OCAK-2026

KENT GÜNDEMİ ARAŞTIRMALARI

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İstanbul Planlama Ajansı

İstanbul'da Mavi Kamusallık:
Gündelik Hayatta Denizle Temaslar



Yayın Yönetimi ve İdari Koordinasyon
İstanbul Planlama Ajansı

İçerik Sorumluları
Dr. İrfan Emre Kovankaya

Hazırlayan
Anıl Gencelli, Ayşe Ece Durmaz, Elanur Demir, Dr. İrfan Emre Kovankaya

Katkı Sunanlar
Can Aydın, Ece Nur Akman, Arş. Gör. Elif Hant, Dr. Öğr. Üyesi Esra Sert, Gökhan Tan, Doç. Dr. Irmak Ertör, Kıvılcım Göksu Toprak, Tuğçe Altınkaya, Volkan Narcı, Zeynep İğmen

Tasarım Konsepti ve Yayın Kimliği
İPA İletişim Şefliği

Basım Yeri ve Tarihi
İstanbul, Ocak 2026

Kapak Fotoğrafı
Kartal Orhantepe sahili, 2024, Gökhan Tan arşivi

ISBN: 978-625-93733-3-1
İstanbul Planlama Ajansı yayınıdır.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ 1

GİRİŞ 4

YÖNTEM 5

BİR ARKA PLAN OLARAK DENİZ: KIYI SOSYALLEŞMELERİ VE DENİZ ULAŞIMI 6

- Kentleşme ve Rekreasyon İhtiyacının Artması 6
- Kentsel Mavi Alanlar ve "Mavi Sağlık" 8
- İstanbul'da Kıyı Kullanımının Tarihsel ve Mekânsal Dönüşümü 11
- Sahilde Vakit Geçirmenin Anlamı 32
- İstanbul'da Deniz Ulaşımı: Gündelik Hayatın İçinde Deniz 56

İSTANBUL'DA AMATÖR OLTA BALIKÇILIĞI 69

- Temel Motivasyonlar 75
- Ekolojik Bilgi Birikimi 80
- Topluluk Hissi 86

DENİZİN İÇİNDE OLMAK: İSTANBUL'DA SU SPORLARI 90

- Su Sporlarında Altyapı ve Kurumsal Destek 92
- İstanbulluların Su Sporları Deneyimleri 94

SONUÇ: KENT HAKKI VE KENTSEL DAYANIKLILIK AÇISINDAN İSTANBUL'DA DENİZLE TEMAS 103

YÖNETİCİ ÖZETİ

Su yüzeyleri ve kıyılar, kentsel rekreasyon alanları içinde "mavi mekânlar" olarak adlandırılmıştır. Bu alanlar, yeşil alanlarda olduğuna benzer şekilde, özellikle İstanbul gibi bir kıyı metropolünde rekreasyon alanlarının vaz geçilemez unsurlarındandır. Mavi alanlar da aynı yeşil alanlar, kültürel ve sosyal alanlar, sağlık ve eğitim hizmet alanları gibi kamusal alanlardır ve diğer tüm kentsel hizmetler gibi bu alanlara erişim de bir "kent hakkı" konusudur. İstanbul gibi metropollerde artan nüfus yoğunluğu, hızlı yaşam temposu ve yoğun yapılaşma, açık ve kamusal alanlara erişimi kent yaşamının temel meselelerinden biri hâline getirmektedir. Rekreasyon ve serbest zaman pratikleri bu bağlamda tali değil, kentsel yaşamın sürdürülebilirliği açısından zorunlu unsurlar olarak öne çıkar. Kent hakkı yaklaşımı, bireylerin yalnızca barınma ve ulaşım gibi temel ihtiyaçlara değil, bedensel, duyusal ve psikolojik iyilik hâline de sahip olduğunu vurgular.

Araştırmalar, mavi alanlara maruz kalmanın fiziksel aktiviteyi teşvik ettiğini, stres düzeylerini azalttığını ve toplumsal etkileşimi güçlendirdiğini göstermektedir. "Mavi sağlık" olarak adlandırılan bu etki seti, su kenarlarının yalnızca estetik değil, aynı zamanda terapötik bir potansiyele sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Deniz manzarası, dalga sesi ve açık ufuk gibi çok duyulu uyaranlar, bireylerin zihinsel olarak yenilenmesini desteklerken, kıyılar farklı toplumsal grupların bir araya gelebildiği kapsayıcı kamusal alanlar olarak işlev görmektedir.

Bu bağlamda hazırlanan "İstanbul'da Mavi Kamusallık: Gündelik Hayatta Denizle Temaslar" raporu, İstanbul'daki deniz ve kıyı alanlarını kentlinin dinlenebildiği, sosyalleşebildiği ve doğayla temas kurabildiği nadir açık kamusal mekânlar olarak üstlendikleri kritik rol açısından değerlendirmektedir. Mavi alanların varlığı kadar erişilebilirliği, sürekliliği ve kullanım çeşitliliği de kent hakkının ayrılmaz bir parçası olarak görülmelidir.

Bu araştırma kapsamında, bölüm yapısıyla paralel biçimde **dört ana grupla** derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmiştir: (i) kıyı mekânını kullananlar, (ii) deniz ulaşımını kullananlar, (iii) amatör balıkçılar ve (iv) deniz sporlarıyla aktif olarak ilgilenenler. **3–18 Aralık** tarihleri arasında **Üsküdar, Beyoğlu, Beşiktaş, Beykoz, Zeytinburnu, Bakırköy, Fatih, Kadıköy, Maltepe ve Kartal** ilçelerinde toplam **59 katılımcıyla** yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Katılımcıların **24'ü kıyı mekânını gündelik rekreatif amaçlarla kullananlar, 14'ü amatör balıkçılar, 13'ü deniz sporlarıyla ilgilenenler** ve **12'si deniz ulaşımını kullananlar**dan oluşmaktadır. Görüşmecilerin **32'si erkek, 27'si kadındır**; amatör balıkçılar arasında kadın katılımcılara ulaşılamamış olması çalışmanın önemli bir sınırlılığıdır. Görüşmelerde denizle temas biçimleri, motivasyonlar, mekân tercihleri, çevresel ve kentsel koşulların etkileri, karşılaşılan zorluklar, sosyal ilişkiler ve denizle temasın iyi olma hâline katkıları ele alınmıştır.

Nitel mülakatlara ek olarak, **İPA tarafından CATI yöntemiyle yürütülen İstanbul Barometresi Kasım–Aralık 2025 araştırmalarının** bulgularından yararlanılmış; bu kapsamda **20 Kasım–27 Aralık 2025** tarihleri arasında **1511 İstanbul sakiniyle** yapılan görüşmelerde deniz kenarına inme sıklıkları, nedenleri, kullanılan sahiller, kıyı faaliyetleri, su sporlarına dair farkındalık, deniz ulaşımı kullanım sıklıkları ve tercih nedenleri incelenmiştir. Raporda ayrıca **Şehir Hatları AŞ. ve BELBİM AŞ.** verileri ile **Spor AŞ. Haliç Su Sporları Tesisi** kullanıcılarına ilişkin gözlemlerden yararlanılmış; görsellerin büyük bölümü **Gökhan Tan'ın arşivinden** derlenmiştir. Araştırmanın kapsamını netleştirmek amacıyla, **geçimini doğrudan denizden sağlayan profesyonel gruplar** (profesyonel balıkçılar, gemi personeli vb.) çalışma dışında bırakılmış; rapor, denizle **amatör düzeyde temas kuran İstanbullulara** odaklanmıştır.

İstanbul kıyıları tarihsel olarak üretim, ulaşım, sosyalleşme ve rekreasyon işlevlerini birlikte barındıran çok katmanlı mekânlar olmuştur. Ancak özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sahil yolları, dolgu alanları ve büyük ölçekli projeler aracılığıyla kıyı ile kent arasındaki fiziksel ve

duyusal ilişki zayıflamıştır. Bu dönüşüm, denizle kurulan doğrudan ve bedensel temas biçimlerini geriletmiş; yüzme ve benzeri pratikler giderek istisnai, mekânsal ve sınıfsal olarak ayrışmış deneyimlere dönüşmüştür. Öte yandan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin son dönemdeki faaliyetleri, özellikle kıyı alanlarında ruhsatsız özel kullanım alanlarına yönelik gerçekleştirilen yıkım faaliyetleri ile su sporları tesisleri üzerinden vatandaşlar açısından gittikçe daha erişilebilir bir hal alan farklı deniz sporu dallarının yaygınlaştırılması gibi pratikler İstanbul'un potansiyelinin kullanılabilmesi için önemli girişimler olmuştur.

Rapor kapsamında elde edilen bulgular şu şekildedir:

- Bu rapor kapsamında hazırlanan kıyı erişim analizi uydu görüntüleri, sokak verileri, arazi kullanımı ve imar planlarının çakıştırılmasıyla kıyı erişilebilirliğini **geçirgen, yarı geçirgen ve kapalı alanlar** olarak sınıflandırmaktadır. Bu çalışmaya göre İstanbul kıyı şeridinin **%69'u tamamen açık ve erişilebilir, %12'si yarı geçirgen** ve **%20'si ise geçişe ve kullanıma kapalıdır**. Ancak erişime açık kıyıların önemli bir bölümü İstanbul'un **Karadeniz sahillerinde** yer almakta; merkez ilçelerde erişimin görece daha kısıtlı olduğu görülmektedir. İstanbul genelinde kayıtlı nüfusun yalnızca **%12'si (yaklaşık 1,8 milyon kişi)** yaya olarak **15 dakika, %27'si (yaklaşık 4,2 milyon kişi)** ise **30 dakika** içinde kıyıya erişebilmektedir.
- İlçe bazında bakıldığında, **15 dakika içinde kıyıya erişebilen nüfus oranı** en yüksek ilçeler **Adalar (%100)**, **Beyoğlu (%66)**, **Fatih (%49)** ve **Bakırköy (%48)** olarak öne çıkmaktadır. Erişim süresi **30 dakikaya** çıktığında **Beyoğlu ve Adalar %100 erişim oranına** ulaşmakta; **Bakırköy ve Fatih'te** bu oran **%95–96** düzeyine yükselmektedir. **Kadıköy, Zeytinburnu, Büyükçekmece ve Beşiktaş** gibi ilçelerde ise 30 dakikalık erişim oranları **%70–76** aralığında seyretmektedir.
- Bu bulgular, İstanbul'da kıyıya erişimin ilçeler arasında **önemli ölçüde farklılaştığını** ve kıyıya fiziksel yakınlığın tek başına yeterli olmadığını göstermektedir. Yaya erişiminin görece yüksek olduğu alanlarda dahi, kıyı mekânlarının **kullanım biçimi, düzenleme yaklaşımı ve kamusallık düzeyi**, erişimin niteliksel karşılığını belirleyen temel unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Dolayısıyla İstanbul kıyılarında erişilebilirlik, yalnızca mesafe ve süreyle değil; **kamusal, kapsayıcı ve gündelik kullanıma açıklık** kriterleriyle birlikte değerlendirilmesi gereken kritik bir kentsel mesele olarak ortaya çıkmaktadır.
- BELBİM verilerine göre 2025 yılında deniz ulaşımının toplam ulaşımdaki payı kış aylarında **%2** düzeyindeyken, ilkbaharla birlikte **%3**'e, yaz aylarında ise **%4'e** yükselmektedir. Yaz dönemindeki artış, yalnızca hava koşullarıyla değil; deniz ulaşımının bu dönemde **rekreatif ve deneyimsel bir pratik** olarak algılanmasıyla da ilişkilidir.
- Kullanıcı profilleri incelendiğinde, **öğrenciler toplam deniz geçişlerinin %27,5'ini** gerçekleştirerek deniz ulaşımının **hacimsel taşıyıcısı** konumundadır. **65 yaş üstü kullanıcılar %7,8'lik payla** ikinci sırada yer almakta ve kendi içlerinde deniz ulaşımını **oransal olarak en yoğun kullanan grup** olarak öne çıkmaktadır.
- **Kentsel iç hatlarda** yolcu sayıları yıl boyunca görece dengelidir ve bu hatlar ağırlıklı olarak **gündelik mobilite** işlevi görmektedir. Buna karşılık **Boğaz ve Adalar hatlarında** yaz aylarında yolcu sayıları kış aylarına kıyasla **iki ila altı kat** artmakta; bu hatlarda deniz ulaşımı, ulaşım işlevinin ötesinde **denizle temas ve seyir odaklı rekreatif bir deneyime** dönüşmektedir. Nitel saha görüşmelerinde üzenli kullanıcılar için vapur, gündelik rutinin pratik ve görece sakin bir parçasıyken; seyrek kullanıcılar için deniz yolculuğu, özellikle seçilen, **dinginlik, manzara ve İstanbul'la temas hissi** üreten bir deneyim olarak tanımlanmaktadır. Barometre verilerine göre deniz ulaşımının tercih edilme nedenlerinin başında **%43,5 ile keyifli ve manzaralı yolculuk**, ardından **%24,7 ile hız avantajı** gelmektedir.
- Kentsel mavi alanlara erişim, tıpkı yeşil alanlar gibi, açık bir kentsel adalet meselesidir. İstanbul'da kıyıların hukuken kamusal olmasına karşın, erişimin mekânsal, sosyal ve ekonomik eşitsizlikler nedeniyle fiilen sınırlı kaldığı görülmektedir. Gelir düzeyi düşük gruplar, kentin çeperlerinde yaşayanlar, çocuklar, yaşlılar ve kadınlar için denize düzenli erişim çoğu

zaman zorlaşmaktadır. Bu durum, mavi alanların sunduğu sağlık ve iyilik hâli faydalarından eşitsiz biçimde yararlanılmasına yol açmaktadır. Dolayısıyla İstanbul kıyılarının planlanması ve yönetiminde erişilebilirlik, kapsayıcılık ve kamusal süreklilik ilkelerinin merkeze alınması; denizin kentsel yaşamda yeniden aktif, eşitlikçi ve iyileştirici bir unsur hâline gelmesi açısından temel bir sorumluluk olarak öne çıkmaktadır.

- Bu çalışmada tanımlanan **üçlü temas sürekliliği** — denizin arka plan olarak deneyimlenmesi, eşikte kurulan etkileşimler ve denizin içinde olma hâli — mavi alan literatüründe öne çıkan **mavi sağlık (blue health)** ve **mavi zihin (blue mind)** yaklaşımları açısından güçlü bir analitik çerçeve sunmaktadır. Mevcut araştırmalar, mavi alanlarla kurulan ilişkinin ruhsal iyilik hâli, stres düzeyleri, dikkat ve odaklanma kapasitesi ile yaşam doyumu üzerinde olumlu etkiler yarattığını göstermektedir. Bu etkiler; psikolojik dayanıklılık, fiziksel sağlık ve aktif yaşam, sosyal bağlar ve çevresel farkındalık başlıkları altında **kentsel dayanıklılığı** güçlendiren çok katmanlı bir katkı alanı oluşturmaktadır. İstanbul özelinde yürütülen saha çalışması, sınırlı kapsamına rağmen bu çerçevenin yerel ölçekte geçerli olduğuna işaret eden bulgular sunmaktadır.
- Ancak bu potansiyelin açığa çıkabilmesi, denizle temasın kamusal, güvenli ve eşitlikçi biçimde erişilebilir olmasına olduğu kadar, denizin insan merkezli bir "kullanım alanı" olarak değil, insanın da parçası olduğu **daha geniş bir sosyal-ekolojik sistem** olarak ele alınmasına bağlıdır. Bu çalışma, denizle kurulan ilişkinin insan deneyimi üzerinden okunmakla birlikte, ilişkinin karşılıklı, kırılgan ve ekosistem temelli bir yapıya sahip olduğunu kabul etmektedir. Dolayısıyla mavi alanların etkileri, yalnızca bireysel faydalar üzerinden değil; insan-ekosistem etkileşiminin bütünlüğü içinde değerlendirilmelidir.
- Bu noktada **kamusal alan**, **kıyı erişimi ve kent hakkı** tartışmaları belirleyici hâle gelmektedir. İstanbul'da denizle kurulan temasın farklı düzeyleri, bireysel tercihlerden çok kıyıların fiziksel erişilebilirliği, kamusallığı ve güvenliği ile doğrudan ilişkilidir. Kıyıların özelleştirilmesi ya da erişimin sınırlandırılması, denizle temas sürekliliğini kesintiye uğratmakta; mavi alanların sağlık, dayanıklılık ve toplumsal bütünleşme üzerindeki etkilerini daraltmaktadır. Bu bağlamda mavi alanların, yeşil alanlarla eşdeğer kamusal mekânlar olarak planlanması ve kent hakkının ayrılmaz bir parçası olarak ele alınması gerekmektedir.
- Son olarak, yüzme, amatör balıkçılık, deniz ulaşımı ve su sporları gibi suyla ilişkili pratikler, nostaljik ya da romantik kalıntılar olarak değil; **çağdaş kentsel stratejilerin ve dayanıklılık odaklı planlama yaklaşımlarının aktif bileşenleri** olarak değerlendirilmelidir. Bu pratikler, aynı zamanda ekosistem değişimlerini doğrudan gözlemleyen, çevresel farkındalık ve koruma potansiyeli taşıyan toplumsal aktörler üretmektedir. **Toplumsal Ekolojik Sistem (SES)** ve **Tek Sağlık (One Health)** yaklaşımlarıyla örtüşen bu perspektif, mavi alanları insan sağlığı, ekosistem sağlığı ve kamusal yaşamın kesiştiği bütüncül bir alan olarak ele almayı gerekli kılmaktadır. Bu çalışma, denizle temasın niteliği ve erişilebilirliğinin, yalnızca bireysel refahı değil, İstanbul'un adil ve dayanıklı geleceğini belirleyen temel unsurlardan biri olduğunu ortaya koymaktadır.

GİRİŞ

Bu rapor, İstanbul'da yaşayan insanların gündelik hayatta denizle kurdukları ilişki biçimlerini incelemektedir. Bu ilişki biçimleri, geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Bu yelpazenin bir ucunda, günlük yaşamı boyunca denizle neredeyse hiç temas kurmayan; iş ve ev arasındaki yolculuklarında dahi denizi görmeyenler yer alır. Günlük ulaşımında köprüleri ya da sahil yollarını kullananlar ve denizle görsel ve mekânsal olarak daha dolaylı fakat süreklilik taşıyan bir ilişki kuranlar bu grubun hemen ardından gelir. Bu temaslar zihinsel veya görsel düzeyde temaslardır.

Bu gündelik temas biçimleri, denizle kurulan ilişkinin yalnızca zihinsel ve görsel düzeyde kalmadığı; kimi durumlarda mekânsal ve bedensel bir deneyime dönüştüğü daha yoğun pratiklere de zemin hazırlar. Hafta sonları ve tatil dönemlerinde kentte denizle temas ihtimali ve yoğunluğu daha da artar. Kıyıya inmek, "deniz havası almak", sahil parklarında vakit geçirmek, piknik yapmak, yasak da olsa mangal yakmak, yüzmek, egzersiz yapmak ya da tatile gidilemeyen durumlarda Adalar'a gitmek, İstanbul'da denizle temasın yoğunlaştığı başlıca bağlamlardır. Denizle kurulan ilişkinin daha yoğunlaştığı bir diğer aşamada, günlük ulaşımında özellikle deniz yolunu tercih edenler yer almaktadır. Boğaz, Haliç ya da Marmara kıyıları boyunca yapılan yolculuklarda, suyun üzerinde olma hissi ve karasal ortamdan -kısa süreli de olsa- deniz ortamına geçiş deneyimi ortaya çıkar. Birçok İstanbullu için gündelik ve sıradan görülebilecek bu pratik, aslında İstanbul'a özgü mekânsal bir ayrıcalığı ve denizle kurulan özgün bir temas biçimini temsil eder.

Denizin artık bir arka plan olmaktan çıkıp etkileşime geçilen bir mekân olarak deneyimlenmesi ise özellikle balıkçılarla görünür olur. Bu temaslarla, zihinsel süreçler bedensel bir deneyim hâlini alır; kurulan ilişki, zihinde gerçekleşen bir "deniz algısı" olmaktan çıkarak fiili bir "temasa" dönüşmeye başlar. Bu fiili temasların en yoğunlaştığı hal ise deniz sporlarında ortaya çıkar. Deniz sporlarıyla deniz artık etkileşime girilen ve keşfedilen bir ortama dönüşmektedir.

Bu raporun amacı, İstanbulluların gündelik hayatta denizle kurdukları özellikle duyusal ve fiziksel temasın biçimlerini sorgulayarak, rekreatif bir alan olarak denizin kamusallığına ve bunun kentsel dayanıklılık üzerindeki etkilerine dikkat çekmektir. Yolculuklarında deniz ulaşımını kullanan, sahile inen, kıyıda yürüyen, koşan, piknik yapan, yüzen, balık tutan ve son dönemde giderek çeşitlenen deniz sporu olanaklarını tercih eden kentlilerin motivasyonları ve bu temasın biçimleri raporun ana konusunu oluşturmaktadır. Raporun amacı, İstanbul'da yaşayan vatandaşların denizle kurdukları gündelik temasa dair mütevazı bir fotoğraf çekmektir.

Bu rapor, kentsel mavi alanlar bağlamında İstanbulluların denizle kurduğu gündelik teması, temasın yoğunluğu ve niteliği üzerinden üç bölümde ele almaktadır. İlk bölümde kentsel mavi alanların rekreasyon açısından anlamı, İstanbul'da kıyı kullanımının tarihi, kıyı kullanımının biçimleri ve deniz ulaşımı ele alınmakta, denizin çoğunlukla bir arka plan olarak deneyimlendiği sahil parkları, kıyı mekânları ve deniz ulaşımı üzerinden kurulan gündelik temas biçimlerini kapsamaktadır. İkinci bölüm, denizle daha karşılıklı ve etkileşimli bir ilişki kurulan, mavi alanlarla doğrudan temas içeren amatör balıkçılık pratiklerine odaklanmaktadır. Üçüncü bölümde ise denizin bir arka plan olmaktan çıkarak doğrudan bedensel deneyimin mekânına dönüştüğü deniz sporları ele alınmaktadır.

YÖNTEM

Yukarıda bahsedilen bölüm yapısıyla paralel olarak bu araştırma kapsamında (i) kıyı mekânını kullananlar, (ii) deniz ulaşımını kullananlar, (iii) amatör balıkçılar ve (iv) deniz sporlarıyla aktif olarak ilgilenenler olmak üzere dört ana grupla 3-18 Aralık tarihleri arasında derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler Üsküdar, Beyoğlu, Beşiktaş, Beykoz, Zeytinburnu, Bakırköy, Fatih, Kadıköy, Maltepe ve Kartal ilçelerinde toplam 59 katılımcı ile yapılmıştır. Katılımcıların 14'ü amatör balıkçılardan, 24'ü kıyı mekânını yürüyüş, yüzme, bisiklet sürme ve piknik gibi rekreatif etkinliklerle kullanan gündelik kullanıcılardan, 13'ü yüzme, yelken, dalış, kürek ve kano gibi deniz sporlarıyla aktif olarak ilgilenen bireylerden, 12'si ise gündelik hareketliliklerinde deniz ulaşımını kullanan bireylerden oluşmaktadır. Görüşmecilerin 32'si erkek, 27'si kadındır; rekreatif balıkçılık pratiği aktörleri arasında kadın katılımcılara ulaşılamamış olması araştırmanın önemli bir sınırlılığı olarak not edilmelidir. Mülakatlar yarı yapılandırılmış bir çerçevede yürütülmüş; katılımcıların denizle temas biçimleri, bu pratiklere başlama motivasyonları, mekân tercihleri, çevresel koşulların ve kentsel düzenlemelerin etkileri, karşılaşılan zorluklar, sosyal ilişkiler ve topluluk bağları ile İstanbul'da denizle temasın gündelik yaşama ve iyi olma hâline katkıları ele alınmıştır.

Yapılan derinlemesine mülakatlar istatistiksel izleklerden ziyade belirli pencereler açmaya odaklanan nitel bir araştırma çerçevesi sunmaktadır. Nitel araştırma yöntemine ek olarak İPA tarafından aylık olarak CATI yöntemiyle hazırlanan İstanbul Barometresi'ndeki sorulara yer verilmiştir. İstanbul Barometresi Kasım ve Aralık 2025 Raporları, 20 Kasım - 27 Aralık 2025 tarihleri arasında 1511 İstanbul sakini ile telefon üzerinden görüşülerek hazırlanmıştır. Bu araştırmalarda İstanbulluların deniz kenarına inme sıklıkları, sebepleri, kullanılan sahiller, sahilde yapılan faaliyetler, İstanbul'da yapılan su sporlarına dair farkındalık düzeyleri, etkinlikleri gerçekleştirme sıklıkları, deniz ulaşımı kullanım sıklıkları ve tercih nedenleri gibi sorular sorulmuştur.

Kapak fotoğrafı dahil, raporda kullanılan görsellerin çok önemli bir kısmı serbest foto muhabiri ve editör Gökhan Tan'ın arşivinden derlenmiştir ve bu görsellerin içeriğinden Gökhan Tan sorumludur. İstanbul'daki deniz ulaşımına dair İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Şehir Hatları AŞ. ve BELBİM AŞ. verilerinden yararlanılmıştır. Öte yandan saha görüşmeleri sırasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı iştirak şirketi Spor İstanbul'un Haliç Su Sporları Merkezi'ndeki kullanıcılarla temasa geçilmiş, ayrıca Spor İstanbul verilerinden yararlanılmıştır.

Rapora konu olan bu geniş alanı daha tanımlı biçimde ele alabilmek amacıyla geçimini doğrudan denizden sağlayan gruplar çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Gemi kaptanları, tayfalar, deniz temizliğinden sorumlu çalışanlar ve özellikle profesyonel balıkçılar, İstanbul bağlamında kendi başına ayrı bir araştırma alanı oluşturacak ölçüde kapsamlıdır. Bu raporda ise denizle teması amatör düzeyde olan İstanbullular ele alınmaktadır.

BİR ARKA PLAN OLARAK DENİZ: KIYI SOSYALLEŞMELERİ VE DENİZ ULAŞIMI



Eminönü İskelesi, 2025, Gökhan Tan arşivi

İstanbul'da denizle kurulan gündelik temasın en yaygın ve görece en erişilebilir biçiminde, deniz çoğunlukla mekânsal ve algısal bir arka plan olarak deneyimlenir. Sahil parkları, kıyı promenatları, iskeleler ve vapur hatları; denizin doğrudan içine girilmediği, ancak sürekli olarak görsel, işitsel ve iklimsel etkilerinin hissedildiği mekânlardır. Yürüyüş yapmak, koşmak, banklarda oturmak, sohbet etmek ya da deniz ulaşımını kullanmak gibi pratiklerde deniz, gündelik yaşamın eşlikçisi olarak var olur. Bu temas biçiminde beden çoğunlukla karada kalırken, algı ve dikkat su yüzeyine yönelir. Çevre psikolojisi literatürü, bu tür dolaylı temasların dahi psikolojik rahatlama, stres azalması ve dikkat yenilenmesi gibi restoratif etkiler üretebildiğini göstermektedir. Bu nedenle denizin arka plan olarak deneyimlendiği bu pratikler, İstanbul'da mavi alanlarla kurulan ilişkinin temel ve yaygın katmanını oluşturur.

Kentleşme ve Rekreasyon İhtiyacının Artması

Kentlerin hızla büyümesi ve gündelik yaşamın giderek yoğunlaşması, açık ve kamusal alanlara yönelik ihtiyacı artırmakta; rekreasyon alanlarına erişimi kent yaşamının temel gündemlerinden biri haline getirmektedir.[1] Yoğun yapılaşmanın ve yüksek yaşam temposunun yarattığı

[1] Güvenol, B., Sarıbaş, Ö. ve Taş Gürsoy, İ. (2024). Açık Alan Rekreasyon Mekânlarında Sosyal Yakınlık ve İyi Oluş, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 35 (2): 85 - 102.

mekânsal sıkışma, dinlenme ve serbest zaman pratiklerini kentli yaşam için vazgeçilmez unsurlar haline getirmektedir. Bu çerçevede Dünya Kent Hakkı Şartı, rekreasyon hizmetlerine ve kamusal alanlara erişimi kolektif kent hakkının ayrılmaz bir parçası olarak tanımlarken[2]; *Avrupa Kentsel Şartı (AKŞ)* rekreasyon ve serbest zaman faaliyetlerini sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir bir kent yaşamının temel bileşenleri arasında görmektedir.[3]

AKŞ, sağlık hakkını yalnızca tıbbi hizmetlerle sınırlı değil, bireylerin fiziksel ve ruhsal esenliğini destekleyen çevresel koşulların sağlanması olarak ele almakta; bu bağlamda rekreatif alanları toplumsal iyilik hâlini güçlendiren kamusal unsurlar olarak tanımlamaktadır. Kentler bu yaklaşımla, yalnızca barınma ve istihdam işlevleri üzerinden değil, bireylerin dinlenebileceği, sosyal ilişkiler kurabileceği ve doğayla temas edebileceği yaşam alanları olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle serbest zamana ve rekreasyon olanaklarına erişim, ayrım gözetmeksizin sağlanması gereken kamusal bir hak olarak ele alınmakta ve bu sorumluluk yerel yönetimlerin temel görevleri arasında sayılmaktadır.[4] Yoğun yapılaşmanın hâkim olduğu metropollerde "mavi alanlar" kapsamında kalan deniz ve kıyı alanları, kentlinin nefes alabildiği ve doğayla temas kurabildiği nadir açık kamusal mekânlar olarak öne çıkmakta; bu alanların yalnızca varlığı değil, erişilebilirliği, tasarım kalitesi ve kullanım çeşitliliği de kent hakkının ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmelidir.

Lefebvre'nin "kenti ve insanı birlikte dönüştürme hakkı" olarak tanımladığı kent hakkı, bireylerin yalnızca barınma ve ulaşım gibi yapısal gereksinimlere değil, insan olmanın getirdiği duyusal ve bedensel ihtiyaçlara da sahip olduğunu vurgular. Görme, işitme, dokunma ve bedensel hareketle ilişkili spor ve serbest zaman pratikleri, bu nedenle kentsel yaşamın tali unsurları değil, bireyin varlığını sürdürebilmesi için vazgeçilmez toplumsal ihtiyaçlardır.[5] Bu çerçevede denizle temas ve kıyı rekreasyonu, kentlinin duyularını harekete geçirebildiği, birikmiş enerjisini boşaltabildiği ve gündelik yaşamın baskısından geçici olarak özgürleşebildiği bir kentli hakkı olarak okunabilir.

Harvey ise kenti, yalnızca fiziksel bir yerleşim alanı değil; toplumsal ilişkilerin ve gündelik pratiklerin sürekli olarak yeniden üretildiği bir süreç olarak ele alır.[6] Bu perspektifte kent hakkı, bireyin kentsel mekânın pasif kullanıcısı olmasının ötesine geçerek, yaşadığı çevreyi sahiplenme, dönüştürme ve anlamlandırma kapasitesini ifade eder. Denizle teması mümkün kılan kıyı alanları da bu bağlamda, yalnızca tasarlanmış rekreasyon alanları değil; kentlilerin piknik, yüzme, dinlenme ve sosyalleşme gibi pratiklerle gündelik yaşamlarını mekâna yansıttıkları toplumsal üretim alanları olarak değerlendirilmelidir. Bu durum, kıyı rekreasyon alanlarının tek tip kullanımlarla sınırlandırılmak yerine, kentlilerin ihtiyaç ve alışkanlıklarını gözeten esnek ve kapsayıcı biçimlerde kurgulanmasının önemine işaret etmektedir. Literatürde İstanbul metropolünde nüfus her geçen gün artış gösterirken yapılaşma ve özelleştirme tehdidi altındaki kıyı alanlarının bu riskten kurtulmasının ancak "kentliler tarafından benimsenmesi ve sahiplenilmesi" ile mümkün olduğu vurgusu Harvey tarafından işaret edilen kent hakkına denk düşmektedir.[7]

---

[2] Habitat International Coalition. (2005). *World Charter for the Right to the City.*

[3] Council of Europe, Congress of Local and Regional Authorities. (2023). European Urban Charter III: Urban living in the face of multiple crises.

[4] Güvenol, B., Sarıbaş, Ö. ve Taş Gürsoy, İ. (2024). Açık Alan Rekreasyon Mekânlarında Sosyal Yakınlık ve İyi Oluş, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 35 (2): 85 - 102.

[5] Lefebvre, H. (2016). Şehir hakkı (Çev. I. Ergüden). Sel Yayıncılık; Akpınar, A. (2024). Bir kentli hakkı olarak kentsel alanlarda spor ve serbest zamanı değerlendirme hakkı. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 26(3), 1061–1078.

[6] Harvey, D. (2008). The right to the city, New Left Review, (53), 23-40.

[7] Kırbaş Akyürek, B. (2019), İstanbul'un Kıyılarındaki Yerel Problemler: Maltepe-Kartal Sahili. Megaron, 14(2), 308-318. https://doi.org/10.14744/MEGARON.2019.35683



Tarabya Kalender, 2025, Gökhan Tan arşivi

Kentsel Mavi Alanlar ve "Mavi Sağlık"

Su ve kara ilişkisinin kentsel alanda kurulduğu biçimlerin analizi için kullanılan temel kavramlardan biri "mavi mekândır" *(blue space)*. Başta parklar, bahçeler ve ormanlar gibi odakları kapsayan ve kamuoyunda dahi daha tanınır olan "yeşil alan" kavramı kadar popüler olmasa da, "mavi mekânlar" su öğelerinin bulunduğu tüm doğal veya yapay çevreleri kapsar. Kent içindeki görülebilir su yüzeylerinin tamamı, deniz ve kıyılar dahil, kentsel mavi alanlar kapsamındadır. Özellikle kentsel dayanıklılık ve halk sağlığı açısından geleneksel olarak yeşil alanlar vurgulanırken, kentteki su öğesinin insan sağlığına katkıları son yıllarda ayrı bir araştırma odağı haline gelmiştir.[8] Bir dizi araştırma, mavi alanlara maruz kalmanın sağlığa yönelik çeşitli faydalar sağladığını açıklıkla göstermektedir. Özellikle kıyı ve deniz ortamları, "mavi sağlık" diye anılan bu faydaların merkezinde yer almaktadır. Nitekim kıyıya yakın yaşayanların iç kesimlerde yaşayanlara göre daha iyi fiziksel ve ruhsal sağlığa sahip olduklarını gösteren çalışmalar mevcuttur.[9]

Mavi alanların sağlık üzerindeki olumlu etkileri yeşil alanlardakine benzer şekilde farklı boyutlarda gerçekleşmektedir. Literatürde mavi alanların sağlık üzerindeki olumlu etkilerine aracılık eden mekânizmalar dört grupta incelenmektedir. Bunlardan ilki fiziksel etkinliklerdir. Su kenarları insanları dışarı çıkarmaya ve hareket etmeye teşvik eder. Araştırmalar yaşadıkları alandan mavi alanlara erişimi daha kolay olan insanların daha yüksek düzeyde fiziksel aktivite sergilediğini göstermiştir. İkinci mekânizma psikolojik dinlenme ve onarım mekânizmalarıdır. Mavi alanlar stresin azaltılmasına ve zihinsel yenilenmeye imkan tanıyan dinlendirici ortamlar sunar. Deniz ve su manzaralarının sakinleştirici atmosferi dikkat toplama ve gerginliği azaltma konularında etkilidir.[10] Üçüncü bir mekânizma ise sosyal etkileşimdir. Mavi alanlar sosyal

---

[8] Lu, P., Md. Sani, N., Li, Y., & Wang, Y. (2025). How does urban blue space affect human well-being? A study based on the stimulus–organism–response theory. Frontiers in Psychology, 16, Article 1553296

[9] Severin, M. I., Raes, F., Notebaert, E., Lambrecht, L., Everaert, G., & Buysse, A. (2022). A qualitative study on emotions experienced at the coast and their influence on well-being. Frontiers in Psychology, 13, Article 902122.

[10] White M. P., Pahl S., Ashbullby K., Herbert S., Depledge M. H. (2013). Feelings of restoration from recent nature visits. J. Environ. Psychol. 35, 40–51. doi: 10.1016/j.jenvp.2013.04.002

buluşma mekânı olarak işlev görür ve toplumsal bir iyi oluş imkânı da sağlar. Kıyılar ve sahil parkları farklı yaş ve kesimlerden insanların bir araya gelmesini kolaylaştırır ve topluluk bağlarını güçlü biçimde teşvik etme potansiyeline sahiptir.[11] Son olarak, su kütleleri kentsel çevrenin fiziki koşullarını iyileştirir. Büyük mavi alanların varlığı kentsel ısı adası etkisinin hafifletmesi, gürültüyü azaltması, hava kalitesi ve nem dengesini iyileştirmesi gibi çevresel faydalara sahiptir. Bazı çalışmalar mavi alanların bulunduğu bölgelerde sıcaklık düzenlemesinin daha etkin olduğunu ve bunun da dolaylı olarak sağlık üzerinde koruyucu etki yapabildiğini belirtmiştir. Hava kirliliğini seyreltmesi gibi solunum sağlığına katkı sunan potansiyelleri de bilinmektedir.[12]

Grafik 1. Kentsel mavi alanların kentsel sağlık ve dayanıklılık üzerindeki etkileri



Yukarıdaki çok yönlü etkiler neticesinde, mavi sağlık kavramı giderek önem kazanmıştır. Nasıl ki yeşil alanlar şehir halkının zihinsel/bedensel sağlığını destekliyorsa, mavi alanların da stres azalması, duygudurum iyileşmesi ve yaşam kalitesine olumlu etkileri olduğu geniş bir çalışma dizisiyle ortaya konmuştur.[13] Hatta uzun vadede suya yakın bir çevrede bulunmak, özellikle dezavantajlı kesimlerde, anksiyete ve depresyon gibi ruhsal sıkıntıların daha düşük seviyelerde görülmesiyle ilişkilendirilmiştir.[14] Deniz biyoloğu Dr. Wallace J. Nichols tarafından geliştirilen "Mavi Zihin" teorisi, suya yakın olmanın beynimizde yarattığı nörolojik değişimleri inceler. Bu teoriye göre, insan beyni suya baktığında veya sesini duyduğunda, modern yaşamın "Kırmızı Zihin" *(Red Mind)* olarak adlandırılan stresli durumundan, "Mavi Zihin" olarak adlandırılan hafif bir meditatif duruma geçer.[15] Su kenarındaki ortamlar, beynin sürekli çevresel tehdit tarama modunu (direkt dikkat) kapatmasına ve "istemsiz dikkat" moduna geçmesine olanak tanır.[16]

---

[11] Ashbullby K. J., Pahl S., Webley P., White M. P. (2013). The beach as a setting for families' health promotion: a qualitative study with parents and children living in coastal regions in Southwest England. Health Place 23, 138–147. doi: 10.1016/j.healthplace.2013.06.005

[12] Völker S., Baumeister H., Classen T., Hornberg C., Kistemann T. (2013). Evidence for the temperature-mitigating capacity of urban blue space: a health geographic perspective. Erdkunde 67, 355–371.

[13] Mitchell, R., and Popham, F. (2008). Effect of exposure to natural environment on health inequalities: An observational population study. Lancet 372, 1655–1660.

[14] Gascon, M., Zijlema, W., Vert, C., White, M. P., and Nieuwenhuijsen, M. J. (2017). Outdoor blue spaces, human health and well-being: A systematic review of quantitative studies. Int. J. Hyg. Environ. Health 220, 1207–1221.

[15] Nichols, W. J. (2015). Blue mind: The surprising science that shows how being near, in, on, or under water can make you happier, healthier, more connected, and better at what you do. Little, Brown and Company.

[16] Klinger, M. (2015, April 21). Surfer Magazine: The Blue Mind. Wallace J. Nichols. https://www.wallacejnichols.org/101/912/surfer-magazine-the-blue-mind.html

Çevre psikolojisi literatürü, mavi alanların insan üzerindeki algısal ve duygusal etkilerine ışık tutmaktadır. Kıyı mekânları, kentsel dokuyla doğal su ekosistemi arasında bir mekânsal eşik oluşturur; bu eşiği aşan kentliler, bir anlamda şehir hayatının koşuşturmasından uzaklaşıp doğayla temas ettikleri özel bir deneyim yaşar. Deniz kenarında geniş bir ufka bakabilmek, dalga seslerinin ritmi ve temiz esinti gibi çok duyulu uyarımlar, bireyde huzur ve dinginlik hissini pekiştiren uyaranlardır.[17]



Sarıyer Demirciköy'de Feneryolu Ormanı, 2024, Gökhan Tan arşivi

Mavi alan deneyiminin iyileştirici yönü, coğrafya ve sağlık alanında "terapötik peyzaj" kavramıyla da açıklanmaktadır. Gesler'in (1996) klasik tanımı, terapötik peyzajı "fiziksel mekân ile sosyal koşulların ve insan algılarının birleşerek iyileşmeye elverişli bir atmosfer oluşturduğu" yer olarak tarif eder.[18] Bu bağlamda deniz kıyıları, maddi çevre özellikleri (örneğin kumsal, su, temiz hava), sosyal etkileşim olanakları ve suyun sembolik/tanımsal değerleri sayesinde iyileştirici peyzajlar olarak incelenmektedir.[19] Literatürde kıyı deneyiminin üç temel boyutu öne çıkarılmıştır: fiziksel boyut (suyun sunduğu yüzme, yürüyüş, tekne gezileri gibi etkinlikler ve bunların sağladığı haz ve başarı duygusu), sosyal boyut (sahillerdeki planlı veya kendiliğinden gelişen sosyal karşılaşmalar, kolektif doğa deneyimi ve aidiyet hissi) ve sembolik boyut (suya

[17] White, M. P., Elliott, L. R., Gascon, M., Roberts, B., and Fleming, L. E. (2020). Blue space, health and well-being: A narrative overview and synthesis of potential benefits [Review]. Environ. Res. 191:110169.
[18] Gesler W. (1996). Lourdes: healing in a place of pilgrimage. Health Place 2, 95–105.
[19] Völker S., Kistemann T. (2013). "I'm always entirely happy when I'm here!" urban blue enhancing human health and well-being in Cologne and Düsseldorf, Germany. Soc. Sci. Med. 78, 113–124.; Bell S. L., Phoenix C., Lovell R., Wheeler B. W. (2015). Seeking everyday wellbeing: the coast as a therapeutic landscape. Soc. Sci. Med. 142, 56–67.; Foley R., Kistemann T. (2015). Blue space geographies: enabling health in place. Health Place 35, 157–165.

atfedilen arındırıcı/iyileştirici kültürel imgeler ve bireysel anılar). Sonuç olarak, kentsel mavi alanlar algısal, duygusal ve sosyal deneyimler yoluyla kent yaşamının stresine panzehir olma potansiyeline sahip önemli mekânlardır. Mavi alanlar; yeşil alanlar, eğitim, sağlık ve kültürel tesisler gibi, tüm kentlilerin eşit ve kesintisiz erişimine açık olması gereken temel kamusal kullanım alanlarıdır.

Mavi alanlara erişim de aynı diğer kentsel fonksiyonlarda olduğu gibi bir kentsel adalet konusudur. Kıyı alanlarının tamamı kamusal alanlar olarak kabul edilmektedir, bu durum hukuki olarak da net bir şekilde tanımlanmıştır. Ancak bir kentsel adalet veçhesi olarak "kıyı erişimi" bu açıdan da önemli ölçüde yerel ve merkezi yönetimlerce idari olarak sağlanması gereken bir görevdir. Kıyı erişiminde adalet, kentsel bağlamda tüm kent sakinlerinin sahil ve su alanlarına eşit erişim haklarına sahip olması anlamına gelir. Ancak özellikle İstanbul ve benzeri metropoller için pratikte gelir düzeyi düşük veya kentin çeperlerinde yaşayan bir çok kişinin denize düzenli erişimi kısıtlı olabilmekte, hatta bazı kesimler için "denize ulaşmak" nadir ya da imkansız bir deneyim haline gelebilmektedir. Öte yandan mavi alanlara erişimdeki eşitsizlikler, aynı yeşil alanlarda olduğu gibi kentsel sağlık konusunda da bir eşitsizliğe yol açma riskine sahiptir. Bazı araştırmalar mavi alanların özellikle kırılgan gruplar için koruyucu bir rol oynayabileceğini göstermektedir.[20] Sonuç olarak, kentsel mavi alanlar planlanırken erişilebilirlik ve adalet ilkeleri göz ardı edilmemelidir. Birleşmiş Milletler Habitat programı da su odaklı alanların sürdürülebilir ve sağlıklı şehirler inşa etmedeki rolünü vurgulamış, kentsel planlamada bu alanların entegrasyonunun toplumsal refahı artıracağını belirtmiştir.[21]

İstanbul'da Kıyı Kullanımının Tarihsel ve Mekânsal Dönüşümü

Kentlinin denizle kurduğu ilişkinin bugün aldığı biçim, yalnızca güncel planlama kararlarının ya da çağdaş rekreasyon pratiklerinin bir sonucu değildir; aksine, İstanbul kıyılarında yüzyıllar boyunca biriken tarihsel, kültürel ve mekânsal dönüşümlerin ürünüdür. Önceki bölümde ele alındığı üzere, deniz ve kıyı alanları kent yaşamında bedensel, duyusal ve toplumsal ihtiyaçların karşılandığı temel kamusal mekânlar olarak düşünülmelidir. Ancak bu işlevlerin nasıl ortaya çıktığını, hangi dönemlerde genişlediğini ya da daraldığını anlamak, günümüzde kıyı kullanımına ilişkin tartışmaları daha sağlam bir zemine oturtmayı gerektirir. Bu nedenle İstanbul'da denizle temasın ve kıyı kullanımının tarihsel dönüşümüne bakmak, bugünkü erişim biçimlerini, sınırlılıkları ve çatışmaları anlamak açısından kritik bir arka plan sunmaktadır.

İstanbul'un kıyıları, tarih boyunca kentin sosyo-ekonomik ve kültürel yaşamının belirleyici bileşenlerinden biri olmuştur. Ancak kıyıların kullanım biçimleri sabit kalmamış; özellikle 19. yüzyıldan itibaren toplumsal yapıdaki dönüşümler, Batı ile artan etkileşim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte önemli değişimler geçirmiştir. Bu süreçte kıyı mekânı, yalnızca balıkçılık ve liman faaliyetlerinin yürütüldüğü bir üretim alanı olmaktan çıkarak, denizle temasın farklı biçimlerde kurulduğu çok katmanlı bir toplumsal mekâna evrilmiştir. Denizle ilişkinin nasıl kurulacağı, kimlerin hangi koşullarda bu alanları kullanabileceği gibi meseleler, kıyı mekânının tarihsel olarak sürekli yeniden tanımlanmasına yol açmıştır.

[20] Mitchell, R., and Popham, F. (2008). Effect of exposure to natural environment on health inequalities: An observational population study. Lancet 372, 1655–1660.
[21] UN-Habitat. (2016). World Cities Report 2016: Urbanization and Development–Emerging Futures. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

Kıyının Mekânsal-Sosyal Belleği Üzerinden İstanbul'un Denizle İlişkisi:*

Deniz Hamamlarından Kentsel Plaj Kültürünün Doğuşu ve Kayboluşuna

- İstanbul'un Denizle Sosyal-Mekânsal İlişkisi

İstanbul, Avrupa ve Asya'yı birbirine denizle bağlayan iki yakadan ve onlara eşlik eden adalardan oluşan bir kent olarak tasvir edilebilir. Buna rağmen, İstanbul'un denizle ilişkisi, uzun süre kısıtlı ve kırılgan olmuştur. Ulaşım ve balıkçılık gibi gerekli etkileşimler her dönem sürse de denizle keyfe dayalı ilişkiler başka kıyı kentlerine kıyasla çekingen gelişir. Belki de bu mesafe sebebiyle, İstanbul denizle "platonik" bir şekilde ilişkilenir, tıpkı hayal edilip ulaşılamayan ve romantize edilen bir his gibi. Kentin sosyal ve mekânsal kimliğini biçimlendiren bu dinamik, duygusal dayanağı derin, subjektif kent kültürlerinin ve hikayelerinin oluşmasına da sebep olur. Dahası bu durum edebiyata da yansır, Abdülhak Şinasi Hisar'ın tariflediği deniz etrafında şekillenen "Boğaziçi Medeniyeti" için olduğu gibi. Yıllar içinde gelişen bu mesafeli dinamik, bu yazıda detaylandıracağımız üzere, 20. yüzyıl başlarından itibaren yaklaşık yüz yıl süren hareketli ve heyecanlı bir ilgiyle kesintiye uğrar. Ancak, kentsel değişimlerle birlikte İstanbul'un denizle ilişkisi yeniden mesafelenir; bu dönem kamusal pratikleri ve eğlence kültürünü şekillendirmesinin ardından bir anıya dönüşür.

