

**ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Merve KARINCAOĞLU AYTA

**İSTANBUL KIYI DOLGU ALANLARI ÖRNEĞİNDE, KIYI
DOLGULARININ, KULLANICILARIN MEKÂNSAL ALGISI
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ**

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

ADANA-2022

ÖZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İSTANBUL KIYI DOLGU ALANLARI ÖRNEĞİNDE, KIYI DOLGULARININ KULLANICILARIN MEKÂNSAL ALGISI ÜZERİNE ETKİLERİ

Merve KARINCAOĞLU AYTA

ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

Danışman : Prof. Dr. K. Tulühan YILMAZ
Yıl: 2022, Sayfa: 152
Jüri : Prof. Dr. K. Tulühan YILMAZ
: Prof. Dr. Nuriye SAY
: Prof. Dr. Çiğdem KILIÇASLAN DENİZ

Kıyı alanlarının büyük bir bölümü çeşitli sebeplerle doldurulan İstanbul'da, doğal güzellikleri, konumu ve yerleşim dokusu ile kendine has bir yapısı olan, ayrıca 1970'li yıllarda seçkin bir sayfiye kültürünün yaşandığı Dragos Tepesi ve kıyıları araştırma alanı olarak seçilmiştir. Mekâna kimlik kazandıran sayfiye yaşantısının kıyı dolgusundan sonra son bulması ve buna bağlı olarak kullanıcıların mekânsal algısında nasıl bir değişim yaşandığı tez kapsamında ele alınmıştır.

Çeşitli kurumlardan alınan veriler işlenerek alanın 1970- 2021 yılları arasında uğradığı fiziksel değişim saptanmıştır. Mekânsal algıdaki değişimin anlaşılabilmesi için, kıyı dolgusu öncesi mekânda yaşayan kullanıcılarla yapılan anket çalışması, görüşme ve mülakatlardan elde edilen veriler sayısallaştırılıp yorumlanmıştır. Kentin kara ulaşımını destekleme ve rekreasyon ihtiyacını karşılama gibi sebeplerle yapılan kıyı dolgusu, geçmişte burada yaşayan kullanıcıların mekânsal algısında büyük ölçüde değişimin yaşanmasına neden olmuştur. Alan dolgu öncesinde belli bir kesime hitap ederken, dolgu sonrasında çeşitli fonksiyonlara olanak sağlanarak daha çok ilgi grubunun kullanımına açılmıştır. Fakat bu işlevler sayfiye amaçlı kalıcı kullanıcılara değil ulaşım ve rekreasyon amaçlı, günlük ya da belirli saatlerde alanı kullanan kullanıcılara hitap etmektedir. Alandan daha fazla bireyin faydalanmasını sağlamanın olumlu yönleri olduğu gibi kıyının dolgu ile yapay bir hale getirilmesi ve ekolojik problemlere yol açması gibi olumsuz yönleri daha baskındır. Elde edilen bulgulara göre; aktivite çeşitliliğinin %24, güvenlik algısının %59 ve mekânsal algının ise %59 oranında olumsuz etkilendiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sayfiye, Mekânsal Algı, Kıyı Dolgusu, Dragos

ABSTRACT

MSc. THESIS

THE EFFECTS OF COASTAL FILLINGS ON USERS' SPATIAL PERCEPTION / THE CASE OF ISTANBUL COASTAL FILLING AREAS

Merve KARINCAOĞLU AYTA

ÇUKUROVA UNIVERSITY
INSTITUTE OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES
DEPARTMENT OF LANDSCAPE ARCHITECTURE

Supervisor : Prof. Dr. K. Tuluhan YILMAZ
Year: 2022, Page: 152
Jury : Prof. Dr. K. Tuluhan YILMAZ
: Prof. Dr. Nuriye SAY
: Prof. Dr. Çiğdem KILIÇASLAN DENİZ

Dragos Hill and its shores were chosen as the research area as a place that have a unique structure with their natural beauties, location and settlement texture, and where a distinguished summer resort culture was experienced in the 1970s. The change in the spatial perception of the users is discussed on the ground of the end of the summer residence after the coastal landfill, which was giving identity to the place. The data obtained from various institutions were evaluated and physical changes, occurred between 1970 and 2021 were detected. In order to understand the change in spatial perception, surveys and interviews conducted with the former users. Meanwhile, the data obtained from the survey study was digitized and interpreted. The coastal landfill, which was built for reasons such as supporting the city's land transportation and meeting the recreation needs, caused a great change in the spatial perception of the former users. While the area appealed to a certain segment before the filling, it was opened to a variety of interest groups by providing various functions after the process. However, these functions do not appeal to permanent users for resort purposes, rather, it appeals to the users using the area for transportation and recreation purposes, daily or at certain times. While there are positive aspects of enabling more individuals to benefit from the area, negative aspects such as making the coast artificial with filling and causing ecological problems are more dominant. Findings reveal that overall impact of the filling negatively affected the rates of diversity of activities (24%), security perception (59%), and spatial perception (59%) of the former coastal users.

Key Words: Summer resort, Spatial perception, Coastal landfill, Dragos

GENİŞLETİLMİŞ ÖZET

Bu araştırmada, İstanbul'un eski sayfiye yerleşimlerinden biri olan Kartal ilçesine bağlı, Orhantepe Mahallesi sınırları içinde yer alan Dragos Tepesi ve kıyısının 1970 – 2021 yılları arasındaki mekânsal değişiminin incelenmesi hedeflenmiştir.

Seçilen araştırma alanı, yerleşimin dokusu ve yaşantısı ile geçmişte sayfiye özelliklerinin görüldüğü bir bölge ve söz konusu alana dolgu yapılarak bu özelliğini yitirmiş ve dolguya rağmen alanın orijinalliğini kaybetmemiş, doğallığını korumuş olması nedeni ile araştırma alanı olarak tercih edilmiştir. Araştırmada dolgu yapılarak denizden kazanılan alan tespit edilmiş, dolgu alan üzerindeki arazi kullanımı ve bu kullanıma bağlı olarak kullanıcı kitlesinin mekânsal algısındaki değişim incelenerek, dolgu uygulaması sonrası mekânsal işleyişin değişip değişmediğine yanıt aranmıştır.

Bu araştırma ile kıyı dolgu alanından nasıl faydalandığı, kullanıcı profilinin geçmişte ne olduğu, kullanıcı kitlesinin neyi talep ettikleri sorularına da yanıt aranarak, yapılan dolgunun sosyal ve fiziksel olarak yarattığı değişiklikler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Araştırma kapsamında, Dragos Tepesi'nin sayfiye özelliğini barındırmasını sağlayan iklimsel, coğrafi, işlevsel ve mekânsal özellikleri incelenerek, daha önce alanda yaşamış veya çalışmış kişilerle görüşmeler yapılarak kullanıcıların mekânsal algısı üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Geçmiş yıllara ait uydu görüntüleri, haritalar ve kullanıcılardan edinilen fotoğraflar ile günümüze ait uydu görüntüleri, haritalar ve alan analizi yapılarak elde edilen fotoğraflar karşılaştırılıp incelenerek alandaki fiziksel değişimin nasıl olduğu araştırmaya yansıtılmıştır. Alandaki sosyal değişimin sayısal verilere aktarılabilmesi için, 1970'li yıllarda bu alanda yaşayan ya da belirli süre vakit

geçiren kullanıcılar ile anket çalışması yapılarak, yapılan anket çalışmasından elde edilen veriler SPSS programında analiz edilerek yorumlanmıştır.

Bölge Haydarpaşa-Pendik Banliyö Hattı'nın açılması ile gelişmeye başlamış, coğrafi ve topoğrafik özellikleri sebebi ile de tercih edilen yerleşim alanlarından biri olmuştur.

Yapılan dolgu alanı, kara ulaşımını desteklemek, karayoluna kentsel mekânda yer bulmak, bölgedeki rekreasyon ihtiyacını karşılamak ve kentteki hafriyat atıklarını daha az maliyet ile depolamak üzere yapılmıştır. Yapılan bu yol hattı kıyı- kent- deniz ilişkisini zamanla birbirinden kopararak kullanıcıların denize ulaşmasına engel olup mekânın kimlik kaybına uğramasına sebep olmuş ve kıyının tüm doğal ortamlarında farklı problemler ortaya çıktığı gözlenmiştir.

Kullanıcıların verdikleri tüm tepkilere rağmen dolgu uygulaması yapılmış ve bu durum kıyının tüm eski fonksiyonlarını yitirmesine sebep olmuştur. Buna bağlı olarak kullanıcıların sosyal yaşantıları, duyguları, yaşam rutinleri, anıları, dolgu kararı alan kurum ve kişileri belirli sebep ve çıkarları doğrultusunda değişmiştir. Alanda dolgu uygulama projesi yapılacağı zaman kullanıcı ve yöneticilerin bir bütün halinde çalışmadığı, kullanıcıların bu projeye tepki gösterdiği fakat bu durumun dikkate alınmadığı saptanmıştır. Kullanıcıların önceden mutlu zaman geçirdikleri alanın yerini hüznün ve mutsuzluğa bırakması araştırmanın temelini oluşturmaktadır.

Dragos Tepesi ve kıyı şeridinde 1970'li yıllarda bürokratlar, devletin önde gelen isimleri, çeşitli meslek grubundan profesörler, değerli yazarlar gibi önemli kişiler ikamet ederken, kıyı şeridine dolgu yapıldıktan sonra bu alan sayfiye özelliğini kaybederek daha farklı kesimlere ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Ayrıca dolgu öncesinde kıyıdaki alan kullanımları ve kullanıcıların aktiviteleri incelendiğinde, dolgu sonrasında uygulanan projede bu fonksiyonların korunmadığı ve aynı aktivitelere yer verilmediği, bunun sonucu olarak da alanın kıyı aktiviteleri ve sayfiye işlevini yitirerek, kullanıcıların mekân algısında büyük ölçüde değişim yaşandığı görülmüştür.

Yapılan kıyı dolgu uygulaması ile kullanıcıların deniz ile iletişimi sadece izleme işlevini olarak kalmış olup, projede rekreasyon alanı olarak belirlenen alanda yapılan piknik aktivitesinin oluşturduğu duman ve koku ortamından dolayı, özellikle hafta sonları, Dragos Tepesi sakinlerinin denizi izleme fonksiyonunun da kısmen ortadan kalktığı gözlenmiştir.

Dolgu öncesinde kıyı şeridinde yapılan yüzme, balık tutma, çeşitli kurumlar için kamp yapma gibi fonksiyonlar söz konusu iken dolgu sonrasında kıyı alanında, farklı alanlarda da ulaşılabilir ve çözümlenebilecek bisiklet ve yürüyüş yolu, trafik, sosyal tesis ve çim alan kullanımları yer almıştır. Bu değişim ile kıyı mekânı eski benliğini yitirerek kıyı kimliğinden uzaklaşmıştır. Dolayısı ile Dragos sakini ve çeşitli kıyı kullanıcılarının 1970’li yıllarda yaptığı aktiviteler, tatil planları, güvenilir ve samimi ortamları kaybolmuş ve mekân algıları da büyük oranda değişime uğramıştır. Elde edilen bulgulara göre; kıyı alanında aktivite çeşitliliğinin %24, güvenlik algısının %59 ve mekânsal algının ise %59 oranında olumsuz etkilendiği sonucuna ulaşılmıştır.

Kıyı alanları doğal sebeplerden dolayı tahrip olmuşsa ve bölgenin iyileştirilmesi gerekiyorsa veya kent aktiviteleri için kıyılardan destek alınacaksa, bu alanlarda iyileştirmeler yapılırken doğal özelliklerin korunması hedeflenmelidir. Ayrıca yapılacak olan kıyı revizelerinde ekolojik denge, kıyı peyzajı, tarihi ve kültürel değerlerin, deniz suyu ve kıyıdaki toprak yapısının korunması dikkate alınarak projelendirilmelidir. Uygulanacak projeler sürdürülebilir olmalıdır.



TEŞEKKÜR

Lisansüstü eğitimim ve uzun ve zorlu geçen tez yazım sürecimde anlayış ve desteklerini esirgemeyen, tez çalışmam boyunca bilgi birikimlerini benimle paylaşan, teknik desteği kadar manevi desteğiyle de tez çalışması sürecine katkıda bulunan çok değerli danışman hocam Prof. Dr. K. Tulühan YILMAZ'a,

Tüm eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen, her zaman yanımda olup bana güç veren değerli babam Muammer KARINCAOĞLU, annem Sema KARINCAOĞLU, abim Süleyman KARINCAOĞLU, Cansu KARINCAOĞLU'na ve bebekleri Sencer Ateş KARINCAOĞLU ve sonsuz emeği ve katkısı ile ablam Seda KARINCAOĞLU'na,

Değerli vakitlerini araştırmam için ayırıp sağladıkları kaynaklar ve bilgi paylaşımları için büyük katkıda bulunan Dragos sakinleri ve kıyı kullanıcılarından sayın Feyhan BUMİN, İbrahim KARAMEMET, Erdoğan KOÇ ve Melahat MUTLU'ya,

Araştırmamın her aşamasında bana maddi ve manevi destek olup sabırla yanımda olan değerli yol arkadaşım Mehmet Ali AYTA ve varlığı ile bana güç veren bebeğim Aslan AYTA'ya
Sonsuz teşekkürlerimi sunarım...

Merve KARINCAOĞLU AYTA

Temmuz, 2022

İSTANBUL

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖZ	I
ABSTRACT.....	II
GENİŞLETİLMİŞ ÖZET	III
TEŞEKKÜR.....	VII
İÇİNDEKİLER	VIII
ÇİZELGELER DİZİNİ	X
ŞEKİLLER DİZİNİ	XII
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	XVI
1. GİRİŞ	1
2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR	9
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	15
3.1. Materyal	15
3.2. Yöntem.....	17
4. TEMEL KAVRAMLAR	21
4.1. Sayfiye Yerleşimi.....	21
4.2. Kıyı	25
4.3. Kıyı Dolgu Alanları	26
4.4. Mekân	42
5. BULGULAR.....	49
5.1. Araştırma Alanı Tarihçesi ve Güncel Kullanım Analizi.....	49
5.1.1. Kartal İlçesi ve Tarihçesi	49
5.1.2. Dragos Tepesi ve Orhantepe Mahallesi Tarihçesi.....	53
5.1.3. Tarihçeye İlişkin Görüşmeler.....	60
5.1.4. Dragos Tepesi Güncel Alan Kullanım Analizi	63
5.1.4.1. 1. Bölge	64
5.1.4.2. 2. Bölge	73

5.2. Peyzajın Değişiminin Belirlenmesi.....	83
5.3. Kullanıcıların Mekânsal Algısındaki Değişimin Belirlenmesi	84
5.3.1. Belediye Çalışanları ile Görüşmeler	87
5.3.2. Kamp ve Dragos Sakinleri ile Görüşmeler	91
5.4. Görüşme Bulgularının İstatistik Açısından Analizi	107
6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	123
KAYNAKLAR	133
ÖZGEÇMİŞ	139
EKLER.....	140

ÇİZELGELER DİZİNİ

SAYFA

Çizelge 5.1. Anket katılımcılarının cinsiyet, yaş ve eğitim durumları.....	108
Çizelge 5.2. Anket çalışması 4. soru analizi	109
Çizelge 5.3. Anket çalışması 5. soru analizi	109
Çizelge 5.4. Anket çalışması 6. soru analizi	110
Çizelge 5.5. Anket çalışması 7. soru analizi	111
Çizelge 5.6. Anket çalışması 8. soru analizi	112
Çizelge 5.7. Anket çalışması 9. soru analizi	112
Çizelge 5.8. Anket çalışması 10. soru analizi	113
Çizelge 5.9. Anket çalışması 17. soru analizi	113
Çizelge 5.10. Anket çalışması 18. soru analizi	113
Çizelge 5.11. Anket çalışması 11. soru analizi	114
Çizelge 5.12. Anket çalışması 12. soru analizi	115
Çizelge 5.13. Anket çalışması 13. soru analizi	116
Çizelge 5.14. Anket çalışması 14. soru analizi	116
Çizelge 5.15. Anket çalışması 15. soru analizi	117
Çizelge 5.16. Anket çalışması 16. soru analizi	118
Çizelge 5.17. Anket çalışması 19. soru analizi	119
Çizelge 5.18. Anket çalışması 20. soru analizi	120
Çizelge 5.19. Anket çalışması 21. soru analizi	121



ŞEKİLLER DİZİNİ

SAYFA

Şekil 1.1.	Peyzaj yönetimi- doğa koruma ilişkisi ve etkin bir doğa koruma için gerekli unsurlar	4
Şekil 1.2.	Kıyı alanları yönetiminde taraflar	4
Şekil 3.1.	İstanbul ili ve Kartal ilçesinin konumu ve alan sınırları.....	16
Şekil 3.2.	Yöntem akış şeması.....	20
Şekil 4.1.	Barselona Kruvaziyer Limanı	30
Şekil 4.2.	Barselona Kruvaziyer Limanı	31
Şekil 4.3.	Bakırköy kıyı dolgu alanı, İstanbul	31
Şekil 4.4.	Ataköy yat limanı, İstanbul	32
Şekil 4.5.	Karadeniz Sahil Yolu Espiye- Çarşıbaşı arası dolgu alanı, Trabzon.....	33
Şekil 4.6.	Japonya’da hava yolu ulaşımı için oluşturulan dolgu alanı	33
Şekil 4.7.	İzmir Alsancak Limanı (1)	34
Şekil 4.8.	İzmir Alsancak Limanı (2)	34
Şekil 4.9.	Maltepe Orhangazi Şehir Parkı (1)	35
Şekil 4.10.	Maltepe Orhangazi Şehir Parkı (2).....	35
Şekil 4.11.	Haydarpaşa dalgakıranı	36
Şekil 4.12.	İtalya Vernazza dalgakıranı	36
Şekil 4.13.	Dubai dolgu alanı (1).....	37
Şekil 4.14.	Dubai dolgu alanı (2).....	37
Şekil 4.15.	Maltepe dolgu alanı balıkçı barınakları (1)	38
Şekil 4.16.	Maltepe dolgu alanı balıkçı barınakları (2)	38
Şekil 4.17.	Kıyı Kanunu’na göre belirlenen kumsal profili	41
Şekil 5.1.	Günümüzde Dragos Çayı (1) (orijinal).....	50
Şekil 5.2.	Günümüzde Dragos Çayı (2) (orijinal).....	50
Şekil 5.3.	Yunus Çimento Fabrikası	51

Şekil 5.4.	Kartal sanayi yapıları	52
Şekil 5.5.	Dragos Tepesi ve Orhantepe Mahallesi'nin Kartal ilçesindeki konumu	54
Şekil 5.6.	Orhantepe Mahallesi ulaşım analizi ve alan sınırları	54
Şekil 5.7.	Dragos Tepesi alan sınırları ve güncel kıyı kenar çizgisi.....	56
Şekil 5.8.	1972 yılına ait Dragos Tepesi planı	57
Şekil 5.9.	Dragos Tepesi (1970)	58
Şekil 5.10.	Dragos Tepesi (1982)	58
Şekil 5.11.	Dragos Tepesi (2006)	59
Şekil 5.12.	Dragos Tepesi (2020)	59
Şekil 5.13.	Araştırma alanı bölgeleme haritası	64
Şekil 5.14.	Araştırma alanı (1. Bölge)	65
Şekil 5.15.	1.bölge kesiti	66
Şekil 5.16.	Kaldırım, araç ve bisiklet yolu (orijinal)	67
Şekil 5.17.	Park içi yol ve yeşil alan (orijinal)	68
Şekil 5.18.	Yürüyüş ve bisiklet yolu (orijinal)	68
Şekil 5.19.	Yürüyüş ve bisiklet yolu (orijinal)	69
Şekil 5.20.	Park içi yol ve adalar manzarası (orijinal).....	69
Şekil 5.21.	Bisiklet yolu ve çocuk oyun alanı (orijinal)	70
Şekil 5.22.	Kayalıkli sahil şeridi (orijinal).....	70
Şekil 5.23.	Muammer Yelten Parkı (1) (orijinal)	71
Şekil 5.24.	Muammer Yelten Parkı (2) (orijinal)	72
Şekil 5.25.	Engelliler Merkezi Proje Alanı (orijinal)	72
Şekil 5.26.	Engelliler Merkezi Projesi Vaziyet Planı	72
Şekil 5.27.	Araştırma alanı (2. bölge).....	74
Şekil 5.28.	2. bölge kesiti	75
Şekil 5.29.	Adalar, liman ve yürüyüş yolu (orijinal)	76
Şekil 5.30.	Araç yolu ve otobüs durağı (orijinal)	76
Şekil 5.31.	Tekne park alanı, liman (orijinal)	77

Şekil 5.32. Yelken İhtisas Kulübü (orijinal).....	77
Şekil 5.33. Bisiklet yolu, fitness ve oturma alanı (orijinal)	78
Şekil 5.34. Yürüyüş ve bisiklet yolu, oyun alanı (orijinal).....	78
Şekil 5.35. Çocuk oyun alanı (orijinal).....	79
Şekil 5.36. Yeşil alan kullanımı (orijinal)	79
Şekil 5.37. Tahribata uğramış oyun alanı (orijinal)	80
Şekil 5.38. Tahribata uğramış amfi (orijinal)	80
Şekil 5.39. Dragos Sosyal Tesisi (orijinal)	81
Şekil 5.40. Yeşil alan (orijinal).....	81
Şekil 5.41. Arkeolojik kazı alanı (orijinal)	82
Şekil 5.42. DSİ Ar-Ge Eğitim Merkezi (orijinal)	82
Şekil 5.43. 1970 yılı uydu görüntüsü kıyı kullanımının konumlandırılması	85
Şekil 5.44. 2020 yılı uydu görüntüsü kıyı kullanımının konumlandırılması	86
Şekil 5.45. Dolgu öncesi Bakireler Anıtı (orijinal)	89
Şekil 5.46. Dolgu sonrası Bakireler Anıtı.....	89
Şekil 5.47. Dolgu öncesi kıyı kullanımı (Orijinal)	92
Şekil 5.48. Dolgu öncesi gençlik coşkusu (Orijinal)	93
Şekil 5.49. 1914 yılında Maltepe sırtlarından Dragos görünümü (Orijinal).....	94
Şekil 5.50. 1980 yılı Deniz Kulübü binası (Orijinal).....	99
Şekil 5.51. Deniz Kulübü binası ve çevresinin 2022 yılındaki durumu (Orijinal).....	99
Şekil 5.52. Deniz Kulübü önü mendirek (Orijinal)	100
Şekil 5.53. Sahilden bir kare (Orijinal).....	100
Şekil 5.54. Mor kayalar koyu (Orijinal)	101
Şekil 5.55. Sarı kayalar koyu (Orijinal).....	101
Şekil 5.56. Tepeden bir görünüm (Orijinal)	102
Şekil 5.57. Deniz Kulübü binasının terasından Adalar’a bakış (1985’li yıllar) (Orijinal).....	102

Şekil 5.58. Eski Deniz Kulübü 2022 yılındaki halinden Adalar'a bakış (Orijinal).....	103
Şekil 5.59. Yalılar (1985'li yıllar) (Orijinal)	103
Şekil 5.60. Yalıların 2022 yılındaki durumu (Orijinal)	104
Şekil 5.61. Tekel Kampı ve iskelesi	105
Şekil 6.1. Dragos Tepesi güncel kıyı kenar çizgisi	128



SİMGELER VE KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DSİ	: Devlet Su İşleri
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsü
M.Sc	: Master of Science
ME	: Mechanical Engineering
MBA	: Master Of Business Administration
PTT	: T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü
SSK	: Sosyal Sigortalar Kurumu
TEKEL	: Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğü
TEM	: Trans- Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu



1. GİRİŞ

İstanbul; hızla artan nüfusu, tarihi, doğal değerleri ve kıyı kenti kimliği ile uzun yıllar boyunca ülkenin ve bulunduğu bölgenin en önemli ve değerli kenti olmuştur. Kentin gelişen ve yaygınlaşan makroformu; kıyı kenarından uzaklaşmasına sebep olmasıyla birlikte kıyı mekânında yar aramak ciddi ve sürekli bir yarışa dönüşmüştür. Yaklaşık olarak 650 km’lik uzunluğundaki İstanbul kıyı yerleşimi; aynı zamanda en önemli sınır ögesi, alt bölgeler için eşik, kentin imajı ve kimliğinin önemli unsuru ve sürdürülebilir yerleşme sistemi için bir yaşam kaynağıdır. İstanbul’un kıyı yerleşimi kısmen doğallığını koruyan parçaları içermekle beraber günümüzde büyük ölçüde yapılaşmaya sahne olmuş, farklı kesimler güçleri oranında yasal sınırları da zorlayan içerikte kıyı alanını paylaşmıştır. Bu kullanım örüntüsü kıyı mekânını özgün kimliğinden ve benliğinden uzaklaştırmış, doğallıktan uzak bir kıyı mekânı oluşmuş, siluet değerleri değişmiş, kamusal kullanım imkanları sınırlanmış, özelleşmiş kullanımlar ön planda olmuş ve kıyı mekânı önemli bir kirlilik sorunu ile karşılaşmak zorunda kalmıştır. Gelişim; bütünleştirici, ulaşılması ve dokunulması gereken kıyı alanının yaşayanların birçoğunun tanımadığı, hissetmediği, bilmediği, kullanmadığı bir içeriğe dönüşmüştür, kıyı mekânında da benzeşmeye yön vermiş, İstanbul “kıyı kenti” kimliğinden uzaklaştırmıştır (Balas ve Numanoğlu, 2012: Koç ve Kılıç 2012’ den).

Denizlerle çevrili bir kent olan İstanbul’da, hızlı kentleşme, ulaşım, rekreasyon alanı ihtiyacı, hafriyat atıklarının şehrin uzak yerlerine taşınmasının maliyetli olması gibi sebeplerle kıyıların doldurulması çoğu zaman ilk çözüm olarak düşünülmüştür. Kıyıların doldurulması ile birlikte deniz ekosisteminin zarar gördüğü, kıyının büyük ölçüde değişime uğramasıyla, kıyı alanını kullanan bireylerin yaşam tarzlarında değişiklik yarattığı gibi sonuçlar dolgu yapım sürecinde göz ardı edilmektedir.

Kıyı mekânının ve kıyı kentlerinin planlanması, ne tek başına bir yerel yönetimin kendi sınırları ve kuralları çerçevesinde üreteceği uygulama imar planları ile ne de merkezi otoritenin tek başına karar verici olarak yapacağı planlar ile gerçekleştirilebilir. Bilindiği gibi gerek merkezi yönetimlerce gerekse de yerel yönetimlerce plan hiyerarşisine uygun olmayan biçimde tamamlanan kıyı alanlarını kapsayan planlar büyük ölçüde zarara yol açmaktadır. Birbirlerinden bağımsız bir şekilde çeşitli kuruluşlarca yapılan plan ve projeler ile de istenilen sonuca ulaşmak mümkün olmaktadır. Bu sırada yapılması gereken, uygulama planı aşamalarının hiyerarşik olarak kademelenmesi ve planlama hiyerarşisine uygun bir biçimde yürütülmesidir. Bu bağlamda özellikle kıyı kentlerinde yapılacak projelendirme ve planlamalarda en doğru çözüme, mevcut planlama hiyerarşisinde de yer alan çevre düzeni planları ile ulaşılabileceği öngörülmektedir. Bu bakımdan, planlaması yapılacak kıyı şeritlerinin morfolojik, jeolojik, ekolojik ve tarihsel- kültürel özellikleri dikkate alınarak “Bütüncül Kıyı Alanları Planlaması” modeli oluşturulması zorunludur (Özhan ve Evliya, 2004: Dede ve ark, 2004’ ten).

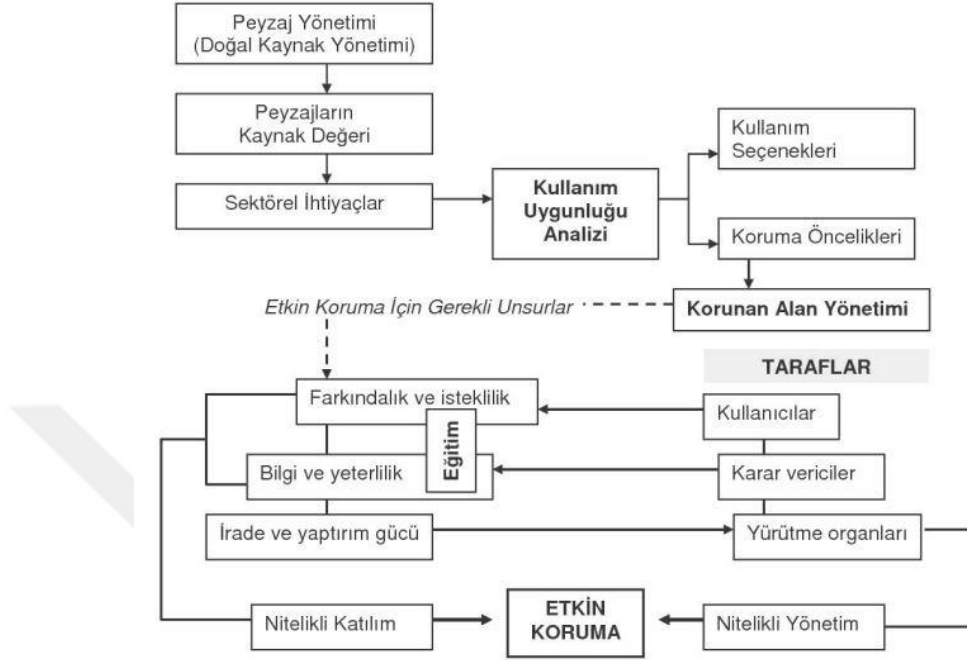
Kentsel ve kırsal alanlarda peyzaj açısından yapılacak olan değişikliklerde yeniden bir oluşum söz konusu olduğu için projelendirilecek alan kamu yararına uygun, flora ve faunayı koruyan, sürdürülebilir projelerin hayata geçirilmesinde peyzaj yönetiminin önemi büyüktür. Kırsal kıyı alanlarında daha doğal ve korunaklı bir ortam varken kentsel kıyılarda yoğun kentleşmenin yaşanması gibi sebeplerden dolayı doğal kıyı ortamını korumanın çok mümkün olmadığı görülmektedir. Bu alanların doğal ortamlarını yitirmesinin birçok sorumlusu vardır. Kıyı alanı projelendirilirken ihtiyaca yönelik projelendirilmesi, kullanıcı, karar verici ve yürütme organlarının doğru hareketi ile kıyı alanları korunabilir. Örneğin imar planları hazırlanırken doğal kıyılar koruma altına alınabilir. Yapılan dolgu uygulamalarında peyzaj yönetiminin işleyişi bazı noktalarda doğru yapılmadığı takdirde, proje alanı kullanıcılarının mekânsal algı değişimi, hatalı işçilik, proje alanının yanlış amaçlar doğrultusunda projelendirilmesi, yapılan dolgunun uzun ömürlü olmaması ve doğal afetlerden büyük ölçüde etkilenmesi gibi problemlere

yol açacaktır. Yılmaz (2014), peyzaj yönetimi-doğa koruma ilişkisi ve etkin bir doğa koruma için gerekli unsurları şematik olarak açıklayıcı biçimde ifade etmiştir (Şekil 1.1).

Kent kıyıları ve su kenarları tarih boyunca üretim, iletişim, güvenlik, ulaşım gibi ihtiyaçların karşılanabileceği en uygun mekânlar olarak görülmüş ve bu sebeplerle önemli bir çekim noktası ve cazibe merkezi haline gelmiştir. Kıyı alanları bu öneme sahipken aynı zamanda kent içinde nüfus artışı, trafik problemleri, rekreasyon alanı eksiliği gibi ihtiyaçlarla karşılaşıldığında çözüm olarak ilk vazgeçilen alan kıyı alanları olmaktadır. Kıyı alanları ile ilgili çözümlemelerde konut sahipleri, kıyıdaki işletmeler, yönetim birimleri ve bu gibi kıyı ile bağlantısı olan kurum, kuruluş ve kullanıcıların bir bütün halinde hareket etmeleri, kıyı yönetiminde söz sahibi olmaları gerektiği Yılmaz (2014) tarafından şematik olarak ifade edilmiştir (Şekil 1.2).

Kent planları ile mevcut yerleşim dokusunda çeşitli değişiklikler yapıldığında ilgili kurumlar, devlet ve vatandaşlar yapılan planlar tarafından belirlenen yükümlülükleri yerine getirmekten sorumludur. Sadece konut sahipleri ya da kent yaşayanları değil aynı zamanda planı hazırlamakta rol oynayan, belediyeler ve valilikler de yapılan plana uyum sağlama mecburiyetindedir, bu bağlamda, yerel planların bağlayıcılığı ve zorunluluğu arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır (Keleş, 1990: Altunbaş ve Alptekin, 2004'ten).

Uzun bir kıyı şeridine sahip ülkemizde kıyı mekânları; özellikle son zamanlarda kamu kuruluşlarının, ikinci konut taleplerinin ve turizm yatırımlarının yoğun baskısına maruz kalmıştır. Ayrıca bu denli yoğun baskılarla iç içe olan kıyı alanlarında kentsel mekânlar ile ilgili kararlar; kültürel, bilimsel, ekolojik, estetik, yaklaşımlarla değil, politik beklentiler ve ekonomik kriterler doğrultusunda planlanmış ve uygulanmıştır. (Kozłowski ve Hill, 1993: Akyol ve Sesli, 2006'dan).



Şekil 1.1. Peyzaj yönetimi- doğa koruma ilişkisi ve etkin bir doğa koruma için gerekli unsurlar (Yılmaz, 2014)



Şekil 1.2. Kıyı alanları yönetiminde taraflar (Yılmaz, 2014)

İdealize edilmiş olan senaryoda kullanıcı grupları, kamu kurumları ve devlet beraber hareket ederek ortak kararlar verir, bir başka ifade ile kullanıcı gruplarının sosyo-kültürel, politik vb. yapıları ile ilişkili olarak yönetimin tüm evrelerinde eşit rollerde iş birliği ile kararlar alınmaktadır. Kullanıcıların bu evrede aldığı roller bilgilerine, güçlü yönlerine (hem devlet hem de kullanıcı grupları arasında) tartışma yeteneklerine bağlıdır. Kıyı alanları yönetimi ile ilgili kararların alınmasında; devletin, iç ve dış aktörlerin yani kooperatifler, sivil toplum kuruluşları, özel sektör, birlikler vb. gibi kıyı kullanıcıları ve kamunun yetki ve sorumlulukları paylaşabildiği anlaşmaya bağlı bir ortak yönetimdir. Ortaklık birçok farklı türde, seviyelerde ve değişik şekilde olabilir. Örneğin projelendirme ve uygulama evresinde, komşuluk ünitelerinde, kent ve bölge ölçeğinde ve ulusal ve uluslararası seviyelerde olabilir. Söz konusu aşamaların formu, alınacak kararlar ve yaptırımları yapılacak planlı toplantılar, görüşmeler ve tartışmalar ile belirlenecek ve tüm aktörler arasında iş birliği olacaktır. Yapılan görüşmeler ve iş birliği ile problem tanımlanacak, bu problemlerin çözüm olanakları belirlenecek ve tarafların görüşmelerine ilişkin ihtiyaçlar tespit edilecek ve ortaklık modeli farklı temalara ve isteklere göre form kazanacaktır. Bu durumda dikkat edilmesi gereken en önemli konu, bu görüşmelerin ve tartışmaların etkin şekilde düzenlenmesi ve idaresinin takibinin yapılmasıdır (Çil, 2004).

Kıyı alanı kullanımında kamu yararı olgusu öncelikle 1982 Anayasası 43.madde gereği gözetilmektedir. ‘Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır ve kıyıları çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.’ Açıklaması ile yasal, idari ve toplumsal sentez oluşumu amaçlanmaktadır. Bu anayasal ilke dahilinde kıyı alanlarının kullanımında kamu yararı gerek mülkiyet biçimi gerekse yapılanma ile ilgili kısıtlamalarla sağlanmaktadır. Daha farklı bir ifade ile, kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu çerçevesinde olan, mülkiyete yani tapuda tescile dahil olmayan bir konumdur. Kıyılardaki yapılanma hakları ise büyük ölçüde kısıtlıdır. Bununla birlikte kamu yararı kavramının çok yönlü bir kavram olduğu ve her bir olayda gerçekleşen fiilin

topluma katacağı faydanın ölçüsünde kamu yararının da kapsamının değişebileceği düşüncesi de bulunmaktadır. Kamu yararı temel hak ve özgürlüklerin sınırlandırılmasında uygulanan sebeplerden biri olup idare hukukunun uygulama alanının belirlenmesinde kullanılan kriterlerdendir. Geniş bir boyuta sahip olması nedeniyle düşüncenin içeriği, konusu, maddesi belli değildir. Dolayısı ile düşüncenin tanımı Akıllıoğlu'nun da belirttiği gibi, içeriği, konusu, maddesi açısından değil, biçimi açısından yapılabilir. Bu noktadan hareketle, kamu yararı düşüncesi, özü ya da neler içerdiği önceden belli olmayan buna karşılık şekli aracılığıyla tanınan bir kavramdır (Akıllıoğlu, 1989: Altunbaş ve Alptekin, 2004'ten).

Kamu yararı ve toplum yararı düşünceleri, birçok kez iç içe girdiği, birbiri yerine kullanıldığı gibi, kıyı alanlarında kamu ya da toplum yararının “kimin yararı” olduğu düşüncesi sürekli gündeme gelmektedir. Kamu yararı yalnızca talimatlarla sınırlandırılmış olan bir bölgenin kamu kullanımına ayrılmış olması ile değil, aynı zamanda altyapı seçeneklerinin sağlanıp sağlanmamış olması ile de belirlenir. Farklı bir anlatımla, kanunların getirdiği 100 metrelik bir kuşağın kamuya ayrılmış olması, bu bölgelerin yalnızca kamu yararına arz edildiği anlamına gelmemektedir. Halihazırda kıyı değerlerinin himaye edilmesi, iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, kullanıma destek olacak fonksiyonların potansiyelinin kendini göstermesi, bunların belli kurallar ve düzen çerçevesinde toplumun kullanımına arz edilmesi ile kamu yararı sağlanmış olabilir. Toplum yararının, kişisel ayrıcalıkların karşısı olduğu açıktır. Bu düşünce, kişisel ayrıcalıklardan bağımsızdır. Toplumun sadece bir bölümünün hedef ve ayrıcalıklarının uygulanmasına hizmet eden, bu doğrultuda çıkarımlarda bulunan karar, işlem ve eylemler toplum için faydalı ve ayrıcalıklı sayılmaz. Neticede kamu ya da toplum yararı, devletin yararı olarak değil, halkın yararı olarak anlaşılmalıdır (Keleş, 2000: Akyol ve Sesli, 2006' dan).

