



## Cumhuriyet dönemi Ataköy Kıyılarının 2000'lerde Dönüşümünün Metodolojik Bir Yaklaşım ile İncelenmesi

Investigation of the Transformation of the Republican Era Ataköy Coasts in the 2000s with a Methodological Approach

Berna Usanmaz Coşkun<sup>1</sup>

### Öz<sup>2</sup>

*İstanbul'un kentsel kıyı alanları son yıllarda ekonomik kaygıların ön plana çıktığı noktasal olarak hazırlanan projeler ile hızla dönüşmektedir. Bu tür projeler kıyı kent ilişkisini kuramayan, kentsel bağlamdan yoksun tek tip kıyıların gelişmesine neden olmakla birlikte kıyıların özgün değerlerinin yok olması gibi sorunları ortaya çıkarmaktadır. Cumhuriyet dönemi ile 1950'lere kadar olan süreçte İstanbul'un kıyılarının ve tarihsel kimliği büyük ölçüde korunmuştur. Ancak, 1950'lerden sonra başlayan imar faaliyetleri kıyıların fiziksel yapısını hızla değiştirmiş ve tarihi kimliklerini etkilemiştir. Özellikle ülkemizde 2000'li yıllarda kentsel politikalarda ön plana çıkan neoliberal söylem ile ivme kazanan bu noktasal projeler, İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürmektedir. Bu çalışma, kıyı alanları düzenleme projelerinin kendisine özgü olması, alanın kimliği, ekonomisi, tarihi, yasal ve yönetsel dinamiklerine göre farklılaşması gerektiğini savunmaktadır. 2003 ve 2018 yılları arasındaki dönemde, Yenikapı-Atatürk Havalimanı arasındaki bölge çalışma alanı olarak belirlenmiş, mekânsal olarak kentsel kıyı alanları ile sınırlandırılmıştır. Çalışma kapsamında neoliberal politikaların etkilediği noktasal projeler, yatırımlar, üretilen yeni kentsel alanlar incelenip, değişen arazi kullanımının sayısal yöntemlerle karşılaştırılması yapılmıştır. Bütün bu analizler ışığında sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilerek, tartışmaların odağında olan noktasal projelerin farklı boyutlardaki etkilerinin anlaşılır olması amaçlanmıştır. Noktasal projelerin analizleri sonucunda elde edilen veriler çerçevesinde, 2003 ve 2018 yılları arasındaki bölgedeki mekânsal değişimler, projelerin bölgede meydana getirdiği yükler ve İstanbul kentsel kıyı alanlarının nasıl etkilendiği tartışılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Kıyı, Noktasal Projeler, CBS, Arazi Kullanımı

### ABSTRACT

*The urban coastal areas of Istanbul have been rapidly transforming in recent years with mega projects where economic concerns have come to the fore. While projects cause the development of uniform coastlines that cannot establish a coast-city relationship and lack an urban context, they also cause problems such as the disappearance of the original values of the coasts. During the period from the Republic era until the 1950s, the coasts and historical identity of Istanbul were largely preserved. However, the urban development activities that began in the 1950s, particularly the land reclamation projects, rapidly altered the physical structure of the coasts and affected their historical identity. Mega-projects, which gained momentum with the neoliberal policies that came to the fore in urban policies in the 2000s, are rapidly transforming the urban coastal areas in Istanbul that contain historical, cultural and spatial riches. This paper argues that coastal areas regulation projects should be unique and differentiated according to the identity, economy, history, legal and administrative dynamics of the area. In the period between 2003-2018, the area between Yenikapı-Atatürk Airport was determined as the study area and was spatially limited to urban coastal areas. Within the scope of the study, the detailed analysis of the mega projects developed in the axis of neoliberal policies was superposed by comparing the changing land uses with numerical methods. As a result of this study, depending on the data obtained from the mega projects, the spatial change of the region between these dates, the loads that the projects will bring on a regional basis, and the effect of this situation on the urban coastal areas of Istanbul are discussed.*

**Keywords:** Urban Waterfront, Spot Project, GIS, Land Use

<sup>1</sup> Corresponding Author | Yetkili Yazar: İstanbul Esenyurt Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, [bernausanmazcoskun@esenyurt.edu.tr](mailto:bernausanmazcoskun@esenyurt.edu.tr), 0000-0002-3251-1601

<sup>2</sup> Bu makale Prof. Dr. Gülşen Özyayın danışmanlığında yapılan 'Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projelerin Bağlamla İlişkilenebilirliği İçin Arazi Kullanımına Dayalı Bir Yaklaşım Önerisi – İstanbul Örneği' adlı doktora tezinden üretilmiştir.



## GİRİŞ:

Dünyada, tarihsel süreç içerisinde, kentsel, ekonomik, politik ve teknolojik faktörlerin evrimi sonucunda, kıyılardaki işlevler de büyük ölçüde değişmiştir. Bu işlevsel dönüşümün en belirgin kırılma noktası, endüstri devriminin liman kentlerinde yarattığı büyük değişimdir. 19. Yüzyılda Endüstri Çağı'nın başlamasıyla birlikte endüstri alanları liman bölgeleriyle birlikte gelişmiş ve 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde sanayi ile ilişkilendirilen faaliyetler kıyı bölgelerine doğru kaymıştır. Bu değişimin fiziksel boyutunu, yollar, demiryolları ve büyük depo gibi yapılar oluşturmuştur. 20. yüzyıl geldiğinde, hava taşımacılığı ve gelişen ulaşım ağı, endüstri faaliyetlerinin kentin merkezinden çeper bölgelerine doğru kaymasına yol açmıştır (Hoyle ve diğerleri, 1988). 1960'lardan itibaren, kentsel kıyılardan özellikle sanayi alanlarının işlev olarak ayrılması, bu bölgelerin hızlı bir şekilde çöküntü bölgesine dönüşmesini neden olmuştur. Bu durum kentsel kıyıların yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. 1960'lı yıllarda yapılan başarılı projelerin etkisiyle kentsel kıyıların düzenlenme çalışmaları 1980'li yıllarda hızlanmış, günümüze kadar gelişerek devam etmiştir. 'Kentsel kıyı' çalışmanın odağını oluşturan temel kavramdır. Kentsel kıyı projeleri, su ve kent arasındaki fiziksel ve sosyal ilişkiyi yeniden kurma süreci olarak tanımlanabilir.

Bu bağlamda, günümüzdeki projelerin genel eğilimi, kıyı alanlarına karma işlevlerle yeniden düzenlenmesidir. Dünya genelinde farklı coğrafyalarda, farklı zaman dilimlerinde kıyı düzenleme projelerinin gerçekleştirildiği gözlemlenmektedir. İncelenen dünya örneklerinde, kıyı alanlarında ticaret, turizm, ulaşım, rekreasyon, kültürel ve konut gibi işlevlerden birinin baskın olduğu örneklerin yanı sıra karma kullanıma sahip kıyı bölgeleri de bulunmaktadır. Bu projelerde hangi işlevin hâkim olduğundan bağımsız olarak, ekolojik, ekonomik ve kamusal faydayı dengeleyen, kentsel bağlama uygun ve yerel özelliklere saygı gösteren projelerin başarılı olduğu görülmektedir.

İstanbul'da Cumhuriyet dönemi ile 1950'lere kadar olan süreçte kıyıların alan kullanımı, dolgu alanları ve sahil yollarına kadar, kimliklerini büyük bir oranda korumuştur. Ancak dolgu çalışmaları ile kıyıların yapısal formları ve kimliği hızlı bir değişim sürecine girmiştir (Gül ve Kılıç, 2002). İstanbul kıyıları, Cumhuriyet sonrası dönemde özellikle 1950'lerle birlikte kıyıları önemli derecede etkileyen imar hareketlerine maruz kalmıştır. Dünyada yaşanan politik ve ekonomik değişimler ülkemizde de kendini göstermiştir (Tekeli 1991). Özellikle 1980 sonrasında tüm dünyada etkisini gösteren küresel ekonomiyle dönemin popüler söylemi olan neoliberalizmin yön verdiği kentsel politikalar kentleri şekillendirmeye başlamış; özellikle İstanbul hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Yatırımcı odaklı kentsel politikalar ve bu politikaların yarattığı kentsel dinamikler ile özellikle âtıl durumda olan kıyı alanları; ekonomik kalkınma aracı olarak kabul görmüştür. Ancak kıyı alanlarının yeni yatırım alanlarına dönüşmesi fikrinin İstanbul kıyı alanlarında yaratacağı etki ve projelerdeki kamu yararının yetersizliği toplumsal kaygı ve tartışmalara yol açmıştır (Bilsel, 2006). Bu çalışma; özellikle 2000 sonrasında İstanbul'un özgün kıyı alanlarının, kamu yararı ve koruma hassasiyeti götmeyen ekonomik taleplerin ön planda olduğu projeler tarafından dönüşüme uğramasının yarattığı kaygıyla ortaya çıkmıştır.

Bu çalışma; kıyı alanları düzenlemelerinde tek bir çözümün olmadığı, yerlerin kimliğine, tarihine, ekonomisine, yasal ve yönetsel dinamiklerine göre özgü, kendine uygun bir kıyı düzenleme projelerinin üretilmesi gerekliliği düşüncesini kabul etmektedir. Ancak bu tür plan hiyerarşisinden uzak, çevresinden kopuk tasarlanan, noktasal, büyük ölçekli projeler, kıyı kent ilişkisini kuramayan, kentsel bağlamdan yoksun tek tip kıyıların gelişmesine neden olmakla birlikte kıyıların özgün değerlerinin yok olması gibi sorunları oraya çıkarmaktadır (Breen ve Rigby 1994).