Bu süreçler boyunca deniz yalnızca şehrin kendisini değil; kısaca gelip geçenleri, yedi göbek İstanbulluları, çalışmak ve okumak için gelip yeni bir hayat kuranları, buradan göçmek zorunda kalanları ve hatta denizi hiç görmeden İstanbul'da yaşayanları farklı anlamlarda etkiler. Kim olduklarından bağımsız milyonlarca insanı habersizce birbirine bağlayan bir fenomen, bir mekân, bir anı olur. Bu katmanlı kamusal ilişki, kent hayatına günlük detaylarda yansır. Bu anlamda İstanbul'da denizle bin bir bağ kurulabilir: sakinleşmek için deniz havası alırken, sahil boyunca koşarken, gün batımında denizi seyrederken, sabaha karşı balık beklerken, vapurda martılarla birlikte, kalabalıkta düşmemeye çalışırken metrobüsün camından ya da hafızalarımızda yer alan, nereden öğrendiğimizi bilmediğimiz yarı-gerçek hikayelerde – Boğaz'a donan Tuna nehrinden inen büyük buz parçalarından atlayarak karşıya geçmek gibi. Bazen denizle kurduğumuz bu hayali bağlara tecrübe etmediğimiz ama İstanbul'a ait olduğundan emin olduğumuz imgeler de eklenir: mehtapta seyre çıkmak, Boğaz'ın müsait kıyılarında işi bilen kişilerle "ağ atmak, ağ toplamak"[22], soğuk havalarda karaya vuran balıkları tenekelerle toplamak... Bu anlar, resmi tarihten çok kentin denizle kurduğu sezgisel hafızayı kaydeder ve kent kimliğinin oluşumunu destekler. Bu anı ve tahayyüller içinde, İstanbul'un denizle temasının arttığı 1900'lerde gelişen ve bugün neredeyse tümüyle kaybolmuş plaj kültürü ise bu çalışmanın odağını oluşturur.

- İstanbul'da Plaj Kültürünün Gelişimi ve Yok Oluşu:



*Deniz Hamamları***

İstanbul'da plajlar kullanıma açılmadan denizle haşır neşir olmak adına çeşitli yöntemler ve yapılar türer. Bugün çoğumuzun habersiz olduğu, "deniz hamamları" bunlara örnektir[23]. Hiç görmemiş gözlere anlatırken deniz hamamları; kadın ve erkekler için ayrı ama yan yana konumlanan, ahşap, avlusu deniz olan ve yüzmekten çok serinlemek için kullanılan kapalı iskele yapılarıdır. Fonksiyonel olarak İstanbul'da

[22] Kanık, O. V. (2019). Deniz Kızı. İn M. Fuat (Ed.), Sakın Şaşırma (p. 112). Yapı Kredi Yayınları

[23] "Eski İstanbul Plajlarının Öyküleri". Erişim tarihi: 19 Haziran 2022. http://aykiriakademi.com/ayrkiri-akademi-yasam/aykiri-akademi-yasam-kent-kulturu/eski-istanbul-plajlarinin-oykuleri.

*Plaj kültürüne ait bilgilere, filmlere, fotoğraflara, haritalara, hikayelere ve aktivitelere dair açık kaynaklardan toplanmış detaylara ve belgelere yüksek lisans kapsamında üretilen aşağıdaki arşiv sitesinden ulaşabilirsiniz: https://lostleisurespacesofistanbul.cargo.site

** Sea Baths. (2018). https://www.peramuseum.org/blog/sea-baths/1325

serinlemeyi ihtiyaç olarak tanımlarlar; tıpkı hamamlar gibi bir ihtiyacı hem mahremiyet hem de bir aradalık sağlayarak çözümlerler. Ancak bunun ötesinde, geç Osmanlı döneminde kıyıyla kurulan kontrollü temasın ve kısıtlı sosyal etkileşimin bir tasviridirler.



*Florya Plajında Güneşlenme**

Denizle ilişkinin genişleyerek plajlara taşınması ise Beyaz Rusların 18. Yüzyıl sonlarında İstanbul'a göçmeleri ve kumsalları yüzmek ve güneşlenmek için kullanmalarıyla başlar. Hemen sonrasında, Florya Plajı Büyük ve Küçük Alexander tarafından ilk plaj olarak kullanıma açılır.[24] İlk başlarda İstanbul nüfusunun yadırgadığı bilinse de, plajların hemen herkesin ilgilendiği bir kültüre dönüşmesi uzun sürmez. 1930'larda, Osmanlı döneminde kurulmuş nadir özel işletmelerden olan Şirket-i Hayriye'nin vapur seferlerini arttırmasıyla, plaj kullanımı Boğaziçi sahillerine de yayılır ve ilgi artar.[25] 1900'lerin ortalarına doğru plaj kültürü, Caddebostan gibi yazlık mahallelerde, günlük hayatın bir parçası haline gelmiştir bile. Bu dönem elliye yakın plaj kullanıma açılmıştır ve günlük kullanımdadır.



*Sahilyolu İnşaası***

Ne var ki, 1960'ta sahil yollarının inşasıyla İstanbul'un denizle kurduğu yakınlığın mekânsal altyapısı fiilen kopar.[26] Boğaz köylerini iki yakada birbirine bağlayan; ancak kentin denizle iletişimlerine set koyan ve deniz ulaşımındansa kara ulaşımını merkeze alan sahil yolları, deniz doldurarak inşa edilir. Bu karar, plaj kültürü ve şehrin denizle etkileşimi açısından bir kırılma noktası olur. İstanbul'un yerel köy/mahalle kültürleri de dahil, çeşitli sosyal yapılarını temelden etkiler. Bu süreçte liberal ekonomi temelli imar ve yatırım kararları, artan göç, denizi atık alanı yapan altyapı çalışmaları ve bizzat denizin doldurulmasının ekosisteme etkisiyle deniz ve plajlar kullanım dışı kalır. Plajlar böylece geçmişe ait, neredeyse efsanevi hikayelere dönüşürler.

- İstanbul Plaj Kültürü ve Hikayeleri:

Bugünün ücretli ve ayrıştırıcı kıyı mekânlarının aksine, bahsedilen kentsel plajları birer lüks tüketim alanı olarak tanımlayamayız. Aksine, bu plajlar farklı ekonomik, sosyal ve kültürel birikimlere sahip insanların bir arada var olabildiği alanlardır. Nitekim açık kaynaklardan ulaşılabilen anı ve üretimlerde, plajların açık uçlu kültürel normlar tanımlamakla birlikte, farklı kimliklerin 'dinlence' ve 'eğlence' odaklı vakit geçirebilmeleri ve tanışabilmeleri için alan sağladığı fark edilir. Yaşlı, genç, çocuk; farklı eğitim düzeylerinde, cinsiyetlerde,

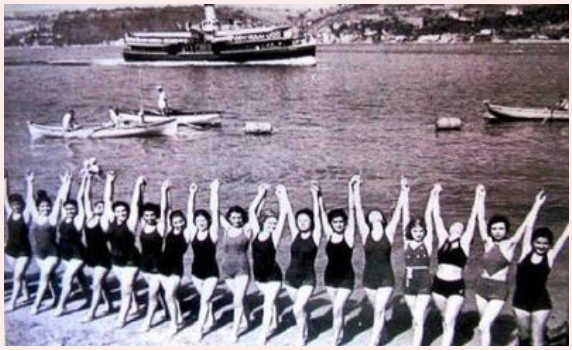
[24] Pera Museum. 'Seaside Leisure', 12 Nisan 2018. https://www.peramuseum.org/blog/seaside-leisure/1324.
[25] Akçura, Gökhan. 'Bir foto öykü: İstanbul'un ilk plajları'. İST Dergi. İBB-Kültür A.Ş., 4 Haziran 2021. https://www.istdergi.com/tarih-belge/bir-foto-oyku-istanbulun-ilk-plajlari.
[26] Kürkçüoğlu, Feza. 'Selam olsun bir zamanların "hürriyet diyarı"na'. 1+1 Express, 10 Ağustos 2019. https://birartibir.org/selam-olsun-bir-zamanlarin-hurriyet-diyarina/.
* 'Seaside Leisure'. Erişim tarihi 22 Temmuz 2022. https://www.peramuseum.org/blog/seaside-leisure/1324.
** İstanbul, E. (n.d.). Sahilyolu Çalışmaları / 1960'lar | Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi. Erişim tarihi: 19 Haziran 2022, http://www.eskiistanbul.net/6439/index.html

fiziksel yapılarda ve maddi güçte insanlar plajlarda yan yana var olabilir. Buradaki aktiviteleriyle, kıyafetlerin diğer günlük mekânlardan farklılığı da dahil olmak üzere farklı kimlik temsiliyetleriyle birbirlerine görünür olurlar.



*Salacak Plajı'nda Sohbet**

Bunun ötesinde ziyaretçiler, farklı obje, etkinlik ve oyunlarla plajları her gün kendi tasarılarına göre yeniden oluştururlar. Havlu ve hasırlarla alan kuran, raket ve plaj toplarıyla etrafına izleyici toplayan ziyaretçiler, anlık mekânlar yaratırlar. Dolayısıyla herhangi bir yaz sabahı, evden çıkmadan hızlıca hazırlanan bir sandviç ve belki birkaç dergiyle gidilen; özel bir aktiviteye katılma zorunluluğu hissetmeden bulunulan bu alanlar farklı günlük hayatlarla tanışma kadar kendini tanıtma imkânı da sağlar. Bazı karşılaşmalarda, aynı mekânda bulunmak dışında bir ortaklığı olmayan her yerden insanı, dinlence ve keyif anlarında bir arada görürüz: birbirlerini fark etmeleri, aşina olmaları, normalleştirmeleri ve kendi günlük hayat anlayışlarını bazen sözlü bazen de aktiviteler üzerinden tartışmaları mekân aracılığıyla mümkün kılınır. Bu yolla değişen zaman, teknoloji, moda, müzik zevki gibi değerlerin gözlemlenmesi sağlanırken, mekân kendi kültürünü doğurur.



*1940lar Küçüksu Plajı Güzellik Yarışması***

Plajların, çoğunlukla kumluk alanların denizle birleştiği alanlarda, yemek, yıkanma gibi ihtiyaçları karşılamak üzere işletilen "gazinoların" eşlik ettiği, giyinme-soyunma gibi ihtiyaçlar için kabinlerin yer aldığı ve en önemlisi günlük aktivitelerin halkın kullanımıyla şekillendiği alanlar olduğu görülür.[27] Hem mekânsal unsurların dinamikliğiyle hem de temel ihtiyaçlara odaklanmasıyla, plajlar bir kentsel günlük aktivite mekânı olarak yakın ve toleranslı bir bir aradalık sağlar. Günlük aktiviteler haricinde, plaj işletmecileri ve müdavimlerince organize edilen etkinlikler için dans pisti, gece kulübü, atlama kuleleri, restoranlar da plajlarda yer alır. Gazinoların ve bu alanların dönemin ünlü sanatçılarının konser ve etkinliklerine ev sahipliği yapması da plaj kültürünün önemli bir parçasıdır. Zaman zaman bu etkinliklere giriş koşulları katılımcılara göre çeşitlendiği gibi (bkz. kadınlar matinesi, farklı ücretlendirmeler), farklı ve yaratıcı yöntemler de geliştirildiği görülür - Caddebostan Maksim Gazinosu'na meze ve içkilerin de yüklendiği kayıklarla yanaşıp konserleri bedava dinlemek gibi. Ayrıca düzenlenen güzellik yarışmaları da plajların kolektif hafızasında önemli yer tutar. Bu yarışmalarda, toplumun değişken estetik kültürlerinden etkilenen güzellik anlayışları ve farklı cinsiyet kimliklerine yaklaşımlar çeşitli yollarla tartışılır ve gözlemlenir. Bu etkinlikler aynı zamanda, "Plaj Güzeli" seçilenlerin yıllar boyunca unvanlarıyla özdeşleştiği; bazen lokal, bazen de ulusal çevrelerde popülerleştiği; özünde, katılanlara farklı kimliklerin atfedildiği aktiviteler olur.

[27] Toprak, Zafer. 'Deniz Hamamından Plaja Bir Nostaljinin Öyküsü / From Sea Baths to Beaches - A Story of Nostalgia'. Erişim tarihi: 18 Haziran 2022. https://www.academia.edu/36359783/Deniz_Hamam%C4%B1ndan_Plaja_Bir_Nostaljinin_%C3%96yk%C3%BCs%C3%BC_From_Sea_Baths_to_Beaches_A_Story_of_Nostalgia.

* Vogue. 'İstanbul'da Deniz Sefası'. Erişim tarihi 19 Haziran 2022. https://vogue.com.tr/metropol/istanbulda-deniz-sefasi.

** ESKİ İSTANBUL panosundaki Pin. (n.d.). Pinterest. Erişim tarihi 29 Aralık 2025, https://tr.pinterest.com/pin/402861129154469751/

- Bugün İçin Plaj Kültürü Ne Anlam Taşıyor?

Günümüzde plajların kullanımı birkaç alanda sürse de (örn. Kilyos, Caddebostan), bahsedilen kullanım alışkanlıkları, anılar ve ritüeller günlük hayatta pek az yer bulabiliyor. Bugün plaj kültürüne ait anılar geçmiş tanıklıklarını paylaşan İstanbullular aracılığıyla ve mekânsal araçlarla paylaşılabiliyor: fotoğraflar, filmler, eşyalar, yazılı anlatılar ve kentte gömülü kalmış imgeler – denizin doldurulmasıyla gerçek anlamda karada gömülü kalan Süreyya Plajı'nın sembolü Bakireler Anıtı gibi. Ancak, İstanbul'un yeni sakinlerinin birçoğu 1900lerde gelişmiş bu kültürden habersiz. Zaman içinde azalan tanıklık ve anılarla birlikte, bahsedilen alışkanlıkları sağlayan mekân ve imgelerin de anlamlarını yitirip yok olmaları, plajların sağladığı karmaşık ve derinlikli toplumsal çözüm mekânizmalarının yitirilmesine yol açıyor. Bu kayıpla birlikte, denizin etrafında gelişen tanışıklık, gündelik pazarlık ve birlikte çözüm üretme pratikleri de mekânsal karşılığını yitirir.



*Süreyya Plajı Bakireler Anıtı**

Plajların tarihi ve ilişkilendikleri sosyal, mekânsal, toplumsal ilişkiler düşünüldüğünde, kayıp plaj kültürü yalnızca bir nostalji değil; güçlü bir tarihsel referans sunuyor. Dolayısıyla, bugün İstanbul kıyıları yeniden tartışılırken, bu kayıp kültürü yalnızca geçmişi hatırlamak için değil; kentle kamusal, sosyal, kapsayıcı ve iyileştirici muhtemel bir ilişkiyi tahayyül etmek için kullanmak üzere, bir mekânsal bellek arşivi olarak ele almak gerekir.

Plaj kültürüne ait bilgilere, filmlere, fotoğraflara, haritalara, hikayelere ve aktivitelere dair açık kaynaklardan toplanmış detaylara ve belgelere yüksek lisans kapsamında üretilen aşağıdaki arşiv sitesinden ulaşabilirsiniz: https://lostleisurespacesofistanbul.cargo.site

Kıvılcım Göksu Toprak

Osmanlı döneminde deniz, kentin suyla iç içe olmasına rağmen, gündelik yaşamın doğal bir parçası olmaktan ziyade mahremiyet ve denetim rejimleriyle çevrelenmiş bir alan olarak algılanıyordu. Denize girmenin dinen sakıncalı olduğuna dair yaygın kanaatler, bedenin kamusal görünürlüğüne ilişkin normlarla birleşmiş; bu durum denizle doğrudan temasın uzun süre sınırlı kalmasına neden olmuştur. Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batılılaşma etkilerinin artması, bu algının kademeli olarak dönüşmesini beraberinde getirmiştir.[28] Tahta perdelerle çevrili, iskelelerle ulaşılan deniz hamamları, denizle temasın mümkün olduğu ilk düzenlenmiş mekânlar olarak ortaya çıkmış; kadınlar ve erkekler için ayrı ayrı tasarlanan bu alanlar, denizi kontrollü ve toplumsal normlara uygun bir kamusal kullanıma açmıştır.

Bu dönemde denizle temas yalnızca kültürel değil, aynı zamanda tıbbi ve idari bir denetim alanı olarak da ele alınmıştır. Deniz hamamlarına kimlerin girebileceği, ne kadar süre denizde kalınacağı ya da çocukların hangi noktalarda yüzebileceği gibi ayrıntılar hekimlerin değerlendirmelerine bırakılmış; "deniz sağlığı" başlığı altında ayrı bir uzmanlık alanı dahi belirmiştir.[29]

---

[28] Toprak, Z. (2018, Temmuz). Bir nostaljinin öyküsü: Deniz hamamından plaja. Toplumsal Tarih, (295), 32-45.

[29] A.g.e

* Vogue. 'İstanbul'da Deniz Sefası'. Erişim tarihi 19 Haziran 2022. https://vogue.com.tr/metropol/istanbulda-deniz-sefasi.

Öte yandan dönemin gazetelerinde yer alan boğulma vakaları, deniz hamamlarının yüksek ücretleri nedeniyle bu alanlara erişemeyen alt sınıfların açık alanlarda denize girmesiyle ilişkilendirilmiş; böylece denizle temas, sınıfsal eşitsizliklerin de görünür olduğu bir tartışma zeminine dönüşmüştür.[30] Tersane-i Âmire'nin Haliç başta olmak üzere kentin farklı noktalarında daha güvenli deniz hamamları kurma girişimleri, denizin serbest bir kamusal alan olmaktan ziyade düzenlenen ve denetlenen bir kullanım alanı olarak ele alındığını göstermektedir.[31]

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başı, İstanbul'da kıyı kullanımında daha köklü bir dönüşümün yaşandığı bir dönem olmuştur. Özellikle Rus Devrimi sonrası İstanbul'a gelen Beyaz Rusların Florya ve çevresindeki etkileriyle, deniz hamamlarının yerini kadın ve erkeklerin birlikte denize girebildiği plajlar almaya başlamıştır.[32] Bu süreçle birlikte İstanbul, modern anlamda plaj kültürüyle tanışmış; denize girme pratiği bireysel hijyen ve sağlıkla sınırlı bir eylem olmaktan çıkarak, gün boyu süren bir rekreasyon ve tüketim örüntüsüne evrilmiştir. Plajlar yalnızca yüzülen mekânlar değil; yeme-içme, müzik, dans ve sosyalleşme pratiklerinin iç içe geçtiği, kentli kimliğin sergilendiği kamusal alanlara dönüşmüştür.[33]

Geleneksel "mesire" anlayışının yerini özellikle Adalar ve Anadolu yakası sahillerine düzenlenen sayfiye gezilerine bırakması da bu döneme denk gelmiş, kentliler kısa süreli dinlenme ve eğlence için kullandığı mesire alanları yerine daha uzun süreli kalışların mümkün olduğu sayfiye mekânlarına yönelmeye başlamıştır.[34] Yaz mevsiminde Suriçi, Eyüp ve Galata Beyoğlu'ndaki evlerden şehrin civarındaki köşklere, yalılara ve kasırlara taşınmak ya da göç etmek biçiminde anlaşılan; sözlükteki karşılığı da "yazlık, yazlık ev" olan[35] ve şimdilerde de yazlık olarak anılan "sayfiye" kültürü, Osmanlı'da 19. yüzyıl ortalarında beliren ve İstanbul kıyılarında hızla yayılan bir diğer pratik olmuştur.[36] Tanzimatla birlikte şehirde güçlenen Levanten toplulukların ve zenginleşen Rum tüccarların deniz kıyısına inşa ettikleri mevsimlik konutlar, köşkler, yalılar ve bahçeler sayfiye kültürünü köklendirirken, Boğaziçi ve Adalar kıyılarını da toplumsal statünün görünürleştiği mekânlara dönüştürmüştür.[37] Yine balıkçı ve oduncu köyü niteliğindeki Yeniköy, Tarabya ve Çengelköy gibi yerleşimlerde kıyı boyunca sıralanan sayfiye konutları bu yeni kültürün etkisini kıyılara yeni bir kimlik kazandırarak yansıtmıştır.[38] Bu dönemde İstanbul'un uluslararası ticaret ve diplomasi ağlarına eklemlenmesi de kıyıların dönüşümünde etkili olmuştur. Mısır kökenli zengin ailelerin Boğaziçi'nde yaptırdığı kasır ve köşkler, Rum banker ve armatörlerin sahil boyunca inşa ettirdiği yalılar ve Osmanlı bürokrasisinin yaz aylarında kıyıya yönelişi kıyı mekânının sosyo-kültürel anlamını güçlendirmiştir.[39] Deniz manzaralı ve doğayla bütünleşik kıyı yaşamı, kentsel seçkinlerin kendini ifade etme biçimine dönüşmüştür.

Bu dönüşümde ulaşım altyapısının rolü belirleyici olmuştur. 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi ve Adalar hattında düzenli vapur seferlerini başlatması, kıyı mekânlarını ilk kez hızlı ve erişilebilir bir ulaşım ağına bağlamış; sayfiye kültürünün yaygınlaşmasını ve kıyı kullanımının süreklilik kazanmasını sağlamıştır.[40] Artan erişilebilirlik, denizle temasın yalnızca belirli sınıflara özgü bir ayrıcalık olmaktan çıkıp daha geniş kesimlere yayılmasının önünü açmıştır. İstanbul

---

[30] Pera Müzesi. (2018). İstanbul'da deniz sefası: Deniz hamamından plaja [Sergi]. https://www.peramuzesi.org.tr/sergi/istanbul%E2%80%99da-deniz-sefasi/220.

[31] Erkan, P. (2025, 5 Eylül). Kadıköy'ün deniz hamamlarından bazı manzaralar. Gazete Kadıköy. https://gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/pinar-erkan/kadikoyun-deniz-hamamlarindan-bazi-manzaralar

[32] Pera Müzesi. (2018). İstanbul'da deniz sefası: Deniz hamamından plaja [Sergi]. https://www.peramuzesi.org.tr/sergi/istanbul%E2%80%99da-deniz-sefasi/220

[33] Toprak, Z. (2018, Temmuz). Bir nostaljinin öyküsü: Deniz hamamından plaja. Toplumsal Tarih, (295), 32-45.

[34] A.g.e.

[35] Ferit Devellioğlu, Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lûgat (Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları, 1993), s. 1107.

[36] Bora, T. (2021). Sayfiye, Hafiflik Hayali, İstanbul: İletişim Yayınları.

[37] A.g.e.

[38] A.g.e.

[39] Bora, T. (2021). Sayfiye, Hafiflik Hayali, İstanbul: İletişim Yayınları.

[40] A.g.e.

kıyılarının yenilenen fonksiyonlarının ortaya çıkardığı sayfiye kültürü ile daha da çeşitlendirdiği rekreasyonel faaliyetler kıyıları yalnızca bir geçim aracı ya da lojistik bir kaynak olmaktan çıkarmış, gündelik hayatın ritmine daha doğrudan eklenen bir unsur haline gelmiştir.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte plajlar modern kent yaşamının önemli bileşenlerinden biri olarak kamusal kullanımda yaygınlaşsa ve denizle temas yaz mevsiminin ayrılmaz bir parçası hâline gelse de, plaj kültürünün ortaya çıkardığı bu verimli etkileşim 1960'lı yıllara kadar sürmüştür.[41] İstanbul 1940'lar ve 1980'ler arasında beliren demografik dönüşümün en etkin yansıdığı kent olmuş, kentin kıyısı olan Marmara Denizi bu nüfus yoğunluğunu kaldıramaz hale gelmiştir.[42] Ortaya çıkan bu demografik baskı nüfusun hızla arttığı İstanbul kıyılarında yapılaşmaya neden olmuş, bunun zamanla artırdığı çevresel sorunlar denize girme pratiklerini sınırlandırmıştır. Artan kirlilikle beraber denizle temasın ortaya yeni riskler çıkarmaya başlaması İstanbulluları Bodrum, Marmaris, Antalya gibi yerlerdeki yeni yazlık mekânlara yönlendirmiş, sayfiye kültürünün ve suyla doğrudan temasın adresi değişmeye başlamıştır.[43]



Heybeliada, 2023, Gökhan Tan arşivi

[41] Toprak, Z. (2018, Temmuz). Bir nostaljinin öyküsü: Deniz hamamından plaja. Toplumsal Tarih, (295), 32-45.
[42] A.g.e.
[43] A.g.e.

Adalarda Denizle Temas ve Deniz Kültürü

Denizin; bir adanın etrafını çevrelediği gibi, adada yaşayanların hayatını da çerçevelediğini söylemek mümkündür. Prens Adaları'nı oluşturan Büyükada, Heybeliada, Burgazada, Kınalıada ve Sedef Adalarında, Adalılar için deniz bir manzara ya da ulaşım unsuru değil, hayatlarının ritmini belirleyen, doğrudan iç içe oldukları bir etmendir. Küçük yaşlardan itibaren denizle iç içe yaşanır, teknelerle denize açılır ve doğada vakit geçirilir. Denizin sesini duyarak uyanılır, denizin renginden hava durumu tahmin edilir. **Deniz, adalılar için sınırsız bir arka bahçe gibi görünür. Denizle olan günlük ve doğal temas anakaradan farklı olarak herhangi bir planlama gerektirmeden gerçekleşir**.

Adada yaşayanlar için sosyalleşme mekânı ve temel kamusal alan deniz kenarıdır. Sahile inmek adalıların günlük rutininde önemli bir yer tutar. Daha önceleri, işten dönen babaları karşılamak ve sosyalleşmek için aileler en iyi kıyafetlerini giyip kişisel bakımlarına özen göstererek akşamları deniz kenarına inerdi. Bu durum, bir toplumsal norm haline gelip sosyal yapıyı şekillendirmişti. Ancak zamanla göç ve ekonomik değişimler ile bu kültürü giderek zayıfladı, **denizle temas da giderek "sunileşmeye" başladı**.

Adalılar için denize erişim giderek daha zor hale geliyor. Geçmişte, adanın her köşesinden denize girebilmek, balık tutabilmek mümkünken, bugün kıyılar özel plajlar ile çevrilmiş durumda. Örneğin, Heybeliada'daki bazı kıyılar hala herkesin erişimine açık olsa da, buralar genellikle işlek alanlar ve çöp arabalarının yanaştığı limanlar. Günümüzde, adada deniz sporları, genellikle yerel kulüplerde maddi açıdan bu sporları karşılayabilenlerin yapabildiği bir aktivite. Bu imkanların eksikliği, gençlerin bu aktivitelere katılımını engelliyor. Adalar, dört bir yanı denizle çevrili olmasına rağmen buradan milli bir sporcu çıkmaması bir soru işareti.

Ada'daki değişen kültür, denizle temas azaldıkça, toplumsal olarak denizi koruma içgüdüsü de azalıyor ve bu bir döngü olarak devam ediyor.

Günümüzde adalar denizi ciddi ekolojik sorunlarla karşı karşıya. Kıyılarda büyük bir deformasyon yaşanıyor; sahil boyunca yakılan yoğun ışıklar balıkların ve diğer deniz canlılarının kıyıya yaklaşmasını engelliyor. Deniz dibinde ise uzun yıllardır temizlenmeyen hayalet ağlar ve ciddi miktarda kurşun kirliliği bulunuyor. Bu atıklar, deniz yaşamını kalıcı bir şekilde tahrip ediyor.

Buna ek olarak, son yıllarda yapılan büyük ölçekli inşaatlar ve altyapı çalışmaları da ekosistemi olumsuz etkiledi. Yassıada'daki inşaat sürecinde ve Kadıköy Kurbağalıdere'nin temizlenmesi sırasında ortaya çıkan hafriyatın denize dökülmesi, özellikle mercanlar üzerinde yıkıcı sonuçlar doğurdu. Bu süreçte bölgede yaşayan mercanların önemli bir kısmı zarar gördü ve ölümler yaşandı. Tüm bu baskılara rağmen, koruma altında olması gereken alanlarda bile kaçak ve usulsüz avcılık devam ediyor. Denetim eksikliği, zaten kırılgan olan deniz ekosistemini daha da savunmasız hale getiriyor ve canlı popülasyonlarının toparlanmasını zorlaştırıyor.

Bu tabloya karşın son yıllarda bazı somut adımlar atılmaya başlandı. Deniz Yaşamını Koruma Derneği, Türkiye'de bir ilki gerçekleştirerek risk altındaki mercanları bulundukları yerlerden daha güvenli alanlara taşıdı. Örneğin Sivriada'dan Tavşan Adası'na yapılan mercan nakilleri, %75'in üzerinde başarı sağladı. Bugüne kadar binlerce kök mercan ekilerek deniz tabanında restorasyon çalışmaları yürütüldü. Deniz dibindeki hayalet ağlar da sistemli çalışmalarla temizlendi. Bugüne kadar binlerce metrekare ağ ve kilolarca kurşun denizden çıkarıldı.

Tavşan (Balıkçı) Adası , Marmara Denizi'nde ilk ve tek "Kesin Korunacak Hassas Alan" statüsüne sahip deniz koruma alanı ilan edildi. Bu bölgede 7/24 denetim yapılıyor, kamera sistemleriyle sürekli izleme sağlanıyor. Böylece hem kaçak avcılığın önüne geçilmeye çalışılıyor hem de doğal yaşamın kendini yenilemesi için alan tanınıyor.

Volkan Narcı
(*Deniz Yaşamını Koruma Derneği Kurucusu*)

İstanbul'da geleceğin mavi arkeolojisi: Deniz, kıyı ve gündelik yaşam[44]

Günümüz İstanbul'u, deniz özlemi ve gündelik hayatta yaşananlar arasında geleceğe dair bir tür mavi arkeolojiyi imkanlı kılıyor. İstanbul tarihi boyunca denizle yaşayan, kıyısı aracılığıyla rekreasyon, eğlence, şifa, gıda, atık, spor, ulaşım ve daha bir çok açıdan denizle bağlantılı ve iç içe bir şehir olmuştur. Bu yazıda İstanbul'un geçmişinden bugününe kıyı kesitlerinde bir yolculukla, deniz hamamı, tanzifat iskelesi, mesire alanı olarak kıyı ve plaj ile denizden çalınan bir yok yer olarak kıyı dolgusu fragmanlar halinde anlatılıyor.

Deniz Hamamı

İstanbul'da deniz hamamları, yerlerini modern plajlara bırakana kadar, başlangıçta padişahlar tarafından doktor kontrolünde şifa amacıyla, ilerleyen dönemlerde ise halk tarafından daha çok sosyalleşme ve rahatlama amacıyla kullanılagelmiştir. İstanbullular için hem umumi (halka açık) hem de hususi (kişiye ya da yalı sakinlerine özel) kullanıma hizmet eden, başlıca iki tür deniz hamamından, diğer bir deyişle deniz banyosundan söz etmek mümkündür.



19. *Yüzyıl Salacak Umumi Deniz Banyosu Kolajı* / *19th Century Salacak Public Sea Bath Collage*

Görsel 1. 19. yy Salacak Umumi Deniz Banyosu Kolajı (Sert, 2025)

Deniz hamamlarının, temiz havayla birlikte sağlık açısından faydalı olduğu düşünülmekteydi; ancak bu pratik İstanbullular tarafından eşitsiz biçimlerde deneyimlenebilmiştir. Salacak örneğinde temsil edildiği gibi (Görsel 1), deniz hamamlarına giriş için bilet alma zorunluluğu bulunmaktaydı. Aynı zamanda Kumkapı öreğindeki gibi kamusal deniz banyoları tanzifat iskelelerine yakın ve kalabalık noktalarda konumlanabiliyordu.

Halka açık deniz hamamları, mevsimsel olarak sökülüp takılan geçici ahşap yapılar olup, kışın istiflenerek muhafaza edilirken konumları ve çevresel koşulları nedeniyle İstanbullulara eşit sosyo-doğal ilişkiler sunmazdı. Buna karşılık hususi deniz hamamları, yalı sahipleri ve Boğaz'daki yabancı temsilcilikler için deniz derinliğine göre doğrudan konut önüne ya da iskele ucuna inşa edilen, yıl boyunca sabit kalan ve düzenli bakımı yapılan yapılardı.

Deniz hamamları; Boğaziçi, Haliç ve Marmara kıyılarında, Galata Köprüsü, Büyükdere, Bakırköy, Tarabya, Yeşilköy, Kumkapı, Salıpazarı, Çatladıkapı, Yenikapı, Samatya, Kadıköy, Heybeliada, Paşabahçe, Beykoz, Bebek, Ortaköy, Beşiktaş, Kabataş, Bostancı, Ayasofya, Kuleli, İstinye, Salacak, Tersane-i Amire ve Moda'da konumlanır.

[44] Bu yazıda kullanılan kolajların tamamı "Sert, E. (2025). Urban Metabolism of Istanbul. https://urbanmetabolismofistanbul.com (MEF AAP 027-İstanbul'un Metabolizmasının İnteraktif Haritalanması, Proje süresi: 2024-2025 Destekleyen Kuruluş: MEF Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeler, Proje Koordinatörü: Dr. Esra Sert)" kaynağından alınmıştır.

Tanzifat İskelesi



Görsel 2. 19. yy Tanzifat İskelesi Kolajı (Sert, 2025)

Tanzifat iskeleleri, atık yönetimiyle ilişkili olarak İstanbulluların denizle kurduğu ilişkide önemli bir yere sahiptir. Osmanlı döneminde tanzifat iskeleleri (çöplük iskeleleri, çöp döküm alanları) İstanbul'un kıyı şeritleri boyunca serpiştirilmiş durumdaydı. Kentin çöpleri, kıyı boyunca yer alan ve döküm noktaları olarak işlev gören tanzifat rıhtımlarına taşınmaktaydı. Bu dönemde atığın metabolik akışları; ayrıştırma, arıtma, taşıma ve toplama pratiklerini ve kıyı alanları üzerinden gerçekleşen dönüşümleri içermekteydi.

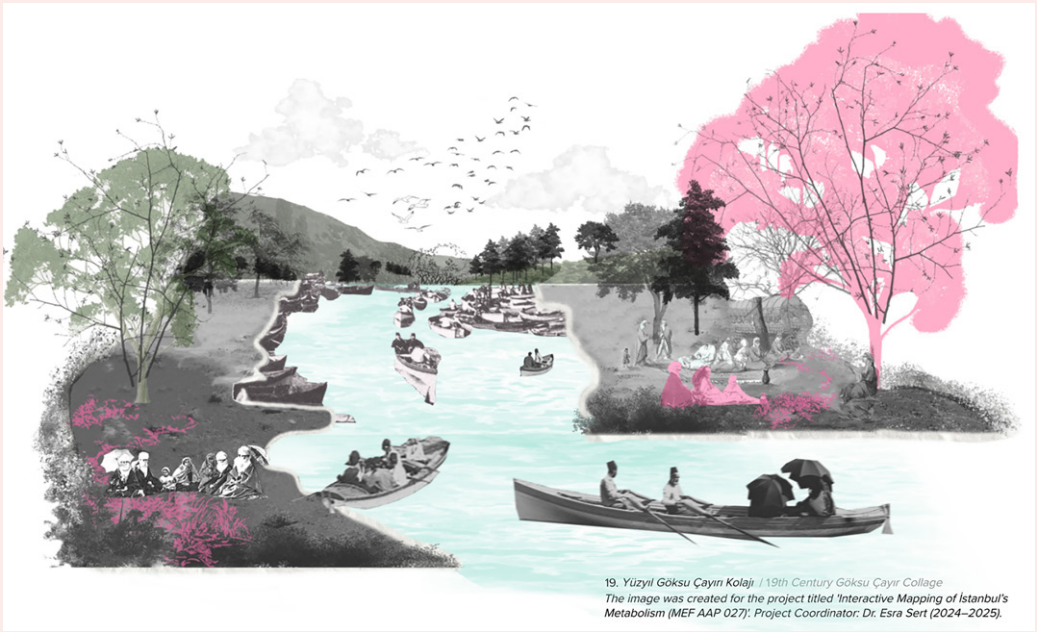
İstanbul'da 19. yüzyılda çöplerin toplanması, belediye örgütlenmesinin ve organizasyonunun hâlâ doğrudan insan ve hayvan kas gücüne dayandığı metabolik ilişkinin en çarpıcı örneklerinden birini oluşturur. Köpekler, eşekler ve atlar, atığın metabolik dolaşımıyla doğrudan ilişkili aktörlerdir. Bu dönemde atığın metabolik dolaşımı ve hijyen koşullarının sağlanması, "emek yoğun", "düzensiz" ve "geçici" nitelikler taşımaktadır.

Dönemin çöpü bugün anladığımızdan farklı olarak, daha çok dallar, yapraklar, meyve-sebze kabukları gibi organik atıklar ile inşai faaliyeti süprüntüleri, hayvansal atıklar gibi bileşenlerden oluşuyordu.

İstanbul'un çöplerini belirli iskelelerden alarak denizin açıklarına taşıyan deniz araçlarına tanzifat kayıkları ya da çöp mavnaları adı verilirdi. Ayrıştırma işleminin ardından çöpler mavnalara yüklenir, Yassıada gibi İstanbul adalarının yakınlarındaki açık denizlere taşınarak denize boşaltılırdı. İstanbul'da çöplerin denize dökülmesi 1953 yılına kadar sürmüştür.

Mesire alanı olarak kıyı

Deniz, su kıyıları, eğlence ve sosyalleşme ile çayırlar arasında güçlü bir ilişki bulunur. Osmanlı gündelik yaşamında çayırlar, geniş alanlar sunarak dinlenme, eğlence ve piknik işlevi gören rekreasyon alanlarıdır ve bu mekânlar sıklıkla mesire olarak adlandırılır. Padişah ve saray mensupları tarafından kullanılan parklar ve mesire alanları, 19. yüzyıldan önce yalnızca belirli günlerde halka da açıktır. Tanzimat reformlarından sonra ise "düzensiz" olarak nitelendirilen mesire yerleri; tasarlanması, bakımı ve denetimi yoluyla, yeni bir kentsel metabolizmanın ortaya çıkışına gömülü olan "belediye düzeni ve hizmetleri" aracılığıyla düzenli mekânlar hâline getirilmeye başlanır.



Görsel 3. 19. yy Göksu Çayırı Kolajı (Sert, 2025)

Boğaziçi kıyılarının mesire alanları olarak kullanımı ile birlikte, Göksu ve Tokat gibi bunlarla bağlantılı dere ve çayırların kullanımı da dikkat çekicidir. Şirket-i Hayriye'nin kurulmasının ardından, 20. yüzyılın başlarında Boğaziçi'nin Anadolu yakasında halkın en gözde mesire alanı, Tokat Deresi boyunca uzanan ve Beykoz Çayırı ile birlikte Tokat Deresi Mesiresi ve Beykoz Çayırı olarak anılan açık alanlardı. Boğaziçi vadisinin Avrupa yakası ile Büyükdere Çayırı ise rekreasyon olanakları açısından önemliydi.

Yüzyıllar boyunca, Beşiktaş, Tarabya, Büyükdere, Belgrad ve Bendler, Beykoz, Yuşa Tepesi, Göksu, Çamlıca, Kâğıthane ve Alibey çayırlarıyla özellikle meşhur mesire alanları olarak önem taşımıştır.

Plaj

Günümüzde İstanbul'da denize girenler, 20.yy şanslı azınlığının aksine, ekseriyetle görece şansız çoğunluktan oluşuyor diyebiliriz. Çünkü şu an İstanbul'un çeşitli yerlerinde özellikle yazın denize girenler, aslında güneyde, egede veya başka biryerde yazın tatil yapacak ekonomik gücü ve imkanı olmayanları tarif ediyor. Üstelik bütün bu denize girme eylemi son birkaç yıla damgasını vuran musilaj başta olmak üzere, Marmara'nın ölmeye yatan ama hala direnen ekosistemi ve kanalizasyon gerçeği ortadayken yaşanıyor. Biz Boğaz'ın ve Marmara'nın herhangi bir yerinden havlumuzu yere atıp, gönül rahatlığıyla herkesin denize girebileceği, denizin içindeki tüm canlıların yaşayabildiği gelecekteki güzel günlere özlemle biraz geçmişe göz atalım... Ne de olsa ütopyalar güzeldir!

1930'lar, 1940'lar ve 1950'ler, kamusal kullanım için kentsel boşluklar (serbest sahalar) yaratmayı hedefleyen planlama anlayışı kapsamında İstanbul kıyılarındaki plajların altın yılları olmuştur ve sonraki dönemlerde deniz hızla kirlenmiştir. Fakat bugün hâlâ Süreyya plajının yerini alan Maltepe dolgu alanındaki anroşmanlara (Görsel 4) veya bulduğu herhangi yapılaşmamış bir kıyıya beton üzerine havlusunu serip, kavurucu sıcaklarda denize giren İstanbullulara rastlamak mümkündür (Görsel 5,6).



Görsel 4. Maltepe Dolgu Alanında Denize Girenler, 13 Temmuz 2024, Esra Sert arşivi

Genç Cumhuriyet dönemi İstanbul'unda denizle buluşma Florya, Suadiye, Caddebostan, Bostancı, Süreyya-Maltepe, Salacak-Kızkulesi, Harem, Fenerbahçe, Moda, Salıpazarı, Kartal, Beyazpark-Büyükdere, Konak-Tarabya, Altınkum-Sarıyer, Değirmen ve Büyükada'daki Yörükali plajlarında yoğunlaşmış; ayrıca Ortaköy'deki Lido Yüzme Havuzu ile Bakırköy, Yeşilköy, Marmara (Florya ile Küçükçekmece arasında) ve Küçüksu kıyılarında da önemli plajlar yer almıştır.

Öte yandan, Caddebostan ve Süreyya plajları örneğindeki gibi plajların daha önce bostan olarak kullanılan alanlarda da kurulduğu unutulmamalıdır (Görsel 7). Plajların tasarlanmış ve disipline edilmiş atmosferi—konumuna bağlı biçimde— rantı artırarak toprağın ve kumun metabolik dolaşımını başlatmış ve hızlandırmıştır. 1980'lerde Maltepe sahilinde gerçekleştirilen projeler ve simgesel yapıların yerinden edilmesiyle bu süreç derinleşir; deniz ve kıyı giderek metalaşırken, Maltepe halkının denizle kurduğu tarihsel bağ ve kolektif hafızada yer eden mekânlar büyük ölçüde ortadan kalkar.



Görsel 5. İstinye'de Denize Girenler, 20 Temmuz 2019, Esra Sert arşivi



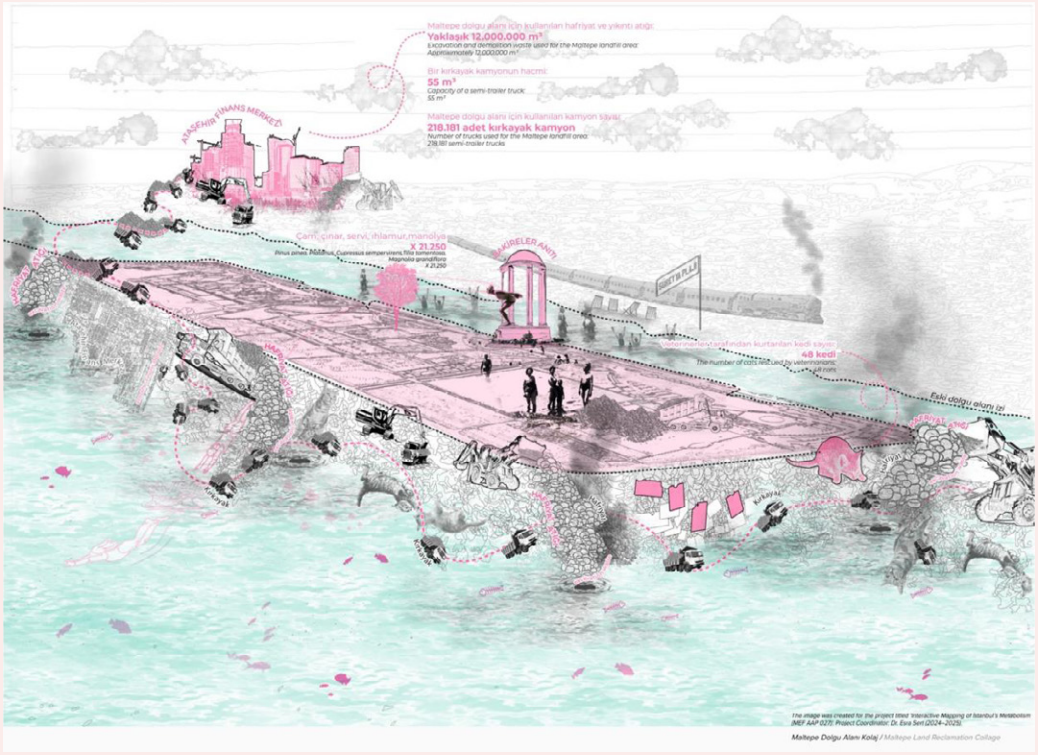
Görsel 6. Tarabya'da Denize Girenler, 21 Temmuz 2019, Esra Sert arşivi



Görsel 7. Süreyya Plajı Kolaj 1940'lar (Sert, 2025)

Denizden çalınan bir yok yer: Kıyı Dolgusu

Kıyıyı denizden çalarak doldurma ve genişletme adımından sonra da bunu "yeşil alan" ya da daha da kötüsü "meydan" olarak pazarlama meselesinde en az deniz ekosistemine verilen zarar ya da deprem-tsunami tehlikesi kadar can sıkıcı olan bir şey varsa o da gelecekte özel mülk sahipliğine konu olup olmayacağı ile ilgili endişedir diyebilirim...



Görsel 8. Maltepe Dolgu Alanı Kolaj- 21.yy (Sert, 2025)

Kıyı dolgu alanları, deniz ekosistemine zarar vermesinin yanı sıra; kıyı dolgu alanlarındaki jeomorfolojik yapıların değişmesine, derelerin ıslah edilmesine, anroşman dolgularının doğal gelişiminin durdurulmasına sebep olarak insan merkezli bir değişime sebep olmaktadır. Tipik bir örnek olarak, Maltepe kıyılarında özellikle 1980'li yıllardan sonra sahil yolu, rekreasyon, park ve yeşil alanların oluşturulması amacıyla kıyı dolgusu yapılmıştır. Dolgular sonucunda kıyı çizgisinde önemli değişiklikler meydana gelmiş ve son olarak Maltepe dolgu alanıyla (2011-2014) birlikte, kıyı çizgisi 3 kilometre uzunluğunda 400 metre genişliğinde kıyı dolgusuyla değişmiştir (Görsel 8). Günümüzde kıyı dolgu projelerinin metabolik akışları, mega projelerle birlikte finans sektörüyle ilişkili kentsel dönüşümlerden –örneğin İstanbul'un iç kesimlerinde yer alan Ataşehir Finans Merkezi gibi– kaynaklanan kentsel moloz ve hafriyat atıklarının ikincil dönüşümünü mümkün kılan karmaşık malzeme ve emek süreçlerine büyük ölçüde bağlıdır.

Dr. Esra Sert

Günümüzde İstanbul'da kıyı kullanımı, geçmişteki yaygın ve gündelik denizle temas pratiklerinden farklılaşarak daha sınırlı, mekânsal olarak parçalı ve dönemsel bir nitelik kazanmıştır. 1980'li yıllardan itibaren artış gösteren dolgu projelerinin kıyı çizgisini ve kıyıların doğal yapısını bozarak kullanımı "yapay" hale getirdiği, denizle olan fiziksel ve doğrudan etkileşimi (yüzme, su sporları vb.) zorlaştırarak büyük oranda görsel temas düzeyine indirgediği anlaşılmaktadır. Kıyılar ve kıyı dolgu alanları hâlen kentlilerin denizle doğrudan temas kurabildiği, bedensel ve zihinsel olarak rahatlayabildiği açık kamusal alanlar arasında yer alsa da, bu sınırlı ve seyir düzeyindeki erişimin kıyıların kamusal niteliği, erişim hakkı ve kentli olma hali etrafında yeniden tartışılması gerektiğine işaret etmektedir.