Marmara Denizi kıyı mekânı deniz suyunun kirlenmesi sebebi ile suya dokunma seçeneklerini, kumsal ve plajlarını kaybetmiş, İstanbul sakinleri deniz

kıyısında suya dokunamayan kimliğe dönüşmüştür, suya temas edebilmek, dokunabilmek ve kıyı aktiviteleri gerçekleştirebilmek için uzak yolculuklar yapma ihtiyacı duymuşlardır. Günümüzde belirli ölçüde canlının yaşamasına imkân sağlayan Marmara Denizi yok olma tehdidi ile karşı karşıya kalmakta, çeşitli bilimsel araştırmalar incelendiğinde, üst 5-6 m'lik bandın canlı yaşamına imkân sağladığı görülmektedir. Güney Marmara kıyılarında donatı alanı elde etmek sebebi ile kıyı dolgu bölgelerinin ve kullanımlarının geri bölgesiyle bütünlük sağlamadığı, suyla ilişkisi olmadığı, bu kapsamda kentin suyla güçlü ilişkisinin dolgu uygulamaları ve kıyı şeridi dolgu uygulamaları ile tamamen ayrıldığı gözlenmektedir. Dolayısı ile kıyıdaki yapı, kullanım ve işlevlerin tarihi yerleşmeler ile bütün olmadığı, değişen bu sosyal yapı ve buna bağlı olarak sonuçlanan kıyı kullanma kültüründeki yeniliklerin kent ve kent kıyısının karakterde kıyıyı kullanmayan çoğunluk ve suya uzak mesafeden bakan azınlık olmak üzere iki ayrı yapıya evirildiği gözlenmiştir (Koç ve Kılıç, 2012).

Zaman ilerledikçe Dragos Tepesi ve kıyısında yaşayan, bu alanı sayfiye olarak kullanan insanların da alandan taşınması ya da vefat etmesi gibi sebeplerden dolayı bu alanda vakit geçiren kullanıcılar için 1970'li dönemdeki etkileyici anılar, direkt olarak anı sahiplerinden dinlenemeyeceği için buradaki kıyı algısı anlamını tamamen yitirecektir. Yaptığımız araştırma ile bu algıyı literatüre geçirerek kalıcı olmasını ve kıyı dolgusu konulu araştırmalara yol gösterici bir kaynak olması sağlanacağı düşünülmektedir.

Araştırma alanının kıyı dolgu uygulaması sonrasında uğradığı fiziksel ve sosyal değişim incelenerek, kıyı morfolojisinin geri dönüşümsüz olarak tahrip edilmesi ve bu durumun mekânsal algının değişmesindeki en büyük etken olduğu ve bu değişimin nasıl sonuçlar getirdiğini bulmak amaçlanmıştır. Yapılan araştırma, kıyı dolgu uygulaması sonucu yaşanan olumsuzluklar nedenleri ile tespit edilerek, bundan sonraki zamanlarda gerçekleştirilecek kıyı dolgu uygulamalarına, mekânsal planlama ve kıyıların korunmasında yol gösterici olması hedeflenmiştir.



2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

Araştırma kapsamında yapılan yazılı kaynak araştırmaları ve lisansüstü tezlerden, tez içeriğine yön verdiği düşünülen araştırmaların bazıları bu bölüm altında konularına göre ayrılarak, kronolojik sıra ile kısaca aktarılmıştır.

a) İkinci Konut ve Sayfiye Yerleşimi Konulu Çalışmalar

Emekli (2014), “İkinci Konut Kavramı Açısından Turizm Coğrafyasının Önemi ve Türkiye’de İkinci Konutların Gelişimi” isimli araştırmasında temelde ikinci konutların gelişimi, dağılışı ve kullanımını ele almıştır. Araştırmada sayfiye olgusunun anlaşılmasında yol gösterici olmuştur.

Yağan (2015), “1980 Öncesinde İstanbul’da Tarihi Sayfiye Alanlarında Kentsel ve Mekânsal Değişim Süreci” araştırması ile sayfiye olgusu ve yaşamı, sayfiye olgusunun İstanbul’da ve dünyada gösterdiği tarihsel gelişim süreci, bazı dönemlerdeki sayfiye yaşantısı özellikleri işlenmiştir. Sayfiye alanlarının gelişim ve değişim süreçlerinin anlaşılması açısından, tez çalışmasına katkıda bulunmuştur.

Kara (2019), “Sayfiye Yerleşimlerinin Oluşumu ve İkincil Konut Stoklarına Dönüşümü” makalesi ile 19. Yüzyılda yapılaşmaya başlayan sayfiyelerin bugünkü ikinci konut alanlarına evrilme süreci araştırılmış, dönüşümün neden ve sonuç bağlantısı çeşitli olaylarla anlatılmıştır. Kara’nın çalışması, sayfiye kavramının yapılaşma süreci ve ulaşım imkânları doğrultusunda, sayfiye olgusunun alışkanlık haline gelerek toplumda yayılım göstermesi, sayfiye kültürünün oluşumu ve başkalaşan toplumsal durumlara göre dönüşüm süreçleri konusunda yol gösterici olmuştur.

Kuru ve Yazıcıoğlu (2020), “Sayfiye Yerleşimlerinin Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişimine Yönelik Bir Araştırma: Dragos, Orhantepe Mahallesi Örneği” konulu araştırmaları ile sayfiye kültürünü inceleyerek, kentte yok olan biçiminin ortaya konulmasını hedeflemişlerdir. Ayrıca çalışma kapsamında; sayfiyenin tanımı/ ortaya çıkış süreci, sayfiye yerleşimleri/gelişim şekilleri, sayfiye

mekânları, kıyı sayfiyelerinin arazi kullanımı ve morfolojisi, Türkiye ve İstanbul'da sayfiye kültürü ve bir sayfiye yerleşimi olarak Dragos Tepesi'nin mekânsal değişimi incelenmiştir. Araştırmada sayfiye kültürünün, kentin tarihi ve fiziksel yapısı bağlamında önemli bir konumda olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu araştırma, seçkin bir sayfiye yeri olan Dragos'un fiziksel yapı özelliklerinin belirlenmesine katkı sağlamıştır.

b) Mekân, Kıyı ve Kıyı Dolgu Alanları Konulu Çalışmalar

Şaşko (2019), yaptığı “Kıyı Dolgu Alanlarının Kullanım Biçimi Açısından Değerlendirilmesi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği” konusu ile tarihi kent kıyılarının Antik Çağ'dan bugüne uğradığı değişimin incelenerek, bu değişime neden olan kıyı dolgu uygulamalarını saptayarak, dolgu uygulaması yapımı ile meydana gelen işlevlerin kamusal alanlardaki kentsel yaşama etkilerini, kıyı-kent bağlantısındaki yansımalarını araştırmıştır. Bu araştırma, kent- kıyı ilişkisinin saptanması, kıyı dolgu alanlarının tarihsel gelişim süreci ve analitik çalışmaları ile toplanan harita ve uydu görüntülerinin incelenmesi ile yol gösterici olmuştur.

Kaya (2019), “Sayfiye Yerleşimleri Kıyı Kullanımı Sorunları: Urla Örneği” konulu tez kapsamında, bir sayfiye yerleşim bölgesi olan Urla ilçesinin geçmişten günümüze önemli bir çekim ve merkez noktası olmasını sağlayan Urla ilçesi kıyı alanının kullanım işlevleri nedenleriyle birlikte incelenmiştir. Yapılan incelemeler ile Urla kıyı alanlarına, bu alanların yanlış kullanımlarının sebep olduğu problemleri ögelere ait değerlendirmeler yapılmıştır. Yapılan araştırmadan, kent ve su arasındaki bağın irdelenebilmesi için faydalanılmıştır.

Ardıçoğlu (2019), “Kıyı Dolgusunun Kent Morfolojisine Etkisinin Mekân Dizimi Yöntemiyle İncelenmesi: İstanbul Tophane Bölgesi” konulu araştırması ile, dolgu alan üretimi ve kent morfolojisinin yeniden oluşumunun bağlantılı olduğu, bu bağlamda kıyı dolgu uygulamasıyla birçok kez tekrar üretilen bir kıyı alanı olan Tophane Bölgesi, dolgu uygulamasının mekânsal etkilerinin araştırılmasında çalışma alanı ve tez çalışmasının ana materyali olarak seçilmiştir. Bu araştırma,

mekânın araştırılması, mekân üretimi, dolgu sonrası kıyının ve kentin morfolojik yapısındaki değişimler, kıyı dolgu alanlarının işlev ve yapım teknikleri bakımından incelenmesi ve örneklendirilmesi konularında yol gösterici olmuştur.

Küçükakça ve Akaya (2014), “İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik Ve Hukuki Analizi” konulu araştırmalarında, İstanbul kıyılarında uygulanan dolgu projelerinin sosyo-ekonomik, ekolojik ve hukuki analizlerinin yapılması ve bunlarla bağlantılı olarak Maltepe ve Yenikapı kıyı alanındaki dolgu projeleri araştırılmıştır. Araştırma ile, dolgu yapımının asıl sebepleri ve sonuçları farklı ölçülerde incelemeye alınmıştır, dolgu uygulamalarının yönetim birimleri ve toplum için ne anlama geldiği, dolgu uygulamasının yapılabilmesi için gerekli olan nedenler ve şartlar, yanlış alanlara uygulanacak olan dolgunun önüne geçilebilmesi için gereken maddelerin incelenmesi açısından ışık tutmuştur.

Özkan, Alp ve Tanrıverdi (2015), “Dolgu Alanları: Kıyı Sınırını Yeniden Oluşturmak” konulu araştırmaları ile, kıyı dolgu uygulamalarının kente olumlu ve olumsuz getirilerini İstanbul örneği ile ele almak ve halihazırdaki kıyı dolgu alanlarıyla, son dönemde İstanbul’da uygulanan veya uygulama sürecinde olan dolgu alanlarının mekânsal, sosyal ve ekonomik sonuçlarının değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Yapılan araştırma, dolgu sınırı, doğal sınırlar, kıyı şeridi ve dolgu alanı örneklerinin incelenmesinde yol gösterici olmuştur.

Avcıoğlu ve Akın (2016), “Kolektif Bellek ve Kentsel Mekân Algısı Bağlamında İstanbul Tuzla Köyiçi Koruma Bölgesi’nin Mekânsal Değişiminin İrdelenmesi” konulu araştırmaları ile kentlerin kültür birikiminin bir etkisi olarak kolektif belleğin mekân ile bağlantısını ortaya koymak ve kolektif bellekte kodlanan mekânsal kavramların bilinçli ya da bilinçsiz bir biçimde yok edilmesinin, bireylerin üzerinde oluşturduğu aidiyet, kimlik vb. problemlerinin gündeme getirilmesi hedeflenmiştir. Mekân ile bellek ve kolektif belleğin irdelenmesinde bu araştırma yol gösterici olmuştur.

Özer (2004), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildirileri Kitabı'nda yayınlanan "Kıyı Mekanını Düzenleme Modelinin Tanımlanması ve Antalya Örneğinde İncelenmesi" konulu araştırması ile kıyı alanın tasarım ve projelendirilmesinde dikkate alınacak modelin stratejik ilkeleri vurgulanmıştır. Vurgulanmıştır. Bu araştırma ile kıyı mekânı, kıyı kullanımları, kıyı- kent kimliği, kent kimliğini ortaya çıkarmak için kullanılacak stratejiler hakkında bilgi alınarak bu araştırmaya katkı sağlamıştır.

c) Kıyı Planlaması ile İlgili Genel Çalışmalar

Koç ve Kılıç (2012), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı'nda yayınlanan "İstanbul Kıyı Mekânının Paylaşımında Farklı Aktörlerin Bakış Açısı" konulu araştırmaları ile ülkemizdeki bakış açısının ve doğurduğu sonuçlar konusu vurgulanmıştır. Bu araştırma ile İstanbul'un kıyı mekânı ve kıyı kent kimliği özellikleri, Marmara denizi kıyı mekânı kirliliği, genel kıyı mekânı tanımı, İstanbul'un kıyıyı kullanamayan bir kent olma sebeplerinin bulunmasında yol gösterici olmuştur.

Dede (2004), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Bildiriler Kitabı'nda yayınlanan "Kıyı Alanları Planlamasında Mevcut Planlama Sistemi Üzerine Bir Değerlendirme" konulu araştırması ile belirlenecek önerilerin, mevcut planlama sisteminin örneklediği alanlar ile ilgili olarak değerlendirilmesi ve elde edilen sonuçlarla birlikte imar planlama sisteminin tartışılması konularını ele almıştır. Kıyıların ve kıyı kentlerinin "Bütüncül Kıyı Alanları Planlaması" modeli oluşturularak planlanmasına yapılan vurgulama ile bu araştırmaya ışık tutmuştur.

Altunbaş ve Alptekin (2004), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı'nda yayınlanan "Tarihi Kıyı Yerleşimleri Kapsamında Koruma Amaçlı Planlama: Mudanya Örneği" konulu araştırmalarında kıyı ve tarihi kültürel mirasın ortak paydada korunması konularını ele almışlardır. Bu araştırma, kamu kurumlarının, kent

planlarında yapılan değişikliklerde plana uyma zorunlulukları, kamu yararı, kıyı alanındaki hukuka aykırılıkların giderilmesi konularında yol gösterici olmuştur.

Akyol ve Sesli (2006), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 06 Konferansı Bildiriler Kitabı'nda yayınlanan "Kıyı Alanlarında Kamu Yararı ve Kullanım İlişkileri" konulu araştırmaları ile kıyı kullanımı ve kamu yararı ilişkisi konularını ele almışlardır. Kıyı kullanımı, kıyılarda kentsel mekâna ilişkin kararların günümüzde nasıl uygulandığı, kamu ve toplum yararı kavramlarının incelenmesinde bu araştırmaya yol gösterici olmuştur.

Çil (2004), Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı'nda yayınlanan "Türkiye'nin Kıyı Alanları için Ortak Yönetim Yaklaşımları" konulu araştırması ile kıyısal Türkiye'nin kaynaklarının daha etkin olarak kullanılması ve yönetim için kıyı kaynaklarının sürdürülebilirliğini sağlayacak potansiyel ortakların, kıyı alanları için getireceği yararlar konuları vurgulamıştır. Bu araştırma, kıyı kullanımında nasıl bir süreç yaşanması gerektiği, kullanıcı ve uygulayıcılar arasında gerçekleştirilecek bir ortaklık modelinin çözüm olacağı, kıyısal alanları yönetim stratejileri konularının araştırılmasında yol gösterici olmuştur.



3. MATERYAL VE YÖNTEM

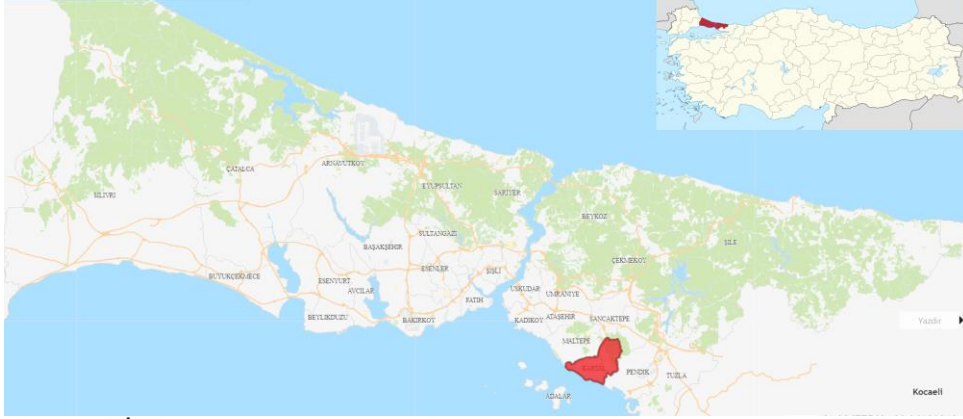
3.1. Materyal

Araştırmanın ana materyali iki gruba ayrılmıştır. Birinci materyal fiziksel değişimler, ikinci materyal ise sosyal değişimlerden oluşmaktadır.

Araştırma alanı ve konu ile ilgili yapılmış bilimsel çalışmalar, kıyı kullanıcılarından elde edilen orijinal fotoğraflar, arşiv kayıtları, hava fotoğrafları, imar planları, jeolojik etüdler, demografik veriler, uydu görüntüleri (Sentinel, Yandex Earth, Google Earth) (1970, 1982, 2006, 2013, 2014, 2015, 2018, 2020, 2021, 2022), yazılımlar (Autocad 2019, Netcad 8.0.0, Photoshop CS6, SPSS) ve halihazır haritalar araştırmanın materyalleri arasında yer almaktadır. Bu materyaller ile araştırmanın fiziksel değişim verileri hazırlanmıştır.

Araştırmanın sosyal değişimini belirlemek ve mekânsal boyutunu incelemek için, asıl veri kaynağı, araştırma alanında yaşayan kişiler ile görüşülerek ve anket çalışması yapılarak belirlenmiştir. Bu görüşmelerde kullanıcı kitlesini kimlerin oluşturduğu, dolgu öncesi alan kullanımının nasıl olduğu, ne gibi aktiviteler yapıldığı, dolgu sonrasında alanda neler değiştiği gibi sorulara yanıt aranmıştır.

Araştırma alanımızın bulunduğu Kartal ilçesi, İstanbul ilinin doğu yarısında konumlanmıştır. Kartal İlçesi kuzeyde Ümraniye, kuzeydoğuda Beykoz ve Pendik, doğuda Sultanbeyli ve yine Pendik, güneyde Marmara Denizi, batıda da Maltepe ilçelerine komşudur. Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 1990'da yapılan nüfus sayımı sonuçlarına ilişkin verilerinde Kartal İlçesi' nin yüzölçümü 234 km² olarak görülmektedir. Ancak eskiden Kartal'a bağlı olan Maltepe (yaklaşık 52 km²) ile Sultanbeyli'nin (yaklaşık 35 km²) 1992'de ayrı birer ilçe yapılmasından sonra yeni sınırları içinde 147 km² 'lik bir alan kapladığı sanılmaktadır. Şekil 3.1'de İstanbul ili ve Kartal ilçesinin kentteki konumu ve alan sınırları gösterilmiştir (Eyice ve ark, 1994).



Şekil 3.1. İstanbul ili ve Kartal ilçesinin konumu ve alan sınırları

Kartal, Osmanlı döneminde de eskisi gibi balıkçılık ve bahçecilik yapılan küçük bir yerleşme olma özelliğini korudu. Bağlar, bahçeler ve bostanlarla kaplı olan Kartal, uzun yıllar İstanbul'un sebze ve meyvesinin bir bölümünü karşıladı. Gemilerle getirilen buğdaylar buradaki değirmenlerde öğütülerek İstanbul'a gönderiliyordu. Türklerin de yaşadığı Kartal'da halkın büyük bölümü Rumlardan oluşuyordu. 1873'te Haydarpaşa- Pendik banliyö hattının açılmasından sonra Kartal'da bir gelişme başladı. Kartal yöresi 19. yy'ın sonlarında Üsküdar sancağına bağlı bir kazaydı. Ekili ve dikili alanların bitiminde başlayan ormanlar Aydos Dağı'na doğru uzanıyordu. Samandıra'daki ormanlar kentin av alanlarından biriydi. Daha çok banliyö yerleşmesi olarak gelişen Kartal, 1950 öncesinde İstanbul'un sayfiyesi haline gelmeye başladı. Eski Kartal Köyü'ndeki bağlar ve bahçeler içinde bulunan evler, yazın kentin sıcakından bunalan sahipleri tarafından ferahlatıcı sayfiyeler olarak değerlendirilirdi. Kıyıdaki plajların berrak sularında İstanbulluların bir bölümü serinlerdi. Yalnızca Dragos ve Tuzla sayfiye özelliğini koruyabildi (Eyice ve ark, 1994). 1960'lardan sonra Dragos' un ve çevresinin manzarası değişmeye başladı. Cevizli İstasyonu'nun çevresindeki alan hızlı bir gecekondulaşma sürecine girerken Dragos'taki kooperatifte hisse sahibi olanlar arsalarının bir bölümünü satışa çıkardılar, yeni parselasyonlar yapıldı. Dragos'un Maltepe'ye doğru uzanan eteklerindeki bostanlık, bağlık, bahçelik alanlar ve Kartal'a doğru sahil boyu, âdeta bir sanayi bölgesine dönüşmeye başladı. Dragos

Yalısı diye bilinen, Maltepe' den Dragos Tepesi'nin güneydoğusuna kadar uzanan sahilde Vinileks, kereste ve un fabrikaları ile imalathaneler kuruldu. Dragos Tepesi yine villa tipi olmakla birlikte, çok sayıda bina ile dolmaya başladı. Mahalle ilk oluşurken dikilen çamların büyüyüp güzel bir koruluk meydana getirdikleri tepenin üstünde bir kır gazinosu açıldı. Tepenin güneydoğu eteklerine çeşitli banka ve kuruluşların yazlık dinlenme tesisleri kuruldu. Semt 1980'lerde, ilk sükûnetinden, güzelliğinden, su, hava ve çevre temizliğinden çok şey kaybettiyse de yine lüks ve zarif villaların, güzel bahçelerin, özenli yolların ve köşelerin hatta çok azalmış olmakla birlikte çamların bulunduğu hoş bir yerdi. Asıl değişme 1992'den sonra oldu. 1990'lann başında, tepenin önünden geçirilen geniş sahil yolu, İstanbul'un çoğu yerinde olduğu gibi burada da bir zamanlar denizin hemen üstünde olan, bahçelerinden veya bulundukları bölgede tepenin eteklerinden denize girilen yalıları, köşkleri denizden ayırdı. Sırtlara doğru tırmanan binalar ise tepede betonlaşmanın ilk işaretlerini vermeye başladılar. Çevredeki sanayi ve yapılaşmanın yarattığı deniz kirlenmesi ve sahil yolu, doğal plajları ve denize girebilme imkânlarını yok etti. Aralarında bir dönemin Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel'in de bulunduğu ilk sahiplerin büyük çoğunluğu buradaki evlerini sattılar. Dragos sakinlerinin toplumsal-ekonomik çehresi değişti. Denize girmek de imkânsızlaştıktan ve tepe İstanbul'un genel çevre kirlenmesine teslim olduktan sonra, sahilden geçirilen yol da trafiğe açılınca semt eski özelliklerini kaybetti (Kuban ve ark, 1994).

3.2. Yöntem

Araştırmanın yöntemi, araştırma alanından 1970-2021 yılları arasında gerçekleşen kıyı dolgularına bağlı peyzajdaki fiziksel değişimleri ile alan kullanıcılarının mekânsal algılarında ortaya çıkan değişimlerin belirlenmesine dayanmaktadır.

Dragos Tepesi'nin ve kıyı şeridinin dolgu öncesi ve sonrasında oluşan fiziksel değişimini ortaya koymak amacıyla, hava fotoğrafları, dolgu öncesi alan fotoğrafları, güncel kıyı kenar çizgisi, 1972 yılına ait Dragos Planı, Dragos Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve halihazır haritalardan faydalanılmıştır. Kartal

Belediyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve şehir haritası arşivinde bulunan altlıklardan yararlanarak Dragos, Orhantepe Mahallesi'nin konumu, ulaşım bağlantıları, topoğrafik yapısı belirlenmiş, yerleşimi açıklayan çizimler yapılmış, belirtilen zaman aralıklarında kıyı mekânının zamanla nasıl değiştiği ortaya konmuştur. Ayrıca araştırma alanı yerinde incelenerek güncel alan analizi yapılmıştır.

Kolektif bellekte yer edinen kıyıların, belirli merkezlerin aldığı kararlarla yeniden düzenlenip yapay sınırlar oluşturulması mekânsal ve sosyal açıdan büyük değişikliklere yol açmıştır. Mekânın kullanıcıların zihninde edindiği yer, daha önce alanda yaşayan bireylerle görüşülerek tespit edilmeye çalışılmıştır. Araştırma alanında 1970- 2021 yılları arasında yapılan fiziksel değişiklikler; alan incelemesi, güncel ve eski tarihli haritaların karşılaştırılması, alana ait eski fotoğrafların incelenmesi ile açıklayıcı hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu değişimin paralelinde, alandaki sosyal değişimin belirlenebilmesi için kullanıcıların zihninde gelişen değişimin nasıl olduğu, kullanıcıların dolgudan nasıl etkilendiği, yapılan dolgunun kıyı algısı ve mekânsal algı üzerindeki etkileri, daha önce alanda yaşayan insanlarla görüşülerek tespit edilmeye çalışılmıştır.

Dragos Tepesi ile bağlantılı kıyı alanındaki mekânsal değişimin tespit edilmesi için, bu alanda yaşamış veya çalışmış kişilerle ve dolgu uygulaması hakkında bilgi sahibi olan çeşitli kamu kurumu çalışanları ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşmeler kapsamında Dragos Tepesi sayfiye yaşantısı incelenmiştir. Araştırmanın amacı hakkında bilgi verildikten sonra, alanın 1970'li yıllardaki mekânsal yapısı, kullanıcılara hissettirdikleri, mekânın insan üzerindeki etkileri bu alanda yaşayan ve deneyimleyen kişilerle görüşülüp yapılan görüşmeler anlatıya dönüştürülerek, alandaki mekân kavramının izlediği değişim sürecinin geçmişten günümüze incelenmesi için yapılan görüşmeler temel kaynak niteliği taşımaktadır. Bu sayede Dragos Tepesi sahil şeridi ve yaşadığı mekânsal değişim irdelenmiştir. Ayrıca kullanıcıların mekânsal algısındaki değişimi tespit edebilmek için anket çalışması sunularak, verilen cevaplar SPSS programı ile rakamsal verilere dönüştürülmüştür. "Anket Çalışması" ile kullanıcılara yöneltilen sorular Ek 7'de belirtilmiştir.

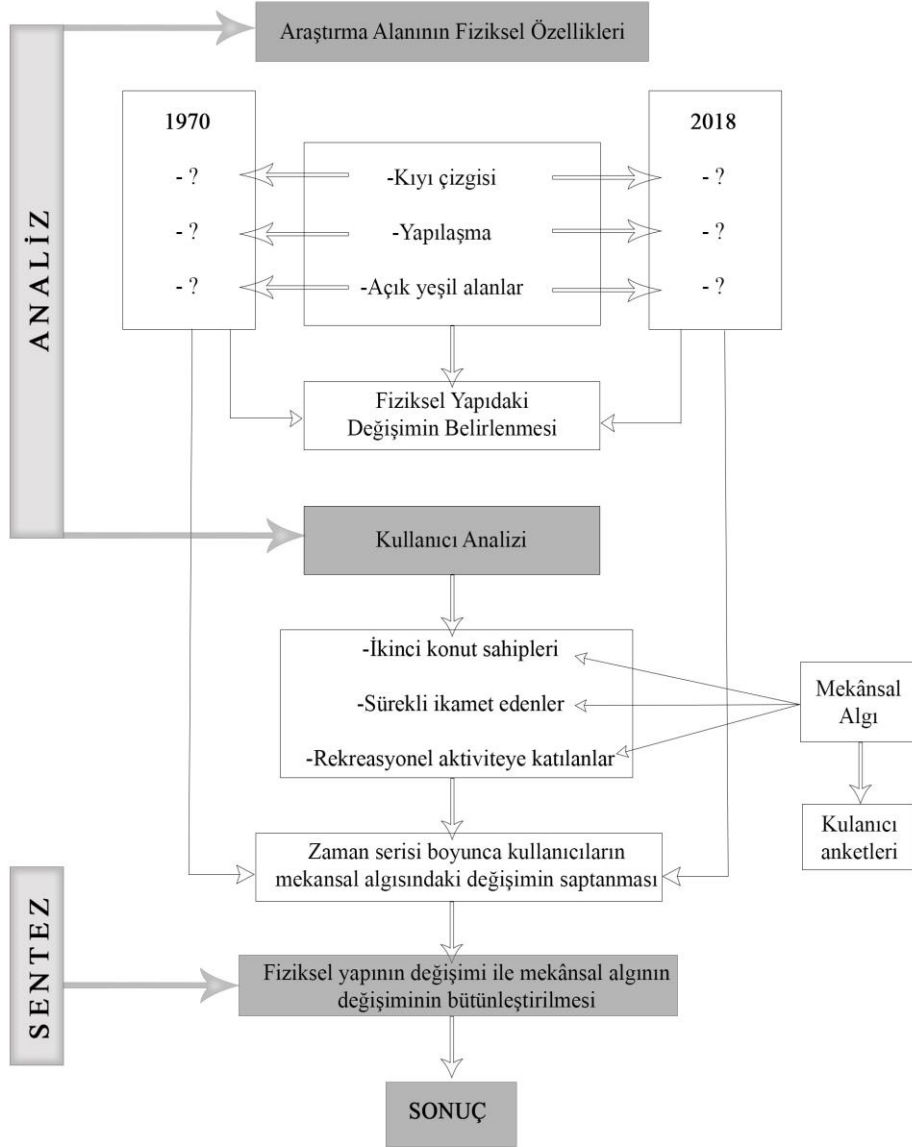
Anket çalışmasında, 1970’li yıllarda Dragos Tepesi’nde ikamet eden ve daha sonra çeşitli sebeplerle alanda yaşayan bireylerin alandan taşınması, vefatı sebebi ve araştırma sürecinde pandemi döneminin yaşanması ile örneklem sayısı 17’de kalmıştır. Ankete katılan 17 kişi arasında, görüşme ve mülakatlar yapılarak, Dragos Tepesi ve sahil şeridi hakkında bilgi alınan bireyler de bulunmaktadır. Fakat her anket katılımcısı Dragos Tepesi’nin 1970’li yıllardaki durumu hakkında görüşme imkânı bulunamamıştır. Anket katılımcıları, Dragos Tepesi’nde geçmiş dönemlerde ve günümüzde ikamet eden, dolgu öncesinde kıyı şeridini aktif olarak kullanan bireyler ve belediye çalışanlarından oluşmaktadır.

Görüşme ve mülakatların yapıldığı kişiler; Dragos Ankara Evleri Kooperatif Başkanı M.Sc.ME, MBA Feyhan BUMİN, Dragos sakini İbrahim KARAMEMET, Dragos sakini Erdoğan KOÇ, Eski Sigara Fabrikası Müdürü-TEKEL kampı kullanıcısı İbrahim ŞAHİNBAŞ, Eski TEKEL Özel Kalem Müdürü Zeynel ESKİTÜRK, Kartal Belediyesi Yapı Kontrol Müdürlüğü İsmail ÖKTEN, Kartal Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü Melahat MUTLU isimli kişiler ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşme yapılan kişilerin yaş aralığı genel olarak 55-85 yaş aralığındadır.

Kıyı kullanıcıları ile yapılan görüşme ve mülakatlar sırasında kullanıcılardan alınan, alan ile ilgili geçmiş zamanlı fotoğraflar ve alan incelemesi sırasında araştırmacı tarafından çekilen fotoğraflar, fotoğraf altlarında “orijinal” olarak belirtilmiştir.

Araştırma alanının sahil şeridi detaylı incelenmesi açısından iki bölgeye ayrılmıştır. Yapılan bölgelendirme çalışması, araştırmanın “Bulgular” başlığı altında detaylı olarak verilmiştir.

Araştırma sürecinde takip edilen “Yöntem Akış Şeması” Şekil 3.2’de paylaşılmıştır.



Şekil 3.2. Yöntem akış şeması

4. TEMEL KAVRAMLAR

Kentin sınırı olarak görülen kıyılara çeşitli amaçlarla müdahale edilerek bu alanlar başkalaştırıldığında hem mekânsal hem de ekolojik açıdan büyük bir değişime uğramaktadır. Deniz ile karanın etkileştiği bu sınır hattı kara ve deniz ekosistemini kapsadığı, kentin başka kentlere açılımını sağladığı, tatil ve sayfiye yeri olarak kullanıma elverişli olduğu için ayrı bir önem taşımaktadır. Bu doğrultuda sayfiye yerleşimleri ve kıyı ile ilgili temel kavramların örneklendirilerek kısaca açıklanması yararlı olacaktır.

4.1. Sayfiye Yerleşimi

Sayfiye yerleşimleri; yılın belirli zamanlarında insanların, kentin yoğun ve stresli ortamından uzaklaşıp, kendilerine vakit ayırıp kaliteli zaman geçirebilecekleri, kırsal alanlarda, yazlık, yayla, dağ evi gibi yerleri kapsayan mekânlardır.

Bir alanda oluşturulan sayfiye yerleşimleri ile birlikte o alana yeni bir mekân tanımlanmakta ve oluşan bu mekân, mimari mekâna da yansyarak kentte yeniliklere yol açmaktadır.

İstanbul’da ulaşım faaliyetinin kolaylaşması, ekonomik gelirin yükselmesi, eğitim düzeyi ve sosyal imkanların artması, ikinci konut alma eğiliminin artması ile sayfiye alanları hareketlilik kazanmıştır ve yaygınlaşmıştır. Ancak geçmiş zamandan günümüze kentin gelişmesi ve kent çeperinin büyümesi zamanla sayfiye alanlarının ve sayfiye kültürünün kaybolmasına neden olmuştur.

Sayfiye yerleşimlerinin temelde kırsal alanlar, dağlar, kıyılar ve yakın çevresi, yayla alanları, çekici ve iyi manzaraya sahip alanlar, ulaşım problemi olmayan yerler olma özelliği taşıması beklenmektedir. Bu özelliklerin taşındığı mekânlarda vakit geçiren bireylere, iş ortamı, trafik, insan yoğunluğu gibi sebeplerin oluşturduğu stresten uzaklaşarak hem bedensel hem de zihinsel olarak dinlenmelerine olanak sağlamaktadır.

İstanbul'un geçmiş dönemlerdeki sayfiye yaşantısına bakıldığında, bu kültürün Bizans döneminden itibaren temellerinin atıldığı görülmektedir. Bizans döneminde şehrin emin bölgelerinde bulunan yazlık saraylara yaz aylarında göç edilmiş, Osmanlı döneminde de aynı rutin sürdürülmüştür. Sayfiye kültürü Bizans döneminde sadece imparator ve ailesine özel bir etkinlik iken, Osmanlı'da 19. yüzyılın ikinci yarısında halk arasında da sayfiye olgusu alışkanlık haline gelmiştir. Yaz ayları yaklaştığında, padişahın verdiği fermanla birlikte sayfiye alanlarına göç edilir, yaz ayları bitmeye yakın zamanda ise tekrar padişah fermanı ile sayfiyelerden şehre dönülürdü (Yağan, Binan, 2016: Kara, 2019'dan).

Reşad Ekrem Koçu, İstanbul Ansiklopedisi'nde, İstanbul' dan Rumeli yakasında bir sayfiye mekânına göç esnasında, kullanıcıların beraberinde sayfiyeye götürecekleri eşyaları manda veya öküzlere yükleyip naklederken, Anadolu yakası göçlerinin daha zor şartlar altında olduğundan söz eder. Anlatılana göre, sayfiyeye götürülecek eşya önce yük arabası ile Sirkeci'de bir iskeleye taşınır, iskeleden kayıklara yüklenen eşya, karşı yakaya geçirilir, sayfiye evi iskeleye yakın değil ise inilen iskelede eşyalar tekrar bir arabaya yüklenerek sayfiye evine taşınırdı. 19. yüzyıla kadar olan dönemde, Boğaziçi ve Haliç'te deniz ulaşımı kayıklarla gerçekleştirilirdi. 19. yüzyıl ortalarında kayık sayısının yüzyıl başına oranla yaklaşık 5 kat artması sonucu 1837'de bir İngiliz ve bir Rus şirket birer vapur çalıştırmaya başlamıştır. Vapur seferlerinin devreye girmesinden sonra talebin artması sonucu 1 Ocak 1851 tarihinde 'Şirket-i Hayriye' (bugünkü adı ile Şehir Hatları) kurulmuştur. İlk açıldığı zaman sabah ve akşam olmak üzere günde iki sefer yapan vapurların, kullanıcı ilgisine bağlı olarak sefer sayısı artırılmış, vapurların uğradığı semt ve köylerde iskeleler inşa edilmeye başlanmıştır (Kuban, 2012: Kara, 2019'dan). Vapur seferlerinin başlamasından sonra, Boğaz boyunca bulunan balıkçı ve oduncu köyleri ile Adalar sayfiye mekânlarına dönüşmeye başlamıştır. Rumeli (Avrupa) ve Anadolu yakasında kent merkezine uzak alanlarında olan ve ulaşımı zor semtlere vapur seferleri ile ulaşımın

başlamasından sonra, bu alanlar halk tarafından keşfedilmiştir (Alkan, 2014: Kara, 2019'dan).

Şirket-i Hayriye'nin kuruluş sürecinden sonra yazlık ve kışlık konut, sayfiye kullanım yapısı İstanbul halkı arasında yaygınlaşmaya başlamış, İstanbul (sur içi) ve Beyoğlu kışlık, Boğaziçi, Adalar, Kadıköy gibi semtler ise yazlık olarak kullanılmaya başlanmıştır. Beşiktaş, Ortaköy ve Kuruçeşme civarları padişahların ve ailelerinin, Bebek ve Rumelihisarı sadrazamlar ve Divan üyelerinin, Arnavutköy ve Kuzguncuk Hristiyan ve Yahudilerin, Yeniköy, Tarabya ve Büyükdere ise zengin Rumlar, Ermeniler ve Avrupalı diplomatların tercih ettikleri sayfiye yerleri olmuştur (Kuban, 2012: Kara, 2019'dan).

Türkiye'de ilk kurallı ve düzgün, ikinci konut yerleşimi, 1950'li yıllarda İzmir-Çeşme kıyı şeridinde görülse de asıl gelişme 1960'lı yıllardan sonra gerçekleşmiştir (Sarı, 1981: Emekli, 2014'ten). 1960'larda hem kıyı alanlarının spekülatif hedeflerle kullanılabilecek bir kaynak olarak görülmesi hem de turizm sektörünün ülke kalkınmasının en iyi araçlarından biri olarak değerlendirilmeye başlanması, kıyı turizminin ön planda tutulması Türkiye kıyılarında sayfiye ve ikinci konutların sayısında artışa sebep olmuştur. 1960'lı yıllardan sonra kentteki insanların kalabalık, kirli ve gürültülü ortamından uzaklaşma ve doğal ortam ile iç içe olma arayışı, sahil, deniz ve güneşin insan üzerindeki olumlu etkisi, deniz kıyılarındaki konutların iyi bir yatırım aracı olarak düşünülmesi, turistik ve rekreasyonel fonksiyonların özellikle kıyı alanlarında yapılması ve devletin bu konudaki yatırımları desteklemesi, deniz kıyısında ev sahibi olmanın toplum içinde 'sınıf atlamak', itibar kazanmak olarak değerlendirilmesi, ulaşım olanaklarının artması ve kolaylaşması, kişisel araç sahibi olmanın artması gibi nedenler kırsal alanlarda ve kıyı alanlarında sayfiye evlerinin sayıca artışını ve yayılımına hız kazandırmıştır (Kılıçaslan, 2006).