## 1. Metodoloji

Çalışmada, kıyı alanları ile sınırlandırılacak şekilde Yenikapı- Atatürk Havaalanı arasında kalan Avrupa yakasının Marmara Denizi kıyılarının 2003 ve 2018 yılları arasındaki mekânsal değişiminin sayısal analizi ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu tarihler arası neoliberal politikalar ekseninde gelişen büyük ölçekli kıyı projeleri, yatırımlar, yeni kentsel alanlar incelenip, değişen arazi kullanımlarının sayısal verileri coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak karşılaştırılmıştır. Kıyı şeridi boyunca 150 m'lik bir tampon bölge (buffer zone) belirlenmiştir. 2003 ve 2018 arazi kullanımı ve mekânsal değişim karşılaştırması bu

tampon bölge baz alınarak yapılmıştır. Coğrafi bilgi sistemi kullanılarak bu yıllardaki değişim değerlendirilirken arazi kullanımı, proje alan büyüklükleri, dolgu alanları ve işlevleri incelenmiştir. Bu çalışma, Yenikapı- Atatürk Havalimanı arasında kalan kıyı hattındaki 11 projeyi odağına almıştır. Bu projeler, Sea Pearl Ataköy, Millet bahçesi, Yalı Ataköy, Ataköy Yat Limanı, Yedimavi, Büyükyalı, Ataport Seaport ve Kruvaziyer Limanı, Pruva 34, Radisson Blu, Hyatt Regency ve Yenikapı dolgu alanı-miting alanıdır (Şekil 1).





Şekil 1: Proje Alanları

Büyük ölçekli projelerin etkilerinin daha anlaşılabilir olması adına projeleri farklı boyutlarda ele alan objektif ve sübjektif değişkenler ve kriterler çerçevesinde şekillenen sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilmiştir. Bu analiz metodu 4 evreden oluşmaktadır.

### 1.1. Birinci Evre

*Tanımlama* adı verilen bu evrede, projenin süreç olarak adı, konumu, görselleri, genel tanımı, başlangıç ve bitiş tarihleri, güncel mülkiyet durumu, örgütlenme modeli, maliyeti, proje ile ilgili kurumlar, finansör, proje tasarımcıları, proje türü, yöntem ve plan ve proje ilişkisi açıklanmaktadır (Şekil 2).

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

Şekil 2: Kentsel projelerin künyelerinin belirlendiği 1. Evre

## 1.2. İkinci evre

*Kabuller* adı verilen bu evrede, Dünya örneklerinden çıkarılan deneyimlerin çerçevesinde, kıyı alanları düzenlemelerinde olmazsa olmaz kavramlar tartışılmaktadır. Bu evre, kültürel mirasın korunması, kıyı-kent entegrasyonu, kamu yararı, mevcut ve yeni arasındaki uyum, görsel etki değeri ve kimlik gibi kavramların kategorize edilmesine yardımcı olur. Nicel verilere dayanmadan oluşturulan bu evrede kavramlar literatür taraması sonucunda çıkan alt kriterler ile detaylandırılmaktadır. Buradaki amaç subjektif bakış açısına açık olan bu evrenin daha objektif kriterler ile değerlendirilmesini sağlamaktır (Şekil 3).

PROJENİN KABULLERİ	
<b>Kültürel Mirasın Korunması</b>	Proje alanı içerisinde koruma kurulu tarafından tescillenmiş tarihi eser bulunmamaktadır.
<b>Kıyı Kent Entegrasyonu</b>	Proje güvenli bir konut projesi olarak tasarlanmıştır. Alana giriş-çıkışlar güvenlik kontrolüne tabidir. Proje alanı içerisinde kamusal alan yoktur. Kentle entegrasyonu söz konusu değildir. Kıyı şeridinde site sakinleri dışında kara yolu ile ulaşım sağlanamamaktadır. Proje alanı batısında askeri alan, doğusu ise otel (hayat regency- ataköy) ile sınırlandırmıştır. 1200 m uzunluğundaki kıyı şeridi özel mülkiyet sınırları içerisinde. Kıyı boyunca devam etmesi gereken kıyı hattı proje ile kesintiye uğramaktadır.
<b>Kamu Yararı</b>	Alana erişim mülk sahipleri ve misafirleri dışında yasaktır. Bu bağlamda kamusal yarardan bahsedilemez.
<b>Mevcut ve Yeni Arasındaki Uyum</b>	Proje ile kıyı alanının kentle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Tarihsel sürecinde plaj ve rekreatif amaçla kullanılan alan proje ile kamusal özelliklerini tamamen yitirmiş, özel mülkiyetin inisiyatifine geçmiştir.
<b>Görsel Etki Değeri</b>	72 m yüksekliğinde, 24 katlı bloklardan oluşan proje kıyı ile kentsel alan arasında keskin bir bariyer oluşturmaktadır. Topoğrafya ve mevcut doku ile uyumsuzdur. İnsan ölçeğinde değildir.
<b>Kimlik</b>	Kıyılar için geçerli olan yasal kısıtlayıcılar bu projede uygulanmamıştır. Bu bağlamda kıyı kimliği ile örtüşen bir proje değildir. Tasarım sürecinde bölgenin mekansal, sosyolojik, ekonomik yapısı ile ilişki kurulmadan, mekanın kendi dinamiklerinden bağımsız bir proje üretilmiştir.

Şekil 3: Kentsel Projelerin Nitel Verilere Göre Kabullerin Yapıldığı 2. Evre

### 1.3. Üçüncü evre

*Etki analizi* adı verilen bu evre, kıyı alanlarının mekansal planlamasında projelerin etkisinin analiz edildiği aşamayı oluşturur. Bu evrede 2003 ve 2018 yıllarındaki arazi kullanım, proje alan boyutu, inşaat alanı, yapı yoğunluğu, nüfus artışı, nüfus yoğunluğu, dolgu alan boyutu, dolgu alanının arazi kullanımı verilerinin karşılaştırması yapılmaktadır (Şekil 4).

KIYI ALANLARI MEKANSALE PLANLAMASINDA PROJENİN ETKİSİ		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> Park Alanı</li> <li><span style="color: red;">■</span> Konut</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Liman</li> <li><span style="color: orange;">■</span> İşletme Alanı</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Turizm</li> <li><span style="color: grey;">■</span> Dolgu Alanı</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Proje Alanı</li> </ul>		
<b>İşlev</b>	Yeşil alan, sanayi	ticaret + turizm + konut
<b>Alanın Boyutu(m<sup>2</sup>)</b>	127.648 m <sup>2</sup>	127.648 m <sup>2</sup> (AYNI)
<b>İnşaat alanı</b>	0	511.600 m <sup>2</sup>
<b>Yapı Yoğunluğu</b>	0	4 inşaat alanı/ parsel alanı
<b>Nüfus</b>	0	6176 kişi
<b>Nüfus Yoğunluğu</b>	0	484 kişi/ha
<b>Dolgu Alanı Boyutu (m<sup>2</sup>)</b>	31.400 m <sup>2</sup>	31.400 m <sup>2</sup> (Aynı)
<b>Dolgu Alanı İşlev</b>	Yeşil alan	ticaret + turizm + konut

Şekil 4: Kentsel Projelerin Etki Analizinin Yapıldığı 3. Evre

#### 1.4. Dördüncü evre

*Yakın çevre değişim analizi* adı verilen bu evrede, mevcut proje alanının etrafındaki 100 m.'lik bir tampon bölgenin 2003 ve 2018 yılları arasındaki arazi kullanım, bölgedeki ekonomik verilerdeki değişim ve ulaşım verilerinin karşılaştırması yapılmaktadır (Şekil 5).

PROJENİN ÇEVRE İLE İLİŞKİSİ (100m BUFFER İÇERİSİNDE DEĞİŞİM ANALİZİ)		
Lejant	2003 Arazi Kullanımı	2018 Arazi Kullanımı
İşlev	Konut, Yeşil alan, sanayi, liman, askeri alan	konut, yeşil alan, turizm, liman, ticaret + turizm + konut, ticaret konut
Ekonomik Değişim (Emlak Rayiç)	468,72 TL/m <sup>2</sup>	10627,18 TL/m <sup>2</sup>
Ulaşım		2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattında Ataköy durağı proje alanına araçla 5 dakika mesafededir. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.

Şekil 5: Kentsel Projelerin Yakın Çevresiyle İlişkilerinin Ele Alındığı 4.Evre

Son evrede, noktasal projelerin analizleri sonucunda elde edilen veriler çerçevesinde Yenikapı-Atatürk Havalimanı arasındaki bölgenin mekânsal değişimi, projelerin bölge bazında getireceği yükler hesaplanarak kıyı alanlarına etkisi tartışılmıştır.

## 2. Bölgedeki Kentsel Projelerin Kıyı Hattına Etkileri

Kıyı kenti olmanın en önemli özelliklerinden biri kıyı ile yakın ilişki kurabilen kamuya açık mekânların varlığıdır. Yenikapı dolgu alanı ile başlayan Atatürk Havaalanı'na kadar devam eden sahil şeridinin bulunduğu bölge de kentlinin kıyıya eriştiği, suya dayalı aktivitelerin gerçekleştirebildiği kıyı kenti kimliğinin önemli bileşenlerini sağlayan bir bölge özelliğini 1980'lere kadar korumuştur (2012 onaylı 1/5000 ATM NİP tadilat raporu, İstanbul Kent almancağı,2014). 1985'lere geldiğinde İBB'nin kıyı düzenlemeleri kapsamında yaptığı dolgu çalışmaları ile bölgenin kıyı hattının dönüşümü ivme kazanmış; yapılan imar hareketleri ile kent içerisinde yetersiz kalan donatı alanı ihtiyacı doğrultusunda doldurulan kıyı hattında rekreasyon ve ulaşım işlevlerine sahip yeni kentsel alanlar yaratılmıştır. Ancak kapsamlı bir projelendirme süreci geçirilmeden inşa edilen bu yeni kentsel alanlar bariyer özelliği olan Kennedy Caddesi ile de birleşince amacına hizmet edememiş, kentle entegrasyon sağlanamamıştır.