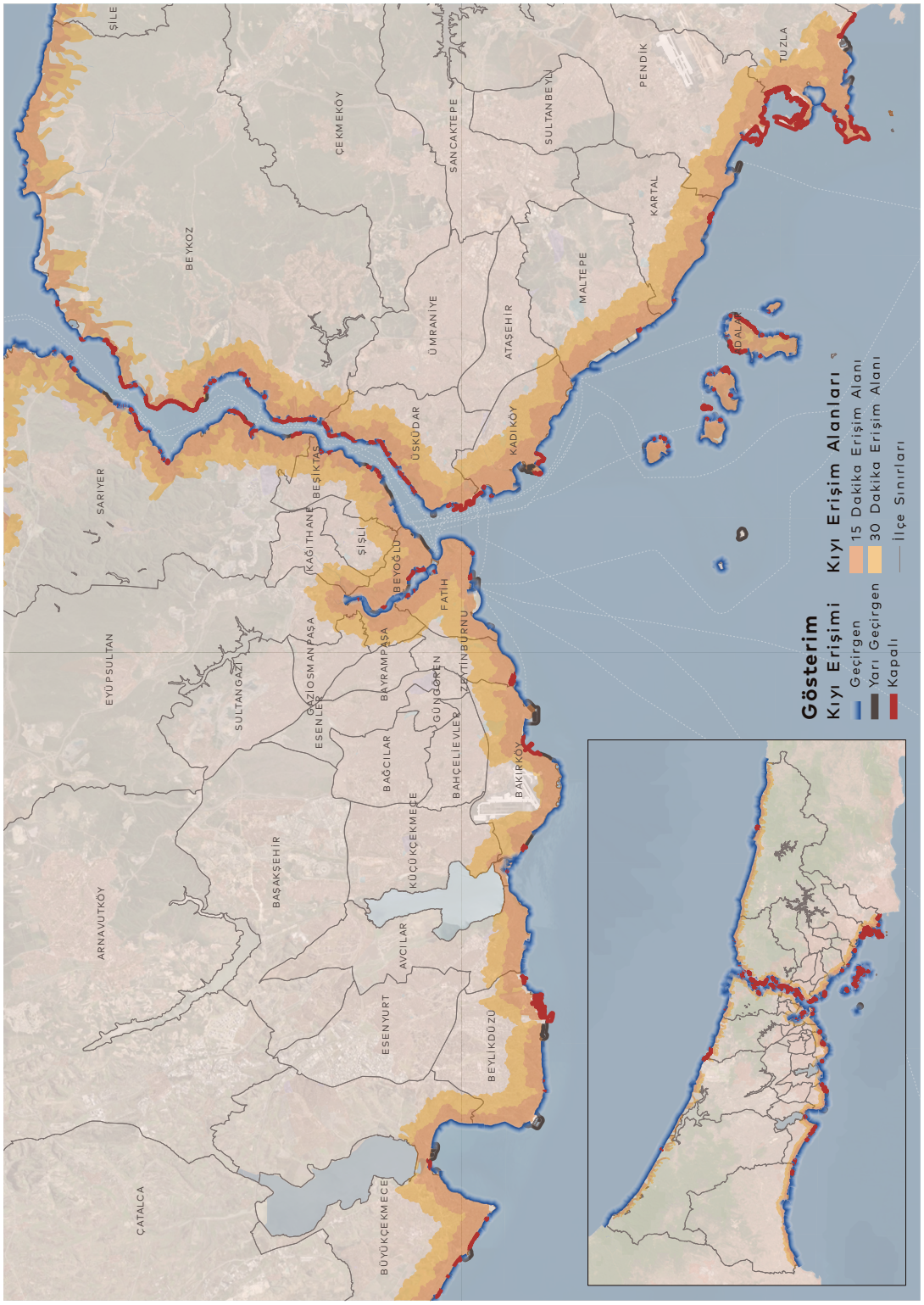


Burgazada, 2021, Gökhan Tan arşivi

Günümüzde kıyı kullanımının daha sınırlı, parçalı ve sıklıkla "seyir düzeyi"ne indirgenen bir nitelik kazandığı tespiti mekânsal olarak da izlenebilir bir durumdur. Kıyı çizgisinin hangi kesimlerinde kamusal sürekliliğin korunduğu, hangi kesimlerinde erişimin kapandığı ya da koşullu hâle geldiği, bu dönüşümün temel göstergelerinden biridir. Grafik 2, İstanbul kıyı hattında erişilebilirliğin düzeylerini ve yaya erişim mesafelerini ortaya koyarak bu tespiti somutlaştırmayı hedeflemektedir.

Grafik 2'deki harita uydu görselleri, sokak görüntüleri, arazi kullanım verileri ve imar planları çakıştırılarak hazırlanmıştır. Kıyı erişilebilirliği geçirgen, yarı geçirgen ve kapalı alanlar olarak işaretlenmiştir. Geçirgen alanlar, sahil parkları, yaya bağlantıları ve yeşil alanlarla gündelik hayatta İstanbulluların doğrudan kullanabildiği kamusal kullanım alanlarını içeren kesimlerdir. Kapalı alanlar, özellikle askeri alanlar, limanlar, silolar gibi özel kullanım alanları ile yalılar gibi konut alanlarından oluşmaktadır. Bu ikisinin arasında kalan yarı geçirgen alanlar ise ancak belirli şartlar altında geçirgen olan, kamuya veya özel sektöre ait alanlardır. Örneğin kıyılarda yer alan üniversiteler, marinalar, oteller, vatandaşlar için doğrudan açık olmasa da belirli koşullarda kullanılabilecek alanlar olarak bu kısımda yer almaktadır. Haritada ayrıca kıyılara yaya olarak 15 dakikada ve 30 dakikada ulaşabilen erişim alanları da yer almaktadır.

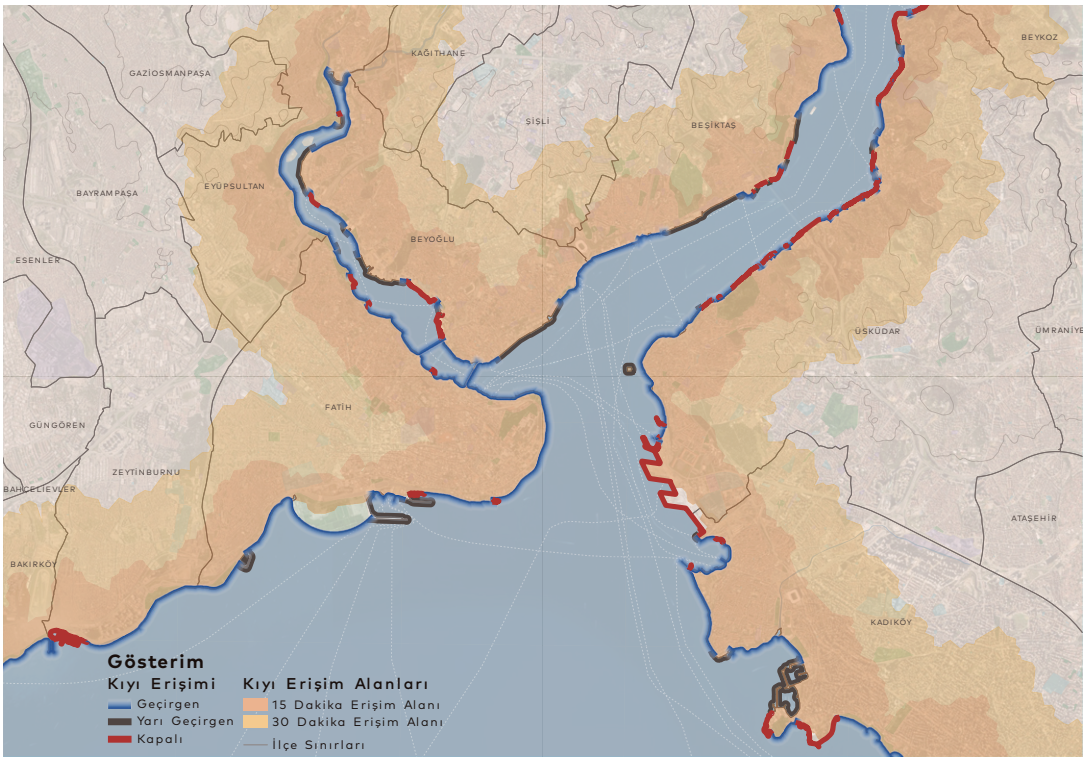
Grafik 2. İstanbul'da Kıyı Erişimi



Kaynak: Araştırma kapsamında hazırlanmıştır.

Bu çalışmaya göre İstanbul kıyı şeridinin %69'u tamamen açık ve erişilebilir durumdadır. Ancak bu geçirgen kıyı şeridinin önemli bir kısmı İstanbul'un Karadeniz sahillerinde yer almaktadır ve İstanbul merkez ilçelerinin erişiminin en kısıtlı olduğu kesimdir. Öte yandan İstanbul kıyı şeridi toplamının %12'si yarı geçirgen ve %20'si ise tamamen geçişe ve kullanıma kapalı durumdadır. Yine İstanbul genelinde kayıtlı nüfusun %12'si (yaklaşık 1.800.000 kişi) yaya olarak 15 dakika içerisinde doğrudan kıyılara erişebilmektedir. Kayıtlı nüfusun %27'si (yaklaşık 4.200.000 kişi) ise yaya olarak yarım saat içinde kıyı alanlarına ulaşabilmektedir.

Grafik 3. İstanbul'da Kıyı Erişimi, Zeytinburnu, Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş, Üsküdar ilçeleriyle Kadıköy'ün kuzey kıyıları



Kaynak: Araştırma kapsamında hazırlanmıştır.

İstanbul Boğazı ve Haliç kıyılarına bakıldığında, kıyı şeridinin %58'inin geçirgen olduğu, %29'unun kapalı olduğu ve %13'ünün ise yarı geçirgen olduğu görülmektedir. Boğazda özellikle askeri alanlar ve yalılar kapalı kesimlerin oranını artırmaktadır. Avrupa yakasının Marmara sahillerindeki erişime tamamen açık alanlar bu kesimdeki kıyı şeridinin %63'ünü oluşturmaktadır. Burada özellikle Büyükçekmece ve Silivri sahillerindeki erişilebilir alanlar öne çıkmaktadır. Bu şeridin %15'i geçişe kapalı, %21'i ise yarı geçirgendir. Geçişe kapalı alanlar çoğunlukla liman ve silo gibi kullanımlardan oluşmaktadır. Marmara Denizi kıyısının Anadolu yakası kesiminde ise kıyı erişimine açık alanlar toplam kıyının %41'ini oluşturmaktadır. Bu kesimin %44'ü kıyı erişimine kapalıdır ve bunun önemli bir kısmını tersaneler oluşturmaktadır.

İstanbul'da kıyıya erişebilen nüfusun ilçe bazındaki dağılımı incelendiğinde, İstanbul genelinde yaya olarak 15 dakika içinde kıyıya erişebilen en kalabalık nüfusa sahip ilçelerin sırasıyla Fatih, Kadıköy, Beyoğlu, Maltepe, Büyükçekmece, Bakırköy, Sarıyer, Üsküdar ve Avcılar olduğu görülmektedir. Erişim süresi 30 dakikaya çıkarıldığında ise kıyıya erişebilen nüfusun en yoğun olduğu ilçeler Kadıköy, Fatih, Pendik, Maltepe, Üsküdar, Kartal, Beyoğlu, Bakırköy ve Eyüpsultan olarak öne çıkmaktadır.

Aşağıdaki tabloda, ilçe nüfusları içinde yaya olarak 15 ve 30 dakika içerisinde kıyıya erişebilen nüfusun oranları sunulmaktadır. Bu göstergeler, ilçelerin kıyı erişimi açısından mevcut durumunu ve potansiyelini değerlendirmeye yönelik önemli bir analitik çerçeve oluşturmaktadır. Ancak söz konusu veriler, komşu ilçeler arasındaki yaya geçişleri ve erişim olanakları dikkate alınmaksızın hesaplanmıştır.

Grafik 4. İlçe nüfusları içinde yaya olarak 15 dakika ve 30 dakika içinde kıyıya erişebilen nüfusun oranı

İlçe Adı	15 dakika
ADALAR	99.8%
BEYOĞLU	66.4%
FATİH	48.8%
BAKIRKÖY	47.5%
ŞİLE	46.4%
SİLİVRİ	45.7%
BÜYÜKÇEKMECE	42.1%
BEŞİKTAŞ	33.7%
KADIKÖY	32.5%
BEYKOZ	31.8%

İlçe Adı	30 dakika
BEYOĞLU	100.0%
ADALAR	99.9%
BAKIRKÖY	96.9%
FATİH	95.7%
KADIKÖY	76.3%
ZEYTİNBURNU	74.1%
BÜYÜKÇEKMECE	73.7%
BEŞİKTAŞ	70.1%
SİLİVRİ	66.2%
BEYKOZ	65.0%

Kaynak: Araştırma kapsamında hazırlanmıştır.

İlçe nüfuslarının kendi içindeki oranlar dikkate alındığında, 15 dakika içinde kıyıya erişebilen nüfus oranının en yüksek olduğu ilçe %100 ile Adalar olurken; Beyoğlu (%66), Fatih (%49), Bakırköy (%48), Şile ve Silivri (%46), Büyükçekmece (%42), Beşiktaş (%33) ve Kadıköy (%32) bu ilçeyi izlemektedir. Erişim süresinin 30 dakikaya çıkmasıyla birlikte, Beyoğlu da Adalar gibi %100 erişim oranına ulaşmakta; Bakırköy ve Fatih ilçelerinde bu oran %95–96 düzeyine yükselmektedir. Aynı süre içinde Kadıköy, Zeytinburnu, Büyükçekmece ve Beşiktaş ilçelerinde kıyıya erişebilen nüfus oranları %70 ile %76 arasında değişmektedir.

Bu bulgular, İstanbul'da kıyıya fiziksel yakınlığın ve erişim süresinin ilçeler arasında önemli ölçüde farklılaştığını ve ilçelerin mevcut potansiyellerini ortaya koymakla birlikte, elbette kıyıya erişim yalnızca mesafe ve süre üzerinden tanımlanamamaktadır. Yaya erişiminin görece yüksek olduğu ilçelerde, kıyı mekânlarının kullanım biçimi, düzenleme yaklaşımı ve kamusallık düzeyi, bu erişimin niteliksel karşılığını belirleyen temel unsurlar arasında yer almaktadır. Dolayısıyla, erişilebilir görünen kıyı alanlarının gerçekte ne ölçüde kamusal, kapsayıcı ve gündelik kullanıma açık olduğu, nicel erişim göstergelerinin ötesinde değerlendirilmesi gereken kritik bir boyut olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, İstanbul kıyılarında son dönemde hayata geçirilen bazı büyük ölçekli projeler, erişim ile kullanım arasındaki bu kopuşu görünür kılan çarpıcı örnekler sunmaktadır.

Kıyı şeridini kamusal alan olarak değil bir alışveriş merkezi olarak düzenleyen ve kent savunucularının en çok eleştirdiği kıyı düzenlemelerinden biri olan Galataport projesi yapılaşma ve özelleşmenin en güncel örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.[45] Kıyı kullanımını geleneksel kamusal kullanımdan çıkararak alışveriş, lüks tüketim ve kruvaziyer turizmi odaklı bir alana dönüştüren düzenleme, İstanbulluların gündelik rekreasyon ihtiyacını karşılamaktan uzak, faydalanıcılarını alışveriş ve tüketim çemberine kısıtlamaktan ibaret bir mekân dayatması olarak belirmekte, kentlileri gündelik kıyı pratiklerine ve toplumsal hafızaya yabancılaştıran bir süreç olarak işlemektedir.[46] Kullanıcıları bireysel tüketici konumuna düşüren tasarım, girişinde yapılan güvenlik uygulamalarıyla kentlinin kıyı hattına erişim koşullarını güçleştiren,

[45] Kırbaş Akyürek, B. (2019), İstanbul'un Kıyılarındaki Yerel Problemler: Maltepe-Kartal Sahili. Megaron, 14(2), 308-318. https://doi.org/10.14744/MEGARON.2019.35683

[46] Can, Ç. (2022). Kıyının hafızası, sanat ve yeni yabancılaşma mekânları: Galataport ve Haliçport. Politeknik Halkın Mühendisleri Mimarları Şehir Plancıları. Erişim Tarihi: 06.01.2026, Erişim Adresi: https://politeknik.org.tr/kiyinin-hafizasi-sanat-ve-yeni-yabancilasma-mekânlari-galataport-ve-halicport-cagdas-can/

yeni kullanıcı profilleri çekmeyi hedeflerken sınıfsal ve "soylulaştıran" bir süreç de işlettiğini söylemek yanlış olmayacaktır.[47] Bu tür uygulamalar kentlinin kıyıyla kurduğu gündelik ilişkiyi zayıflatıp doğrudan etkileşim kurabileceği olanakları zorlaştırdığı gibi yerel nüfusun kent ve kentli hakkını da silikleştiren bir mekânsal ideoloji olarak belirmektedir.

Kentsel ekonomi için önemli bir unsur olan kıyılar her geçen gün daha fazla dolgu alanı projesine ev sahipliği yapmakta, bu uygulamalar kente büyük bir sosyo-ekolojik baskı yaşatmaktadır. Yalnızca toprak kazanımı olarak değil, kentsel dönüşüm atıklarının mekânsallaştığı birer durak olarak da ele alınan kıyı dolgu alanlarının İstanbul'daki yüzey toplamının 2000'li yıllarda yeni bir ilçe oluşturabilecek boyuta ulaştığı, toprak erozyonu, denizdeki doğal su akışı ile tortu dengesinin bozulması ve zeminin zamanla çökmesi gibi tehlikeli sonuçlara yol açtığı bilinmektedir.[48] Marmara Denizi odağında uydu görüntüleri ve hava fotoğrafları baz alınarak yapılan bir tespite göre, dolgu faaliyetlerinin %88'inin Marmara Denizi kıyılarında (Tuzla, Pendik, Kartal, Maltepe ve Kadıköy kıyıları), %11'inin Boğaziçi kıyılarında (Üsküdar ve Beykoz kıyıları) yoğunlaştığı ve Karadeniz kıyılarınınsa (Beykoz ve Şile) %1 oranında bir paya sahip olduğu; en fazla dolgu alanına sahip ilçenin ise %30 oranıyla Tuzla olduğu, onu %20 oranıyla sahil yolu ve park projeleriyle bilinen Maltepe ilçesinin izlediği anlaşılmaktadır.[49] Buna göre, Tuzla ve Maltepe ilçelerinin Marmara Denizi etrafındaki toplam dolgunun yarısını oluşturduğu görülmektedir. Yapılan dolgu alanlarının kullanımında ise %39 oranıyla rekreasyon, %16 ile ulaşım, %13 ile iskele liman, %13 oranıyla kullanılmayan açık arazi, %10 oranıyla tersane ve %6 oranıyla askeri kullanım öne çıkmakta, dolgu alanlarının yapım ve kullanım amacında en büyük oranın rekreasyona yönelik olduğu görülmektedir.[50]

İPA'nın Kasım-Aralık 2025 döneminde gerçekleştirdiği İstanbul Barometresi araştırması da bu amacı destekler nitelikte bir resim çizmektedir. Deniz kenarına indiğini belirten 1.056 araştırma katılımcısının tercih ettiği kıyı türleri incelendiğinde, Marmara Denizi kıyılarının açık ara öne çıktığı görülmektedir. Katılımcıların 731'i (%69,2) Marmara Denizi kıyılarını tercih ederken, 281 kişi (%26,6) Boğaz kıyılarına, 44 kişi (%4,2) ise Karadeniz kıyılarına gittiğini belirtmiştir. İstanbullular uzun sahil şeritleri ve yoğun yerleşim alanlarına yakınlığı nedeniyle en fazla Marmara kıyılarında vakit geçirmektedir. Bu sonuçlar, İstanbul'da denizle kurulan gündelik rekreatif ilişkinin büyük ölçüde Marmara Denizi çevresinde yoğunlaştığını göstermektedir.

Dolgu projelerinin kentteki rekreasyon alanlarını artırmak, oluşturulacak yeni ulaşım ağları ile trafik ve park sorununu azaltmak, deniz ulaşımına katkı sağlamak ve tersane sahaları ile daha geniş istihdam olanağı sunmak gibi olumlu yönleri ile kentteki yeşil alanları artırmak hedefi güttüğü vurgulanmaktadır. Ancak kıyı ekosistemine verdiği zararla biyolojik dengeyi bozması ve çevresel risklerin artmasına neden olması kaçınılmaz bir sonuç olarak belirmektedir. Doğal plajların, kumulların ve falezlerin yok olmasına sebep olan bu tür kıyı dolgu projeleri, sulak alanların doldurulması ve kurutulması gibi aksiyonlarla biyolojik çeşitliliğin varlığını riske sokmuştur. Özellikle Anadolu yakasında kıyı şeridi düzenlemesinde başvurulan kaya blok dolguları ve dalgakıranların akıntı sistemlerini bozarak deniz kirliliğini artırdığı, böylece biyolojik çeşitliliğin riske edilmesine neden olduğununun altı önemle çizilmektedir. Bu verilerden hareketle, dolgu projelerinin özellikle Maltepe'de kıyı çizgisini denize doğru ilerlettiği, bu yolla kentlinin denizle olan doğal ve fiziksel temasını koparark etkileşimi görsel seyir düzeyine indirgediği kıyı kullanımını zorlaştıran problemlerden ilki ve en önemlisi olarak öne çıkmaktadır.

---

[47] A.g.e.

[48] Sert, E. (2022). Modern Kıyının İnşası: 19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla İstanbul'da Dört Kıyı Dolgu Projesi Üzerinden Toprağın ve Kentsel Dönüşüm Atığının Metabolik Akışı. ss.71-92.

[49] Uzun, S, M., Akyuz, O.(2019). İstanbul'un Anadolu yakasında kıyı dolgu alanları ve kullanımı. B. Gonencgil, T. A. Ertek, I. Akova ve E. Elbasi (Ed.), 1st Istanbul International Geography Congress Proceedings Book (s. 1002-1021) içinde. İstanbul, Türkiye: Istanbul University Press. https://doi.org/10.26650/PB/PS12.2019.002.093

[50] A.g.e.

[51] A.g.e.

Marmara Bölgesindeki Kentleşme ve Sanayileşmeyle Birlikte Marmara Deniz Ekosisteminin Değişimi ve Birlikte Yaşama İmkanları Üzerine

Marmara Bölgesi'nin ekolojik ve toplumsal dönüşümü, 19. yüzyıl ortalarından itibaren kentleşme ve sanayileşme süreciyle başlayıp, bugün ekolojik bir krizle yüzleştiğimiz duruma evrilmiştir. Dönüşüm sürecinin erken işaretleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarıyla birlikte görünür hale gelir. 1843'te Hereke Fabrika-i Hümayun ve 1844'te İzmit Çuha Fabrikası'nın açılması, bölgedeki sanayi yatırımlarını başlangıcını oluştururken, dönüşümün bir diğer kırılma noktası olarak görebileceğimiz 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıdır. Şirket-i Hayriye ile birlikte Boğaziçi kıyılarına yapılan vapur seferleri, Boğaziçi'nde oturanların İstanbul'a geliş-gidişlerini kolaylaştırırken, Boğaziçi yerleşimlerinin canlanmasına sebep olur. Daha sonra 1873 yılında açılan Haydarpaşa-İzmit demiryolu ile beraber kentin merkez-çeper arasındaki ulaşım imkanı artarken, İstanbul kıyılarının yerleşime açılması tetiklenerek kent mekânının genişlemesine sebep olur. Ancak Marmara Bölgesi'nin kentleşme hızı 1950'li yıllardan itibaren İzmit Körfezi çevresinde yoğunlaşan büyük sanayi alanlarının kurulmasıyla ivme kazanır. Bu dönem yaşanan kırdan kente yoğun göçler sebebiyle İstanbul, İzmit ve ve Bursa gibi sanayi merkezlerinde hızlı nüfus artışına ve düzensiz kentleşmeye sebep olur. Körfezdeki bu hızlı dönüşüm Marmara Bölgesinin peyzajını değiştirirken, bugün hala devam etmekte olan sanayi atıkları, evsel atıklar ve kıyı alanlarının değişimiyle beraber deniz ekosisteminin tahribatına sebep olur.

Marmara Bölgesindeki kentleşme ve sanayileşmenin denizel alan üzerindeki etkileri, çok boyutlu bir ekolojik krizin parçasını oluşturur. Bu sürecin dramatik sonuçlarını İstanbullulara gösteren en önemli meselelerden biri de Haliç'in dönüşümüdür. 1950'li yıllardan sonra Haliç ve çevresinde açılan tekstil ve deri fabrikaları, atıklarını arıtmadan denize boşaltır. Buna ek olarak evsel atıklar, batık gemiler, çeşitli organik kirleticilerle birlikte artık su kütlesi bu baskıyı taşıyamaz. 1970'li yıllarda Haliç'teki kirlilik doruk noktasına ulaşırken, denizdeki koku kentlileri rahatsız edecek seviyeye ulaşır. 1980'li yıllarda başlayan Haliç'in temizlenmesi girişimi sanayi tesislerinin Tuzla'ya taşınmasına sebep olurken, 1990'lı yıllarda "ıslah projeleri" tekrar gündeme gelerek çeşitli temizlik operasyonları düzenlenmiştir. Haliç kısmen rehabilite edilse de, kirlilik yükünün Marmara Denizi'ne derin deşarj ile boşaltılması sorunu başka bir boyuta taşır. Kıyılardaki fiziksel dönüşüm de en az kirlilik kadar yıkıcı olur. Bu dönemde kıyı alanlarının dönüşümü de oldukça hızlanarak çeşitli rekreasyon alanları, yat limanları, turizm tesisleri için doğal kıyı çizgisi bozulurken deniz ekosistemi de olumsuz etkilenir. Özellikle Moda-Caddebostan hattı ve Avrupa yakasındaki sahil şeritleri, Florya ve Süreyya Plajı gibi kamusal mekânlar, 1946'dan günümüze kadar devam eden dolgu çalışmaları ve kirlilik nedeniyle hem ekolojik hasara neden olurken, hem de İstanbulluların denizle kurduğu ilişkiyi zedeler.

Bu mekânsal dönüşüme, son yıllarda küresel ısınmanın etkileri de eklenerek Marmara Denizi'nin su sıcaklığı ısınmaya devam ediyor. Denizin oksijen seviyeleri kritik eşiğin altına düştüğü için İzmit Körfezi gibi alanlarda "hipoksik" yani oksijence fakir bölgeler oluşur. İklim değişikliği ve küresel ısınma nedeniyle artan sıcaklıklar, fitoplanktonların daha hızlı çoğalması için elverişli bir ortam sunarken, evsel ve endüstriyel atıklarla denize karışan azot ve fosfor bu mikroorganizmaların besin kaynağını oluşturarak hızlı çoğalmalarına sebebiyet verir. Isınan sular, durağan deniz yapısı ve azot-fosfor gibi besin maddelerince zenginleşmiş kirlilik yükü birleşince 2021 yılında müsilajın büyük alanlara yayılımını tetikler. Müsilaj sonrası yapılan araştırmalar, balık tür çeşitliliğinde ve biyokütlede de büyük kayıplar yaşandığını gösterir. Tarihte Boğaz'ın balık zenginliği balıkçıların, bilim insanlarının, seyyahların hayranlıkla andıkları bir özellik iken uskumru, kolyoz ve gelincik balığı gibi bazı simgesel türler neredeyse yok olur. Denizel ekosistemin oksijen üretimi ve besin döngüsü açısından kritik öneme sahip olan mercan resifleri ve sünger toplulukları büyük oranda zarar görür. Mercan resiflerinin kaybı, sadece bir tür kaybı değil, binlerce balık türüne barınak, üreme ve sığınma alanı sağlayan bir ekosistemin çöküşü anlamına da gelir.

Marmara Bölgesinde yaşanan bu dönüşüm, Marmara Deniz ekosistemine yapılan müdehalelerin insan merkezli çözüm arayışlarını gözler önüne seriyor. Antroposen olarak adlandırılan bu çağda, insanın jeolojik bir aktör haline geldiği, insan faaliyetlerinin gezegen sistemlerini dönüştürdüğü dönemde kentsel alanları, türler arası ilişkilerin yeniden müzakere edilmesi gereken kritik mekânlar olarak görmeliyiz. Denizin ağırlıklı olarak ulaşım ve atık deşarjı amacıyla kullanılması, kentsel büyüme ve sanayileşme önceliklerinin deniz canlılarının yaşam alanları üzerindeki etkilerinin göz ardı edilmesine neden oluyor. Deniz, bir zamanlar kentlilerin gündelik yaşamının, eğlencesinin, beslenme ve geçim kaynağının ayrılmaz bir parçasıyken, kirliliğin artmasıyla uzaklaşılan, ilişki kurulması birçok bakımdan zorlaşan bir yer haline gelmekte. Ayrıca kamusal mekânlar olarak plajların ve deniz hamamlarının kapanması, balık türlerinin azalması, denizin kokması gibi tüm etmenler, insanların deniz ekosistemiyle olan somut ve duygusal bağlarını zayıflatmaya devam ediyor. Dolayısıyla Marmara Denizinde yaşanan ekolojik kriz, hem insanları hem de insan olmayanları ilgilendirdiğinden; insan faaliyetlerinin gezegen sistemleri üzerindeki etkilerini sınırlandıran, beraber yaşamayı mümkün kılarak ekolojik dayanışmayı merkeze alan bir ontolojik ve etik dönüşüme ihtiyacımız var.

Elif Hant

Bu tarihsel çerçeve, kıyının kimi dönemlerde denetlenen ve sınırlanan bir temas alanı, kimi dönemlerde ise sosyalleşme ve özgürleşme mekânı olarak yeniden tanımlandığını göstermektedir. Ancak bu dönüşümler yalnızca planlar, projeler ya da resmî düzenlemeler üzerinden değil; kıyıyı kullanan kentlilerin gündelik pratikleri aracılığıyla da şekillenmiştir. Günümüzde İstanbul'da denizle temas, geçmişteki yaygın ve bedensel etkileşim biçimlerinden farklılaşarak daha parçalı, seçici ve çoğu zaman dolaylı bir nitelik kazanmıştır. Bu bağlamda, kıyıda vakit geçiren, yürüyen, koşan, piknik yapan ya da yalnızca denizi seyreden kentlilerin deneyimleri, tarihsel dönüşümün bugünkü yansımalarını görünür kılmaktadır. İzleyen bölümde yer alan saha bulguları, İstanbul'da denizle kurulan bu gündelik temas biçimlerinin nasıl algılandığını, hangi ihtiyaçlara karşılık geldiğini ve hangi sınırlarla karşılaştığını katılımcıların anlatıları üzerinden ortaya koymayı amaçlamaktadır.



Unkapanı, 2024, Gökhan Tan arşivi

Sahilde Vakit Geçirmenin Anlam

Toplam kıyı uzunluğu 647 km olan İstanbul'da rekreasyon alanlarının önemli bir kısmını kıyı bölgelerindeki kamusal açık alanlar oluşturmaktadır.[52] Bu alanlar kent sakinleri tarafından gündelik rutinden uzaklaşmayı mümkün hale getiren açık kamusal alanlar olarak deneyimlenmekte, kentlilere yoğun ve stresli metropol yaşamı karşısında dinlenme, nefes alma ve zihinsel rahatlama olanağı sağlayarak rekreatif kullanımın merkezinde işlev görmektedir. Gerçekleştirilen saha görüşmelerinin büyük çoğunluğunda deniz kıyıları, yoğun kent yaşamı karşısında bireylerin gündelik streslerden uzaklaşıp rahatladığı bir "kaçış" mekânı olarak tanımlanmaktadır. Hızlı yaşam temposu içinde "duraksama" ve "nefeslenme" olanağı sağlamakla betimlenen sahil kullanımı temelde "dinlenme", "oturup düşünme", "kafayı boşaltma" ve "zihinsel sıfırlanma" gibi eylemlerle birlikte anılmaktadır. Görüşmecilerin ifadeleri sahillerin yalnızca fiziksel bir rekreasyon alanı değil, kentlinin zihinsel ve psikolojik iyilik halini koruyabildiği mekânlar olarak da işlev gösterdiğini ortaya koymaktadır. Hem fiziksel hem de duygusal ihtiyaçların karşılanmasına olanak tanıyan kıyılar, kent sakinlerini çevre ve gürültü kirliliğinden uzaklaştırarak metropol yaşamının yarattığı çok yönlü baskılara karşı bir sünger işlevi görmektedir.

> **Deniz kenarını tercih ediyoruz, çünkü gürültü yok, en mantıklı gerekçemiz bu. Zaten zihnimiz dolu ve gün içinde sürekli gürültü içindeyiz. Buranın sessizliği iyi geliyor, kafayı dinlemiş, toparlamış oluyoruz. Burası o kamaşadan sıyrılıp dinlendiğimiz bir alan.**
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

> **Sahilde vakit geçirmek bana en azından huzur hissettiriyor. Bir de insanın yüzünde gülücük oluyor. Sabah giderken kedileri, köpekleri görüyorum, gülüyorum. Balıkçıl, karga, bülbül gibi yaban hayatı da var, Bebek'te papağanlar bile var, hepsinin sesleri çok farklı, iyi geliyor. Ezandan, şilep seslerinden, motor seslerinden tutun da, hiç tanımadığın insanlarla selamlaşmaya kadar her şey çok hoş. Sabahları çok güzel, sakin bir sosyal yapı var. Ayrıca yürüdükten sonra kendimi iyi hissediyorum. Benim için denizle olan ilişki muazzam.**
>
> ***68, Erkek, Bahçeşehir***

İstanbullular için deniz kıyısına gelmek sadece fiziksel bir yer değiştirmeye değil, zihinsel bir arınma ve sıfırlanma pratiğine de denk düşmektedir. Denizle kurulan ilişkiyi ***özgürlük, huzur ve mental sağlık*** gibi kavramlar etrafında örneklendiren katılımcılar, mavi ve yeşil alanların bedensel ve zihinsel sağlığa olumlu etkilerine işaret etmektedir. Spor ve serbest zaman faaliyetlerini olanaklı ve keyifli hale getiren kıyı rekreasyon alanlarının İstanbulluların bedenini ve ruhunu kentsel hayatın olumsuz etkilerinden arındırdığı, yaşam kalitesini doğrudan artırdığı katılımcı ifadeleriyle doğrulanmaktadır.

> **Deniz havası almak hem ruhen hem bedenen iyi bir şey, bunu bilim de açıklıyor. Dalga sesi duymak hoşuma gidiyor, onların da bir ahengi ritmi var sonuçta. Psikolojik olarak iyi hissettiriyor. Esasen bir psikolojik rahatsızlığım olmasa da iyi hissetmek için mümkün olduğunca su, deniz, göl kenarını tercih ediyorum.**
>
> ***40, Erkek, Güngören***

[52] İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2017). Yeni Başlayanlar için Olta Balıkçılığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarım A.Ş. https://tarim.ibb.istanbul/img/1015194102017__5808679461a.pdf

> Sahilde vakit geçirmenin en güzel yanı, deniz havası almak ve denizi görmek için gelmek. Artı olarak buradaki sosyal ortam biraz daha yüksek olduğu için Caddebostan'ı tercih ediyorum. Psikolojik olarak insanı rahatlatıyor. Değişik bir ortam görmüş oluyoruz; deniz, yeşillik bir arada, bisiklete binenler, çocuklar, kuşlar, kediler, köpekler filan. Onları seyretmek hoşumuza gidiyor. Hafta içi geldiğimiz için de sakin bir ortam olmuş oluyor.
>
> ***52, Kadın, Kadıköy***

> Sahilde vakit geçirmek sakin, huzurlu bir aktivite. Doğanın tadını çıkardığımı hissediyorum. Boş zaman değil, iyi değerlendirilmiş zaman gibi. Doğayla ilişki kurmak daha iyi hissettiriyor. Yeşil–deniz görmek güzel. Ama köşklerin orada olmak da hoşuma gidiyor. Cemil Topuzlu köşklerinin önünde otururum hep. Doğayla vakit geçirmek herkese iyi geliyor. Ekran yerine dışarıda olmak iyi.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Deniz aşığı bir insan olduğum için burada olmak iyi geliyor. Deniz kenarı ben ve çocuklarım için çok önemli, her gün mutlaka denizi görmek genel olarak hayata motive ediyor, iyi hissettiriyor.
>
> ***39, Kadın, Fatih***

Deniz ve sahil kullanımı İstanbullular için ***kenti sadece "yaşanan bir yer" olmaktan çıkarıp "keyif alınan bir mekâna" dönüştürmektedir***. Katılımcıların çoğu sahil olmasaydı "yaşam enerjilerinin tükenebileceğini" ve "İstanbul'da yaşamanın imkansız hale gelebileceğini" belirtmektedir. Fakat mavi ve yeşil alanların varlığının İstanbul'u hem katlanabilir kıldığı hem de kentin baskısından kaçışı sağladığı, böylece kent yaşamının bir parçası olarak kente has bir özgürlük anlayışı kazandırdığı tespitini güçlendirmektedir.

> Deniz benim için her şeyi ifade ediyor! Bir kere ben buralıyım, Çamlıcalıyım. Köyüm de yok gidecek, keşke olsaydı. Onun için denizi çok seviyorum. Deniz benim için her şey demek; huzur buluyorum. O dalga sesleri bana müzik gibi geliyor, gece mehtap falan çok keyifli... Çok anlatılır gibi değil, yaşamak lazım.
>
> ***75, Kadın, Kartal***

Sahilde vakit geçirmenin psikolojik etkisi ve anlamı daha çok, denizin İstanbul'a eklemlenen çok önemli bir özne olmasıyla ilişkilendirilmektedir. Katılımcı anlatılarında sahilde vakit geçirmek, yalnızca bireysel bir rahatlama ya da stres azaltma pratiği olarak değil, İstanbul'un mekânsal dokusuna eklemlenmiş asli bir unsur olmakla da anlam kazanmaktadır. Bu bağlamda deniz İstanbul'un ayırt edici fiziksel özelliklerinden biri olmanın ötesinde, kentle kurulan duygusal ve deneyimsel ilişkinin merkezinde yer alan bir unsur olarak tanımlanmaktadır. Görüşmelerde sıklıkla dile getirilen ***"İstanbul'un denizsiz hayal edilememesi"*** ya da ***"İstanbul dışında bir hayat tasavvurunda deniz olmayan bir şehirde yaşamanın tercih edilemeyeceği"*** yönündeki ifadeler, denizle teması önemli bir bireysel tercih olmanın ötesine götürmekte, ***kentsel kimliğin önemli bileşenlerinden biri*** haline getirmektedir.

> Ben mesela iş yerinden biraz hava almaya çıkıyorum. Deniz benim için yaşamdır, yaşam kaynağıdır. Hatta arkadaşlarımla konuşurken "denizsiz bir şehirde yaşayamam" diyorum ve İstanbul'u bununla bağdaştırıyorum. Benim psikolojimi bile etkiliyor. Memlekete gittiğimde deniz görmeyip bir anda (burada) görünce içim açılıyor.
>
> ***25, Kadın, Ümraniye***

> Deniz benim için gerçekten çok önemli. Renginin her gün değişmesi, güneşli günlerde koyulaşması veya bazen yeşilimsi görünmesi benim için her gün farklı bir keşif gibi. Mavi rengi ve ton değişimlerini izlemek bana kendimi daha iyi hissettiriyor. Buradan taşınacak olsam yine denize yakın bir şehir seçerim, çünkü bu bende bir alışkanlık olmuş.
>
> ***26, Kadın, Kartal***

"İstanbul'un güzelliği denizi" ya da "İstanbul'da olduğumuzu hissettiğimiz için iyi geliyor" gibi ifadeler, ***denizle ve kıyıyla kurulan temasın kentsel kimliğe dair bir unsur olduğuna*** işaret etmektedir. Deniz yalnızca görsel bir arka plan ya da rekreatif bir öğe değil, kentte yaşamanın ayırt edici bir göstergesi, gündelik hayatın anlamlandırılmasında merkezi bir referans noktası olarak konumlanmaktadır. Denizle kurulan temasın özellikle "kentte olma" duygusunu güçlendirdiği, bireylerin ***kendilerini İstanbul'a daha ait hissetmelerini sağladığı*** vurgusu, ***denizle temasın psikolojik etkisinin bireysel rahatlama sınırlarını aştığını, aidiyet ve kimlik inşası gibi daha geniş toplumsal anlamlar içerdiğini*** göstermektedir.

Katılımcı ifadelerinde dikkat çeken bir diğer unsur ise denizle ilişkinin ***kuşaklar arası bir pratik*** olarak aktarılmasıdır. Çocukluktan itibaren yüzerek büyüme ya da aile geleneği olarak denizle temas etme ve bu pratiği sürdürme arzusu, kıyının yalnızca bugüne ait bir rekreasyon alanı değil, ***geçmişle bugün arasında kurulan bir süreklilik ilişkisi*** de içerdiğini ortaya koymaktadır. Bireylerin kentle kurduğu ilişkinin zamansal derinliğini de yansıtan deniz, hatıralar ve alışkanlıklar aracılığıyla gündelik yaşamın içine yerleşmiş bir unsur olarak belirmektedir.

> Sahil, benim kentle bağlantı, rahatlama ve günün anlamlanması gibi ihtiyaçlarımı karşılıyor. İstanbul'da yüzmek kenti izleyebilmeyi sağlıyor ve bu, şehirle çok güçlü bir bağ kuruyor. Annem de İstanbul'da yüzerek büyümüş, biz de bu geleneği devam ettirmeye çalışıyoruz. Bu, benim kentle bağımı çok güçlendiren bir şey.
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

> Yani tabii ki evime yakınlığı. Bir yandan da duygusal. Çocukluğumdan beri gittiğim için duygusal bir bağ ve kendimi orada iyi hissediyorum.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Ben Beykoz doğumluyum, Boğaz'da büyüdüm. Hatta ufakken teknede, sandallarda büyüdük. 6-7 yaşımızda Boğaz'da denize girmeye başlamıştık. Uzun süre yurt dışında da deniz kıyısında yaşadım. Bu durum biraz alışkanlıkla alakalı, deniz benim hayat rutinim içinde bir şey.
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

Öte yandan, İstanbul dışındaki kentlerde denizin yokluğunun yarattığı eksiklik hissi, denizin kent deneyimindeki merkezi rolünü daha görünür kılmaktadır. Katılımcıların başka şehirlere yönelik "gözün denizi araması" ya da "bir denizin ucunu bile görememenin hayal kırıklığı yaratması" yönündeki ifadeleri, ***denizin İstanbul'daki gündelik yaşamın olağan bir parçası haline geldiğini*** göstermektedir. Bu yönüyle deniz kentsel memnuniyetin tesisinde başrol olarak oynayarak kentte yaşamayı anlamlı ve arzu edilir hale getirmektedir. Benzer biçimde, kıyının ***"İstanbul'un balkonu"*** olarak betimlenmesi, denizin kent yaşamındaki işlevini güçlü bir mekânsal tanımlama üzerinden daha da görünür kılmaktadır.

> Mesela ben Ankara'ya gittiğim zaman; gidiyorsunuz ama insanın gözü hep bir deniz arıyor. Hani bir denize varacağım, bir denizin ucunu göreceğim diye düşünüyorum. Deniz çıkmadığı zaman hayal kırıklığı oluyor. Ama İstanbul'da ucundan bile bir deniz görüyor olmak beni mutlu ediyor. Ben onun için burada olmaktan çok memnunum.
>
> ***52, Kadın, Kadıköy***

> Sahilde vakit geçirmenin ve denizle temasta olmanın çok sakinleştirici etkisi var. Yüzerken İstanbul'da olmak, bir tatil yerinde boşlukta yüzmekten çok farklı. Kenti izleyebiliyorsun ve şehirle bambaşka bir bağ kurmanı sağlıyor. Daha ait hissediyorsun. Benim için bu, kenti kullanmanın bir biçimi; kullanmamak garip geliyor, çünkü çocukluktan beri yüzerek büyüdüm ve bu bir aile geleneği.
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

> Burası İstanbul'un balkonu gibi; burayı yapanlardan Allah razı olsun. Antalya'da da evim var ama inanın oradan gelince burayı arıyorum. Orada da deniz var ama buradaki gibi rahat bir yürüyüş imkânı, bu ormanlık alan ve yaşam yok.
>
> ***68, Erkek, Maltepe***

Mavi yeşil alanların birleştirici noktası kıyıların ve kıyı kullanımının toplumsal suhulete ve toplum sağlığına olumlu etkisi ise yadsınamaz bir gerçek olarak belirmektedir. Metropolün aşırı kalabalığı bireyler üzerinde devasa bir baskı yaratırken, kıyı alanları insanların dört duvar arasından çıkarak topluma karışıp sosyalleştikleri ve bu baskının olumsuz etkilerini boşaltabildiği mekânlar olarak işlev görmektedir. Katılımcı ifadeleri, İstanbul'da kıyı rekreasyon alanlarının kentlinin bireysel iyilik haline etki etmenin yanı sıra, bireylerin toplumla barışık kalabilmesine ve kentsel kaosun çözülmesine olanak sağlayan kamusal alanlar olduğunu ortaya koymaktadır.

> Deniz hayat ya... İstanbul'da 20-30 milyon insan var, burada deniz olmasa herkes birbirini boğazlar. Biz kargaşadan kaçıp buraya nefes almaya geliyoruz.
>
> ***70, Erkek, Maltepe***

> En güzel yer burası zaten, dört duvar arasından çıkıp buraya gelip nefes alıyoruz. Zeytinburnu aşırı kalabalık çünkü.
>
> ***65, Erkek, Zeytinburnu***

> İstanbul çok metropol ve stresli bir şehir; insanlar binaların arasından bunalıp buraya kaçıyor. Denizin ve yeşil alanın olması insanların stres atmasını, modlarının yükselmesini sağlıyor. Burayı bireysel ve toplumsal mental sağlık için çok kıymetli görüyorum.
>
> ***26, Kadın, Kartal***

Kısacası sahilde vakit geçirmek ve denizle temas kurmak bireysel psikolojik iyilik hâlini destekleyen bir pratik olmanın yanı sıra, kentsel kimliği pekiştiren, aidiyet duygusunu güçlendiren ve İstanbul'da yaşama hâline anlam kazandıran çok katmanlı bir deneyim olarak belirmektedir. Deniz, bu bağlamda, İstanbul'un yalnızca coğrafi bir özelliği değil, kent sakinlerinin gündelik hayatına yön veren, kenti "yaşanan" bir mekâna dönüştüren temel bir kamusal unsur olarak varlığını sürdürmektedir.

Rutinleşen Kıyı Kullanımı: "Her Gün Gelinen Bir Yer"

Sahil kullanımı ve kıyıyla temas birçok kentli için nadiren başvurulan bir kaçış alanı olmaktan ziyade ***gündelik yaşamın düzenli ve olağan bir parçası*** haline gelmiş görünmektedir. Gerçekleştirilen görüşmelerden kent sakinlerinin deniz kenarına yalnızca boş zamanlarda veya özel günlerinde yönelmedikleri, günlük yaşam temposu içinde düzenli olarak başvurdukları anlaşılmaktadır. Özellikle sahile yürüme mesafesinde yaşayan katılımcıların bu alanları ***haftada birkaç gün ya da neredeyse her gün*** kullandıkları yönündeki ifadeleri, ***kıyıyla kurulan rekreatif ilişkinin*** yürüyüş, dinlenme ve zihinsel rahatlama gibi pratikler etrafında ***rutinleştiğine*** işaret etmektedir. Sabah ya da akşam yürüyüşlerinin, gün içi molaların ve kafa dinleme anlarının sürekli mekânı olarak betimlenen kıyıların, kentliler için ***süreklilik arz eden bir ihtiyaca ve kullanım pratiğine*** dönüştüğünü söylemek yanlış olmayacaktır.

> Hafta içi, haftanın beş günü geliyorum. Geldiğimde ise 2 - 2,5 saat kalıyorum. Koşuyla başlıyorum, geriye kalan sürede ısınma, esneme ve kuvvet çalışıyorum. 70 yaşında emekli beden eğitimi öğretmeniyim, ama görüyorsunuz sporcunun emeklisi olmuyor.
>
> ***70, Erkek, Maltepe***

> Antalya'ya gidip geliyorum; ama Antalya'da olmadığım sürece haftanın her günü buradayım. Burada spor yapıyorum, yaklaşık bir saat boyunca yürüyorum, spor aletlerine takılıyorum. Zorla da olsa kendimi spora getiriyorum.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Her gün değil, haftada üç gün geliyorum. Diğer iki gün de pilatese gidiyorum. Gelince 30 dakika yürüyüş yapıyorum. Sonrasında, saat 12'de kızımı okuldan alıyorum. Rutinim genelde böyle.
>
> ***39, Kadın, Fatih***

İstanbul'da kıyılar, kullanıcıları için hem kısa süreli kaçamaklara hem de uzun soluklu vakit geçirme pratiklerine olanak tanımaktadır. Araştırmaya katılım gösteren kent sakinleri arasında deniz kıyısında geçirilen süreler farklılık göstermekle birlikte öne çıkan ortalama kullanım süresi 1-2 saattir. Katılımcı anlatıları bu kullanımın daha çok bireysel dinlenme, zihinsel rahatlama ve gündelik koşturmacadan uzaklaşma ihtiyacıyla ilişkilendiğini ortaya koymakta, kent içi hareketlilik arasına yerleştirilen bir "nefeslenme" alanı olarak konumlandığını göstermektedir. Buna karşılık, kıyıyı sosyal ilişkiler eşliğinde kullananların geçirdiği sürenin belirgin biçimde uzadığı gözlemlenmektedir. Aile fertleriyle ya da arkadaş çevresiyle, bir topluluğa dahil olarak, sahili kullananlar ile yürüyüş ve spor gibi düzenli aktiviteler aracılığıyla kıyıyla ilişki kuranlar için sahilde geçirilen süre 4-6 saate kadar uzayabilmektedir. 1-2 saatlik kullanım biçimleri genellikle iş hayatı veya gündelik koşuşturmaca arasına sıkıştırılan kısa süreli dinlenme ve "kafayı boşaltma" ihtiyacına karşılık gelirken, çoklu etkinliklerin bir arada gerçekleştirildiği daha uzun süreli kullanım biçimleri kıyının, sosyal etkileşim ihtiyacının giderildiği ve kolektif yaşam pratiklerinin üretildiği bir açık kamusal mekân niteliğini yansıtmaktadır.