Sayfiyelerin konumlarına ya da kullanım seçeneklerine bağlı olarak tatil evi, hafta sonu evi, dağ evi ya da kır evi olarak sınıflandırıldığı, sosyo-ekonomik ve kültürel yapıya göre şekillendiği (iç-dış mimari özellikler, kullanım süresi ve

zamanı) görülmektedir. Bu konutların ülkemizdeki ilk örnekleri 1950’li yıllarda İstanbul-Florya, Bakırköy, Kadıköy, Silivri, Kumburgaz ve Boğaz çevresinde dağılım göstermekteydi. Türkiye’de 1970’li yıllara kadar yaylalar; yazlık-mevsimlik konut kullanımında, farklı geçim kaynağı yaratması ve sıcak mevsimlerde serin olması sebebiyle daha fazla ön planda olmaktaydı. 1970’lerden sonra ise denizin sağlık açısından yararlı olduğu düşüncesinin benimsenmesi, şehirleşme, sanayileşme ile tatil ihtiyacının artmış olması, kıyı turizmine sağlanan olanaklar kıyı turizmine ve kıyı mekânlarına ilgiyi artırmıştır. Bununla birlikte tarım ve hayvancılık etkinliklerinin kötüye gitmesi geleneksel yaylaların bu anlamdaki kullanımını azaltırken turizm ve sayfiye konutlarının kıyılarda yığılmasına sebep olmuştur. Fakat 1990’lı yıllardan sonra alternatif turizm yaklaşımları doğrultusunda kırsal alanlar, yaylalar yeniden dikkat çekmiş, turizm fonksiyonu öne çıkmaya, ikinci konutlar yaylalarda yoğunlaşmaya başlamıştır (Emekli, 2014).

Şimdiki dönemde kentsel dönüşüm konusu sürekli gündemdedir. Fakat şehrin günümüzde geldiği durumu, kent çeperlerinin geldiği sınırları tanımlayabilmek için 19. Yüzyıl’ın ortasına gitmek gerekmektedir. Çünkü kentin hızla gelişen büyüme süreci 19. yüzyılın ortasında başlamıştır. Kentin gelişmesi ve büyümesi, kent merkezi olarak kabul edilen bölgenin ya da bölgelerin farklılaşmasıyla değil, kent çevresindeki bölgelerin kentin yaşam alanına eklenerek, şehrin bir bölümü olma sürecine girmesiyle olmuştur. Kent çevresindeki alanlar da belli bir değişim süreci geçirerek kentsel alana dönüşmüşlerdir. Sayfiye olmak da bu kentsel alana dönüşen bölgelerin kentsel alan olma yolundaki ilk basamağıdır. Bu sayfiye alanları, ileriki zamanlarda banliyölere dönüşmüş, daha sonra da kentle bağlı ve bütün hale gelmiştir. Bu elbette fark edilmeyecek kadar uzun bir zaman diliminde gerçekleşmektedir (Yağan, 2015).

4.2. Kıyı

Kıyılar, su ve karasal yaşamın birbiri içine girerek bütünleştiği, ekolojik koşullar sebebi ile tek başına ekosistem sayılan oluşumlardır (Anonim, 2001: Yetim ve ark, 2004'ten). Peyzaj verilerine göre kıyı, denizde ufuk çizgisine, karada siluet çizgisine dayanan ve üçüncü boyutta havaya ve su altına doğru devam eden bir bütündür. Kıyı, bu yapısı sebebi ile bir çizgi ya da yüzey değil, derinliği olan, üç boyutlu bir geometrik mekândır. Doğal yapıların farklı olması sebebi ile her kıyı parçası kendi özelliklerini taşıyan bir sit, kıyı mekânı ise bir sitler dizisidir. Her kıyı mekânının kendine özgü özellikleri, doğal, topoğrafik yapısı olduğu düşünülürse, kıyı için yapılan tanımlar her bölge için farklılık gösterir (Ay, 1996: Yetim ve ark, 2004'ten). Kara ve su ekosistemlerinin bütünleşme yüzeyi olan kıyı şeritleri, sağladıkları birçok olumlu etkenler sebebi ile geçmişten günümüze kadar insanlar tarafından ilgi duyulan alanlar olmuşlardır. Kıyılar, sağladığı çeşitli kullanımlar, iş alanları, ulaşım imkanları ve görsel değerleri sayesinde birçok yönden potansiyel oluşturmuşlardır (Yetim ve ark, 2004).

Kıyı çok yönlü bir kavram olmakla birlikte, kıyı ile ilgili birçok farklı tanım yapmak mümkündür. Su ve karanın birbirine değdiği çizgi hattının, su hareketlerinden dolayı değişkenlik gösterdiği, farklı bir ekolojiye sahip ve insan psikolojisine pozitif etkiler katan alan bütünü olarak ifade edilebilir.

Kıyı hattındaki araç yolları kent-su arasına engel oluşturarak, insanların su ile etkileşimine engel olmakta ve insan ile su arasındaki iletişimi en aza indirmektedir. Araç yollarına kıyılarda ayrılan alan kıyıların doğal biçimine zarar vermektedir; Farklı bir bakış açısı ise araç yolunun çekim noktası olarak çevrede rant artışına sebep olmasıdır. Bu gibi yorumlamaların getirisi olarak, kıyılarda yer alan aktivitelerin çeşitleri ve yapı yoğunlukları da zamanla farklılaşmaktadır (Tanrıöver, 1976: Kaya, 2019'dan).

Kıyı alanlarında yapılan düzenleme ve değişikliklerin deniz ekolojisi üzerinde değişikliklere neden olduğu bilinmektedir. Kıyıda yapılan değişiklikler sonucu oluşan kıyı tahribatının temel sonuçları içinde kıyısal alandaki doğal flora

ve fauna bölgelerinin üzerleri doldurularak yok edilmesidir (Çelik, 2002). Karadeniz sahil yolu inşaatı uygulaması ile yapılan sahil yolu dolgu uygulaması ile deniz kıyıları, sahiller, birçok balık ve kuş türünün yumurtlama ve üreme alanları dolgu uygulaması gereği kayalar ve farklı dolgu malzemeleri ile doldurularak yok edilirken diğer bir yandan, Kadir ve Arkadaşlarının (2002), dolgu öncesi yapılan gözlemlerinde tür çeşitliliği, dolgu sonrasında kıyasla daha az balık türü olduğu yönündedir ve sportif balıkçılık açısından da kıyı alanlarının değişmesi sonucu kıyıda çıkarılan balıkların tür çeşitliliğinde olumlu yönde değişimler olduğu belirlenmiş olup dolgu sonrası dönemde kaya balıklarının artışı dikkat çektiği görüşü savunulmuştur.

Peyzaj tasarım, kentsel alanlarda insanlara estetik ve işlevsel açıdan konfor sağlayan mekânlar yaratır. Kıyı alanlarında, tasarım ve projelendirme yapılırken birtakım ölçütler düşünülerek yapılmalıdır. Toplum istek ve ihtiyaçları ile birlikte, alanın topoğrafik ve jeolojik yapısı, halihazırda bulunan kullanımlar, dikkat çekici noktalar ve alandaki kullanımların birbiri ile iletişimi ve etkileşimi göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısı ile projelendirilecek alanda; çok amaçlı kıyı kullanımı, kıyı odak noktalarına proje ve tasarımlarda yer verilmesi, insan ölçeğinin sağlanması, ilgi ve çekim gücünün yaratılarak mekâna kimlik kazandırılması, kullanışlı, sürdürülebilir, doğal, güvenli ve ekonomik tasarım çözümleri gibi ölçütler düşünülerek projelendirilmelidir. Kentin kıyı alanlarında uygulanacak olan projeler, kentin kimliğini yansıtabilmeli ve kullanıcılara çeşitli olanaklar sunmalıdır. Tasarlanan kullanımlarla kullanıcıların alana yönelmesi ve rekreatif ihtiyaçların giderilmesi hedeflenmelidir. Kentsel kıyı şeridi olarak projelendirilecek kıyı alanı, kullanıcılara işlevsel yönden hizmet edebilmesi ile birlikte kentsel açık alan oluşturarak, psikolojik olarak da destek olmalıdır (Yetim ve ark, 2004).

4.3. Kıyı Dolgu Alanları

Kıyıda yapılan mekânsal düzenlemeler için kullanılan, bir mekân üretim yöntemi olan kıyı doldurma işlemi, doğal çevre içinde insanın ihtiyaçları

doğrultusunda şekil alan bir yapay çevredir. Bu doğrultuda yeni bir kent morfolojisi üretilmiş olmaktadır.

Doğal ya da insan kaynaklı sebeplerle doldurulan kıyılar, morfolojik yapının sosyal verilerle birleşerek incelenmeli ve yapılan analizler çerçevesinde ihtiyaçlar göz önünde bulundurulmalı ve mekânın kimliği, ekosistem gibi önemli noktalara verilecek zarar en aza indirgenerek projelendirilmelidir.

Kentsel fonksiyonlar için dolgu yapılarak denizden toprak kazanıldığı düşünülse de yapılan bu işlemler bir probleme çözüm getirirken birçok problemi de beraberinde getirmektedir. Çalışma alanımız olan Kartal Dragos Tepesi'nin deniz kıyısına yapılan dolgu alanı, kara ulaşımını desteklemek, kara yoluna kentsel mekânda yer bulmak üzere yapılmıştır. Yapılan bu yol hattı kıyı- kent- deniz ilişkisini zamanla birbirinden kopararak kullanıcıların denize ulaşmasına engel olup mekânın kimlik kaybına uğramasına sebep olmuştur.

Dolgu yapımına ihtiyaç duyulmasının sebebi genel olarak hızlı kentleşme, yapılaşma, nüfus bakısı ve bu doğrultuda meydana gelen alan yetersizliği ile kentin kıyı çeperlerini içine alarak denize doğru büyüme gerekliliğidir.

İnsan ihtiyaçları doğrultusunda bu ihtiyaçlardan etkilenecek değişim gösteren kentsel gelişim süreci, geçmişten günümüze kadar kentsel mekânın form kazanmasında önemli bir yere sahiptir. Sanayi, liman, konut, tarım, askeri alanlar, rekreasyon alanları ve ulaşım gibi pek çok kentsel kullanımın alan ihtiyacını karşılayabilmek için kıyı dolgu uygulamaları yapılmıştır. Dünya genelinde uygulanan kıyı doldurma işlemi, kıyı alanlarındaki yoğunluğu artırmış, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasını zorlaştırmış, doğal çevrenin koruma kullanma dengesini tahribata uğratmıştır (Şaşko, 2019).

Kıyı dolgu uygulamaları her zaman gündemde olan bir konu olmakla birlikte tarihin başladığı dönemlere kadar eski dönemlerde yapılmaya başlanmıştır. İlkel zamanlara ait buluntular, kıyı alanlarındaki yaşama talebinin yoğun olduğunu göstermiştir. Kentsel atıkların imha yöntemi olarak yapay höyüklerin oluşturulduğu, yerleşim alanlarının da bu höyükler üzerine kurulduğu bu durumu

kanıtlamaktadır. Antik Çağlar'da da bu uygulama devamlılık göstermiş, yerleşim yerleri kurutulan bataklıklar üzerine kurulmuş, sulak alanlar ise tarım arazilerinin artırılması için kullanılmıştır. Aynı dönemde, önceki dönemlere benzer olarak, kentsel atıkların bırakıldığı yerler yine kıyılar olmuş, kıyı alanları denize doğru büyütülmüş ve kıyı kotları yükseltilmiştir. İlerleyen zamanlarda deniz ticaretinin de gelişmesiyle birlikte, liman alanlarının ihtiyaç duyduğu fonksiyon alanları dolgu yapımı ile karşılanmıştır. Sanayinin geliştiği dönemde, limana yakın olma gerekliliği sebebiyle sanayi ve ulaşım için ihtiyaç duyulan alanlar da kıyıların doldurulması ile oluşturulmuştur. Sanayinin geri çekilmesiyle eşzamanlı olarak turizm faaliyetleri ve rekreasyon alanı gereksinimleri öne çıkmış, bu durum ise kıyı alanlarının dönüştürülmesi ve yeni alanların oluşturulması ihtiyacını gündeme getirmiştir. Kentsel mekândaki gelişmeler sonucu oluşan evsel atıklar, istenmeyen sanayi yan ürünleri, arazi tesviyeleri, yıkım sonucu çıkan molozlar ve liman dip taramaları ile oluşan atıkların varlığı, dolgu yapımı için itici sebep olmuştur (Hudson, 1996: Şaşko, 2019'dan).

Kentsel mekânın tekrar oluşturulmasına sebep olan insanların oluşturduğu etkenlerle birlikte, çeşitli doğa olayları sebebi ile kıyı alanları yeniden şekillenebilmektedir. Dalga ve akıntı hareketleri, gel git olayları, rüzgâra bağlı aşınmalar, karada erozyon gibi nedenler mevcuttaki kıyı mekânının yeniden üretilmesini zorunlu hale getirmektedir (Ardıçoğlu, 2019).

Son dönemlerde kıyı alanlarındaki insan etkinliklerinin çoğalması ile hassas bir boyuta ulaşan dolgu uygulamaları, sosyal ve ekonomik getiriler ile birlikte ekolojik dengede önemli problemlere yol açmaktadır. Fakat ekosisteme verilen zararın sayısallaştırılamaması adeta çevresel bozulmanın ulaştığı hassas düzeyi gizleyen bir etmen olmuştur (Zhu, 2017: Şaşko, 2019'dan). Yasalarda dolgu uygulamasının yalnızca zorunlu durumlarda ve kamu yararı amacı ile yapılabileceği belirgin bir üslup ile bildirilmesine karşın, özellikle yerel yönetimler yapay rekreasyon alanları oluşturma ve maddi gelir elde etme düşüncesiyle dolgu uygulamaları yapmaktadırlar. Yöneticilerin, dolgu uygulamalarına sıcak bakmalarının en büyük sebeplerinden birisi de dolgu işlemi sürecinde ortaya çıkan maddi kazançtır. Dolgu işleminin doğal ortamda geri dönüşü olmayan tahribatlara yol açtığı bilimsel

araştırmalara dayansa da bu durumun toplum açısından yeterli olarak bilinmediği düşünülmektedir. Dolgu işlemi ile doğanın uğradığı geri dönüşsüz tahribat konusu ile ilgili olarak halkın bilinçlendirilmemesi yerel ve ulusal yönetimlerin dolgu işlemleri için daha rahat kararlar almalarını sağlamaktadır. Kıyı dolgu uygulaması yaparak inşa edilen sahil yolları ve rekreasyon alanları gibi işlevler, doğal kaynakların yok edilmesi ile meydana gelen yapay çözümler olarak kent yaşamında yer bulmuştur. İstanbul kent merkezinde kentsel dönüşüm uygulamalarıyla gündemde olan hafriyat ve bu hafriyatın kentin merkeze uzak yerlerdeki döküm ve depolama sahalarına aktarılması sırasında ortaya çıkan maliyet sorunu, kıyı alanlarının doldurulması ile giderilmiştir. Kıyı dolgu uygulamaları bu alanların sosyal donatı, yeşil alan, rekreasyon alanı olarak kodlanması yoluyla “kamu yararı” oluşturan projeler olarak kamuoyuna yansıtılmıştır (Küçükakça ve Akkaya, 2014).

Yapılan yanlış planlama ve proje uygulamaları ile kent yaşanmayan bir vitrine dönüşmekte ki mimari mekânın fiziksel mekândan öte yaşanan mekân olduğu bir gerçektir. Bu sebeple kente yapılan her müdahalede; fiziksel yansımaların yanı sıra, o mekândaki yaşanabilirliğin, o mekânın nasıl ve hangi yönde değişikliğe uğradığı sorularına yanıt aranması, fiziksel, sosyal ve ekonomik anlamda daha sürdürülebilir mekânlar oluşturma'nın ilk hedefleri olmalıdır (Özkan ve ark, 2015).

Kıyı dolgu alanları doğal sebeplerin yanı sıra ihtiyaçlar doğrultusunda insan etkisi ile de şekillenmektedir. Kıyı dolgu alanlarını işlev ve yapım teknikleri bakımından inceleyecek olursak;

- a) Kamu Tesisi amaçlı (liman vb.)
- b) Ulaşım amaçlı (yol genişletme, havalimanı vs.)
- c) Endüstriyel amaçlı (rıhtım, depo, antrepo, tersane)
- d) Rekreatif amaçlı (yeşil alan, meydan, spor alanları, oyun alanları vs.)
- e) Koruma amaçlı (dalgakıran)
- f) Yapılaşma amaçlı (konut vb. yapılar)
- g) Barınma ve bakım amaçlı (kayıkhaneler) olarak sıralamak mümkündür.

Bu yedi madde altında toplanan işlevleri Türkiye ve yurt dışı örnekleri ile inceleyeceğiz.

- a) Kamu tesisi amaçlı kıyı dolgu alanı; Kıyı alanları temel olarak su ile kara parçası arasında bir geçiş noktası olması ve sahip olduğu ekosistem nedeni ile önemli alanlardır. Kıyı alanları insan müdahalesine uğradığında bu alanların hem kıyı mekân kimliği hem de ekosistem dengesi tahribata uğrayacağı için zorunlu değişiklikler dışında bu alanlar doğal hali ile kullanılmalıdır. Fakat liman, tersane gibi mecburi yapıların fonksiyonlarını daha rahat ve kolay yapabilmeleri için kıyılarda inşa edilmeleri daha uygun olmaktadır. Bu gibi kamu tesisi amaçlı kullanımlar için kıyıların doldurulması tercih edilmektedir. Şekil 4.1 ve Şekil 4.2’de Barselona Kruvaziyer Limanı kıyı dolgu uygulama örneği gösterilmektedir. Barcelona’da yapılan bu uygulamada kıyı dolgusu işlemleri yapılarak kruvaziyer limanı oluşturulmuştur. Liman işlevi dışında, alışveriş, yemek vb. işlevler ile de sosyal toplanma alanı olarak da kullanılmaktadır (Ardıçoğlu, 2019).



Şekil 4.1. Barselona Kruvaziyer Limanı (1), İspanya (Url 4.1)

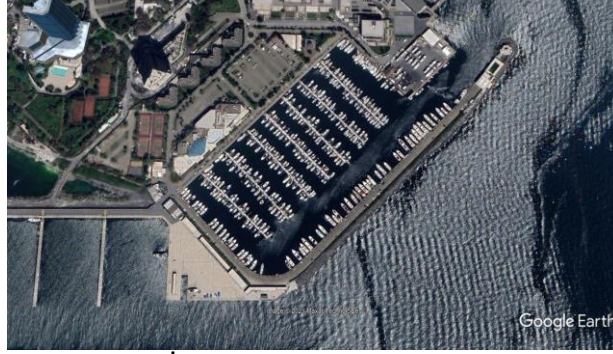


Şekil 4.2. Barselona Kruvaziyer Limanı (2), İspanya (Url 4.2)

Şekil 4.3.'te İstanbul Bakırköy ilçesi kıyı dolgu alanı örneği uydu görüntüsü gösterilmektedir. Bakırköy kıyı alanındaki dolgu sahası Zeytinburnu ilçesinden Avcılar ilçe sınırına kadar tüm Bakırköy ilçe sınırına kadar uzanmaktadır. 1987 yılında Ataköy sahili Bakanlar Kurulu kararı ile “Turizm Merkezi” ilan edilmiş ve bu alana “Ataköy Turizm Merkezi ve Yat Limanı Planı” yapılmasına karar verilmiştir. Bu alan üzerinde liman, rekreasyon, konaklama ve alışveriş alanları başlıca arazi kullanımını oluşturmaktadır (Döker, 2006). Şekil 4.4’de ise tamamı dolgu alanı üzerinde bulunan Ataköy Yat Limanı gösterilmektedir. Ataköy turizm alanında 1990 yılında hizmete giren Ataköy Marina bir deniz ulaşım faaliyeti olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.3. Bakırköy kıyı dolgu alanı, İstanbul (Url 4.3)



Şekil 4.4. Ataköy yat limanı, İstanbul (Url 4.4)

- b) Ulaşım amaçlı kıyı dolgu alanı; hızlı kentleşme, nüfus artışı gibi nedenlere bağlı olarak kentsel kullanımların işlevlerinin yetersiz olduğu görüşü ve bu yetersizliği düzeltmek amacı ile kentte yer bulunamaması ya da arazi topografyasının uygun olmaması ile ulaşım problemine çözüm sağlayabilmek için denizden alan kazanma düşüncesi, dolgu alan uygulaması ile yol yapımı tüm dünyada çözüm olarak başvuru alanı dolgu çeşitlerindendir. Şekil 4.5’de Karadeniz Sahil Yolu Espiye- Çarşıbaşı (Trabzon) arası kıyı dolgu uygulama alanı belirtilmektedir. Kıyı dolgu uygulamaları araç trafiği için bir çözüm olarak düşünülürken Fazıl Çelik’in (2002) belirttiği gibi uygulanan proje, Karadeniz’in doğal kıyı ortamını ve özelliklerini tahribata uğratmaya; koyları, kumsalları, plajları kapatmaya, burunları, falezleri, flora ve faunaları denge bozuklukları yaşanmasına ve sosyal, kültürel, ekonomik ve imar yönünden telafisi olmayan ağır bedeller ödetmeye devam etmektedir. Şekil 4.6’da ise Japonya’da havayolu ulaşımı için gerçekleştirilen dolgu alanı örneği görülmektedir. Havalimanları bazı bölgelerde topografik ve coğrafi engeller sebebi ile, gerekli koşullar sağlanarak deniz üstünde yapılabilmektedir.

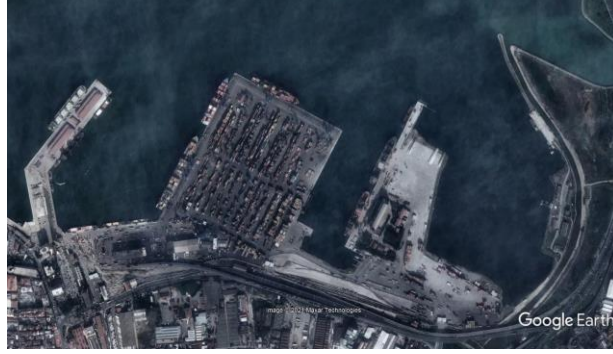


Şekil 4.5. Karadeniz Sahil Yolu Espiye- Çarşıbaşı arası dolgu alanı, Trabzon (Url 4.5)



Şekil 4.6. Japonya’da hava yolu ulaşımı için oluşturulan dolgu alanı (Url 4.6)

- c) Endüstriyel amaçlı kıyı dolgu alanı; işlevleri bakımından kıyı alanında yapılması gereken endüstriyel alanlar, kıyı alanlarının elverişli olmaması sebebi ile kıyıya dolgu yapılarak oluşturulabilmektedir. Şekil 4.7 ve Şekil 4.8’de İzmir Alsancak Limanı görülmektedir. Burada da kentin ticari liman sahası ve depolama alanı olarak kullanılan alan dolgu üzerine inşa edilmiştir.



Şekil 4.7. İzmir Alsancak Limanı (1) (Url 4.7)



Şekil 4.8. İzmir Alsancak Limanı (2) (Url 4.8)

d) Rekreatif amaçlı kıyı dolgu alanı; kentin çeşitli sebeplerle büyümesi, insan yoğunluğunun artması ve bunun getirisi olarak insanların rekreasyon ihtiyacını karşılayacak alan yetersizliği gibi problemler gündeme gelmektedir. Şehrin içinde bu probleme çözüm bulmak için alan çözümlenemeyince kıyılar doldurulup bu alanlara işlevler yüklenerek kıyı dolgusu ile ihtiyaçların desteklendiği düşünülmektedir. Rekreatif amaçlı kıyı dolgu uygulaması en sık karşımıza çıkan dolgu alan çeşididir. Şekil 4.9 ve Şekil 4.10'da Maltepe'de bulunan dolgu alanı görülmektedir. Anadolu Yakası, Maltepe ilçesinde yer alan Maltepe Dolgu Alanı'nın uzunluğu yaklaşık 3. 5 km. olup, denize doğru genişliği ise ortalama 400 metredir. Maltepe İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) İskelesinden başlayıp Küçükalyalı Balıkçı Barınağı'na kadar olan alanı kapsayan,

toplam 120 ha.'lık proje alanının; 19 ha.'ı mevcut dolgu alanı, 101 ha.'ı ise ilave dolgu alanıdır. "Spor adası" ve "kültür adası" olmak üzere iki dolgu adası olarak planlanan alanda; su sporları alanı, spor tesisleri, çocuk oyun alanları, rekreasyon alanları, miting ve festival alanları düşünülmüştür. İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu dolgu alanı imar planını; kent içindeki kamusal alan yetersizliği, mevcut kamusal alanların da diğer fonksiyonların tehdidi altında olduğu, ulaşılabilir kamusal alan ihtiyacı ve tüm bu gereksinimlerin büyük ölçekli bir dolgu alanıyla çözülebileceği gerekçeleriyle hazırlanmıştır (Özkan ve ark, 2015).



Şekil 4.9. Maltepe Orhangazi Şehir Parkı (1) (Url 4.9)



Şekil 4.10. Maltepe Orhangazi Şehir Parkı (2) (Url 4.10)

- e) Koruma amaçlı kıyı dolgu alanı; kıyı dolguları koruma amaçlı olarak da yapılabilmektedir. Kıyı bölgesindeki yapıların, limanların, iskelelerdeki gemi ve teknelerin, dalgaların yaratmış olduğu aşındırıcı etkiden zarar görmemeleri için dalgakıranlar inşa edilmektedir. Şekil 4.11’de yapımı eski yıllara dayanan, lodos dalgalarından rıhtımı korumak için inşa edilmiş Haydarpaşa dalgakıranı görülmektedir. Şekil 4.12’de ise İtalya Vernazza dalgakıranı görülmektedir.



Şekil 4.11. Haydarpaşa dalgakıranı (Url 4.11)



Şekil 4.12. İtalya Vernazza dalgakıranı (Url 4.12)

- f) Yapılaşma amaçlı kıyı dolgu alanı; kıyıların ihtiyacı karşılayamayacak kadar küçük olduğu bölgelerde yeni yerleşimler oluşturabilmek için, kıyıya bağlı ya da kıyıdan bağımsız olarak dolgu alanı oluşturulabilmektedir. Şekil 4.13 ve 4.14’te Dubai’de yapılan yerleşim amaçlı dolgu alanı görülmektedir. Kıyıdan

bağımsız olarak yapay adalar oluşturulmuş ve bu adalar ortadan geçen bir aks ile karaya bağlanmıştır.

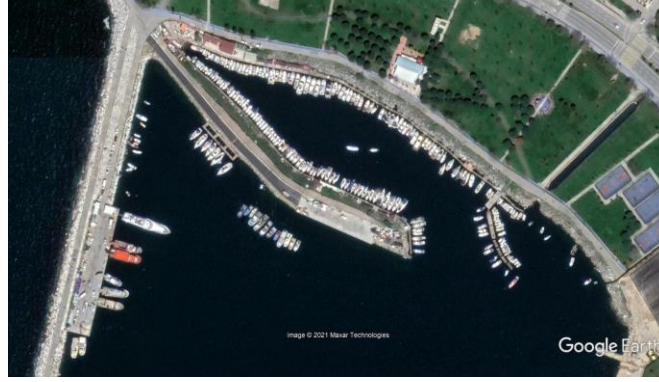


Şekil 4.13. Dubai dolgu alanı (1) (Url 4.13)



Şekil 4.14. Dubai dolgu alanı (2) (Url 4.14)

g) Barınma ve bakım amaçlı kıyı dolgu alanı; ülkemizde çok sayıda ilimiz balıkçılık merkezi haline gelmiştir. Kıyılarda büyük balıkçı teknelerinin karaya yanaşıp, avladıkları ürünleri karaya çıkarmak için uygun alan bulunamaması sebebi ile dolgu alanlar çözüm olarak düşünülmekte ve kayıkhaneler bu dolgu alanlarında çözülmektedir. Şekil 4.15 ve 4.16'da Maltepe balıkçı barınağı görülmektedir.



Şekil 4.15. Maltepe dolgu alanı balıkçı barınakları (1) (Url 4.15)



Şekil 4.16. Maltepe dolgu alanı balıkçı barınakları (2) (Url 4.16)

Kıyı Kanunu'na göre tanımlanan deniz, kıyı ve sahil şeridi sınırları arasındaki etkileşim ve iletişim; mevsim ve iklim koşullarına göre bu sınırların hareketliliği/değişkenliği yani net/tanımlı bir sınırın olmaması durumu, bu alanların doğal ve organik içeriğe sahip olmalarının neticesidir. Buna bağlı olarak doğal sınırlar, bu alanların doğal işlevlerini de tanımlamaktadır. Deniz ve yerleşim alanı arasındaki geçirgen yüzey ise, bölgenin bir kıyı yerleşmesi olarak form almasını; dolayısıyla kentleşmenin denize karşı yönelişini, silüetini, morfolojisini ve tipolojisini değişimine sebep olur. Kıyı dolgu alanları ise; suni ve doldurulmuş/tasarlanmış alanlar olmaları nedeniyle deniz ile arasında net ve yapay bir sınır tarifler. Bu alanlarda değişen mesafeye göre alanlara farklı işlevler tanımlanır. Yapılan dolgu uygulaması ile oluşan dolgu sınırı, deniz ve kent alanı

arasındaki halihazırdaki etkileşim ve geçirgenliği tahrip eden, denizi yerleşim alanından uzaklaştıran net bir sınıra dönüştür (Özkan ve ark, 2015).

Kıyı Kanunu'nun 7.maddesinde “deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir” ibaresine rağmen kıyı dolgu uygulamalarının yapımındaki ekolojik ölçütler net olarak açıklanmamıştır. Bunun getirisi olarak zamanla yapılan dolgu uygulamalarında ekolojik dengeyi olumsuz etkileyecek sorunlar oluşmuştur. Bu yüzden 1997 yılından itibaren kıyı dolgu ve kurutma yapılacak olan alanlara dair Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporu istenmektedir (Ardıçoğlu, 2019).

Anayasamızın 63. maddesinde, devletin tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlayacağı, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alacağı belirtilmektedir. Ayrıca anayasada bu varlıklar ve değerlerin korunması için özel mülkiyet konusu alanlara sınırlamalar getirilebileceği, bu nedenle hak sahiplerine yardımlar yapılabileceği ve birtakım muafiyetler tanınabileceği hükme bağlanmaktadır. Her şeyden önce kamu malını korumakla yükümlü yönetsel ve hukuksal birimleri, anayasaya aykırı olmuş tüm işgal eylemli durum ve özel yapılanmaları, kimin olursa olsun sona erdirmek ve bu amaçla tüm hukuksal yolları işletmekle yükümlüdür. Devletin bu görevini yerine getirebilmesi ve kıyıların kamu yararına açılabilmesi için öncelikle kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi gereklidir. 1992 Ocak 21120 sayılı resmî gazetede yayınlanmış olan Anayasa mahkemesi kararına göre de kıyının tüm boyutlarıyla ortaya konulması, doğal olarak kamuya açılması bu alandaki hukuka aykırılıkların giderilmesi için bunun yapılması zorunludur (Kalabalık, 2002: Altunbaş ve Alptekin, 2004).

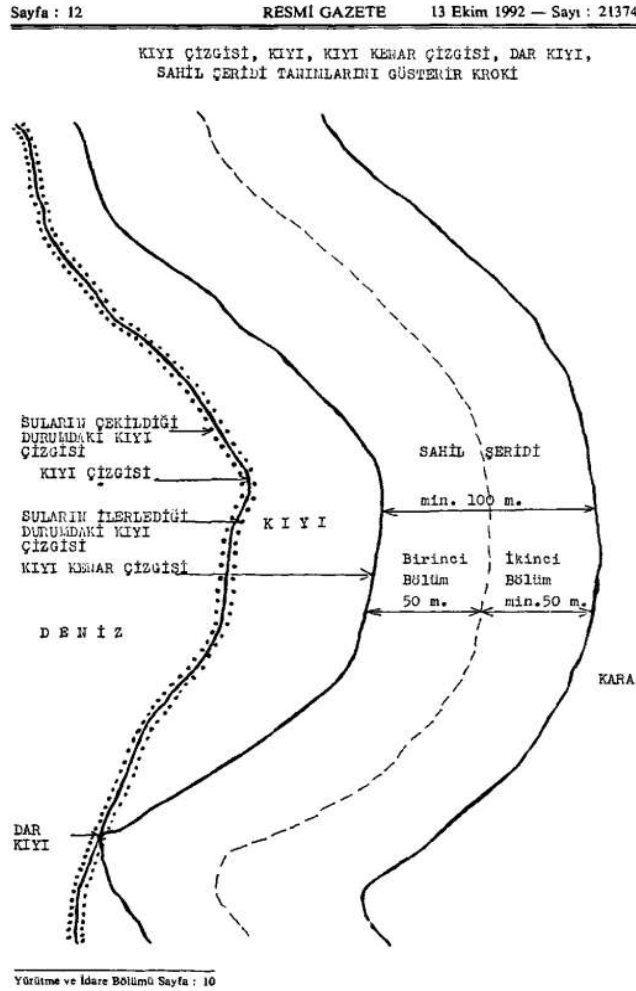
Kıyılarda kamunun kullanımına açık yeterli alanlar bırakılmasının, kıyı ekosisteminin korunmasının ve kıyı ve sahil şeridinde yapılacak planlamanın ilk adımı, kıyı kenar çizgisinin doğal ve bilimsel verilere uygun bir biçimde tespit edilmesidir. Ancak tespit ve uygulama aşamasında Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonlarının yetersizliği, güncel halihazır haritaların temini, tespit ile ilgili

sorunlar ile adli ve idari yargı kararları sonrasında yaşanan belirsizlikler gibi pek çok sorunlarla karşılaşmaktadır (Akça, 2004).

Kıyı alanlarına dolgu yapımının en büyük nedeni ve mazereti olarak gösterilen sebepler arasında sosyal donatı, trafik ve ulaşım problemleri esasen yerel yönetimlerin çeşitli zamanlarda yaptığı yanlış imar uygulamalarının bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıyı kenar çizgisinin hemen gerisinden imara açılan ve yoğun yapılaşmaya maruz kalan yerleşim dokusu kent kıyılarını baskı altına almıştır. Oluşacak baskının önceden düşünülmemesi veya dikkate alınmaması ise zamanla bölgedeki günlük işleyişin, trafik ve altyapı sorunlarının çoğalmasına sebep olmuştur. Kamu yararı olgusunun düzenli olarak sağlanmadığı sosyal donatı proje uygulamalarının, kıyılarımızda görülmeye başlaması, kıyı kenar çizgisinde oluşturduğu değişim hızla artmaktadır. Mevcutta doğal formları korunamayıp kıyı kenar çizgisi farklılaştırılan kıyı alanlarımız birbirine ek yapılarak yamalı dolgu uygulamalarıyla günden güne adım adım denize doğru ilerlemektedir. 1999 depreminde deniz suları altında kalan dolgu alanları hâlâ hafızalardayken Yenikapı ve Maltepe kıyılarında geniş metrekairelerde yeni dolgu uygulamalarının yapılması ilerleyen zamanlarda büyük problemlere yol açacağını gösteren bir durum olmaktadır. Denize yapılan dolgu çözüm önerisinin önüne geçilebilmesi için öncelikle bir düşünce ve fikir değişikliğine ihtiyaç vardır. Temel amacı kıyıları ve doğayı korumak, kıyı alanlarını doğal haliyle muhafaza etmek olmayan hiçbir kıyı düzenleme projesi kıyılarımıza olumlu olarak bir katkı sağlamayacaktır. Kıyı alanlarının korunabilmesi için öncelikle kıyı gerisinin doğru ve doğallığı bozulmadan planlanması alt görevleri sağlanmalıdır (Küçükakça, 2014). Şekil 4.17’de Kıyı Kanunu’na göre belirlenen kumsal profili gösterilmektedir.

Kıyı alanları her zaman gelişmeye elverişli ve çekici mekânlardır. Kullanıcıların oluşturduğu bu hızlı ve yoğun gelişme talebi ile, kıyı alanlarının doğal ortamı ve bu alanları çoğu zaman bilinçsizce kullanan kullanıcıların değişken talepleri doğrultusunda bir çatışmaya yol açmaktadır. Kıyı alanları bu çatışmaların şahit olduğu, özellikle turistik alanlarda zarar verici kullanım şekilleri neticesinde

olumsuz çevre etkilerine uğrayarak geri dönüşü olmayan habitat kaybı ve kirlilik problemlerine uğramaktadır. Dolayısı ile kıyı alanları, sadece çevre düzeni plan ve projeleri ile değil, alan kullanıcılarının istek ve ihtiyaçları doğrultusunda ve alan üzerinde yapılacak kolektif bir araştırma neticesinde tespit edilecek yönetim stratejileri ile sürdürülebilir ve etkin bir biçimde yönetilmelidir. Ülkemiz bir kıyı ülkesidir ve kıyı yönetimi stratejilerini dünyadaki başarılı uygulamalardan inceleyip faydalanarak geliştirmelidir (Çil, 2004).



Şekil 4.17. Kıyı Kanunu'na göre belirlenen kumsal profili (Url 4.17)

4.4. Mekân

Mekân, dönemlere, kültürlere, bireylere ve disiplinlere göre çeşitli biçimlerde kavranan, bu doğrultuda birden fazla birbirinden farklı şekilde tanımlanabilen bir kavramdır. Çağın, kültürün, disiplinlerin ve bireylerin farklı görüş ve düşünceleri mekâna ait her dönem pek çok tanımlamanın yapılmasına imkân sağlamıştır. Mekânın mimarlık alanını kapsayacak açıklaması incelendiğinde ise, insanların yaşamlarını sürdürdükleri, her türlü kullanımın ve işlevin gerçekleştiği farklı ölçek, tür ve aktivitelere sahip tanımlı alanlardır. Kentsel mekân, fiziksel boyutun kapsanmasının yanı sıra insanların sosyal ilişkiler kurduğu, aidiyet duygusu yaşadığı, bu alana kendine özgü çeşitli anlamlar yüklediği etkin, canlı ve çok yönlü mekânlardır. Mekân üretimi, en somut tanımıyla kentte farklı servisler ve fonksiyonlar için fiziksel olarak işlevlerin tanımlandığı bir çevrenin düzenlenmesi, uygun kriterlerdeki bir yapıyı çevrenin kurulmasıdır. Mekân üretiminde en rahat idrak edilebilecek, farkına varılacak durum mekânın fiziksel yönden yapılandırılmasıdır (Ardıçoğlu, 2019).