2000'li yıllara geldiğinde bölgedeki yatırımlar artmış, dönüşüm de büyük bir ivme ile hızlanmıştır. Bölgede öne çıkan 11 proje (Sea Pearl Ataköy, Millet bahçesi, Yalı Ataköy, Ataköy Yat Limanı, Yedimavi, Büyükyalı, Ataport Seaport ve Kruvaziyer Limanı, Pruva 34, Radisson Blu, Hyatt Regency ve Yenikapı dolgu alanı-miting alanı) farklı parametreler doğrultusunda incelenmiştir.

### 2.1. Plan-Proje İlişkisi

İstanbul kıyılarını biçimlendiren ve gelecekte de biçimlendirmesinde etkin rol oynayacak planlara bakıldığında, 2009'da onaylanan Çevre Düzeni Planı'nda, Yenikapı-Atatürk Havaalanı arası bölgenin denizle ilgili kullanımlarını sınırlı tutarak; alan, kentsel ve bölgesel yeşil alan ve spor alanı kullanımı olarak tanımlanırken; kentsel kullanımın bir parçası olan turizm merkezleri, liman, yat limanı ve iskelelerin de önerildiği görülmektedir (ÇDP, 2009). Ataköy Turizm Merkezi'nin 1991 yılında turizm

merkezi ilanı ile bölgenin hızlı bir dönüşüme sahne olacağına işaretleri verilmiş; aynı tarihlerde yapılan, kıyı hattı boyunca devam eden farklı imar planları ile de kıyı alanları yapılaşmaya açılmıştır (ATM NİP, 2012). Ancak 90'larda ülkedeki ekonomik ve politik nedenlerden dolayı dönüşüme uygun bir zemin bulamayan bölge 2000'li yıllara gelindiğinde yasal düzenlemelerin etkisi ile hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Yatırımcıların özellikle kentsel projelere yöneldiği bu dönemde, 90'larda verilen imar hakları ile proje alanları yatırım için ideal alanlar olarak tercih nedeni olmuştur. Bu nedenle bölge, yeni imar planları yerine, kazanılmış emsal ve yükseklik haklarının kaybedilmemesi için revizyon imar planları ile şekillenmiştir. Genellikle karma kullanıma izin veren 'tercihli kullanım' (TK) veya turizm+ticaret+konut lejantları ile gösterilen bu alanlarda proje detayları ve arazi kullanım kararları yatırımcıya bırakılmıştır.

Bölgede Kennedy Caddesinin deniz tarafında olan, kıyı kanununa göre ilk 100 m içerisinde bulunan büyük ölçekli projelerin imar planları incelendiğinde; rekreasyon işlevine sahip olmayıp, konut yoğunluğu fazla olan Seapearl, Hyatt Regency ve Yalı Projesinde proje alanları turizm rekreasyon lejantı ile gösterilmektedir. Benzer bir şekilde rekreasyon alanı olarak kullanılan Millet Bahçesi de aynı lejant ile gösterilmektedir. Alanın rekreasyon işlevine kavuşmasına rağmen planda halen turizm alanı olarak gözükmektedir. Millet Bahçesinin tarihsel süreci incelendiğinde bölge halkının ve sivil toplum kuruluşlarının gösterdiği tepki ve direniş, alanın plandan bağımsız olarak merkezi hükümetin kararı doğrultusunda rekreasyon işlevine uygun bir tasarım ile şekillenmesinde asıl etken olmuştur. Alanda tescilli yapıların varlığı ve 2863 numaralı yasaya tabi olan parsel için yapılacak herhangi bir projenin İstanbul Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun onayına sunulması gerekliliği ve alan için tasarlanan konut-avm-otel fonksiyonlarına sahip ilk projenin ilgili koruma kurulundan onay alamaması da arazi kullanımı kararında etkin olmuştur. Ancak alanın, mevcut plan kararları ile örtüşmeyen bu işlevini kaybetme riski vardır. Üstelik turizm alanlarında satılması düşünülen bağımsız bölümlerin satışına imkân veren bir tapu türü olan kat irtifakının olmaması gerekirken parselin tapu bilgilerinde 'kat irtifaki' ibaresi vardır (URL-1).

Büyük bir oranı dolgu alanında kalan Ataköy Yat Limanı projesinin bulunduğu alan da turizm ticaret lejantı ile tanımlanmaktadır. Kennedy Caddesinin kara tarafında bulunan projeler için 'tercihli kullanım' (TK) veya turizm+ticaret+konut lejantları gösterilmektedir.

Dünya örnekleri incelendiğinde başarılı örneklerin tamamında alana özgü bir master plan hazırlandığı görülür. Bu master plan genellikle plancılar, proje geliştiriciler, yatırımcılar, akademisyenler ve sivil toplum kuruluşlarının bir arada çalışması ile oluşturulmaktadır. Kentsel tasarım yarışmaları ile hazırlanan master planlara da rastlanmakla beraber; bölge ile ilişkili farklı aktör gruplarının dâhil olduğu bir sürecin başarılı master planların oluşmasında en etkin yöntem olarak karşımıza çıktığı görülür. Ülkemizde yaşanan bu sürecin benzeri 1980'lerin başında Dock'larda yaşanmıştır. Proje alanlarında yatırımcıların kendi master planlarını geliştirme fırsatları olmuş, ancak bu durum kamu arazilerinde birçok rıhtım alanının doldurularak özel sektöre kentsel alan kazanımı ile sonuçlanmıştır (Brownill, 2011). Nehrin doğal yapısına zarar veren özel sektöre sağlanan bu esneklik o tarihlerde bile büyük eleştirilere neden olmuştur. Yatırımcılar için hazırlanan master planın kentsel tasarım açısından belirsizliği kıyı alanının bütünlüğünü bozmuştur. İzlenen bu model ile bölgenin ekonomik canlanması, proje oluşumu ve masraf sorunlarının çözülmesi, pratik kısa dönemli müdahalelere odaklanmak gibi avantajlardan (Shaw, 1993) bahsedilebileceği gibi, bölgenin bütününe karmaşıklık ve parçalanma getirmiştir. Bu örnek üzerinden bakıldığında ülkemizde de master plan sürecinin yatırımcının inisiyatifine bırakılması benzer bir sonuç ortaya çıkarırken; genellikle bu tip master planlar ile geliştirilen proje ve yatırımlar da kentin geri bölgesindeki plan ile bütünleşemeyen, bağımsız proje ve yatırımlar olarak karşımıza çıkan noktasal, büyük ölçekli projelerdir.

## 2.2. Projelerin Arazi kullanımına Etkisi

Bölge genelinde özellikle 2000'li yıllarda öne çıkan projeler genellikle turizm odaklı plan kararlarına sahip olmalarına rağmen bölge projeleri tek tek incelediğinde yaygın kullanım şeklinin konut olduğu görülmektedir. Seapearl Ataköy, 1 bloğu otel, diğer 8 bloğu konut olacak şekilde tasarlanmış bir projedir. Benzer bir şekilde Pruva 34 Projesi de 7 tanesi konut 2 tanesi otel ve 1 tane de apart otel

olarak inşaa edilen bloklardan oluşmaktadır. Üst ölçek plan kararları ile uyuşmayan konut işlevi projelerde 'apart' veya 'residence' adları kullanılarak meşru bir zemin elde edilmektedir. Hyatt Regency Ataköy zemin üstü 21 kattan oluşan bir proje olmakla birlikte 13 katı konut işlevine ayrılmıştır. Raddison Blu Otel-Ottomare Suit Projesi ise 2 bloktan oluşmakta; bloklardan birinin zemin üstünün ilk 3 katı otel olarak, kalan katları ve 'Ottomare Suits' adındaki diğer blokta konut olarak inşa edilmiştir (URL-2). Yedi Mavi ve Büyük Yalı projeleri ise avm, otel, ticari birimler, sosyal tesisler ve yine yoğunluğu konuttan oluşan projelerdir. Yalı Ataköy projesi ise konut projesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu projeler sosyal konut geleneğinden uzak, kapalı konut siteleri olarak tasarlanmıştır. Barınma işlevi özel mülkiyeti gerektiren bir konu olup; kamusal alan olan kıyılarda konut işlevi her zaman tartışma konusu olmuştur. Ancak dünya örnekleri incelendiğinde bu konuda sosyal konut geleneği ile tasarlanan projelerin başarılı olduğu; her iki kullanıcı kitlesinin de ihtiyaçlarını karşılayan, özel, kamusal alan dengesini kurgulayabilen tasarımlar bulunmaktadır. Güçlü bir sosyal konut geleneği ile inşa edilen Entrepot West Amsterdam projesi bu konuda başarılı örneklerden biri olarak gösterilebilir (Breen ve Rigby 1996). Projenin sosyal konut geleneği ile inşa edilmesi özel ve kamusal çıkarlar arasındaki dengenin korunabilmesine olanak sağlar. Kıyı alanında yer alan konut projelerindeki en sık rastlanan problem özellikle ekonomik olarak üst düzey projelerin -kentin üst gelir grubu için üretilen ve bundan dolayı da çok pahalı olan konut alanlarının- kendilerini dışarıya kapama durumudur. Bölgedeki konut projelerinde de benzer bir pratikle; kapalı siteler olarak tasarlanan, sahil hattının tamamının projeye dâhil edildiği ve hiçbir kamusal alanın bırakılmadığı örneklere bile rastlanmıştır. Seapearl Projesinde proje alanına güvenlik kontrolü ile geçisin sağlanması ve 1200 m kıyı şeridinin tamamının proje alanının içerisinde kalması hukuki olarak bir tartışma konusu olmaktadır. Hyatt Regency Ataköy Projesinde ise planda tanımlanan emsalin çok daha üzerinde bir yapılaşmanın varlığı, sahil hattının tel örgüler ile kamunun kullanımına kapatılarak özel mülkiyete tahsis edilmesi, tarihsel süreçte plaj ve rekreatif amaçlı kullanılan alanın mevcut proje ile kamusal özelliklerini yitirmesi ile sonuçlanmış, kentle ilişkinin tamamen kopmasına sebep olmuştur. Özelleştirmeye yönelik kentsel politikalar ve yatırımcıya bırakılan master planlar ile bölge kamusal kullanım olanaklarını yitirme sürecine girmiştir. Özel sektör tarafından kamusal alan, 10 metre kıyı bandında yaya yolları bırakılması olarak yorumlanmakta ve bölge kıyıları bu yaklaşım ile şekillenmektedir. Kıyı kanununa göre kıyı kenar çizgisinin kara yönünde 50 metrelik mesafesine hiçbir yapı yapılmaz. 100 metre içerisine ise günübirlik konaklama tesisleri yapılabilir (RG:20495,1990). Projelerde 'apart' adı altında konut alanlarının inşa edilmiş olması da kıyı kanunu ile uyuşmamaktadır. Yalı Projesi örneğinde görüldüğü gibi; Projede, kıyı kanununun belirlediği yapılaşma koşulları gereği deniz kenarından 10 m yaya yolu olarak ayrılmış, sonraki 40 m ise yeşil alan olarak bırakılacak şekilde arkası yapılaşmaya açılmış, bloklar yerleştirilmiştir. Yapılaşmaya izin verilmeyen kamu kullanımına açılması gereken bu 40 metrelik yeşil alan ise parsel sınırları neden gösterilerek çit ile kamu kullanımına kapatılmıştır. Peyzaj düzenlemesi yapılmış olan bu alan hem kamuya hem de site kullanıcılarına teorik olarak kapalıdır. Ancak Site içerisinden alana açılan kapılar vardır (Şekil 6).