> Çoğunlukla yalnız geliyorum. Eğer işyerimdeki molamdan çıkıp dinlenmeye geldiysem genelde yarım saat hava alıp çarşıya falan geçiyorum. Bir de arkadaşlarım balık tutuyor. Arada sırada onlarla geldiğimde ise 2-3 saat geçiriyorum burada. Tabi arkadaşlarımla vakit geçirirken daha uzun kalıyorum.
>
> ***25, Kadın, Ümraniye***

> (Baruthane) Millet Parkı'na ayda en az bir kez, belki biraz daha sık gidiyoruz. Genelde oğlanla gidiyoruz ve çocukla hareket etmek zor olduğundan gitmişken de uzun kalıyoruz, en az iki saat kalıyoruzdur.
>
> ***44, Erkek, Ataköy***

> Arkadaşlarla beraber ve teçhizatlı geliyorsak belki üç, belki beş saat oturuyoruz. Onda da daha çok çay kahve içmek ve "overthink" şeklinde geçiyor.
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

> Daha çok kahve içip kafa dinlemeye geliyoruz. Spora buraya gelmiyorum mesela. Spor için evime bu mesafede bir yeri tercih etmek istemem. Burası daha çok gıybet mekânı.
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

İstanbul'un yirminci yüzyıl ortalarından itibaren yaşadığı demografik dönüşüme eşlik eden hızlı ve plansız yapılaşma kenti beton bir dokuya dönüştürürken kentlinin nefes alabileceği rekreasyon alanlarını da hayati bir ihtiyaç haline getirmiştir. Buna karşın, kıyı kullanıcılarının ifadeleri kentin karmaşasından sıyrılıp sahile inme, böylece temiz hava alma ve nefeslenme ihtiyacını gidermenin bir kent hakkı olarak doğrudan kullanılamadığını da göstermektedir. Kıyı kullanımında hafta sonu kalabalığından kaçarak hafta içi kullanıma yönelme eğilimi öne çıkmaktadır.

> Her gün gelmek isterim ama olmuyor; hazırlanmak, gelmek için çok vakit ve enerji gerekiyor. Hafta içi gelmeyi daha çok tercih ediyorum, çünkü hafta sonu çok kalabalık oluyor, yer bulamıyoruz.
>
> ***75, Kadın, Kartal***

> Hafta içi daha çok tercih ediyoruz tabi, çünkü haftasonu iğne atsan yere düşmüyor.
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

> Eskiden, özellikle haftasonu gittiğimizde, bu kadar kalabalık değildi. Kalabalık biraz fazla geliyor, yer bulması zor oluyor. Yani yorulduğumuzda oturacak yer bulmak zor oluyor. Eğer tek başıma ya da iki kişi değilsek, daha kalabalık bir ekipsek yer bulmakta zorlanıyoruz.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Şu an rutinimde haftada 3 gün, genelde hafta arası geliyorum. Hafta sonu oldukça kalabalık oluyor, hafta içi ise daha sakin.
>
> ***65, Kadın Maltepe***

İstanbulluların "hafta sonları iğne atsan yere düşmüyor" gibi kitlesel yığılma yaşandığına işaret eden kıyı kullanım betimlemeleri, kıyı şeridindeki rekreasyon alanlarının bir ***dinlenme mekânından ziyade kalabalığın yönetilmesi gereken birer kriz alanına dönüştüğünün*** de sinyallerini vermektedir. İstanbulluların kıyıyla temasta resmi tatillerini veya haftasonlarını yer bulamama kaygısıyla geçirdiklerine dönük ifadeleri, kentin yapılaşmış dokusunun kent sakinlerinin serbest zaman ve rekreasyon ihtiyacını karşılamakta yetersiz kaldığını göstermektedir.



Sarıyer Demirciköy, 2024, Gökhan Tan arşivi

Mekân Tercihinde Temel Karar Dinamikleri

Mekânsal yakınlık ve ulaşım kolaylığı, İstanbulluların kıyı kullanım rutinini ve konum tercihlerini belirleyen öncelikli unsurlar olarak belirmektedir. Görüşme bulguları, kıyı kullanımının büyük ölçüde gündelik yaşam akışına eklemlenebilen erişilebilirlik koşullarına bağlı gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Sahile yürüyerek, bisikletle ya da kısa süreli toplu taşıma yolculuklarıyla ulaşabilmenin kıyının düzenli ve tekrarlı biçimde kullanılmasını mümkün kıldığı, yakın ve zahmetsizce erişilebilen kıyı şeridinin daha sıklıkla tercih edildiği anlaşılmaktadır. Buna karşın, uzak mesafeler, trafik yoğunluğu ve zahmetli ulaşım koşullarının ise kıyı kullanımını istisnai ve seyrek bir pratiğe dönüştürdüğü anlaşılmaktadır. Bu durum, İstanbulluların kıyı kullanım tercihlerinde "en donanımlı" alanlardan önce mesafe açısından "en az zamansal maliyeti" gerektiren kıyı şeridine yöneldiklerini göstermektedir. Dolayısıyla kıyı kullanımı, yalnızca fiziksel mekânın niteliğiyle değil, kent içi ulaşım ağları, erişim süreleri ve yürüme mesafesi üzerinden şekillenen mekânsal eşitsizliklerle de yakından ilişkili olduğu söylenebilmektedir. Sahilin gündelik yaşamın doğal bir uzantısı hâline gelebilmesi erişilebilirliğinin sürekliliğine bağlı olduğu anlaşılmakta, bu durum ise kıyı kullanımının mekânsal eşitsizliklerle yakından ilişkili olduğunu veya kent genelinde eşit biçimde deneyimlenmediğini düşündürmektedir.

> **Bana yakın olduğundan genelde burayı, Bakırköy sahili tercih ediyorum. Güngören'de oturuyorum, evim metroya çok yakın, metroya binerek 15 dakika içinde gelebiliyorum, buraya üç durak mesafedeyim zaten.**
>
> ***40, Erkek, Güngören***

> **Burayı tercih ediyoruz çünkü yakın burası. Evden buraya trafiksiz bir saatte otobüsle 25 dakikada gelebiliyoruz, bu süre trafik olursa uzayabiliyor. Başka sahillere de gidiyoruz elbet, ancak diğerlerine ulaşmak trafik sebebiyle daha da zor. Yakınlık ve mesafe açısından genelde burayı tercih ediyoruz.**
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

> Burayı tercih etmemin sebebi yakın olması ve çok güzel, düzgün bir güzergah olması. arabayla 30 dakikada erişebiliyorum. Bir de havası hoşuma gidiyor. Bebek, yani İstanbul, yani her şeyden önce. Yağmur da olsa, soğuk da olsa, sıcak da olsa mutlaka temiz bir havası oluyor.
>
> ***68, Erkek, Bahçeşehir***

> Daha önce Maltepe sahiline gidiyordum ama orası buraya göre daha kalabalık. Burası evime daha yakın olduğu için artık Dragos'u tercih ediyorum. Zaten benim aradığım temel şey deniz görmek; Maltepe'de de deniz var burada da, o yüzden uzağa gitmeye gerek duymuyorum.
>
> ***26, Kadın, Kartal***

> Buralarda başka alternatif yok, tek sahil burası (Suadiye). Göztepe'de oturduğum için yakın olması da etkili. Bisiklet sürerek 5 ila 7 dakika içinde ulaşabiliyorum.
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

Kasım-Aralık 2025 döneminde gerçekleştirilen İstanbul Barometresi sonuçları da ortaya benzer bir tablo koymaktadır. 1511 kişiyle CATI yöntemiyle görüşülerek hazırlanan rapora göre, araştırmaya katılan 1.511 kişinin 1.056'sı (%69,9) İstanbul'da deniz kenarına indiğini belirtirken 455 kişi (%30,1) deniz kenarına inmediğini ifade etmiştir. Bu bulgu, kentlilerin önemli bir bölümünün denizle temas kurduğunu, ancak yaklaşık üçte birlik bir kesimin bu temasın tamamen dışında kaldığını ortaya koymaktadır. Deniz kenarına inmediğini belirten 455 katılımcının en temel gerekçesi ise zaman yetersizliğidir. Bu gruptaki 196 kişi (%43,1) deniz kenarına inememe sebebi olarak zaman bulamadığını belirtmiştir. Ulaşımın zor olması 118 kişi (%25,9) tarafından dile getirilirken, ekonomik nedenler 68 kişi (%14,9), ilgi eksikliği ise 62 kişi (%13,6) tarafından ifade edilmiştir. Sağlık sorunları yalnızca 4 kişi (%0,9) tarafından belirtilmiş olup oldukça sınırlı bir gerekçe olarak öne çıkmaktadır. Bu dağılım, denizle temasın önündeki engellerin ağırlıklı olarak gündelik yaşam temposu, erişim ve ekonomik koşullarla ilişkili olduğunu göstermektedir.

İstanbulluların kıyı kullanımında mekân tercihlerini etkileyen bir diğer unsurun ise bu alanlarda çeşitli fiziksel aktivitelere olanak sağlayacak, koşu parkuru, çocuk parkı, bisiklet yolu gibi kentsel donatı alanları arayışı olduğu anlaşılmaktadır. Görüşmeci ifadeleri, kıyı kullanıcılarının yalnızca yeşil alan ya da deniz manzarası arayışında olmadıklarını, kullanım sıklığı ve süresini güvenli bir spor ve rekreasyon altyapısı şartına bağlı olarak arttırdıklarını ortaya koymaktadır. Özellikle kolektif kullanım pratiklerinde kıyı mekânının sahil parkları, çocuk oyun alanları, yeşil alanlar ve denizle görsel temas gibi imkânları bir arada sunması sahilde geçirilen süreyi belirgin biçimde uzatan bir unsur olarak öne çıkmaktadır.

> Bisikletli olduğum için sahilden Bostancı, Maltepe'ye kadar veya Moda'ya kadar sürebiliyorum. Deniz kıyısı olması ve sahilin güzel olması da tercih sebebim.
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

> Gittiğimizde parkçılık yapıyoruz, çocuk orada nispeten güzel park ekipmanlarıyla oynuyor. Top götürüyoruz, basket atıyoruz ya da futbol oynuyoruz, çünkü çok güzel yeşillik bir alan da var. İlla bir denize bakıyoruz, kıyıda oturuyoruz, bir tost falan yiyoruz, bir gün ortası aktivitesi oluyor.
>
> ***44, Erkek, Ataköy***

[53] İstanbul Barometresi Kasım ve Aralık 2025 Raporu 20 Kasım-27 Aralık 2025 tarihleri, 1511 kişiyle CATI yöntemi ile görüşülerek hazırlanmıştır.

> İnsanları gözlemliyorum; tavırları çok güzel, çocuk parkları var, aileler rahatça vakit geçiriyor. Tatil günleri burası çok kalabalık oluyor, insanlar Ümraniye'den kalkıp geliyor çünkü İstanbul'da böyle başka bir yer yok.
>
> ***68, Erkek, Maltepe***

> Bana yakın olduğundan genelde burayı, Bakırköy sahili tercih ediyorum. Burada koşu parkuru olması çok iyi oluyor, çocuk parkları var, bunlar çocuklu aileler için büyük avantaj. Yine belediyenin kafesi var. Bu yi olanakları beni buraya çekiyor.
>
> ***40, Erkek, Güngören***

Kıyılar yalnızca tekil bir rekreatif faaliyetin gerçekleştirildiği alanlar olmaktan ziyade, ***farklı yaş gruplarının ve ihtiyaçların aynı mekânda eşzamanlı olarak karşılanabildiği çok işlevli kamusal mekânlar*** olarak deneyimlenmektedir. Görüşmeler, kıyıların kentliler tarafından sabit ve tek tip kullanım kalıplarıyla değil, bireysel ve kolektif ihtiyaçlara göre değişkenlik gösteren, zamansal olarak esneyebilen pratikler aracılığıyla sahiplenildiğini ortaya koymaktadır. İstanbul'da yüzme faaliyetini sürdürme direncinde olan kısıtlı sayıdaki kullanıcı için "denize girilebilirlik" ya da "temiz hava/rüzgar" gibi etkenlerin birçok faktörün önüne geçmesi en belirgin örneklerden biri olarak belirmektedir.

> Genelde kızımla, torunumla veya yalnız geliyorum; önüme hangisi düşerse onunla geliyorum. Gelince bayağı kalıyorum, belki 5 saat, hatta daha bile fazla. Oturduğum yerde örgü örüyorum, insanları seyrediyorum. Resim öğretmeni olarak bazen kendi kendime resim yapıyorum. Emekli olunca zor tabii, işte bir şeylerle oyalanıyorum.
>
> ***75, Kadın, Kartal***

> Sahilde vakit geçirirken yürüyüş yapıyorum. Normal şartlarda yüzüyorum da, ama bir süredir sağlık durumumdan dolayı yüzemiyorum. Ayrıca sosyalleşmeyi de sahilde yapmayı seven biriyim. Arkadaşlarımızla buluşma, kahve alıp denize bakma gibi şeyler yapıyorum.
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

> Koy olduğu için ve yüzebilmek adına burayı tercih ediyorum. Sağ taraf temiz oluyor, rüzgar denizden estiği sürece burası temiz kalıyor.
>
> ***46, Erkek, Kartal***

> Her gün geliyorum buraya. Sahilde bisiklete biniyorum, ayrıca yürüyüş yapıyorum. Bazen de spor noktaları var ya, oralarda kısa, 15 dakikalık antrenmanlar yapıyorum ama bu her zaman olmuyor.
>
> ***46, Erkek, Kartal***

Katılımcı ifadeleri kıyı alanlarının rekreasyonel değerinin doğal çevrenin yanı sıra, kamusal hizmetlerin niteliği ve erişilebilirliğiyle birlikte üretildiğini ortaya koymaktadır. Yerel yönetimler tarafından sunulan kafe, tuvalet, yeme-içme alanı, mescit ve araç park alanı gibi temel donatı hizmetlerinin kıyı mekânlarını kısa süreli ziyaret noktaları olmaktan çıkararak uzun süreli, kapsayıcı ve ekonomik olarak erişilebilir kamusal yaşam alanlarına dönüştürdüğü vurgusu öne çıkmaktadır. Uygun fiyatlı yeme-içme imkânlarının özellikle gençler ve sınırlı gelir grubundaki kullanıcılar için sahil kullanımını daha mümkün kıldığı, bu sayede kıyının pahalı tüketim mekânlarına alternatif bir sosyalleşme alanı sunabildiği vurgulanmaktadır. Beltur örneği üzerinden dile getirilen değerlendirmeler bu hizmetlerin kıyıda yalnızca konfor sağlayıcı işlevler üstlenmediğini, aynı zamanda sahil kullanımını planlı, uzun süreli, çok işlevli ve kapsayıcı bir rekreasyon

pratiğine dönüştürdüğünü ortaya koymaktadır. Bu durum, kıyı rekreasyon alanlarının yalnızca dinlenme ve doğayla temas alanları değil, aynı zamanda kentte artan yaşam maliyetleri karşısında erişilebilir kamusal destek mekânları olarak işlediğini göstermektedir.

> Caddebostan Sahili'ni tercih etmemin iki temel sebebi var. Birincisi, araba park yeri kolay olduğu için. İkincisi de Beltur'da çok çeşit olduğu için burayı seçiyorum.
>
> ***52, Kadın, Kadıköy***

> Beltur'un alternatif araçları çok iyi oldu. Tuvalet, yeme içme imkânı arttı. Eskiden yoktu, şimdi çok iyi. Plajın yeniden işletme olarak açılması da iyi.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Bu sahiller sosyalleşmek açısından güzel bir ortam sağlıyor. İnsanlar kamp sandalyelerini alıp gelip burada istedikleri şekilde vakit geçirebiliyorlar. Artı olarak artık her yer çok pahalı olduğu için, bu sahilin gençlerimize ekonomik katkıda bulunduğunu düşünüyorum. Çünkü buradaki Beltur'dan uygun fiyatlı yiyeceklerini içeceklerini temin edip vakit geçirebiliyorlar. Bir mekâna gitseler kirasını, çalışanının maaşını her şeyini ödemek zorunda kalıyorlar. Burada ise bu işi minimum şekilde halledebiliyorlar.
>
> ***52, Kadın, Kadıköy***

> Orta gelir grubunda olduğumuz için başka yere gitmiyoruz, burası yakın. Bir kahve dışarıda 200-250 lira olmuş. Onun için kendimize ait özel yerler var ya da evde tüketiyoruz. Ben genelde dışarıda bir şey arayan, yiyen bir insan değilim; hijyenik olduğunu da düşünmüyorum. Ama İBB'nin yapmış olduğu Beltur kafeler muhteşem.
>
> ***70, Erkek, Maltepe***

Kıyı mekânlarının kullanımında fiziksel özelliklerin yanı sıra **kültürel aidiyet ve tanıdıklık duygusunun** da önemli ölçüde belirleyici olduğu görülmektedir. Bazı kıyı kullanıcılarının belli lokasyonları "aile dostu" olarak nitelemesi, mekân tercihinin orada karşılaşılacak kullanıcı profillerinin ve davranış biçimlerinin tanıdık ve öngörülebilir olmasıyla ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Kıyı rekreasyon alanlarında kurulan gündelik temaslar; tanınan, alışılmış ve kontrol edilebilir sosyal çevreler aracılığıyla, yani bireylerin kendilerini kültürel olarak ait hissettikleri alanlarda sürdürülmektedir. Özellikle çocuklarla birlikte kullanım söz konusu olduğunda, mekânsal tercihlerin güvenlik algısı kadar, kültürel normlara ve gündelik pratiklere aşinalık üzerinden şekillendiği görülmektedir. Bu bağlamda, sahil alanları yalnızca kamusal erişime açık fiziksel mekânlar değil, aynı zamanda bireylerin kimliklerini, değerlerini ve toplumsal konumlarını yeniden ürettikleri sembolik alanlar olarak işlev görmektedir. Buradan hareketle, denizle ve kıyıyla kurulan temasın herkes için eşit ve nötr bir deneyim olmaktan ziyade kültürel aidiyetin güçlü olduğu alanlarda yoğunlaştığı, tanıdıklık duygusu, normatif sınırlar ve aidiyet gibi sosyal dinamiklerin bu etkileşimin sürekliliğini sağlayan bir diğer temel unsur olduğu söylenebilmektedir.

> Üsküdar bence tam aile ortamları için olan bir bölge, özellikle aileler ve çocuklar açısından daha uygun bir yer. Sahil hattının düzeni ve buraya gelenlerin profili kendimi bu sahilde daha rahat ve güvende hissetmemi sağlıyor. Kadıköy'de insan çeşitliliğinin çok yüksek olması nedeniyle orada vakit geçirmek konusunda zaman zaman tereddüt yaşayabiliyorum. Bu nedenle kardeşimi Kadıköy'e pek götürmem, daha çok Üsküdar sahilini tercih ediyorum. Benim için burası aile odaklı kullanıma daha elverişli bir mekân gibi görünüyor.
>
> ***26, Kadın, Ümraniye***

> İstanbul'da Pendik, Tuzla, Kadıköy, Üsküdar gibi diğer sahillere de gidiyoruz ama genelde evim burada olduğu için burayı tercih ediyorum. Ancak sadece yakınlık değil sebep; ben Kartal sahilinin diğer yerlere göre daha düzenli, daha düzgün ve insan kalitesinin daha farklı olduğunu düşünüyorum. Burası belli bir kesimin olduğu, insanların birbirini rahatsız etmediği bir yer. Mesela Pendik veya Kadıköy daha karmaşık ve karışıktır. Buraya yalnız gelip tereddüt etmeden yürüyebilirim ama Pendik için aynısını söyleyemem.
>
> ***39, Kadın, Kartal***

> Aslında burası (Orhangazi Şehir Parkı) güvenlik imkânları ve eve yakınlığı açısından Fenerbahçe'den daha avantajlı, ancak biz genelde Fenerbahçe Parkı'nı tercih ediyoruz. Eskiden buraya her gün geliyorduk ancak son yıllarda hem sahipsiz hayvan yoğunluğu hem de hayvan sahipleri arasında yaşanan gerginlikler bizi biraz uzaklaştırdı. O dönemde mekâna karşı bir soğukluk oluştu. Ayrıca çevrenin değişen sosyal dokusu ve tanımadığımız, mahalle sakini olmayan kalabalıkların artması nedeniyle yürürken kendimizi eskisi kadar rahat hissetmemeye başladık.
>
> ***65, Kadın, Maltepe***



Beşiktaş, 2018, Gökhan Tan arşivi

Kıyı mekânlarının kullanımında güvenlik ve konfor algısı yalnızca fiziksel düzenleme ya da kullanıcı yoğunluğuna göre değil, ahlaki normlar, gündelik yaşam tarzı pratikleri ve kamusal görünürlük biçimleriyle de şekillenmektedir. Görüşmeci ifadesinde alkol tüketiminin kamusal alandaki varlığı ya da yokluğu üzerinden kurulan bu karşıtlık örneği, belli kıyı mekânlarının herkes için eşit derecede "kamusal" olmadığına, aksine bazı kullanıcı grupları için "daha tercih edilirken" bazıları için ise "daha mesafeli" biçimde deneyimlenen alanlar olduğuna işaret etmektedir. Buradan "rahat hissetmenin" yalnızca kalabalık yoğunluğu ya da güvenlik algısıyla sınırlı olmadığı, bireylerin kendi değerler sistemiyle uyumlu sosyal pratiklerin baskın olduğu bir kamusal çevrede bulunma arzusuna denk düştüğü anlaşılmaktadır. Bu durum, görünürde kapsayıcı kamusal mekânlar olan kıyı rekreasyon alanlarının, pratikte sessiz sosyal ayrışmaların ve normatif sınırların üretildiği alanlar olarak da işlev gördüğüne işaret etmektedir. Dolayısıyla kıyı kullanımı kültürel ve sembolik sınırlar üzerinden de şekillenmekte, bireyler kendilerini daha "uyumlu" hissettikleri alanlara yönelmektedir.

> Birincisi, Üsküdar benim için manevi bir yer. Kadıköy Sahili ya da Bostancı Sahili de var ama buradaki toplum ve kullanıcı profili benim buraya gelmemi etkiliyor. Burada diğer yerlere göre sahilde alkol tüketimine daha az rastlıyorum. İnsan profilini biraz daha muhafazakâr bulmam beni açıkçası buraya çekiyor. Bu sayede kendimi daha rahat ediyorum.
>
> ***26, Kadın, Ümraniye***

> Sahilde vakit geçirirken beni en çok rahatsız eden şey, yazın yolun çok kalabalık olması. Bir de içki içenler var, ama özellikle adam gibi içemeyenler büyük sıkıntı yaratıyor. Birinci Ordu Evi'nin oradaki kısımda alkol alınınca çok küfürlü konuşmalar oluyor, aileler varken bu beni rahatsız ediyor.
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

Denizle Fiziksel Temasın Aşınması

İstanbulluların denizle kurduğu fiziksel temasın mekânsal ve psikolojik olarak zayıfladığı, kent sakinlerinin büyük bir bölümünün İstanbul'da denize girmeyi ve yüzmeyi tercih etmediği görülmektedir. Görüşmeciler, denizle fiziksel teması kişisel tercihlerden çok çevresel kirlilik ve hijyen kaygıları nedeniyle bilinçli olarak sınırlandırdıklarını ifade etmektedir. Denize girmeme gerekçeleri; suyun rengi ve kokusu, müsilaj benzeri oluşumlar ve atık varlığı gibi somut çevresel göstergelere dayanmaktadır. Bu durum, denizin yüzülebilir bir kamusal alan olmaktan çok riskli ve güvensiz bir çevre olarak algılanmasına yol açmakta; İstanbulluların denizle temasını fiziksel etkileşimden ziyade seyir ve uzaktan deneyim düzeyine indirgemektedir.

> Hayır, denize girmiyoruz. Türkiye'de değil denize girmek, balıklarını bile yiyemiyoruz. Her tarafımız denizlerle çevrili, ama bir balık alırken nereden gelmiş diye düşünüyoruz.
>
> ***65, Kadın, Maltepe***

> İstanbul'da su temiz değil, buralarda girmiyorum denize. Gireceksek imkânımız olur da gidebilirsek İstanbul dışında giriyoruz.
>
> ***39, Kadın, Fatih***

> Bazen dere ağızlarından lağım bırakıyorlar herhalde, o zaman koku geliyor. Koku geldiği zaman, o pislik bu tarafa bastığı zaman üç gün boyunca suya girmiyoruz. Onun haricinde su kendini temizliyor zaten. Altta da deniz kestanesi var, yüzerken onun da temiz olduğunu görünce, sıkıntı yok diyebiliyoruz. Ama kirli su bırakıldığı zaman o koku ve kirlilik rüzgarla, gelgitle buraya da yayılıyor.
>
> ***46, Erkek, Kartal***

Bazı katılımcı ifadeleri, denizle kurulan gündelik ilişkinin fiziksel bir temas olmaktan çıkarak risk ve tedirginlik eksenine kaydığını göstermektedir. Deniz, geçmişte serinleme, yüzme ve rahatlama mekânı olarak algılanırken, bugün kirlilik ve hijyen sorunlarıyla özdeşleştirilmektedir. Kimi görüşmeciler için deniz, yalnızca kirli bir çevresel unsur değil, gıda, su ve tüketim pratikleriyle birlikte düşünülen daha geniş bir ekolojik kriz parçasıdır. Bu algı, denize girme pratiklerindeki gerilemenin yalnızca bireysel tercihlerle değil, yaygın bir güvensizlik duygusuyla ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

> Artık denize girmekten vazgeçtik; bırakın yüzmeyi, denizin kenarında bile maske takarak dolaşıyoruz.
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

> Küstahlık gibi algılamayın ama biraz bilinçli olunca, okuyup bilince denize de girilmiyor, balık da yenmiyor. Denizler temiz ve güvenli gelmiyor. Su da öyle, gıda da öyle, tekstil de öyle. Her şey naylon. Biz plastikten kurtulmaya çalışıyoruz ama çoğu şey sözde kalıyor.
>
> ***39, Kadın, Kartal***

Denize fiziksel temasta bulunmak ve yüzmek isteyen, ancak İstanbul'da denize girmeyi güvenli bulmayan kent sakinleri bu ihtiyacı karşılamak için İstanbul çeperlerindeki kıyılara (Silivri, Gümüşkaya, Şile) ya da şehir değiştirerek Ege, Akdeniz kıyılarına yöneldiğini belirtmektedir. Denizle fiziksel temas kurma ihtiyacı ortadan kalkmadığı gibi bu ihtiyacın pratiğe dönüştüğü yerin İstanbul kıyılarından kentin çeperlerine ya da başka kentlere kaydığı görülmektedir. Katılımcı ifadeleri İstanbul'un kendi kıyı kaynaklarının yüzme pratiği açısından verimsizleştiğini, bu ihtiyaca yanıt verecek işlevsellikten yoksun olan kentin denizle kurduğu ilişkinin mekânsal olarak parçalandığını gözler önüne sermektedir.

Katılımcı ifadeleri yüzme pratiğini engelleyen faktörlerin kirlilikle sınırlı olmadığını, plaj altyapısının yokluğu, giyinme kabini, duş, tuvalet ve güvenli giriş-çıkış alanlarının eksikliğinin de belirleyici etmenler olduğunu göstermektedir. Bu eksiklikler, denize girmeyi zahmetli ve güvensiz bir etkinliğe dönüştürürken İstanbul'da geçmişte var olan ancak çözülmeye başlayan plaj kültürüne dair kaybı daha görünür hale getirmektedir.

> Denize girmek için yazlığa gidiyorum. Burada denize girmek pratik değil. Eşya getirmek, arabayla gelmek gibi zorluklar yüzünden çok zahmetli geliyor.
>
> ***58, Kadın, Kadıköy***

> Eskiden Sarıyer'de kadınlar plajı vardı, oraya giderdik. Ama artık İstanbul dışını tercih etmek durumunda kalıyoruz, İstanbul'da denize pek giremiyoruz. Buna sebep olarak ailemin hem (akıntı gibi) güvenlik gerekçesiyle hem de suyun yosunlu ve kirli olması sebebiyle pek müsaade etmeyişini sunabilirim.
>
> ***19, Kadın, Gaziosmanpaşa***

> Burada denize girmiyorum çünkü girecek bir yer, bir plaj yok. Keşke yapay da olsa bir plaj yapılsa. 1976-78 yıllarında İdealtepe'de plaj ve kabinler vardı, o zamanlar orada yüzüyordum ama ellerim mikrop kapmıştı. Şimdi sahil eskiye göre çok daha temiz, tekrar plaj yapılsa bu tarz sorunlar olmaz diye düşünüyorum. Ama şu an İstanbul'da (Adalar da dahil) hiçbir yerde denize girmiyorum, yüzmek için Antalya'ya gidiyorum.
>
> ***68, Erkek, Maltepe***

> Ben genel olarak denize girmeyi çok tercih etmiyorum, kalabalık oluyor, üstümüzü başımızı giymek çok kolay olmuyor, birazcık zor oluyor. Su temiz olsa, üzerine temiz giyinme kabinleri olsa buralarda denize de girebiliriz tabi.
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

Buradan hareketle, bazı katılımcıların denizle ilişkiyi yüzme veya fiziksel temas üzerinden değil, görsel temas ve manzara deneyimi üzerinden kurduğu anlaşılmaktadır. Kimi zaman yüzme bilmemek, kimi zaman korku ya da ilgi eksikliği, kimi zamansa kıyıların yapısal dönüşümü ve yeteri altyapıdan yoksunluk denizi "yalnızca seyredilen" bir unsur hâline getirmektedir. Bu durum, İstanbul'da denizin kamusal yaşamda giderek pasif bir arka plan öğesine dönüştüğünü göstermektedir.

> Hayır, denize girmiyorum. Öncelikle yüzme bilmiyorum ve sudan korkuyorum; benim için manzaraya bakmak yeterli, bir ilgim yok. Çevremde Şile'ye, Kilyos'a gidenler veya karşıya geçenler var ama ben oturup izleme taraftarıyım, bu bana yetiyor.
>
> ***39, Kadın, Kartal***

> Eskiden Caddebostan'da giriyordum, orada plaj vardı o zamanlar. Bahsettiğim 40-45 sene öncesi, 70'ler, 80'ler... Sonraları tatil yerlerinde; Çeşme, Alanya, Antalya, İzmir taraflarında girdim. Ama şimdi girmiyorum.
>
> ***75, Kadın, Kartal***

Kasım-Aralık 2025 tarihleri CATI yöntemiyle yürütülen İstanbul Barometresi de denizle temasın çoğunlukla görsel ve dolaylı düzeyde gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Araştırma deniz kenarına gitme amaçları açısından değerlendirildiğinde, en yaygın etkinliğin %57,2 oranıyla önce yürüyüş, hemen ardından %42,2 oranıyla oturmak ve manzara izlemek amaçlı olduğu görülmektedir. Deniz kenarına inen 1.056 kişinin 604'ü (%57,2) yıl içinde deniz kenarına yürüyüş yapmak için gittiğini ifade ederken, oturmak ve manzara izlemek amacıyla gidenlerin sayısı 446 (%42,2) olarak ölçülmüştür. Piknik yapmak 119 kişi (%11,3), balık tutmak 73 kişi (%6,9) ve koşu yapmak 45 kişi (%4,3) tarafından belirtilmiş olup, bu etkinliklerin oldukça sınırlı bir kullanım düzeyine sahip olduğu görülmektedir. Bu tablo, deniz kenarının İstanbul'da daha çok düşük yoğunluklu ve pasif rekreasyon biçimleriyle kullanıldığını ortaya koymaktadır.



Sarayburnu Fatihleri, Sarayburnu, 2025, Gökhan Tan arşivi

Bunların yanı sıra, araştırma katılımcıları arasında küçük ama istikrarlı bir grup insan İstanbul'un (Moda, Caddebostan, Adalar, Dragos, Sarayburnu gibi) belirli noktalarında yüzmeye devam etmektedir. Spor ve rekreasyonun bir kentli hakkı olarak sahiplenilmesine örnek teşkil eden bu bilinçli kullanımın bir rutine dönüşmesinde yoğun çaba harcandığını ve dirençli bir tutum sergilendiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Bu kullanıcılar yüzme pratiğini rastlantısal değil, bilgiye dayalı, teknik ve planlı biçimde sürdürmektedir. Denizle fiziksel etkileşimdeki bu kent sakinlerinin yüzme rutinini, suyun kalitesi konusundaki teknik verileri ve belirli hava koşullarını gözeterek gerçekleştirdiği görülmektedir. Rüzgar yönü, akıntı, bakteriyolojik ölçümler ve saat seçimi gibi değişkenler denizle temasın temel belirleyicileridir.

> **Yaz kış yüzmeye devam ediyorum. Zaten burada bir grubumuz var. Grubun bir kısmı diğer tarafta iskeleye gidiyor, onlar orada takılıyor. Biz burada kafamıza göre takılıyoruz. Saat 2 gibi onlar da geliyor. Orada 20-30 kişilik bir ortam oluşuyor. Su güzel, arkadaş ortamı güzel, yüzmeyi seviyor, her gün yüzmeye çalışıyoruz.**
>
> ***46, Erkek, Kartal***

> **Marmara Denizi'nde zamansallık çok önemli. Rüzgarın yönüne, akıntıya bakmak lazım. Öğlen asla girilmez, kokar. Sabah ve akşam saatleri temiz olur.**
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> **İstanbul'da denize giriyorum, bu yaz girdim mesela. Ama Caddebostan'dan değil, Birinci Ordu Evi'nden sahil başlıyor ya, oradaki Büyük Kulüp'ün iskelesinin yanındaki mendirek var, onun ucundan gidip açılıyoruz. Kum sahil genelde temiz olmuyor, o yüzden daha açıkta denize giriyoruz. Denize girmeyi, suyun güzel olduğu günlere saklıyorum. Bu da genelde hava lodos olmadığı ve kirli su basılmadığı zamanlar oluyor; haftanın 3-4 günü diyebilirim.**
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

> **Ben gündelik yani her gün yüzmeye çalışan birisiyim. Genelde Moda Sahil ve Fındıklı'dan giriyorum. Boğaz hattından (Kireçburnu) ve Adalardan da (Burgazada, Marta Koyu, Heybeliada) yüzüyorum. Caddebostan sahilini ise yazın kullanıyorum. Yüzeceğim yeri seçerken evime yakın mı diye bakıyorum. Arabayla atlayıp boğaza gitmek gibi bir organizasyona çok girmiyorum. Girişi, çıkışı güvenli ve uygun mu, akıntı durumu, deniz temizliği nasıl diye kontrol ediyorum. Bazen rüzgarın durumuna göre yerimi seçiyorum; mesela poyraz varsa Moda Sahili güzel olurken tersi esiyorsa Avrupa yakası daha mantıklı olabiliyor. Hatta Sağlık Bakanlığı'nın yuzme.saglik.gov.tr sitesindeki kolibasil bakterisi ölçümlerine bakıyorum. Bazen de sandalcılarla biraz daha açılıp daha temiz bir yerden yüzme pratiği yapıyorum.**
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

Bu bulgular, İstanbul'da denizle kurulan ilişkinin fiziksel temastan görsel temasa doğru kaydığını, yüzmenin ise kent içinde yaygın bir kamusal pratik olmaktan çıkarak mekânsal, sınıfsal ve bilgiye dayalı bir ayrıcalığa dönüştüğünü de düşündürmektedir. Deniz, İstanbul'da hâlen güçlü bir psikolojik anlam taşımakla birlikte yüzülebilir bir kamusal kaynak olma işlevini büyük ölçüde yitirmiştir. Bu durum, kentin denizle olan tarihsel bağında belirgin kesintiye işaret etmektedir.

İstanbul Kıyılarında Mekânsal ve Toplumsal Dönüşüm

İstanbul kıyılarında yaşanan fiziksel dönüşümün en belirgin bileşenlerinden birinin dolgu alanları olduğu anlaşılmaktadır. Kıyılardaki bu dönüşümün niceliksel bir genişleme yaratırken denizle kurulan ilişki açısından niteliksel bir kayba yol açtığı belirgin biçimde görülmektedir. Katılımcı anlatılarına göre, kıyılar geçmişte gündelik yaşamla iç içe ve doğrudan temas kurulabilen,

görece daha doğal ve güvenli alanlarken; günümüzde dolgu alanları ve sert zemin kaplamaları aracılığıyla denizin geri çekildiği, bedensel kullanım olanaklarının daraldığı ve kurulan ilişkinin zayıfladığı bir alana dönüşmüştür. Balık popülasyonu, suyun kalitesi gibi kriterler etrafında ekolojik dengelerin bozulmasının da kaçınılmaz hale geldiği kıyıların doğal karakterini büyük ölçüde yitirdiği anlaşılmaktadır. Dolgu alanları aracılığıyla yapılan dönüşüm kıyı şeridini uzamsal olarak genişletip daha "düzenli ve yapılandırılmış" bir çevreye kavuştururken; kentlinin hem denizle olan mekânsal mesafesini artırmış, hem de denizle kurdukları duygusal ve fiziksel bağın aşınmasına yol açmıştır. Katılımcı ifadelerinin çocukluk anılarına dönük aktarımlarda "özgürlük", "doğallık" ve "güvenlik" gibi vurgular içerirken, günümüze dair değerlendirmelerde daha çok "kontrollü" ve "yapay" nitelikler etrafında betimlemeleri vurgulaması bu değişime işaret etmektedir. Bu bağlamda dönüşümün kıyıyı daha yapılandırılmış bir rekreatif düzene kavuştursa da, kentliyi denizin merkezde olduğu, fiziksel ve doğrudan temasın erişilir olduğu bir yaşam pratiğinden uzaklaştırdığı söylenebilmektedir.

> **Öncesine göre İstanbul kesinlikle değişti. Denizle bağımız azaldı, eskiden her şeydi deniz. Bizim oturduğumuz yerler o zamanlar adeta sahil evleri gibiydi; hem insanlar başkaydı hem de sistem başkaydı. Çok daha temizdi, çok daha güvenliydi. Çocuklar için korku diye bir şey yoktu. 'Çocuğum düştü mü, kalktı mı?' diye kimse endişe etmezdi. Biz küçüktük ama özgürce gelir giderdik. O zamanlar zeminler de doğaldı; çocukların düşmesine, yaralanmasına karşı daha yumuşak, daha uygundu. Şimdi bahçeler yapıldı, dolduruldu; evet, bir şeyler yapıldı ama ne kadar sağlıklı, ne kadar doğru onu bilemem. Dünya değişiyor, her şey yapılabilir elbette ama mesele nasıl yapıldığı.**
>
> ***65, Kadın, Maltepe***

> **İstanbul'da çok büyük değişim var. Çamlıca'da bile villalar yapıldı, ağaçlar kesildi, buna çok üzgünüm. Ama eskiden deniz daha çok kullanılıyordu, denize artık eskisi kadar sık temas edilmiyor. Şimdilerde sahil dolduruldu, açıldı, değişti. Ama bir yandan daha fazla yeşillik dikilse, olmayan yerlere ağaç yapılsa çok iyi olur.**
>
> ***75, Kadın, Kartal***

> **Eskiden, benim çocukluğumda minibüs yolunun aşağısı hep denizdi, yol bile yoktu; insanlar balık tutar, tuttuğu balığı yerdi, denize girerdi. Şimdi doldurdular, park yaptılar. Alanlarına girdiğimiz için de balık nüfusu ve çeşitliliğini olumsuz etkiledik.**
>
> ***65, Kadın, Maltepe***

Görüşmeci ifadeleri İstanbul kıyılarındaki dönüşüm sürecinde en dikkat çekici etkilerden bir diğerinin kıyı hattının sürekliliğinin zedelenmesi olduğunu göstermektedir. Galataport gibi büyük ölçekli müdahaleler, sahili kesintisiz bir kamusal dolaşım alanı olmaktan çıkararak denetimli, tüketim temelli ve erişimi belli koşullara bağlı mekânlara dönüştürmektedir. Giriş noktasındaki güvenlik uygulamaları, yarı-özel kullanım pratiği ve tüketim beklentisi, kıyıya erişimi hem pratikte hem de algısal düzeyde sınırlandırmakta, denizle kurulan ilişkiyi çoğu zaman yalnızca kısa ve parçalı görsel temaslara kısıtlamaktadır. Ataköy örneğinde olduğu gibi sonradan oluşturulan sınırlı geçişler ise bütünlüklü bir kıyı deneyimi sunmaktan çok, kesintiye uğramış kıyı hattını geçici olarak telafi eden parçalı düzenlemeler olarak kalmaktadır. Sahilin bir bütün olarak deneyimlenmesini engelleyen bu düzen, İstanbul'da kıyının kamusal niteliğinin giderek aşındığını ve denizin kent yaşamına eklenmesini sekteye uğrattığını ortaya koymaktadır.

> **Kıyı kesintileri. Şu anda en rahatsız olduğum şeylerden biri Galataport. Sahile ulaşmak için hem güvenlik kontrolünden geçmen hem de tüketim yapmak zorunda olman ve hattın direkt kesilmesi beni rahatsız ediyor. Buradaki otelle de aynı kesinti yaşanıyor.**
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

> Ataköy sahili bitti yani, zaten geçmişte de aslında yoktu. Ataköy o açıdan şanssız bir yerdi, sahilimiz vardı ama gidemiyorduk. Millet Parkı'nı böyle bir aralık gibi yaptılar, en azından o aradan biraz görüyoruz. Eskiden ya Bakırköy'e ya Yeşilköy'e gitmemiz gerekirdi ki bunlar yürüyerek gidemeyeceğimiz kadar uzaktı.
>
> ***44, Erkek, Bakırköy***

Katılımcı ifadeleri kıyılardaki dönüşümün en belirgin sonuçlarından bir diğerinin artan kullanım yoğunluğu ve buna bağlı olarak değişen kullanıcı profili olduğunu göstermektedir. Başlangıçta mahalle ölçeğinde ve tanıdık kullanım pratiklerine sahip olan kıyı alanları, zamanla kent geneline hitap eden çekim merkezlerine dönüşmüş, bu durum davranış biçimlerini ve mekânsal ritmi belirgin biçimde değiştirmiştir. Piknik kültürünün yaygınlaşmasının, kalabalık gruplar halinde uzun süreli yerleşik kullanımların artmasının ve denizle kurulan temasın biçim değiştirmesinin kıyının gündelik rekreasyon niteliğinde değişimlere yol açtığı dile getirilmektedir. Fiziksel donatılar korunmuş olsa dahi, artan kalabalık ve farklılaşan kullanım kültürü yerel kullanıcıların konfor ve aidiyet algısını olumsuz etkilemektedir. Kullanımda artan yoğunluk yalnızca mekânsal bir kalabalık yaratmamakta, aynı zamanda sosyal dokuyu dönüştürerek özellikle yerli kullanıcılar açısından yabancılaşma hissi üretmektedir. Görüşmelerde dile getirilen "alışkın olunan ortamın değişmesi", "nezihlik algısının zedelenmesi" ve "kullanıcı davranışlarının farklılaşması" gibi ifadeler, kıyı mekânlarının herkes için erişilebilir olmasının pratikte yeni gerilimler doğurduğunu göstermektedir. Dönüşen dokunun "kamusal olan herkesindir" kabulüne rağmen içsel bir gerilime yol açtığı, bu nedenle kullanım yoğunluğunun bazı kullanıcılar açısından kamusallığı güçlendiren bir unsur olarak belirmediği anlaşılmaktadır. Ortaya çıkan sosyal uyumsuzluğun kıyıyla kurulan ilişkiyi sınırladığı ya da kıyıdan uzaklaşma davranışını tetikleyen dışlayıcı bir etkiye dönüştüğü söylenebilmektedir.

> Biz 20 yıldır buradayız, parkın (Orhangazi Şehir Parkı) ilk açıldığı ve çok keyifli olduğu o ilk zamanları biliyoruz. Ancak zamanla genel ziyaretçi profilinde ve kullanım alışkanlıklarında belirgin değişimler gözlemledik. Tabi bu parkla sınırlı değil, Türkiye'nin profili de değişiyor. Kamusal alanların herkes için olması gerektiğini de biliyoruz fakat dış ilçelerden araçlarıyla gelen yoğun bir ziyaretçi akışı var. Bu durum, parkın yerel mahalle dokusunu ve alışkın olduğumuz nezih ortamı biraz değiştirdi. Kullanıcı davranışlarının farklılaşması ve yoğunluk nedeniyle burayı kullanmaya biraz ara verdim. Yoksa fiziksel imkanları ve yürüyüş alanları açısından yapıldığında çok sevinmiştik. Fenerbahçe hafta içi daha sakin bir yürüyüş imkânı sunsa da buranın güvenlik personeli ve konumu büyük artı. Bugün de sakin göründüğü için şans verip "Hadi şöyle gidelim" diyerek burayı tercih ettik.
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

> Yemek, piknik alışkanlığı arttı, koskoca sofralar hazırlanıyor. Bu yeni bir kültür. Donla denize giren insanlar var, eskiden yoktu. Yeşilköy'de de aynı durum var.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Son yıllarda sahil kullanımında fark ettiğim bir değişim var. Millet Parkı ilk açıldığında daha sakindi, bizim buradan insanlar geliyordu gibiydi. Otoparkı o kadar dolu değildi. Fakat artık mesela otoparkta yer bulmak imkansız. Arabayla gittiğin zaman artık yer bulamıyorsun.
>
> ***44, Erkek, Bakırköy***

Kıyı alanlarında yapılan belli düzenlemelerin kamusal kullanım kalitesini belirgin biçimde artırdığını ve rekreatif pratiklere olumlu biçimde yansıdığını ortaya koyan katılımcı görüşleri de sıklıkla öne çıkmaktadır. Bireysel alanı yoğun biçimde işgal eden mangal yakmak gibi pratiklerin sınırlandırılmasının, kıyı mekânlarının daha temiz, düzenli ve birlikte kullanıma uygun hale gelmesine katkı sağladığı belirtilmektedir. Bu tür düzenlemeler, kıyının farklı kullanıcı grupları tarafından eş zamanlı ve çatışmasız biçimde paylaşılabilmesine olanak sağlarken çevresel temmizliğin tesisinde de önemli bir rol oynamaktadır.

> **Tabi eskiye göre mangal yakılmadığından da daha temiz.**
>
> ***40, Erkek, Güngören***

> **İyi ki mangal da kalktı buradan, önceden çok berbattı buralar. Şimdi de insanlar gelip çöp atıp batırıp gidiyorlar. Her şeyi devletten, belediyeden beklememek gerek. Topla çöpünü, at git yani. Öyle olduğu gibi bırakıp gidiyorlar.**
>
> ***65, Erkek, Zeytinburnu***

Buna karşın, mangal yasağının kıyıları temiz, düzenli ve çoklu kullanıma açık mekânlar haline getirirken özellikle düşük gelir grupları için önemli bir rekreasyon pratiğini de ortadan kaldırdığı yönünde eleştirel ve talepkar anlatılar da belirmiştir. Katılımcının bu yöndeki ifadesi, kıyı politikaları içerisindeki yasaklayıcı önlemlere karşın her kesimin ihtiyacına yanıt verecek kapsayıcı mekânsal çözümler geliştirilmesi yönünde talepleri de gündeme getirmektedir.

> **Bir de ormanlar kapandığı için insanlar buralara daha çok yöneldi. Ama mangal yapılacak yerler de olması lazım, nitekim herkesin parası yok ki gidip bir mangal keyfine o parayı versin. Evinde de kimse mangal yapamıyor artık. İnsanların rahatça mangal yapabileceği alanlar açılması lazım.**
>
> ***46, Erkek, Kartal***

Katılımcıların sahillerin geçmiş ve bugünkü dönüşümüne dair değerlendirmesinde sıklıkla öne çıkan bir diğer etken Beltur kafelerinin yaygınlaşması olmuştur. Kıyı mekânlarında yeme-içme ihtiyacının piyasa koşullarına bağımlı olmadan, daha hesaplı düzeyde karşılanabilmesini sağlayan bu hizmet özellikle gençler ve düşük gelir grupları için kıyıyı daha erişilebilir kılmakta, gündelik yaşamın parçası olarak kullanımını desteklemektedir. Bu hizmetlerin kıyıyı yalnızca dolaşılan bir alan olmaktan çıkarıp genişçe vakit geçirilen kamusal mekâna dönüştürdüğü vurgulanmaktadır.

> **Sahil, birçok farklı ihtiyacı karşılıyor. Öncelikle ekonomik faydası çok yüksek; insanlar tatile gidemediği için denize erişim önemli bir ihtiyaç. Beltur plajlarının çok yararlı olduğunu; kamusal alan kullanımı açısından ve farklı İstanbulluları bir araya getirme potansiyeli açısından değerli olduğunu düşünüyorum.**
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

Özellikle ileri yaş gruplarından gelen, önceki dönemlerde kıyı alanlarının belirli meslek gruplarına veya kurumsal aidiyetlere özgü olduğuna dair hatırlatmalar, bugün sunulan kamusal hizmetlerin erişim adaleti ve kapsayıcılık açısından olumlu bir dönüşüm geçirdiğini açıkça yansıtmaktadır. Geçmişte seçici ve dışlayıcı kullanım biçimleri barındıran kıyı alanlarında son yıllarda yapılan kamusal düzenlemeler ve hizmetlerle bu algının tersine çevrildiği, yalnızca fiziksel anlamda erişilebilir olmayıp sosyal olarak herkesin kendini "yer sahibi" hissedebildiği mekânlar hâline geldiği vurgulanmaktadır.

> Ben 70 yaşındayım, geçmişi biliyorum. Eskiden belli kamu kurumlarına ait olan tatil beldeleri vardı; "burası İETT'nin, burası askerin, burası hakimin, burası savcının" denirdi. Halka ise "ne halin varsa gör" denirdi. Oysa ki herkes asker değil, herkes polis değil. Şimdi ise herkesin kullanımı için on numara yerler oldu, dizaynları da gayet güzel.
>
> ***70, Erkek, Maltepe***



Fenerbahçe Plajı, 2019, Gökhan Tan arşivi

Son dönemde hayata geçirilen sınırlı ölçekli plaj ve yüzme alanı düzenlemelerinin İstanbul kıyılarında denizle kurulan fiziksel temasın biçimini ve kapsamını belirgin biçimde dönüştürdüğü, bu etkileşimin yaygınlaşmasına zemin hazırladığını göstermektedir. Görüşmecilere göre, bu müdahaleler mekânsal açıdan sınırlı ve yetersiz dahi olsa, özellikle kadınların ve daha önce yüzme pratiğine mesafeli duran İstanbulluların denize erişimini daha mümkün ve görünür hale getirmektedir. Küçük ölçekli bu kamusal müdahalelerin kıyı mekânlarının kullanım normları ve toplumsal görünürlük üzerinden yeniden üretilmesini sağladığı, böylece kıyı kullanımına ilişkin yerleşik alışkanlıkları esneterek yeni kullanıcı gruplarını bu etkileşime dahil edebildiği ve sahilin daha kapsayıcı bir rekreasyon alanına dönüştürdüğü anlaşılmaktadır.