Correa (1983), kimliğin bir süreç ile meydana geleceğini ifade ederek, kimliğin planlı bir biçimde üretilebilecek bir şey olmadığına işaret etmektedir. Bir kimliğin oluşumu, birtakım koşulların belirli bir süre gerçekleşmesiyle oluşabilmektedir. Bu koşulları örneklendirecek olursak: Kültürel miras veya gelenekler, toplumun ve bireylerin gereksiniminin karakteristiği, coğrafya, alanın topografyası, bölgenin iklim koşulları gibi doğal faktörler; sahip olunan milli teknoloji ve değişen koşullarla bağdaşabilmektir (Kancıoğlu, 2005).

Mekân kimliği, yalnızca mekâna ait çeşitli karakteristik fiziksel özelliklerden değil, mekân ile birey arasındaki iletişim ve etkileşimin sonucunda ortaya çıkan bir durumdur.

Lefebvre (1991)'e göre, mekân üretim uygulamalarını yalnızca fiziksel bina projeleri ve tasarımları, şehir ve bölge planları ile bölgesel kalkınma projeleri tanımları ile sınırlı kalmamalıdır. Bu tanımlamalar ile birlikte toplumun günlük rutinlerinin de hesaba katılması düşüncesini öngörmektedir. Çünkü Lefebvre'in

savunduğu mekânın üretimi kullanıcıların yön verdiği ve toplumun kendi özelliklerini yansıttığı bir üretim olmalıdır. Mekân, belirlenen alana özgü sosyal ilişkilerin üretildiği, kültürün ve yaşam biçiminin kullanıcılar tarafından yön verildiği alanlardır. Mekân, bazen geçmişten günümüze sosyo kültürel, tarihsel ve sembolik etkileşimin devam etmesini sağlayan, bazen de bu kimliklerin ve toplum yapısının değişikliğe uğramasına yol açan bir araç olmaktadır (Ardıçoğlu, 2019).

Mekânı oluşturan temel donatı öğelerinden aydınlatma, oyun ve spor ekipmanları, oturma birimlerinin yanı sıra ulaşım, toplanma, barınma ve korunma alanları gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren ve toplumsal yaşamı kolaylaştırarak, kullanıcı kitlesinin beğenisini kazanan donatı elemanları, konforun ve çevre kalitesinin işaretidir. Üretilen kent morfolojisinden toplumsal, kültürel ve işlev özellikleri okunabilmektedir. Çünkü kentteki fiziksel biçimleniş kültürel ve işlevsel etkenlerin bir yansımasıdır.

Bireyin mekân içinde ya da çevresinde kısa ya da uzun süreli vakit geçirerek mekân ile ilgili deneyim kazanması, bu alan ile etkileşim yaşaması ve beraberinde mekânı anımsaması üzerine temel bilinç oluşturan mekânsal algı, duyumlar yoluyla mekân ile ilgili elde edilen tecrübe ve bilgilerin, zihinsel olarak harmanlanıp sentezlenerek, anlama, fark etme ve ayırt etme sürecine evrilmesi olarak açıklanabilir (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Mekânsal algıyı etkileyen öğeler; bireysel, fiziksel ve sosyal yapı özellikleri olarak sıralanabilmektedir.

Bireysel özellikler; kullanıcıların mekânları nasıl algıladıkları, ne şekilde gördükleri, duydukları, mekân ile nasıl bir bağ kurdukları, mekânı nasıl konumlandırıdıkları, mekân ile olan etkileşimi, deneyimlerinde yaptığı birtakım analiz ve sentezlere bağlıdır. Mekânı birey için “mekân” yapan, bireyin mekânda geçirdiği zaman doğrultusunda mekânla bireyin karakter özellikleri, ihtiyaçları, bilgi birikimi, yaşam şekli, değer yargıları, vb. unsurlarla etkileşim kurması ile olmaktadır. Bireyin ilgi alanlarının yer aldığı mekânlar ile sadece temel ihtiyaçlarını karşıladığı mekânlar, zihinde farklı yerlerde konumlandırılır. Buna

bağlı olarak birey için mekân, ilgi alanlarını gerçekleştirebildiği ölçüde kalıcı olduğu görülmektedir. (Özak, 2008: Avcıoğlu ve Akın, 2017'den).

Kahvecioğlu araştırmasında “mekânsal bileşenlere ait düşüncelerin, kalitatif (renk, düzey, koku, vb) ve kantitatif (yoğunluk, büyüklük, süre, vb) gibi mekâna özgü çeşitli özelliklerle zihinde yer aldığını” vurgulamıştır (Kahvecioğlu, 1998: Avcıoğlu ve Akın, 2017'den). Görsel algı sürecinde oluşan tetikleyici unsurlar, görsel imgeleri ve mekân ile kurulan bağın temelini oluşturmaktadır. Mekânda vakit geçiren bireyin bu sırada mekânın kimliği ile birebir etkileşim halinde olduğundan, mekân kullanıcısı açısından detayları fark etme gelişmekte ve bireyin farkına vardığı detayları, herhangi bir çağrışımla geri getirmek üzere belleğine kaydederek mekânı kodlamakta ve kendisi için özelleştirmektedir.

Fiziksel özellikler; kültürel ve sosyal çevredeki etkileşimden sentezlenen her türlü tetikleyici, algılayan bireyde belleğe kodlanan bir iz bırakmaktadır. Dolayısı ile mekânsal kurguyu oluşturan yapısal ve doğal unsurlar, bellekte kalıcılığı sağlayan fiziksel izleri oluşturmaktadır.

Sosyal yapı özellikleri; herhangi bir mekâna ilişkin oluşturulan aidiyet hissi, insanların anlam yükleyebildiği alanlarda meydana gelmektedir. Kolektif belleği oluşturan ya da kolektif bellekte yer edinen belli toplumsal olgular (mekanlar, yapılar, olaylar, vb), mekân kullanıcısı bireyin önceden edindiği deneyimlerin dışında, bulunduğu toplumun kültürü, sosyal değerleri gibi unsurların bütünü olmaktadır. Dolayısıyla bireyin mekânı algılamasındaki fark etme / ayırt etme durumu yakın çevreye, yaşanan toplumdaki değerlere ilişkin simgelere yüklenen anlamlara göre değişkenlik göstermektedir (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Kıyı mekânı; ekolojik, doğal coğrafya, topoğrafik, peyzaj-rekreasyonel, tarihi ve kültürel kaynak olarak yorumlanmaktadır. Kıyı mekânının bu veri çeşitliliği ve potansiyeli sebebiyle kıyı şeritlerine olan inanılmaz ilgiyle, tarihte kıyı kültürü olarak isimlendirebileceğimiz kıyı uygarlığı meydana gelmiştir. Bulduğumuz dönemde ise bu orijinal kıyı mekânı, nüfusun ve buna bağlı kullanıcı aktivitelerinin (yerleşme, sanayi, turizm, ikinci konut, vb. taleplerinin)

kıyıda yer bulmasıyla bu alanlarda yoğunlaşma meydana gelmesi ile kıyı alanı yeni bir form almaya, kirlenmeye, tükenmeye başlamıştır. Bu olgu, kıyının kaynak olarak tüketimine ve özel bir bio-çeşitliliği içinde barındıran duyarlı kıyı ekosistem dengesinin bozulmasına sebep olmuştur (Özer, 2004).

Kıyı mekânı sınırlı bir kaynak olması sebebiyle kıyı- insan etkileşimini ilerletip şekillendirecek bir kıyı kullanımı planlama ve projelendirme çalışmalarında her daim aranmaktadır. Kıyı tasarım ve projelendirme çalışmaları, kentle bağlantılı olabilmesi, kentsel ekonominin ve kent kimliğinin ilerleme göstermesine sağladığı katkılarının aranması ile birlikte kıyının ekoloji değerlerinin göz önünde bulundurularak korunması hedeflenmektedir. Kıyı şeridi düzenleme ve eproje uygulamaları dünyada Boston, Londra, San Fransisco, Yokohama, Sydney, Barselona vb. alanlarda ortaya konabilirken, Türkiye’de ise İstanbul Kadıköy-Harem, İzmir Liman Bölgesi, Pananos Plajı (Selçuk), Antalya Karaaliğöğlu Parkı ve Lara Doğa Parkı yarışmaları ile yeni yeni ortaya konulmaktadır. Hazırlanan projelerde kıyı-kent hayatının yeniden kurgulanarak çağdaş bir kimlik kazandırılması girişi vardır (Özer, 2004).

Kıyı mekânı, turizmin getirdiği yoğunluk, ikinci konut baskısı ve deniz yapıları-deniz taşımacılığının artışı gibi faktörler ile spekülasyon hedefler ve rant uğruna kontrolsüz kentleşme, sanayileşme ve bu mekânlardaki altyapı gelişiminin getirdiği niteliksiz yaşam alanları halini almaya ve kıyı alanları hızla harcanmaya başlamıştır. Tarihi süreçte belirli koşullarla meydana gelen kıyı kenti kimliğinin özellikle son zamanlarda negatif yönde etkilenmeye başladığı sonucuna ulaşılmaktadır. Deniz, kıyı kentlerini diğer kentlerden ayıran en önemli unsurdur. Su ve kara parçasının birleşim çizgisi olan kıyıların çeşitli boyutlara sahip olan perspektifi ve kentle olan etkileşiminin özümsemişi değişik ekonomik ve sosyal politikalar, globalleşme, teknoloji, turizm ve bunlarla birlikte gelen ekoloji, koruma gibi çeşitli unsurlar kıyıların projelendirme, planlanma ve tasarım fonksiyonlarını etkilemiş ve çeşitlendirmiştir. Kıyı mekânının yeniden ele alınmasının temel amacı; kentte yaşayanlara, ihtiyaçlarını gidermeleri doğrultusunda çeşitli işlevler sunarak

yaşanabilir çevreler oluşturma düşüncesidir. Dünyadaki kıyı kentlerine bakıldığında, kıyı düzenlemelerinin kentle uyumu ve bağının sağlanmasının, kentsel ekonominin ve kent kimliğinin olumlu yönde ilerlemesine önemli katkılar sağladığı sonucu ile karşılaşılmaktadır.

Kimlik kavramını “başka bir olgu ile eşit olmama duygusu, karakter, benlik ve teklik” anlamında açıklayabiliriz. Bir kentin kimliği; alanın karakteri, topografyası, iklimi, jeolojisi ve bitki örtüsü, mekânın karakteri (kentsel mekânın dolu ve boşlukların oluşturduğu biçim, strüktürel yapı, simgesel etki, kullanılan malzemeler, renkler vs. açısından oluşturduğu form ve görüntüsü) ve anlamı, bireyin mekânda geçirdiği süreçte bu alan ile kurduğu sosyal ve duygusal bağ unsurlarından oluşmaktadır. Kimlik durağan değil, aktif özellik gösteren bir olgudur. Çünkü kimliği oluşturan öğeler de sürekli olarak gelişim göstermekte ve tekrar üretilmektedir (Özer, 2004).

Kıyı mekânının kullanımına ilişkin ana kriterler kamu yararı ve kullanıcıların yararlanma unsurlarıdır. Bu unsurları, planlama ve tasarımda bilimsel, demokratik, sosyal, adil ve ekonomik yaptırım gücü ve aracı olarak düşünmek ve bu amaçlar doğrultusunda kullanmak gerekir. Bu doğrultuda, kıyı mekânlarının yeniden yapılandırılmasında, kıyının doğal ortamını, tarihsel ve milli mirasını koruyarak tahrip edilmesine engel olacak ve kıyı kenti kimliğini yeniden oluşturacak çözümler ön sürülmelidir (Özer, 2004).

Kıyı mekânı; doğal ve düzenlenmiş çevrenin çeşitli niteliklerini bir arada barındıran bütüncül bir sistem, doğal ve yapılı çevreye farklı bir özellik katan ve çevre meziyetlerini yoğunlaştıran, çeşitlendiren kapsamdadır. Çok yönlü bir kavram olan kıyı, insan-doğa bağlantısında ise kıyının sağladığı imkânlar paralelinde özel bir konumdadır. Bu ayrıcalık ve kıyının sağladığı imkânlar kıyıyı gündemde tutmuş ve kıyıya olan ilgiyi arttırmıştır. Birleşmiş Milletler verilerine göre günümüzde dünya nüfusunun %70’i kıyı yerleşimlerinde yaşamakta, nüfusu 4 milyon ve üzerinde olan 50 kentin yarısından fazlası kıyı mekânında yer almakta, en kalabalık 22 kentin 16’sı kıyı kenti kimliği taşımaktadır (Koç ve Kılıç, 2012).

Kıyı mekânında ulaşılabilirlik, kamusal kullanımların yüklendiği alanların bulunması, bedelsizlik, suya dair kıyı bilinci, doğal çevrenin ve yerleşme düzeninin kendine özgü meziyetleri barındırması, dengeli kullanımı ve korunması, siluet değerleri, kıyı kenti kimliğinin oluşumunu sağlayan koşullardandır. İstanbul ise Boğaziçi, Haliç, lagünleri, ada ve yarımadalrı, topografyası, kıyı ormanları, kumsalları, falezleri, deniz ulaşımına elverişli iklimi ve su yüzeyi ve kente çeşitli imkânlar sunan dereleri ile kıyı kentleri ile kıyaslandığında ayrıcalıklı bir konumdadır. Bu değerler ayrıcalıklı kıyı mekânını daha cazip hale getirmiş, farklı aktörler fonksiyon gereksinim ve istekleri doğrultusunda kıyı mekânında alan bulmak için mücadele etmiş, kent ile su yüzeyi arasında kurulan bağlantıya dayalı kıyı kültürü ve bu kültürün meydana getirdiği kıyısız coğrafya hızlı bir biçimde harcanmaya başlamış ve büyük ölçüde de kaybedilmiştir. Dolayısı ile İstanbul su ile bağ kurmasını sağlayacak doğru ve yeterli koşulları meydana getirememiştir, büyük ölçüde kıyısı ile bağdaşamayan, kıyıyı gerektiği gibi kullanmayan bir kıyı kenti kimliğine bürünmüştür (Koç ve Kılıç, 2012).

Bu araştırmada, peyzaj bileşenleri açısından özgün bir yapıya sahip olan Dragos Tepesi ile bağlantılı kıyı alanının sayfiye kültürünün ortaya konması ve bu bağlamda kullanıcıların mekânsal algısındaki değişimin belirlenmesi hedeflenmiştir. Bu amaçla; Dragos Tepesi sakinleri, geçmişte alana kamp için gelen kullanıcılar ve çeşitli kamu kuruluşu çalışanları ile yapılan görüşme ve mülakatlarda elde edilen bulgulara göre alanın sayfiye olarak kullanıldığı dönemler ile günümüzdeki mekânsal özellikleri karşılaştırılmıştır.



5. BULGULAR

5.1. Araştırma Alanı Tarihçesi ve Güncel Kullanım Analizi

Araştırma alanı; İstanbul ili Kartal ilçesi sınırlarında bulunan Orhantepe Mahallesi sınırları içindeki Dragos Tepesi ve kıyı alanını kapsamaktadır. Kartal-Dragos dolgu alanındaki mevcut kıyı kullanım, uydu görüntüleri, imar planı ve saha gözlemleri bir araya getirilerek verileri çalışmaya yansımıştır.

Kartal ve Dragos Tepesi tarihçesini incelemek, mekânsal algıdaki değişimi saptamak açısından araştırmaya katkı sağlayacaktır.

5.1.1. Kartal İlçesi ve Tarihçesi

Kartal Bizans İmparatorluğu döneminde VI. yüzyıl başlarında "Kartalimen" adında küçük bir balıkçı köyü olarak kuruldu. "Kartal" adını ilk kez kıyıda balık avlamak için gelip burada yaşayan "Kartelli" adında bir balıkçıdan almıştır. Bizans döneminde, liman önemi taşıyan bu alana "Kartalimen" adı verildiği de çeşitli kaynaklarda yer almaktadır. Kartal İlçesinin tarihî gelişimini 6.asrın başlarından itibaren incelemek mümkündür. İlçenin Samandıra ve Yakacık gibi yerleşim birimlerinde yapılan kazılarda çıkan tarihî eserlerin Bizans devrine ait oldukları anlaşılmıştır. 1947'de Kartal ve çevresinin sanayi bölgesi olarak belirlenmesiyle, ilçenin nüfusu ve üretimi artmıştır. Halen İstanbul içindeki en önemli ticaret ve sanayi bölgelerinden biridir. Kartal İlçesi yerleşim bölgesi olarak verimli topraklara sahiptir, yeraltı memba suları azımsanmayacak kadar fazladır, Ayazma'sı meşhurdur ve İstanbul'un balkonu sayılabilecek Yakacık gibi bir tabiat harikasına sahiptir, bu tarihî ve kültürel zenginlikleri ile oldukça göz kamaştırıcı bir ilçedir (Url 5.1).

Türklerin bu yöreye ilk kez gelmeleri 1080'lerin başına rastlar. Kutalmışoğlu Süleyman Şah Bizanslılarla yaptığı anlaşma sonucunda Dragos Çayı'nın doğusundaki toprakları egemenliğine almıştır (Eyice ve ark, 1994). Dragos Çayı hudut olarak belirlenerek 1084 yılında bir antlaşma yapılmış ve

Süleyman Şah bu hududun dışına çıkmamayı taahhüt etmiştir. Bu çay bugünkü Maltepe'nin batısında Maltepe ile Kartal arasında sınırı teşkil eden ve Dragos tepesinin yanından geçerek denize dökülen küçük bir sudur (Şekil 5.1 ve Şekil 5.2). Anadolu'da Türklerle Bizanslıların ilk hududu bu anlaşma ile tespit edilmiştir. Kartal, 1400 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katılmıştır (Url 5.1).



Şekil 5.1. Günümüzde Dragos Çayı (1) (orijinal)



Şekil 5.2. Günümüzde Dragos Çayı (2) (orijinal)

Kartal'ın en önemli özelliği bir sahil kenti olmasıdır. 1990'lara kadar Kartal sahilinde yedi tane plaj bulunuyordu. Ancak çarpık kentleşme, Sahil Yolu ve iç göç yoğunluğu hem kentin nüfusunun yeterinden fazla çoğalmasına, hem de doğal yapının yok olmasına neden oldu. Günümüzde sahillerinde plaj olarak kullanılan bir alanın olmaması ve Marmara Denizi'nin kirlenmesi, Kartal'ın bir balıkçı kenti değil bir sanayi kentine dönüşmesine neden oldu (Akdoğan, 2014)

Eskiden bir balıkçı kasabası olan Kartal, 1929'da Yunus Çimento Fabrikası'nın kurulmasıyla sanayi yatırımlarına konu olmuştur. Sahilden 2 km içerde yer alan taş ocağından çıkarılan taşlar, sahildeki çimento fabrikasına teleferik sistemi ile taşınırdı. Çimento fabrikasının hemen önüne kurulan kum iskelesiyle de denizden kum çıkarma işlemleri başladı (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. Yunus Çimento Fabrikası (Url 5.2)

1950li yıllardan itibaren Kartal'da sanayi gelişmesi hızlandı. E-5 otoyolunun açılması, Haydarpaşa- Pendik hattıyla bağlantılı olan Kartal- Yalova arabalı vapur seferlerinin başlaması bölgeyi sanayi yatırımları açısından avantajlı konuma getirdi. Eczacıbaşı, Siemens, Superlit, Mutlu Akü, Oralitsa, Sunta, Habaş, Seçenler, Aksan Metal gibi şirketlerin tesisleri bu bölgede konumlandı. Bu tesislerde, elektronik tesisattan aküye, metalden ahşaba, seramikten boruya pek çok farklı kolda üretim yapılıyordu. 70li yıllardan itibaren orta ölçekli firmalarla birlikte, büyük firmalara yönelik üretim yapan küçük sanayi firmaları ve sanayi siteleri de bölgeye yerleşmeye başladı. Kartal ilçesi bu dönemde üst ölçekli ve 1971, 1972 ve 1981'de hazırlanan alt ölçekli planlarda sanayi bölgesi olarak ele alındı. 1980 onanlı İstanbul Metropolitan Alanı Nazım İmar Planı'nda da sanayi bölgesi olarak belirlendi. Bu plan uzun yıllar geçerliliğini korudu (Şekil 5.4).



Şekil 5.4. Kartal sanayi yapıları (Url 5.2)

1990'lı yıllarda İstanbul'da şehir içinde kalan sanayinin merkezden uzaklaştırılması kararı ve Kartal ilçesinin konut gelişimin hızlanması gibi nedenlerle hazırlanan sanayi tasfiye planları tam olarak uygulanamasa da özellikle büyük ölçekli firmaların Tuzla ve Gebze gibi bölgelerde yer seçmelerine sebep olmuştur. Bu dönemde Yunus Çimento başta olmak üzere kirletici özelliği olan fabrikalar bölgeden taşınmıştır. Diğer yandan taşınan sanayi tesislerinin yerine kiracı olarak yeni depolama ve üretim tesislerinin geldiği bilinmektedir. Kartal sanayi alanı, 1995 onanlı İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı'nda sanayi tasfiye stratejileri kapsamında 2. Derece Merkez ilan edilerek "Sanayiden Hizmete Dönüşecek Alanlar" arasında yer aldı. Bu plan 2003 yılında Danıştay kararıyla iptal edilse de dönüşüm kararı geçerli kaldı. 2003'te ve 2005'te geliştirilen Kartal ölçeğindeki plan kararlarıyla sanayi alanının merkeze dönüştürülmesi için kararlar geliştirildi ve alanın özel bir proje olarak ele alınması gündeme geldi. 2006'da 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı çerçevesinde proje alanının sanayiden hizmet sektörüne dönüşmesi kararı üst ölçekli plan ile yeniden geçerli oldu. 2009'da onaylanan Çevre Düzeni Planı ile de bu karar geçerliliğini korudu ve Kartal Sanayi Alanı'nın, Ataşehir'le birlikte İstanbul Anadolu Yakası'nın 1. derece merkezlerinden biri olması önerildi. Bu planların hayata geçirilmesi için İMP'de kentsel dönüşüm ve tasarım çalışmaları başlatıldı. Belediyeler sanayici mülk sahiplerinin dernek kurmasını talep etti ve belediye yetkilileri, tasarımcılar, plancılar ve mülk sahipleri arasında bir iş birliği süreci başladı. Kartal Merkez Nazım İmar Planı adında plan çalışmaları yapıldı. Katılım

ve tasarım süreçleri zaman içinde bölgedeki konut-mülk sahiplerinin ikazları ve beklentileri ile şekillendi ve planın tüm tarafların uzlaşacağı hale getirilmesi için çalışmalar yapıldı (Url 5.2).

Kartal ilçesi, kıyı şeridindeki Doğu Marmara Sahil Yolu projesi kapsamında yer almaktadır. Caddebostan-Maltepe kıyı dolgu alanının Kartal ilçe merkezine kadar uzatılması 1989 yılında karara bağlanmıştır. Kıyı dolgu alanı çalışmaları bu tarihten itibaren başlamıştır. Bu kıyı dolgu alanı Maltepe-Dragos, Dragos-Rahmanlar ve Rahmanlar-Kartal olmak üzere üç etapta gerçekleştirilmiştir (Döker, 2006).

5.1.2. Dragos Tepesi ve Orhantepe Mahallesi Tarihçesi

Yerleşimin dokusu ve yaşantısı ile uzun süre sayfiye yaşantısını deneyimleyen bir bölge olması, söz konusu alana dolgu yapılarak bu özelliğini yitirmiş olması ve dolguya rağmen alanın orijinalliğini kaybetmemiş, doğallığını korumuş olması nedeni ile Dragos kıyı yerleşimi alan araştırması için tercih edilmiştir. Şekil 5.5 ve Şekil 5.6'da İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Haritası sitesinden elde edilen uydu görüntülerinin, Dragos Tepesi ve Orhantepe Mahallesi'nin Kartal ilçesindeki konumu, alan sınırları ve ulaşım haritası, çeşitli programlar yardımıyla uydu görüntüleri üzerine işlenmesi ile oluşturulmuş ve sunulmuştur.



Şekil 5.5. Dragos Tepesi ve Orhan-tepe Mahallesi'nin Kartal ilçesindeki konumu (araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 5.6. Orhan-tepe Mahallesi ulaşım analizi ve alan sınırları (araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

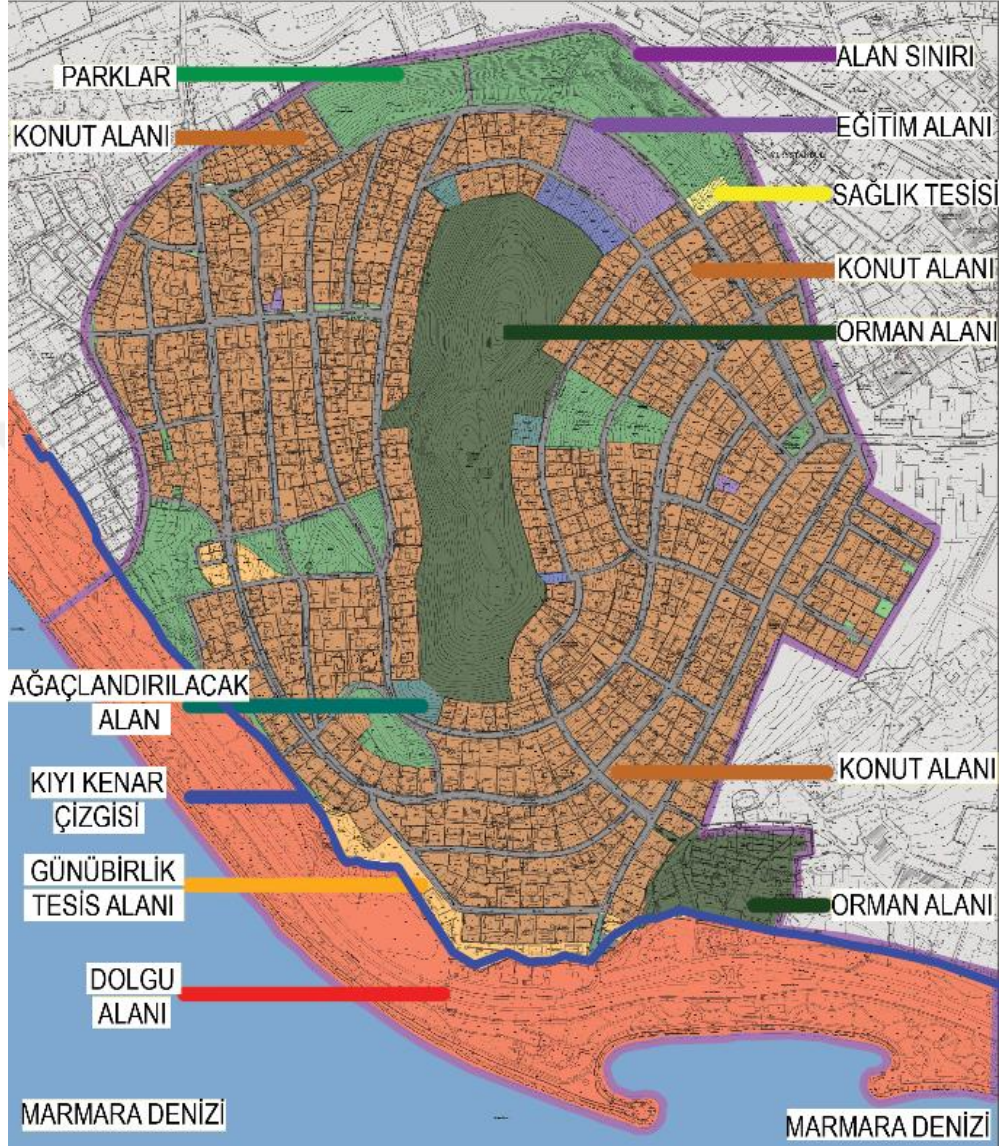
Doğu yönünde tren yolu ve minibüs yolu, batı yönünde sahil yolu ile sınırlanmış olan Dragos yerleşiminin topoğrafik özellikleri incelendiğinde oldukça eğimli bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Şekil 5.6'da Orhan-tepe Mahallesi'nin ulaşım analizi gösterilmektedir. Tepe noktasında 125.000 m²'lik özel orman alanı bulunan Dragos, ormanlık alan ve yakın çevresi ile doğal sit alanı ilan edilerek koruma altına alınmıştır. Kartal'ın değerli alanlarından biri olan tepe, tipine az rastlanan bitkileri bulundurmaktadır. Jeolojik olarak incelendiğinde ise,

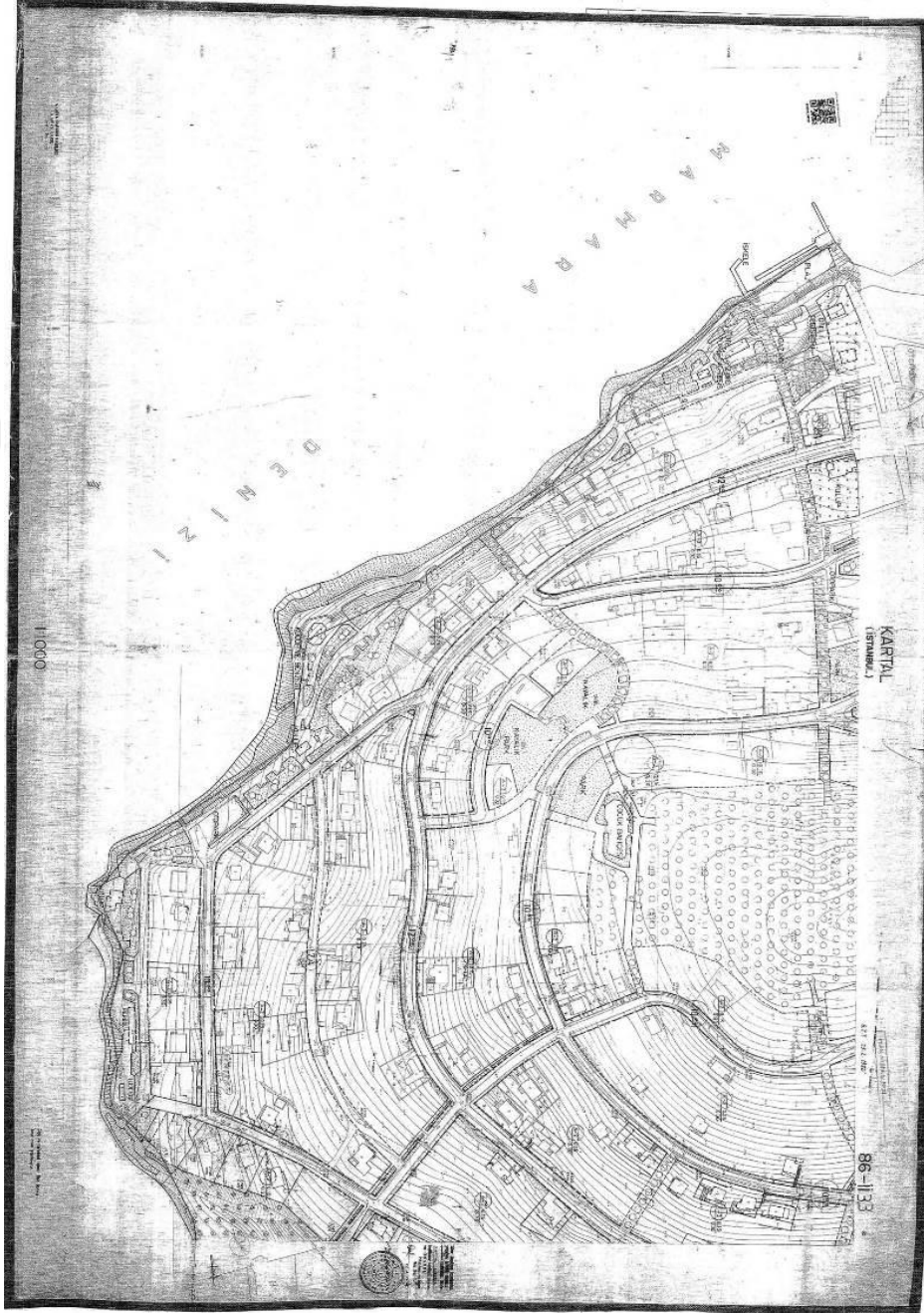
bölgenin magmatik bir yapısı olduğunu ve granit taşlarından oluştuğunu söylemek mümkündür (Kuru ve Yazıcıoğlu, 2020).

Rivayete göre, Ejder anlamına gelen Dragos ismi, bu tepedeki hayali bir hazine ile bu hazineyi bekleyen ejdere dayanıyor. Kartal adı ise, 6'ncı Yüzyıl başlarında, sahilde balık avlamaya gelen ve buraya yerleşen Kartelli isimli balıkçıdan geliyor. Önceleri küçük bir balıkçı köyü olan Kartalimen, zaman içerisinde limanı ile tanınan bir belde haline geliyor. İki ilçe arasındaki Dragos Çayı, Selçuklu Türkleri ile Bizans arasındaki ilk sınır noktasıdır (Url 5.3).

Şekil 5.7'de; Kartal Belediyesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden alınan veriler araştırmacı tarafından dijital ortamda düzenlenerek, Dragos Tepesi'ne ait alan sınırları ve güncel kıyı kenar çizgisi, halihazır harita üzerine işlenmiştir. Şekil 5.8'de ise Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve halihazır haritalar düzenlenerek mevcut durum haritası gösterilmiştir.







Şekil 5.8. 1972 yılına ait Dragos Tepesi planı (Kartal Belediyesi)

Dragos Tepesi ve kıyısının 1970- 2020 yılları arasında uğradığı fiziksel değişim uydu görüntüleri ile ifade edilmiştir (Şekil 5.9, 5.10, 5.11, 5.12).



Şekil 5.9. Dragos Tepesi (1970) (Url 5.5)



Şekil 5.10. Dragos Tepesi (1982) (Url 5.5)



Şekil 5.11. Dragos Tepesi (2006) (Url 5.5)



Şekil 5.12. Dragos Tepesi (2020) (Url 5.5)

Coğrafi olarak bakıldığında, Dragos Tepesi sanki Yakacık ve Çamlıca tepelerinin denize bir uzantısı ve hatta prens adalarının, özellikle Büyükada'nın devamı imiş gibi görülür. Adının tıpkı “Leandros”, “İmbros” gibi Yunan kökenli olduğu bilinmekte ancak buraya son yıllarda yerleşenler, bu mitolojik isim yerine “Orhantepe” ismini kullanırlar. Kartal Orhantepe mahallesi, Dragos mevkiinde, İstanbul Arkeoloji Müzesi tarafından kazı çalışmaları yapılmaktadır. Dragos kazılarında: kilise, yapı ve hamam kalıntısı, adı bilinen bir saray, özel bir malikâne

ya da manastırla bağdaştırılmaktadır. Mevcut kalıntıların genel olarak 4-6 yüzyıllar arasında inşa edildiği, çeşitli eklemeler, onarımlar ve düzenlemelerle 13'ncü yüzyıla kadar kullanıldığı anlaşılmıştır (Url 5.6).

Dragos Tepesi bitki örtüsü bakımından eşsiz ve sayıları azalan yaşam alanlarından biridir. Bunun nedeni, İstanbul ilinde nispeten az kalan Akdeniz tipi bitki örtüsünün örneklerini barındıran yaşam alanlarından biri olmasıdır. Dünyada az sayıda kalan, tek yıllık ve soğanlı bitkilerin oluşturduğu zengin tür çeşitliliğine sahip fundalıklara bu alanda rastlamak mümkündür. Bu vejetasyon İstanbul ilinde, TEM'in güneyinde sınırlı miktarda yer almaktadır. Bu hattı kuzeyinde, yükseklik ve iklimdeki Karadeniz etkisinin artışı ile birlikte bitki örtüsünde Akdeniz iklimine ait ögelerin azalmasına ve vejetasyonun Avrupa'nın daha serin yerlerinde tipik özellikleri göstermesine sebep olur. Dragos tepesi "Trifolium pachycalyx" adında, Bern Sözleşmesi⁷ eklerinde listeye alınmış bir türün popülasyonlarına ev sahipliği yapmaktadır. Türkiye bu sözleşmeyi imzalamış bir taraf olarak yabancı bitki ve hayvan türlerinin yaşam alanlarının korunmasını garantiye almak kararına uymakla yükümlüdür. *Asplenium obavatum* var. *deltoideum*: Türkiye'nin dolayısıyla Dragos Tepesi'nin en nadir bitkilerinden birisidir. Bu türe dünyada ilk olarak Dragos Tepesi'nde 1980 yılında rastlanmıştır ve o günden bugüne sadece bu lokasyonda bilinmektedir. Popülasyonlarının 10'dan az sayıda olan bitki, tepenin en önemli türü olmakla beraber, Türkiye'nin de nadir ve en çok tehlike altındaki türlerindendir. Bu türe, özellikle tepenin üst kısımlarında kayalıklardaki çatlarda rastlanmaktadır (İBB, Plan Açıklama Raporu, 2020).

5.1.3. Tarihçeye İlişkin Görüşmeler

Literatürde Dragos Tepesi ve kıyı şeridi ile ilgili yeterince kaynak bulunmaması sebebiyle, alan incelemesi sırasında Dragos sakinlerinden İbrahim KARAMEMET ve Feyhan BUMİN'den alınan bilgiler bu başlık altında anlatılacaktır.

“İsmet İnönü Milli şef, Tekel arazisini teftişe geldiğinde şöyle bir kafasını çevirip Dragos’a bakıyor ve tamamen kel bir tepe olduğunu fark ediyor. Çok da güzel bir sahili olduğu ve Kartal’a kadar devam ettiği gözleniyor. Buraya Tekel’in iskelesi yapılıyor. İskeleye Dragos’a baktığında yanındaki görevlilerden bu tepe hakkında bilgi almak istiyor. Görevliler alan hakkında bilgi veriyorlar. Daha sonra İsmet İnönü buraya bir kooperatif kurma kararı veriyor. Bu kooperatif devlet erkânının kooperatifidir. Buradaki Ankaralı üyelerin bir kısmı Kurtuluş Savaşı’ndan kalma bakanlardır. Fuat Umay (Çocuk Esirgeme Kurumu’nu kuran Sağlık Bakanı), Galip Kahraman, İsmet İnönü. Burası devlet erkânının yazlık yeri idi.