Şekil 6: Yalı Ataköy Genel Görünüş (URL 3)



Bölgenin turizm alanı olması nedeniyle bu oranda bir konut işlevi çevre parseller için de emsal oluşturacak nitelikte olmaktadır. Büyükyalı Projesinde olduğu gibi eskiden askeri alan olarak kullanılan bazı parsellerin önceliğinin sosyal ve teknik altyapı olarak planlanması beklenirken, ticaret ve konut işlevleri; alanda baskın işlevler haline gelmiştir. Benzer bir şekilde, Raddison Blu Otel-Ottomare Suit ve Yedi Mavi projelerindeki gibi sanayi alanlarının da konut alanlarına dönüştüğü görülür. Bu kadar konut alanının inşa edilmesi ile nüfus yoğunluğunun artması durumu da trafik ve altyapı yetersizlikleri gibi sonuçları doğurma ihtimalini ortaya çıkarır. Bölgede Yenikapı dolgu alanı ve Millet Bahçesi gibi 'rekreasyon' adı altında tamamlanan projelerin de rekreasyon işlevini yerine getirip getirmediği tartışma konusudur. Projelerin ana hedefi kentlinin erişebildiği ve kullanabildiği alanları tasarlamak olmalıdır ve projelerdeki donatılar da bu hedef çerçevesinde tasarlanmalıdır. Ancak Yenikapı dolgu alanı ve Millet Bahçeleri projelerine bakıldığında, fiziki planlama açısından kıyı bandında bulunan yeşil alan olma özelliklerinin ötesine geçemediği görülür. Bu yerler, kentliye hizmet etmesi beklenen donatı elemanlarından yoksun, genellikle sadece yaya yolları ve oturma elemanlarından oluşan yeşil alanlardır. Kentsel alan ile yaya erişiminin kısıtlı olması, Kennedy Caddesinin kent ile kıyı bandı arasında bariyer oluşturması ve bu duruma çözüm üretecek, kıyının kentle ilişkisini kuracak ulaşım koridorlarının olmaması gibi sorunlardan dolayı projeler amaçlarına hizmet edememektedir. Günün herhangi bir saatinde yeterli doluluğa sahip olmayan, âtil kalmış alanlar olarak karşımıza çıkar.

Bölgede karma kullanım olarak tasarlanan Ataköy Yat Limanı Kompleksi - Marina Park Residence 99 ve Ataport (Seaport) Projeleri sahil şeridinin marina, avm, sosyal tesisler, ticari aktiviteler, oteller ve konut alanları ile işlevlendirilerek, tamamlandığında kıyı hattının kamusal alandan koparılması ile sonuçlanacaktır (Şekil 7, Şekil 8).



Şekil 7: Ataköy Yat Limanı işlevlerin dağılımı (URL-4)



Şekil 8: Ataport mevcut ve öneri

### 2.3. Projelerin Planlama Süreçleri

Projelerin planlama süreçleri incelendiğinde bölgede belediyelerin yetki ve katılımlarının sınırlı olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle dolgu alanları ile ilgili planlama kararları Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetki alanında olması nedeniyle bölge genelinde bakanlık, karar verici konumda daha etkindir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlanan Toplu Konut İdaresi (TOKİ) bölge genelinde etkin kurumlardan biridir. Kurumun, Toplu Konut İdaresinin 2985 sayılı Kanunla tanımlanan/belirlenmiş görevleri arasında 'Konut sektörüyle ilgili şirketler kurmak veya kurulmuş şirketlere iştirak etmek ve İdareye kaynak sağlanmasını

teminen kâr amaçlı projelerle uygulamalar yapmak veya yaptırmak' maddelerine referansla bölge genelinde kâr amaçlı birden fazla konut projesinde hasılat paylaşımı ile ortaklık veya ihale ile arsanın satışını yapan kurum olarak karşımıza çıkmaktadır (URL-5). Bölge içerisinde turizm alanları ve sit alanları mevcuttur. Kültür ve Turizm Bakanlığının yetkin olduğu durumlar olmasına rağmen projelerin planlama süreçleri incelendiğinde; Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bölge koruma kurullarını ve belediyeleri devre dışı bıraktığı vakalara rastlanır. Ataköy Yat Limanı projesinde Bakırköy Belediyesinin üst yapı için düzenlemeyi reddettiği ruhsatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı dolgu alanlarında yetkin kurum olma durumunu kullanarak düzenlendiği görülür. Ataköy turizm merkezi bünyesinde mega yat limanı yapımına olanak verecek imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2004 yılında onaylanmıştır. 2005 yılında da Ataköy turizm merkezinde faaliyet gösteren grup şirketlere ait hisseler hisse satış yöntemi ile özelleştirilerek DATİ bünyesine geçmiştir. Yaklaşık 10 yıl boyunca Kültür ve Turizm Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğü ve diğer ilgili kurumlardan alınması gereken izinler ve onayla tanımlandıktan sonra 2014 yılında Milli Emlak ile alanın kullanım sözleşmesi imzalanmış ve Bakırköy Belediyesinden alınan inşaat ruhsat ile inşaat süreci başlamıştır.(URL-6). Ancak bu tarihte alınan ruhsat izninin kapsamı sadece deniz dolgusu ve yat limanını yapılması ile sınırlıdır ve deniz dolgusu bittikten sonra yapılacak yapılar için üst yapı ile ilgili ruhsat alınmamıştır (URL-7). 2015 yılında tamamlanan 142 dönümlük dolgu alanı ve yat limanı inşaatı, 2016 yılında üst yapı inşaatına başlanmıştır. Ancak Bakırköy Belediyesi tarafından ruhsatsız olduğu gerekçesiyle mühürlenene projelere dolgu alanı sınırları içerisinde kalması gerekçesiyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 'ofis ve işyeri' olarak inşaat ruhsatı verilmiştir. Parsel numaraları henüz olmayan dolgu alanına hazırlanan bakanlık ruhsatı '142 parsel yanı' olarak düzenlenmiş ve inşaat devam etmiştir (URL-8,URL-1). Üst kullanım hakkı DATİ Holding'de olan arazinin sahibi TOKİ'dir. Alanın tapu bilgileri incelendiğinde master plan sınırları içerisinde proje farklı parsellerden oluşmaktadır. En büyük alanı kapsayan parselin tapudaki nitelik bilgisi 'arsa (denizde dolma mahal) 49 yıllığına 1791 numaralı sahifedeki 564 ada 142 parsel üzeri üst hakkı' ibaresi ile kayıtlıdır. Proje sınırları içerisinde bulunan Marina Park Residence 99 konut projesinin bulunduğu parselin nitelik bilgileri arsa, zemin tipi ise kat irtifakı olarak olarak tanımlanmıştır.

Yenikapı dolgu alanında da Tarihi Yarımada'nın Marmara denizi kıyılarında bulunan projenin koruma amaçlı imar planında olmaması nedeniyle çıkan sorunlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bölge için hazırladığı planlar ile aşılmaya çalışılmıştır. Bölge ile ilgili önemli bir plan olan 2005 yılında onaylanan Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planında Yenikapı dolgu alanı projesi bulunmamaktadır. Bu plan süreç içerisinde iptal olmuş ancak 2011 yılında yapılan planda da böyle bir proje bulunmamaktadır (URL-9). Unesco Dünya Miras Listesinde yer alan Tarihi yarımada kıyısında yapılan projeye, İstanbul 1 numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu olumsuz görüş bildirmesine ve alanla ilgili onaylı imar planlarının olmamasına rağmen projenin ihalesi yapılmış ve proje başlamıştır. Eylül 2012'de dolgu alanlarında plan yapma yetkisine sahip olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı koruma kurulunun 'siluet ve topoğrafyayı bozar, uluslararası sözleşmelere aykırıdır' itirazını dikkate almadan 1/5000 nazım imar planı ve 1/1000 uygulama imar planlarını onaylayıp askı sürecini başlatmıştır. Kasım 2012'de ICOMOS tarafından da proje ile ilgili Miras Etki Değerlendirme Raporu istenmiştir. Ancak Tarihi Yarımada ile ilgili kararlardan sorumlu olan Koruma Kurulu 'Proje sit alanına değil, denize yapılıyor' gerekçesi ile yetkisiz bırakılmıştır (URL-10). Kısaca; Sit alanı içerisinde yapılacak bütün planların ilgili koruma kurulunun görüşü ve onayı ile yapılması koşulu bu proje kapsamında projenin dolgu alanında yapıldığı gerekçesi ile sürece dâhil edilmemiştir.