> Kadınların yüzmeye başlaması meselesi beni çok heyecanlandırıyor. 3-4 sene öncesine kadar Moda'da çok yüzücü kadın görmezken, şu anda yazın orası bayağı dolu, Caddebostan sahil de öyle. Daha muhafazakar kesimin de artık denizle ilişki kurduğunu görüyoruz, bunlar güzel gelişmeler.
>
> ***37, Kadın, Beyoğlu***

Kıyı Rekreasyon Alanlarında Kullanım Engelleri ve İyileştirme İhtiyaçları

İstanbulluların kıyı alanlarıyla kurdukları gündelik ilişki, görüşmelerde de tekrar eden birtakım yapısal sorun alanları etrafında şekillenmektedir. Bu sorunlar yalnızca fiziksel eksikliklere değil, güvenlik algısı, kamusal alanın paylaşımı, denizle temasın niteliği ve kıyının kapsayıcılığı gibi daha geniş kamusal mekân tartışmalarına da denk düşmektedir. Katılımcı anlatılarında en sık vurgulanan sorunlardan biri kıyı rekreasyon alanlarındaki aydınlatma ve diğer güvenlik önlemlerinin yetersizliğidir. Özellikle akşam saatlerinde ve sabahın erken zamanlarında güvenlik personelinin görünür olmaması ve ışıklandırmanın yetersiz kalması, kullanıcıların sahili özellikle bu zaman aralıklarında "tekinsiz" bir alan olarak algılamasına ve kullanmaktan vazgeçmelerine yol açmaktadır. Güvenlik algısındaki bu kırılganlık, kadınlar, yaşlılar ve çocuklu ailelerin kıyı alanlarını kalabalık saatlere ve belirli noktalara sıkıştırarak kullanabildiklerine işaret etmekte, kamusal alanın sürekliliği ve kapsayıcılığını zayıflatan bir etken olarak belirmektedir. Bu nedenle, özellikle üniformalı güvenlik personelinin rotasyonla devriye gezmesi ve aydınlatma kalitesinin artırılması gibi önlemler yoluyla kamusal alanın düzenli denetimi önerilmekte, bu tür aksiyonlar kamusal olan kıyı rekreasyon alanlarının kamusal olma niteliğini mümkün kılan temel koşullar olarak öne çıkmaktadır.

> **Bizde majör tehlikeler var; ışıklandırma ve güvenliği hissetmek çok önemli. Mesela ben sabah 7'de Feneryolu'nda yürüyüş yapabiliyorken burada, Orhangazi Şehir Parkı'nda neden yapamıyorum? Çünkü oranın halkı yürüyor, buranın halkının da o saatte geldiğinden emin olsak burada da güvenle yürürüz. Burada ışıklar geç yandığı gibi bu vakte kadar fazla sayıda üniformalı görevli de bulunmamakta. Görevlilerin bu saatlerde özellikle giriş çıkışlarda yürümeleri ve bizim de onların varlığını hissetmemiz lazım.**
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

> **Güvenlikle ilgili net problem var. Her çeşit tekinsiz insan var burada. Mesela hafta içi bir gün ve öğlen 12 gibi geldik, ama bu tipleri bu gün ve saatte bile görüyorsun. Bu yüzden de çoğunlukla toplu ve kalabalık olan yerlerde daha çok duruyorsun mecburen. Özellikle akşamın ilerleyen saatlerinde daha çok laf atan, rahatsız eden oluyor, o saatler daha tedirgin hissediyoruz.**
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

> **Yurt dışında güvenle yürüyorsun; ama burada "öğle saati geleyim, güneşli olsun, daha fazla insan olsun, kalabalık olsun" diyorsun. Sabahın erken saatlerinde yürümeyi çok arzu ediyoruz, ama evdeki herkesi uyandırıp cümbür cemaat herkesi o saatte çıkmaya mecbur bırakmak olacak, çünkü yanında daha güçlü birinin olması gerekir ki yürüyebilesin. Ancak yalnız başımıza çıkmaktan çekindiğimiz için sabah erken gelemiyor, yalnızca belli saatleri tercih ediyoruz.**
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

Güvenlik sorunları yalnızca sosyal değil, mekânsal tasarım kaynaklı riskler üzerinden de dile getirilmekte, bir diğer güvenlik sorunu olarak kıyı rekreasyon alanlarındaki belirsiz mekânsal tasarımlar öne sürülmektedir. Sahillerdeki yaya, bisiklet, koşu yolu ve motorlu araç gibi farklı kullanım biçimlerinin yeterince ayrıştırılmamış olmasının kullanıcılar arasında gündelik çatışmalar ve kazalara zemin hazırladığı dile getirilmektedir. Kıyı kullanıcılarına göre, yönlendirme eksikliği, zemin ayrımlarının belirsizliği ve motorlu araçların sahil alanına girebiliyor olması özellikle çocuklar, yaşlılar ve bebek arabası kullananlar açısından sahil deneyimini kırılganlaştırmaktadır. Katılımcılar, fiziksel ayrımların ve net yönlendirmelerin güçlendirilmesini sahilin herkes için daha güvenli ve öngörülebilir bir kamusal mekân hâline gelmesi açısından kritik görmektedir.

> Bisiklet yolu mu, koşu, yürüyüş yolu mu belli değil, benim için bile karışık. Doğru yönlendirme yok. İnsanların tartıştığına çok şahit oluyorum. Bebek arabasıyla beton alana çıkarken mecburen bisiklet yolunu geçmen gerekiyor. Bu alanların kesişimini biraz tehlikeli buluyorum. Son dönemde sorguladığım şeyler bunlar. Kalabalık çözülemez, ama alanlar daha net ayrılmalı. Bir de bisikletli ve yaya ayrımının daha net yapılması olası kazaları azaltır.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

> Sahildeki bu yürüme alanının araç trafiğine kapatılması iyi olur. Buraya motorlar giriyor ve çocuklar sıkıntı yaşıyor. Mesela bisiklet sürerlerken, koşup oynarken aniden ve hızla gelen motosikletler büyük tehlike yaratıyor. Yine mesela ben yürürken kulaklık takıp bir şeyler dinliyorum, haliyle etrafı çok duymuyorum. O yüzden arkamdan aniden bir araç gelirse çıkarsa diye kenardan yürüyorum. Bu sebeple bu alana motorlu herhangi bir taşıtın girmemesi konusunda önlem alınması gerek.
>
> ***38, Kadın, Fatih***

> Bisiklet yollarıyla ilgili sıkıntı var. Arkadaş, tamam orası bisiklet yolu ama böyle hız yapılmaması lazım, çocuklar karşıya geçiyor. Müdahale ediyorsun, "burası bisiklet yolu" diyorlar. Ama burası insanların da geçtiği bir yer, 70-80'le veya 30-40'la gidemezsin.
>
> ***46, Erkek, Kartal***

Katılımcılar sahil alanlarında temel yönlendirme ve bilgilendirme elemanlarının yetersizliğini de sıkça dile getirmektedir. Tuvalet, sosyal tesis, bisiklet bağlantıları ve geçiş güzergahı gibi temel işlevlerin açık ve anlaşılır biçimde işaretlenmemesi, özellikle sahili ilk kez kullananlar için mekânın okunabilirliğini zorlaştırmaktadır. Bu durum sahilin kullanımını zorlaştıran bu basit ama etkili bir engel olarak öne çıkmaktadır.

> Yönlendirme tabelaları eksik. İnsanlar bazen bana tuvaletin yerini soruyor; bilmeyenler için WC veya sosyal tesisleri gösteren tabelalar konulabilir.
>
> ***26, Kadın, Kartal***

> Süreyyapaşa istasyonundan sahile inen yolda bisiklet yolu bağlantısı olmadığı gibi yönlendirme tabelaları da eksik, bisikletçiler, motosikletliler ve yayalar aynı yolu kullanıyor. Burası özellikle tatil günleri çok kalabalık oluyor ve kazalar yaşanıyor.
>
> ***68, Erkek, Maltepe***

Kıyılarda belirgin biçimde öne çıkan bir diğer altyapısal sorun ise ortak kullanım alanlarında çakışan pratikler olmuştur. Sahil alanlarında farklı kullanıcı gruplarının aynı mekânda yoğunlaşması, ortak kullanım ilkesi açısından gerilimler üretmektedir. Özellikle balıkçılık gibi İstanbul kıyılarında yerleşik hale gelmiş pratiklerin sahilin bazı bölümlerinde baskın hâle gelmesi, diğer kullanıcıların denize yaklaşmasını ve sahili serbestçe dolaşmasını zorlaştırmaktadır. Katılımcılar, bu tür kullanımların tamamen dışlanmasından ziyade kıyıların zamansal veya mekânsal olarak daha esnek biçimde düzenlenmesini talep etmektedir.

> Balıkçılık güzel bir hobi ama balıkçıların sahil boyunca çok geniş alan kaplaması, denize yaklaşmak isteyen insanlar için zorlayıcı olabiliyor. Bazı noktalarda insanların geçebilmek için müsaade istemesi ya da iki kişi arasından geçmek zorunda kalması tuhaf bir durum yaratıyor. Bu alanlar daha net sınırlandırılabilir ya da özellikle hafta sonları ve akşam saatlerinde daha esnek bir kullanım düzenlemesi yapılabilir. Şu an balık tutmayanlar sahili balıkçılar kadar rahat kullanamıyor.
>
> ***26, Kadın, Ümraniye***

Sahil kullanımında öne çıkan temel altyapısal ihtiyaçlar, kıyı mekânlarının gündelik ve uzun süreli kullanımını doğrudan etkileyen donatı eksiklikleri etrafında yoğunlaşmaktadır. Görüşmeler, oturma birimlerinin sayıca ve işlevsel olarak yetersiz olmasının yalnızca dinlenme imkânlarını değil, denizle görsel temas kurma pratiğini de sınırladığını; kullanıcıları kayalık gibi güvensiz alanlara yönelttiğini ortaya koymaktadır. Benzer biçimde, tuvaletlerin seyrek, kapalı ya da bakımsız olması özellikle çocuklu aileler açısından temel hijyen gereksinimlerinin karşılanamamasına yol açmakta ve sahilde kalış süresini kısaltmaktadır. Buna ek olarak, büyük ve ticari tesisler yerine sahil boyunca dağılmış, küçük ölçekli ve ekonomik yeme-içme olanaklarına yönelik talepler, kıyının gündelik yaşamın doğal bir parçası hâline gelmesini destekleyen önemli bir ihtiyaç olarak belirmektedir. Bu altyapı eksikliklerinin giderilmesi, sahil alanlarının kamusal kullanım sürekliliğini ve kapsayıcılığını güçlendirecek temel bir koşul olarak değerlendirilmektedir. Kullanıcılar denizle doğrudan ve dolaylı temasın kesintiye uğramasına dönük sorunları ve çözüm önerilerini de sıklıkla dile getirmektedir. Bu hususta en büyük engellerden biri olarak suyun yeterli temizlikte olmayışı sunulmaktadır. Kanalizasyon sistemi ve atık yönetimi konusundaki eksikliklerle ortaya çıkan deniz suyu kirliliği ve ağır koku problemi, kullanıcıların mekânla kurduğu ilişkiyi doğrudan zedeleyen temel sorunlardan biri olarak belirmektedir. Özellikle dere ağızlarından gelen atıkların denizi hem görsel olarak hem de su ve koku kalitesi açısından olumsuz etkilediği öne sürülmektedir. Denizi hem seyretmek amaçlı hem de yüzmek amaçlı kullanan İstanbullular çözüm olarak sürekli denetim ve düzenli bakım taleplerini dile getirmektedir. Kıyının İstanbul'u temsil eden önemli bir unsur olarak algılanması ise temizlik beklentisini daha da güçlendirmektedir.

> **O cami ve tuvaletlerin olduğu taraftaki dereden (Orhangazi Şehir Parkı) zaman zaman kötü koku geliyor, orası temizlenmiyor, bunu defalarca şikâyet ettim.**
>
> ***68, Erkek, Maltepe***

> **Beni sahilde en çok rahatsız eden şey kirlilik. Ara sıra çok fazla denizanası görüyorum, bu doğanın bir parçası ama sahilin genel olarak daha temiz görünmesi gerektiğini düşünüyorum. Çünkü burası (Üsküdar sahil) İstanbul'u temsil eden önemli semtlerden biri. Burada çok sayıda yabancı da oluyor. İnsanlar ülkelerine döndüklerinde 'İstanbul'da böyle bir manzarayla karşılaştım' demesinler diye temizliğe daha fazla önem verilmesi gerektiğini düşünüyorum. Öncelikle düzenli deniz temizliği yapılmalı. Sahil boyunca görevlendirilen personel hem belirli bir rota üzerinden güvenliği sağlamalılar, hem de biriken atıkları temizlemeliler.**
>
> ***26, Kadın, Ümraniye***

> **Bazen yosun çok yoğun ve çok kötü kokuyor. O zaman bu noktada, denize bu kadar yakın bir mesafede oturmak istemiyoruz, daha geride çimlerde oturmayı tercih ediyoruz. Bazen koku o kadar artıyor ki denize çok yakın oturmak bile güç oluyor.**
>
> ***22, Kadın, Bahçelievler***

Katılımcılar plaj, iskele, rampa ve merdiven gibi basit düzenlemelerin sahile canlılık katacağını ve kullanım çeşitliliğini artıracağını düşünmektedir. Yüzme pratiğinin ötesindeki bu talepler kullanıcıların temelde kıyıya serbest biçimde erişebilme ve denize bedensel olarak yaklaşabilme arzusunu yansıtmaktadır. Nitekim denizle temasın kolaylaşmasının bu mekânları yalnızca görsel olarak temas edilen alanlar olmaktan çıkarıp çok daha çeşitli biçimlerde deneyimlenen bir mekâna dönüştüreceği düşünülmektedir.

> **Aslında ben Kartal'ın sahil olmasını, plaj olmasını hakikaten istiyorum. Ben şahsen yüzmesem de, şöyle kumla doldurulup düzlense, insan merdivenle denize inse.. Maksat yüzmek değil, tuzlu suya girip çıkmak, dinlenmek. Böyle bir şey yapılsa buraya şenlik getirir, harika olur. İnsanlar kafelerde oturur, denize girer çıkar; ben öyle şeyi severim.**
>
> ***75, Kadın, Kartal***

> Denize girmeyi kolaylaştırmak için bir iskele tarzı bir şey yapılabilir. Çünkü İstanbul'da denize girmek için adalara ya da Şile'ye gitmek zaman alıyor.
>
> ***46, Erkek, Kadıköy***

> Yeşillikten denize inen rampalar arttırılabilir. Merdiven ve rampa yapılarak denize girişimiz kolaylaşabilir.
>
> ***34, Kadın, Kadıköy***

Denizle güvenli ve kontrollü fiziksel temas alanlarının kentteki çocuklar açısından da eksik olduğu, bu eksikliğin küçük yaş grubundan kent sakinlerinin kıyıyla ilişkisi açısından önemli bir boşluk oluşturduğu düşünülmektedir. Katılımcılar, düşük derinlikli çocuk havuzlarının hem talep gördüğünü hem de ailelerin sahili daha uzun süre kullanmasını sağlayacağını belirtmektedir. Bireysel müdahalelerle karşılanmaya çalışılan bu ihtiyacın çocuk dostu deniz tasarımını tesis edebileceği ve kamusal planlamaya dahil edilmesine duyulan gereksinim önemle vurgulanmaktadır.

> Biz yetişkinler için değil ama çocuklar için düşünüyorum. Şuralara deniz suyuyla pompalanan, 60-70 cm derinliğinde küçük havuzlar yapılabilir. Küçük çocukların denize girebileceği alanlar olsa iyi olurdu. Mesela biz kendimiz taşları kıra kıra kenara çektik, buraya küçük bir yer açtık; 10-15 tane çocuk geliyor oraya, öyle ki yazın çocuklardan giremiyoruz buraya, öyle bir talep var. Ama bu tarz müdahaleleri belediye yapsa daha iyi olur.
>
> ***46, Erkek, Kartal***

Kıyı kullanıcıları bu alanların sürdürülebilir kullanımının fiziksel altyapı yatırımlarının yanı sıra hem kurumsal hem de toplumsal düzeyde tesis edilecek çevresel bilinç ve bakım sorumluluğuyla mümkün olabileceğini vurgulamaktadır. Görüşmelerde hem estetik açıdan hem de sağlık, güvenlik ve mekânsal aidiyet açısından olumsuz bir etken olarak öne çıkan kirlilik sorunun çözümünde çevresel farkındalığın artırılmasının, bu konuda eğitsel müdahalelerin yürütülmesinin önemine dikkat çekilmektedir. Özellikle çocuklara ve gençlere yönelik, deniz ekosistemini ve bireysel davranışların çevresel sonuçlarını görünür kılan eğitsel panoların, uzun vadeli bir çevre bilinci inşasında etkili olacağı düşünülmektedir. Buna ek olarak, denizi ve kıyıyı temiz tutmayı teşvik eden kamusal kampanyalar ile deniz ve kıyı temizliği için sürekli ve görünür personel görevlendirilmesi, hem caydırıcı hem de örnekleyici bir rol üstlenebilecek araçlar olarak değerlendirilmektedir.

> Koskoca park burası, buralarda en azından bilgilendirme panoları olabilir. Buraya aileleriyle gelen çocuklara 'ileride su ya da gıda bulamayacağız' gibi soyut ve korkutucu şeyler yerine, daha somut, anlaşılır ve şefkatli bir dille sürdürülebilirliğin ne olduğunu anlatmak gerek. Profesyoneller özellikle 5-10 yaş arası çocuklarla doğrudan temas kurup oyunlaştırarak soyut olan bu meseleleri somuşlaştırmalı.
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

> Tek başına hiçbir şey mümkün değil, topyekûn bir motivasyon gerekiyor. Ben çocukluğumu hatırlıyorum; radyolarda 'Arkası Yarınlar' vardı, televizyonlarda da kısa ama dikkat çekici anonslar olurdu. Şimdi radyo yok, televizyonda da bu tür şeyler yok. Oysa özellikle insanların evde olduğu saatlerde bu tür eğitici ve dikkat çekici içerikler yayınlanabilir.
>
> ***65, Kadın, Maltepe***

> **Ağaçların künyeleri olsa, QR kodla okutulsa; "bu parkta şu kadar ağaç var, şu ağaç şuna faydalıdır" gibi ağaç çeşitliliği üzerine bilgilendirmeler yapılsa keşke. Daha basit ve ilkel yöntemlere dönerek ağaçları özellikle çocuklara sevdirmek lazım, severlerse zarar vermezler.**
>
> ***38, Kadın, Maltepe***

İstanbul kıyıları, yoğun metropol yaşamının yarattığı baskı altında kentliler için yalnızca boş zaman geçirilen alanlar değil, kentin "balkonu" olarak işlev gören, zihinsel ve duygusal arınma imkânı sunan temel kamusal mekânlardır. Saha bulguları ve literatür bilgileri, bu mavi alanların yalnızca estetik bir peyzaj unsuru olmadığını, "kent hakkı" çerçevesinde bireylerin fiziksel ve ruhsal iyilik hâlini destekleyen, mavi sağlık açısından yaşamsal öneme sahip alanlar olduğunu ortaya koymaktadır. Denizle kurulan bu ilişki, İstanbul'a dair aidiyet duygusunu güçlendirmekte, metropol yaşamını daha sürdürülebilir kılmakta ve bireylere gündelik hayatın yoğunluğundan uzaklaşabilecekleri nadir bir özgürlük alanı sunmaktadır.

Buna karşın, tarihsel süreç içerisinde İstanbul kıyıları, doğrudan ve bedensel temasın mümkün olduğu alanlar olmaktan uzaklaşarak görsel etkileşimle sınırlı mekânlara dönüşmüştür. Kıyı dolgu projeleri ve Galataport gibi büyük ölçekli ve özelleşmiş müdahaleler, kıyı şeridini fiziksel olarak genişletmiş olsa da denizle kurulan doğal ilişkiyi zayıflatmış, denizi erişilebilir bir kamusal varlık olmaktan çıkararak pasif ve yapay bir unsura indirgemiştir. Günümüzde çevresel kirlilik algısı, sınırlı plaj altyapısı ve artan kullanıcı yoğunluğu nedeniyle yüzme gibi aktif deniz pratikleri İstanbul kıyılarından uzaklaşmakta, sahil kullanımı özellikle belli toplumsal gruplar için (çocuklar, kadınlar, yaşlılar ve aileler) kalabalıktan kaçınmaya dayalı, zamansal olarak kısıtlı rutinlere sıkışmaktadır.

Bu çerçevede, İstanbul kıyılarının gerçek anlamda demokratik, kapsayıcı ve adil kamusal alanlar hâline gelebilmesi için erişim engellerinin kaldırılması ve temel altyapı sorunlarından arındırılmış bir yapıda kurgulanması gerekmektedir. Yaya ve bisiklet hareketinin güvenli biçimde ayrıştırıldığı, denize fiziksel erişimi mümkün kılan iskele, rampa ve yüzme alanlarının artırıldığı bir planlama anlayışı kritik önem taşımaktadır. Denizle kurulan ilişkinin her sosyo-ekonomik kesim için eşit biçimde sürdürülebilmesi, İstanbul'un kentsel kimliğinin, toplumsal refahının ve kamusal yaşam kalitesinin korunması açısından vazgeçilmez bir sorumluluk olarak öne çıkmaktadır.



Kadıköy İskelesi, 2023, Gökhan Tan arşivi

İstanbul'da Deniz Ulaşımı: Gündelik Hayatın İçinde Deniz

İstanbulluların denizle kurdukları gündelik temas biçimleri arasında deniz yolculuğu, en yaygın, en süreklilik arz eden ve en kapsayıcı pratiklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Deniz ulaşımı, geniş bir kullanıcı kitlesi için gündelik hayatın doğal bir parçası olmakla birlikte, denizle temasın sıradanlaşmış ama süreklilik kazanan bir biçimini temsil etmektedir. Bu yönüyle vapur yolculuğu, denizin yalnızca seyredilen bir manzara değil, kent deneyiminin içine yerleşmiş bir kamusal alan olarak deneyimlenmesini mümkün kılmaktadır. Vapur içinde kısa sürelerle bir araya gelen yolcular, hareket hâlindeki bu mekânda denizi kolektif biçimde deneyimlemekte; deniz yolculuğu, İstanbul'da kamusal alanla temasın özgün biçimlerinden biri olarak belirmektedir.

Tarihsel olarak İstanbul'da deniz ulaşımı kentin denizle ilişkisi, kentin coğrafi yapısı ve yerleşim düzeni ile doğrudan bağlantılıdır. Osmanlı döneminden itibaren deniz ulaşımı, yalnızca bir geçiş aracı değil, kentsel yaşamın örgütlenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur. Vapur hatları, kıyı yerleşimleri arasında fiziksel bağlantılar kurarken aynı zamanda sosyal ve kültürel etkileşimi de mümkün kılmıştır. Günümüzde bu tarihsel süreklilik, modern ulaşım sistemleri ile entegre biçimde birlikte varlığını sürdürmekte; deniz ulaşımı, raylı sistemler ve karayolu ile rekabet eden ama onlardan çok farklı bir deneyim sunan bir seçenek olarak öne çıkmaktadır. Vapur yolculukları denizin yalnızca izlenen değil, günlük hayatın içinde sürekli olarak deneyimlenen bir kamusal alan olduğunu gösteren temel pratiklerden biri olarak değerlendirilmektedir.

Vapurda Modernleşme: İstanbul'da Birlikteliğin Hareketli Mekânı

Buharla çalışan gemi anlamına gelen vapur kelimesi, Fransızca buhar anlamına gelen "vapeur" kelimesinden türemiş olup "bateau à vapeur" (buharlı gemi) kelimesinin kısaltılmış halidir. Vapurlar, tarih sahnesine çıktıkları 19. yüzyıldan bu yana İstanbul'da yüzyıllardır yan yana fakat çoğu zaman ayrı dünyalarda yaşayan kentlileri su üzerinde bir araya getirerek, İstanbul'un Osmanlı'dan Cumhuriyet'e uzanan sosyal, kültürel ve mekânsal dönüşümüne sahne olmuşlardır.



Görsel 1: Boğaziçi'nde bir vapur ve kayıklar, 1903 [54]

[54] Anonim (1913). Boğaz'ın Avrupa kıyısında vapur ve kayıklar - Steamship and small boats on the European shoreline of the Bosphorus. IFEA. https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/8i23 (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)

İstanbul sularında, 19. yüzyıldan önce esas olarak kayık ve yelkenli gemilerle seyahat edilmekteydi.[54] Osmanlı'daki ilk buharlı gemi, İstanbul'a getirilen Swift adlı bir İngiliz gemisi olup, II. Mahmud (saltanat: 28 Temmuz 1808 – 1 Temmuz 1839) tarafından satın alınmış ve halk tarafından Buğu diye adlandırılmıştır.[56]

Behçet Cantok, İstanbul Ansiklopedisi için kaleme aldığı Boğaziçi'nde Seyrüsefer maddesinde kayıkların ücreti pahalı olduğundan halkın, Boğaziçi'nin güzel havasından yararlanamadığından ve bu durumu gözlemleyen bazı yabancıların Boğaz'ın iki yakasındaki köylere vapur işletmeye başladıkların bahsetmiştir.[57] Yabancıların girişimlerine karşılık olarak, Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi (1844) kurulmuş, zaman içerisinde sırasıyla Fevaid-i Osmaniye (1862), İdare-i Aziziye (1871), İdare-i Mahsusa-i Aziziye (1878), İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910) isimlerini almıştır. Daha sonra Seyr-i Sefain İdaresi çatısı altında; Adalar, Anadolu Yakası iskeleleri ve Yalova hattında faaliyet gösteren AKAY İdaresi kurulmuş (1933), AKAY İdaresi ise 1937' de Şehir Hatları İşletmesi'ne dönüşmüştür.[58]

Hüseyin Rahmi Gürpınar, 1900 yılında İkdam Gazetesi'nde tefrika edilmeye başlanan Nimetşinas isimli eserine:

"*...Vapurun bacası tüttüğünü hele düdüğü öttüğünü sallandığını uzaktan işiten gören müşterilerde -ha gitti gidiyor- gibi bir telaş... Koşan koşana...Bilet kulübesinin önünde hanım, madam, kokona, police...Bey, efendi, mösyö, esnaf, köylü gibi ecnastan (cinsler) müteşekkil bir izdiham...*

Parmaklarının ucunda kuruş, çeyrek, mecidiye geriden iki üç omuz üzerinden aşınılarak deliğe uzatılmış eller...

Sözün envaı... Türkçe, Rumca, Ermenice, Fransızca, ila ahirihi. Her lisanın incesi, kabası, terbiyelisi, terbiyesizi...

Düzgünü, doğrusu, muharrefi, bozuk şivelisi..." diye başlar.[59]

Bu sahne, İstanbul'un vapurlarının, farklı toplumsal kimliklere sahip insanların kısa süreliğine bir araya geldiği kozmopolit mekânlar olarak işleyişini göstermektedir. Vapur telaşı; köylüler ile esnaf, madamlar ile kokanalar, efendiler ile mösyöler arasındaki ayrımları yok etmekte; farklı dillerin iç içe geçtiği bu ortam, kentin heterojen karakterini anlatmaktadır.

Müslüman kadınların vapurlara binmesine ilk dönemlerde izin verilmemekteydi. Bu yasak, vapurlarda kadınlar için ayrılmış mahrem ve ayrı mekânların bulunmaması ile biniş ve iniş süreçlerinin, özellikle çocuklu kadınlar açısından riskler barındırması gerekçelerine dayanmaktaydı.[60] Yasak hem yerel hem de yabancı otoriteler tarafından uygulanmış; vapur taşımacılığının başlamasından itibaren yürürlükte kalmış ve ancak Eylül 1850'de kadınlara ayrılan özel alanların oluşturulmasıyla kaldırılmıştır.[61]

---

[55] Cantok, B. (1944a). BOĞAZİÇİNDE SEYRÜ SEFER. In: İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 6, pp. 2889-2895. https://istanbulansiklopedisi.org/handle/rek/7042 (Erişim tarihi: 14 Nisan 2025).

[56] Cantok, B. (1944b). BUĞ GEMİSİ. İstanbul Ansiklopedisi içinde, Cilt 6, pp. 3i97-3i98. https://istanbulansiklopedisi.org/handle/rek/728i (Erişim tarihi: 14 Nisan 2025).

[57] Cantok, B. (1944a). BOĞAZİÇİNDE SEYRÜ SEFER. İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 6, pp. 2889-2895. https://istanbulansiklopedisi.org/handle/rek/7042 (Erişim tarihi: 14 Nisan 2025).

[58] Şehir Hatları® Tarihçesi(tarihsiz). Available at: https://sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/tarihce-58 (Erişim tarihi: 15 Nisan 2025).

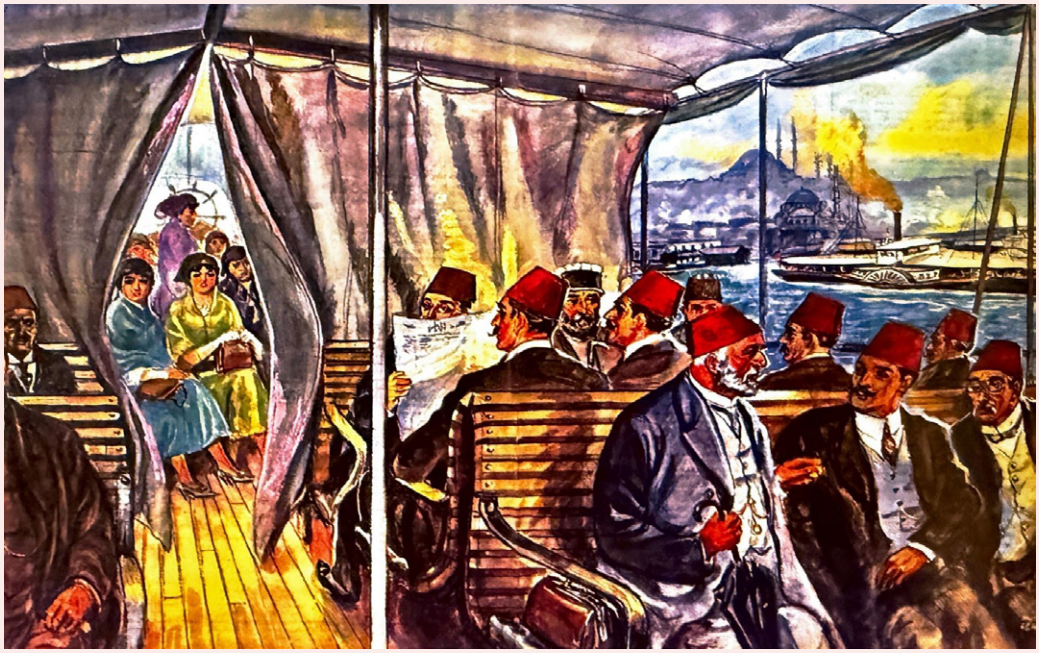
[59] Gürpınar, H. S. (2021). Nimetşinas. İstanbul: Kapra Yayıncılık.

[60] Akyıldız, A. (2015a). Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı. Cilt 6, pp. 457-461. https://istanbultarihi.ist/223-musluman-hanimlara-uygulanan-vapura-binme-yasagi (Erişim tarihi: 25 Nisan 2025).

[61] Akyıldız, A. (2015b). Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem). Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, Cilt 6, pp. 436-479. https://istanbultarihi.ist/221-osmanli-istanbulunda-deniz-ulasimi-modern-donem (Erişim tarihi: 14 Nisan 2025).



Görsel 2: İskelede bilet satın alan insanlar, tarihsiz. [62]



Görsel 3: Münif Fehim'in Hayat Dergisi için çizdiği, Şirket-i Hayriye vapurunda erkek ve kadın yolcu alanlarının perdeyle ayrılmasını gösteren resim, tarihsiz. [63]

[62] Vapur iskelesinden bilet alan insanlar - People buying tickets at pier (TY). https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/123ii6 (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)
[63] Bali, A. (2020). Vapurlarıyla İstanbul. İstanbul: İBB Yayınları. Sayfa 4i.

Kadınlar ve erkekler, Aralık 1923'e kadar vapur ve tramvaylarda ayrı seyahat etmeye devam etmiştir. Yasağın sona erişi, Resimli Gazete'nin 29 Aralık 1923 tarihli sayısında, "İstanbul hanımlarının on, on beş senelik bir mücadeleden sonra elde ettikleri ilk hürriyet mükafatı: Vapur ve tramvay perdelerinin ılgası" başlıklı bir küpür ile görselleştirilmiştir.[64] Bu tarihe kadar, cinsiyete dayalı ayrımın sıkı biçimde denetlendiği, Devlet Arşivleri'nde yer alan, "Kadıköy vapurunda kadınlar mahalline giren Osmanlı tebaasından Konstantin ve Vasil'in yakalanarak Kadıköy Merkezine teslim edildiği ve bu tür ihlallerin önlenmesi için gerekli tedbirlerin alındığına, neticenin bildirildiğine dair" gibi belgelerle gözlemlenebilmektedir.[65] Yasağın kaldırıldığı 1923 yılı, Cumhuriyet'in kamusal alanda cinsiyet eşitliğini görünür kılma çabasını da ortaya koymaktadır.



Görsel 4: Resimli Gazete'de yer alan ve "İstanbul hanımlarının on, on beş senelik bir mücadeleden sonra elde ettikleri ilk hürriyet mükafatı: Vapur ve tramvay perdelerinin ılgası" başlığıyla yayınlanan çizim, 29 Aralık 1923 (Osmanlı Türkçesi) [66]

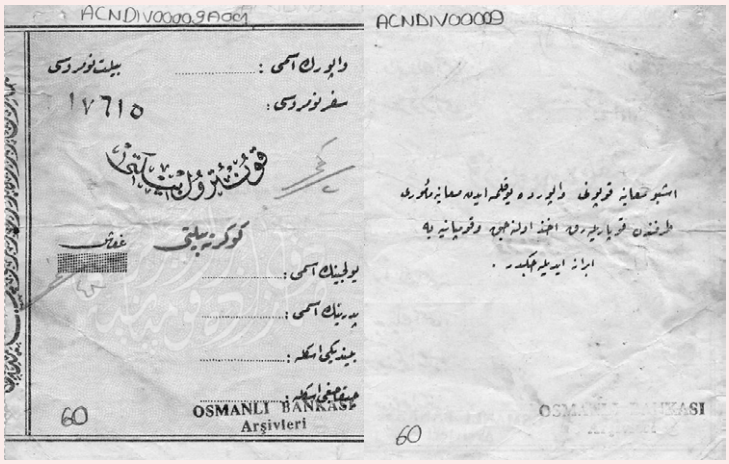
Vapur içerisinde mevki ayrımları da bulunmaktaydı. 1970'lere kadar yolcular üç ayrı sınıfta seyahat etmişlerdi: birinci mevki, ikinci mevki ve lüks mevki. Birinci mevki orta ve arka tarafta, ikinci mevki ön tarafta ve birinci mevkiin en arka bölümünde ise camekânla ayrılmış lüks mevki yer almaktaydı. Lüks mevkideki masalarda tek kişilik koltuklar bulunur, pencerelerine perdeler asılırdı. [67]

[64] Anonim (1923). "İstanbul hanımlarının on, on beş senelik bir mücadeleden sonra elde ettikleri ilk hürriyet mükafatı: Vapur ve tramvay perdelerinin ılgası" altyazılı çizim, Resimli Gazete, 29 Aralık.
https://sayisalarsiv.ibb.gov.tr/yordambt/yordam.php?undefined# (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)

[65] Devlet Arşivleri Başkanlığı (1919). Kadıköy vapurunda kadınlar kamarasına giren Osmanlı tebeasından Kostantin ile Vasil'in yakalanarak Kadıköy merkezine teslim edildikleri, bu gibi tecavüzlerin men edilmesi için gerekli teşebbüslerin yapılarak neticesinin bildirilmesi. https://katalog.devletarsivleri.gov.tr (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)

[66] Anonim (1923). "İstanbul hanımlarının on, on beş senelik bir mücadeleden sonra elde ettikleri ilk hürriyet mükafatı: Vapur ve tramvay perdelerinin ılgası" altyazılı çizim, Resimli Gazete, 29 Aralık. Sayfa 1.
https://sayisalarsiv.ibb.gov.tr/yordambt/yordam.php?undefined# (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)

[67] Erdoğdu, T., Murtezaoğlu E., Tanyeli, E. (2022). Tarih boyunca Adalar'da Ulaşım. Adalı Dergisi, (200).
https://adalidergisi.com/tum-sayilar/2i22/subat-sayi-2ii/tarih-boyunca-adalarda-ulasim/ (Erişim tarihi: 25 Nisan 2025).



[Kontrol 'Bileti'
İş bu muayene kuponu vapurda yoklama eden muayene memuru tarafından koparılarak ahzolunacak ve kumpanyaya ibraz edilecektir.
Vapurun ismi:
Sefer numarası:
Bilet numarası:17615
Güverte bileti
Yolcunun ismi:
Pederinin ismi:
Bindiği iskele:
Çıkacağı iskele:]

Görsel 5: Bir vapur kontrol kuponu, tarihsiz (Osmanlı Türkçesi) [68]

Gazeteci, flâneur ve İstanbul yazarı Sermet Muhtar Alus, "İstanbul Kazan Ben Kepçe" eserinde Aralık 1938 tarihinde bulunduğu vapuru:

"Bir de iki başlı Kalamış adlı 21 numara vardı ki en ziyade Haydarpaşa'nın akşam ve sabah postalarını yapar, hat boyu sayfiyelerindeki paşalar ve beyfendiler hazaratını (hazretlerini) taşırdı. İçinde kimler yoktu, kimler?...İkinci esvapçı İlyas Bey, teşrifatçı Galib Bey, kilercibaşı Osman Bey, fabrikatör Raif ve damadı Nail Beyler, Terkos Su şirketi komiseri Tevfik Amir Bey..." diye anlatır.

Bu anlatı, Kalamış hattında yüksek rütbeli memurların, paşaların ve sanayicilerin varlığını, vapurların elit kesim tarafından da ev ve işleri arasında gündelik olarak kullanıldığını göstermektedir. [69]

Alus vapurda şahit olduğu bazı diyalogları da kısa alıntılar halinde yazmıştır: "Kulağa eğilerek: damadın son vapurla dönüşü ve bunun dağ-ı derûn (üzüntü nedeni) oluşu..."[70]

Bu alıntı, vapurların sefer saatleri ile toplumsal ritimler arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Vapur, kentlilerin hareketlerini şekillendirmekle kalmamış; gündüz ile gece, merkez ile kentleşen banliyöler arasında bir eşik mekânı hâline gelmiştir. Son vapuru kullanan biri ise gece hayatıyla ilişkilendirilmiş ve bu durum dedikodu sebebi olmuştur.



Görsel 6: 1938 sonbaharına ait Denizbank AKAY Vapurlarının tarifesi, Galata Köprüsü'nden Kadıköy'e son vapur saat 24.15 olarak belirtilmiştir. [71]

[68] https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/625i5 (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)
[69] Alus, S. M. (1995). İstanbul Kazan Ben Kepçe. İstanbul: İletişim Yayınları, pp. 83-89.
[70] A.g.e.
[71] Denizbank Akay Vapurları 1938 yılı sonbahar tarifesi - Denizbank Akay Ferries' autumn schedule in 1938 (1938). https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/192643 (Erişim tarihi: 15 Nisan 2025)

Eserde aynı zamanda vapurların isimleri, numaraları ve sefer güzergahlarından da bahsedilmiştir:

"...4 ve 5 numaralıları mis gibi bilirim. Bitip tükenmez senelerce Kadıköyü'ne çark çevirip durdular. Bin içlerine, Muhayyelât-ı Aziz Efendi'yi eline al, kitabı bitirirken soluna bak; hala Selimiye kışlası önündesin."[72] Metin, zaman mefhumunu kitap okuma deneyimi üzerinden anlatmakta; vapur yolculuğunu, okuma eylemiyle ölçülen bir süre olarak kurgulamaktadır. 1928'de Harf İnkılabı'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte Latin alfabesiyle kitap okumak, kamusal alanda entelektüel ve aydın kimliğin görünür bir ifadesi hâline gelmiş ve Cumhuriyet ideolojisiyle doğrudan örtüşmüştür. Bu kültürel imge yalnızca kitapla sınırlı kalmamış; gazete ve dergileri de kapsamıştır.



Şirketi Hayriyeden :

Yaz mevsiminde Cumartesi günleri umumî tatil saatinden sonra Hoparlör tertibatı, Elektrik tenviratile hazırlanan

« 71 » ve « 74 »

Numaralı Vapurlarla Lüks Aile Tenezzühleri Önümüzdeki 2 Temmuz cumartesiden başlıyor.

Köprüden 71 No.lu vapur 14,45 ve 74 No.lu 14,30 da kalkacaktır

71 No.lu vapurda

11 san'atkârdan mürekkep mükemmel

SALON ve CAZ ORKESTRASI

mevcuttur. Dans için vapurda yer ayrılmıştır.

Büfe Beyoğlu aile muhitinde çok ragbet kazanmış meşhur GLORYA PASTANESİ tarafından deruhte edilmiştir.

74 No. lu vapurda

Meşhur kemanı Bay SADİ ve meşhur Udi Bay CEVDET KOZAN ile şöhretli okuyucu Bay ve Bayanlardan mürekkep 8 kişilik

ALATURKA Saz Heyeti

vardır. Büfe, meşhur Lokantacı PANDELİ tarafından deruhte edilmiştir.

Bilet ücretleri herkes için 100 kuruştur.

Mevki farkı yoktur. Paso ve kartlar muteber değildir.

Yalnız «71» No. lu vapura mahsus olarak ayrıca konsomasyon mukabili 25 kuruş bilet ücretile birlikte alınır.

Vapurlar Boğazın muhtelit ve mahdud iskelelerine uğrayacak. Altınkumda tevekkufdan ve Boğazın karadeniz açıklarında cevelân yaptıktan sonra avdet edecektir. Fazla tafsilât cep tarifelerinde mevcudur.

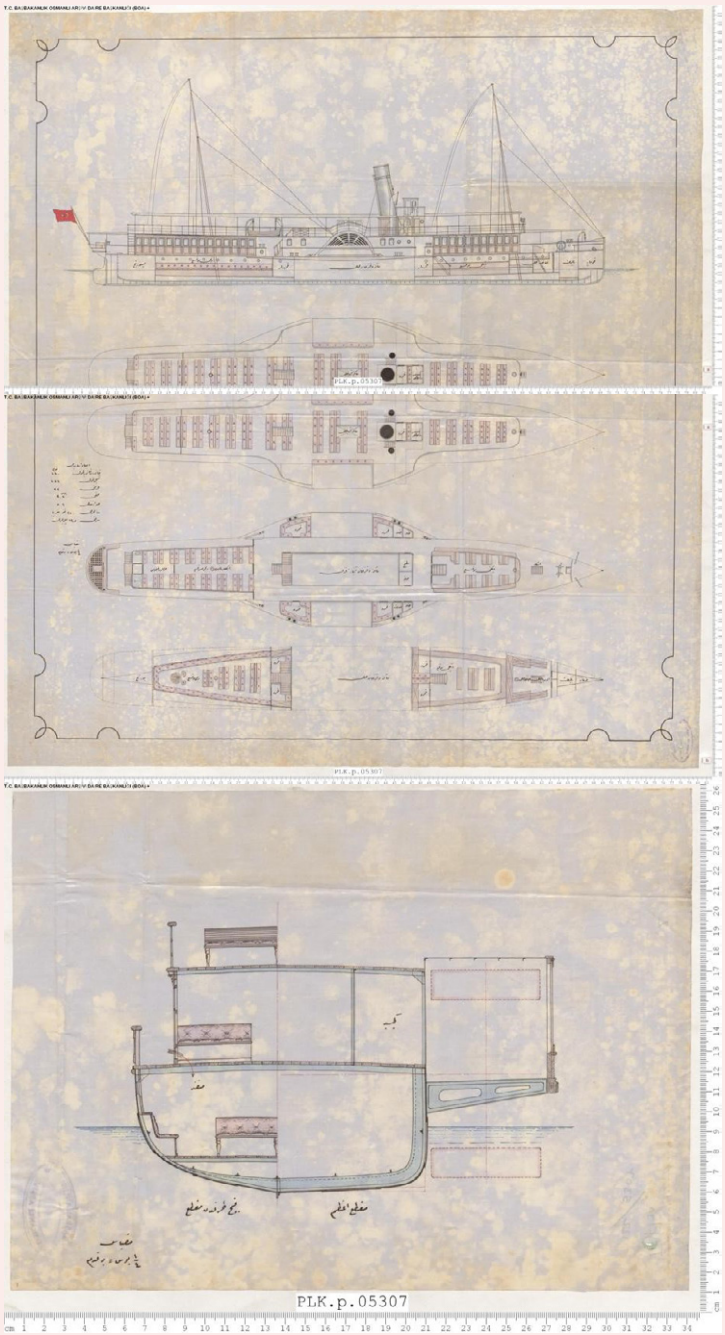
Görsel 7: Cumhuriyet Gazetesi'nde Şirket-i Hayriye'nin aile gezilerini duyuran ilan,1 Temmuz 1938 [73]

Vapurlarda radyo ya da canlı müzik dinlemek de yaygındı. 1 Temmuz 1938 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yer alan bir ilanda, Şirket-i Hayriye'ye ait vapurların yaz aylarında gezinti ve eğlence amaçlı kullanımına ilişkin ayrıntılar aktarılmıştır. Hoparlör sistemi ve elektrik aydınlatmasıyla donatılan 71 (Halâs) ve 74 (Altınkum) numaralı vapurlarda düzenlenen bu gezintiler, vapurun kamusal bir eğlence mekânı olarak işlediğini göstermektedir. 71 numaralı vapurda on bir sanatçıdan oluşan bir caz orkestrası ve dans için ayrılmış özel bir alan bulunduğu yazılmış; büfesinin ise, ünlü Glorya pastanesi tarafından işletileceği aktarılmıştır. 74 numaralı vapurda ise kemancı Sadi ile udî Cevdet Kozan (Kozanoğlu)'nun yer aldığı sekiz kişilik bir Türk musikisi heyetinin bulunacağı; büfesinin ise, ünlü lokantacı Pandeli tarafından düzenleneceğinden bahsedilmiştir (Anonim, 1938).[74] İlanda betimlenen iki vapur, dönemin kültürel yönelimlerini yansıtmış: caz orkestrasının yer aldığı vapur modernleşmeci eğilimleri temsil ederken, Türk musikisi icra edilen vapur geleneksel kültürü öne çıkarmıştır. Bu birliktelik, geç Osmanlı ve erken Cumhuriyet döneminde vapurların bu çok katmanlı geçiş sürecinin gündelik hayattaki mekânlarından biri olduğunu anlatmaktadır.

[72] Alus, S. M. (1995). İstanbul Kazan Ben Kepçe. İstanbul: İletişim Yayınları, pp. 83-89

[73] Anonim (1938). 'Sirketi Hayriyeden', Cumhuriyet, 1 Temmuz. https://nek.istanbul.edu.tr/ekos/GAZETE/cumhuriyet//cumhuriyet_1938/cumhuriyet_1938_temmuz_/cumhuriyet_1938_temmuz_1_.pdf (Erişim tarihi: 25 Nisan 2025)

[74] A.g.e.



Görsel 8: Devlet Arşivleri Başkanlığı'ndan bir vapura ait teknik çizimler, tarihsiz. [75]

Sonuç olarak vapur, İstanbul'da modernleşmenin gündelik karşılaşmalar, bakışlar, sesler ve bekleyişler üzerinden okunabileceğini göstermiştir. Vapur, yalnızca iki kıyı arasında değil, geçmiş ile gelecek, gelenek ile modernlik arasında da sürekli gidip gelen bir kentsel bir mekân oluşturmuştur.