Dragos Tepesi’nde ilk başta 41 ev vardı. Daha sonra 20 ev daha yapıldı ve 60 ev oldu. Şimdi neredeyse 600 ev var. Dragos özellikli bir kooperatifti. Bir üst düzey yerd. Bu özellik 1 sene devam etti. 1950’de yönetim değişince, buranın bütün imtiyazları kalktı. Bu alanda devlet yardımıyla bir ormanlık alan yapıldı ve bu hiç kolay olmadı. Bu ormanı yapan Fehim Fırat çok ünlü bir orman fakültesi profesörüdür, dekandı aynı zamanda. Kendisi de kooperatife üye idi. Ben 1949 ve 1950 de buranın ağaçlandırılmasına şahit oldum. Burayı bir arboretum gibi yapmıştı. Her cins ağacın belli bir yeri vardı. Fakat bu alan o kadar çok yangın geçirdi ki ondan sonra da daha çok bilinçsiz bitkilendirme yapılırca hepsi birbirine karıştı. Ama sonuç olarak yine de bir orman var.”¹

“Kooperatifimiz 1940 yılında kuruldu. Kooperatifin kurucuları arasında Vehbi Koç, Muhsin Ertuğrul, İsmet İnönü gibi cumhuriyetin önde gelen isimleri de yer alıyor. Bu kooperatifin kurulma amacı bir sayfiye yaratma düşüncesidir. Bu düşünce ile bu alanda iki tane büyük arsa alınıyor. Bu arsalardan biri; İsviçre’de yaşayan bir gayrimüslimden satın alınan “Dragos Tepesi” sınırlarını kapsamaktadır. Diğer ise Dragos’un haritadaki konumundan daha yukarıda bulunan Kayışdağı suyunun membaı olan alan tahsis edilerek alınıyor. İlk olarak

¹ İ. KARAMEMET (Dragos sakini) ile sözlü ve yazılı görüşmeler yapılmıştır. Kartal, Dragos Tepesi, 2022.

Kayışdağı suyundan Dragos'a bir isale hattı çekiliyor. Bu hat farklı araziler üzerinden geçtiği için bu alanlarla ilgili hukuki işlemlerin bir kısmı devam etmektedir. Dragos Tepesi'nin tepe kısmında, şu anki ormanlık alanda 200 tonluk bir su deposu yapıldı. Ormanlık alan insan eli ile sıralı ve aynı çaplarda ağaçlar dikilmek üzere oluşturuldu. Orman çevresi de bu şekilde bitkilendirildi. Yaptığımız ormanlık alan büyük mücadele ve emeklerle şimdiki halini koruyabildi. Daha sonra arsalar kooperatif üyeleri arasında parsellenerek kura yöntemi ile sahiplendirildi ve üzerine para ödeyenlere de evler yapıldı. İlk yerleşim 1950 yılında kooperatif üyeleri, üst düzey yöneticiler ve bürokratlar adına yapıldı. Abdullah Gülebandın, Hasan Ali Yücel gibi isimler Dragos'ta bulunan komşularımızdandır. Hükümetin önde gelen isimlerinden 18 bakanın 10 tanesinin Dragos'tan denize girdiğini anlatırdı annem. Mor kayaların bulunduğu alanda bir plajımız vardı ve biz oradan denize girerdik. 1950- 1960 yıllarında sayfiye olarak kullanılmaya devam edildi.

Söz ettiğimiz dönemlerde bu alanın alt yapısını ve işletmesini kooperatif yapıyordu. Bu alan bir site idi. Belediyeye ait bir alan olmadığı için güvenlik, temizlik gibi genel ihtiyaçlar kooperatif ile sağlanıyordu. Kooperatifin 8 adet bekçisi tarafından güvenlik sağlanıyor, at arabalı çöp toplayıcıları ile çöpler toplanıyor, su dağıtıcıları ile 200 tonluk depodan alınan sular günün belirli saatlerinde konutlara dağıtılıyordu. Daha sonra bu işlemlerin yetersiz kaldığı görüldü. Şu anda 600 parsel olan bu alan o dönemde üye sayısı 250 idi. O dönemde üye sayısı 250 olan kooperatifte, alanın kalan kısmını da parselasyona tabi tutma kararı alınıyor. Aynı zamanda belediye hizmetlerinden faydalanabilmek için yolları belediyeye terk etme kararı alındı. Daha sonra tekrar kura işlemi gerçekleştirildi ve kooperatif üyelerine birer arsa daha verilerek yollar belediyeye terk edildi. Çöp, su, güvenlik ihtiyaçları belediye tarafından karşılanmaya başladı ve bu alan mahalle bünyesine girmiş oldu.

Sosyal açıdan baktığımızda, ilk kuruluş üst düzey bürokratlar tarafından gerçekleştirilmiştir. 1970'li yıllarda ise burada konut sahibi olan bürokratların yaşlanması, emekli olmaları, gelirlerinin azalması gibi sebepler ile bu alana

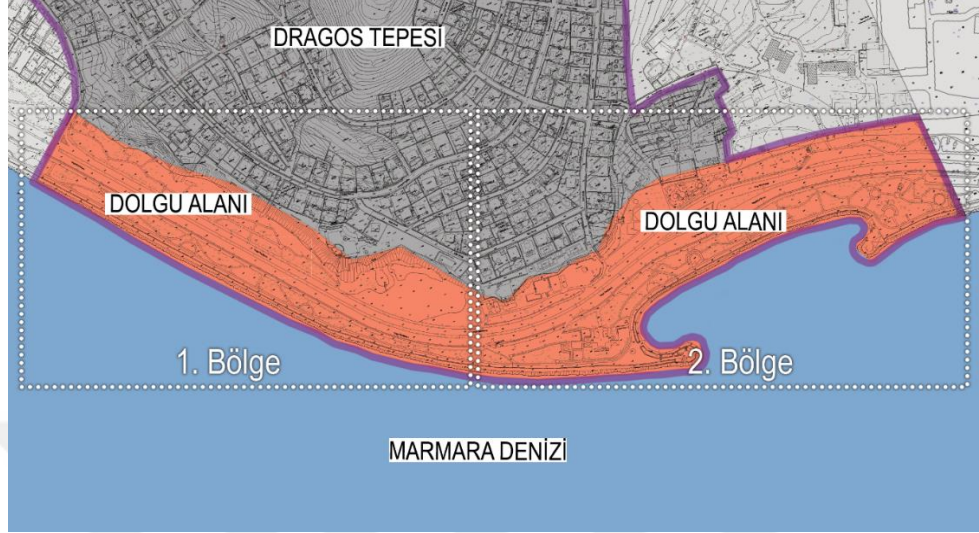
İstanbul'un üst düzey tüccarları gelmeye başladı. Yaray Güneri (Büyük kumaş tüccarı), Recai Aslan (Gümrük müşaviri) gibi hali vakti yerinde İstanbullular buraya yerleşmeye başladı.”²

5.1.4. Dragos Tepesi Güncel Alan Kullanım Analizi

Dragos Tepesi kendiliğinden gelişen yerleşimleri ve planlı yapılan yerleşimleri bünyesinde barındırmaktadır. Özellikle 1950- 1970 yılları arasında kentin çeperinde küçük bir sayfiye görünümündedir. Günümüzde ender özellikleri ile sayfiye kimliğini devam ettirmekte olan fakat alan sınırlarımız içinde kalan dolgu alanında yapılan işlevler ile kıyı izinin büyük ölçüde değiştirildiğini, alanda planlanan kullanımların, dolgu öncesi alan kullanımının dışında olduğu görülmüştür. Bu değişim ile kıyı- kent ilişkisi büyük ölçüde etkilenmiştir.

Alanın güncel kullanım analiz tespiti için yerinde yapılan incelemede alandaki fonksiyonlar, kullanıcıların alanı ne amaçla kullandığı, dolgu alanı sonucu deniz ile insan etkileşiminin ne durumda olduğu, Dragos Tepesi'nde bulunan ve bir zamanlar denize sıfır olan konutların kıyıya nasıl ulaştığı ve kıyının hangi fonksiyonlarından faydalandıkları gibi maddeler incelenmiştir. Alan kullanımlarını detaylı inceleyebilmek için araştırma alanı iki bölgeye ayrılmıştır. Alanın bölgelemesi şekil 5.13'de gösterilmektedir.

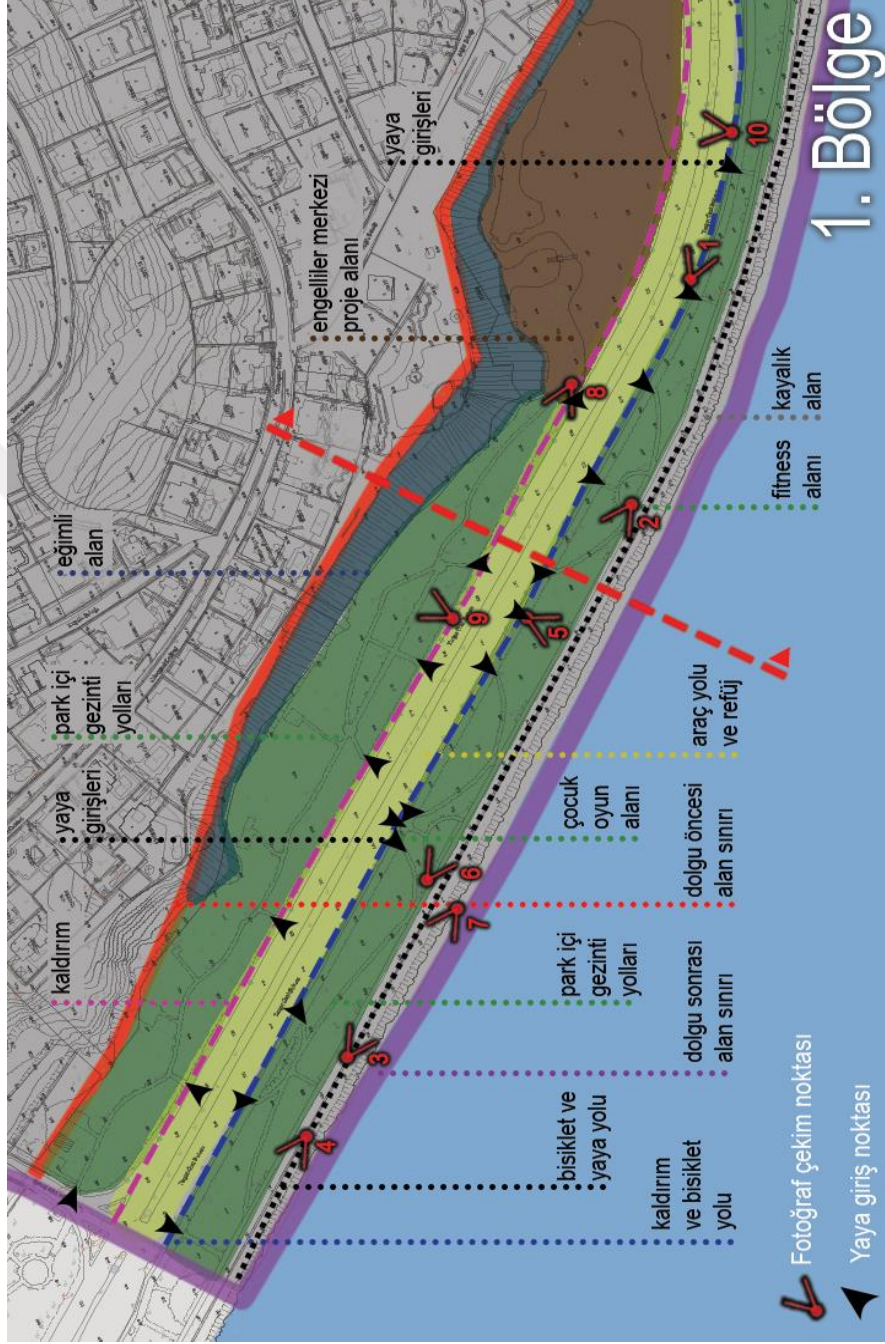
² M.Sc, ME, MBA F. BUMİN (Dragos Ankara Evleri Kooperatif Başkanı- Dragos sakini) ile yazılı ve sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, Dragos Tepesi, 2022.



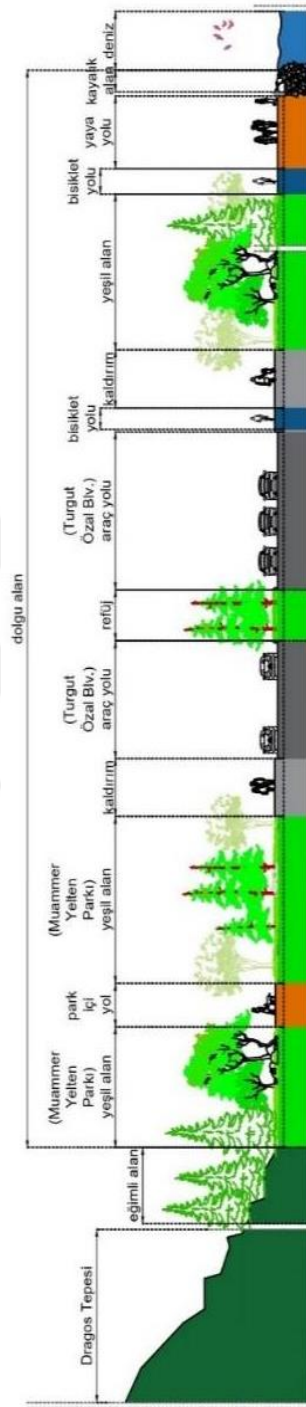
Şekil 5.13. Araştırma alanı bölgeleme haritası (araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

5.1.4.1. 1. Bölge

Birinci bölgeyi detaylı olarak incelemeye alarak; alana kuzeybatı yönünden giriş yaptığımızda alanın sahil kısmında araç yolundan sonra sırasıyla bisiklet yolu, kaldırım, yeşil alan, kesintisiz bisiklet ve yürüyüş yolu, kayalık alan ve deniz olduğu gözlenmiştir. Yeşil alan içerisinde park içi yollar, çocuk oyun alanı, oturma cepleri, açık fitness alanları gibi fonksiyonlara yer verilmiştir. Şekil 5.14'de araştırma alanının 1. bölgesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden elde edilen güncel Dragos halihazır haritası üzerine, yapılan arazi incelemesi sonucu belirlenen alan kullanımları, fotoğraf çekim noktaları işlenerek, Şekil 5.15'de bu alana ilişkin kesit çalışması hazırlanmıştır. Paylaşılan fotoğraflar üzerinde numaralandırma yapılarak fotoğraf çekim noktaları ile ilişkilendirilmiştir.



Şekil 5.14. Araştırma alanı (1. Bölge) (araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 5.15. 1.bölge kesiti (araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

1.bölgede alanın sahil kısmı içerisinde bulunan fonksiyonlar aktif olarak kullanılmaktadır. Özellikle yeşil alanların, kullanıcıların kendilerinin getirdikleri taşınabilir masa ve sandalyeleri kullanarak ya da çimlerde oturarak, piknik, dinlenme, adaların ve denizin manzarasını izleme gibi sebeplerle yoğun olarak kullanıldığı gözlenmiştir. Alanda çöp kutusu bulunmasına rağmen, alanı piknik amaçlı kullanan kullanıcılar sebebi ile özellikle hafta sonları yeşil alan büyük ölçüde kirletilmektedir. Bu alanda oturma amaçlı sadece bank kullanılmıştır. Kullanıcılara gölgelik gibi farklı imkanlar sunulmamıştır. Alanda görme engelli kullanıcılar için yönlendirici zemin elemanları kullanılmamıştır.



Şekil 5.16. Kaldırım, araç ve bisiklet yolu (orijinal)



Şekil 5.17. Park içi yol ve yeşil alan (orijinal)

Alanın hem kara tarafı hem de sahil tarafında kesintisiz yürüyüş ve bisiklet yolu bulunmaktadır (Şekil 5.16, 5.17, 4.18, 5.19, 5.21). Alan sınırimıza çok yakın mesafede otobüs durağı da mevcuttur.



Şekil 5.18. Yürüyüş ve bisiklet yolu (orijinal)



Şekil 5.19. Yürüyüş ve bisiklet yolu (orijinal)

Alanın adalar manzarasına hâkim bir konumda olduğu gözlenmiştir (Şekil 5.20).



Şekil 5.20. Park içi yol ve adalar manzarası (orijinal)



Şekil 5.21. Bisiklet yolu ve çocuk oyun alanı (orijinal)

Yeşil alan bitkilendirmesinde genel olarak Albizia julibrissin, Platanus orientalis, Phoenix canariensis, Ligustrum japonicum, Tilia tomentosa, Pinus pinea, Prunus cerasifera gibi çeşitli bitkiler kullanılmıştır.

Sahil şeridi kayalıklarla dolu olduğu için denize girmeye elverişli bir alan değildir. Alan sınırı dahilinde plaj, kumsal gibi olanaklar bulunmamaktadır (Şekil 5.22).



Şekil 5.22. Kayalıklı sahil şeridi (orijinal)

1.bölgenin kara tarafı dolgu alan sınırı dahilinde incelemeye alındığında, alan Muammer Yelten Parkı ile başlamaktadır (Şekil 5.23, 5.24). Park içerisinde yürüyüş yolları, yeşil alan ve alan bitkilendirme çalışması yapılmıştır. Park, yapılan sık bitkilendirme, aydınlatma elemanı yetersizliği sebebi ile güvenli bir ortam oluşturmadığı gözlenmiştir. Alan sakinleri tarafından, günün özellikle geç saatlerinde bu alanda kötü örnek teşkil edecek davranışlar sergilendiği belirtilmiştir. Parkın bitiminde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin "Kartal İlçesi Orhantepe Mahallesi Engelliler Merkezi" projesinin uygulama aşamasında olduğu görülmektedir. Proje kapsamında; yarı olimpik havuz, manej, at barınakları, kafeterya, simülasyon binası, dini tesis, go-kart alanı ve hizmet binası bulunmaktadır (Şekil 5.25, 5.26).



Şekil 5.23. Muammer Yelten Parkı (1) (orijinal)



Şekil 5.24. Muammer Yelten Parkı (2) (orijinal)



Şekil 5.25. Engelliler Merkezi Proje Alanı (orijinal)



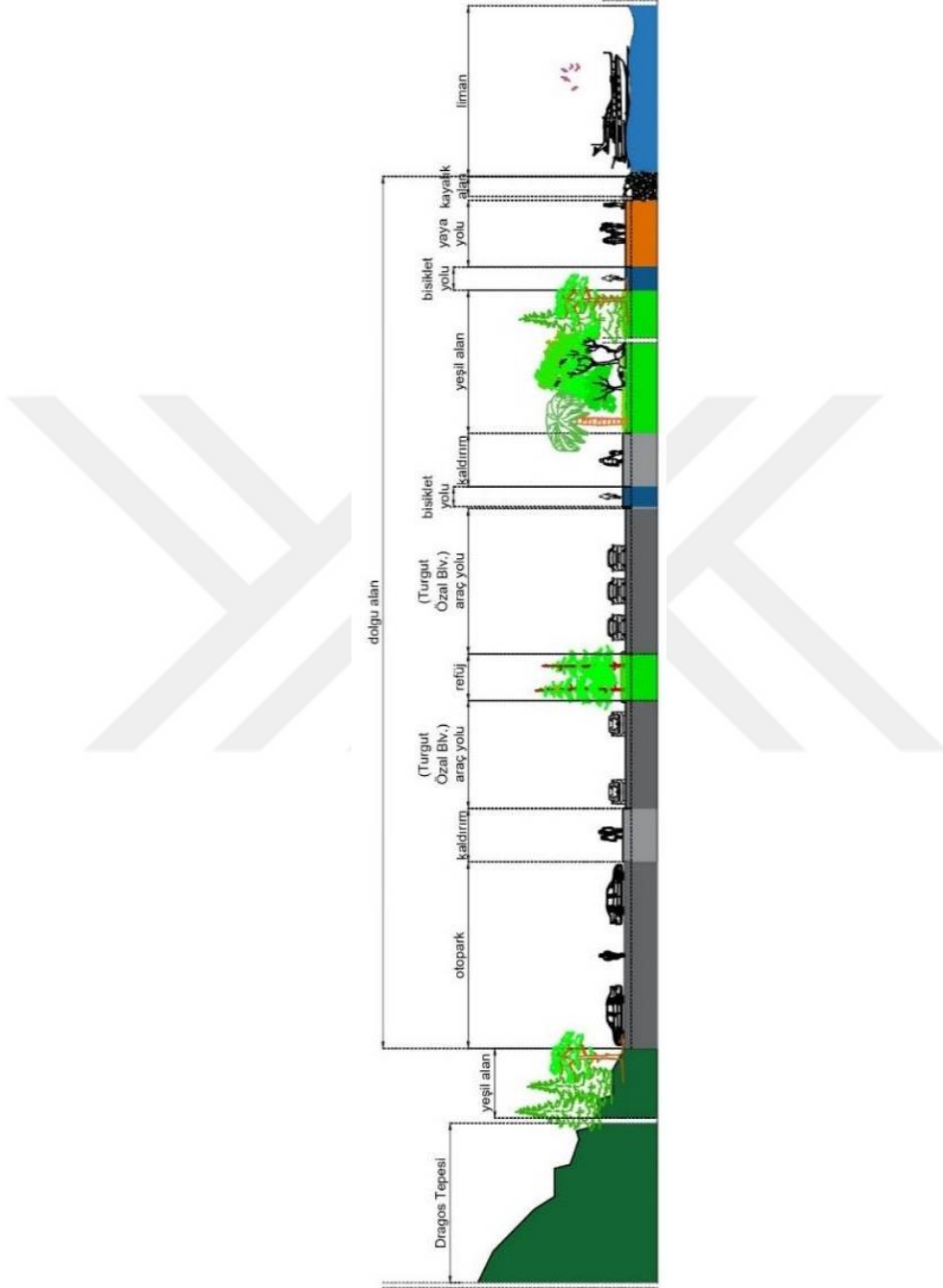
Şekil 5.26. Engelliler Merkezi Projesi Vaziyet Planı (Url 5.7).

5.1.4.2. 2. Bölge

2. bölgede, sahil tarafında birinci bölgeden devam ederek, birinci bölgede olduğu gibi araç yolundan sonra bisiklet yolu, kaldırım, yeşil alan, çocuk oyun ve fitness alanı, oturma birimleri, kesintisiz bisiklet ve yürüyüş yolu ve kayalık alan bulunmaktadır. Birinci bölgeden farklı olarak, ücretli ve ücretsiz otopark, Dragos Sosyal Tesisi, otobüs durağı, liman, wc, Turgut Reis Gemi Adamları Yetiştirme Kursu, Yelken İhtisas Kulübü bulunmaktadır. Ayrıca alan sınırimıza yakın mesafede Su Sporları Merkezi ve Dragos Arkeolojik Kazı Alanı bulunmaktadır. Şekil 5.27’de araştırma alanının 2. bölgesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nden elde edilen güncel Dragos halihazır haritası üzerine, araştırmacı tarafından yapılan arazi incelemesi sonucu belirlenen alan kullanımları, fotoğraf çekim noktaları işlenerek, Şekil 5.28’de bu alana ilişkin kesit çalışması hazırlanmıştır. Paylaşılan fotoğraflar üzerinde numaralandırma yapılarak fotoğraf çekim noktaları ile ilişkilendirilmiştir.



Şekil 5.27. Araştırma alanı (2. bölge) (Araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 5.28 2. bölge kesiti (Araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

Çalışma alanının 2. bölgesine 1. bölgenin devamı olarak sahil kısmından incelemeye devam ederek; alanın sahil kısmı içerisinde bulunan işlevler aktif olarak kullanılmaktadır. Bu alan da adalar manzarasına hâkim konumdadır (Şekil 5.29). Alan sınırı içinde otobüs durağı da mevcut olmasına rağmen sınırlı sayıda otobüs hattı bu alana gelmektedir (Şekil 5.30). 1. Bölgede olduğu gibi bu alan da piknik amaçlı kullanılarak özellikle hafta sonları kirletilmektedir. Alanda görme engelli kullanıcılar için yönlendirici zemin elemanları kullanılmamıştır. Kullanıcılara sunulan imkanlar yürüyüş, piknik, bisiklet sürme gibi işlevlerdir.



Şekil 5.29. Adalar, liman ve yürüyüş yolu (orijinal)



Şekil 5.30. Araç yolu ve otobüs durağı (orijinal)

Dragos limanı çok sayıda teknenin ve balıkçının barındığı bir alandır (Şekil 5.31). Liman içerisinde Turgut Reis Gemi Adamları Yetiştirme Kursu, Yelken İhtisas Kulübü bulunmaktadır (Şekil 5.32).



Şekil 5.31. Tekne park alanı, liman (orijinal)



Şekil 5.32. Yelken İhtisas Kulübü (orijinal)

Kullanıcıların vakit geçirebileceği ve farklı yaş gruplarına hitap eden çocuk oyun alanı ve fitness alanı alanda mevcuttur (Şekil 5.33, 5.34, 5.35).



Şekil 5.33. Bisiklet yolu, fitness ve oturma alanı (orijinal)



Şekil 5.34. Yürüyüş ve bisiklet yolu, oyun alanı (orijinal)



Şekil 5.35. Çocuk oyun alanı (orijinal)



Şekil 5.36. Yeşil alan kullanımı (orijinal)

Yeşil alanlar, kullanıcıların kendilerinin getirdikleri taşınabilir masa ve sandalyeleri kullanarak ya da çimlerde oturarak, piknik, dinlenme, adaların ve denizin manzarasını izleme gibi sebeplerle yoğun olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.36). Ayrıca bazı kullanıcıların, alanın denize girmeye elverişli olmamasına rağmen kayalıkları aşarak denize girdikleri ve yeşil alanı güneşlenme için kullandıkları görülmüştür.

Alan hafta içi günlerinde genel olarak bakımlı görünmekte fakat çocuk oyun alanı zemini ve amfi bölümü (Şekil 5.37, 5.38) tahribata uğramış hatta amfi bölümü kullanılmayacak duruma gelmiştir.



Şekil 5.37. Tahribata uğramış oyun alanı (orijinal)



Şekil 5.38. Tahribata uğramış amfi (orijinal)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin sosyal yatırımları kapsamında 2007 yılında Kartal'da Dragos Tepesi'nin sahil şeridinde hizmete açılan Dragos Sosyal Tesisi, 582 metrekarelik açık alanı ve 325 metrekarelik restoran bölümü ile aynı anda 422 kişiye kadar hizmet vermektedir. Aktif ve yoğun olarak kullanılan Dragos Sosyal Tesisi konumu, manzarası sebebi ile kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir (Şekil 5.39) (Url 5.8). Alanda farklı konumlarda ücretli ve ücretsiz otopark mevcuttur. Fakat hafta sonu günlerinde alan yoğun olarak piknik amaçlı kullanıldığı için otoparklar yetersiz kalmaktadır.



Şekil 5.39. Dragos Sosyal Tesisi (orijinal)



Şekil 5.40. Yeşil alan (orijinal)

Yeşil alan bitkilendirmesinde genel olarak Albizia julibrissin, Platanus orientalis, Phoenix canariensis, Ligustrum japonicum, Tilia tomentosa, Pinus pinea, Prunus cerasifera gibi çeşitli bitkiler kullanılmıştır (Şekil 5.40).

Alanın kara tarafında alan sınırlarımızın yakınında bulunan Dragos Arkeolojik Kazı Çalışmaları (Şekil 5.41), Kartal Belediyesi ve İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü arasında 2010 yılında iş birliği protokolü ile başlatılmış olup, 2012 yılında ise çalışmalara devam edilmiştir. 1974-1977 yılları arasında, Kartal ili Orhantepe mevkiî Dragos sahilinde Tekel Sigara Fabrikası'na ait kamp alanında yapılan kazı çalışmalarında, Geç Roma, Erken Bizans Dönemine ait hamam kalıntısı tespit edilmiştir. Hamamın 6. Yüzyılda yapılmış olduğu ve 14. Yüzyıla

kadar kullanıldığı da belirtilmektedir. Eski dönem kazılarında sonraki çalışmalar, Kartal Belediyesi Başkanlığı'nın projelendirilmesiyle 2010 yılında ilk olarak Hamam kalıntısından başlamış daha sonra güneyindeki kilise ve batısındaki bir yapı kalıntısı ile devam etmiştir. 2012 yılında, arazide yürütülen kazı çalışmalarında kilise, hamam ve yapı kalıntısında genişlemelere devam edilmiştir. İlk olarak 207 no'lu parselde başlayan kazı çalışmalarında bulunan mimariler ışığında Anıtlar Bölge Kuruluna bu parselin sit olmasının gerekliliği ve çevre parsellerde de sondaj izninin verilmesi için yazı yazılmış ve sonucunda 3. Derece doğal sit olan parsel 1. Derece arkeolojik site çevrilmiştir. Ayrıca çevre parsellerde de sondaj yapılabilmesi için izinler verilmiştir (Url 5.1).



Şekil 5.41. Arkeolojik kazı alanı (orijinal)



Şekil 5.42. DSİ Ar-Ge Eğitim Merkezi (orijinal)

Çalışma alanımızın kara tarafında DSİ 14. Bölge Müdürlüğü Ar- Ge Eğitim Merkezi bulunmaktadır (Şekil 5.42). Alan sosyal tesis olarak hizmet vermeye devam etmektedir.

Alanda bulunan PTT Dragos Tesisleri 3200 metrekare oturma alanına sahiptir. 54 kişinin ağırlanabildiği, 27 odalı olan bu tesis içinde restoran, kafeterya ve 3 adet derslik bulunmaktadır. Günümüzde henüz kullanıma açılmamıştır.

Birinci bölgede detaylı anlatılan Engelliler Merkezi Proje Alanı'nın devamı bu bölgede yer almaktadır.

Alan incelemesi ile dolgu sonrası Dragos sahilinin yeni kullanıcı kitlesine sahip olduğu ve dolgu öncesi amaçları dışında farklı kullanımların aktif ve yoğun olarak kullanıldığı görülmüştür.

5.2. Peyzajın Değişiminin Belirlenmesi

Araştırma alanında kara yolu ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi amacıyla, 1990 yılında kıyı dolgusu yapılmıştır. Daha sonra dolgu üzerinde rekreasyonel aktivitelerin yapılabileceği mekânlar oluşturulmuştur. İstanbul ili, Kartal ve Maltepe ilçe sınırları içinde bulunan Dragos Tepesi ve Yakın Çevresi, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 11.11.1999 tarihli ve 5385 sayılı kararı ile "Doğal Sit Alanı" ilan edilmiştir. Söz konusu Kurul Kararı ile bu bölgedeki; Dragos Tepesi'nin üst kesimini oluşturan ormanlık alan I. Derece Doğal Sit Alanı, bu alanın güneybatısındaki kesim ile sahil dolgu alanının içerisinde yer aldığı tepenin güneyindeki sahil yolu boyunca uzanan kesim II. Derece Doğal Sit Alanı, I ve II. Derece Doğal Sit Alanı sınırları arasında ve doğuda Tugay Deresi, batıda ise Tekel Alanını içine alan kısım ise III. Derece Doğal Sit Alanı olarak ilan edilmiştir (İBB, Plan Açıklama Raporu, 2020).

Araştırma alanı olarak seçilen Dragos Tepesi ve kıyı şeridi, doğal güzellikleriyle dikkat çekmiş, şehirdeki konumu, ulaşımın kolay olması, deniz ile iç-içe ve Prens Adaları manzarasına hâkim olması, denizde yüzme, balık tutma gibi kıyı rekreasyonu aktivitelerinin yapılmasına elverişli bir ortam olması gibi

sebeplerden dolayı 1970’li yıllarda sayfiye alanı ve çeşitli kurumlar tarafından kamp alanı olarak tercih edilmiştir.

Dragos Tepesi’ndeki görsel zenginlikler, topoğrafik yapı ve orman örtüsü, sayfiye yerleşimi açısından ilgi çeken peyzaj değeri oluşturmaktadır. Fiziksel ve karakteristik özelliklerin yanında, bireylerin bu alanda uzun zaman geçirmeleri, burada yaşadıkları deneyimler ve kurdukları bağlar sayesinde mekân ile olan ilişkileri kuvvetlenmektedir.

5.3. Kullanıcıların Mekânsal Algısındaki Değişimin Belirlenmesi

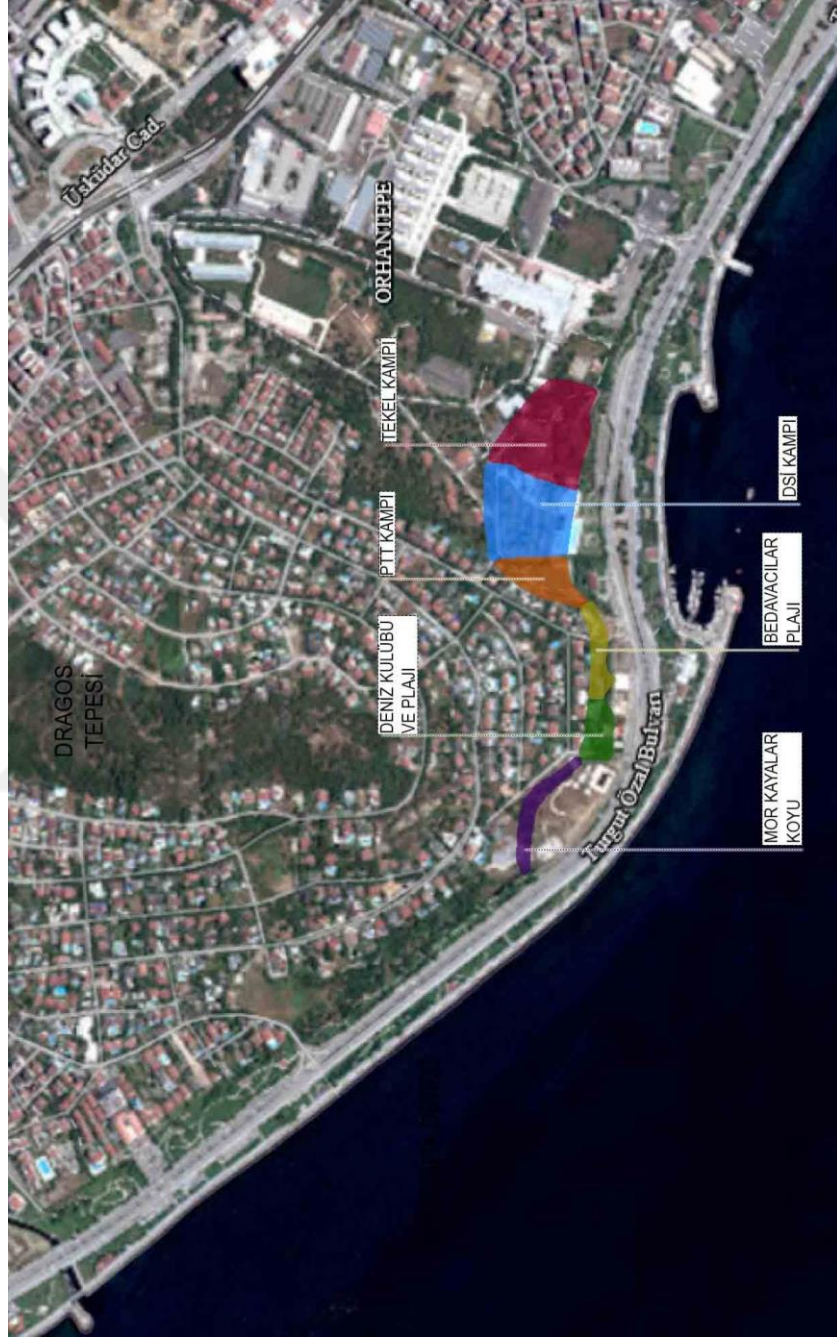
Araştırma sürecinde gözlemcinin mekânın geçmişine ilişkin yeterli deneyime sahip olmayışı ve alanın sadece güncel, görünen özelliklerini algılayabilmesine karşın, bu alanı deneyimleyen ve daha çok vakit geçiren kullanıcılar, dolgu uygulaması hakkında bilgi sahibi olan Dragos sakinleri, kamu kurumu çalışanları, TEKEL Kampı, Orhantepe Deniz Kulübü kullanıcıları ile görüşmeler yapılmış ve alanı belirli referans noktaları ile bağdaştırarak mekânsal özelliklerin daha iyi irdelenmesi için ışık tutmuşlardır.

Dragos Tepesi sahil şeridinin yaşadığı mekânsal değişimi irdelemek için yapılan görüşmeler öncesi, kullanıcılara araştırma amacı hakkında detaylı bilgi verildikten sonra, kullanıcılara araştırmanın “Yöntem” başlığı altında belirtilen sorular yöneltilmiş ve alınan cevaplar araştırmaya aktarılmıştır.

Görüşme ve mülakatların yapıldığı sırada verilen bilgiler referans alınarak İstanbul Şehir Haritası arşivinden elde edilen 1970 yılı Dragos uydu görüntüsü üzerine sahil kullanım işlevlerinin konumları işlenmiştir (Şekil 5.43). Yapılan dolgunun kıyı kullanımları üzerindeki fiziksel etkisinin daha iyi anlaşılabilmesi için alanlar belirli referans noktaları baz alınarak kullanım işlevleri 2020 yılı uydu görüntüsü üzerine konumları işlenmiştir (Şekil 5.44). Bu sayede dolgu öncesi ve sonrasını görerek karşılaştırıp tartışmanın daha etkili olacağı düşünülmüştür.



Şekil 5.43. 1970 yılı uydu görüntüsü kıyı kullanımının konumlandırılması (Araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 5.44. 2020 yılı uydu görüntüsü kıyı kullanımının konumlandırılması (Araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

5.3.1. Belediye Çalışanları ile Görüşmeler

1970’li yıllarda Dragos Tepesi kıyı şeridinde zaman geçirerek kıyı aktivitelerinden yararlanan ve sahil yolu projesi yapılırken 1989’lu yıllarda ilçe belediyesinde görev yapan kişilerle görüşülerek, alanın kullanıcılarda yarattığı mekânsal algı tespit edilmeye çalışılmıştır. Yapılan görüşmeler bu başlık altında incelenecektir.

“Pendik Belediyesi’nde görev yaptığım dönemde kıyı şeridinde yapılan dolgu 1989 yılında Kartal ilçesine kadar ulaştı. 1989 yılında mahkeme yürütmeyi durdurma kararı verdi ve bir süre dolgu yapımı durduruldu. Yürütmeyi durdurma kararı kaldırıldıktan sonra, kıyı dolgusunun Kartal ilçesine uygulanacak olan bölümü 1989 yılından sonra yapılmaya başlamış oldu. O dönemde İstanbul’da iki katlı otobüs seferleri ilk kez Kartal ilçesinde devreye girdi. Bu otobüsler devreye girdiğinde yeni yapılan sahil yolu güzergahını kullanıyorlardı. Yani dolgu alanı 1989- 1994 yılları arasında tamamlanmıştı ve sahil yolu araç trafiğine açılarak toplu taşıma da kullanılmaya başladı. Sahil yolu ulaşım alternatif olması için yapıldı. E-5 Karayolu araç yükünü kaldırmıyordu, minibüs yolu kapasitesinin üstünde çalışıyordu. Yeni sahil yolu üçüncü alternatif olarak düşünüldü.