Bölgedeki büyük ölçekli projelerin geneline bakıldığında, merkezi hükümet tarafından alınan kararlar ile belediyeler dahil edilmeden, üst ölçekli planlara ve diğer mekânsal planlar ile koordineli bir tasarım sürecinin olmadığı görülmektedir.

#### 2.4. Projelerin Örgütlenme Modelleri ve Mülkiyet Durumları

Ülkemizde mevzuat kıyı alanlarını kamusal alanlar olarak tanımlamaktadır. Devlet mülkiyetinde olan bu alanların kullanım şeklini yasa kamusal alanlar olarak düzenleme zorunluluğu getirmektedir. Anayasa ve kıyı kanununda bu konuyu açıklığa kavuşturan, tartışmaya açık olmayan maddeler vardır (Anayasanın 43. maddesi, 1982, Url-11). Ancak bölge genelinde farklı kurumlardan, farklı nedenler

sebeplere gösterilerek TOKİ'ye devredilen bu kıyı arazileri devlete gelir olarak değerlendirilme amacıyla satılmıştır. Kıyı arazilerinin TOKİ'ye devredilmesi ile plan kararlarının gerçekleştirilmesi için farklı modeller araç olarak kullanılmıştır. İhale seçenekleri, kamu-özel ortaklıkları ve özelleştirme gibi modeller dünyada da yaygın kullanılan modellerdir. Ancak bölge genelindeki projelerde ise kamu-özel ortaklığı olarak hasılat paylaşımı ve kiralama modellerinin uygulanması veya özelleştirme yolu ile yatırımcılara devir yapılması gibi mülkiyet dönüşümünün söz konusu olduğu modellerin sık kullanıldığı görülür. Seaportal ve Hyatt Regency gibi tamamı ilk 100 m'lik kıyı hattı üzerinde bulunan araziler ihale ile satışı gerçekleştirilerek kamu mülkiyetinden özel mülkiyete geçmiştir (URL-12, URL-13). Yine aynı hatta bulunan Yalı Projesi ise hasılat paylaşımı yöntemi ile mülkiyet dönüşümü gerçekleştirmiştir (URL-14). Büyükyalı ve Yedi Mavi projelerinin bulunduğu arazilerin sanayi işlevine sahip olmalarından dolayı özel sektöre devri biraz daha aşamalı bir süreç içerisinde olmuştur. Büyükyalı projesinin bulunduğu arazi Millî Savunma Bakanlığı'ndan TOKİ'ye, TOKİ'den Emlak Konut GYO'ya, oradan da özel sektöre ihale ile devredilmiştir (URL-15). Yedi Mavi Projesi'nin bulunduğu arazi ise Emlak Konut GYO'dan 2007 yılında ihale ile TOBB'a satılmış, 2013 yılında özel sektörün iş ortaklığı ile TOBB'a ortak olması ile mülkiyet dönüşümü gerçekleştirmiştir (URL-16, URL-17). Millet Bahçesi Projesinde mülkiyet dönüşümü tarihsel süreci içerisinde karmaşık bir hal almıştır. 2001 yılında Emlakbank'tan TOKİ'ye devredilen arazi, özel sektöre satılabilmek için birçok defa ihaleye çıkmış ancak mahkemenin iptal etmesi, arazinin satılamaması gibi nedenlerle 2009 yılına kadar alanda yapılaşma olmamıştır (URL-18). 2010 yılında 49 yıllığına özel sektöre kiralanmış arazi toplumsal muhalefet ile yapılması planlanan Ataköy Blumar Projesi askıya alınmış (URL-19), arazi İBB'ye 25 yıllığına Millet Bahçesi yapılması için kiralanmıştır (URL-15).

Dünya örnekleri incelendiğinde başarılı projelerin tamamında kamu, özel sektör, sivil toplum kuruluşları ve uzmanlar arasında koordinasyon sağlayarak çok aktörlü bir katılıma olanak verecek bir örgütlenme birimi oluşturulduğu görülür. Bu birimin oluşturduğu master plan ile ana kararlar verilmektedir. Ancak alan çalışması kapsamında incelenen projelerde böyle bir birim kurulmadan, genellikle belediyelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın dışlandığı; koordinasyonun merkezi hükümet tarafından yapıldığı bir süreç ön plana çıktığı görülmüştür. Projelerin analizlerinde en sık karşılaşılan devlet kurumları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve TOKİ'yken; özel sektörden de birçok kurumun yatırımcı rolü ile sürece dâhil olduğu gözlemlenir. Bu durum kıyı projelerinin kentten kopuk kentle bütünleşemeyen bağımsız projeler olarak üretilmesi ile sonuçlanmıştır.

3194 sayılı İmar yasasının 3. maddesinde 'herhangi bir saha, her ölçekteki plan esaslarına bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz' hükmü yer almasına rağmen bölgede turizm merkezi olarak tanımlanan alanlara konut inşa edilmekte ve mülkiyetleri özel şahıslara geçmektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 22 Ocak 2013 tarihinde yayınladığı genelge ile 'Turizm tesis alanı olarak kullanım kararı getirilen ve plan hükümlerinde de açıkça belirtilen parsellerin daha sonra konut amaçlı kullanımlara dönüştürülmesinin engellenmesi için uygulama imar planında konut alanı olarak tahsis edilmeyen alanlarda konut amaçlı 'kat irtifakı' veya 'kat mülkiyeti' tesis edilmemesi gerekmektedir.' şeklindedir. Ancak bölgedeki projelerin birçoğunda Tapu ve Kadastro Müdürlüğü kayıtlarında 'Turizm Tesis Alanı' olarak ayrılan birçok proje parselinde kat irtifakı vermiştir (URL-1). Verilen bu haklar bölgenin kıyı alanlarının büyük bir oranda özelleşmesi ile sonuçlanmıştır. Anayasa ile güvence altına alınan kıyı alanlarının kamusal özellikleri bu durum ile büyük bir çelişki oluşturmakta ve geri dönüşü olmayan sonuçlar doğurmaktadır.

## 2.5. Projelerin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Bölgedeki büyük ölçekli projelerin alansal boyutları, dolgu alanı boyutları, inşaat alanı, yapı yoğunluğu, nüfus miktarı, nüfus yoğunluğu gibi parametreler üzerinden analiz yapılmış; bu veriler çerçevesinde de alandaki mekânsal dönüşüm yorumlanmıştır. 2000'li yıllarda yapılan bu büyük ölçekli projelerin mekânsal etkilerinin sayısal analizinde son 15 yılda verilerin büyük değişiklikler gösterdiği gözlemlenmiştir. İstanbul kıyılarında tarih boyunca belirli aralıklarla deniz doldurularak kentsel alana dahil edilmiştir. 2000'ler de dolgu çalışmalarının yoğunlaştığı bir dönem olarak karşımıza çıkar. Yapılan dolgu çalışmaları ile toplam alan boyutunun %101 oranında artmıştır. Son 15 yıl içerisinde alanın tamamı iki katına çıkarken; dolgu alanı boyutundaki artış ise %449 oranındadır. Alan boyutu verileri

sonuçlarına en fazla etki eden Yenikapı Dolgu Alanı projesidir. Geniş bir alanı kaplayan bu dolgu projesi ile denizden alan kazanılmış ve yeni bir kentsel alan üretilmesine rağmen; bölge genelinde mevcut rekreasyon alanlarının turizm+konut+ticaret işlevlerine evrilmesi ile doğan rekreasyon ihtiyacı Yenikapı dolgu alanı Projesi ile sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak projenin içeriği ve kıyı hattı boyunca süreklilik arz etmemesi ile istenilen amaca ulaşamamıştır.

Bölgedeki yapı yoğunluğunun artışı incelendiğinde; 2000’li yılların bölge için yoğun bir yapılaşma dönemi olduğu görülür. Bölge genelinde sadece büyük ölçekli projelerden elden edilen verilerin sonuçlarına göre inşaat alanındaki artış %1480’dir. 2000’li yıllarda bölge kıyıların yatırım açısından popülerliği inşaat alanında bu kadar yüksek bir artışa neden olmuştur. Yapı yoğunluğu 0,2 inşaat/parselden 1.5 inşaat/parsele yükselmiştir, bu da yaklaşık %567’lik bir artış demektir. Bu sayısal veriler içerisinde Yenikapı dolgu alanı projesi de bulunur. Toplam parsel alanının Yenikapı dolgu alanı projesi ile artış göstermesi yapı yoğunluğunun azalmasına neden olmakla beraber; Yenikapı Dolgu Alanı Projesi veri setinden silindiğinde yapı yoğunluğu 3’lere çıkmaktadır. Bu verilere henüz uygulamaya geçmemiş olan, master planlarında yoğun bir yapılaşma olduğu görülen Ataköy Yat Limanı ve Ataport Projeleri dahil değildir. Bu iki projenin de tamamlandığı aşamada kıyı hattı büyük bir oranda imara açılmış olacaktır. Özellikle son yıllarda yoğun yapılaşmaya sahne olan bölgenin kıyı hattı açık alan kullanım özelliğini kaybetmektedir.