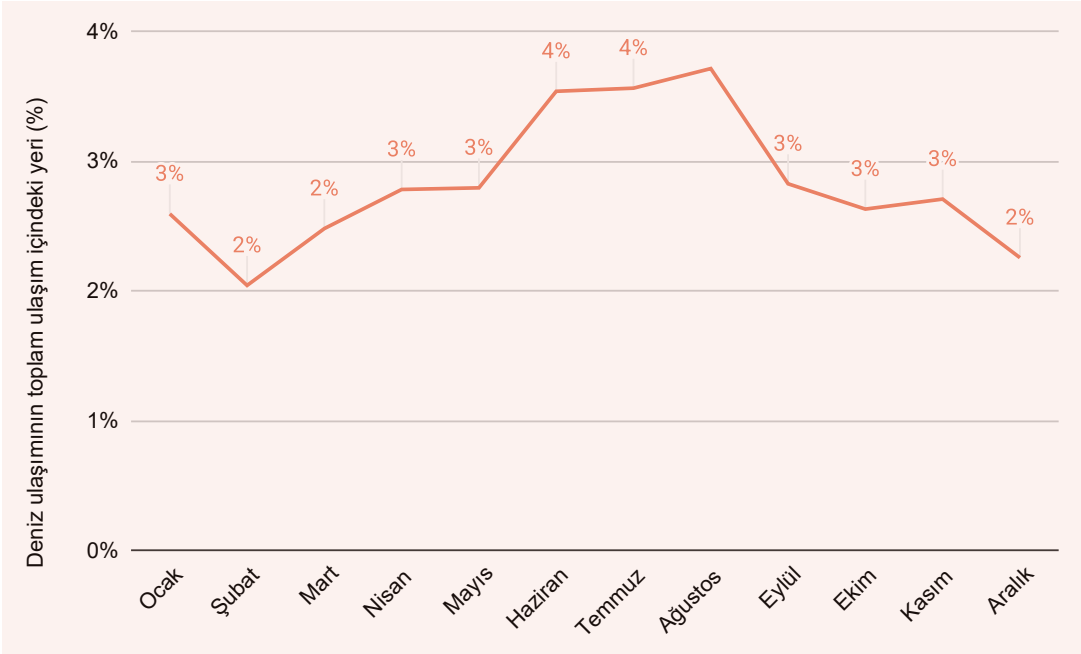
Zeynep İğmen

[75] Devlet Arşivleri Başkanlığı (TY). https://katalog.devletarsivleri.gov.tr (Erişim tarihi: 26 Nisan 2025)

İstanbul'da Deniz Ulaşımı Verilerine Bakış

İstanbul Barometresi Kasım–Aralık araştırmalarına göre, İstanbul genelinde katılımcıların %34,7'si deniz yolunu hiç kullanmadığını, %32,8'i ise ayda birden daha seyrek kullandığını belirtmiştir. Deniz ulaşımını düzenli biçimde kullananların oranı görece sınırlı kalmakta; katılımcıların %2,4'ü her gün, %4'ü haftada birkaç kez ve %3,6'sı haftada bir deniz yolunu kullandığını ifade etmektedir. Bu veriler, deniz ulaşımının İstanbul'da hacimsel olarak sınırlı, ancak belirli kullanıcı grupları için istikrarlı bir ulaşım biçimi olduğunu göstermektedir.

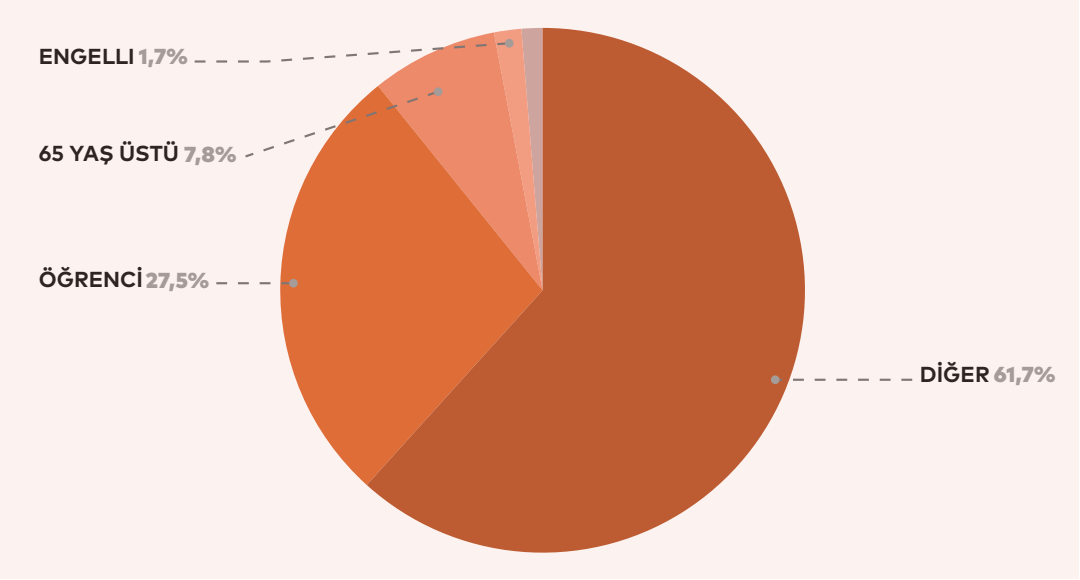
Grafik 5. 2025 Yılında İstanbul'da Deniz Ulaşımı Kullanımı



Kaynak: BELBİM A.Ş. (2025)

2025 yılı genelinde deniz ulaşımının toplam geçişler içindeki oranı %2–%4 aralığında gerçekleşmiştir. Kış aylarında bu oran %2 seviyelerinde seyrederken, ilkbahar aylarıyla birlikte deniz ulaşımının toplam içindeki payında kademeli bir artış gözlenmekte ve oran %3 düzeyine yükselmektedir. En yüksek kullanım oranları ise öngörülebilir biçimde yaz döneminde kaydedilmekte; Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında deniz ulaşımının toplam ulaşımdaki payı %4 seviyesine ulaşmaktadır. Bu artış yalnızca elverişli hava koşullarıyla açıklanamayacak olup, aynı zamanda yaz aylarında İstanbulluların turizm ve rekreasyon amaçlı hareketliliğinin artması ve deniz ulaşımının bu dönemde yalnızca bir ulaşım aracı olarak değil, denizle temas kurmayı mümkün kılan rekreatif bir deneyim olarak da algılanmasıyla ilişkilendirilebilir. Sonbahar aylarında ise deniz ulaşımının toplam içindeki payı yeniden %3 seviyesine gerileyerek yılın genel ortalamasına yaklaşmaktadır.

Grafik 6. 2025 Yılında İstanbul'da Deniz Ulaşımı Kullanıcı Profilleri Oranı



Kaynak: BELBİM A.Ş. (2025)

BELBİM verilerinden elde edilen bilgilere göre deniz ulaşımının toplam hacmi içinde en kalabalık grup öğrencilerdir. Öğrenciler, toplam deniz geçişlerinin %27,5'ini gerçekleştirerek deniz ulaşımının açık ara en büyük kullanıcı grubunu oluşturmaktadır. Bu durum öğrencilerin mutlak kullanıcı sayısının yüksekliği ve gündelik hareketliliklerinin yoğunluğu ile doğrudan ilişkilidir. Dolayısıyla öğrenciler deniz ulaşımının hacim itibariyle taşıyıcısı konumundadırlar. 65 yaş üstü kullanıcılar toplam deniz geçişlerinin %7,8'ini oluşturarak ikinci sırada yer almakta; bu oran, söz konusu grubun toplam kullanıcı sayısına kıyasla deniz ulaşımında oldukça güçlü bir temsile sahip olduğunu göstermektedir. Anne Kart sahipleri ve engelli bireyler ise toplam deniz geçişleri içinde daha sınırlı bir paya sahiptir. Öte yandan İstanbul'da 65 yaş üstü nüfus gerçekleştirdiği toplam ulaşımın %3,05'i deniz ulaşımıyla sağlamakta ve diğer kesimler arasında kendi içinde en yoğun deniz ulaşımı tercihine sahip grup olarak öne çıkmaktadır.

Özetle, öğrenciler deniz ulaşımının hacimsel taşıyıcısı konumundayken 65 yaş üstü kullanıcılar kendi içinde deniz ulaşımını en yoğun kullanan grup olarak öne çıkmaktadır. Anne kart ve engelli kart kullanımlarının sınırlılığı ise deniz ulaşımının erişilebilirlik ve mekânsal kapsayıcılık açısından geliştirilmesi gereken yönleri olduğuna işaret etmektedir.

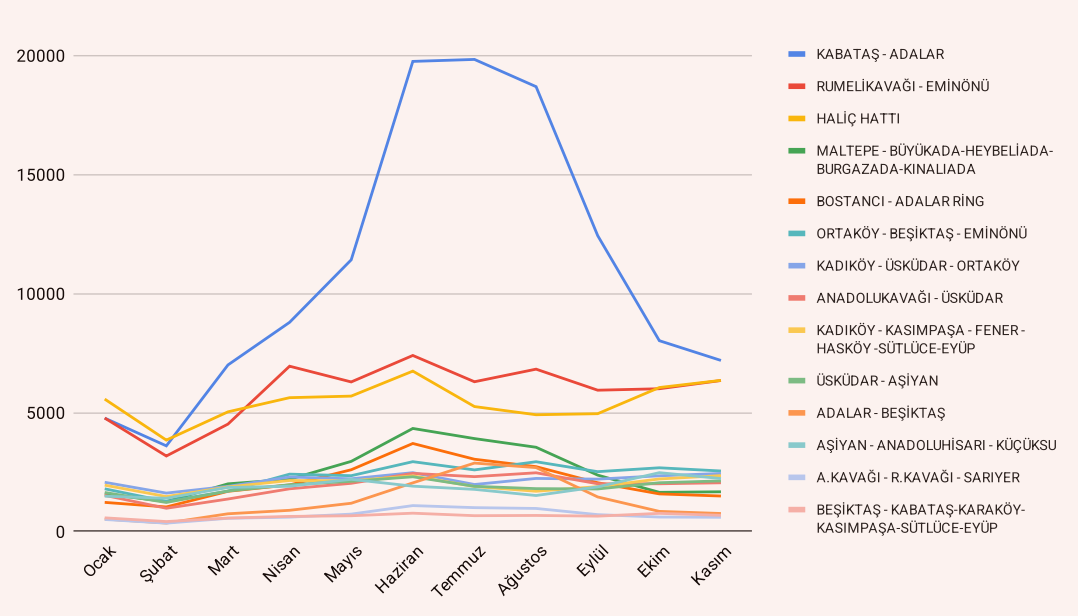
İBB'ye bağlı Şehir Hatları A.Ş.'ye ait yolcu verilerine bakıldığında 2022-2025 yılları arasında kış aylarında deniz ulaşımı kullanımının düştüğü, ilkbahar aylarıyla kademeli bir artışın başladığı ve özellikle yaz aylarında belirgin bir yoğunlaşma yaşandığı dikkat çekmektedir. Hat bazında yapılan incelemede ise deniz ulaşımının işlevi güzergahlara göre farklılaşmaktadır. Haliç hattı, Üsküdar–Aşiyan ve Kadıköy–Üsküdar–Ortaköy gibi kentsel iç hatlarda yolcu sayıları yıl boyunca görece dengeli bir seyir izlemekte; yaz aylarında artışlar görülmekle birlikte bu artışlar sınırlı kalmaktadır. Bu durum, söz konusu hatların ağırlıklı olarak **gündelik kentsel mobilite** işlevi gördüğünü vurgulamaktadır.

Buna karşılık, **Boğaz ve Adalar bağlantılı hatlarda** mevsimsel dalgalanma çok daha belirgin bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Kabataş–Adalar, Bostancı–Adalar Ring, Maltepe–Adalar ile Adalar–Beşiktaş hatlarında yaz aylarındaki yolcu sayıları, kış aylarına kıyasla birçok yılda **iki ila altı kat arasında artış** göstermektedir. Benzer biçimde Rumelikavağı–Eminönü, Anadolukavağı–Üsküdar ve Aşiyan–Anadoluhisarı–Küçüksu gibi Boğaz içi hatlarda da yaz aylarında istikrarlı bir kullanım artışı gözlenmektedir. Bu artışlar, 2022'den 2025'e uzanan tüm dönemde tekrar eden bir desen olarak ortaya çıkmaktadır.

Farklı hat kullanımlarının işaret ettiği mekânsal bağlam, bu kullanım örüntüsünün nedenlerine ilişkin önemli ipuçları sunuyor. Boğaz ve Adalar hatları, İstanbul'un en güçlü kıyı, manzara ve mavi alan deneyimlerini barındıran güzergâhlar üzerinde yer almakta; bu hatlarda deniz ulaşımı yalnızca iki nokta arasında erişim sağlayan bir ulaşım hizmeti olmaktan çıkarak, **denizle temas kurmayı mümkün kılan rekreatif ve deneyimsel bir pratik** haline geliyor. Yaz aylarında gözlenen yoğunlaşma, deniz ulaşımının bu dönemlerde turizm, rekreasyon ve gündelik gezinti amaçlı hareketlilikle daha güçlü biçimde ilişkilendiğini gösteriyor.

Özetle, 2022-2025 döneminde tekrar eden bu örüntü, deniz ulaşımının İstanbul'daki rolünün hatlara göre farklılaştığını ve kentsel iç hatların ağırlıklı gündelik mobilite işlevi yanında özellikle Boğaz ve Adalar hatlarının yaz aylarında rekreatif ve denizle temas odaklı bir ulaşım biçimine dönüştüğünü gösteriyor.

Grafik 7. 2025 Yılında Aylara Göre İstanbul'da Şehir Hatları A.Ş.'ye bağlı Hat Kullanımları



Kaynak: Şehir Hatları A.Ş. (2025)

İstanbul'da Deniz Yolcularının Deneyimleri

Veriler, deniz ulaşımının kentin toplam mobilitesi içinde sınırlı bir paya sahip olsa da, özellikle belirli kullanıcı grupları ve Boğaz–Adalar gibi hatlarda dönemsel olarak yoğunlaşan, süreklilik üreten bir temas biçimi olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte deniz yolculuğu, yalnızca "ne kadar kullanıldığı" ile değil, "nasıl deneyimlendiği" ile de anlam kazanmaktadır. Aşağıda yer alan saha görüşmeleri, vapurun kimi kullanıcılar için gündelik rutinin parçası olan pratik bir tercih, kimileri içinse özellikle seçilen, dinginlik ve şehirle temas hissi üreten bir deneyim olduğunu göstererek nicel bulguları kullanıcı anlatıları üzerinden tamamlamaktadır.

İstanbul'un deniz yolcularının profilleri yaş, kullanım sıklığı ve yolculuk amacı açısından çeşitlilik göstermektedir. Araştırma kapsamında farklı deniz ulaşımı güzergâhlarında yolcularla gerçekleştirilen görüşmelerde, katılımcıların deniz ulaşımını hangi koşullarda, hangi motivasyonlarla ve nasıl bir deneyim çerçevesinde kullandıkları sorgulanmıştır.



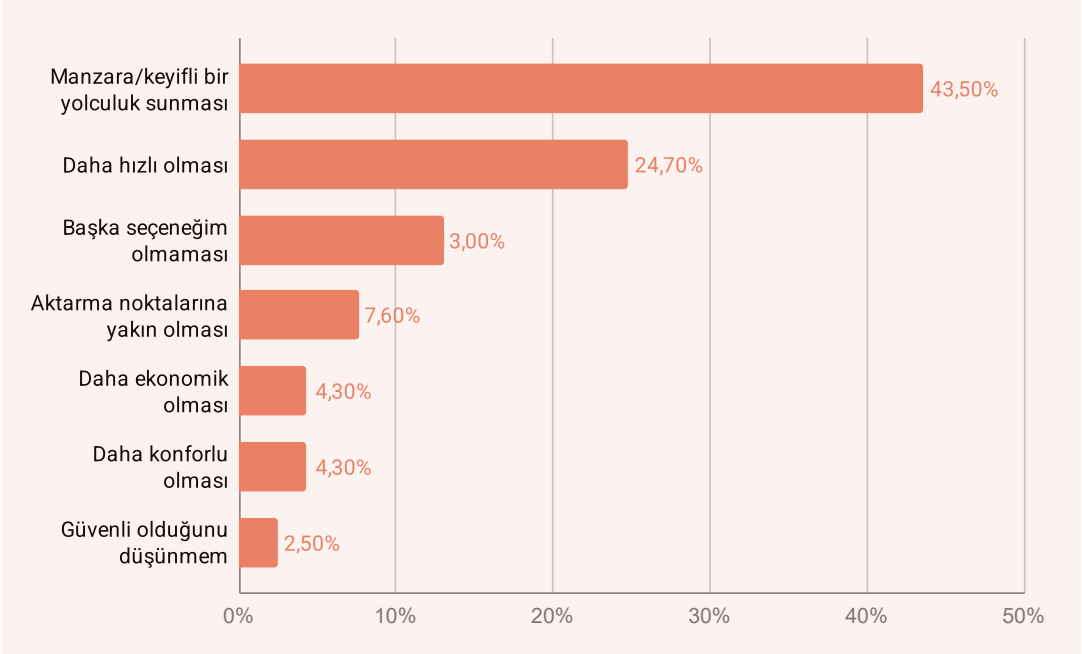
Haydarpaşa, vapur terası, 2018, Gökhan Tan arşivi

Düzenli olarak deniz ulaşımını kullananlarla ayda bir-iki kez ya da düzensiz biçimde kullananlar arasında belirgin deneyim farklılıkları gözlemlenmektedir. Düzenli kullanıcılar için vapur, ağırlıklı olarak hafta içi gündelik rutinlerin bir parçası olarak işlev görmekte; işe gidiş-geliş ya da günlük hareketlilik içinde pratik, öngörülebilir ve görece sakin bir ulaşım seçeneği olarak tercih edilmektedir. Buna karşılık daha seyrek kullananlar için deniz yolculuğu çoğu zaman zorunlu bir ulaşım aracı olmaktan ziyade, özellikle seçilen, keyif ve deneyim odaklı bir pratik olarak tanımlanmaktadır. Bu grup için vapur, gündelik rutinin dışına çıkmayı mümkün kılan, denizle temas kurmayı amaçlayan bir yolculuk biçimi olarak öne çıkmaktadır.

Bu ayrım, İstanbul Barometresi verileriyle de desteklenmektedir. Araştırma sonuçlarına göre İstanbulluların deniz ulaşımını tercih etme nedenlerinin başında %43,5 oranıyla manzara izleme imkânı sunan keyifli bir yolculuk deneyimi gelmektedir. Deniz yolculuğu, kara ulaşımına kıyasla daha dingin ve huzurlu bir ortam sunmasıyla karayolu trafiğinin yarattığı stres ve yoğunluktan ayrışmaktadır. Katılımcıların %24,7'si ise deniz ulaşımını daha hızlı olması nedeniyle tercih ettiğini belirtmektedir. Bu bulgular, vapurun hem deneyimsel hem de işlevsel avantajlar üzerinden tercih edildiğini göstermektedir.[76]

[76] İstanbul Barometresi Kasım ve Aralık 2025 Raporu 20 Kasım-27 Aralık 2025 tarihleri arasında 1511 kişiyle CATI yöntemi ile görüşülerek hazırlanmıştır.

Grafik 8. İstanbulluların Deniz Ulaşımını Tercih Nedenleri



Kaynak: İstanbul Barometresi Kasım - Aralık 2025 Araştırması

Bu çerçevede vapur, İstanbul'da yalnızca iki nokta arasında ulaşımı sağlayan bir araç olarak değil; işlevselliğin denizle temas duygusuyla birleştiği özgün bir kentsel deneyim alanı olarak konumlanmaktadır. Katılımcı anlatıları, vapurun kimi zaman özellikle seçilen bir güzergâh hâline geldiğini, yolculuğun kendisinin de başlı başına bir deneyim ve gezinti pratiği olarak değerlendirildiğini ortaya koymaktadır. Böylece deniz yolculuğu, hedefe ulaşmanın ötesinde, İstanbul'da kamusal mekânla temasın hareket hâlindeki bir biçimi olarak anlam kazanmaktadır.

Deniz ulaşımının kıtalararası geçişlerde zaman kazandırması ve karayolundaki trafik yoğunluğundan ya da belirsizliğinden tamamen bağımsız olması, vapurun en önemli avantajları arasında sayılmaktadır. Bu bağlamda vapurun en güçlü rakibinin raylı sistemler olduğu söylenebilir. Ancak karayolu ulaşımının yarattığı stres, kalabalık ve yorgunluk hissi karşısında deniz yolculuğu; ferahlık, rahatlama ve yolculuk sırasında dinlenebilme imkânı sunmasıyla İstanbullular için farklı bir konumdadır. Özellikle birden fazla aktarmalı toplu taşıma kullananlar için vapur, yolculuk içinde bir mola ya da nefes alma alanı işlevi görmektedir.

> **Normalde İstanbul çok kalabalık toplu taşımalar, mesela otobüs vesaire kullandığımda çok stresli oluyorum ama vapura bindiğimde o bir rahatlama geliyor. Bir 15 dakika da olsa rahatlıyorum.**
>
> ***Kadın, 27***

> **Çünkü ben İstanbul'u şahsen seven bir insan değilim. Doğma büyüme buralı olsam da, buradaki kalabalık ve kaos beni geriyor. Ama vapurda bu sakinliği hissedince kendime geliyorum, yani iyi hissettiriyor.**
>
> ***Kadın, 23***

Sık vapur kullananlarda zamanla bu deneyimin "normalleştiği", gündelik hayatın olağan bir parçası hâline geldiği gözlemlenmektedir. Buna karşın deniz yolculuğu, birçok kullanıcı için hâlâ İstanbul'u seyretmenin özel bir yolu olarak tanımlanmaktadır. Kent manzarasını denizden izleme imkânı, vapuru yalnızca bir ulaşım aracı olmaktan çıkararak bir seyir mekânına dönüştürmektedir. Buna ek olarak deniz yolculuğu nostaljiyle güçlü biçimde ilişkilendirilmekte; katılımcılar vapurların fiziksel olarak eski ve yıpranmış bulsa da bu durumu İstanbul deneyimleriyle, çocukluk anılarıyla ve kentin daha sakin dönemleriyle özdeşleştirmektedir.

Yoğun şehir yaşamı, denizle kurulan gündelik ilişkinin zayıflaması ve kıyı alanlarına erişimin sınırlanması gibi etkenler, vapur yolculuğunu İstanbul'u deneyimleme hissini yeniden hatırlatan bir tecrübe hâline getirmektedir. Denizle kurulan her türlü temasın huzur verici etkisi, vapur yolculuğunda da açık biçimde dile getirilmekte; bu deneyim kullanıcıların zihinsel olarak rahatlamasına ve kaostan kısa süreli de olsa uzaklaşmasına olanak tanımaktadır.

> **Güzel bir şey. İnsanın İstanbul'da olduğunu hatırlatıyor. İstanbul dışındaki bir şehirde böyle bir şey yok.**
>
> ***Erkek, 48***

> **Vapurda şehrin ruhu ve tarihsel güzelliklerini hissediyoruz. Dünyanın en güzel yeri İstanbul Boğazı. Vapurda şehrin tadını çıkarıyoruz. Araçla gitsek trafik, stres...**
>
> ***Kadın, 46***

Öte yandan deniz ulaşımına dair bazı memnuniyetsizlikler de dile getirilmektedir. Katılımcılar, Şehir Hatları'na ait büyük vapurlarla özel şirketlere ait motorlar arasında belirgin bir kalite farkı olduğunu ifade etmektedir. Büyük vapurlar daha konforlu, bakımlı ve güvenilir bulunurken; motorlar küçük, eski ve bakımsız görülmektedir. Ayrıca vapurlardaki tuvaletlerin hijyen koşulları ve genel bakım düzeyi eleştirilmekte, havalandırma sistemlerinin iyileştirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Görüşmelerde en sık dile getirilen taleplerin başında, sefer sayılarının artırılması ve hat çeşitliliğinin genişletilmesi gelmektedir. Deniz ulaşımı kullanıcılar tarafından güçlü biçimde tercih edilmesine rağmen, mevcut hat yapısının her zaman pratik çözümler sunmadığı vurgulanmaktadır. Özellikle İstanbul'un her iki yakasında kıyıya paralel seferlerin artırılması önemli bir ihtiyaç olarak öne çıkmaktadır. Eminönü, Beşiktaş Kadıköy ve Üsküdar gibi tarihsel deniz ulaşımı merkezlerine ek olarak yeni merkezlerin oluşturulması, kentin mekânsal olarak genişlemesiyle birlikte deniz ulaşımına duyulan ihtiyacın da merkez dışına kaydığını göstermektedir.

Sonuç olarak İstanbul'da deniz yolculuğu, kentin coğrafi yapısıyla bütünleşmiş, sadece bir geçiş aracı değil, aynı zamanda **denizle temasın en yaygın ve süreklilik arz eden kamusal deneyim biçimidir**. Araştırma verileri, deniz ulaşımının özellikle yaz aylarında rekreasyonel amaçlarla yoğunlaştığını ve Boğaz ile Adalar hatlarında mevsimsel kullanımın kış aylarına kıyasla 6 kata kadar artabildiğini göstermektedir. Kullanıcı profilinde öğrenciler toplam hacmin büyük kısmını oluşturarak deniz ulaşımının ana taşıyıcısıyken, 65 yaş üstü nüfusun konfor ve yolculuk deneyimi odaklı tercihiyle deniz ulaşımını oransal olarak en yoğun kullanan grup olması dikkat çekicidir. Bu durum, deniz yolculuğunun Haliç gibi hatlarda **gündelik kentsel mobilite** ihtiyacını karşılarken, Boğaz hatlarında kentin ruhunu hissettiren huzurlu bir "seyir mekânı" işlevi gördüğü söylenebilir. Öte yandan, deniz ulaşımının kentsel mobilite içindeki %2-4'lük payının artırılması ve daha kapsayıcı hale getirilmesi için iyileştirilmesi gereken alanlar mevcuttur. Anne Kart sahipleri ve engelli bireylerin kullanım oranlarının düşük seyretmesi, mekânsal erişilebilirlik ve sosyal kapsayıcılık stratejilerinin geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğuna işaret etmektedir. Ayrıca, kullanıcıların sefer sayılarının artırılması ve kıyıya paralel yeni güzergâhlar oluşturulması yönündeki talepleri, deniz ulaşımının sadece tarihsel merkezlere sıkışmış bir seçenek olmaktan çıkarılıp kentin genişleyen yapısına ve raylı sistemler ile karayollarına daha etkin şekilde entegre edilmesi gerektiğini kanıtlamaktadır. Vapurların sunduğu nostaljik ve huzurlu atmosferin korunarak hizmet kalitesinin ve hat çeşitliliğinin artırılması, İstanbulluların denizle olan süreklilik arz eden bağını daha da güçlendirecektir.

İSTANBUL'DA AMATÖR OLTA BALIKÇILIĞI

İstanbul'da denizle kurulan temas biçimleri içinde amatör olta balıkçılığı, ne yalnızca kıyıda bulunmaya indirgenebilen dolaylı bir ilişki ne de denizin bütünüyle içine girilen bedensel bir deneyimdir. Bu raporda kurgulandığı haliyle denizle temas açısından bu iki uç arasında konumlanan, denizle etkileşimin eşiksel bir formunu temsil eder. Balıkçılık pratiğinde deniz yalnızca seyredilen bir arka plan olmaktan çıkar ve karşılık veren, etkileşen bir çevre hâline gelir. Hava durumu, akıntı, dip yapısı, balığın mevsimsel hareketleri gibi unsurlar etrafında şekillenen amatör balıkçılık, bedensel temas sınırlı olsa da yoğun bir dikkat, sezgi ve deneyim gerektirir. Bu yönüyle amatör olta balıkçılığı, kentli ile deniz arasında kurulan ilişkinin hem mekânsal hem de bilişsel olarak derinleştiği; denizin "içine girilmeden" onunla temas kurulan özgün bir geçiş alanı olarak ele alınabilir.

İstanbul, Karadeniz ile Akdeniz'i birleştiren stratejik konumu ve denizlerle çevrili yapısı sayesinde tarih boyunca zengin bir balıkçılık potansiyeline sahip olmuştur. Balık, kentin kuruluşundan itibaren hem temel bir gıda kaynağı hem de önemli bir ticari ürün olarak öne çıkmıştır. Öyle ki Bizans döneminde Konstantinopolis'in "en önemli doğal zenginliği ve gelir kaynağı" balıkçılıktı.[77] Yüzyıllar boyunca İstanbul sularındaki balık bolluğu kentin kültürüne işlemiş, halkın gündelik beslenmesinde ve ekonomisinde balıkçılık vazgeçilmez bir yer tutmuştur. Bizans döneminde özellikle Boğaziçi kıyısındaki köyler, Adalar, Kadıköy ve Maltepe-Tuzla sahilleri ile tarihi yarımadanın Marmara kıyıları (Yedikule'den Bakırköy'e kadar) önemli balıkçılık merkezleriydi. Balıkçılık Osmanlı döneminde de kentin iktisadi ve sosyal yaşamında önemli bir yer tutmuştur.[78]

Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren balıkçılık, devletin modernleştirme ve ekonomik katkıyı artırma hedefleri doğrultusunda yeniden yapılandırılmış; 1923-1950 arasında üretimi artırmaya yönelik politikalar izlenirken, 1950 sonrası dönemde ticarî boyut belirgin biçimde güçlenmiştir.[79] Bu süreçte motorlu ve daha büyük teknelerin yaygınlaşması, gırgır gibi endüstriyel av tekniklerinin devreye girmesiyle İstanbul balıkçılığı Marmara ile sınırlı olmaktan çıkarak Karadeniz ve Ege'yi kapsayan geniş bir av alanına taşınmış, geçimlik ve mevsimsel avcılıktan sürekli ve yüksek hacimli ticarî bir modele geçilmiştir.[80] 1980'lerden itibaren teknolojik donanımı artan balıkçı filosu ve yoğun av baskısı, 1990'larda üretimi zirveye taşımış olsa da bu büyüme sürdürülebilir olmamış; 2000'ler sonrasında balık stoklarının azalmasıyla av miktarları hızla düşmüş, İstanbul çevresindeki yerel av verimi gerilemiş ve balıkçılık büyük ölçüde motorize ve ticarî filoların hâkim olduğu, geçimlik pratiklerin ise giderek marjinalleştiği bir yapıya dönüşmüştür. Sanayileşme ve kentsel büyüme, 1950'lerden itibaren İstanbul'da balıkçılık üzerinde ciddi çevresel baskılar yaratmıştır. Haliç ve Marmara kıyılarına kontrolsüz biçimde deşarj edilen sanayi ve evsel atıklar deniz ekosistemini hızla bozmuş; özellikle Haliç 1970'lerde oksijen seviyesinin düşmesiyle ekolojik çöküş yaşamış ve balık popülasyonları neredeyse tamamen ortadan kalkmıştır. Bu süreç, İstanbul genelinde balık miktarının azalmasına yol açmış; Marmara Denizi'nde 1980'ler boyunca kirlilik ve aşırı av baskısının birleşmesiyle kıyısal ekosistemler tahrip edilmiş, balıkların üreme ve beslenme alanları daralmıştır.[81]

---

[77] Gökalp, M. (2022). İstanbul'un deniz canlıları. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları.
[78] Doğan, F. (2011). Osmanlı'da Boğaziçi'nde balıkçılık (18. yüzyıl–20. yüzyıl). Tarih Okulu / The History School, X, 39–57.
[79] Yurtoğlu, N. (2017). Erken Cumhuriyet dönemi ve sonrasında Türkiye'de balıkçılık faaliyetleri (1923–1960). Tarih İncelemeleri Dergisi, 32(1), 233–263.
[80] Ulman, A., Zengin, M., Demirel, N., & Pauly, D. (2020). The lost fish of Turkey: A recent history of disappeared species and commercial fishery extinctions for the Turkish Marmara and Black Seas. Frontiers in Marine Science, 7, Article 650.
[81] A.g.e.

Sanayileşme ve kentsel büyüme, 1950'lerden itibaren İstanbul'da balıkçılık üzerinde ciddi çevresel baskılar yaratmıştır. Haliç ve Marmara kıyılarına kontrolsüz biçimde deşarj edilen sanayi ve evsel atıklar deniz ekosistemini hızla bozmuş; özellikle Haliç 1970'lerde oksijen seviyesinin düşmesiyle ekolojik çöküş yaşamış ve balık popülasyonları neredeyse tamamen ortadan kalkmıştır. Bu süreç, İstanbul genelinde balık miktarının azalmasına yol açmış; Marmara Denizi'nde 1980'ler boyunca kirlilik ve aşırı av baskısının birleşmesiyle kıyısal ekosistemler tahrip edilmiş, balıkların üreme ve beslenme alanları daralmıştır.

1990'lardan itibaren uygulanan arıtma ve çevre yatırımlarıyla Haliç'te kısmi bir ekolojik iyileşme sağlanmış olsa da, 21. yüzyılda deniz dolguları, mega projeler ve artan deniz trafiği gibi yeni kentsel baskılar habitat kaybı ve gürültü kirliliğini artırmıştır. 2021'de Marmara Denizi'nde görülen müsilaj olayı, kentsel kirlilik ve iklim değişiminin birleşik etkilerini görünür kılarak balıkçılığın kırılganlığını ortaya koymuştur. Sonuç olarak, İstanbul'daki kentsel dönüşüm balıkçılığı hem çevresel bozulma hem de mekânsal daralma yoluyla zorlamakta; sektörün sürdürülebilirliği için kentsel planlama ve çevre yönetiminin belirleyici önemini açıkça göstermektedir.

İstanbul'da balıkçılık tarihsel olarak yalnızca bir üretim faaliyeti değil, kentin denizle kurduğu ilişkinin en görünür, en kurumsallaşmış ve en kültürel biçimlerinden biri olmuştur. Bizans ve Osmanlı dönemlerinden itibaren Boğaz, Haliç ve Marmara kıyıları; hem geçimlik hem de ticari balıkçılığın mekânsal omurgasını oluşturmuş, balıkçılık kent ekonomisine olduğu kadar gündelik yaşam pratiklerine de nüfuz etmiştir. Bu uzun tarih, aynı zamanda balıkçılığın sürekli değişen bir "kent–deniz ilişkisi" içinde yeniden biçimlendiğini gösterir: Deniz ulaşımının ve kıyı mekânlarının dönüşümü, kentsel büyüme ve altyapı projeleri, nüfus hareketleri, kirlilik ve ekosistem değişimleri, balıkçılığın ölçeğini, aktörlerini ve kültürel anlamlarını farklı dönemlerde yeniden tanımlamıştır.

Boğaziçi, Bütün Memleketlerden Geçiyor

"İstanbul'da yaşayıp hiç deniz görmemiş insanlar" haberi, bu içerikteki haberleri duymaya başladığımız 2000'ler kadar şaşırtıcı gelmiyor artık. Metropolün adeta sınırsızmış gibi genişlemesi, bu büyümenin yaşam koşullarına ekonomik güçlüklerin de eklenmesiyle, milyonlarca insanın günlük hayatını denizden uzak geçirdiğini, hatta uzun yıllar deniz görmediğini varsaymak hiç zor değil.

Tersi durum, "denize yakın" yaşayanlar için de geçerli; onlar da denize uzak ilçeleri, semtleri bilmiyor çoğu zaman. Kendimden örnek vereyim: Kenti kuzeyden güneye kat eden, artık adeta kent içindeki bir bulvara dönüşen TEM'i (Avrupa Otoyolu) sadece iki üç yılda bir, Arnavutköy ilçesindeki araç muayene istasyonlarına gitmek için kullanıyorum. Ve bu süreler zarfında otoyol çevresinde beliren yeni yerleşim ve yapılaşmayı algılamakta zorlanıyor, değil bir başka şehir, kendimi bir başka memlekete gelmiş gibi hissediyorum. Bu konuda yalnız olmadığıma eminim. Kaldı ki iki yıl bugün Arnavutköy ilçesi sınırlarında yer alan Hadımköy'de çalışmış biriyim.

Yılın 300 günü, yaşadığı Gaziosmanpaşa'dan Beşiktaş sahilindeki Akıntı Burnu'na olta sallamaya gelen Selahattin Bey, kentin genelini yansıttığına inandığım bu profilden bahsediyor: "Mahalleden arkadaşlar bazen benimle gelmek istiyor. Dört beş yıldır deniz görmüyorduk, sayende gördük' diyorlar. Ben de 'o zaman gidin memleketinizde yaşayın, İstanbul'da ne işiniz var' diyorum onlara" diyor gülerek Siirt doğumlu Selahattin.

Ama işler onun söylediği kadar basit değil tabii, hele İstanbul'da. Neresinde yaşarsanız yaşayın, bir yerlere, bir şeylere hep uzaksınız. Kaldı ki denizi görmek, mavi alana yakın olmak, onunla doğrudan ilişki kurduğunuz anlamına gelmiyor çoğu zaman. Gelgelelim denize uzun mesafeler de tutkuyla kısalabiliyor. Boğaziçi, yaklaşık 30 kilometre uzunluğunda yolculuğunda her memlekete uğruyor.



Halil Genç, 2025, Gökhan Tan arşivi

Hafta sonu hariç her sabah Çekmeköy'deki evinden 5'te ayrılan emekli öğretmen Halil Genç (70), saat 7'den önce Galata Köprüsü'ndeki yerini alıyor. "Geç gelirsen yer bulamazsın" diyor müdavim oltacı. Bu köprüdeki mesaisi İstanbul'a yerleşmesinden bile eski. "Burada balık tutmayı hiçbir hükümet yasaklayamaz" diyor Genç, "bazı şeyler o yöreyle özdeşleşmiştir. Turist bile oltacıları izlemeye bu köprüye geliyor." Halil beyin en zorlandığı şey, diğer oltacıların aksine, balık satmaya alışamaması. "Gelip istiyorlar, satmıyorum. Denizin tümünü tutsam satmam. Ben Kırşehir Kürtlerindenim. Biz sadece koyun ve buğday satarız, onu da toptan satarız. Gerisi ayıptır."

Balık almak için çok ısrar eden olursa bile fiyat söylemiyor Genç, "ne verirsen". Bir gün köprüde balık tutanlardan biri Genç'e "ucuz veriyorsun amca" diye kızmış, "sen emeklisin, ben ev geçindiriyorum" demiş.

Oysa Arnavutköy sahilinin daimî oltacılarından Kemal Yavuz'a (35) göre oltacılığın geliri, asgari ücretle çalışmaktan çok daha iyi. "Kendi işin yoksa, ücretliysen, gel burada balık tut. Sezonda tuttuğun balık seni bütün yıl besler." Kemal de Trabzonlu, çocukluğu bu sahilde geçmiş. Marketlerin balık reyonunda ücretli çalıştığı yıllardan sonra oltacılığa dönmüş.

Esenler'de oturan, yaşları 60 ile 65 arasındaki Samsunlu kız üç kardeş, İnci, Hasibe ve Havva da kentin "denize yakın" azınlığı arasında. Haftada ortalama en az iki gün Boğaz'a inmelerinin nedenini, "balığa para vermeyi sevmemekle" açıklıyor ortanca kardeş Hasibe. "Peki ne zamandır kendi balığınızı tutuyorsunuz" diye sorduğumda, "18 yıl önce Trabya'daki görümcemi ziyarete gelmemle başladı" diye cevaplıyor, "burada balık tutanları gördük ve öğrendik". Kendi takımlarını hazırlıyor, kovalarını, kamışlarını yüklenip, iki vasıtayla ulaştıkları Boğaz'ın diledikleri bir yerinde konuşlanıyorlar.



Arnavutköy'de balık tutan kadınlar, 2025, Gökhan Tan arşivi

Bence kentte mavi alanla kurulan ilişkinin en güzel temsillerinden biri, otobüse, metroya, dolmuşa elinde kovası ve olta kamışıyla binenler. Akdeniz'in daha sakin deniz kentlerindeki (hatta başkentlerindeki) gibi şemsiyesi ve katlanır sandalyesiyle toplu taşıma kullanan yolculara İstanbul'da çok sık rastlamıyoruz. Ama yukarıda birkaçına yer verdiğim olta müdavimlerine özellikle Boğaz'ın iki yakasındaki hatlarda rast gelmek pek mümkün.

"Rahmetli Mesut Yılmaz Anavatan partisindeydi, onu dinlemek için Mardin'e gitmiştik. Mitingde 'Şu gördüğünüz Kızıltepe Ovası'na deniz getireceğim' demişti, alkışlamıştık. Çocuğuz, bilmiyoruz ki deniz nedir? Hiç görmemişiz." Batmanlı Hüseyin Orak (50), denizi ilk kez, 12 yaşında göçtüğü İstanbul'da gördü. 2014'te ilk kez denize girdi ve o gün bu gündür hiç çıkmadı. Orak, ağırlıkla tarihi yarımada esnafından müteşekkil, kendilerini Sarayburnu Fatihleri diye adlandıran geniş bir grubun mensubu ve arkadaşlarıyla beraber yaz kış, kar yağmur demeden her sabah denize giriyor. Orak "Bir gün denize girmesek o gün bizim için ters geçiyor" diyor.



Sarayburnu Fatihlerinden Hüseyin Orak, 2025, Gökhan Tan arşivi

Sarayburnu Fatihleri, faaliyetlerini düzenli olarak sosyal medyada yayınlıyor ve bu nedenle son günlerde medyanın da yoğun ilgisini çekiyor. Gruba katılmak için herhangi bir koşul da bulunmuyor fakat yeni gelenler, tecrübeli üyeler tarafından denize alıştırılıyor ve gözetiliyor.

Grubun farklı profildeki Suriyeliler, emekli öğretmenler, din görevlileri, hatta İngiliz bir kadın. 25 yıl Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı yerleşkesinde, yani deniz kıyısında çalışan Eray Yurtkulu denize ilk defa Sarayburnu'nda girdiğini söylüyor.



Sarayburnu Fatihleri, 2025, Gökhan Tan arşivi

Görünen o ki İstanbul'da çoğu insan, denize girmek birilerinin ön ayak olmasını bekliyor. Örneğin Bebek'te de bugünlerde benzer bir hareketlilik göze çarpıyor.

Beşiktaş ve Ortaköy pazarlarından tanıdığımız esnaf Aydın Aydıner, sosyal medyada yaptığı yoğun yayınla kentlileri denize davet ediyor. Kışın ılıman geçmesiyle birlikte özellikle hafta sonları onlarca insan burada aynı anda denizi giriyor. Sosyal medyada esen rüzgârı da arkasına alan Bebek koyu, belki de tarihinin en kalabalık günlerini yaşıyor.

Ben Ankaralıyım. 30 yıldır çok sevdiğim İstanbul'da yaşıyorum. Hiç olta sallamadım ama 2008'den beri çok sık olmasa da Boğaz'da yüzüyorum. Belki de çoğumuz denizle sonradan tanıştık ya da kıymetini daha sonra anladık. Ama İstanbul'da denizin içinde doğan şanslı bir azınlık da var.

Doğma büyüme Sarıyerli Necla Yazıcı (64), İstanbul'daki tek profesyonel kadın balıkçı. Rumeli Kavağı'nda yaşayan Yazıcı, balıkçı babasının teknesine çıktığı 5 yaşından beri denize açılıyor, ağ istifliyor, yosun temizliyor, çapari sarıyor. Sadece denizden kazandığıyla ekmekle beyaz yakalı olarak çalışan iki evlat yetiştirdi. Ülkenin geleneksel kıyı balıkçılığının iflah olmaz bir savunucusu olan Yazıcı, geçtiğimiz senelerde Dünya Balıkçı Halkları Forumu'nda (WFFP) Türkiye'ye temsil etti.

Bu yıl Rumeli Kavağı'nda en çok tekiri Necla Yazıcı avladı. Gelgelelim kendi ifadesiyle, nazara geldi. Yedi metrelik teknesi Kıble'nın önce şanzımanı dağıldı; tekrar denize açılmıştı ki teknenin şaftı kesildi. Bu aksilikler nedeniyle bu kış avlanamadı Yazıcı. Şimdi umutla bahar aylarının gelmesini bekliyor.

Gökhan Tan

Cumhuriyet döneminden itibaren balıkçılığın giderek daha fazla **ticarileşmesi ve teknolojikleşmesi**, İstanbul'daki balıkçılık deneyimini iki ana hatta ayırmıştır. Bir yandan motorlu tekneler, soğuk zincir, balık hali ve dağıtım ağları üzerinden büyüyen ticari balıkçılık önemli bir ekonomi yaratmış; öte yandan kıyıda, iskelelerde, mendireklerde ve sahil şeritlerinde daha "gündelik" bir pratik olarak varlığını sürdürerek şekillenen **amatör kıyı balıkçılığı** bu ticari süreçlerden nispeten kopuk olarak gündelik gıda ihtiyacını karşılayan ve rekreatif bir kıyı kullanımı olarak ortaya çıkmıştır.[82] Bu ayrım elbette mutlak değildir ve ayrıldığı zamanı tam olarak ölçmek de mümkün değildir; bazı dönemlerde aynı ailelerin hem ticari hem amatör avcılıkla ilişki kurduğu pratiklerin iç içe geçtiği görülür. Ancak özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çevresel baskıların artması ve balık stoklarının azalması, balıkçılığı geçim kaynağı olarak sürdüren grupların alanını daraltırken, amatör balıkçılık kentin gündelik hayatında daha görünür hâle gelmiştir.

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) tarafından, temel beslenme ihtiyaçlarını karşılamaktan ziyade kişisel tatmin, spor veya rekreasyon amacıyla icra edilen, yakalanan organizmaların ticari bir meta olarak satılmadığı faaliyetler bütünü olarak tanımlanan bu disiplin, küresel ölçekte devasa bir sosyo-ekonomik ağın merkezinde yer almaktadır.[83] Dünya çapında 220 milyonu aşkın bir nüfusun (yani dünya nüfusunun yaklaşık %10'u) rekreasyonel balıkçılıkla uğraştığı belirtilmektedir.[84] Bu sayı yaklaşık olarak küresel düzeyde ticari balıkçılık yapan nüfusun beş katından fazladır.[85]

İstanbul'daki amatör balıkçıların varlığı, bu işi profesyonel olarak yapan "esnafın" yarattığı gelenekten beslenmekle birlikte artık geleneksel olarak tamamen bu profesyonel dünyadan özerkleşmiştir. Amatör balıkçılığa başlangıç hikayeleri, İstanbul'un kozmopolit kültürünü yansıtacak şekilde farklılaşmaktadır. Balıkçılığa başlamada arkadaşlık ve akrabalık çevreleri etkiliyken, başlangıç noktası ise her zaman İstanbul değildir.

> **Benim memleketim Afyon, orada ne su var, ne akarsu, ne de girilebilecek bir göl. Suyla temasım esasen İstanbul'da başladı... Balıkçılığı da İstanbul'da öğrendim. Eğer yanlış hatırlamıyorsam, Emniyet Evleri'nde kalırken, bir kuyumcu arkadaşımızın yanındaki balıkçı bir arkadaştan rica ettim, o da bana Polonya pazarından kamış, makine ve balık takımları alıverdi.**
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

> **Daha çok ufakken babamla birlikte boğaza gitmiştik. Orada bir çocuk balık yakalıyordu. Babam, "Şu çocuğa da bir oltayı ver bir baksın, ne yapacak" diyerek tesadüfen oltayı attı. Çektim, bir balık geldi. Onu görünce, o günden sonra başladı. Balığı ucunda hissettim.**
>
> ***68, Erkek, Kadıköy***

> **Balık tutmaya başlamamda babamın rolü büyüktü, o zaten balıkçıydı. Onun teknesiyle beraber çıkıyorduk ... Orada bizim teknemiz vardı, hatta iki tane. Benim ufak bir botum, babamın da büyük bir teknesi vardı. Ben botumla ufak tefek balıklar tutar, yem yapardım. Sonra babamla beraber onun büyük teknesinden çıkıp lüfer tutardık. Tuttuğum ufak istavrit ve izmaritleri lüfere yem olarak kullanırdık ... Karadeniz'in ağzına kadar çıkar, oradan dönüş yapar gelirdik.**
>
> ***68, Erkek, Başakşehir***

[82] Bryan. (2025, May 8). The evolution of fishing: From horsehair lines to modern adventures. Satforce. https://satforce.com.ec/index.php/2025/05/08/the-evolution-of-fishing-from-horsehair-lines-to-modern-adventures/
[83] UN FAO. 2012. Recreational fisheries. FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries. No. 13. Rome, FAO.
[84] Arlinghaus R., Aas Ø., Alós J., Arismendi I., Bower S., Carle S., et al. 2021. Global participation in and public attitudes toward recreational fishing: international perspectives and developments. Reviews in Fisheries Science, 29(1): 58–95.
[85] Cooke, S. J., Danylchuk, A. J., Zhang, J., Nguyen, V. M., Hunt, L. M., Arlinghaus, R., Fiorella, K. J., Chan, H. M., & Goldberg, T. L. (2024). A One Health perspective on recreational fisheries. FACETS, 9, 1–9

> Balıkçılığı ilk olarak 9 yaşındayken, 1969'da, yazları uzun süre geçirdiğim Marmaris'te öğrenmiş biri olarak başladım. Balık merakım Karadeniz'e bağlı değil, Ege ile ilgiliydi. Karadeniz'e ve İstanbul'a üniversite hayatıyla, 82'li yıllarda başladım.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

> Babamlarla başladı aslında bu iş, köyde, gölde başladı. Kars'ta, Çıldır Gölü'nde sarı sazanla başladı. Sonrasında burada, İstanbul'da Boğaz ve Adalar bölgesinde avcılık yapıyoruz.
>
> ***35, Erkek, Sancaktepe***



Paşabahçe dalyanı, 2019, Gökhan Tan arşivi

Temel Motivasyonlar

Amatör balıkçıların temel motivasyonları arasında doğayla temasın getirdiği yoğun memnuniyet hissi, gündelik streslerden arınma ihtiyacı ve balık tutma eyleminin yarattığı alışkanlık önemli yer tutar. Birçok balıkçı, İstanbul gibi yoğun ve stresli bir metropolde balık avını adeta bir iyileşme süreci ve kaçış olarak görmektedir. Sahil alanları ve balık tutma pratiği, kent yaşamının yoğunluğu içinde bireyler için fiziksel sağlık, ruhsal iyilik hali ve gündelik stresle baş etme açısından önemli birer mavi alan pratiği olarak öne çıkmaktadır. Özellikle amatör balıkçılık, denizle kurulan bu temasın süreklilik kazandığı, bedensel ve zihinsel dinlenmenin iç içe geçtiği özgün bir deneyim alanı sunmaktadır. Saha görüşmeleri, balık tutmanın yalnızca bir hobi ya da boş zaman faaliyeti olarak değil; nefes alma, iyileşme, sakinleşme ve yeniden toparlanma aracı olarak deneyimlendiğini göstermektedir.