Kartal ilçesinde yapılan kıyı dolgusundan sonra bu alandaki kıyı kenar çizgisi de anlamını yitirdi. Kıyı kanununda, kıyı kenar çizgisi için yapılan tanıma uyan bir yer kalmadı. Denizin ulaştığı kara parçasında bitki yetişen ilk alan sınırını kıyı kenar çizgisi olarak tanımlayacak olursak, bitki yetişen alanların projeye göre belirlenmesi ile alanda doğal, kendiliğinden oluşan bir bitkisel alan, sahil ya da bir çalı kalmadı. Buna paralel olarak doğal bir kıyı kenar çizgisi oluşumu gözlemlemenin mümkün olmadığını görüyoruz. Şu anda kıyı kenar çizgisi yolun üst bölgesinde kalmış oluyor. Oysa ki deniz, dolgu alanından dolayı kıyı kenar çizgisinden yaklaşık 100 metre ileride kalıyor. Kıyı kenar çizgisi için tekrar bir planlama yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Kıyı dolgusundan önce sahilde Nizam Plajı, Belediye Plajı, SSK Kampı, TEKEL Kampı ve aklıma gelmeyen birçok kamp alanı vardı. İnsanlar bu plajları

kullanarak rahatlıkla denize girebiliyordu. Şimdi kamp alanlarının bir bölümü okul oldu, bazı bölümlere müdürlük binası, hizmet binası gibi işlevler yüklendi. Denize girme ve balık tutma gibi aktivitelere elverişsiz bir ortam oluştu. Ayrıca insan müdahalesinden dolayı balıkların yumurtlama alanlarına da zarar verilmiş oldu. Tüm plajlar anlamını yitirdi. Hem Marmara'nın kirliliği hem de yapılan kıyı dolguları burada insanların deniz ile irtibatını kopardı. Kartal Belediyesi olarak alana eski kullanımlara yönelik çalışmaları hayata geçirmeye çalışıyoruz. Örneğin güneşlenme platformları oluşturarak bu alanlarda insanların güneşlenme, denize girme ihtiyaçlarına olanak sağlayıp, eski dönemlerdeki ortamı bu alana tekrar kazandırmaya çalışıyoruz.”³

“Sahil yolu projesi kapsamında 1986 yılında Kartal ilçesine kadar olan proje onaylanmıştı. 1990 yılında Pendik sahil yolu projeye eklendi. Bir belediye çalışanı olmamın dışında ben Kartal ilçesinde büyüdüm. Benim yaşadığım bölgede Kum Plajı, Nizam Plajı ve 9 Palmiye Sitesi'nin bulunduğu yerde petrol dolum tesisi vardı. Bu tesis kaldırıldıktan sonra alana site yapıldı. Sitenin bulunduğu konumdan sonra sırası ile Nizam Plajı ve SSK Plajı bulunuyordu. Hayatımız hep burada geçti. Şimdi acı bir şekilde yol olarak kullandığım bu kıyıda keyifle denize girerdik. Plajlarımız çok güzeldi. Bir süre Süreyya Plajı çevresinde yaşadım. Yapılan dolgu uygulaması sadece Dragos sahilini değil tüm kıyı şeridini olumsuz etkiledi yapılan dolgu alanı. Özellikle Süreyya Plajı hiç aklımdan çıkmaz, saydığım diğer plajlar gibi eşsiz bir yerdi. Samimi, kaliteli ve nezih bir ortama sahipti. Soyunma kabinlerinde bulunan mayolu kadın resimleri bile o dönemdeki samimiyeti, ince düşünülmüş donatıları, güven ortamını simgeliyordu. Dolgu yapılmadan önce en azından bazı özel karakteristik alanlar veya donatılar sembolik olarak korunabilirdi. Ama hepsi geri dönüşü olmayacak biçimde yıkıldı. Bir de denizin içinde Süreyya Plajı'nın sembolü olan Bakireler Anıtı vardı. Biz bu anıta kadar yüzüp, orada biraz vakit geçirip tekrar kıyıya dönerdik. Şimdi o anıt, yapılan kıyı

³ İ. ÖKTEN (Kartal Belediyesi Yapı Kontrol Müdürlüğü) ile sözlü görüşmeler yapılmıştır, 2022.

dolgu su sebebi ile bir alışveriş merkezinin otoparkında kalmış oldu. Özellikle bu anıtı her gördüğümde çok üzülüyorum... (Şekil 5.45, 5.46).



Şekil 5.45. Dolgu öncesi Bakireler Anıtı (orijinal) (Url 5.10)



Şekil 5.46. Dolgu sonrası Bakireler Anıtı

İnsanlar söz ettiğimiz plajlara Avrupa Yakası'ndan yüzmeye gelirlerdi. Eski dönemde kadınlar rahatlıkla orada denize girebiliyorlardı fakat bu şimdi mümkün değil. Şimdi ne sahil kaldı ne de plaj. Kıyı dolgu su E-5 Karayolu'nun yetersizliği düşüncesi ile yapıldı. Yol da bir ihtiyaç tabi ama bu kadar seçkin bir alanı yok etmek yerine yol için başka bir çözüm bulunabilirdi. En azından plajlarımız korunabilirdi. Dolgu yapımını üzümlere seyrettik, bence yazık oldu. Çok tepki gösterildi, itirazlar oldu, yürüyüşler yapıldı, pankartlar açıldı fakat itirazların hiçbirisi dikkate alınmadı. Günümüzde kıyı şeridi kayalık ve denize girme imkânı yok. Ayrıca yaşanan depremlerle dolgu alanları zarar gördü. Zarar gören yerler

asfalt ile tekrar kapatıldı ve kullanmaya devam edildi. Çoğu kişinin teknesi vardı, teknelerle açılırdık ve balığımızı tutardık. Şimdi görüyorum ki biz bu alanın en muhteşem dönemlerini 1970- 1980li yıllarda yaşamışız. Kıyı doldurulduktan sonra alandan geçmek bile istemedim. Mevcutta bulunan alışveriş alanının yanında çeşitli çam türleri vardı. Güneşte kalmamak için biz hep orada otururduk. Şimdi bu bölgeye bir kafe yapıldı. Oradan her geçtiğimde içim sızlar. Arkadaşlarımla burada vakit geçirirdik diye anımsarız geçmişi. Buradaki bir takım kentsel donatıları da yeterli bulmuyorum. Yeterince çöp olduğunu düşünmüyorum ya da şu anki kullanıcılar çok duyarız. Çoğu kişi, yapılan rekreasyon alanında yiyip içtiklerini bırakıp gidiyorlar, daha sonra temizlik görevlileri ellerinde poşetlerle gelip buraları temizliyor. İçler acısı bir durum. Sahilimizi hangi duruma getirdik diye düşünerek çok üzülüyorum. Biz Tekel kampına da giderdik, orada hem yemeğimizi yer hem de denizimize de girerdik. Tekelin bulunduğu alanın bir kısmı arkeolojik kazı alanıydı ve Kartal Belediyesi'nde kaldı, diğer kısmı ise üniversite oldu. DSİ'nin alanı da duruyor fakat deniz ile ilişkisi yok. Çünkü arada yol ve rekreasyon alanı bulunuyor. Kendilerine ait havuzları var ve burası bir sosyal tesis olarak kullanılıyor. Genel olarak kurumsal toplantıların yapıldığı bir yer ya da otel gibi kullanılan bir alana dönüştü. Belediyeler bu alana eski işlevini kazandırmak için proje hazırlayarak çaba gösterse de bu alanlar artık denize girme fonksiyonu kaybetmiş durumda. Artık bizim çocuklarımız denize girmek için adalara gitmeyi tercih ediyor. Kullanıcı kitlesinin değişmesi ve artması sebebi ile artık bu ortamın eski güvenilirliği de kalmadı. Bu sahil artık toplumun farklı kesimlerinden bireylere hitap ediyor.

Dragos sahili diğer sahillere göre daha kayalık bir alandı. Yelken Kulübü'nün bulunduğu alanda denize girme olanağı daha fazlaydı. Dragos'ta eski bakanların evleri vardı. Çok nezih bir yerdi. Dragos, Kartal eskiden çok güzeldi.

Şimdi burnumuzun dibinde deniz var ama denizi izlemek dışında hiçbir şekilde kullanamıyoruz”⁴

5.3.2. Kamp ve Dragos Sakinleri ile Görüşmeler

Dolgu uygulaması öncesi ve sonrasındaki mekânsal algının irdelenebilmesi için 1970’li yıllarda Dragos Tepesi’nde ikamet eden ve kıyı şeridinde kurulan kamplarda zaman geçiren bireyler ile yapılan görüşmeler ve bu bireylerden elde edilen, alan ile ilgili geçmiş yıllara ait fotoğraflar bu başlık altında ele alınacaktır.

“İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra 1949’da henüz Dragos’ta kimse yokken, babamın sağlığı nedeni ile Dragos’a geldik. 1949’da burada ilk 41 evin yapımı tamamlanmıştı. Biz Dragos’tan 1949 yılında babamın sağlığı ve mali bozukluklar sebebi ile ev aldık. Dragos’a geldiğimizde daha ormanlık alan ve çamlar yoktu, yeni yeni dikiliyordu fakat temiz hava olduğu için burayı tercih ettik. Ben 6 yaşında buraya geldiğimde, şu anda Türkiye’nin hiçbir sahilinde (Bulgaristan, Suriye, Gürcistan hudutlarında) burası kadar bakir bir yer yoktu. Burada avlanırdık. Canımız istediğinde babamın balkondan tavşan avladığını hatırlıyorum. Tekel arazisinin bulunduğu yerden Kartal’a kadar İstanbul’un en güzel bıldırcın merası bu bölgedeydi. Adalar’dan, Yalova’dan bile buraya bıldırcın avlamaya gelirlerdi. 1949’da burası bitti, 15- 20 kişi, ilk sakinler buraya yerleşti fakat su yok, elektrik yok diye 15- 20 gün kalıp, denize girip giderlerdi. Dedem de bu sakinler arasındaydı. Ayrıca burada yediğim bıldırcının haddi hesabı yoktur. Buradan denize girilirdi ve buradan Kartal’a kadar bostandı. Meşhur Nazım Hikmet’in şiirindeki “Kartallı Kâzım’ın Bostanları” buraları ifade ediyordu. Su ve elektrik yoktu burada. Biz bir sene lüx ve gaz lambası ile oturduk. Yukarıda bir su deposu vardı, çok güzel Kayışdağı- Gülsuyu suyu burada depolanırdı. Fakat daha Dragos’un su şebekesi yapılmamıştı. Bizim evimizin bahçesine özel bir hat çekildi. Bahçeden içeriye su taşırdık. 1950’de elektrik geldi, su yolları yapıldı. Dragos’un

⁴ M. MUTLU (Kartal Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü) ile yazılı ve sözlü görüşmeler yapılmıştır. Kartal, 2022.

hikayesi budur. 15-18 yaşlarımızdayken sahilde kurulan kamplar vardı. Bu kampların bizimle alakası yoktu fakat şöyle bir hoşluğu vardı; Dragos'ta Mor Kayalar Koyu'ndan sonra Kartal'a doğru bir kayalık alan var ve daha sonra sahil başlardı. O bölgenin sahili çok güzeldi ve biz bu sahilden denize girerdik. Şu anda DSİ'nin tesisinin bulunduğu yer. Orada küçük bir kaynak yeri var, DSİ bu kaynak sebebi ile orayı kapattı ve kamp alanı yaptı. Sahilin bu bölgesi kapanınca Mor Kayalar ve Batı Plajı'ndan denize girmeye başladık. Dragos'un dibinden, falez gibi olan alandan Kartal'a kadar lodosun doldurduğu kum sahilidir burası. Şu anda Dokuz Palmiyeler Sitesi'nin bulunduğu yer Nizam Plajı'ydı. Oraya kadar zamanla sıra sıra Türkiye'deki kamu kurumlarının kampları oluştu. Fakat bu durumun şöyle bir sosyal veçhesi vardı bizim için. Cevizli halkı için o kamplar öyle tecrit değildi, gece eğlenceleri, konserler yapılırdı ve biz de katılırdık. Hepsinin gazinosu vardı ve hepsinin 15'er günlük periyotlarda mutlaka dans gecesi, Türk musikisi gecesi, folklor gibi birtakım gösterileri olurdu. Biz gençler olarak onlara katılırdık. Açık bir plajdı, Kartal'a kadar uzanırdı ve herkes gidebilirdi oraya. Kamplarda vakit geçirmeye gittiğimizde kimse soru sormazdı, engel olmazdı. Ayrıca sahilin sonunda Kartal Belediyesi'ne ait Nizam Plajı vardı. Orası da özel bir plajdı. Dolgu öncesinde kıyıda vakit geçirmenin keyfi şimdi tamamen kayboldu (Şekil 5.47, 5.48) (Bkz. Ek 3)



Şekil 5.47. Dolgu öncesi kıyı kullanımı (Orijinal)



Şekil 5.48. Dolgu öncesi gençlik coşkusu (Orijinal)

Bir de buranın kültür hayatı da çok zengindi. Burada birtakım yazarlar çizerler, mesela en başta Can Yücel ve babası Hasan Ali Yücel Dragoslu'dur. Hasan Ali amcamız Mor Kayalar Koyu'ndan denize girerken çok büyük paylaşımları olmuştur bizimle. Bize çok takılırdı. Denize geldiğinde bizleri sıraya dizer "Karneleriniz nasıl?" diye bizimle sohbet ederdi. Çok güzel anekdotları vardır. Can Yücel şiirlerinin belki yüzde 60- 70'ini Dragos'ta yazmıştır. Doğan Avcıoğlu kitaplarının birçoğunu Dragos'ta yazmıştır. Muhsin Ertuğrul da Dragoslu idi. Çok sayıda, profesör, siyasetçi, tıpçı, sosyolog, felsefeci burada yaşamıştır. Kültür anlamında önemli bir yerd burası. Halil İnanc, Bedii Faik buralıdır. Daha sonra yapılan sahil yolu uygulaması ile buranın bir anlamı kalmadı ve burada yaşayan insanların çoğu farklı yerlerde ikamet ettiler.

Burayı kooperatifimiz ile eski insanları bir araya getirerek ve Dragos'u fiziki anlamda korumaya çalıştık. Burası sit alanı olarak belirlenmesi, fiziki korunma açısından büyük önem taşımaktadır. Bu durumu şimdiye kadar koruyabildik, ama bizden sonra ne olur bilemem.

Şekil 5.49'daki fotoğrafta askerler büyük bir olasılıkla müttefikimiz Avusturya askerleri. Sanırım henüz savaş bitmemiş, İstanbul işgal edilmemiş. Fotoğrafın sol alt tarafındaki siyah karaltı tren olmalı. Demek ki, bu resimler demiryolunun üst tarafından çekilmiş muhtemelen Tugay yolu civarından bir kuyu

çalışması. Su çıkarmak amaçlı bir askeri çalışma olmalı. Muhtemelen yukarıdaki Tugay o zaman da askeri bir birim olarak varmış. Arkada görülen tarlada ekin ekilmiş ve daha biçilmemiş, yaz başı olmalı... (Bkz. Ek 1 ve 2).

1970 ve 1980'li yıllardaki Deniz Kulübü önünden ve Mor Kayalar'dan çekilen fotoğrafları incelediğimde Kartal burnundaki petrol depolarının kaldırılmamış, kıyının boyu boyunca kamplarla dolu olduğunu, kulüp için yapılmış kayıkçı barınağını ve Maltepe Sigara Fabrikası'nın bir birimi olan beyaz bina dikkatimi çekiyor (Bkz. Ek 4, 5, 6).



Şekil 5.49. 1914 yılında Maltepe sırtlarından Dragos görünümü (Orijinal)

Dragos benim ana evim olduğu için biz burada kaldık. Ben burada dünyaya gözümü açtım, 5 yaşındayken buradaydım. Ben 8 sene Ankara'da Dil Tarih bölümünde okudum. Tiyatro yaptım, 12 sene İzmir'de öğretim görevliliği yaptım. O zamanlar gençtim, gücüm kuvvetim yerindeydi. Benim ana kitaplığım buradaydı. Yani İzmir'den buraya gelir, gerekli kitaplarımı alır, hafta sonu derslerimi hazırlardım. Yani baba ocağı dedikleri yer burasıydı benim için. Fakat diğer sayfeye için gelen insanların çoğu evlerini sattı. Çünkü yapılan dolgu uygulamasından sonra burada bir işlev kalmadı. Yine de Dragos temiz bir yer, yeşil ve havası güzel. Fakat evlerin yarısı boş. Şu anda sosyal hayat yok Dragos'ta.

Bir mekân yok. Artık bu alanda kültür farkı, sosyal farklılıklar ve sınıf farklılıkları bile oldu. Eskiden böyle bir şey yoktu.

Dragos alan sınırının hemen yanında bulunan Tekel fabrikası, 1944-45-46 Avrupa'nın en büyük tütün ve sigara fabrikası olmak üzere planlanmıştı. 1950 yılında, yöneticiler tarafından gerek olmadığı düşünülerek Tekel fabrikasının yapımı durduruldu. 1960 ihtilalinden sonra fabrika tekrar yapılmaya başlandı. Fabrikanın yapılması buranın sosyal yapısını çok değiştirdi. Bulunduğumuz yerin yanına işçi sınıfı geldi. O işçilerin çocukları denize girmeye başladılar. Dolgu uygulamasından sonra onlar da mahrum oldu denizden. Yalnız buradaki işçiler değil, Gülsuyu, Kartal, Maltepe'de halk denizden faydalanamayacak hale geldi.

Burada Mutlu sokak isimli bir sokak vardı. Çünkü Mutlu Akü fabrikası önceden arka taraftaydı ve fabrikadaki ustabaşlarının evleri bu sokaktaydı. Hepsi tek tip binalardı fakat sonradan yıkıldılar. Oralar işçi eviydi. Yani bu yol sosyal yapıyı bana göre olumsuz etkiledi.

Tarihsel olarak, jeolojik olarak, bilimsel olarak ve sosyal olarak çok büyük bir hatadır bu yol. Benim en çok üzüldüğüm nokta ise şu anda İstanbul ilinin Marmara sahilinde doğal sahil yok. Son kalan beş kilometreydi burası. Her bakımdan yanlış bir proje aslında ama eğer demir yolunun paralelinden yapılsaydı, en azından sahil korunmuş olurdu. Burada yapılan yol trafiğe katkı sağladı fakat yol yapıldı diye bu alanlara daha çok evler ve iş yerleri inşa edildiği için trafik yine belli oranda artış gösterdi.”⁵

“1940'lı yıllarda kooperatifin kurulduğu dönemde tahmini 40'lı yaşlarda olan insanlar 1980'li yıllarda 80 yaşlarında oluyordu ve yaşlılıktan yazlıklarına gelemiyorlardı. Bu gibi sebeplerden dolayı sayfiye alanı çok boş kaldı, hırsızlık olayları yaşandı, güvenlik zafiyeti çok oldu. Burası terk edilmiş bir alana döndü. 1990 yılında dolgu uygulaması ile sahil yolu yapıldı. Sahil yolu uygulamasından sonra bu alan sayfiye vasfını tamamen kaybetti. Bu durumda yazın buradaki

⁵ İ. KARAMEMET (Dragos sakini) ile yazılı ve sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, Dragos Tepesi, 2022.

evlerine gelen yazlıkçılar artık bu sayfiye alanına gelmeyince kışlık olarak da istifade edilmedi. Çünkü bu alan yatırım fizibilitesi düşük bir alan olduğundan burada doğalgaz yoktu. İstanbul'da doğalgazın en son geldiği yerlerden biridir Dragos. Doğalgaz geldikten sonra buradaki konutlar biraz daha hareketlendi ve yaz- kış oturulabilir hale geldi. Günümüzde de yaz- kış olarak kullanılıyor.

Mor Kayalar Plajı kooperatife ait olduğu için bu plajdan denize girme imkânımız biraz kısıtlanmış oldu, bu duruma çözüm olarak Mor Kayalar Plajı'nın yanına Deniz Kulübü binası inşa edildi. Deniz Kulübü binası günümüzde Floresta Kafe olarak kullanılan alanın konumundadır. Fakat bu bina kafe için yetersiz olduğundan, binaya eklentiler yapılmış ve eski Deniz Kulübü binasından izler kaybolmuştur. Sarı ve mor kayalar burada temel kazı çalışmaları yapıldığında çıkmaktadır. İlk 1 metrede sarı kayalar daha sonra da mor kayalar görülmeye başlar. Sarı kayalar biraz daha yumuşak bir taştır, daha çabuk kırılır. Mor kayalar ise çakmak taşıdır. Çok sağlam, çok sert taşlardır. Temel çalışmaları yapılırken uzun süre kazı yapılır.

Bu yolun trafiğe faydası olup olmadığı tartışılır, çünkü yol trafiği doğuran bir unsurdur. Bu yol zaten dolu olan sahil kesimine daha fazla bir yoğunluk yüklemiş oldu.

Yapılan sahil yolu buradaki hayatı çok değiştirdi. Bu sahil yoluna kademe kademe bakmak daha doğru olacaktır. İlk kademe Caddebostan- Bostancı arası. Bu kademede yapılan yol bir fonksiyon sağlayarak amacına ulaştı. Çünkü zaten öndeki evler bozulmadan varlıklarını sürdürmeye devam ettirdiler, arka taraftan da yapılan yol trafiği rahatlattı. Bostancı'dan sonra yapılan yol daha farklı bir boyutta oldu. Çünkü burada bir tren yolu vardı. Haydarpaşa'dan kalkıp Bağdat'a giden tarihi tren yolu şimdi Marmaray'ın da kullandığı güzergâhtır. Bu tren hattı Bostancı'ya kadar konutların arkasından gelir, deniz ile arasında mesafe vardır. Bostancı'ya kadar denize çok yanaşır, sahile çok yakın gider ve Dragos'a gelince yine tepenin arkasından dolaşır ve sonra yine sahile biraz mesafeli gider. Özellikle Dragos ve Bostancı arasına baktığımızda demiryolu sahile çok yakın olduğu için

ve yapıldığı tarihte deniz tarafında bir faaliyet olmadığı için alt geçit ve üst geçitler yapılmamıştır. Bu sahil yolu tüp gibi bir geçit oldu, aşağıya kılçık bağlantıları olamadı. Bu hat üzerinde bulunan alt ve üst geçitler sayılıdır. Bu hattan sonra demir yolunun üstüne çıkabileceğimiz bir geçit yakın zamanda Çanakkale Caddesi'nde yapıldı. Dolayısı ile sahil yolunun toplu taşımaya bir katkısı olmadı. Sahil yoluna inmek isteyen bir insan yukarıya gidemiyor. Sahil yolu, bu hat üzerinde bulunan konut sahiplerinin arabalarıyla daha hızlı gitmelerine fayda sağladı. Ama demir yolunun arkasında yaşayan insanların sahil yoluna erişimi güç olduğu için sahil yolunda çok sayıda toplu taşıma da çalışmamaktadır.

Bu kısımda, yapılan sahil yolunun trafiği rahatlatmak adına amacına ulaştığını düşünmüyorum. Bu hattın en yoğun olduğu saatler sabah ve akşam saatleridir. Özellikle Bağdat caddesinde oturup Tuzla'ya işe gidenler için bir ekspres yol oldu.

Benim fikrim, 1990'lı yıllarda bu yol yerine E-5 ile TEM Otoyolu arasına yeni bir aks açılsaydı hem şehir oraya taşınırdı hem ulaşım sağlanırdı hem de bu sahilin doğal güzelliği bozulmamış olurdu. Ayrıca yapılan dolgu uygulaması, uygulanan malzemeler sebebi ile depremlerden zarar görecektir.

Sahil yolu uygulaması yapılırken Dragos Doğayı Koruma Derneği'nden insanlar protestolar yaptılar. Fakat bu protestolar dikkate alınmadı.

Rekreasyon açısından düşünenecek olursak, yapılan sahil yolunda yeterli otopark olmadığı, uygun bir tesis olmadığı, gölgelik, masa- sandalye olmadığı görülmektedir. İnsanlar buraya gelirken mecburen kendi sandalyelerini vs. getirmektedirler. Ön taraflarda farklı çeşitli kullanımlar yapılabilirdi.

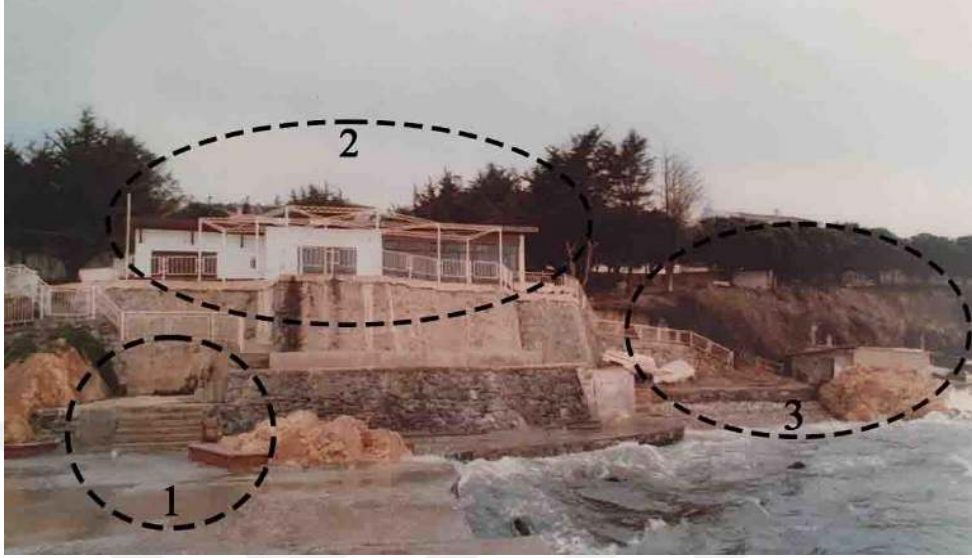
Pazar günleri çoğu zaman buradaki kullanımlardan dolayı oluşan piknik dumanından neredeyse karşı taraftaki adalar görünmeyecek duruma geliyor. Koku ve kir de ayrı bir problem. Her pazartesi sabahı bu alanda Büyükşehir Belediyesi temizlik yaparak pazar günü bu alanı kullanan insanların bıraktığı çöpleri toplamaktadırlar. Bu da belediye için büyük bir temizlik masrafıdır. Buraya gelen insanlar genel olarak yeşil alanı kullanmak için geliyorlar. İnsanlara bir oturma

alanı da sağlanmamış, bu yüzden buraya gelenler çimlerin üstüne oturuyorlar, bu durumda da deniz kenarına yapılan kısa duvar denizi izlemeye engel oluyor. Şehre değer katıp marka oluşturmaya gereken böyle güzel bir alan kötü kullanıma teslim edilip ziyan edilmiştir.

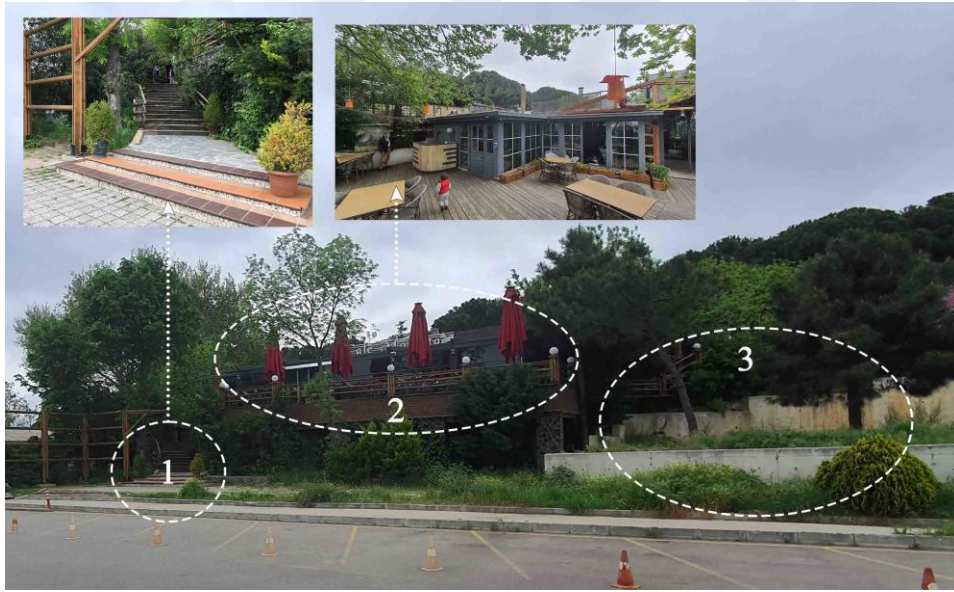
Kooperatifimizin ilk üye kayıt defterinden size burada yaşayan kişilerden örnekler vereceğim; Lütfi Kırdar, Hasan Cemil Çamlıbel, Vehbi Koç, Muhsin Ertuğrul, Mehmet Kemal Karamemet, Mevhibe İnönü, Ömer İnönü, Özden İnönü, Ferit Melen, Hasan Ali Yücel, Falih Rıfkı Atay.”⁶

"Biz 75 yıldır burada yaşıyoruz. Şu anda Engelliler Merkezi'nin bulunduğu alandan denize doğru bakacak olursak, sol tarafta go kart pisti ve yan tarafında merdivenler var, sağ tarafta Engelli Merkezi binası, üst tarafta saha, otopark ve binalar bulunuyor. Bunların olduğu yer Dragos' un plajıydı. Deniz Kulübü Plajı (Fotoğraf 1,2,3 ve 4). Sol taraftan baktığımızda sırasıyla Tekel Kampı, DSİ Kampı, PTT Kampı ve Deniz Kulübü vardı. Engelli Merkezi'nin diğer tarafında havuz ve manej arasında kalan bölge Mor Kayalar Koyu olarak adlandırılırdı. Oyun aletlerinin ve hizmet binalarının arasında kalan kısımda Sarı Kayalar Koyu vardı. Şekil 5.50 ve 5.51'deki fotoğraf Deniz Kulübü'nün plajını gösteriyor. Bu merdivenlerden denize inerdik. Tabi günümüzde kıyı dolgusundan dolayı merdivenlerin çok küçük bir kısmı kaldı...

⁶ M.Sc, ME, MBA F. BUMİN (Dragos Ankara Evleri Kooperatif Başkanı- Dragos sakini) ile yazılı ve sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, Dragos Tepesi, 2022.



Şekil 5.50. 1980 yılı Deniz Kulübü binası (Orijinal)



Şekil 5.51. Deniz Kulübü binası ve çevresinin 2022 yılındaki durumu (Orijinal)



Şekil 5.52. Deniz Kulübü önü mendirek (Orijinal)



Şekil 5.53. Sahilden bir kare (Orijinal)

Şu anki Bezmialem Vakıf Üniversitesi Dragos Hastanesi'nin bulunduğu kısım ve Maltepe'ye kadar kesintisiz sahildi. Tekel'in yanında Dragos Sahil Sitesi var, site sakinleri oradan denize giriyordu. Bir de askeri kamp alanı vardı. Kıyı şeridinin hepsi plajdı, kumluk alandı. İlerde Dokuz Palmiye Sitesi'nin bulunduğu alan da plajdı. Orada çok eskiden BP'nin yakıt tankları bulunuyordu. Mor kayalar

ve sarı kayalar renginden dolayı bu şekilde isimlendirilmişti (Şekil 4.54, 4,55). Özel bir fonksiyonu yoktu. Bu kıyı sularında çok güzel balık olurdu, balık tutardık.



Şekil 5.54. Mor kayalar koyu (Orijinal)



Şekil 5.55. Sarı kayalar koyu (Orijinal)



Şekil 5.56. Tepeden bir görünüm (Orijinal)

Şekil 5.56 çok eski bir fotoğraf... Burası, Dragos çayı ve benzinliğin kesiştiği yerden sola dönünce sahile çıktığımız alandı. Günümüzde bu alan da dolguya dahil oldu. Burada görünen iskele Milli Müdafaa İskelesi, askeriyenin iskelesiydi. Buradan Maltepe tren istasyonuna giden raylar vardı, malzeme taşınırdı.



Şekil 5.57. Deniz Kulübü binasının terasından Adalar'a bakış (1985'li yıllar) (Orijinal)

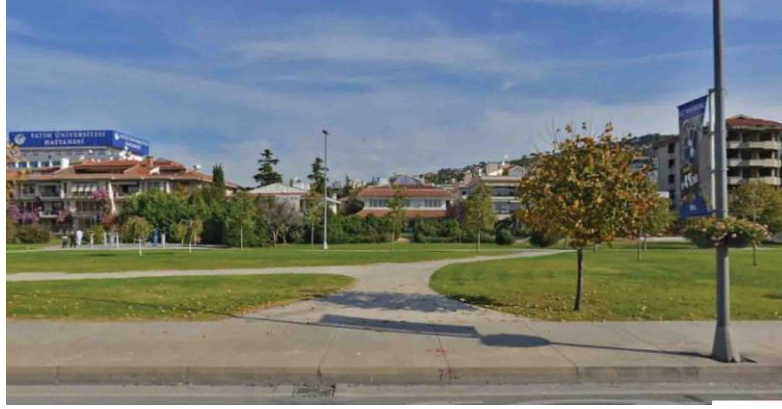


Şekil 5.58. Eski Deniz Kulübü 2022 yılındaki halinden Adalar'a bakış (Orijinal)

Şimdiki Muammer Yelten Parkı'nın üst tarafındaki konutların hepsi yalıydı ve yalıların altlarında teknelerin gireceği yerler vardı (Şekil 5.59, 5.60).



Şekil 5.59. Yalılar (1985'li yıllar) (Orijinal)



Şekil 5.60. Yalıların 2022 yılındaki durumu (Orijinal)

Bu konutların sahipleri, kullanıcıları ve kooperatif kurucuları 250 tane Ankaralı, siyasetçi ve bürokrat iş adamlarıydı. Dragos Tepesi'nde yaşayan çok ünlü insanlar vardı. Mesela İsmet İnönü, Hasan Ali Yücel, Merkez Bankası Müdürü, Ulvi Cemal Erkin... DSİ'nin o zamanlar Kızılay çadırlarını kurmak için beton alanları vardı. Bizim gençliğimizde daha sonra modern bungalov evler yaptılar yukarıya doğru. PTT'nin de eski çadırlardan sonra kat kat binalar yapıldı..."⁷

"TEKEL'in Türkiye'nin birkaç yerinde işçi kampları ve memur kampları vardı. İzmir, Hatay, Ayvalık, Arsuz'da bulunan kamplar bunlardan bir kaçıdır. Örneğin Ayvalık'taki kampımıza işçi ve memurlar ile karışık olarak giderdik. İşçinin çok olduğu yerde işçi kampı, memurun çok olduğu yerde memur kampları bulunuyordu. Kamplarımızın idaresi çok iyiydi. Orada yapılan masraflar tam memurlara uygundu. Dragos sahilindeki kampımızda statü yönünden eşitlik hakimdi. Müdürümüz de bakanlıktan gelen üst düzey kişiler de bu alanda kamp yaparlardı. Deniz ve adalar manzarasının hâkim olduğu alanımızda iki katlı binalar, bungalov evler vardı. Deniz çok temiz tutulurdu. Kamp alanında kalan kişiler sanki kendi evlerinde kalıyorlarmış gibi evlerin içini ve dışını temiz tutarlardı. Gözümüz gibi bakardık kamp alanımıza. Çocuklarımız orada oynardı,

⁷ E. KOÇ (Dragos sakini) ile sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, Dragos Tepesi, 2021.

orada gezer denize girerlerdi, orada büyüdüler. Kıyıda başka kamplar da vardı ama bizim kampımız hepsinden farklıydı. Bu alanda tüm kamp sakinleriyle bir aile gibiydik, kampımız da tam bir aile mekânıydı. Ben emekli olduktan sonra kamp arkadaşlarımla görüşmeye devam ettim ve ortamımızdan dolayı emekli olduğumun farkına bile varmadım. Fakat kurumun özelleştirilmesinden ve kıyıya yapılan dolgudan sonra mekânın eski tadı kalmadı. Dragos'ta Tekel'in 680 dönüm yeri vardı. Büyük iş adamlarının alamayacağı değerde bir yere sahipti. Ama ne yazık ki parçalanmasına engel olunamadı. Ben ve arkadaşlarım TEKEL çalışanları olarak bu durumun sıkıntısını hâlâ yaşıyoruz. Kıyıda yük iskelemiz vardı (Şekil 5.61). Kışın denizin tertemiz olduğu bu iskelede balık tutardık. Kıyıda yapılan değişikliklerden dolayı şimdi balık tutmak da dahil olmak üzere eski dönemde yaptığımız hiçbir aktiviteyi gerçekleştiremiyoruz.



Şekil 5.61. Tekel Kampı ve iskelesi (Url 5.11)

TEKEL kampına doğu bölgesinden, deniz ile hiç irtibat kurmamış, denize gitmemiş idare müdürlerini davet ederdik ve kaldıkları süre içindeki masraflarını

da biz karşılardık. Davet ettiğimiz kişiler, tatilleri bitip evlerine dönerken memnuniyetlerini belirtmek için söyleyecek söz bulamazlardı. TEKEL planlı, çok güzel ve bütünlük içinde bir kuruluştı.

Kamplarımızda her personel 15 gün kalırdı. Bazı özel durumlar olurdu, o zaman kamplarda yer varsa toleranslı davranılırdı ve bu süre 20 güne kadar uzatılırdı. Günler adaletli bir şekilde dağıtılırdı.

Sonuç olarak bugün bakıyorum TEKEL'in olduğu yerde çok farklı bir ortam var. Eski tadı hiç kalmadı. Dağıldık hepimiz...”⁸

“Eskiden tüm kamu kuruluşlarının kampları vardı. Örneğin işçiler için Karabük'teki Demir Çelik Fabrikası'nın Amasra'da kampı vardı. Tatile gitmek o yıllarda bu kadar yaygın değildi, otel kültürü yoktu ve bu kadar otel de yoktu o dönemde. Çadır, pansiyon ve kamplar yaygındı. Çalışanlar halk ile iç içe olmaktan kaçınıyordu, kendi hallerinde kendi gruplarıyla olmak istiyorlardı. Dragos sahilinde sırası ile TEKEL, DSİ, PTT kamp alanları vardı. PTT Kampı diğerlerinden sonra kuruldu ve bu kampın kurulduğu alan önceden DSİ'nin arazisiydi. TEKEL Kampı'na, TEKEL bünyesinde çalışan bütün personeller 10 günlük dönemler halinde gelip kalabiliyorlardı. Bu kampta sabah kahvaltısı, öğle yemeği ve akşam yemeği olarak üç öğün yemek veriliyor, denize girme olanağı sağlanıyordu. Kamp alanında bungalov binalar 5-6 blok ve tekli odalar ile banyolar bulunuyordu. Daha eski dönemlerde DSİ'nin kamp alanı TEKEL'e aitti. DSİ Keban Barajı yapılırken ikmal merkezi olarak aldığı bu alanı, ileriki zamanda kamp alanı olarak kullandı. TEKEL Kampı'nı sadece personeller kullanıyordu, dışarıdan kimseler alınmıyordu.