İnşaat alanında olduğu gibi bölgedeki nüfus verileri de fahiş bir oranda artış gösterir. Turizm adı altında konut projeleri ile şekillenen bölgede her geçen gün nüfus artışı yaşanmaktadır. Büyük ölçekli projeler bazında yapılan analiz sonucunda 2003 yılında belirgin bir nüfus olmamasına rağmen; projelerdeki konutların satışları tamamlandığında daire başına 4 kişiden yapılan hesapla ikametgâh sayısının 17.616 kişiye çıkması beklenmektedir. Henüz tamamlanmamış bir proje olan Ataköy Yat Limanı ve Ataport Projelerinin master planları baz alınırca bu rakamlar iki katına çıkacak gibi gözükmektedir. Nüfus yoğunluğu 161 kişi/ha olarak hesaplanmıştır. Ancak yine Yenikapı dolgu alanı verileri çıkarıldığında nüfus yoğunluğu 380 kişi/ha gibi sayılara yükselir. Proje bazlı incelediğimizde; Ottomare Suits projesinde 1092 kişi/hektar nüfus yoğunluğu, Yedi Mavi’de 538 kişi/hektar nüfus yoğunluklarına rastlanmıştır. Bu verileri İstanbul geneli ile karşılaştırdığımızda; İstanbul’un güncel nüfus yoğunluğu 28.44 kişi/hektar’dır. İstanbulun en kalabalık ilçesi olan Sultangazi’de bu sayı 534.57 kişi/hektara çıkmaktadır. Çalışma alanı sınırlarında olan Bakırköy ilçesinin nüfus yoğunluğu 79.05 kişi/hektar, yine İstanbul genelinde konut alanlarının yoğunlukta olduğu Zeytinburnu ilçesinde ise 244.65 kişi/hektar’dır. (URL-20) Üstelik turizm adı altında inşa edilen bu konut projeleri imar yönetmeliğinin konut alanları için gerekli gördüğü donatı alanlarını da karşılamamaktadır. Bu tür bir nüfusun yaratacağı yeni yükler hesaplanmadığı için planlama pratiğinin dışına çıkan bir yapılaşma söz konusudur. Okul, hastane, kreş gibi donatı alanlarının da konut alanları ile inşa edilmesi gerekmesine rağmen; bu durum mevcut inşaat yoğunluğunun düşmesi gibi bir durum oluşturacağından turizm görünümlü konut projeleri bu bölgede yaygın bir şekilde inşa edilmektedir.

Büyük ölçekli projelerin bölgenin silüetinde yarattığı etki iki açıdan incelenebilir. Kıyı alanlarına yapılan dolgu çalışmaları ile kıyının formunun dönüşümü; özellikle Tarihi Yarımada’nın görsel bütünlüğüne verebileceği hasar ve yüksek yapılaşmaya izin veren imar planlarıdır. Yenikapı dolgu alanı projesi ile Tarihi Yarımada’nın formu değiştirilmiş, görsel bütünlüğü korunamamıştır (Şekil 9). Kentin doğal morfolojik yapısının bozulması kıyıların, kültürel ve tarihsel sürekliliğinin ortadan kalkması ile sonuçlanmaktadır. 90’lardan günümüze taşınmaya çalışılan imar planlarındaki en önemli plan kararlarından biri yüksekliktir. 70 m yapı yüksekliğine izin veren bu planların kent silüeti açısından yaratacağı hasar o tarihlerde göz ardı edilmiştir. Günümüze gelindiğinde kazanılmış hak olarak bu planların revizyonu ile bölgenin kıyı hattında 18-23 katlar arasında değişen bloklar oluşurken; bu yapılar kıyı şeridinde bariyer etkisi yaratmaktadır (Şekil 10).



Şekil 9: Yenikapı dolgu alanı 2006 (üst) -2018 (alt) uydu görüntüleri

2018	Toplam Alan(m <sup>2</sup> )	Dolgu Alanı(m <sup>2</sup> )	İnşaat Alanı(m <sup>2</sup> )	Yapı Yoğunluğu(Birim)	Nüfus(Kişi Sayısı)	Nüfus Yoğunluğu(Birim)	Nüfus Şematik	Yapı Yoğunluğu Şematik
Seapearl	127648	31400	511600	4	6176	484	3	3
Millet bahçesi	59800	6000	1391	0.02	0	0	1	1
Yalı	72864	4000	215000	3	2048	284,5	3	2
Yedi mavi	63593	0	372000	6	3392	538	3	3
Büyükyalı	111000	0	340000	3	6000	176,5	2	2
Yenikapı	625598	625598	31568	0,05	0	0	1	1
Hyatt Regency	14864	1600	68000	4,5	104	7	1	3
Radisson Blue	13536	0	63000	4,6	1420	1092	3	3
Pruva 34	62373	0	309003	4,9	956	153	2	3
<b>TOPLAM</b>	<b>1088903</b>	<b>668598</b>	<b>1911562</b>	<b>1,755493373</b>	<b>20096</b>	<b>0,018455271</b>		
							0-100 = 1	0-1=1
							100-200=2	1-3=2
							200- üstü=3	3- üstü=3
2003	Toplam Alan(m <sup>2</sup> )	Dolgu Alanı(m <sup>2</sup> )	İnşaat Alanı(m <sup>2</sup> )	Yapı Yoğunluğu(Birim)	Nüfus(Kişi Sayısı)	Nüfus Yoğunluğu(Birim)		
Seapearl	127648	31400	0	0	0	0		
Millet bahçesi	59800	6000	15110	0,25	0	0		
Yalı	72864	4000	21118	0,3	0	0		
Yedi mavi	63593	0	36685	0,5	0	0		
Büyükyalı	111000	0	46921	0,4	0	0		
Yenikapı	78778	78778	0	0	0	0		
Hyatt Regency	14864	1600	0	0	0	0		
Radisson Blue	13536	0	1100	0,08	0	0		
Pruva 34	62373	0	0	0	0	0		
<b>TOPLAM</b>	<b>542083</b>	<b>121778</b>	<b>120934</b>	<b>0,223091298</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
FARK	546820	546820	1790628	1,532402075	20096	0,018455271		
Yüzde artış	101%	449%	1480%	687%				

Şekil 10: Büyük Ölçekli Projelerin Mekânsal Etkilerinin Sayısal Analizi

## 2.6. Ulaşım Etkisi

2000'li yıllarda bölgeye büyük ölçekli projeler ile birlikte ulaşım ağına da yatırımlar yapılmıştır. Yapılan bu ulaşım yatırımları da bölgedeki konut değerlerinin artmasında etkin olmuştur. Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir bağlantı noktası olan İstanbul'un ulusal ve uluslararası karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım bağlantıları ile bölge; gelişmiş ulaşım olanaklarına sahiptir. Ankara asfaltı (E-5) olarak da bilinen D-100 karayolu (O-1) Zeytinburnu ilçesinden geçmekte olup hem bölgesel ve kentsel hem de ilçe ve proje alanı özelindeki önemli ana ulaşım arteridir. Kıyı kesiminde; çift yönlü, kıyıya paralel geçen bir aks olan Kennedy Caddesi; karayolu ulaşımındaki önemli arterlerden biridir. 2016 yılında Avrasya tüneli ile Marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmış, tünel Kennedy caddesine bağlanmıştır. Ayrıca Atatürk Havalimanından Aksaray'a kadar uzanan metro hattı ile Beylikdüzü-Söğütlüçeşme arasındaki metrobüs güzergahı da bölge sınırlarına yakın konumlanmıştır. Yine İstanbul Avrupa bağlantılı demiryolu olan Sirkeci-Halkalı Banliyö treni ilçedeki toplu taşıma için önemli bir alternatiftir. İstanbul'un iki yakasında bulunan mevcut demiryolu hatlarının, boğazın altından geçen bir tünelle birbirine bağlanmasını sağlayan Marmaray Tüp-Geçit Projesi ise şehrin iki yakası arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı açısından önemlidir. Deniz ulaşımı açısından ise proje alanı yakınında yer alan Zeytinburnu İskelesi, Bakırköy Deniz İskelesi ve Yenikapı Feribot İskelesi kullanılmaktadır. Hava ulaşımı açısından Atatürk Havaalanı'nın kapanması turizm merkezi olan bölgedeki otel projelerinin konut projelerine evrilmesi şeklinde yorumlanabilir.

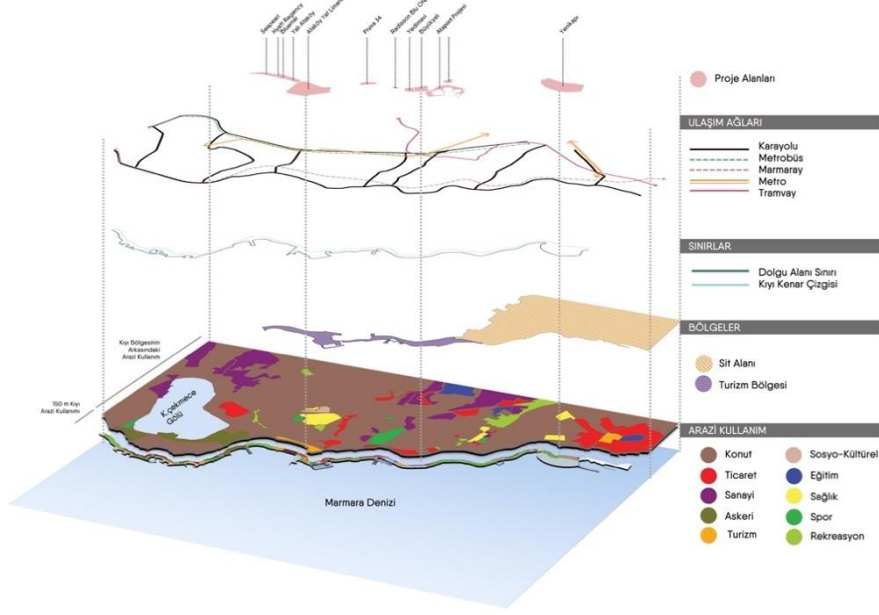
Bölgede, Kennedy Caddesinin kent ile kıyı bandı arasında yaya geçitlerinin de yetersiz olması ile 14 şeritlik bariyer oluşturması, kıyının kentle ilişkisini kuracak ulaşım koridorlarının olmaması, toplu taşımaların yetersiz olması gibi sorunlardan dolayı bölgede yaya ulaşımı çözülmesi gereken önemli bir sorun olarak karşımıza çıkar (Kloos, ve dig, 2015). Büyük kapalı site kurgusu ile tasarlanan bu projeler genellikle güvenlik ile dışarıdan yaya geçişini engellediği için kentle entegrasyondan bahsetmek mümkün değildir.