Mavi alanlarla temas, katılımcılar tarafından yalnızca zihinsel değil, aynı zamanda bedensel bir iyilik hâliyle ilişkilendirilmektedir. Özellikle deniz havası, açık mekânda bulunma ve kent içindeki kirlilikten uzaklaşma, bireylerin kendi sağlık durumlarını yönetme biçimleriyle iç içe geçmektedir. Sahil ve balık tutma pratikleri, bu yönüyle gündelik yaşamda bir tür "kendini koruma" ve bedensel rahatlama alanı olarak deneyimlenmektedir.

> **Balıkçılıkla kafayı rahatlatıyorum. Bende astım var, o yüzden burada deniz havası daha iyi oluyor. İç tarafta kalınca her taraf duman, pislik oluyor. Psikolojik olarak balıkçılık bir numara zaten; buradan eve gidince insan rahatlıyor. Çocuklarıma daha iyi ilgi gösteriyorum, daha şefkatli davranıyorum. Bizde zaten kötü bir alışkanlık yok, ama ne olursa olsun temiz hava, deniz her zaman insanı rahatlatır.**
>
> ***52, Erkek, Sultangazi***

> **Balık olmadığı halde bile yine bekliyorum. Eğer burada yapmazsam dinlenemiyorum, buraya gelmezsem evde daha hasta oluyorum. Benim için kafayı boşaltmanın, stresten uzaklaşmanın yolu bu. Kışın ayakta olmak, soğuk olması fark etmiyor; yağmurluğum, kışlığım, her şeyim var.**
>
> ***68, Erkek, Eyüpsultan***

Katılımcıların balık tutma konusunda bahsettikleri temel motivasyonlar olan stres azaltımı, zihinsel rahatlama, gündelik hayattan kopuş, tutku, alışkanlık gibi unsurların arka planında fizyolojik ve hormonal mekânizmalar tıp ve psikoloji gibi alanlarda araştırma konusu olmuş, **mavi sağlık** literatüründe yeri olan meselelerdir. İnsanoğlunun sucul ekosistemlerle olan kadim etkileşimi, sadece bir beslenme stratejisi değil, aynı zamanda türün bilişsel, sosyal ve hormonal yapısını şekillendiren temel bir evrimsel katalizördür. Modern dünyada "amatör balıkçılık" veya "rekreasyonel olta balıkçılığı" olarak tanımlanan faaliyet, yüz binlerce yıllık hayatta kalma içgüdülerinin, karmaşık sinirsel ve hormonal mekânizmalarla harmanlanarak çağdaş bir rekreasyon etkinliğine dönüşmüş halidir. Evrimsel bir miras olarak, bir hayatta kalma faaliyetinin ve bunun yarattığı heyecanın dopaminle ödüllendirilmesi mekânizması günümüzde de varlığını sürdürmüştür.[86]

Avcılık veya balıkçılık sürecinde, özellikle avın takibi ya da oltadaki balıkla mücadele sırasında vücutta stres anında "savaş ya da kaç" tepkisini oluşturan temel hormon olan kortizolün yükseldiği bilinmektedir. Bu yükseliş enerjinin mobilize edilmesini ve dikkatin kesinleşmesini sağlamaktadır. Sürecin başarıyla sonuçlanmasıyla vücutta salgılanan dopamin bu stres hissini enerjik bir ödül hissine dönüştürür.[87]

Balık tutma süreci, dışarıdan bakıldığında sabır gerektiren bir faaliyet gibi görünse de, katılımcı anlatılarında bu bekleyiş hâli çoğunlukla heyecan ve canlılıkla ilişkilendirilmektedir. Oltaya vuracak balığın beklentisi, zamanı askıya alan ve dikkati sürekli canlı tutan bir deneyim yaratmaktadır. Bu süreç, pasif bir bekleme değil; duygusal olarak yoğun bir katılım hâli olarak tanımlanmaktadır. Bu anlatım yukarıda değinilen "heyecan" mekânizmasını doğrudan tarif etmektedir:

> **Sabır gerektiren bir uğraş ama ben ona sabır gözüyle bakmıyorum. Sabırda insan gerilir falan, tam tersi, o sabır bile heyecan hâlinde. "Geldi gelecek, şimdi gelecek, acaba aşağıda mı, yemeye başladı mı?" gibi düşüncelerle o bile bir heyecan oluyor. O balığın oltaya vurma anı var ya, anlatılmaz yani.**
>
> ***35, Erkek, Sancaktepe***

[86] Edwards, S. (2015, Summer). Fly-fishing and the brain. Harvard Medical School. https://hms.harvard.edu/news-events/publications-archive/brain/fly-fishing-brain

[87] Trumble, B. C., Smith, E. A., O'Connor, K. A., Kaplan, H. S., & Gurven, M. D. (2014). Successful hunting increases testosterone and cortisol in a subsistence population. Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences, 281(1776), 20132876

Balık tutma pratiği, katılımcıların anlatılarında yoğun biçimde stresle baş etme ve zihinsel yükten arınma aracı olarak tanımlanmaktadır. Günlük sorumluluklar, iş temposu ve kentsel hayatın baskısı, sahilde geçirilen zaman boyunca askıya alınmakta; dikkat, yalnızca o ana ve bekleyiş sürecine yönelmektedir. Bu yönüyle balıkçılık, zihinsel boşalma ve geçici bir kopuş imkânı sunmaktadır. Balıkçılığa yönelen insanlardaki bu kontrollü anlık stres döngüsü, gündelik hayatla gelen kronik stres döngüsünün sönümlendirilmesi çabası olarak da görülmektedir ve balıkçılığın yarattığı stres azaltımı bu rahatlama mekânizmasıyla açıklanmaktadır.[88]

> **Valla stres diyorlar ya, klasik. Her şeyi unutuyorsun işte. Hep burada balık gelecek mi gelmeyecek mi, onun düşüncesindesin. Benim için daha çok vakit geçirme. Yani yapacak bir şey yok.**
>
> ***47, Erkek, Fatih***

> **Balık tutmanın benim için anlamı dinlenmektir. İşten çıkıyorum, yorgun oluyorum ama oraya gidip kafamı dinleyebiliyorum. Yorgun da olsam o balığı yakalamak veya o ortama katılmak beni dinlendiriyor.**
>
> ***52, Erkek, Bahçelievler***

> **Beni balığa çeken temel motivasyon, stres atmak ve kafa dinlemekti. Ben kafası dolu bir insanım, yani gündelik tabirle stresi bol bir adamım. Deniz kenarında kendi kendime, kimseye fark ettirmeden sessizce konuşurum; kafamdaki soruları cevaplamaya, yeniden kurup cevaplar aramaya dönük bir durumdu bu. Nereden geldik, nereye gidiyoruz gibi genel konuları düşünüyordum.**
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

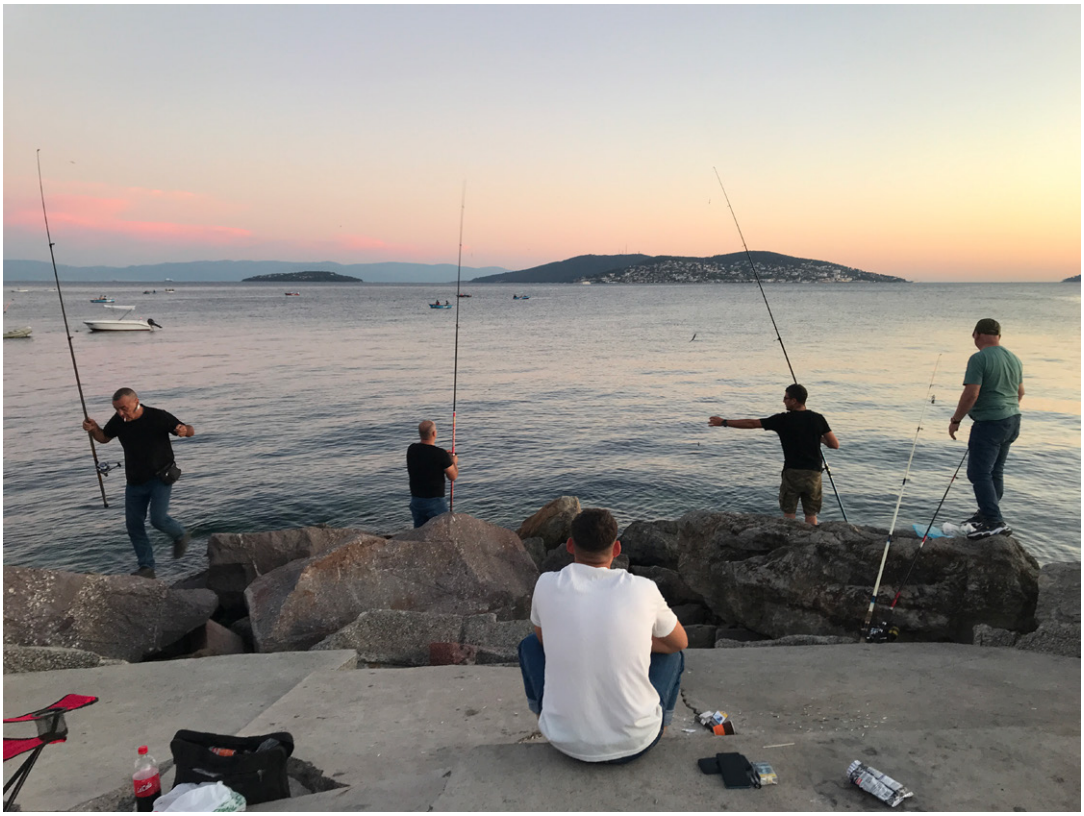
Rekreasyonel balıkçılığın, görüşmelere de yansıyan en çarpıcı yönlerinden birisi de bunun bir "bağımlılık" hatta bir "hastalık" olarak tanımlanması ve bu durumun insanları sürekli deniz kenarına çeken kalıcı bir aktivite haline dönmesidir. Bu durum beyinde salgılanan dopaminin yarattığı alışkanlık ve bağımlılık süreciyle açıklanmaktadır.[89] Günümüzde hızlı atıştırmalıklar, uyuşturucular, kumar ya da sürekli değişen dijital görsellerle ilişkili **dijital bağımlılık** süreçleri üzerinden tartışılan "dopamin bağımlılığı", uyarıcıların yoğunluğu ve hızı nedeniyle evrimsel açıdan bedeni yıpratan ve zarar verici bir etki olarak değerlendirilmektedir. Buna karşılık, dopaminin hızlı ve anlık uyaranlar yerine uzun süreli emek, odaklanma ve belirli hazırlık süreçleri sonucunda elde edilmesi, stresin azalmasına ve psikolojik iyilik hâlinin desteklenmesine yönelik olumlu etkiler yaratmaktadır. Balıkçılık; hazırlık, planlama, bekleyiş ve fiziksel çaba gerektiren kompleks bir süreçtir. Araştırmalar, bir görevin tamamlanması ne kadar zorsa, elde edilen dopamin kaynaklı enerjik tepkinin o kadar güçlü ve kalıcı olduğunu göstermektedir. İnsan beyni, çaba gerektiren görevlerin sonunda daha yüksek miktarda dopamin salgılayacak şekilde "kodlanmıştır".[90] Bir balıkçının saatlerce, bazen günlerce bekledikten sonra "o" balığı yakalaması, beyinde yoğun bir dopamin deşarjına neden olur; bu durum bireyde çocuksu bir heyecan ve güçlü bir mutluluk hissi yaratır.

---

[88] Edwards, S. (2015, Summer). Fly-fishing and the brain. Harvard Medical School. https://hms.harvard.edu/news-events/publications-archive/brain/fly-fishing-brain

[89] Neuroscience and addiction: Unraveling the brain's reward system. (2025, February 5). Penn LPS Online. University of Pennsylvania. https://lpsonline.sas.upenn.edu/features/neuroscience-and-addiction-unraveling-brains-reward-system

[90] Kennedy, C. (2022, January 24). The angler's brain: Who we are, and why fishing is integral to our mental health. Fishing Buzz. https://fishingbuzz.co.uk/the-anglers-brain-who-we-are-and-why-fishing-is-integral-to-our-mental-health/



Kartal, kordonboyu, 2024, Gökhan Tan arşivi

Nitekim yapılan görüşmelerde de balıkçılık, birçok katılımcı için geçici bir hobi değil; süreklilik gösteren, bırakılması zor bir uğraş olarak tanımlanmaktadır. Alıntılarda bu pratik, alışkanlık, tutku ya da içsel bir ihtiyaç biçiminde dile getirilmekte; zamanla gündelik yaşamın vazgeçilmez bir parçasına dönüştüğü görülmektedir. Bu durum, sahil kullanımının bireysel yaşam örgütlenmesine nasıl yerleştiğini de göstermektedir.

> **Nasıl güvercin beslemek bir hevesse, bu da aynı onun gibi bir şey.**
>
> ***68, Erkek, Eyüpsultan***

> **Bu tamamen insanın ruhuyla ilgili bir şey, fıtrat gibi yani içimde var gibi... bu öyle bir şeydir ki, bunu bırakamaz. Tıpkı su içmek gibidir, su içmeden durulamadığı gibi, balık da öyledir, bırakamaz. Bu bir yerde tutku, hastalık doğru bir kelime değil aslında ama biz öyle diyoruz.**
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

Balık tutanların, misina veya kamışlarıyla yaptıkları ritmik ve tekrarlayıcı hareketler içeren tekniklerin nörolojik olarak meditasyonla benzer etkiler yarattığı ifade edilmektedir. Dr. Herbert Benson, bu durumu "gevşeme yanıtı" (relaxation response) olarak tanımlamıştır. Bu süreçte beynin prefrontal korteksi dinlenir, stres hormonları azalır ve birey gündelik hayatın kaygılarından arınarak "akış" (flow) durumuna geçer.[91]

[91] Edwards, S. (2015, Summer). Fly-fishing and the brain. Harvard Medical School. https://hms.harvard.edu/news-events/publications-archive/brain/fly-fishing-brain

"Mavi zihin" durumuna benzer bir süreç katılımcılar tarafından da sıklıkla ifade edilmiştir. Bazı katılımcılar için balık tutmak, hedef odaklı bir faaliyet olmaktan ziyade doğayla kurulan bütüncül bir temas biçimi olarak anlam kazanmaktadır. Deniz, hava, manzara ve sessizlikle birlikte geçirilen zaman; düşüncelerin durduğu, beden ve çevre arasındaki sınırların silikleştiği bir deneyim olarak tarif edilmektedir. Bu anlatılar, tam da benzeri deneyimlere işaret etmektedir.

> **Balık tutmanın anlamı benim için çok derin. Bir insanı rahatlatan, bir sefere çıktığın zaman doğayla ilgili bütünleştiğin bir olay bu. Açıkçası, balık tutmak ikinci bahane. Önemli olan orada tuttuğun balık değil; senin orada havayla temasın, doğayla temasın. İster denize ister göle çıksan hepsi aynı. Etrafı seyretmek, doğanın resimlerini görmek müthiş yani.**
>
> ***68, Erkek, Kadıköy***

> **Beni balığa çeken temel motivasyon denizi sevmek ve denizin içinde olmak. Aile geleneği de var ama denizi olmayan bir yerde yaşayamam, o kadar denize bağlıyım. Balık tutmanın benim için anlamı, hiçbir şey düşünmemek. Sadece sen ve iğnenin ucundaki yemle beraber bir bütünlük sağlıyorsun orada, yani tamamen meditatif bir yanı var.**
>
> ***68, Erkek, Bahçeşehir***

Yoğun ve stresli bir metropol yaşamı içinde balıkçılık, bazı katılımcılar tarafından bir boş zaman etkinliğinden öte, doğrudan bir yaşam tarzı olarak tanımlanmaktadır. Sahilde geçirilen zaman, kentin yarattığı yükü dengeleyen, nefes almayı mümkün kılan temel bir pratik hâline gelmektedir. Bu anlatılar, balık tutmanın İstanbul'da gündelik yaşamla kurulan bir karşı denge mekânizması olduğunu ortaya koymaktadır.

> **Balık tutmak benim için bir yaşam tarzı. Oradayken ne sinir kalıyor ne stres; hiçbir şey gelmiyor aklıma. Yeter ki balık olsun. Balık tutmak bir sevda aslında. İstanbul gibi bir metropolde yaşıyoruz; sabahı ayrı stres, akşamı ayrı stres. Bu şehirde biriken o yükü balığa giderek, avlanarak atıyorum. Fırsat bulduğum her anı balıkla değerlendiriyorum. Bir günüm boş olsun yeter; o zamanı başka bir şeye ayıramam. İkinci bir işim olsa bile balık her zaman önde gelir. Çünkü bu benim için bir iş değil, tamamen bir keyif ve nefes alma meselesi.**
>
> ***35, Erkek, Sancaktepe***

Yapılan görüşmelerde, balık tutma yerlerinin tercihi sorulduğunda en temel belirleyenlerden biri yakınlık olarak ortaya çıkmaktadır. Yakınlığın önemi, amatör balıkçıların gündelik hayat pratikleri, erişilebilirlik ve kentsel altyapı ile doğrudan bağlantılıdır. İfadelerin önemli bir kısmında öne çıkan faktör eve yakınlık ve ulaşım kolaylığı olarak ortaya çıkmakta, balıkçılar zaman maliyetini minimize eden mekânları tercih ediyorlar. Bazı durumlarda fiziksel yakınlığın balık bolluğuna rağmen daha çekici bir etmen olduğu görülüyor.

> **Burayı (Galata köprüsü) tercih etmemin sebebi yakınlık. Ben tramvaydan iniyorum buraya geliyorum. Yoksa Boğaz'da daha çok balık var yani ama orası uzak. Ben gidemiyorum oraya ya, zamanım yollarda geçiyor. Yakın diye buraya geliyorum.**
>
> ***47, Erkek, Fatih***

> **Beşiktaş ve civarını tercih etmemin sebebi öncelikle eve yakınlık ve ulaşım kolaylığıydı.**
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

Yer seçiminde yakınlığa eşlik eden diğer bir neden ise kentsel altyapıya erişimdir. Tuvalet, yiyecek-içecek, çorba, market ve cami gibi gündelik gereksinimlerin karşılanabilmesi, balık tutma deneyiminin sürdürülebilirliği açısından kritik görülmektedir. Özellikle uzun süreli bekleyiş gerektiren bir pratikte, bu ihtiyaçların karşılanamaması mekânı fiilen "kullanılamaz" hale getirebilmektedir. Dolayısıyla rekreatif balıkçılık doğayla temas edilen bir faaliyet olması yanında aynı zamanda **kentsel kamusal alan altyapısına bağımlı** bir pratiktir. Öte yandan kamışın, eşyaların emanet edilebilmesi; tanıdık balıkçıların varlığı; "merhabalaşma" pratikleri, mekânı sadece fiziksel değil, **sosyal olarak da erişilebilir** kılmaktadır. Balık tutulan alanlar aynı zamanda gündelik mikro-toplulukların oluştuğu mekânlardır. Özellikle tuvalet gibi alanlara giderken eşyaların güvende olacağını bilmek mekânsal tercihte önemli bir faktör olabilir.

> Üsküdar'ı tercih etmemizin sebebi evimize yakın olması ve ihtiyaçlarımızı giderdiğimiz noktaların (yemek, çorba, tuvalet, cami) yakın olması.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Köprüyü tercih etmemin sebebi ihtiyaçlarınızı orada görebilmeniz. Tuvalet olsun, yiyecek içecek olsun rahat oluyor. Tanıdık birileriyle olduğunda eşyalarını teslim edip lavaboya gidebiliyorsun. Kıyıda veya deniz kenarında bunları yapamıyorsun, her şeyin ortada kalıyor.
>
> ***50, Erkek, Bahçelievler***

> Merkezi yerler olması da sosyal sıkıntıları aşmamızı sağlardı; tuvalet, market gibi ihtiyaçların karşılanması rahattı. Bir de kamışını emanet edebileceğin, merhabalaştığın balıkçıların olması da bir kolaylık sağlar.
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

Ekolojik Bilgi Birikimi

Amatör balıkçılık bireylerin sadece boş zamanlarını değerlendirdikleri izole bir faaliyet olmanın ötesinde insan ve doğa arasındaki etkileşimin karmaşık ve çok katmanlı tezahürlerinden biridir. Yukarıda anlatılan motivasyonlarla sürdürülen balıkçılık faaliyetinde yer seçimi tercihleri bir noktadan sonra yakınlık ve alt yapı gibi unsurları aşıp, balığın varlığı, hidroloji, meteoroloji ve balık türü bilgisi gibi farklı bilgi birikimlerinin kullanılmasını gerektirir. Bu durum amatör balıkçıların geleneksel olarak biriktirdikleri dinamik ve deneysel ekolojik bilgilerini de yansıtmaktadır. Bir balıkçının "doğru zaman", "doğru yer" ya da "doğru yöntem" konusundaki sezgileri; uzun yıllara dayanan deneyim, mekânsal bilgi ve kolektif kültürle şekillenmiş **balıkçılık habitusu**nun bir parçasıdır.[92] Bu bilgi yazılı bir kuraldan çok, pratik içinde öğrenilir ve aktarılır. Kimi zaman deniz dibi morfolojisine ilişkin sezgisel bir kavrayış, kimi zamansa akıntılar, su sıcaklığı, rüzgâr ve hava koşulları gibi hidrolojik ve meteorolojik dinamiklerle dair deneyimsel bir bilgi birikimi olarak ortaya çıkar. Buna ek olarak amatör balıkçılıkta biriktirilen en önemli ve kaçınılmaz bilgilerden birisi de elbette türlerin günlük ve mevsimsel davranışlarını da içeren tür bilgisidir:

> Denizin dibinde kum olduğundan dolayı çapariler takılmıyor. Balığın yoğunluğu da bu taraflarda, kıyı kesiminde. Çoğu yerin dibi kayalık, yani oralarda takılma çok yapıyor. Balık almak için uğraşırken çapari takılabiliyor.
>
> ***35, Erkek, Üsküdar***

[92] Habitus: Habitus, bireylerin toplumsal yapı içinde edindikleri ve çoğu zaman farkında olmadan kullandıkları kalıcı eğilimler, algı kalıpları ve davranış şemaları bütünüdür. Kavram, özellikle sosyolog Pierre Bourdieu tarafından geliştirilmiş ve toplumsal pratiklerin nasıl "doğal" ve "kendiliğinden"miş gibi üretildiğini açıklamak için kullanılmıştır. Kaynak için: Bourdieu, P. (1977). Outline of a theory of practice. Cambridge University Press.

> Deniz koşulları konusunda, biz zaten akıntı yüzünden balık yakalayabiliyoruz. Akıntı çok belirleyici. Rüzgar ve özellikle basınç faktörleri de çok önemli. Daha sıkı takip eden arkadaşlar, yüksek basınçta balık yakalayamayız, alçak basınçta yakalayabiliriz gibi yorumlar yapabiliyorlar. Ancak yağmurla bir alakası yok. Balığın çok veya az olmasının sebebi, özellikle Boğaz için, balığın göçü.
>
> ***45, Erkek, Gaziosmanpaşa***

> Durgun suda, dalgasız suda, sıcak suda balık olmaz, olsa da istediğim verimde olmaz. Benim istediğim cins balıklar (çinekop, sarı kanat, lüfer) hep böyle karışık havayı, hırçın ve bulanık denizi seven hayvanlar. Ben 1,5 metre dalgaya girip çıktığımızı biliyorum. Teknenin burnu suya girip çıkıyordu ama balık da çok güzel oldu, değdiğini biliyorum.
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

> Hep sabah balık tutulur çünkü balık sabah olur; yemlenen balık cinslerinden bir sabah grubu, bir de akşam yemlenen balık vardır. Bir de gece avlanan balık var; genelde lüfer avlıyoruz.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Biz şu an hayvanın göç yolu üzerindeyiz. Balık üretimi için hiçbir emek harcanmıyor. Sadece Karadeniz'de doğup Marmara'ya yumurtlama için inerken yapılan bir avdır.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

Türlere ait coğrafi bilgi de yer seçimi tercihinde kullanımın ötesine geçerek gündelik hayata dair, İstanbullu balıkçıların davranış kalıplarının, yani habituslarının bir parçası olmuştur.

> Boğazı tercih etmemizin sebebi teknik bir konu aslında. Balıkların kuşlar gibi göç dönemleri var. Boğaz dar bir alan olduğu için, Karadeniz'in ya da Marmara'nın bütün balığı geçiş noktalarında sıkışıp kalıyor. Bu, balık tutma olasılığımızı artırıyor. Zaten balıkçılık çoğunlukla bu göç dönemlerinde oluyor. Örneğin, Ekim-Aralık döneminde Karadeniz'den Marmara'ya balık hareketi varken, Nisan-Mayıs gibi de tersi hareket, yani balığın Karadeniz'e dönmesi oluyor. Boğazı seçmemizin ana sebebi, o geniş kitlenin dar bir alandan geçmesidir.
>
> ***45, Erkek, Gaziosmanpaşa***

> Boğaz'da genelde hamsi olmaz, asıl hamsinin olduğu yer Karadeniz'dir. Karadeniz'den çıkan balığın lezzetini hiçbir yerde alamazsın. Bunun nedeni, Karadeniz'in tuz oranının buralara göre daha düşük olmasıdır, o yüzden daha lezzetli oluyor.
>
> ***60, Erkek, Üsküdar***

Bu bilgi, gündelik hayatta sürekli olarak yeniden sınanarak dinamik olarak güncellenmektedir. Bu dinamiklik, katılımcı ve gözlemci bir aktör olan amatör balıkçıların ekosistemdeki değişimi de hızlıca fark edebilmelerine olanak sağlamaktadır. Bu değişimlerden en görünür olanı, balık tezgahlarına da zaman zaman yansıyan tür sayılarında ve nüfuslarındaki azalmadır.

> O alışılagelmiş düzende, palamut gibi balıklar için sabah ezandan önce, saat 5-6 gibi inilirdi buraya. Şafak aydınlanıp sökünce balık meraya girerdi. Ancak balıkların huyu değişti. Mesela bu sene buraya giren palamut ve torik gibi balıklar, gece saat 12'den sonra avlanmaya çıkmak gibi bir huy edindiler. Denizde 'oynak' yapmaya (büyük balığın ufak balığı parçalaması ve martıların gelmesi) gece 12'den sonra başlıyorlar. Bu durum mevsime ve balığın türüne göre değişiyor.
>
> ***57, Erkek, Üsküdar***

> 35 senedir balık tutuyorum ve balık popülasyonunda ciddi azalma var. Eskiden beri tuttuğumuz türler arasında istavrit, çinekop, lüfer, ara ara palamut ve sardalya vardı. Ama dediğim gibi, bu türlerde çok ciddi azalma var. Şu an çok ciddi anlamda balık olması gerekirken balık yok. Dört saattir buradayız, dört tane balık aldık. Balık resmen bitti gibi bir şey, bu da aşırı avlanmadan kaynaklanıyor. Normalde oltayı attığımızda her atışımızda 7-8 tane balık almamız gerekirken, şimdi 20 kere atıyorsun, ya bir tane ya iki tane balık takılıyor. Balık popülasyonu azaldığı sürece amatör balıkçılık da yakında ölecek.
>
> ***50, Erkek, Ümraniye***

> Maalesef son yıllarda balık popülasyonu ve çeşitliliğinde çok büyük değişimler var. Eskiden, yaklaşık 20 sene önce, buralarda 10 çeşit balık çıkarken, şimdi bu sayı 3 çeşide kadar düştü. Eskiden ağustos ayının ortasından itibaren başlayan lüfer mevsimi vardı ve buradan çıkan lüferler en az 700-800 gram gelirdi; ama artık o balık da yok. Lüfer soyu tükenmiş durumda. Hatta eskiden 29 Ekim'i Çinekop bayramı olarak kutlardık ama o dönemler de kalmadı. Şimdi lüfer kalmadığı için, bizim çinekop dediğimiz balıklara bile tezgahlarda lüfer demeye başladılar. Buranın kuru fasulyesi dediğimiz, yaz kış olması gereken islavrit bile bu sene çok yoğun av vermedi. Sardalya da bu sene azdır.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

> Çeşitlilik açısından da azalma oldu. Mesela yaz geceleri gelincik balığı tutulurdu. İzmarit diye bir balık vardı, onu tutardık. Ancak bir süre sonra izmarit tutmadan geçirdiğim yıllar oldu; artık Beşiktaş'a uğramaz olmuştu. Arnavutköy'den mezgit tuttuğumuzu hatırlıyorum. Hem çeşitlilik hem de miktar açısından zaman içerisinde bizim tutabildiğimiz balık miktarının net bir biçimde azaldığını biliyorum. Bu sadece benim kanaatim değil, diğer balıkçı arkadaşlarımla yaptığımız sohbetlerin ortak sonucudur.
>
> ***68, Erkek, Beşiktaş***

Amatör balıkçılık, doğası gereği insan, hayvan ve çevrenin birbirine sağlam şekilde bağlı olduğu bir ilişki örneğidir. Bu ilişkileri literatürde "Tek Sağlık" *(One Health)* ve "Toplumsal Ekolojik Sistemler" *(Social Ecological Systems, "SES")* gibi kavramlarla birlikte ele alan bir çalışmaya göre, ilişkiyi kuran aktörlerin sağlık durumları arasında karşılıklı iyilik haline dayalı bir ilişki olmalıdır. Bu sisteme göre balıkçılar ve balıkçı toplulukları gibi toplumsal bileşenlerle balık popülasyonları, habitatlar ve su kalitesi gibi ekolojik bileşenler birbirlerini doğrudan etkileyen bir yapı oluştururlar ve bu açıdan "Tek Sağlık" yaklaşımına uygun bir örnek teşkil ederler.[93] Yukarıda bahsedilen, özellikle balık türlerinin sayısı ve nüfuslarındaki düşüş gibi ekosistemdeki değişikliklerin gözlenmesi de balıkçıların ekolojik duyarlılıklarının öne çıktığı bir başlama noktası olmaktadır.

İnsanların sucul ekosistemlerle kurduğu ilişkiyi açıklayan hipotezlerden biri de Edward O. Wilson tarafından popüler hale getirilen "biyofili" hipotezidir. Bu hipotez, insanların doğal dünyaya karşı evrimsel ve genetik kökenli bir yakınlık hissettiğini, bu yakınlığın tarihsel olarak gıda, barınak ve konfor arayışından kaynaklandığını savunur. Rekreatif balıkçılık, bu bağı "somutlaşmış fiziksel angajman" (embodied engagement) yoluyla güçlendirir. Balıkçı, sadece su kenarında duran bir gözlemci değil, avladığı canlının habitatına müdahale eden, onun biyolojisini ve davranışlarını anlamaya çalışan aktif bir katılımcıdır. Dolayısıyla amatör balıkçılar, potansiyel olarak ekosistemi koruma yönünde hareket edebilecek özneler olarak görülebilir.[94]

---

[93] Cooke, S. J., Danylchuk, A. J., Zhang, J., Nguyen, V. M., Hunt, L. M., Arlinghaus, R., Fiorella, K. J., Chan, H. M., & Goldberg, T. L. (2024). A One Health perspective on recreational fisheries. FACETS, 9, 1–9.

[94] O'Halloran, C. (2025). Impact of ocean connectedness, environmental identity, emotions, and ocean activities on pro-environmental behaviors. Frontiers in Ocean Sustainability, 3, Article 1518099.

Nitekim, denizdeki balık popülasyonundaki azalma, geleneksel türlerin görülmemesi gibi deneyimler İstanbullu balıkçılarda tetikleyici bir rol oynayarak ekolojik bilincin netleşmesini sağlamaktadır. Amatör balıkçılar av deneyimlerinde doğrudan gözlemledikleri bu değişimden hareketle özellikle üç şeye dikkat çekmektedir. Bunlardan ilki kontrolsüz büyük ölçekli profesyonel balıkçılığın yarattığı tahribattır.

> Bunun nedeni (balık türlerinde ve nüfuslarında azalma) gırgırlar ve troller. Ağ atan gırgırlar ve troller sahile inanılmaz yakın yerden ağ atıyorlar. Bunların bir limiti, bir standardı olması gerekiyor ama sahile çok yakın ağ attıklarından dolayı balık popülasyonunu yok ediyorlar. Onlarda limit yok; balık ne gelirse topluyorlar ve katlediyorlar.
>
> ***Erkek, 50, Ümraniye***

> Eskiden ufak tekneler balık tutuyordu. Şimdi gırgırlar 2000 metre ağ atarak çok büyük avlanma yapıyor. Balığı şokluyorlar, aşağı insin diye. Bu bir elektrik şoklamasıdır. Bu göç yolları Karadeniz'den tıkalı şu an. Sigara paketi kadar çinekop yakalanıyor pazarda. Balık halinde bile kaçak balık geliyor. Çinekop dediğimize bile lüfer demeye başladılar, çünkü lüfer yok.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

> Hem çeşitlilik azaldı hem de miktar azaldı. Bunun nedeni dengesiz avlanma, aşırı avlanma. Eskiden gırgır motorları küçüktü, her yere ağ atamıyorlardı, derindeki balığı alamıyorlardı. Ama şimdi her türlü sistem var onlarda. Sonarları var; balığı 500 metre, 1000 metre ileriden rahat bir şekilde buluyor. Ağların genişliği ve büyüklükleri de çok fazla.
>
> ***60, Erkek, Ümraniye***

> Normalde boğazın içerisinde gırgırların avlanması yasak. Ama Büyükdere, Çubuklu, Beykoz'da koskoca gırgırlar balık çeviriyor. Bütün balıkların yataklarını bozuyorlar. Yurt dışında gırgırların ağ atma derinliği 40 metre falan. Türkiye'de 25 metre yaptılar diyerek ortalığı ayağa kaldırdılar. Aynı denizde avlanıyorsun, aynı balıkları tutuyorsun ama adamlar ağlar kaydı diyerek 15 metrede de balık çıkartıyor. Şimdi bir de orta trol diye bir şey geliştirdiler. İki tekne yan yana durup aralarından ağ atıyorlar, beraber yürüyorlar. Ufak, büyük ne varsa hepsini topluyorlar. Dip trolü yapıyorlar, bütün dip balıklarını kazıyorlar. Hatta kablo atıyorlar dibe, enerji veriyorlar, balıklar şapşallaşıp kalıyor, ondan sonra topluyorlar. Bizim milletimiz adam olmaz. Boğazın içerisindeki gırgırlara bile bir şey yapamıyorlar. Geçen sene bir günlüğüne boğazın içerisine gırgır sokmaya kalktılar. Çevreden acayip tepki geldikten sonra iptal ettiler. Büyükdere'den Sarayburnu'na kadar, köprünün altında, her tarafta izin vereceklerdi. Büyük gemilerin geçişlerini kapatacaklardı. Böyle bir şey dünyanın hiçbir yerinde yoktur.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Bir de büyük sorun gırgırcılar. Geçen gün 2 metre önüme attı adam ağını. Adamlar sonar kullanıyor, bütün balığı görüyor, sonra pedaleyi bırakıp sarmaya başlıyorlar, Allah ne verdiyse topluyor geçiyor.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

Gündelik hayatla biriken bu fikirler, mutlak olarak sınanmış ve bilimselliği kanıtlanmış bilgiler olmaktan ziyade amatör balıkçıların öngörülerine dair önemli bir ipucuda vermektedir. İstanbul'daki amatör balıkçıların, büyük ölçekli endüstriyel balıkçılığın deniz ekosistemlerine verdiği tahribata dair eleştirileri, geçimini balıkçılıktan sağlayan küçük ölçekli balıkçıların perspektifiyle paralellikler taşır. Bu durum, kâr amacı gütmeyen amatör balıkçıların denizel adalet ve kaynakların hakkaniyetli paylaşımı gibi meselelere duyarlılık geliştirdiğine işaret etmektedir. İstanbul'daki küçük ölçekli balıkçılık hakkında yapılan politik ekoloji odaklı araştırmalar, bu kesimin tanınma, karar alma süreçlerine katılım ve kaynakların adil dağılımı yönündeki taleplerini ortaya koymaktadır. Bu noktada devreye "mavi adalet" kavramı girmektedir.[95]

Mavi adalet, deniz ve okyanuslarla ilgili ekonomik faaliyetlerin sadece çevresel sürdürülebilirlik açısından değil, aynı zamanda sosyal adalet, hakların tanınması ve adil kaynak paylaşımı ilkeleriyle yürütülmesi gerektiğini savunan bir yaklaşımdır. Bu kavram, özellikle küçük ölçekli balıkçıların, yerel toplulukların ve kıyılarda yaşayan toplulukların deniz kaynakları üzerindeki haklarının tanınmaması, karar alma süreçlerinde yer almamaları ve ekonomik faydalardan adil biçimde yararlanamamaları gibi eşitsizliklere dikkat çeken bir kavramsallaştırmadır. [96]

Bu bağlamda, tanınma, karar alma süreçlerine katılım ve dağıtım boyutlarıyla "mavi adalet" kavramının amatör balıkçılar için de geçerli olduğu söylenebilir; zira amatörler yalnızca bireysel rekreasyonun değil, ekosistem izlemenin ve savunusunun da gönüllü taşıyıcılarıdır ve mavi büyüme politikalarına karşı küçük ölçekli üreticilerle benzer bir duruş sergileyerek olası bir dayanışma zemini paylaşmaktadır.

Balıkçılar deniz ekosistemini bozan ikinci bir etmen olarak deniz tabanının ve başta midye olmak üzere tabandaki canlıların kontrolsüz şekilde yok edilmesini göstermektedir.

> **Denizin hormonları dip canlılarıdır, başında da midyeler gelir. Sabahın 4-5'te gelip kompresörlerle aşağı inip midye topluyorlardı. Şimdi dalgıç kıyafetiyle, tüple dalıyorlar. Her gün 25-30 çuval midye çıkıyordu buradan. Denizin ormanlarını yok edersen, belli bir süre sonra iklim değişikliği olur. O çıkarılan deniz canlıları ağır metallerden arınmayı ve temizliği sağlayan canlılardır. O yüzden balık popülasyonu da azaldı.**
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

> **Kaçak midyecileri balıkların her şeyini bozuyor. Midye yatakları azaldıkça balık azalıyor.**
>
> ***32, Erkek, Beyoğlu***

> **Midye normalde denizi temizleyen bir hayvan cinsi. Midyeciler midyeleri topladığından deniz temizlenmiyor ve balıkların yemi de olmuyor, yani mera bozuluyor. Mesela çupra midye kırar yer, kimi de açılan midyeyi yer.**
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

[95] Ertör-Akyazi, P., & Ertör, I. (2022). Blue Justice and small-scale fisher mobilizations in Istanbul, Turkey: Justice claims, political agency, and alliances. In S. Jentoft et al. (Eds.), Blue Justice (pp. 569–587). Springer Nature Switzerland AG. https://doi.org/10.1007/978-3-030-89624-9_30

[96] A.g.e. ve mavi adalet mücadelesine küresel bir perspektiften bakan diğer bir araştırma için Ertör, I. (2023). 'We are the oceans, we are the people!': Fisher people's struggles for blue justice. The Journal of Peasant Studies, 50(3), 1157–1186. https://doi.org/10.1080/03066150.2021.1999932

Amatör balıkçıların ekolojik tahribat açısından işaret ettikleri üçüncü etmen gündelik atıklarla oluşan fiziksel ve kimyasal kirliliktir. Bu kirliliğin en görünen hallerinden birisi olan müsilaj genel deniz kullanımını etkilediği gibi amatör balıkçılık faaliyetlerini de doğrudan etkilemiştir. Balıkçılar denizle kurdukları etkileşimde denizlere yönelen tüm olumsuz etmenlerden doğrudan etkilendikleri için, kirliliği de doğrudan yerinde tespit eden ve bundan rahatsız olan ilk aktörlerdir.

> **Müsilajdan sonra hiç eski şey kalmadı. Benim oltamda bile müsilaj oluyor yani. Özellikle Adalar tarafında çok fazla var. Dalgıç arkadaşlar dipte çok fazla müsilaj olduğunu, denizin dibinin görünmediğini söylüyor. Müsilaj balık popülasyonunda değişime yol açtı. Normalde boğaza palamut girerdi, çinekop, sarı kanat girerdi. Şimdi palamut diye bir şey yok. Pazardan alınan çinekopların boyları da küçük. Müsilaj demek balıkların gelmemesi demek, en azından boğaza girmemesi demek. Deniz ne olursa olsun kendini yenileyebiliyor ama bu müsilajda deniz bir şey yapamıyor.**
>
> ***35, Erkek, Sancaktepe***

> **Ayrıca, kullandığımız olta takımları da kirlilik yaratıyor. Eskiden misina kullanılırdı ve kopunca çürüyordu; ama şimdi örgülü ip kullanıyoruz. İp kopmadığı için takılıyor ve sürekli orada bir "takım çöplüğü" oluşuyor. Bu çöplükte kurşunlar, iğneler ve takımlar kalıyor.**
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

> **Örneğin deniz temizleme ekipleri geliyor ya buraya. Geliyor, birisi temizlerken resmini çekiyor, filmini çekiyor ama buradaki pislikler halen duruyor. Yeterince temizlenmiyor zaten. Biraz da bizim insanlarımız temiz bırakmış olsa her yer tertemiz olur, ama maalesef bırakmıyorlar. Balıkçılık bu durumdan etkilenmez mi, tabii ki etkileniyor.**
>
> ***52, Erkek, Sultangazi***

> **Marmara'daki ve boğazdaki su kalitesi, kirlilik şu an çok kötü. Balıkçılığı kesinlikle etkiliyor. Midye çıkaranlar, salangoz çıkaranlar, sintine boşaltanlar izinsiz bir sürü şey yapıyor. Lokantaların bayat ekmekleri, ölü balıklar denize bırakılıyor. İnsanlarımız yere atıyor, rüzgar da denize fırlatıyor atıkları ... Bu durum sadece balığı tutan için değil, yiyen için de çok büyük bir sıkıntı; denizde mikroplastik ve civa var. Özellikle izmarit cinsi gibi bazı balıklar civa tutar, bunlar sağlıklı balıklar değil aslında.**
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

Amatör balıkçıların denizle kurdukları etkileşim, "Tek Sağlık" yaklaşımında özetlendiği haliyle karşılıklı çıkar ortaklığı (mutualizm) potansiyeli taşır. Bu etkileşim, bireyde derin bir "mekân aidiyeti" (place attachment) ve "denize bağlılık" (ocean connectedness) duygusu yaratır. Araştırmalar, bu tür bir psikolojik bağın, çevre sorunlarını soyut birer tehdit olmaktan çıkarıp kişiselden toplumsala giden bir sorumluluk alanına dönüştürdüğünü göstermektedir.[97] Rekreatif faaliyetler sırasında deneyimlenen mutluluk, minnettarlık, hayranlık ve coşku gibi olumlu duygular, bireyleri daha fazla "çevre yanlısı davranış" (PEB)[98] sergilemeye motive eden, bunu amatör balıkçı **habitusu**nun bir parçası yapan temel itici güçlerdir.[99] Bu durum amatör balıkçılıkta bir "av etiği" yaklaşımının daha güçlü olmasını getirir:

---

[97] O'Halloran, C. (2025). Impact of ocean connectedness, environmental identity, emotions, and ocean activities on pro-environmental behaviors. Frontiers in Ocean Sustainability, 3, Article 1518099.

[98] Çevre yanlısı davranış (Pro-environmental behaviour, PEB): Bireylerin veya toplulukların çevreye verilen zararı azaltmayı ya da çevresel kaliteyi artırmayı amaçlayan bilinçli eylemleri.

[99] Landon, A. C., Schroeder, S. A., Steffen, S., & Arlinghaus, R. (2025). Social psychology for understanding recreational fishers and fisheries. In R. Arlinghaus, S. J. Cooke, J. L. L. van Poorten, & K. M. Hunt (Eds.), Understanding recreational fishers (pp. 157–196).

> Biz olta balıkçıları 2 kilo balık tuttuğumuz zaman zaten daha atmayız, evimize gideriz. Ama trollerin ve gırgırların öyle bir şeyi yok; 100 ton da tutsa öğleden sonra bir 100 ton daha tutalım derler.
>
> ***50, Erkek, Ümraniye***

> Vallahi çok büyük düşüş var. Geçen gün pazara gittim, örnek vereyim; şu kadarcık yaprakları, çinekopları gırgırlar almış getirmişler. Tutulmaması gereken balığı da tutuyorlar, bu resmen katliam. Sonra nesil üremiyor, sürekli düşüyor. Biz bile burada küçükse atıyoruz, denize salıyoruz.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

Topluluk Hissi

Rekreasyonel balıkçılık, modern toplumların boş zaman pratikleri içerisinde sadece bireysel bir rekreasyon faaliyeti değil, aynı zamanda karmaşık *toplumsal ekolojik sistemlerin* (SES) temel bir bileşeni olarak kendini göstermektedir.[100] Bu faaliyetin toplumsal boyutu, bireylerin doğayla olan etkileşimi bir yana, bu etkileşim etrafında örülen topluluk yapıları, dayanışma ağları ve rekabet mekânizmalarıyla şekillenmektedir. Yapılan bazı araştırmalarda rekreasyonel balıkçılıkta topluluk oluşumu sadece belirli bir coğrafi mekânı paylaşan bireylerin ötesine geçerek paylaşılan değerler, ortak bir dil, sembolik anlamlar üretmesi ve uygulama toplulukları haline gelmesi özelliğiyle ön plana çıkmıştır.[101] Bu özellik de amatör balıkçıların yukarıda belirtilen habitusları içinde önemli bir yeri oluşturur.

Balık tutma pratiği, çoğu zaman yalnızca bireysel bir uğraş olmaktan çıkıp sosyal bir buluşma ve birlikte vakit geçirme biçimine dönüşebilmektedir. Bazı katılımcılar için sahilde bulunmak, sohbet etmek ya da denizi seyretmek, balık tutmanın kendisinden daha merkezi bir hâl almıştır. Bu durum, sahil mekânlarının sosyal ilişkileri taşıyan gündelik kamusal alanlar olarak işlediğini ve topluluk hissinin oluşumunu göstermektedir.

> Hobi mi desek ama sanırım biraz daha hobiden farklı. Bizim için balığa gittiğimizde illaki balık tutacağız diye bir kavramımız yok. Aslında ilk başta balık tutmaktı belki amaç ama daha sonra bu biraz daha toplanma, sohbet etme gibi sosyal aktivitelere döndü. Ben balığa gitmesem bile sahil şeridine gidip denizi seyretmeyi çok seviyorum. Balıkçılık benim için artık ikinci kısımda kaldı; orada olmayı daha çok seviyorum.
>
> ***45, Erkek, Gaziosmanpaşa***

> Buraya gelmemin tek nedeni yakınlık değil. Eskiden daha uzakta oturduğum zamanlarda bile geliyordum. Bu bölgenin kendine has bir ekolojisi var, bizim kurduğumuz bir komünite ve ayrı bir dünya burası. Burada herkes birbirini tanır.
>
> ***57, Erkek, Üsküdar***

Rekreatif balıkçılık pratiği, saha bulgularına göre zaman içinde bireyler arasında güçlü bir **topluluk hissi** ve **karşılıklı dayanışma ağı** üretmektedir. Bu topluluk, yalnızca aynı mekânda bulunmaktan değil; tekrar eden karşılaşmalar, tanışıklık, iletişim ve ortak deneyimler üzerinden şekillenmektedir. Balıkçılar arasındaki ilişkiler, balığın varlığına bağlı olarak kurulan anlık

---

[100] Solomon, C. T., Dassow, C. J., Iwicki, C. M., Jensen, O. P., Jones, S. E., Sass, G. G., Trudeau, A., van Poorten, B. T., & Whittaker, D. (2020). Frontiers in modelling social–ecological dynamics of recreational fisheries: A review and synthesis. Fish and Fisheries, 21(5), 973–991.

[101] Hamelin, K. M., Charles, A. T., & Bailey, M. (2024). Community knowledge as a cornerstone for fisheries management. Ecology and Society, 29(1) ve Clay, P. M., & Olson, J. (2008). Defining fishing communities: Issues in theory and practice. National Association for the Practice of Anthropology Bulletin, 28(1), 27–42.

temasların ötesine geçerek, telefonlaşma, haber verme, birlikte vakit geçirme ve uzun vadeli arkadaşlıklara dönüşebilmektedir. Bu süreç, balık tutmayı bireysel bir uğraş olmaktan çıkarıp, **imeceye dayalı**, güven ve tanışıklık üzerine kurulu bir sosyal pratik hâline getirmektedir. Alıntılarda da görüldüğü üzere, geçmişte balığın paylaşılması, ihtiyaç anında destek olunması ve mekânın birlikte sahiplenilmesi gibi pratikler, bu topluluğun yalnızca sosyal değil, aynı zamanda etik ve kültürel bir birliktelik sunduğunu ortaya koymaktadır. Böylece rekreatif balıkçılık, paylaşılan bir mekân etrafında gelişen, süreklilik arz eden ve gündelik yaşamın önemli bir parçası hâline gelen **kolektif bir toplumsal ilişki biçimi** olarak belirmektedir.