TEKEL Kamp arazisinde hamam kalıntılarına rastlanmıştı. Onunla ilgili bilgi almak için Maltepe Üniversitesi'ndeki Profesör Sinan hocamız ile irtibat kurduk ve hocamız bu kalıntıların sadece bir hamam değil, bu alanda bir saray olabileceğini öngördü. Bizler orada kazı yaptırmak için gereken prosedürleri

⁸ Z. ESKİTÜRK (Eski TEKEL Özel Kalem Müdürü) ile sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, 2021.

hazırlarken özelleştirme kapsamına girdi. Bu durum ile karşılaşınca belediye ile iletişime geçtik ve bu alanı Kartal Belediyesi alıp kazı yapmaya başladı. Burada lahit, iskelet ve mezar kalıntıları çıktı. İskeletin üzerinde kireç vardı ve bulaşıcı hastalıktan öldüğü düşünülüyor. Bu alan daha sonra belediyenin de elinden alındı. Alanı koruma altına alabilmek için belediye burayı sit alanı olarak belirledi.

Dragos sahiline dolgu yapıldıktan sonra kamplar son buldu, o günler artık bir hayal... Eski nostaljik filmleri izlediğimizde ‘Ah İstanbul...’ dediğimiz gibi bakıyoruz artık Dragos sahilinin dolgu öncesi haline. Her şey o kadar değişti ki, yaşamımızın büyük bir kısmının geçtiği bu güzel sahil artık yok...”⁹

5.4. Görüşme Bulgularının İstatistik Açısından Analizi

Mekânın bireyde oluşturduğu çağrışımlar, bireyin yaşamı boyunca bulunduğu mekânları algılamaya çalışırken edindiği deneyimler, yaşanılanlar mekânın zihinde bıraktığı izler ile uyum sağlayabilir. Bireylerin hayatlarında önemli bir yere sahip olan özellikle çocukluk ve gençlik dönemlerinin geçtiği yer araştırmanın mekânı olarak seçilmiştir. Geçmiş zamanda bu alanda yaşayan insanlarla yapılan görüşmelerde mekânın akılda kalan yönleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

1970’li yıllardaki saha kullanıcılarının 35-40’lı yaşlarda oldukları düşünülecek olursa, şimdiki dönemde söz konusu bireylerin 85 yaş ve üstü gruplarda oldukları, çoğunun bu alandan taşınması, vefatı sebebi ve araştırma sürecinde pandemi döneminin yaşanması ile örneklem sayısı 17’de kalmıştır. Görüşme, mülakat ve anketin yapıldığı 17 kişi genel olarak alanın o dönemdeki genç ve çocukluk yaşlarındaki nüfusunu oluşturmaktadır. Yapılan anket çalışması verileri SPSS programına girilerek, anket sonucunda ulaşılan cevaplar rakamsal verilere dönüştürülmüştür. Araştırmanın bu bölümünde SPSS programında yapılan analiz sonucunda elde edilen sonuçlar açıklanacaktır.

⁹ İ. ŞAHİNBAŞ (Eski Sigara Fabrikası Müdürü-TEKEL Kampı kullanıcısı) ile sözlü görüşmeler yapıldı. Kartal, Dragos Tepesi, 2021.

Çizelge 4.1’de anlatıldığı gibi, yapılan anket çalışmasına göre ankete katılan 17 kişiden 10 kişi kadın, 7 kişi erkeklerden oluşmaktadır. Ayrıca katılımcıların yaş grupları ve eğitim durumları da Çizelge 5.1’de gösterilmiştir. Anket çalışmasında cevaplar arasında bulunan ilkokul ve ortaokul eğitim durumları hiç işaretlenmediği için Çizelgede bu seçeneklere yer verilmemiştir.

Çizelge 5.1. Anket katılımcılarının cinsiyet, yaş ve eğitim durumları

			EĞİTİM DURUMU		
			LİSE	ÜNİVERSİTE	LİSANSÜSTÜ
YAŞ GRUBU	KADIN	45-55 arası	1	4	2
		56-65 arası	1	0	0
		66-75 arası	0	1	1
		76-85 arası	0	0	0
	ERKEK	45-55 arası	0	1	0
		56-65 arası	1	1	1
		66-75 arası	0	0	1
		76-85 arası	0	0	2

Katılımcıların büyük çoğunluğunun Dragos kıyı şeridini tercih etme sebebinin bu alanda yaşıyor olmaları ve yüzme amaçlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca ankette sunulan cevaplar dışında 1 katılımcı, belediye çalışanı olduğu için geçmiş yıllarda burada görev amaçlı vakit geçirdiğini ifade etmiştir (Çizelge 5.2).

Çizelge 5.2. Anket çalışması 4. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 4: Kıyı dolgu uygulaması öncesinde bu alana hangi amaçla gelirdiniz?	a) Balık tutma	4	
	b) Yüzme	6	
	c) Kamp yapma	1	
	d) Burada yaşıyorum.	9	
	e) Diğer	1	

Anket çalışmasının 5. sorusuna verilen cevaplardan elde ettiğimiz verilere göre, katılımcıların Dragos'u tercih etme sebeplerinin büyük çoğunluğunu alanın bulunduğu konum, sahip olduğu Adalar ve deniz manzarası, denizinin ve havasının temiz olması, plajları ve doğa ile iç içe bir ortam olduğu görülmektedir (Çizelge 5.3).

Çizelge 5.3. Anket çalışması 5. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 5: Dragos'u tercih etme sebebiniz nedir?	a) Konumu, manzarası, temiz denizi	10	
	b) Plajları, temiz havası, doğallığı	7	
	c) Güvenilir, samimi ve uyumlu ortamı	1	
	d) Diğer	2	

Yapılan anket çalışmasında katılımcılara yöneltilen 6. Soru ile kıyı mekânında kullanıcıların kendilerini mutlu hissederek bu mekânı benimsemelerindeki etkenleri tespit etmek amaçlanmıştır. Verilen cevapların

rakamsal sonuçlarından yola çıkılarak, Dragos Tepesi'nin kıyı şeridinde bulunan Mor Kayalar Koyu, Deniz Kulübü Plajı, Bedavacılar Plajı ve devamında Kartal sahilinde bulunan kamp alanları ve Nizam Plajı'nın kullanıcılar tarafından yüzme ve plajda vakit geçirme aktiviteleri ile aktif olarak kullanıldığı, bu alanlarda kıyı kullanıcılarının güzel vakit geçirerek kendilerini iyi hissettikleri, ayrıca yapılan görüşme ve mülakatlar sonucunda kıyıda yaşadıkları kalıcı dostlukların ve anıların kıyıya kimlik kazandırdığı sonucuna ulaşılmıştır (Çizelge 5.4).

Çizelge 5.4. Anket çalışması 6. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 6: Kıyıda geçirdiğiniz zamanı dikkate aldığınızda, kıyı dolgusu öncesi dönemlerde sizi mutlu eden etkinlikler nelerdi?	a) Balık tutma	2	
	b) Yüzme	6	
	c) Plajlarda vakit geçirme	9	
	d) Diğer	4	

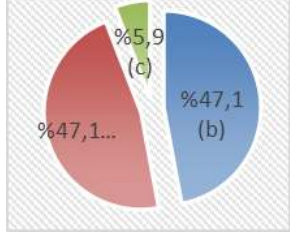
“Kıyı dolgu alanı sizce hangi amaçlarla yapıldı?” olarak belirlenen soruda kullanıcıların yapılan kıyı dolgusuna bakış açıları, kıyı dolgusunun ne amaçla yapıldığı ve ayrıca 8. soruya temel oluşturması açısından hazırlanmıştır. Verilen cevaplarda kullanıcıların büyük çoğunluğunun ulaşım ve rant konularına çözüm olarak yapıldığı düşünülmektedir (Çizelge 5.5).

Çizelge 5.5. Anket çalışması 7. soru analizi

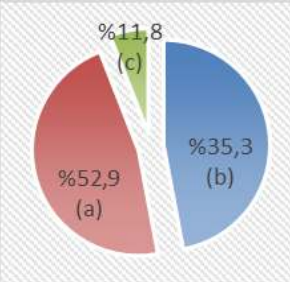
SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 7: Kıyı dolgu alanı sizce hangi amaçlarla yapıldı?	a) Ulaşım amaçlı	12	
	b) Rekreasyon amaçlı	2	
	c) Rant amaçlı	4	
	d) Görüşüm yok	0	

Kullanıcılara yöneltilen ve birbiri ile bağlantılı olan 7., 8. ve 9. sorular ile yapılan kıyı uygulamasının genel olarak ulaşım ve rant amaçlı olduğu düşüncesi benimsenmiştir. Ayrıca bu amaçlara göre etkili olup olmadığı sorusuna eşit sayıda “evet” ve “hayır” cevabı verilmiştir (Çizelge 5.6 ve 5.7). Yapılan sözlü görüşme ve mülakatlarda ise yapılan kıyı dolgusu genel olarak ulaşım amacına kısmen çözüm olsa da beraberinde çok fazla doğal ortamın tahribata uğradığı görüşü savunulmuştur. Katılımcıların bir kısmı 9. soruya özellikle ulaşım kısmen çözüm olduğunu fakat rekreasyon alanı açısından yetersiz olduğunu özellikle belirtmişlerdir. Yapılan yolun Dragos Tepesi’nin üst kısmından, yani tren yolu paralelinden geçme alternatifini olmasına rağmen deniz kenarından geçecek şekilde projelendirilmesi ile rant amaçlı olarak geliştirildiği, projenin özellikle Dragos bölümünde tren yolunun üst kısmında yaşayan insanların kıyıya erişimi daha zor hale geldiği düşüncesine ulaşılmıştır.

Çizelge 5.6. Anket çalışması 8. soru analizi

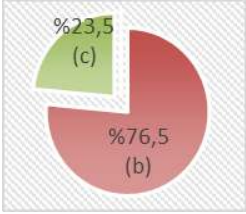
SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 8: Sizce yapılan kıyı dolgu uygulaması hedeflenen amaca göre etkili oldu mu?	a) Evet	8	
	b) Hayır	8	
	c) Görüşüm yok.	2	

Çizelge 5.7. Anket çalışması 9. soru analizi

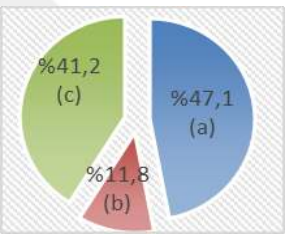
SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 9: Yanıtınız “evet” ise yapılan dolgu uygulaması aşağıdakilerden hangisi üzerinde etkili oldu?	a) Ulaşım problemlerini çözdü/ Rekreasyon ihtiyacını karşıladı.	9	
	b) Ulaşım ve rekreasyon ihtiyacı açısından yetersizdi.	6	
	c) Görüşüm yok.	2	

Elde edilen verilere göre, birbiri ile bağlantılı olan 10., 17. ve 18. sorular verilen cevaplardan çıkarılan sonuç, kıyı dolgusu yapılırken kıyı kullanıcıları, yerel halk ve konut sahiplerinin görüşlerinin alınmadığı, ayrıca proje uygulama aşamasında, Dragos Doğayı Koruma Derneği’nin tepki gösterdiği, kıyı kullanıcılarının da pankartlar açıp imza toplayarak tepkilerini belirtmeleri de projenin farklı alternatiflerle değiştirilmesine yol açmadığı gibi yapılmasına da engel olmadığı olarak tespit edilmiştir (Çizelge 5.8, 5.9, 5.10).

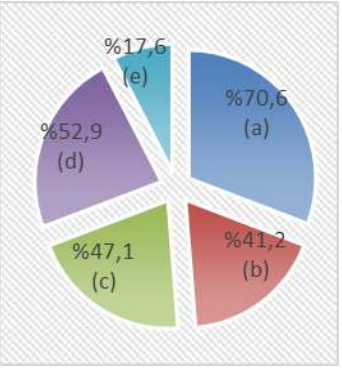
Çizelge 5.8. Anket çalışması 10. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 10: Kıyı dolgusunun plan kararı ve projelendirme aşamalarında, yerel halk, ikinci konut sahipleri ve kıyı alanını kullanan diğer ilgi gruplarının görüşü alındı mı?	a) Evet	0	
	b) Hayır	13	
	c) Görüşüm yok.	4	

Çizelge 5.9. Anket çalışması 17. soru analizi

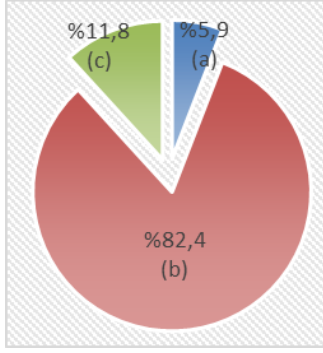
SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 17: Kıyı alanında böyle bir değişikliğin yapılmasına karar verildiğinde, kıyı kullanıcıları tepki gösterdi mi?	a) Evet	8	
	b) Hayır	2	
	c) Görüşüm yok.	7	

Çizelge 5.10. Anket çalışması 18. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 18: Yanıtınız “evet” ise, bu alanı kullananların tavrı ne oldu? Tepkilerini belirtmek için nasıl bir yöntem kullandılar?	a) Yürüyüşler yapıldı.	12	
	b) Pankartlar açıldı.	7	
	c) İmza toplandı.	8	
	d) Görüşüm yok.	9	
	e) Diğer	3	

Anket çalışmasının 11. sorusu ile, kıyı dolgu uygulamasından sonra alana yüklenen fonksiyonlardan kullanıcıların memnun olup olmadığını tespit etmek hedeflenmiştir. Kıyı dolgu uygulamasından sonra alanın kıyı kimliğini kaybettiği ve kullanıcıların eski ortamlarına dair hiçbir işlev bulunmadığı tespit edilmiştir (Çizelge 5.11). Ayrıca yapılan alan incelemesi ve görüşmeler de bu cevabı desteklemektedir. Dragos Tepesi kıyısında yapılan yol ve rekreasyon alanını Dragos sakinlerinden daha çok farklı bir kitlenin kullandığı gözlenmiştir. Kıyı dolgusu öncesi dönemlerde alanda yüzme, plaj aktiviteleri, koylar ve Deniz Kulübü yer alırken, kıyı dolgusu sonrasında bu alan araç trafiği, piknik, sosyal tesis, yürüyüş, bisiklet yolu, çocuk oyun ve fitness alanı gibi kullanımların yüklendiği bir alan olmuştur. Dolgu öncesi alan kullanıcılarının kendilerini yine bu mekânda hissedebilecekleri bir iz kalmamakla birlikte alana dolgu öncesinden çok farklı fonksiyonlar yüklendiği, bu farklılık alanın kimlik kaybetmesine neden olmuştur. Alanın kimlik kaybetmesi de Dragos Tepesi'nin sayfiye kültürünün yok olmasına, kullanıcı kitlesinin değişmesine yol açtığı sonucuna ulaşılmıştır.

Çizelge 5.11. Anket çalışması 11. soru analizi

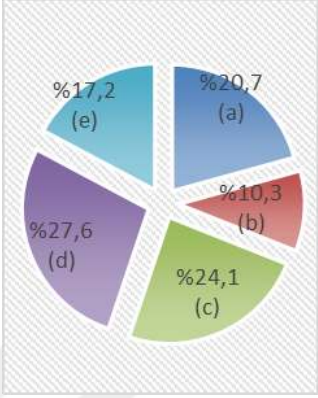
SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 11: Yapılan kıyı dolgusunun size sağladığı fonksiyonları nasıl değerlendiriyorsunuz?	a) Eski kıyı mekânına eşdeğer bir mekân oluşturuldu, fonksiyonlar yeterli.	1	
	b) Eski kıyı mekânı tamamen yitirildi, eski ortamımıza dair hiçbir fonksiyon korunmadı.	14	
	c) Görüşüm yok.	2	

Yapılan anket çalışmasında 12., 13. ve 14. sorular birbiri ile bağlantılı olarak hazırlanmış olup, alanın sosyal ve fiziksel değişimini belirleme amacı ile düzenlenmiştir. Verilen cevaplar sayısal verilere aktarıldığında, kıyı dolgu uygulaması ile alanda sosyal ve fiziksel olarak büyük değişimin yaşandığı sonucuna ulaşılmaktadır (Çizelge 5.12, 5.13, 5.14). Plajların yok edilmesi, kamp alanlarının kaldırılması gibi sebeplerle kıyıda yapılan etkinlikler son bulmuş, denize girme imkânı ortadan kaldırılmış ve bu gibi aktiviteler için yeni yapılan projede alternatifler sunulmadığı için bu alan kıyı kimliğinden uzaklaşmıştır. Alanda yapılan büyük fiziksel değişiklikler sebebi ile birlikte sosyal değişim de kaçınılmaz olmuştur. Cevap şıklarından “Diğer” seçeneğine düşüncelerini aktaran katılımcılar, yapılan kıyı dolgusu ile; rekreasyon alanı, kesintisiz bisiklet ve yürüyüş yoluna erişildiğine, dolgu öncesi alan kullanımının villalar ve kamu kurumlarına ait olduğunu ve şimdi ise kullanım amacı kısıtlı olsa da tüm halka açıldığını savunurken farklı bir katılımcı her şeyin kullanışsız ve eski dönem ile bağlantısız olduğunu belirtmişlerdir.

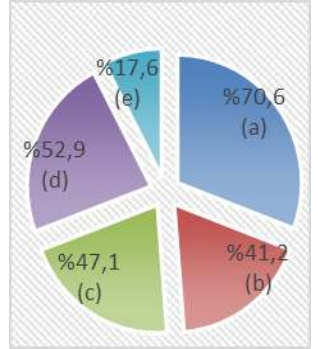
Çizelge 5.12. Anket çalışması 12. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 12: Dolgu uygulaması ile kıyıda sosyal ve fiziksel olarak değişim yaşandı mı?	a) Evet	14	
	b) Hayır	3	
	c) Görüşüm yok.	0	

Çizelge 5.13. Anket çalışması 13. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ 
Soru 13: Sizce kıyı dolgu uygulaması ile kıyıda sosyal olarak neler değişti?	a) Kıyı kullanıcıları arasındaki uyumlu ve samimi kamp ortamı ortadan kalktı.	6	
	b) Tatil planlarımız değişti.	3	
	c) Kıyıda yaptığımız etkinlikler son buldu.	7	
	d) Yapılan dolgu, yaşanmışlıklara dair bir iz bırakmadı.	8	
	e) Diğer	5	

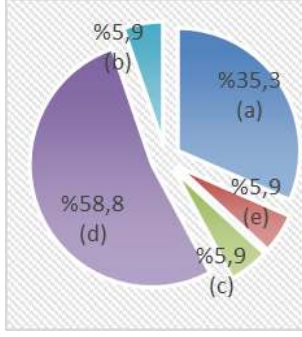
Çizelge 5.14. Anket çalışması 14. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ 
Soru 14: Kıyı dolgu uygulaması ile kıyıda ve kıyı sularında fiziksel olarak neler değişti?	a) Plajlar yok oldu.	12	
	b) Kamp alanları kaldırıldı.	7	
	c) Balık türü ve sayısında azalma yaşandı.	8	
	d) Deniz suyu kirlendi.	9	
	e) Diğer	3	

Yapılan anket çalışmasındaki 15. ve 16. sorular kullanıcıların kıyı ve mekânsal algısındaki olumlu ve olumsuz değişimi belirleme amacı ile hazırlanmıştır. Katılımcıların büyük çoğunluğu kıyı dolgusunun bireysel ve sosyal

olarak olumlu bir etkisi olmadığı görüşünü savunurken kısmen trafik problemini de rahatlattığı belirtilmiştir (Çizelge 5.15 ve 5.16). Ayrıca yaşadıkları mekândan iz kalmaması sebebi ile artık yeni yapılan yolu kullanmak bile istemediklerini, Dragos Tepesi kıyı aktivitelerinin tamamen son bulduğu, sosyal ortamın yitirildiği ve birçok katılımcı, hayatlarının en güzel yıllarının geçtiği alandan eser kalmaması sebebi ile çok üzgün olduklarını belirtmişlerdir. “Diğer” seçeneğine düşüncelerini yazan katılımcılar; alana erişimin uzadığını fakat spor aktivitelerine katkı sağladığını fakat halk plajlarının eksik olduğunu, Dragos kıyısının, Dragos’tan öte o dönemde yarım milyon (şimdi bir milyon) civarında kişiyi kapsayan bir hinterlanda deniz sunardı, şimdi ise bir duble yol olduğu görüşleri belirtilmiştir.

Çizelge 5.15. Anket çalışması 15. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ 
Soru 15: Genel olarak kıyı dolgu uygulamasının; kıyı algınız, moraliniz, duygularınız ve arkadaşlık ilişkileriniz üzerinde ne tür olumlu etkileri oldu?	a) Genel olarak trafik sorununa çözüm oldu.	6	
	b) Kıyıya farklı bir kazanım sağladı.	1	
	c) Alanı daha verimli kullanmaya imkân sağladı.	1	
	d) Bireysel ve sosyal olarak olumlu bir etkisi olmadı.	10	
	e) Diğer	1	

Çizelge 5.16. Anket çalışması 16. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI
Soru 16: Genel olarak dolgu yapımının kıyı algınız, moraliniz, duygularınız ve arkadaşlık ilişkileriniz konularında ne tür olumsuz etkileri oldu?	a) Yaşadığım mekândan hiçbir iz kalmadığı için yeni yapılan yoldan geçmek bile istemedim.	5
	b) Arkadaşlıklarımız devam etti fakat alışık olduğumuz sosyal ortam kayboldu.	6
	c) Yapılan dolgu beni çok üzdü. hayatımın en güzel yılları orada geçti.	6
	d) Denizi sadece izleme amaçlı kullanabiliyoruz.	5
	e) Dragos kıyısında, sahil ve deniz aktivitelerimiz son buldu.	8
	f) Diğer	3

CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ

Sevce	Yüzde (%)
(a)	15,2
(b)	18,2
(c)	18,2
(d)	15,2
(e)	24,2
(f)	9,1

Anket çalışmasında bulunan 19. ve 20. sorular, geçmiş dönemdeki samimi, güvenli ve özgür ortamın, kıyı dolgusundan sonra devam edip etmediğı, devam etmediyse sebeplerini sayısal verilere aktarmak için hazırlanmıştır. Verilen cevaplar incelendiğinde, dolgu öncesi dönemlerde özellikle kullanıcıların sosyoekonomik profilinin değışmesi ve kullanıcı sayısının artması ile güven ortamının kaybolduğı görülmüştür (Çizelge 5.17 ve 5.18). Ayrıca “Diğer” seçeneğın düşüncelerini yazan katılımcılar, yapılan kıyı dolgusunun doğal çevreyi bozduğunu ve araç trafiğının artması ile güvenliğın olumsuz etkilendiğini belirtmişlerdir. Yapılan sözlü görüşme ve mülakatlarda Dragos Tepesi kıyı alanının Maltepe ve Kartal ilçeleri sınırında bulunması sebebi ile bu bölgeye gelen güvenlik ekiplerinin olaylar sırasında, kara tarafına kısa mesafelerde geçiş olmadığı için sahilden kara tarafına geçişı süresinde, olumsuzluk yaratıp problem yaratan kişilerin diğer ilçe sınırına geçiş yaptıkları belirtilmiştir. Özellikle kara tarafındaki Muammer Yelten Parkı’nda sık bitkilendirme ve yetersiz aydınlatma elemanı

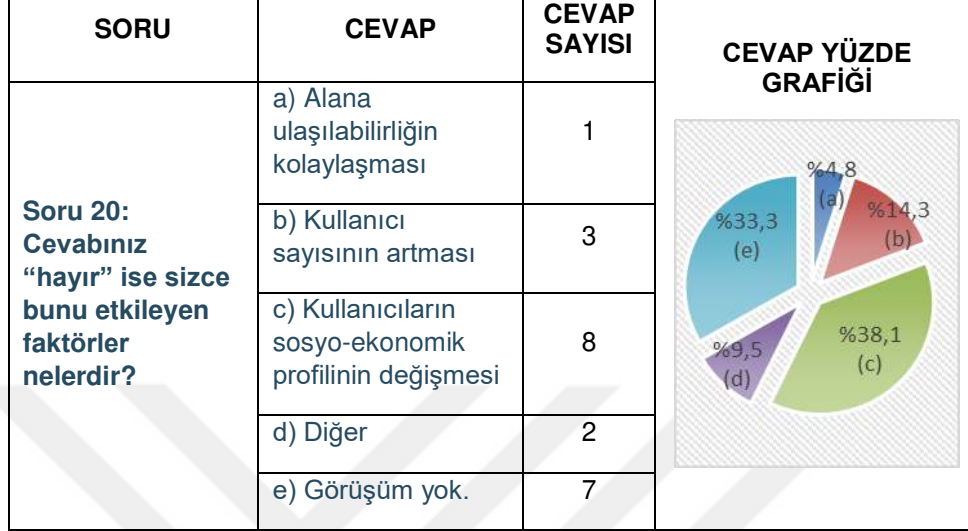
olması sebebi ile bu alanda uygunsuz davranışlar teşkil edecek bir ortam oluştuğunu, farklı kesimden insanların da bu alanı mesken edinip sözlü ve şiddetli olaylar çıkardığı belirtilmiştir.

1970’li yıllarda burada yaşayan insan profiline farklı olması sebebi ile günümüzde yaşanan olayların yaşanmadığı ve daha güvenli bir ortam olduğu, alan kullanıcılarının artması ve farklı düzeyde insanların alana ulaşılabilirliği sağlanması ile alanda güven probleminin olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Çizelge 5.17. Anket çalışması 19. soru analizi

SORU	CEVAP	KADIN		ERKEK		TOPLAM
		CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDESİ	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDESİ	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 19: Dolgu yapımından sonra kıyı alanına yönelik güvenlik algınız devam etti mi?	a) Evet	1	10,0%	2	28,6%	
	b) Hayır	6	60,0%	4	57,1%	
	c) Görüşüm yok.	3	30,0%	1	14,3%	

Çizelge 5.18. Anket çalışması 20. soru analizi



Soru 22: Cevabınız “evet” ise sizce bu projenin kapsamı nedir?

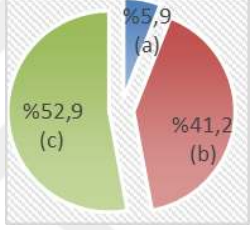
Birbiri ile bağlantılı olan 21. ve 22. sorulara verilen cevaplara göre kullanıcıları büyük çoğunluğu bu alan ile ilgili projelerin olup olmadığı konusunda bilgi sahibi olmadığı görülmektedir (Çizelge 5.19). Katılımcılardan 1 belediye çalışanı, henüz proje aşamasında olan güneşlenme terası çalışmalarının yapıldığını ve alana su sporları iskelesinin yapıldığını belirtmiştir. Ayrıca katılımcılar, Dragos Yelken Kulübü’nün birtakım çalışmaları olduğunu, diğer bir katılımcı ise kıyı dolgu uygulaması ile alanın sosyal ve fiziksel olarak ağır tahribata uğradığını, bu sebeple eski kıyı ortamının yeni çözümlerle tekrar kazanılamayacağını belirtmiştir.

Soru 23: Cevabınız “hayır” ise sizce 1970’li yıllardaki mekân algısının yeniden yaratılabilmesi için ne yapılabilir?

23. soruya kullanıcıların verdiği cevaplar, bu aşamadan sonra alan için yapılabilecek herhangi bir çözüm kalmadığını, çözüm önerisi olarak çok yönlü rekreasyon alanları ve sosyal tesislerin yapılabileceği, kıyı aktivitelerinin canlandırılması gerektiğini, plajlar yapılabileceğini belirtmiştir. Bir katılımcı mevcut hali ile daha güzel olduğunu bildirmiştir. Farklı bir katılımcı ise çözüm

önerisi olarak, Sahil kenarına yakın yerleşimlerde bulunan sosyal kuruluşlar (dernek vb.) tahsisli özel alanlar yaratılmasını ve her ne kadar Belediye ye ait birkaç kafeterya olsa da çeşitli sosyal profillerin ihtiyacını karşılayacak farklı alternatif lokanta, kafe vb. için yer sağlanması ve bunların ihtiyacını karşılayacak otoparkların da oluşturulmasını öngörmüştür.

Çizelge 5.19. Anket çalışması 21. soru analizi

SORU	CEVAP	CEVAP SAYISI	CEVAP YÜZDE GRAFİĞİ
Soru 21: Kıyı alanına eski işlevini kazandırmak için yerel yönetim veya diğer kurumların herhangi bir projesi var mı?	a) Evet	1	
	b) Hayır	7	
	c) Görüşüm yok.	9	



6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

1970’li yıllarda Dragos Tepesi’nde kendilerine özel havuzları olan mimari yapılarıyla dikkat çeken villalar ve denize sıfır sayfiye evleri bulunduğu belirlenmiştir. Dolgu alanı yapıldıktan sonra denize sıfır evleri olan insanlar denizden yararlanamaz hale gelmiş ve peyzajın sunduğu aktif rekreasyon fonksiyonundan yararlanma durumu ortadan kalkmıştır. Kıyıya yapılan müdahale ile gündelik yaşam rutinini değiştirdiği görülmüş ve 1970’li yıllarda kıyı alanını kullanan kitle değişerek, dolgu uygulaması sonrasında alan farklı kullanıcı kitlesine hitap etmeye başlamıştır.

Yapılan görüşmeler ile bireyin iç dünyasına girerek bakış açısı ve düşünceleri doğrultusunda geçmiş yıllarda gözlenemeyen mekân anlaşılmaya çalışılmıştır. Genel olarak 1970- 1989 yılları arasında dolgu uygulaması öncesi kıyı şeridinde Dragos sakinlerinin sıkça kullandığı plajları olan, yakınında çeşitli kurumların kamplarının bulunduğu, adalar manzarasına hâkim, kıyı aktivitelerine elverişli bir ortam olduğu gözlenmiştir. Dragos sakinlerinin plajlarını evleri gibi benimsedikleri ve dolayısıyla bu alanları büyük bir titizlikle kullandıkları, sahil ortamında kullanıcıların birbirini aile gibi özümlediği, birlikte geçirdikleri zamanlardan çok mutlu oldukları ve biriktirdikleri anıları özlemle anımsayıp bu alanda geçirdikleri günlerin hayatlarında özel bir yeri olduğu gözlenmiştir.

Araştırma alanında dolgu uygulaması yapıldıktan sonra, hatta dolgudan sonra Orhantepe Deniz Kulübü, PTT Kampı, DSİ Kampı, TEKEL Kampı denizden yararlanmaya bir süre daha devam etmiştir. Kamp ve kulüp sakinleri görüşme sırasında genel olarak kıyıda plajların eşsiz güzellikte olduğunu, kadınların denize rahat girebildiğini, bulundukları ortamda özgür hareket ederek birbirleriyle daha mutlu zaman geçirebildiklerini vurgulamışlardır. Kamp alanlarının tam bir aile ortamı olarak görülmesi nedeniyle burada zaman geçiren kişiler kendilerini daha güvende, rahat ve samimi bir yaşam alanında hissetmişlerdir. Kullanıcıların zihninde bu ortam ile ilgili güzel anıların baskın olduğu görülmüştür. Alan ile ilgili

deneyimler anlatılırken ne kadar güzel günler geçirdiklerini hatta yaşamlarının en güzel yılları olduğu vurgulanmıştır. Dragos Tepesi'nde bulunan konutlarda üst düzey bürokratlar, profesörler, doktorlar, devletin ileri gelen isimleri olmasına rağmen eşitlik, yardımlaşma, paylaşım, güven, dostluk gibi unsurların hâkim olduğu gözlenmiştir. Bu unsurlar sebebi ile burada vakit geçiren bireyler kendilerini o mekâna ait hissederek burada yaşadıkları zamanlardan keyif almışlardır.

Kıyı kullanıcılarının yılın belirli dönemlerinde ailece tatil yapmak, temiz hava almak, deniz etkinliklerinden faydalanmak gibi amaçlarla bu ortama gelerek mutlu zaman geçirdikleri gözlenmiştir. Bu duygularla bağlantılı olarak insanların psikolojik açıdan bulundukları ortamlardan olumlu yönde etkilendiği ve bu doğrultuda bulundukları mekân için zihinlerinde iyi hissetmelerine sebep olan çağrışımlar geliştiği tespit edilmiştir.

Dolgu uygulaması ile yapılan sahil yolu E-5 Karayolu'na destek olma amaçlı yapılmıştır. Minibüs yolunun da yoğun kullanımı sebebi ile yapılan sahil yolu ulaşım alternatifi olarak düşünülmüştür. Ulaşım ve yol önemli bir ihtiyaçtır fakat bu ihtiyaç için alternatifler üretilirken bir yandan da bu alternatiflerin uygulanması sırasında alanda neler kaybedileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Alanda ulaşım çözüm bulunurken sahil tamamen kaybedilmiştir. Kent için büyük bir öneme sahip olan kıyıları doldurmak, insanların deniz ile iletişimine engel koymaktadır. Dragos Tepesi kıyı şeridinden yapılan yol projesinin farklı bir alternatifi olarak, tren yolunun paralelinden devam ederken kıyı şeridini aynı işlevi ile kullanılmasının mümkün olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu alternatif ile hem kıyı şeridi zarar görmemiş hem doğal ortam korunmuş hem de kıyı doldurulmadan daha sağlam temelli yollar inşa edilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Dolgu yapımının bir diğer sebebi ise bölgedeki rekreasyon ihtiyacını karşılama düşüncesidir. Yapılan uygulamada rekreasyon ihtiyacının karşılanması amaçlanmış fakat alan sınırlı sayıda ihtiyacın karşılanmasına olanak sağlamıştır. Ayrıca geçmiş zamanlarda yüzmeye, balık tutma, güneşlenme, kamp yapma gibi

eylemlerin yapılabildiği sahilde artık bu işlevlerden uzak, sıradan, başka alanlarda da ulaşılabilecek ve çözümlenebilecek, sosyal tesis, yürüyüş ve bisiklet yolu, yeşil alan, çocuk parkı ve fitness alanı gibi, geçmiş yıllarda kıyıya kimlik kazandıran alan kullanımları ile hiç ilgisi olmayan anlamlar yüklenmiştir. Alanda deniz ile etkileşim yoktur, sadece izleme fonksiyonu aktiftir, deniz ile irtibat kurulurken görme dışında diğer duyular kullanılamamaktadır. Bu durumun getirisi olarak kıyı mekânının kimlik kaybına uğradığı sonucuna ulaşılmıştır.

Yapılan dolgu alanının başka bir sebebi ise büyük inşaat projelerinden çıkan hafriyat ve molozların, şehirden uzak bir alana dökülmesinin taşıma maliyetinin yüksek olmasıdır. İstanbul'da yoğun yapılaşma nedeniyle hafriyatın artması ve buna bağlı olarak kentte hafriyatı depolayacak alanın yetersiz kalması sebebi ile depolama alanları şehirden çok uzak yerlerde konumlanmıştır. Bu duruma bağlı olarak hafriyatın depolama alanlarına taşınması çok maliyetli bir durum olmaktadır. Maliyeti düşürmek için kıyılara bu hafriyatlar kullanılarak dolgu yapılması maliyeti düşürmek için bir çözüm olarak görülmüştür. Fakat maliyet düşerken aynı zamanda kıyılardan vazgeçilmiş ve doğal kıyılar yok olmuştur.

Sahilde dolgu yapılmasına karar verildiğinde, yalnız Dragos kıyısında değil tüm kıyı şeridinde yapılan yürüyüşler, itirazlar, tepkiler dikkate alınmayıp sahil yolu ile rekreasyon alanı yapıldığı görülmüştür.

Temelde belirlenen ulaşım ihtiyacı, rekreasyon ihtiyacı ve hafriyatların dökülmesi için alan ihtiyacı sebepleri ile bu alana yapılan dolgu uygulamasının uzun vadeli fakat geçici bir çözüm olarak sunulduğu düşünülmüştür. Zamanla devam eden nüfus artışı, göçler, yapılaşma ve bu gibi durumlarla bağlantılı olarak ulaşım ve rekreasyon ihtiyacının artması ve hafriyat artışının hızla devam etmesi ile bu kullanımlara ayrılan kıyı alanının daha fazla genişletilmesi söz konusu olabilir. Dolayısı ile bu durum kıyı peyzajının bozulmasına, giderek niteliğini değiştirmesine, bu bölgede yaşayan insanların ve alandan rekreatif amaçlı yararlanan bireylerin beklentilerini karşılayamayacaktır.

Dolgu uygulaması ile birlikte kıyıda fiziksel olarak büyük değişimler yaşanmıştır. 1970’li dönemlerde yalı olarak kullanılan evler normal konutlar haline gelmiştir. Eşsiz plajların tamamı yok edilmiştir. Belli bir kullanıcı kitlesinin kullanımında olan alanlar şimdi çeşitli ve daha yoğun bir kullanıcı kitlesine hizmet etmektedir. Kıyıda, renkleri ve doğal güzellikleri sebebi ile ilgi çeken ve bulundukları alandaki koylara isim veren Mor Kayalar ve Sarı Kayalar da dolgu uygulaması altında kalarak yok olmuştur.

Sahilde yapılan bu değişim, eskiden burada yaşayanların kıyı etkinliklerini kullanımı ortadan kalkmıştır. Kullanıcıların yaşam rutininde bulunan kullanımların ortadan kalkması ve denize sıfır kamp alanlarının önünden yol geçmesi ile önceden huzur buldukları alan rahatsız edici bir hâl almaya başlamıştır.

Kullanıcılardan birçoğunun çocukluk ve gençlik yıllarının burada geçtiği ve yapılan kıyı dolgu uygulamasından sonra vakit geçirdikleri bu mekânın ortadan kalktığı, peyzajın tamamen değiştiği ve kullanıcının doğrudan mekân ile bağının koptuğu gözlenmiştir. Yapılan dolgu ile anıların ve yaşanmışlıkların da dolgu altında kaldığı görülmüştür. İnsan ile mekân arasında kurulan sıkı bir bağ olduğu bilinmektedir. Bir mekânda yaşayan bireylerin kurdukları ilişkiler bu ilişkileri yaşadıkları mekânlara anlam katmaktadır. Dolgu uygulaması sonrasında kullanıcıların özlem duyduğu, o alana ait özellikler değil, kurdukları dostluklar, ilişkiler sayesinde anlam kazanan mekânı özledikleri görülmüştür.

Denize yapılan doldurma işlemi sırasında ve sonrasında deniz canlılarının yaşam alanı tahribata uğramıştır. Kıyıdaki doğal ortam insan müdahalesi sonucu yapay bir hâl almıştır. Bu durumun denizde yaşayan bitki ve hayvanların yaşam alanlarının bozulmasına neden olduğu görülmüştür.