### SONUÇ:

İstanbul'un kıyı alanlarında, 2000'lerde hızlı bir dönüşüm başlamıştır. Arazi kullanımlarının yatırımcılara bıraktığı noktasal projeler ile plan hiyerarşisinden kopuk, parçalı projeler üretilmiş, bölgesel bütünlük bozulmuştur. Bu projeler, genellikle belediyelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın dışlanarak, merkezi hükümet kararları ile şekillenmiştir. Turizm alanı ilan edilen bölgede "apart" veya "residence" adı altında özel mülkiyete izin veren, kamusal alanı sınırlayan, kıyı kanununa aykırı yapılaşma koşulları ile konut projeleri yoğunlaşmıştır. Kıyı alanlarının kamusal alan olarak tanımlandığı Türkiye'de, kamusal alanların özel sektöre devri söz konusu olmuştur. Bu durum kamusal alanların özelliği ile çelişmektedir ve geri dönüşü olmayan sonuçlara yol açmaktadır. Kıyıda bu konutlar nedeniyle trafik ve altyapı sorunları ortaya çıkmıştır. Rekreasyon alanları olarak tasarlanan bazı projeler ise, sadece yeşil alanlar ve yaya yollarından oluşan, kentlilere hizmet etmeyen yerler haline gelmiştir. Projeler, kentle kıyı arasında bağlantı eksikliği ve ulaşım sorunları nedeniyle amaçlarına hizmet edemediği gibi kentle kıyı arasındaki ilişkiyi de zayıflatmaktadır. Sonuç olarak, İstanbul'un kıyı bölgelerindeki projeler, kıyı kullanımı, planlama süreçleri, örgütlenme modelleri ve ulaşım gibi pek çok faktörü etkileyerek bölgenin dönüşümünü şekillendirmiştir.

Bu bulgular, yapılan analizler, araştırılan dünya örnekleri sonucunda; kıyı alanları düzenlemelerinde tek bir çözümün olmadığı, yerlerin kimliğine, tarihine, ekonomisine, yasal ve yönetsel dinamiklerine göre özgün, kendine uygun bir kıyı düzenleme projelerinin üretilmesi gerektiği düşüncesine varılmıştır. Bu bağlamda Yenikapı-Atatürk Havaalanı arasında kalan Marmara Denizi kıyıları özelinde yapılan bu çalışmada; kıyı düzenleme süreci, yerel bir süzgeçten geçirilerek, arazi kullanımı perspektifinden analiz edilmiştir. 2003 ve 2018 yılları arasındaki dönemde, neoliberal politikaların etkilediği büyük ölçekli kıyı projeleri, yatırımlar, yeni kentsel alanlar incelenip, değişen arazi kullanımlarının sayısal yöntemlerle karşılaştırılması yapılmıştır. Bütün bu analizler ışığında sayısal bir analiz metodolojisi geliştirilerek, tartışmaların odağında olan noktasal projelerin farklı boyutlardaki etkilerinin anlaşılır olması





amaçlanmıştır. Geliştirilen bu metod; büyük ölçekli projelerin kıyı alanlarındaki etkilerini farklı boyutları ile analiz ederek; yapılan veya yapılacak olan hataları ortaya koymaktadır. Noktasal projelerin analizleri sonucunda elde edilen veriler çerçevesinde, 2003 ve 2018 yılları arasındaki bölgedeki mekânsal değişimler, projelerin bölgede meydana getirdiği yükler ve İstanbul kentsel kıyı alanlarının nasıl etkilendiği tartışılmıştır. (Şekil 11, Şekil 12, Şekil 13).



Şekil 11: Projelerin ulaşım ağları, sınırlar, bölgeler ve arazi kullanımları üzerinden değerlendirilmesi



Şekil 12: Analiz sonuçlarının şematik gösterimi (1)

3. BÖLGE (Yenikapı dolgu alanı-Florya sahil şeridi) 2003-2018 DEĞİŞİM ANALİZİ				
	2003 uydu fotoğrafı		2018 uydu fotoğrafı	
				
				
	<b>plan-proje ilişkisi</b>			
<b>plan kararları (üst ölçek plan kararları)</b>	2009 tarihli 1/100.000 çevre düzeni planında bölge turizm merkezi olarak tanımlanmaktadır. Plan raporundaki arazi kullanımında kentsel açık alan lejantı ile taranmıştır. Alan, 1989 yılında alan bakanlar kurulu kararı ile turizm merkezi ilan edilmiştir.			
<b>ulaşım kararları</b>	Bölgedeki ana kara ulaşım hattı Zeytinburnu- Eminönü arası ulaşımın çift yönlü sağlandığı Kennedy caddesidir. Kennedy caddesi; Namik Kemal ve Gazi Mustafa Kemal Paşa caddeleriyle kuzeye doğru Millet ve Ordu caddelerine bağlantı sağlamaktadır. 2019 yılında uzatılan marmaray-tren hattı mevcuttur. 2016 Avrasya tüneli ile marmara bölgesi karayolu bağlantısı açılmıştır. Marmara bölgesinden Yenikapı ve Bakırköy'e denizotobüsü (İDO) ile deniz ulaşımı bulunmaktadır.			
	<b>noktasal projelerin planlama süreci</b>			
<b>projeler</b>	yenikapı dolgu alanı, büyükyalı, yedimavi, yat limanı, yalı ataköy, millet bahçesi, seapearl, hyatt regency, Radisson blue, pruva 34			
<b>haritalar</b>				
	proje alanları	değişim durumu	2003 arazi kullanımı	2018 arazi kullanımı
<b>Arazi kullanımı</b>				
<b>proje türleri</b>	bölge genelinde rekreasyon, ulaşım, konut ve turizm projeleri bulunmaktadır.			
<b>ilgili kurumlar</b>	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, İBB, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Bakırköy Belediyesi, Toki			
<b>örgütlenme modelleri</b>	ihale yap-işlet, hasılat paylaşımı, kiralama			
<b>mülkiyet durumu</b>	özel mülkiyet veya kiralama			
	<b>Noktasal projelerin mekansal etkilerinin sayısal analizi</b>			
	<b>2003 verilerinin analizi</b>	<b>2018 verilerinin analizi</b>	<b>artış miktarı</b>	<b>Yüzdesel artış</b>
<b>alanın boyutu</b>	542.083	1.088.903	546.820	%101
<b>dolgu alanı boyutu</b>	121.778	668.598	546.820	%449
<b>inşaat alanı</b>	120.934	1.602.559	1.481.625	%1480
<b>Yapı Yoğunluğu (inşaat alanı/parsel)</b>	0,2	1,5	1,3	%687
<b>Nüfus</b>	0	17.616	17.616	
<b>Nüfus Yoğunluğu (kişi/ha)</b>	0	161	161	
<b>ekonomik rayiç</b>				
	<b>Noktasal Projelerin Bölge Geneline etkisi</b>			

Şekil 13: Analiz sonuçlarının şematik gösterimi (2)

Bu çalışma; neoliberal söylem ile ivme kazanan büyük ölçekli projelerin İstanbul'da tarihsel, kültürel ve mekânsal zenginlikler barındıran kentsel kıyı alanlarını hızla dönüştürdüğü hipotezini doğrularken, büyük ölçekli projeleri analiz etmede yeni bir metodoloji geliştirmiştir. İlerleyen çalışmalarda; bu analiz metodolojisi İstanbul'un diğer kıyı alanlarında da kullanılarak büyük ölçekli projelerin kıyılarına olan etkileri analiz edilebilir. Gelecekte yapılacak kıyı düzenleme projelerinde yapılan metodoloji bölgenin kendi özelliklerine göre evrilerek denetim ve kontrol mekanizması oluşturulabilir.

