' 1996-1998.
- [120] <http://www.degisti.com/wp-content/uploads/2011/06/Floryaataturkdenizkosku1.jpg>, 15 Eylül 2017.
- [121] Döker, F. M., (2006). İstanbul İli Marmara Denizi Kıyı Dolgu Alanlarının Tespiti ve Bu Alanlarda Arazi Kullanımı, Yüksek Lisans Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [122] Şengül, H. T., (2009). "Türkiye Kentlerinde Kamusal Alan Dinamiklerinin Dönüşümü", Kıyı Sempozyumu, 23- 24 Ekim 2009, Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi, Trakya (Bakırköy) Büyükkent Bölge Temsilciliği.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Mahi Ceylan YARDIMCI
Doğum Tarihi ve Yeri : 05.04.1983 İstanbul
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : ceylanyard@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Şehir ve Bölge Planlama	Yıldız Teknik Üniversitesi	2017
Lisans	Peyzaj Mimarlığı	İstanbul Üniversitesi	2006
Lise	Sayısal	Nişantaşı Anadolu Lisesi	2001

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2007-Günümüz	İ.B.B. Mezarlıklar Destek Hizmetleri Müdürlüğü	Peyzaj mimarı/Memur