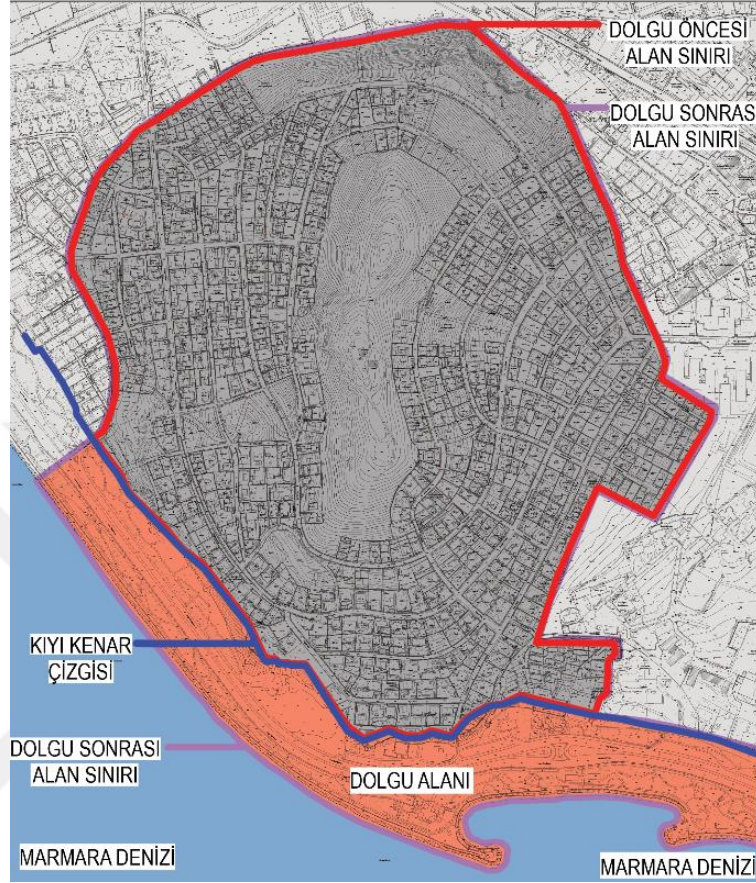
1970 yıllarında insanların çeşitli aktiviteler yaptığı eşsiz kıyı; yanlış planlama, nüfus artışı, trafik problemleri gibi nedenler sonucu, aynı bireylerin bu alanı ulaşım amacı ile kullanarak, o alanın üzerinden geçerek seyrettiği bir mekâna dönüşmüştür. Kente arazi kazandırma sebebi ile yapılan dolgu alanı kıyıda yeni

mekânlar oluştururken var olan kentsel kıyıların mekânsal yönden değişimine sebep olmaktadır.

Yapılan anket çalışması sonucunda elde edilen bulgulara göre; kıyı alanında aktivite çeşitliliğinin %24, güvenlik algısının %59 ve mekânsal algının ise %59 oranında olumsuz etkilendiği, alanda %17 oranında sosyal ve fiziksel değişim yaşandığı sonucuna ulaşılmıştır. Dolgu yapılacağı aşamalarda yerel halk, ikinci, konut sahipleri ve kıyı alanını kullanan diğer ilgi gruplarının görüşlerinin alınmadığı %76,5 oranında ve bu durumun beraberinde, yapılan uygulamaya kullanıcıların %47 oranında tepki gösterdiği tespit edilmiştir. Yapılan dolgu uygulaması ile %83 oranında, fiziksel anlamda eski kıyı mekânının tamamen yitirildiği, kullanıcıların eski ortamlarına dair hiçbir fonksiyonun korunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Araştırma alanına gününbirlik kullanım için gelen bireylerin, yapılan kıyı dolgusunun çok iyi bir kıyı rekreasyonu olduğunu savunduğu, alanda pozitif imkanlar yarattığını düşündükleri gözlenmiştir. Bu durum kullanıcı profilinin mekânsal algı açısından çeşitli sonuçlar doğurabileceğini göstermektedir. Çünkü İstanbul'da kıyıya erişimi olmayan insanların, kamuya açılmış yollara, kıyı promenatlarına, kıyı yeşil alanlarına ulaşması pozitif bir olgu olarak değerlendirilmektedir.

Dolgu uygulaması sonrasında doğal kıyı çizgisi kaybolmuş ve deniz Dragos Tepesi'nden kopmuştur. Buna bağlı olarak kıyı kenar çizgisi de anlamını yitirmiştir. Kıyı kanununda belirtilen kıyı kenar çizgisi tanımına uyan bir kıyı alanı kalmadığı görülmüştür. Alanda doğal, kendiliğinden oluşan bir bitkisel alan olmadığı ve bununla birlikte doğal bir kıyı kenar çizgisi oluşumu gözlemlemenin mümkün olmadığı ve güncel kıyı kenar çizgisinin kara tarafında kaldığı görülmüştür. Kartal Belediyesi'nden temin edilen Dragos halihazır haritası ve kıyı kenar çizgisinin güncel hali araştırmacı tarafından düzenlenerek, kıyı kenar çizgisinin kara tarafında konumlandığı görülmüştür (Şekil 6.1).



Şekil 6.1. Dragos Tepesi güncel kıyı kenar çizgisi (Araştırmacı tarafından düzenlenmiştir)

Mekânsal tecrübelerin zihinde oluşturduğu “mekânsal bellek”, kişilerin o mekânlarla ilgili duygusal ve anlamsal tecrübeleri doğrultusunda oluşmaktadır. Kullanıcılar için bir değeri ya da simgeyi anlatan mekânlar, yapılar, vb. unsurlar, kolektif belleği meydana getiren önemli elemanlardır. Bu ifadede düşünülenin bir boyutunu kavramın kendisi meydana getirirken diğer boyutu da anlamsal boyuttur (Kahvecioğlu, 1998). Fakat kimliğe sahip olan ve kolektif bellekte konumlanmış olan bu mekânlarda bellek ile ilgili olduğu düşünülen küçük ölçekli ve öznel müdahaleler, toplumsal kimlik üzerinde negatif etkiler doğurmaktadır. Kolektif bellekte yer alan bir kavramın devam eden süreçte bellekten tekrar çağrılmasına

olanak sağlayan mekânsal unsurların bilinçli ya da bilinçsiz biçimde yok edilmesi, bireylerin yaşadıkları yere aidiyet hissi ile ilişki kurma ve sahiplenme durumunu yok etmektedir (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Kartal ilçesi kıyılarında özellikle 1980'li yıllardan sonra sahil yolu, rekreasyon, park ve yeşil alanların oluşturulması amacıyla kıyı dolgu çalışması yapılmıştır. Bu sahalarda ortalama 75-100 m'lik bir kıyı çizgisi değişimi izlenmektedir. En geniş çaplı değişim ise Kartal İskelesi'nden itibaren doğu kesimde 215-230 m arasında yapılan dolgu çalışmaları sonucu kıyı çizgisinin deniz içerisinde ilerlemesiyle gerçekleşmiştir. Bu alanda kıyı çizgisinin ilerlemesiyle birlikte özellikle Dragos kıyısındaki falez alanları gibi birçok bölümde eski aktif falezler ölü falez görünümü almıştır. Kıyıya yapılan kaya blok dolgular doğal kıyı rölyefini değiştirmiş, kumul alanları, falez alanları, değişime uğramış kayalar ortadan kaybolmuştur (Uzun ve Akyüz, 2019).

Peyzajın kullanımının planlanması, alt ölçeklerde mekân tasarlanması, temel düşüncenin insan ihtiyaçlarını karşılama olması ve dolayısı ile insan mutluluğunu ve refahını sağlamalıdır. İnsan mutluluğunu ve huzurunu bozacak herhangi bir teknik önlem, teknik açıdan doğru olsa da kabul edilmesi olumsuz sonuçlara yol açacaktır. Yapılan, projeler, planlamalar, uygulamalar birtakım çıkarlar için değil tamamen toplumun refahı, insanların yaşam mekânlarıyla olan algılarını büyük ölçüde pozitif yönde devam ettirmeyi hedeflemelidir. Mekânsal algının negatif yöne dönmesi mutluluk ve insan huzurunun ortadan kalkmasına sebep olacaktır.

Kıyı alanlarında yapılacak olan değişiklikler planlanırken ve buralarda mekân tasarımları yaparken, toplam kaliteyi yaratmak için tüm paydaşların (Dragos sakinleri, kamp sakinleri, alanı ikinci konut olarak kullananlar, alan ile ilgili söz sahibi olan resmî kurumlar) onayının alınması, onların huzurunu, mutluluğunu sağlayacak çözümler üretilmesi gerekmektedir. Araştırma alanında dolgu uygulaması sonrası kullanıcıların mekânsal algısı değişmiştir. Bu durumdan elde ettiğimiz sonuçlar, bundan sonraki kentsel ortamlarda, kıyı alanlarında yapılacak

dolgu çalışmalarında, yerleşik halkın ve mevsimlik kullanıcıların da mutlak suretle görüşlerinin alınması, mekân ile olan ilişkilerinin iyi incelenmesi, bunun sosyal ve psikolojik yönden de ele alınmasını gerektirmektedir. Sadece fiziksel, mekânsal planlama açısından değil, toplum psikolojisi açısından da değerlendirilmelidir.

Kıyı algısının sürdürülebilir olması için su ile ilgili deniz aktivitelerinin geliştirilmesi ve tekrar hayata geçirilmesi ile mümkün olmaktadır. Fakat araştırma alanımızda, Mor Kayalar Koyu ve Deniz Kulübü Plajı gibi alanların geri dönüşü olmayacak şekilde kıyı dolgusu ile yapılan değişiklikler ile kıyı algısının kaybolduğu gözlenmiştir.

Kıyı dolgusundan sonra, kıyı çizgisinin değişmesiyle birlikte alanın morfolojik yapısı da değişim göstermektedir. Dolgu ile yaşanan değişimlerin kıyıdaki fiziksel, işlevsel yapıyı ve mekânsal özelliklerini etkilediği görülmektedir. Ayrıca yapılan kıyı düzenlemesi ile alanın eski doğal ve eğimli yapısı, sade ve düz bir hal alarak kullanıcılara eski kullanım faaliyetinden uzak ve her dolgu alanı sonrasında yapılan standart kullanım olanaklarına sahip bir alan sunduğu görülmüştür.

Yapılan dolguda kıyı topografyasının büyük ölçüde değişime uğradığı tespit edilmiştir. Bu değişim ile birlikte alanda zaman geçiren insanların mekânsal algısını önemli ölçüde etkilediği ve kıyının tüm doğal ortamlarında farklı problemler ortaya çıktığı gözlenmiştir. Anlatılanlardan yola çıkılarak burada 1970-1980’li yıllarda balık tutma eyleminin sıkça görülmektedir. Fakat yapılan alan incelemeleri sırasında alanda balık tutmak için bireysel bir yaklaşım tespit edilmemiştir. Ayrıca kullanıcıların alana diktikleri meyve ve diğer ağaç türlerinin birçoğunun da dolgu aşamalarında ortadan kaldırıldığı gözlenmiştir. Buradan, yapılan dolgu ile yalnız insanların değil deniz canlılarının ve bitkilerin ortamına da zarar verildiği anlaşılmaktadır. Dolgu alanların kıyı ekolojisine olan olumsuz etkileri göz önünde bulundurulduğunda, yeni alanlar yaratma eğiliminde olmanın ötesinde mevcut açık alanların korunmasının ve var olan değerlerin yitirilmemesinin önemi büyüktür.

Farklı aktörlerin İstanbul kıyı mekânına bakış açısı kendi pencerelerinden doğruları kapsamaktadır. Merkezi ve yerel yönetimler sahip oldukları yetkileri

elinden tutma ve kullanma amacıyla, kıyı mekânına ağırlıklı kıyıda bulunması zorunlu olmayan donatı alanları oluşturma, kaynak yaratma ve korumayı ön planda tutmayan yatırım amaçlı yaklaşmaktadır, sermaye kesimi ise kıyı mekânının paylaşımında gücünü devreye sokmakta, özel ve ayrıcalıklı talepler sergilemektedir. Suyu ve kıyıyı kullanmak konusunda kısıtlı olan, kıyıya ilişkin sınırlı bir kültüre sahip, kıyıda kamusal alan kazanmanın da ötesinde mevcut kamusal alanların kaybı konusunda da etkin olmayan yaşayanlar ise söz haklarını ağırlıklı dâhil olmadıkları sivil toplum örgütlerine devretmiş durumdadır. Sivil toplum örgütlerinin etkinliği de sınırlı örgütlenme düzeyleri ve yargının etkinliği ile koşuttur. Bu çerçevede İstanbul kıyı mekânının paylaşımında katılımı da içeren planlama sisteminin, etkinliğinin, kıyı mekânında koruma ve doğallığı ön planda tutan bütünlük kıyı alanları planlamasının ve yaşayanların taleplerini dile getirme yöntem ve boyutunun önemini, düzenlemelerin farklı bir bakış açısıyla ele alınması gerektiğini işaret etmektedir (Koç ve Kılıç, 2012). Kıyı dolguları planlanırken, tüm teknik ihtiyaçların ötesinde, alanı kullanan çeşitli ilgi grupları veya tarafların görüşünün alınması gerektiği, bütüncül bir kıyı yönetimi için esas alınmaktadır (Yılmaz, 2014).

Kıyı alanları ile ilgili tüm ilgili kurum, kuruluş ve bireylerin birbirleriyle bağlantı içerisinde çalışmaları gerekmektedir. Birlikte çalışılmazsa, parçalanmış yetki ve sorumluluk sahaları, bütünlük ve organize olmuş bir kıyı alanları planlaması ve yönetimini olanaksızlaştırmaktadır. Ekonomik çıkarlar gözetilerek farklı otoriteler tarafından verilen farklı uygulama kararları, kullanma koruma dengesi gözetilerek kullandırılması gereken kıyı alanlarının doğal güzelliklerinin yok olmasına ve ekolojik dengesinin bozulmasına yol açmaktadır. Kamu yararı, mevzuatlarda belirlenmiş alanların sadece kamu kullanımına ayrılmış olması ile değil, altyapısıyla toplum yararına sunulmuş olmasıyla sağlanabilir. Bir alanın kamusal alan olarak belirlenmiş olması, toplumun bundan fayda sağlayabildiği anlamına gelmemektedir. Kıyı değerlerinin, iyileştirilmesi, geliştirilmesi kullanımı destekleyecek faaliyetlerin hayata geçirilmesi ve tabi ki bunların korunmasıyla kamu yararı sağlanmış olur. Toplum yararı kavramı bireysel yarardan bağımsızdır. Sadece bir topluluğun ya da makamın yararı da toplum yararı sayılamaz. Kamu

kararı ya da toplum yararı, devletin yararı değil halkın yararı olarak anlaşılmalıdır (Aşan, 2015).

Kıyı alanlarında rüzgâr, deniz suyu, dalga gibi doğal etkenler ile aşınma ve birikme devam etmektedir. Kıyılar doldurularak denizden alan kazanma düşüncesi kıyıların doğal ortamına zarar verirken, yapılan bu yeni alanlar deprem gibi doğal afetlere dayanıklılığı görmezden gelinmemelidir.

Kıyı alanları doğal sebeplerden dolayı tahrip olmuşsa ve bölgenin iyileştirilmesi gerekiyorsa veya kent işlevleri için kıyılardan destek alınacaksa, bu alanlarda iyileştirmeler yapılırken doğal özelliklerin korunması hedeflenmelidir. Ayrıca yapılacak olan kıyı düzenlemelerinde doğal yapı, ekolojik denge, kıyı peyzajı, tarihi ve kültürel değerlerin, deniz suyu ve kıyıdaki toprak yapısının korunması dikkate alınarak projelendirilmelidir. Uygulanacak projelerde sürdürülebilirlik vizyonu önem taşımaktadır.

Dragos Tepesi ve kıyı şeridi ile ilgili literatürde yeterli kaynak, bilgi ve fotoğraf olmadığı görülmüş ve yapılan araştırmanın bu alan ile ilgili yapılacak farklı araştırmalara yol gösterici bir kaynak olacağı ve yapılacak olan kıyı dolgu uygulamalarına da kıyıların korunması, mekânsal planlama gibi temel konularda örnek teşkil edeceği düşünülmüştür.

Kıyı mekânının planlanmasında temel hedeflerin başında sorunsalın sınırlarının belirlenmesi ve alan içerisindeki her türlü envanter saptama, planlama, tasarım, uygulama ve denetleme çalışmalarının yapılması gelmektedir. Ayrıca ilgili kurumlardan, belediyelerden, sivil toplum kuruluşlarından ve üniversitelerden oluşan bir danışma birimi oluşturularak planların niteliği denetlenmelidir. Kıyı mekânlarındaki doğal kaynakların kentsel kullanım baskısı altında kalarak olumsuz etkilendiği ve bu nedenle de planların onanmasından çok uygulanmasındaki kararlılığın önemli olduğu unutulmamalıdır. Ayrıca unutmayalım ki, bugün kullandığımız kıyılar, geleceğe bırakacağımız en önemli miraslardan biridir (Özer, 2004).

KAYNAKLAR

- Akça, N., 2004. Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Uygulama Sorunları (Özhan, E. ve Evliya, H., editörler). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı, 1. Cilt, Pelin Ofset Tipo Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.275-285.
- Akdoğan, M.S., 2014. Kartal'ın Eski Plajları (O. Ünal, F. Akdoğan editörler). Kartal Tarihi, Dergah Ofset, İstanbul, s.310.
- Akyol, N., ve Sesli, F.A., 2006. Kıyı Alanlarında Kamu Yararı ve Kullanım İlişkileri (E. Özhan editör). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 06 Konferansı Bildiriler Kitabı, I. Cilt, Barem Matbaacılık, Ankara, s.13-22.
- Altunbaş, D., ve Alptekin, Ü., 2004. Tarihi Kıyı Yerleşimleri Kapsamında Koruma Amaçlı Planlama: Mudanya Örneği (E. Özhan ve H. Evliya editörler). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı, I. Cilt, Pelin Ofset Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.259-268.
- Ardıçoğlu, R., 2019. Kıyı Dolgusunun Kent Morfolojisine Etkisinin Mekân Dizimi Yöntemiyle İncelenmesi: İstanbul Tophane Bölgesi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara, 29, 76, 78, 85, 86.
- Aşan, C., 2015. Kıyı Alanlarındaki Kentsel Rantın Kamu Yararı Amaçlı Kullanımı. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.55-56.
- Avcıoğlu, S.S., Akın, O., 2017. Kolektif Bellek ve Kentsel Mekân Algısı Bağlamında İstanbul Tuzla Köyiçi Koruma Bölgesi'nin Mekânsal Değişiminin İrdelenmesi, İdeal Kent Dergisi, 22(8):423-450.

- Çelik, F., 2002. Bir Yıkım Yatırım: “Karadeniz Kıyı Dolgu Yolu” (Özhan, E. ve Alpaslan, N., editörler). Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı, 2. Cilt, Rekmay Reklam ve Tanıtım Ltd. Şti., Ankara, s.831-846.
- Çil, A., 2004. Türkiye’nin Kıyı Alanları için Ortak Yönetim Yaklaşımları (E. Özhan ve H. Evliya editörler). Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı, I. Cilt, Pelin Ofset Tipo Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.285-294.
- Dede, O.M., Ayten, A. M., Yazar, K. H., 2004. Kıyı Alanları Planlamasında Mevcut Planlama Sistemi Üzerine Bir Değerlendirme (E. Özhan ve H. Evliya editörler). Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Bildiriler Kitabı, I. Cilt, Pelin Ofset Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.251-258.
- Döker, M. F., 2006. İstanbul İli Marmara Denizi Kıyı Dolgu Alanlarının Tespiti ve Bu Alanlarda Arazi Kullanımı. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 26, 50.
- Emekli, G., 2014. İkinci Konut Kavramı Açısından Turizm Coğrafyasının Önemi ve Türkiye’de İkinci Konutların Gelişimi, Ege Coğrafya Dergisi, 23(1):25-42.
- Eyice, S., Kuban, D., Akbayrak, N., Anadol, Ç., Işın, E., Sakaoğlu, N., Silier, O., Taner, Ö., Toprak, Z., 1994, Kartal İlçesi (N. Akbayar, E. Işın, N. Sakaoğlu, O. Baydar, M.B. Tanman, M.S. Koz, B. Aksoy, A. Batur, Y. Ysufoglu editörler). Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 4. Cilt, Ana Basım A.Ş., İstanbul, s.472-473.
- İBB, Plan Açıklama Raporu, 2020. İstanbul İli, Maltepe İlçesi, Dragos 3. Derece Doğal Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Plan Açıklama Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, s.101, (yayınlanmamış).

- Kara, M. A., 2019. Sayfiye Yerleşimlerinin Oluşumu ve İkincil Konut Stoklarına Dönüşümü, Dünya Multidisipliner Araştırma Dergisi, 2019(2):95-105.
- Kancıoğlu, M, (2005), Çevresel İmaj, Kimlik ve Anlam Kapsamında Turizm Binalarına İlişkin Kullanıcı Değerlendirmeleri, Uludağ Üniversitesi Mühendislik, Mimarlık Fakültesi Dergisi, 10 (2): 49-62.
- Kaya, R. S., 2019. Sayfiye Yerleşimleri Kıyı Kullanımı Sorunları: Urla Örneği. Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 27.
- Kılıçaslan, Ç., 2006. İkinci Konutların Deniz Kıyılarına Etkisi. Süleyman Demirel Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi, Seri:A (1), 147-156.
- Kuru, Z., Yazıcıoğlu, Halu, Z., 2020. Sayfiye Yerleşimlerinin Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişimine Yönelik Bir Araştırma: Dragos, Orhantepe Mahallesi Örneği, Mediterranean Journal of Humanities, X(2020):339-361.
- Küçükakça, M. E., Akkaya, M. A., 2014. İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik ve Hukuki Analizi. 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildirileri Kitabı, Maya Basım Yayın Tic. Ltd. Şti., İstanbul, s.423-434.
- Koç, E., ve Kılıç, A., 2012. İstanbul Kıyı Mekânının Paylaşımında Farklı Aktörlerin Bakış Açısı (L., Balas, ve A., Numanoğlu editörler). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı, Cilt I, Altan Özyurt Matbaacılık, Ankara, s.61-69.
- Kuban, D., Eyice, S., Akbayrak, N., Anadol, Ç., Işın, E., Sakaoğlu, N., Silier, O., Taner, Ö., Toprak, Z., 1994, Dragos (N. Akbayer, E. Işın, N. Sakaoğlu, O. Baydar, M.B. Tanman, M.S. Koz, B. Aksoy, A. Batur, Y. Yusufoglu editörler). Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 3. Cilt, Ana Basım A.Ş., İstanbul, s.103.

- Şaşko, Ş., 2019. Kıyı Dolgu Alanlarının Kullanım Biçimi Açısından Değerlendirilmesi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 7, 8, 12, 13, 15, 16.
- Özkan, Ö., Alp, J., Tanrıverdi, Ç., 2015. Dolgu Alanları: Kıyı Sınırını Yeniden Oluşturmak! (Benian. E., Kartal, S., editörler). 9. Uluslararası Sinan Sempozyumu Bildiri Kitabı, Trakya Üniversitesi Matbaası, Edirne.
- Özer, M. N., 2004. Kıyı Mekanını Düzenleme Modelinin Tanımlanması ve Antalya Örneğinde İncelenmesi (Özhan, E., ve Evliya, H. editörler). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildirileri Kitabı, I. Cilt, Pelin Ofset Tipo Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.363-372.
- Uzun, M.S., Akyüz, Ö., 2019, İstanbul Anadolu Yakasında Kıyı Dolgu Alanları ve Kullanımı, İstanbul Uluslararası Coğrafya Kongresi Bildiri Kitabı, s.1002-1021.
- Yağan, N. B., 2015. 1980 Öncesinde İstanbul'da Tarihi Sayfiye Alanlarında Kentsel ve Mekânsal Değişim Süreci. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 578.
- Yetim, L., Etli, B., Çilek, M., 2004. Kentsel Kıyı Şeridinin Rekreatif Amaçlı Kullanımının Sağlanması (Özhan, E. ve Evliya, H. editörler). Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı, I. Cilt, Pelin Ofset Tipo Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., Ankara, s.353-363.
- Yılmaz, K., T., 2014. Peyzaj Yönetimi Ders Notları, Çukurova Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Adana, (yayınlanmamış).

İNTERNET KAYNAKÇASI

- Url 4.1. <https://www.7deniz.net/m-haber-12185.html>
- Url 4.2. <https://btet.ru/tr/resolution/kruiznyi-port-barselony-morskoi-port-barselony-olimpiiskii-stadion-monzhuk/>
- Url 4.3. Google Earth
- Url 4.4. Google Earth
- Url 4.5. <https://v3.arkitera.com/h3322-karadeniz-sahil-yolu-ile-turkiye-nin-yuzolcumu-artiyor.html>
- Url 4.6. Google Earth
- Url 4.7. Google Earth
- Url 4.8. <https://www.denizcilikdergisi.com/liman-haberleri/izmir-alsancak-limani-kan-kaybediyor/>
- Url 4.9 <https://gezilecekyerler.com/maltepe/maltepe-sahili/>
- Url 4.10 Google Earth
- Url 4.11 <https://www.flickr.com/photos/ferhatokmak/14857572760/>
- Url 4.12 <https://www.kanalben.com/yasam/mukemmel-bir-tatil-icin-vernazza-h325376.html>
- Url 4.13 <https://www.bbc.com/turkce/vert-fut-37859904>
- Url 4.14 Google Earth
- Url 4.15 Google Earth
- Url 4.16 <https://mapio.net/pic/p-15162089/>
- Url 4.17 <https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=4897&MevzuatTertip=5>
- Url 5.1 <https://www.kartal.bel.tr/tr/kartalrehberi/KartalHakkinda.aspx#:~:text=Kartal%C4%B1n%20Tarih%C3%A7esi&text=%22Kartal%2>

2%20ad%C4%B1n%C4%B1%20ilk%20defa%20sahilde,ba%C5%
9Flar%C4%B1ndan%20itibaren%20tetkik%20etmek%20m%C3%
BCmk%C3%BCnd%C3%BCr.

- Url 5.2 <http://www.kartalkentder.org/tr/38764/Tarihsel-Gelisim>
- Url 5.3 <https://www.emlakwebtv.com/dragos-tepesi-tarihi/56048>
- Url 5.4 <https://www.kartal24.com/40038-kartal-sahil-yolu-ne-zaman-yapildi>
- Url 5.5 <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>
- Url 5.6 <https://www.gezi-yorum.net/etiket/dragos/>
- Url 5.7 <https://ekap.kik.gov.tr/EKAP/Ortak/IhaleArama/index.html>
- Url 5.9 <https://tesislerimiz.ibb.istanbul/dragos-sosyal-tesisi>
- Url 5.10 <https://twitter.com/MaltepeBelTr/status/1118876714212446209/photo/1>
- Url 5.11 <https://tr.pinterest.com/pin/393853929890878463/>

ÖZGEÇMİŞ

Merve KARINCAOĞLU AYTA, İlköğretim ve lise eğitimini Adana'da tamamladı. 2009 yılında Mustafa Kemal Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünü kazandı ve 2013 yılında fakülte ikinciliği ile lisans eğitimini tamamlayarak Peyzaj Mimarı unvanını aldı.

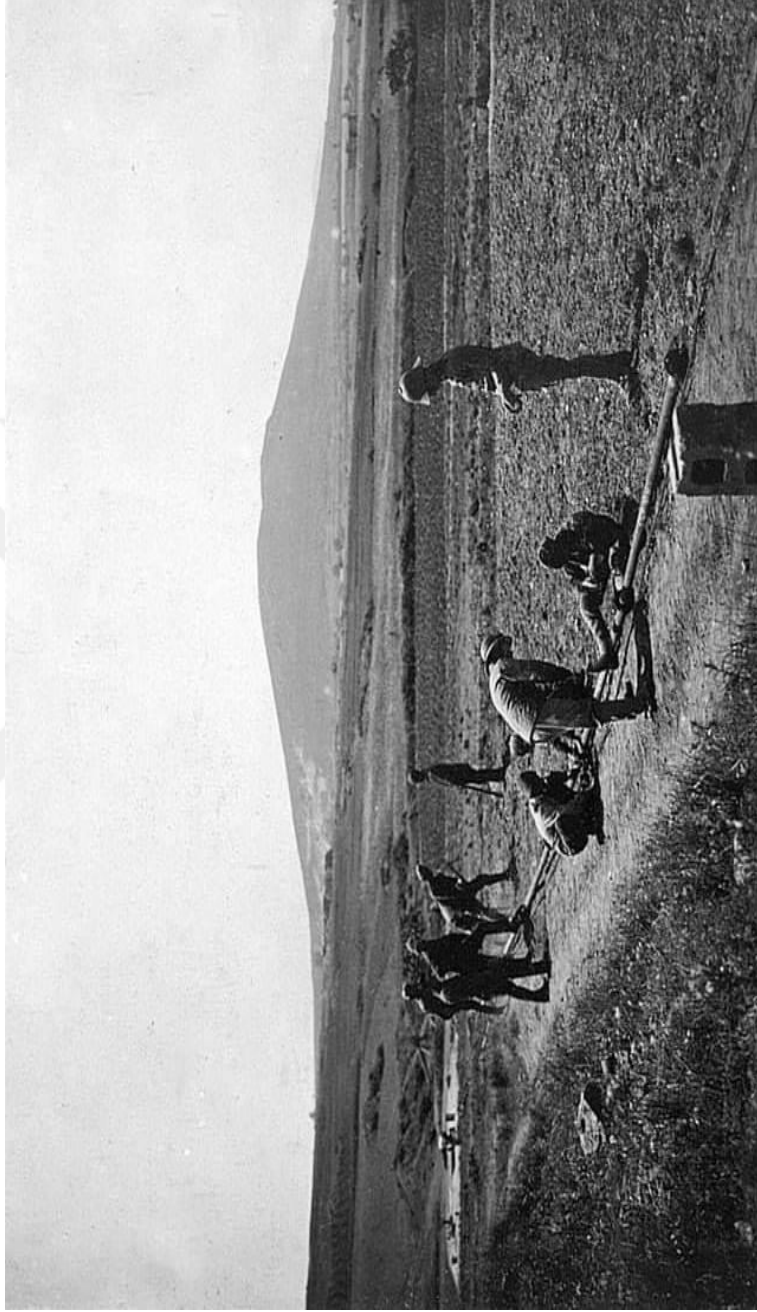
Çeşitli Peyzaj Mimarlığı ofislerinde çalıştıktan sonra 4 yıl Adana Büyükşehir Belediyesi, Projeler Dairesi Başkanlığı, Kentsel Projeler Şube Müdürlüğünde çalışmaya başladı ve ikameti sebebi ile yaşamına İstanbul'da devam ederek, bir süre Bahçelievler Belediyesi'nde ve çeşitli Peyzaj Mimarlığı ofislerinde çalıştı. Çalışma sürecine, herhangi bir kurumdan bağımsız olarak devam etmektedir.

İletişim: merve.karincaoglu@gmail.com



EKLER





Ek 1. 1914 yılında Maltepe sırtlarından Dragos görünümü (1) (Orijinal)
(İ.KARAMEMET)



Ek 2. 1914 yılında Maltepe sırtlarından Dragos görünümü (2) (Orijinal)
(İ.KARAMEMET)



Ek 3. Kamplar ve Tekel iskelesi (Orijinal) (İ.KARAMEMET)



Ek 4. Kartal sahili (1) (Orijinal) (İ.KARAMEMET)



Ek 5. Kartal sahili (2) (Orijinal) (İ.KARAMEMET)



Ek 6. Kartal sahili (3) (Orijinal), (İ.KARAMEMET)

ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

Öğrenci: Merve KARINCAOĞLU
Danışman: Prof. Dr. K. Tulühan YILMAZ

Sayın katılımcı;

Bu anket Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Yüksek Lisans programında yürütülen “İstanbul Kıyı Alanları Örneğinde, Kıyı Dolgularının, Kullanıcıların Mekânsal Algısı Üzerine Etkileri” başlıklı tez çalışması kapsamında hazırlanmıştır. Araştırmanın amacı; 1970-2022 yılları arasında Dragos örneğinde, mekâna kimlik kazandıran sayfiye yaşantısının kıyı dolgusundan sonra son bulması ve buna bağlı olarak kullanıcıların mekânsal algısında nasıl bir değişim yaşandığını belirlemektir. Verilerin kullanımı bilimsel çalışmalarla sınırlıdır. Kişisel bilgileriniz kimse ile paylaşılmayacaktır. Açık uçlu sorularda birden fazla seçeneği işaretleyebilir ve boş bırakılan alana ilave cevap yazabilirsiniz. Katılımınız için teşekkür ederim.

- **Cinsiyet:**
 - a) Kadın b) Erkek
- **Yaş grubu:**
 - a) 45-55 arası
 - b) 56-65 arası
 - c) 66-75 arası
 - d) 76-85 arası e) 86-95 arası
- **Eğitim durumu:**
 - a) İlkokul
 - b) Ortaokul
 - c) Lise
 - d) Üniversite
 - e) Lisansüstü

- **Kıyı dolgu uygulaması öncesinde bu alana hangi amaçla gelirdiniz?** (Açık uçlu soru)
 - a) Balık tutma
 - b) Yüzme
 - c) Kamp yapma
 - d)
- **Dragos'u tercih etme sebebiniz nedir?** (Açık uçlu soru)
 - a) Konumu, manzarası, temiz denizi
 - b) Plajları, temiz havası, doğallığı
 - c) Güvenilir, samimi ve uyumlu ortamı
 - d)
- **Kıyıda geçirdiğiniz zamanı dikkate aldığınızda, kıyı dolgusu öncesi dönemlerde sizi mutlu eden etkinlikler nelerdi?** (Açık uçlu soru)
 - a) Balık tutma
 - b) Yüzme
 - c) Plajlarda vakit geçirme
 - d)
- **Kıyı dolgu alanı sizce hangi amaçlarla yapıldı?**
 - a) Ulaşım amaçlı
 - b) Rekreasyon amaçlı
 - c) Rant amaçlı
 - d) Görüşüm yok
- **Sizce yapılan kıyı dolgu uygulaması hedeflenen amaca göre etkili oldu mu?**
 - a) Evet
 - b) Hayır
 - c) Görüşüm yok.
- **Yanıtınız “evet” ise yapılan dolgu uygulaması aşağıdakilerden hangisi üzerinde etkili oldu?**
 - e) Ulaşım problemlerini çözdü/ Rekreasyon ihtiyacını karşıladı.
 - f) Ulaşım ve rekreasyon ihtiyacı açısından yetersizdi.
 - g) Görüşüm yok.

- **Kıyı dolgusunun plan kararı ve projelendirme aşamalarında, yerel halk, ikinci konut sahipleri ve kıyı alanını kullanan diğer ilgi gruplarının görüşü alındı mı?**
a) Evet b) Hayır c) Görüşüm yok.
- **Yapılan kıyı dolgusunun size sağladığı fonksiyonları nasıl değerlendiriyorsunuz?**
c) Eski kıyı mekânına eşdeğer bir mekân oluşturuldu, fonksiyonlar yeterli.
d) Eski kıyı mekânı tamamen yitirildi, eski ortamımıza dair hiçbir fonksiyon korunmadı.
e) Görüşüm yok.
- **Dolgu uygulaması ile kıyıda sosyal ve fiziksel olarak değişim yaşandı mı?**
a) Evet b) Hayır c) Görüşüm yok.
- **Sizce kıyı dolgu uygulaması ile kıyıda sosyal olarak neler değişti?** (Açık uçlu soru)
a) Kıyı kullanıcıları arasındaki uyumlu ve samimi kamp ortamı ortadan kalktı.
b) Tatil planlarımız değişti.
c) Kıyıda yaptığımız etkinlikler son buldu.
d) Yapılan dolgu, yaşanmışlıklara dair bir iz bırakmadı.
e)
- **Kıyı dolgu uygulaması ile kıyıda ve kıyı sularında fiziksel olarak neler değişti?** (Açık uçlu soru)
a) Plajlar yok oldu.
b) Kamp alanları kaldırıldı.
c) Balık türü ve sayısında azalma yaşandı.
d) Deniz suyu kirlendi.
e)

- **Genel olarak kıyı dolgu uygulamasının; kıyı algınız, moraliniz, duygularınız ve arkadaşlık ilişkileriniz üzerinde ne tür olumlu etkileri oldu?** (Açık uçlu soru)
 - a) Genel olarak trafik sorununa çözüm oldu.
 - b) Kıyıya farklı bir kazanım sağladı.
 - c) Alanı daha verimli kullanmaya imkân sağladı.
 - d) Bireysel ve sosyal olarak olumlu bir etkisi olmadı.
 - e)
- **Genel olarak dolgu yapımının kıyı algınız, moraliniz, duygularınız ve arkadaşlık ilişkileriniz konularında ne tür olumsuz etkileri oldu?** (Açık uçlu soru)
 - a) Yaşadığım mekândan hiçbir iz kalmadığı için yeni yapılan yoldan geçmek bile istemedim.
 - b) Arkadaşlıklarımız devam etti fakat alışık olduğumuz sosyal ortam kayboldu.
 - c) Yapılan dolgu beni çok üzdü. Hayatımın en güzel yılları orada geçti.
 - d) Denizi sadece izleme amaçlı kullanabiliyoruz.
 - e) Dragos kıyısında, sahil ve deniz aktivitelerimiz son buldu.
 - f)
- **Kıyı alanında böyle bir değişikliğin yapılmasına karar verildiğinde, kıyı kullanıcıları tepki gösterdi mi?**
 - a) Evet b) Hayır c) Görüşüm yok.
- **Yanıtınız “evet” ise, bu alanı kullananların tavrı ne oldu? Tepkilerini belirtmek için nasıl bir yöntem kullandılar?** (Açık uçlu soru)
 - a) Yürüyüşler yapıldı.
 - b) Pankartlar açıldı.
 - c) İmza toplandı.
 - d)
 - e) Görüşüm yok.
- **Dolgu yapımından sonra kıyı alanına yönelik güvenlik algınız devam etti mi?**
 - a) Evet b) Hayır c) Görüşüm yok.

- **Cevabınız “hayır” ise sizce bunu etkileyen faktörler nelerdir? (Açık uçlu soru)**
 - a) Alana ulaşılabilirliğin kolaylaşması.
 - b) Kullanıcı sayısının artması.
 - c) Kullanıcıların sosyo-ekonomik profilinin değişmesi.
 - d)
 - e) Görüşüm yok.
- **Kıyı alanına eski işlevini kazandırmak için yerel yönetim veya diğer kurumların herhangi bir projesi var mı?**
 - a) Evet b) Hayır c) Görüşüm yok.
- **Cevabınız “evet” ise sizce bu projenin kapsamı nedir? (Açık uçlu soru)**
 - a) Güneşlenme terasları var ve henüz proje aşamasında
 - b)
- **Cevabınız “hayır” ise sizce 1970’li yıllardaki mekân algısının yeniden yaratılabilmesi için ne yapılabilir?**
 -

Ek 7. Anket Çalışması