#### **Etik Standart ile Uyumluluk**

**Çıkar Çatışması:** Yazar çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

**Etik Kurul İzni:** Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

**Finansal Destek:** Bu çalışma finansal destek almamıştır.

**Teşekkür:** Her türlü desteğinden dolayı Prof. Dr. Gülşen Özaydın'a teşekkür ederim.



**KAYNAKÇA:**

- Bilsel, C. (2006). Kentsel Dönüşüm, Çözülen Kentler ve Parçalanmış Kamusal Alan, Mimarlık Dergisi, 327, s. 21.
- Breen, A. and Rigby, D. (1994). Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge. McGraw- Hill, New York.
- Breen, A. and Rigby D. (1996). The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story. McGraw-Hill, New York.
- Brownill, S. (2011). London Docklands Revisited: The Dynamics of Waterfront Development. In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert (Eds.), Transforming Waterfronts: Fixity and Flow, New York: Routledge. Breen, A. and Rigby D. (1996). The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story. McGraw-Hill, New York.
- Çevre Düzeni Planı (2009). 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi., İstanbul
- Gül, Y. A., Kılıç, A. (2002). İstanbul'da Kentsel Kıyı Mekanında Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi ve Planlaması, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, İzmir, 5-8 Kasım.
- Hoyle, B. S., Pinder, D. A. and Husain, M. S. (1988). Revitalizing The Waterfront: International Dimensions of Dockland Re-development, Belhaven Press, London.
- Kıyı Kanunu (1990). T.C Resmi Gazete, 20495 (3621 Sayılı Kanun), 4 Nisan 1990. Erişim: 30 Nisan, 2020, adres : <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3621.pdf>
- Kloos, M., Tebart, P., Wachten, K. (2015). Kültür Mirası Etki Değerlendirmesi (KÜMED) Raporu, İBB Üstyapı Projeler Müdürlüğü, İstanbul
- İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, 2019, Kişisel görüşme
- İmar Planı Raporu. (2018). Zeytinburnu Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Yat Limanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Plan Açıklama Raporu. Modül Planlama, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (2019). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 70-71-72-73-74-75-76-77-83 Parseller, 774 Ada 78 Parselin Bir Kısmı, 2246 Ada 1 Parsel ve Bir Kısım Tescil Harici Alana İlişkin 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (2019). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 70-71-72-73-74-75-76-77-83 Parseller, 774 Ada 78 Parselin Bir Kısmı, 2246 Ada 1 Parsel ve Bir Kısım Tescil Harici Alana İlişkin 1/5000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (2013). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 57 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (2013). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 57 Parsel 1/5000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Raporu, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (2007). İstanbul Ataköy Turizm Merkezi Bakırköy İlçesi, Sakızağacı Mahallesi, 5 Pafta, 1 Ada, 18 Parsele ait 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Raporu, İstanbul.
- İmar Planı Raporu. (1991). Türkiye Emlak Bankası Ataköy Sahil Tesisleri Mevzii İmar Planı, İstanbul.

İmar Planı Raporu. (2009). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 771 Ada 12 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Tadilatı Raporu, İstanbul.

İmar Planı Raporu. (2015). İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Kazlıçeşme Mahallesi 774 Ada 61 Parsel 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.

İmar Planı Raporu. (2015). İstanbul İli Fatih İlçesi Yenikapı Bölgesi Rekreasyon ve Meydan Amaçlı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, İstanbul.

İstanbul Kent Almancağı (2014). Eylül Dosyası Ataköy Kazlıçeşme Turizm Merkezi, s.140-156, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul.

İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, (2009), 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planı.

Tekeli, İ. (1991). Kent Planlaması Konuşmaları. TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara.

Usanmaz Coşkun, Berna, (2020), Kıyı Alanlarındaki Kentsel Projelerin Bağlamla İlişkileneşmesi İçin Arazi Kullanımına Dayalı Bir Yaklaşım Önerisi, İstanbul Örneğı, Doktora Tezi, MSGSÜ.

Shaw, B. M. (1993). The London Docklands Experience. In R. Bruttomesso (Ed.), Waterfronts: A New Frontier For Cities On Water, pp. 124-130, International Centre Cities on Water, Venice.

Url-1 <<https://parselorgu.tkgm.gov.tr>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-2 <<http://www.gayrimenkulhaber.com/residence-projeleri/ottomare-suites> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-3 <<http://www.yaliatakoy.com/m/index.php?sayfa=galeri>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-4 <<https://www.docdroid.net/MO3pB9G/atakoy-marina-katalog-pdf#page=11>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-5 <<https://www.toki.gov.tr/kurulus-ve-tarihce> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-6 <<https://docplayer.biz.tr/8550148-Atakoy-mega-yat-limani-surecleri-ile-ilgili-ozet-bilgi.html> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-7 <<https://emlakkulisi.com/atakoy-mega-yat-limaninin-ust-yapi-inaaat-izni-yok/381533>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-8 <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/atakoyde-parsel-davasi-40208143> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-9 <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/yenikapida-doldu-bitti-1092003/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-10 <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/yenikapiyi-doldurmak-icin-yol-bulundu-1105021/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-11 <[www.anayasa.gen.tr/1982ay.htm\\_](http://www.anayasa.gen.tr/1982ay.htm_)>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-12 <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/atakoy-sahibini-buldu-9967814>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-13 <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoyde-ilk-muhur-hyatta-1194810/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-14< <https://www.dunya.com/gundem/atakoy-sahiline-en-yuksek-teklif-ozyazici039dan-haberi-120579>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-15< <https://www.arkitera.com/haber/emlak-konut-gyonun-kazlicesme-arazisi-icin-milyarlar-havada-ucusuyor> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-16<<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/5-yil-beklenen-temel-atildi-40118064>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-17 <[http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cevre/454146/Yikamadilar\\_emsal\\_oldu.html](http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cevre/454146/Yikamadilar_emsal_oldu.html) >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-18 <<http://www.radikal.com.tr/turkiye/atakoy-sahilde-skandal-1172117/>>, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-19 < <http://www.radikal.com.tr/turkiye/baruthane-arazisi-kurtuldu-1458243/> > , erişim tarihi 30 Nisan 2020.

Url-20 <<https://istatistik.istanbul/?#dashboard> >, erişim tarihi 30 Nisan 2020.

## EXTENDED SUMMARY

### Research Problem:

In this study, the historical process of the coastal areas is evaluated chronologically by discussing within the framework of the dynamics affecting the spatial change and legislation in the Ataköy coastal areas and the problems that arise in this process are determined in a cause-effect relationship. By analyzing the physical impact of the projects on the scale of concrete data, it is aimed to define point projects within the dynamics of land use and plan relationship.

Within the framework of the questions, it focuses on; enabling the processes and effects of point projects to be more understandable; It aims to develop a numerical analysis methodology that deals with projects from different dimensions.

### Research Questions:

What is the change in land use on Ataköy urban shores in the 2000s? What are the planning processes, design criteria and spatial effects of the urban projects that came to the fore in these dates?

### Literature Review:

As a result of the changing urban, economic, political and technological factors in the historical process, the functions on the coasts have also changed. Starting from the 1960s, especially the areas based on industrial functions moved away from the urban coasts, and the vacant areas quickly turned into depression areas. (Holy et al, 1988) With the effect of successful pioneering examples that started at the same time, coastal planning projects gained momentum in the 1980s; has continued to evolve up to the present day. In Turkey, especially after 1980, with the global economy showing its effect all over the world, urban policies guided by neoliberalism, the popular discourse of the period, began to shape cities; Istanbul, in particular, has entered a rapid transformation process. Investor-oriented urban policies and the urban dynamics created by these policies, especially the idle coastal areas, have been accepted as a tool for economic development. However, the impact of the idea of transforming coastal areas into new investment areas and the inadequacy of public interest in the projects have led to social concerns and debates. This study has emerged with the concern created by the transformation of Istanbul's original coastal areas by projects that prioritize economic demands without public interest and protection sensitivity after 2000.

## Methodology:

In the study, numerical analysis and evaluation of the spatial change of the Marmara Sea coasts of the European side between 2003-2018 and spatially limited to the urban coastal areas, between Yenikapı and Atatürk Airport, were made. Large-scale coastal projects, investments, new urban areas (filled areas) developed in the axis of neoliberal policies between these dates were analyzed in detail and compared with the numbers of land uses that changed in the same years using geographic information systems technique. A buffer zone of 150 m has been determined along the coastline. 2003 and 2018 land use and spatial change comparisons were made based on this buffer zone. This study focuses on 11 projects on the coastal line between Yenikapı and Atatürk Airport. These projects are Sea Pearl Ataköy, Millet Garden, Yalı Ataköy, Ataköy Marina, Yedimavi, Büyükyalı, Ataport Seaport and Cruise Port, Pruva 34, Radisson Blu, Hyatt Regency and Yenikapı filling area-rally area.

In order to make the large-scale project process and its effects more understandable, a numerical analysis methodology, which is shaped within the framework of objective and subjective variables and criteria that handles projects in different dimensions, has been developed. This analysis method consists of 4 phases called Definition, Acceptance, Impact analysis and Near environment change analysis.

## Results and Conclusions:

Spot projects, which gained momentum with the neoliberal discourse that came to the fore in urban policies in Turkey in the 2000s, are rapidly transforming the urban coastal areas in Istanbul, which contain historical, cultural and spatial riches. Large-scale projects, which are designed away from the hierarchy of the plan, detached from their surroundings, cause the development of uniform coasts that cannot establish a coastal-city relationship and lack an urban context, and cause problems such as the disappearance of the original values of the coasts (Breen and Rigby 1994). As a result of the analyzes made and the world examples researched, it was concluded that there is no single solution in the regulation of coastal areas, and that a unique and suitable coastal arrangement projects should be produced according to the identity, history, economy, legal and administrative dynamics of the places. In this context, in this study, which was carried out on the shores of the Marmara Sea between Yenikapı and Atatürk Airport, the coastal regulation process was analyzed from the perspective of land use, passing through a local filter. Large-scale coastal projects, investments, new urban areas (filled areas) developed in the axis of neoliberal policies between 2003 and 2018 were analyzed in detail and compared with the numbers of land uses that changed in the same years. A numerical analysis methodology has been developed, which aims to make the processes and effects of large-scale projects understandable and deals with projects in different dimensions. This developed method analyzes the effects of large-scale projects on coastal areas with different dimensions and reveals the mistakes that have been made or will be made. In the light of the data obtained from large-scale projects, the spatial change of the region between these dates and the effects of the situation on the urban coastal areas of Istanbul were discussed by calculating the loads that the projects would bring on a regional basis (Figure 11, Figure 12). This study has developed a new methodology for analyzing large-scale projects, while confirming the hypothesis that large-scale projects that gained momentum with the neoliberal discourse are rapidly transforming urban coastal areas in Istanbul that contain historical, cultural and spatial richness. In future studies, this analysis methodology can be used in other coastal areas of Istanbul to analyze the effects of large-scale projects on the coasts. In the future coastal planning projects, the methodology can be evolved according to the characteristics of the region and an inspection and control mechanism can be created.