> Evet, balıkçılar arasında bir topluluk hissiyatı oluşuyor. Zamanla insanlar birbirleriyle alışıyor, kaynaşıyor. Hatta daha ileri gidip telefonlaşıyorlar. Gelenler oluyor, gelmeyenler oluyor. Eğer o gün balık varsa, hemen birbirleriyle irtibat kuruyorlar. Zamanla simaları tanıyorsunuz ve birbirinize alışıyorsunuz.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Mesela, bir arkadaş sürekli geliyorsa ve ben arada bir geliyorsam, telefonla "abi bana da bildir" diyerek birbirimizle iletişim halinde olabiliyoruz. Burada arkadaşlıklar kurulabiliyor ve bunlar çok ciddi, uzun vadede arkadaşlıklara dönüşüyor. Zaten olta balıkçılığı genellikle arkadaşlığa dayalıdır.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Bizim balıkçılar arasında, özellikle benim bulunduğum bu yerde, kesinlikle çok kuvvetli bir topluluk hissi var, ayrı bir dünya orası. Bizim burada herkes birbirini tanır. Buradaki insanların oluşturduğu ayrı bir ekoloji, yani ayrı bir deniz ilişkisi vardı eskiden. Bu ilişki sadece sohbet etmekten ibaret değildi; bir dayanışma vardı. Örneğin, eskiden birine balık lazımsa, balıklar imece usulüyle paylaşılır veya ortak alınır satılırdı. Bizim bu bölgede (Su arıtmanın arkasında) ağaçların altında bir habitatımız var. Buradaki ortamda küfür yok, kimse kimseyi rahatsız etmez. Hatta biz 20 senedir denizden çıkardığımız bir hayvana bile bakıyoruz.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

Clay ve Olson'un (2007) vurguladığı gibi, balıkçılık toplulukları yalnızca ortak bir yerleşim alanını paylaşan gruplar olarak değil, bilgi paylaşımı, sosyal etkileşim ve ortak pratikler üzerinden şekillenen akışkan sosyal ağlar olarak anlaşılmalıdır. Bu çerçeve, günümüzde dijital platformlar aracılığıyla kurulan balıkçı topluluklarını anlamak için de elverişli bir kavramsal zemin sunmaktadır.[102] Bu açıdan balıkçılık topluluklarında "zihinsel" boyut, fiziksel olarak bir arada bulunmayan ancak sosyal medya veya forumlar aracılığıyla sürekli etkileşim halinde olan modern rekreasyonel balıkçı grupları için özellikle kritiktir. Rekreatif balıkçılıkta topluluk hissi, yalnızca yüz yüze etkileşimlerle sınırlı kalmayarak dijital mecralar üzerinden de yeniden üretilmektedir. Saha bulguları, WhatsApp ve Facebook gibi platformlar aracılığıyla kurulan geniş ölçekli balıkçı gruplarının, bireyler arasında sürekli bir iletişim ve dayanışma zemini sağladığını göstermektedir. Bu dijital topluluklar, balığın bulunduğu yerlerin paylaşılması, av koşullarına dair bilgi aktarımı ve acil durumlarda yardımlaşma gibi pratik işlevler üstlenmektedir. Böylece dijital ağlar, mekânsal olarak dağınık balıkçıları ortak bir bilgi havuzu etrafında birleştirerek, rekreatif balıkçılık pratiğinin sürekliliğini ve kolektif karakterini güçlendiren tamamlayıcı sosyal alanlar hâline gelmektedir.

[102] Clay, P. M., & Olson, J. (2007). Defining fishing communities: Issues in theory and practice. NAPA Bulletin, 28(1), 27–42.

> Balıkçılar arasında tabii ki topluluk hissi var. Binlerce, hatta 10 bin kişilik gruplar var, ben de birkaçına üyeyim. Yardımlaşma oluyor, bir yardım toplanacaktır, hemen balıkçı gruplarından bir mesajla yardım toplanır.
>
> ***35, Erkek, Sancaktepe***

> Kesinlikle balıkçılar arasında bir topluluk (hissi) var. WhatsApp ve Facebook gruplarımız var. Boğaz Balıkçıları gibi, 78.000 üyesi olan gruplar var. Buralara üye oluyorsun, nerede balık var diye bilgi paylaşıyorlar.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

Saha görüşmeleri, rekreatif balıkçılık pratiğinin aynı mekân ve topluluk içinde **dayanışma ile rekabetin iç içe geçtiği** gerilimli bir ilişki biçimi ürettiğini göstermektedir. Katılımcı anlatıları, gündelik pratiklerde iğne, kurşun, çay veya kahve paylaşımı gibi karşılıklı yardımlaşma örneklerinin hâlen güçlü biçimde varlığını sürdürdüğünü; tutulan balık miktarının ilişkileri doğrudan bozmadığı durumların yaygın olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, özellikle farklı av tekniklerinin bir arada uygulanması, alanın sahiplenilmesi ve "sistemi tanımayan" ya da deneyimsiz balıkçıların varlığı, dayanışma zeminini hızla **rekabet ve çatışmaya** dönüştürebilmektedir. Alıntılarda ifade edildiği üzere, hırs, mekân üzerinde hak iddiası ve karşılıklı anlayışın kurulamaması, sözlü tartışmalardan fiziksel kavgalara kadar uzanan gerilimlere yol açmaktadır. Bu durum, rekreatif balıkçılık topluluklarında sosyal ilişkilerin sabit ve uyumlu değil; bağlama, aktörlere ve kaynak baskısına bağlı olarak sürekli yeniden müzakere edilen **kırılgan bir denge** üzerinde şekillendiğini göstermektedir.

> Bu ortamda hem dayanışma var hem de rekabet. Dayanışma, birbirimize iğne bittiğinde, kurşun bittiğinde yardım etmemiz, çay kahve alıp getirmemiz gibi güzel içeriklerle oluyor. Oltan karışsa da, az da tutsan çok da tutsan aran bozulmuyor. Ama bazı hazımsız kafalar da var. Mesela biz çinekop tutarken durağan balıkçılık yapıyoruz; yanımızda maket balık atıp saran adamlar geldiği zaman "Kardeşim sahil benim, atacağım" diyorlar. Bu durumda anlatamıyorsun, bu mevzu kavgaya kadar dönüyor.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Balık tutarken karşılaştığım en büyük zorluk, buraya balık tutacağım diye gelip sistemi tanımayanların çok büyük engeli olması. Oltayı attığı yerde düşünmediği için, çekerken süpürüyor. Artık kavga var. Oltadan, acemilerden ve hırstan dolayı insanlar birbiriyle boğuşuyor. Bizim burada zaten herkes olta atamaz, atar bir kopar iki kopar, gider.
>
> ***66, Erkek, Üsküdar***

Saha görüşmelerinde bazı balıkçılar rekreatif balıkçılık pratiğinde zaman içinde belirgin bir kültürel değişim yaşandığını ifade etmektedirler. Bu değişimin en görünür yansımalarından biri paylaşım ve imece pratiklerinin zayıflamasıdır. Balık bolluğunun görece yüksek olduğu dönemlerde fazla tutulan balıkların paylaşılması, kimsenin boş gönderilmemesi geçmişten yardımlaşma pratikleri olarak aktarılmaktadır. Buna paralel olarak, kıyıların kalabalıklaşması ve balıkçılığın daha geniş bir kitle tarafından yapılabilir hâle gelmesinin, hoşgörü düzeyinin düşmesine ve **rekabetin belirginleşmesine** yol açtığı ifade edilmektedir.

> Kültürel olarak bir değişiklik oldu. Eskiden insanlar fazla balık tuttuğu zaman, yanında tutamayanı paylaştırırlardı. Yani böyle bir yardımlaşma vardı. Çok tutan, az tutana yardım ederdi; "Al sen de tuttun gibi, al, sana destek oluyoruz" derdi. Saatlerdir beraber oldukları için kimseyi boş göndermezlerdi. Ancak şimdi balık tutmak gerçekten çok zorlaştığı için, yarım kilo bile tutsanız evine götürmek zorunda kalıyorsunuz. Ya da 3-4 tane tuttuysanız, "bunu götürmeye gerek yok" deyip fazla bekleyenlere bırakıyorsunuz. Eskiden aşırı paylaşım varken, şimdi balık azaldığından dolayı paylaşım da kalktı.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Eskiden balıkçılık kültürü biraz daha saygındı diyebilirim. Şimdi herkes yapabilme ihtimali artınca, kalabalıktan kaynaklı olarak hoşgörü düştü. Çeşit çeşit insanlarla beraber olunca bazı şeyler olabiliyor. İnsanlar genelde balık tutma odaklı ve hırslı olabiliyorlar. Rekabet de arttı.
>
> ***45, Erkek, Gaziosmanpaşa***

Amatör balıkçılar arasında sözü edilen dayanışma ve topluluk hissinin her zaman oluşmadığı/oluşamadığı da görüşmecilerin beyanlarından anlaşılmaktadır. Özellikle tekneden balık tutan katılımcılar, balıkçılar arasında dayanışma veya topluluk hissinin olması bir yana, tam aksi yönde bir tür rekabetten bahsetmektedirler. Bunun bir sebebi ise tekne ile yapılan amatör balıkçılığın kıyıda yapılandan daha bireysel bir aktivite olması olabilir.

> Rekabet de var, özellikle reisle reis karşı iki tekne birbirleriyle geçinemez. Bu rekabet parayla ilgili değil, vermiş olduğu hazla ilgili. Futbol maçı gibi düşün.
>
> ***50, Erkek, Üsküdar***

> Balıkçılar arasında bir topluluk hissi yok. Balıkçılar çok değişik insanlar. Sanki denizdeki balığın hepsini kendisi tutacakmış gibi davranıyorlar. Balık var mı diye sorduğun zaman bile "balık yok" derler. Ortasında balık varsa yanından sen geçiyorsan, görmeyip de orada durmayasın diye balığı çekmez. Enteresan.
>
> ***68, Erkek, Kadıköy***

> Balıkçılar arasında topluluk hissi pek olmaz. Herkes bireyseldir. Bir hikaye anlatsam şaşırırsınız: Herkes balık tuttuğu zaman orada balık var demiyor. Ortasında balık varsa yanından birisi geçiyorsa, görmeyip de orada durmasın diye balığı çekmez.
>
> ***68, Erkek, Başakşehir***

DENİZİN İÇİNDE OLMAK: İSTANBUL'DA SU SPORLARI



İBB Haliç Su Sporları Merkezinde kürekçiler, 2023,
Erişim tarihi: 15.01.2026, Kaynak: https://spor.istanbul/?tesisler=halic-su-sporlari-merkezi

İstanbul'da denizle temasın hem zihinsel hem de bedensel olarak en yoğun yaşandığı deneyimler, su sporları yoluyla ortaya çıkmaktadır. Su sporları, bireylerin denizle yalnızca kıyıdan ya da seyir düzeyinde değil; doğrudan suyun içinde, dalga, tuz, rüzgâr ve akıntı gibi fiziksel unsurlarla temas ederek ilişki kurmalarını mümkün kılmaktadır. Bu yönüyle su sporları, kentsel alanda denizle kurulan ilişkinin en yoğun, en bedensel ve en duyusal biçimlerini temsil etmektedir. Bu bölümde, İstanbul'da su sporlarının tarihsel gelişimine kısaca değinilmekte; yerel yönetimlerin sunduğu altyapı ve olanaklar ile su sporlarıyla ilgilenen kullanıcıların saha verilerine dayalı deneyimleri birlikte ele alınmaktadır.

İstanbul'da su sporlarının gelişimi, kentin denizle kurduğu ilişkinin dönüşümüne paralel olarak şekillenmiş, dönemsel olarak farklı toplumsal, kültürel ve kurumsal anlamlar kazanmıştır. Osmanlı dönemindeki askeri pratikler, gündelik beceri gösterileri ve sayfiye kültürüyle ilişkilenen erken örneklerden, Cumhuriyet'in modernleşme sürecinde kurumsallaşan spor dallarına uzanan bu tarihsel çizgi, İstanbul'u Türkiye'de su sporlarının ortaya çıktığı ve yaygınlaştığı başlıca merkezlerden biri hâline getirmiştir. Deniz ile bütünleşen İstanbul hem tarihsel hem de güncel olarak Türkiye'de su sporları için önemli başlangıç noktalarından biridir. Günümüzde İstanbul'da yapılan su sporları arasında yüzme, kürek, kano, yelken, tüplü dalış, serbest dalış, rüzgar sörfü ve paddling olarak sayılabilir.

Yüzme sporunun çekirdeğini Osmanlı donanmasında ve kıyılarında görev yapan asker sınıfı olan leventler;[103] kürek sporunun temelini ise varlıklı Osmanlı ailelerinin bir ulaşım aracı olarak kullanılan kayıkları oluşturur. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Osmanlı döneminde Sadabat Şenliklerindeki yüzme ve kürek yarışlarının varlığından bahseder.[104] Bu yarışlar spor yarışı olmaktan öte bir maharet gösterisi olsa da kamusal alanda su sporlarına ilginin olduğuna işaret eder.

[103] Beyoğlu, S. (2012). Osmanlı Deniz Hamamları. Recent Period Turkish Studies(5).
[104] Çelebi, E. (2003). Seyahatnâme (Y. Dağlı ve diğ., Haz.; Cilt 1, s. 311). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Osmanlı'da su sporlarının kamusal görünürlüğünün artışı, özellikle modernleşme atılımlarıyla birlikte belirginleşmiştir. II. Mahmud döneminde yaygınlaşmaya başlayan ve "deniz hamamı" olarak adlandırılan plaj yapıları, yüzmenin yalnızca askerî veya ayrıcalıklı bir beceri olmaktan çıkarak gündelik kent yaşamının bir parçası haline gelmesini sağlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında kadınlar ve erkekler için ayrı ayrı düzenlenen deniz hamamlarının sayısının 60'ı aşması, yüzmenin toplumsal kabulünün ve kamusal meşruiyetinin önemli bir göstergesidir.[105] Tanzimat dönemiyle birlikte ise kürek yarışları daha görünür hale gelmiş; Büyükdere, Beykoz, Moda ve Adalar sahilleri bu tür etkinliklerin öne çıkan mekânları olmuştur. Özellikle Moda'ya yerleşen Levanten ve İngiliz aileler, tenis, kriket ve futbol gibi spor dallarının yanı sıra yelken başta olmak üzere deniz sporlarının İstanbul'da yaygınlaşmasında öncü bir rol üstlenmiş; bu durum, su sporlarının Osmanlı'nın geç döneminde çokkültürlü kent yaşamının bir parçası olarak geliştiğini göstermiştir.[106]

20. yüzyılın başlarından itibaren İstanbul'da kurumsal spor kulüplerinin ortaya çıkışı, su sporlarının daha düzenli ve örgütlü bir yapıya kavuşmasını sağlamıştır. Fenerbahçe ve Galatasaray gibi spor kulüplerinin su sporlarını benimsemesiyle birlikte yüzme, yelken, kürek ve dönemin koşullarında açık denizde yapılan su topu gibi branşlarda çeşitli yarışmalar düzenlenmiştir. Bu etkinlikler, Fenerbahçe, Moda ve Adalar gibi kıyı mekânlarında yoğunlaşmış; su sporları kent yaşamının görünür ve izlenen bir parçası haline gelmiştir. I. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında İstanbul'daki İngiliz ailelerin kenti terk etmesiyle, onlara ait yelken ve kürek teknelerinin devlet kurumlarına devredilmesi ve ardından Türk spor kulüplerine dağıtılması, Cumhuriyet öncesi dönemde su sporları altyapısının yerli aktörler tarafından devralınmasını sağlamıştır.[107] Bu süreçte yüzme de kürek ve yelkenin yanı sıra spor kulüplerinin önem verdiği temel branşlardan biri haline gelmiş; 1928 İstanbul Yüzme Şampiyonası'nda Fenerbahçe ve Galatasaray'ın yanı sıra Yüzme İhtisas Kulübü, İstanbul Su Sporları Kulübü, Moda ve Beykoz Spor Kulüplerinin öne çıkması, bu çeşitlenmenin somut bir göstergesi olmuştur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında su sporlarının kurumsallaşmasında ve yaygınlaşmasında Asım Turgut ve ailesinin katkıları belirleyici olmuştur. Osmanlı'nın son Viyana ve Tahran büyükelçisi olan Asım Turgut'un ailesiyle birlikte 1930'larda Moda'ya yerleşmesi, yurt dışında edinilen bilgi ve deneyimin Türkiye'ye aktarılmasını mümkün kılmıştır. Turgut ailesi, Cumhuriyet'in modernleşme ve kamusallaşma hedefleri doğrultusunda su sporlarının toplumsallaşmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Ailenin oğlu Demir Turgut modern yelken sporunu, kızı Leyla Turgut ise modern yüzme sporunu Cumhuriyet Türkiye'sine kazandırmış; her iki isme de bu sporları Halkevleri aracılığıyla yayma görevi verilmiştir. Türkiye'nin 1936 Berlin Olimpiyatları'nda su sporları alanında ilk kez yelken dalında temsil edilmesi, bu çabaların uluslararası düzeydeki ilk karşılığı olmuştur. Aynı yıl, İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye ziyareti kapsamında hatırlanan Moda Koyu'ndaki kürek ve yelken yarışlarının Mustafa Kemal Atatürk ile birlikte izlenmesi, su sporlarının Cumhuriyet'in erken döneminde hem sportif hem de sembolik bir önem kazandığını göstermektedir.[108]

Yıllar içinde gelişen su sporları İstanbul'un öne çıkan kulüpleri tarafından sahiplenilmiştir. 1950'lerde kurulan İstanbul ve Marmara Yelken Kulüpleri ile o yıllarda İstanbul'da başlatılan Piri Reis Kupası, yelken sporunun ihtisaslaşmasında büyük öneme sahiptir. Her yıl 1 Temmuz'da kutlanan ve gelenekselleşen Kabotaj Bayramı, Kalamış Koyu'nda atlama, yüzme, kürek ve yelken yarışları başta olmak üzere, İstanbul'un pek çok yerinde su sporları yapılarak kutlanmıştır.

---

[105] İstanbul Tarihi. (t.y.). İstanbul'un spor tarihi ve mekânları. Erişim tarihi 8 Ocak 2026, https://istanbultarihi.ist/139-istanbulun-spor-tarihi-ve-mekânlari

[106] Erkan, P. (2025). İngilizler ve moda. Gazete Kadıköy. Erişim tarihi 8 Ocak 2026, https://gazetekadikoy.com.tr/yazarlar/pinar-erkan/ingilizler-ve-moda

[107] İstanbul Tarihi. (t.y.). İstanbul'un spor tarihi ve mekânları. Erişim tarihi 8 Ocak 2026, https://istanbultarihi.ist/139-istanbulun-spor-tarihi-ve-mekânlari

[108] A.g.e.

İstanbul, tarihsel süreç boyunca pek çok ulusal ve uluslararası su sporu organizasyonuna da ev sahipliği yapmıştır. 1965 yılında başlatılan Marmara Yüzme Maratonu, zamanla uluslararası bir nitelik kazanmış; Balkan Yüzme Yarışları farklı yıllarda İstanbul'da düzenlenmiştir. 1999 Avrupa Yüzme Şampiyonası ise kentin uluslararası spor organizasyonlarındaki yerini güçlendiren önemli bir dönüm noktası olmuştur. İstanbul'daki en simgesel yüzme organizasyonlarından biri olan İstanbul Kıtalararası Yüzme Yarışı ise ilk kez 1989 yılında düzenlenmiş; Kanlıca'dan Kuruçeşme'ye uzanan yaklaşık 6,5 kilometrelik parkuruyla yüzücülere kıtalararası bir deneyim sunmuştur. Türkiye Olimpiyat Komitesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi işbirliğiyle düzenlenmeye devam eden yarış, 2025 yılında 70 ülkeden 2.200 yüzücünün katılımıyla gerçekleştirilmiş; İstanbul'un coğrafi özgünlüğünü su sporları aracılığıyla küresel ölçekte görünür kılan etkinliklerden biri olmayı sürdürmüştür.[109]

Su Sporlarında Altyapı ve Kurumsal Destek

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, su sporlarının geliştirilmesi ve kent genelinde yaygınlaştırılması amacıyla yeni su sporu tesislerini hayata geçirmektedir. İstanbul'un deniz ve kıyı potansiyelinin etkin kullanımı hedefiyle kentin **her iki yakasında sporcuların ve kulüplerin erişimine açık biçimde planlanan tesislerle** İstanbul'un su sporları alanında bölgesel bir merkez haline gelmesi amaçlanmaktadır.

İBB iştirak şirketi olan Spor İstanbul İstanbullulara pek çok spor hizmeti sunmakta, spor kulüplerini ve profesyonel sporcuları desteklemektedir. İBB tarafından Spor İstanbul iştirakine bağlı olarak 2023'te hizmete açılan ve Avrupa'nın en büyük su sporları merkezi olan Haliç Su Sporları Merkezi'nin ardından, Bakırköy Florya, Avcılar, Kadıköy Bostancı, Beyoğlu Örnektepe ve Tuzla sahillerinde yeni su sporları merkezleri inşa edilerek hizmete açılmıştır. Bu tesisler İBB'nin spor hizmetlerinin yanı sıra, özellikle kano, kürek ve yelken branşlarında faaliyet gösteren başka spor kulüplerinin de kullanımına açıktır. İstanbul'da kano, kürek ve yelken dallarında 60 kulüpte 4.380 su sporcusu spor yapmaktadır. Bunların arasında 13 spor kulübünden 570 sporcu Haliç Su Sporları Merkezi'ni, 3 kulübün 140 sporcusu ise Bostancı Su Sporları Merkezi'ni kullanmaktadır. Daha önce geçici ve yetersiz baraka tipi alanlarda ekipman depolamak zorunda kalan kulüpler ve sporcular böylece düzenli ve güvenli bir spor altyapısına erişim sağlamaktadır.

Bu spor klüpleri dışında 2023–2025 döneminde **Haliç Su Sporları Merkezi**, farklı branşlarda artan bireysel kullanıcı talebine ve belirgin biçimde yükselen bir kullanım yoğunluğuna sahne olmuştur. Spor İstanbul'dan alınan verilere göre bu üç yıllık dönemde tesisten **toplam 12.429 kişi** yararlanmış, gerçekleştirilen **toplam kullanım sayısı ise 132.265** olarak kaydedilmiştir.

Kişi sayıları açısından bakıldığında, en yüksek katılımın **deniz küreği** branşında gerçekleştiği görülmektedir. Deniz küreği, üç yılda **7.941 kişi** ile toplam katılımcıların büyük bölümünü oluştururken, özellikle 2024 ve 2025 yıllarında belirgin bir artış göstermiştir. Fitness branşı **3.690 kişi** ile ikinci sırada yer alırken, kano (**447 kişi**) ve yelken (**314 kişi**) daha sınırlı ancak süreklilik gösteren kullanıcı profillerine sahiptir. Toplam katılımcı sayısı 2023'te 738 iken, 2025'te 6.858'e yükselerek merkezin kısa sürede artan bir çekim alanı oluşturduğunu ortaya koymaktadır.

Kullanım sayıları incelendiğinde de artış eğilimi görülür. Deniz küreği branşı, **81.628 kullanım** ile toplam kullanımın yaklaşık üçte ikisini oluşturarak merkezdeki en yoğun faaliyet alanı haline gelmiştir. Fitness branşında **42.961 kullanım** kaydedilmiş, kano (**1.579 kullanım**) ve yelken (**3.097 kullanım**) branşları ise görece düşük ancak istikrarlı kullanım düzeylerinde seyretmiştir. Toplam kullanım sayısının 2023'te 5.086'dan 2025'te 81.669'a yükselmesi, merkezin sadece kullanıcı sayısı bakımından değil, kullanım sıklığı ve sürekliliği açısından da hızla yoğunlaştığını göstermektedir.

---

[109] Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi. (t.y.). Boğaziçi Kıtalararası Yüzme Yarışı – Yarışma. Erişim tarihi 8 Ocak 2026, https://bogazici.olimpiyat.org.tr/tr/competition



İBB Haliç Su Sporları Merkezinde kürekçiler, 2023,
Erişim tarihi: 15.01.2026, Kaynak: https://spor.istanbul/?tesisler=halic-su-sporlari-merkezi

Genel olarak değerlendirildiğinde, Haliç Su Sporları Merkezi'nin özellikle deniz küreği ve fitness odaklı bir çekim merkezi haline geldiği; 2024 ve 2025 yıllarında hem katılımcı sayısı hem de kullanım yoğunluğu bakımından ivmelenen bir büyüme sürecine girdiği görülmektedir. Bu tablo, merkezin kent içi su sporları ve rekreatif kullanım açısından giderek daha güçlü bir kamusal işlev üstlendiğine işaret etmektedir.

Spor okullarındaki su sporlarına olan ilgi de bu duruma paralellik göstermektedir. 3-17 yaş aralığındaki çocukların fiziki ve ruhsal gelişimine destek olmak ve spor yeteneklerini keşfetmelerine olanak sağlamak amacıyla yıl boyunca Spor Okulları düzenlenmektedir. Bütün sporlar arasında kullanıcı sayısı en fazla olan spor yüzmedir. Deniz küreği ve su topu da tercih edilen sporlar arasındadır.[110]

Son yıllarda İstanbul'da yaz aylarında düzenlenen Su Sporları Festivali, İstanbullulara su sporları odağında bir araya gelme imkânı sunmakta, su sporları kulüplerini ve sporcularını desteklemektedir. **Maltepe ve Adalarda düzenlenen bu yarışmalar** İstanbul'un deniz ile ilişkisini güçlendiren bir etkendir. Havuzda yapılan spor müsabakalarının yanı sıra profesyonel sporcuların ve halkın katıldığı açık deniz yüzme ile farklı kategorilerde yelken yarışları da gerçekleştirilmiştir. Yüzme yarışmalarına 50'si paralimpik sporcu olmak üzere, toplam 450 sporcu katılım sağlamıştır.[111]

2024 yılında 4. kez düzenlenen Haliç Uluslararası Kürek Yarışlarına (Goldenhorn Rowing Cup) ise 110 takım ve 550 sporcu katılım sağlamıştır. Haliç Su Sporları Merkezi'nde kürek sporu ile tanışan gençler bu alanda gelişim göstermiş, İBB Spor Kulübü bünyesindeki profesyonel sporcular Haliç Uluslararası Kürek Yarışları ve Türkiye Şampiyonası gibi ulusal ve uluslararası organizasyonlarda çeşitli dereceler elde etmiştir. Bu durum, gençlerin spor yoluyla yapılandırılmış bir gelişim sürecine dahil olabildiğini ve su sporları alanında sportif performans üretilebildiğini göstermektedir.[112]

---

[110] Spor İstanbul. (2025). 2024 faaliyet raporu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi. https://spor.istanbul/wp-content/uploads/2025/04/2024-FAALIYET-RAPORU.pdf

[111] A.g.e.

[112] A.g.e.

İstanbulluların Su Sporları Deneyimleri

İstanbul'da su sporları, deniz ile iç içe ve fiziksel açıdan zorlayıcı aktiviteler olarak günümüzde pek çok kişi tarafından tercih edilmektedir. Son zamanlarda İstanbul'da öne çıkan su sporları yüzme, kürek, kano, yelken, SUP (stand up paddle) ve dalış olmuştur. Bu sporlar, bireysel bir inisiyatifle ya da bir kulüp ve spor okulu gibi kurumsal yapılar aracılığıyla yapılabilmektedir. Su sporları arasında, yüzme gibi ekipman gerektirmeyen sporlar olduğu gibi, kano, kürek, yelken, dalış gibi ekipman gerektiren ve genellikle kulüpler tarafından düzenlenen sporlar da bulunmaktadır. Ayrıca, yapılacak aktivitenin türüne göre gereksinimleri değişmekte ve bu durum yapılan aktivitenin erişilebilirliği ve sıklığını etkilemektedir. Örneğin, İstanbul'da açık denizde yüzme genellikle daha kolay yapılabilen bir spor iken, dalış ya da kano gibi sporlar belirli bir ekipman ve rehberlik gerektirmektedir.

İstanbul Barometresi Kasım ve Aralık ayı araştırmalarını sonuçlarına göre İstanbul'da su sporlarına yönelik toplumsal farkındalık %59,9 düzeyindedir, yani araştırmaya katılan her 10 kişiden 6'sı İstanbul'da su sporları yapıldığını bildiğini belirtmiştir. Bu yüksek bir oran olsa da, bu bilinç henüz yaygın bir katılıma dönüşmemiştir. Deniz kenarına giden vatandaşların %73,5 gibi büyük bir çoğunluğu herhangi bir su sporu etkinliği gerçekleştirmediğini beyan etmektedir. Aktif olarak yapılan su sporları arasında %11,9 ile yüzme ilk sırada yer alırken bunu %7,3 ile kano, %5,1 ile kürek takip etmekte; dalış (%2,4) ve yelken (%1,4) ise oldukça düşük katılım oranlarına sahip görünmektedir.[113]

Katılımcıların gerçekleştirdikleri faaliyetlerin sıklığı incelendiğinde ise su sporlarının düzenli bir yaşam tarzı pratiğinden ziyade, nadir ve mevsimsel etkinlikler olarak kaldığı görülmektedir. Örneğin, su sporu olarak yüzme pratiğine yönelenlerin %46,3'ü bu aktiviteyi yılda sadece birkaç kez gerçekleştirdiğini, kano yapanların %42,4'ü ve dalış yapanların %50'si ise bu sporları yılda yalnızca bir kez yaptığını belirtmiştir. Bu oran kürek sporunda da benzer şekilde %37'dir. Bu sonuçlar incelendiğinde İstanbul'da su sporlarının deneme amaçlı rekreasyonel aktivite olarak yılda bir ya da birkaç kez yapıldığı söylenebilir. Buna ek olarak geleceğe yönelik potansiyel ilgi değerlendirildiğinde, araştırmaya katılanların %35,6'sı fırsat bulsa dahi herhangi bir su sporuyla ilgilenmeyeceğini ifade etmiştir. Su sporları ile ilgilenenlerde ise yüzme %24,4 oranıyla başı çekmekte; yüzmeyi kano (%16,5), kürek (%12,4), dalış (%11,8) ve yelken (%7,5) takip etmektedir.[114]

Su sporlarına katılımı sınırlayan faktörler değerlendirildiğinde, bireysel zaman yönetimi sorunları ve ekonomik koşulların belirleyici olduğu görülmektedir. Katılımcıların %37,9'luk önemli bir oranı yoğun gündelik yaşam temposu nedeniyle bu faaliyetlere zaman ayıramadığını belirtirken, her dört katılımcıdan biri maddi imkânsızlıkları (%25,4) temel bir engel olarak ifade etmektedir. Bunun yanı sıra, %20,2 oranıyla katılımcılar su sporlarının ilgi alanına girmediğini, %7,6'sı ise bu konuda bilgisi olmadığını belirtmiştir. Bu oranlar, su sporlarının kitlelere yeterince ulaşamadığına, tanıtım ve yönlendirme mekânizmalarının sınırlı kaldığına işaret etmektedir. Daha düşük oranlarda dile getirilen ulaşım zorlukları (%4,7) ve sağlık sorunları (%1,6) ise erişilebilirlik ve kapsayıcılık açısından göz ardı edilmemesi gereken başlıklar arasında yer almaktadır. Bu çerçevede, İstanbul'da su sporlarına yönelik potansiyelin, yapısal, ekonomik ve bilgilendirme kaynaklı engeller nedeniyle yeterince değerlendirilemediği anlaşılmaktadır.

Su sporları yapan İstanbulluların motivasyonları kişisel tercihlere ve çevresel faktörlere bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Rapor kapsamında İstanbul denizlerinde farklı su sporları yapan kişilerle görüşülerek deneyimleri değerlendirilmiştir. Yapılan görüşmelerde İstanbul'da su sporu yapanların küçük yaşlardan itibaren sporla ilgilenenler olduğu görülmüştür. Ancak, su sporu yapmak isteyenler yalnızca çocukluk döneminden gelen bir eğilimle değil, arkadaş

---

[113] İstanbul Barometresi Kasım ve Aralık 2025 Raporu 20 Kasım-27 Aralık 2025 tarihleri, 1511 kişi kişiyle CATI yöntemi ile görüşülerek hazırlanmıştır.

[114] A.g.e.

çevresi ya da popüler kültür sayesinde de spora ilgi duyabilmektedir. Daha önce spor yapmış olan kişilerin su sporlarına yönelmesi ise oldukça yaygındır. Bu sporların başlangıcı için uygun yaş grubu genellikle erken yaşlar olsa da, su sporlarına her yaşta ilgi duyulabilmektedir. Bu da, sporun erişilebilirliğini ve çeşitliliğini gösteren önemli bir unsurdur. Su sporları sosyal çevreden her geçen gün daha fazla duyulan, televizyon ve telefon ekranlarında daha sıklıkla görülen ve kentte gözlemlenen bir spor haline gelmiştir.

> İstanbul'a 2013'te geldim. Fatih'ten Üsküdar'a taşındığımda, akşamları sahildeki kalabalıktan yürüyüş yapamıyordum, bu yüzden sabah koşularına ve yürüyüşlerine başladım. İşte o zaman orada yüzen insanları gördüm ve "Ben niye yüzmüyorum?" diyerek denizde yüzmeye başladım. İzmirli olduğum için hep bir deniz özlemi çekiyordum, tıpkı birçok İstanbullunun senede bir hafta tatil yapma hayali gibi. Şimdi ise kesinlikle deniz özlemi çekmiyorum; sanki her günüm tatilmiş gibi hissediyorum. Bu beni çok motive ediyor.
>
> ***Erkek, 32, Yüzme, Üsküdar***

> Kanoya başlama motivasyonum kız arkadaşımdan geldi. Zaten geçen sene bir arkadaşım da kürek yapmıştı, ona sordum nerede yapılır bu spor diye. İBB Spor'un öğrenci indirimi varmış, bu da çok cazip geldi.
>
> ***Erkek, 27, Kano, Haliç***



Bebek sahili, Aralık 2025, Gökhan Tan arşivi

Su sporları, İstanbul'daki coğrafi yapıya, deniz suyunun ve kıyının özelliklerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Örneğin, yüzmek için İstanbul'da tercih edilen en popüler yer İstanbul Boğazı'dır. Boğaz'daki akıntı ve Boğaz trafiğini düşününce Boğaz'ın en tercih edilen yer olarak ortaya çıkması şaşırtıcı olsa da denizin içinde, su ile temas halinde yapılan su sporlarında en önemli şeylerden biri suyun temizliğidir. İstanbul Boğazı'ndaki akıntı ve rüzgar çoğunlukla denizi temiz tutmaktadır. Rekreasyonel olarak yapılan yüzmede İstanbul'un kuzey ve güney sahillerinin de tercih edildiği gözlemlenmektedir.

Kent hayatındaki çoğu alanda olduğu gibi, su sporlarını yaparken de kişiler için en önemli unsurlardan biri müsaitlik, yakınlık ve kolaylıktır. İstanbul gibi büyük ve yoğun şehirlerde su sporları yapmak için uygun alanlara hızlı erişim, sporcular için büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Su sporunun türüne göre su ve iklim durumu, deniz trafiği, akıntı gibi faktörler de sporcuların kıyı tercihlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Su sporları yapmak isteyenler genellikle spesifik sporun gereksinimlerini sağlayabilecek alanları seçerler. Haliç, kürek ve kano gibi korunaklı ve durgun sular isteyen sporlar için popülerken; yüzme ve dalış gibi sporlar denizin temizlik ve kalitesi ile doğrudan ilişkilidir. Yelken ve kite surf ise açık denizde tercih edilir ve bu sporların tesisleri bu ihtiyaca göre konumlandırılır. Diğer yandan, dalış gibi daha özel bir deneyim isteyenlerin Adalar gibi, denizin hem üstü hem de altıyla ilgi çekici olan bölgeleri tercih ettikleri gözlemlenmektedir.

Su sporlarında karşılaşılan zorluklar hem doğal hem de insan yapımı faktörlerden kaynaklanmaktadır. İnsan yapımı zorluklar arasında deniz kirliliği ve deniz trafiği öne çıkmaktadır. Özellikle deniz trafiği, yüzme gibi sporları yaparken büyük tehlike yaratabilmektedir. İstanbul'da deniz trafiği düşünüldüğünde akıllara ilk gelenler büyük gemiler, vapurlar ve motorlar olsa da, sporcular için asıl riski sürat motorları, deniz taksiler ve jet skiler oluşturmaktadır. Büyük deniz taşıtlarının rotası belli olduğundan, yüzücüler başta olmak üzere, su sporu yapanlar **ya sosyal ağlarındaki bilgi aktarımı ya da spor kulüplerinin yönlendirmesi ile** bu tehlikeden kaçınabilmektedir.

> Burada en büyük sorunumuz sürat motorları ve kirlilik. Sürat tekneleri çok hızlı geçiyor, denize yakıt bırakıyorlar, denizin yüzeyi yağla kaplanıyor, bunlar bizlerde hastalıklara yol açıyor. Bunlara büyük cezalar verilmeli, aksi takdirde baş edemeyiz. Hem bizim sporumuz sekteye uğruyor, hem de deniz canlıları büyük zarar görüyor. Sorun hem denizdeki trafik hem de bu araçların yol açtığı yoğun kirlilik.
>
> ***Erkek, 75, Yüzme, Kartal***

Su sporlarında güvenlik her zaman ön planda tutulması gereken bir konudur; güvenliği sağlamak için çeşitli önlemler alınabilmelidir. Örneğin, yüzme ve dalış sporunda görünür olmak için balon ya da şamandıra kullanmak önemli bir güvenlik tedbiridir. Ayrıca, İstanbul'daki çoğu **su sporunun grup halinde yapılmasının temelinde güvenlik ihtiyacı** bulunur. Deneyimli kişilerle grup halinde spor yapmak hem güvenliği arttırır, hem de sporcunun deneyim kazanmasına yardımcı olur. Sporcular, deniz kültürünü bilerek, hangi alanların güvenli olduğunu ve nerelerde su sporu yapılması gerektiğini öğrenir.

> Tabii Boğaz tehlikesi denince genelde o büyük tankerler göz önüne geliyor. Boğaz'da karşıya geç gel çok yapıyoruz, trafik yoğun olduğunda kıyıya paralel rota yapıyoruz. Sağ olsunlar, tecrübe olarak benden daha eski abilerimiz hem gemi trafiğini hem akıntı yönünü biliyorlar (...) O sebeple bilen birisiyle yüzmek biraz daha emniyette hissettiriyor. O yüzden onları tercih ediyorum.
>
> ***Erkek, Yüzme 40, Boğaz***

> Zorluklara karşı en önemli stratejimiz bilinçli olmak ve tecrübe edinmek. Grup halinde yüzmek de önemli, grup birbirini kollar ve arkada kim kaldı diye kontrol eder. Boğaz geçişlerinde ise, şehir hatları trafiği başlamadan önce geçiş yapıyoruz. Bu konuda tecrübeli ağabeylerimiz var; onlar gemilerin hızını ve rotasını hesaplayıp ona göre yüzme hızımızı ve rotamızı belirliyor.
>
> ***Erkek, 32, Yüzme, Üsküdar***

> Bence deniz trafiği büyük bir tehlike. Özellikle yazın Büyükada'nın arkasında çok yoğun sürat tekneleri, yatlar ve jet skiler oluyor. Dalış teknesi şamandıra bırakmış olmasına rağmen, sürat tekneleri dalış güvenliğini ihlal edecek şekilde yakından geçiyorlar. Acil bir durumda su yüzüne çıkmanız gerekirse çarpışma riski var. Kontrolsüz trafikten bahsediyorum. Tankerler gibi büyük trafiğin zaten rotası belli olduğu için onlar etkilemiyor.
>
> ***Kadın, 39, Dalış, Adalar***

Deniz kirliliği tüm su sporları için ortak bir sorundur. Yakın geçmişteki müsilaj sorunu, deniz yüzeyi ve deniz tabanı kirliliği, usulsüz sintine boşaltılması gibi sorunlar sporcuların deneyimlerini ve sağlıklarını olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Örneğin dalıştaki görüş mesafesini etkileyen kirlilik bu sporun yapılıp yapılamayacağını belirleyen başat faktördür. Yelken, kano ve kürekte ise su ile her an birebir temas olmasa bile ekipmanlar kirlilikten zarar görebilir. Yeni sporcuların İstanbul'da su sporları yapmasına engel olan noktalardan biri de deniz suyu kalitesidir. Bu sorunun çözülmesi için hem merkezi yönetimin hem de yerel yönetimlerin üzerine düşen sorumluluklar ve işbirliği fırsatları bulunmaktadır.

> Su kalitesi deneyimimizi doğrudan etkiliyor; görüş mesafesi hem güvenlik hem de keyif için çok kritik. Kirlilik veya müsilaj olduğunda yanındaki "buddy"ni (dalış eşini) bile göremeyebiliyorsun. Boğaz'da dalarken insanın yüzüne doğru yüzen katı atıklar görmesi hem fiziksel hem de hijyen açısından oldukça itici.
>
> ***Kadın, 39, Dalış, Adalar***

> Su kalitesi ve kirlilik moralimi bozuyor. Müsilaj zamanında, mesela, teknelerin neredeyse her gün temizlenmesi gerekiyordu. Tekneyle denize çıktığımda atık suların boşaldığını ya da marina içinde pislik gördüğümde aşırı moralim bozuluyor, bu keyifsiz bir durum. Deniz iyi kalitede olsa aslında denize girmek mümkün olurdu, ama biz bu tarafta denize girmeyi söz konusu bile etmiyoruz, en fazla ayağımızı sokuyoruz.
>
> ***Kadın, 35, Yelken, Kadıköy/Adalar***

> Boğaz genel olarak temizdir, çünkü Karadeniz'den sürekli taze su geliyor. Ama bazı hava muhalefeti durumlarında kirlilik olabiliyor. Lodos estiği zaman Marmara'nın bütün pisliğini İstanbul'a getiriyor. Eğer rüzgar ters eserse kirliliği hissediyoruz ve o zaman denize girmiyoruz.
>
> ***Erkek, 32, Yüzme, Üsküdar***

Doğal şartlar ise sporu yapan kişinin deneyimiyle başa çıkılabilir faktörlerdir; akıntılar, su soğukluğu, İstanbul'daki hava koşulları gibi doğal engeller, bu sorunlar sporu yapmanın içkin bir parçası olarak kabul edilir. Akıntılar ve deniz trafiği konusunda da, İstanbul gibi yerlerde su sporu yapan topluluklarca güvenli alanlar belirlenmiştir ve su sporları buralarda daha kontrollü bir şekilde yapılabilmektedir.

İstanbul'da su sporlarına erişim maliyetleri ise sporun türüne ve tercih edilen konfor seviyesine göre önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Yüzme, en yaygın ve görece en erişilebilir su sporu olarak öne çıksa da, mevcut ekonomik koşullarda, özellikle bütçesi kısıtlı bireyler için düzenli yüzme aktivitesi dahi zaman zaman zorlayıcı hale gelebilmektedir.

Kano ve kürek sporları açısından bakıldığında, belediyelere ait tesisler ile kamu yararına çalışan üniversiteler ve öğrenci kulüpleri gibi kurumlar önemli bir erişim kolaylığı sunmaktadır. Özel tesislerde ve kulüplerde maliyetler daha yüksek olsa da, spor yapmayı bir öncelik olarak gören ve bu doğrultuda bütçe ayırabilen kişiler için kürek ve kano sanılanın aksine ulaşılmaz sporlar değildir. Özellikle spor yapanların daha fazla tercih ettiği spor salonu üyelikleri ve kişisel antrenör ücretleri gibi spor harcamalarıyla kıyaslandığında, kürek sporunun seans bazlı maliyetlerinin benzer seviyelerde olduğu ifade edilmektedir.

Yelken ve dalış gibi daha fazla uzmanlık ve teknik ekipman gerektiren branşlar ise görece daha yüksek maliyetli sporlar arasında yer almaktadır. Bu branşlarda ekipman, eğitim, bakım ve lojistik gibi kalemler maliyetleri artırmaktadır. Özellikle dalış, hem ekipman hem de eğitim ve tekne giderleri nedeniyle dışarıdan bakıldığında ucuz veya kolay erişilebilir bir spor olarak sayılamaz. Bununla birlikte, bu durum büyük ölçüde bireysel önceliklendirme ve tercih meselesi olarak değerlendirilmektedir. Öte yandan, kürek başta olmak üzere birçok su sporu üniversite kulüpleri, öğrenci toplulukları ve belediyeler aracılığıyla oldukça erişilebilir hale gelebilmektedir. Ancak tüm branşlarda ortak bir sorun olarak, **yarışlara katılım ve profesyonelleşme sürecinin yüksek maliyetler barındırdığı**, bu durumun sporu ileri seviyeye taşımak isteyen bireyler için ciddi bir engel oluşturabildiği ifade edilmektedir. Genel değerlendirmede, su sporları da dahil olmak üzere tüm sportif faaliyetlerin geçmiş yıllara kıyasla belirgin biçimde pahalılaştığı vurgulanmaktadır.

> **Başladığımda üniversite bünyesinde yaptığımız için evet, erişilebilirdi. Biz eğitimleri öğrencilerle birlikte yaptığımızdan eğitim kısmından herhangi bir ücret talep etmiyorduk. Kulübün kendi dalış ekipmanları da vardı, bu yüzden ekipman kiralamak, tekne kiralamak gibi şeyler çok maliyetli değildi. Ancak şimdi bazı şeylerin pahalanmasıyla bu sporlar da pahalanmaya başladı. Eskiden yurt dışından gelen dalış maskesi, regülatör gibi malzemeleri almak bu kadar pahalı değildi. Şimdi döviz kurlarından dolayı maliyetleri arttı. Dolayısıyla şu anda eskisine göre biraz daha zor diyebiliriz.**
>
> ***Kadın, 39, Dalış, Adalar***

> **Kürekte fiyatlar saatlik 800-1200 arası değişiyor. Çok erişilebilir değil ama bazı spor salonlarından daha erişebilir aslında. Yani büyük spor salonlarının aylık ödemelerini de düşündüğünde artık spora erişim gerçekten çok da uygun bir şey değil. Hani İBB'nin kendi spor etkinlikleri var, ama spora erişmek herkes için hala çok mümkün değil.**
>
> ***Kadın, 31, Kürek, Kartal***

Su sporları ilk bakışta bireysel aktiviteler olarak algılansa da, pratikte güçlü bir sosyal boyut barındırmaktadır. Özellikle yüzme her ne kadar tek kişilik bir spor gibi görünse de, açık denizde ve Boğaz hattında güvenlik gerekçeleriyle çoğunlukla grup halinde yapılmaktadır. Aynı kıyı noktalarını düzenli olarak kullanan bireyler zamanla birbirlerini tanımakta ve doğal biçimde topluluk oluşturmaktadır. Bu etkileşimler yalnızca spor anıyla sınırlı kalmamakta; spor dışına taşan arkadaşlıklar ve sosyal ilişkiler de gelişmektedir. Sosyal medya bu toplulukların bir araya gelmesi ve iletişimin sürdürülmesi açısından önemli bir araç olarak öne çıkmaktadır.

İstanbul'da yapılan su sporlarının çoğu doğaları gereği ekip çalışmasına dayalıdır. Kürekte tekne başına dört kişi, kanoda iki kişi, yelkende ve dalışta ise grup halinde ve çoğu zaman "buddy sistemi" denilen iki kişilik gruplar halinde hareket edilmektedir. Spora başlayan bireylerin bir kısmı yakın çevreleri veya öğrencilik dönemlerinde bu sporlarla tanışmış, esas sosyalleşme süreci ise antrenmanlar ve ortak deneyimler üzerinden şekillenmiştir. Bu branşların, **benzer sosyo-kültürel arka plana sahip bireyleri bir araya getirme eğilimi** gösterdiği de saha görüşmelerinde öne çıkan bir gözlemdir.

Son dönemde özellikle kürek sporunun popülerleştiği dikkat çekmektedir. Su sporlarının deneyim odaklı yapısı, özellikle ilk kez birlikte **yeni bir alanı deneyimleyen bireyler arasında güçlü ve özel bağların** kurulmasına olanak tanımaktadır. Şirketlerin çalışanları için takım etkinliği veya kurumsal aktivite olarak su sporlarını tercih etmesi de bu topluluklaşma dinamiklerini destekleyen bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

> Küreğe gidenler aslında belli profiller; hepsi beyaz yaka ve hepsi işten çıktıktan sonra rahatlamak için gelmiş. Aslında bir noktada herkesin oradan beklentisi, derdi aynı. Ben biraz rahatlayayım, sporumu yapayım, evime gideyim, yarın zaten işe gideceğim düşüncesi ile orada. Aynı şeyi paylaştığın insanlar olduğu için bir araya geldiğinde sohbet de edebiliyorsun.
>
> ***Kadın, 31, Kürek, Kartal***

> Bu durum çok güçlü bir sosyalleşme olanağı yaratıyor. Dalış turları düzenleyen acentelerin programlarına katıldığınızda, nereye giderseniz gidin en az 10 kişilik gruplar halinde hareket edebiliyorsunuz. Birbirinizi tanımaya başlıyorsunuz. Biz üniversitedeki dalış kulübü arkadaşlarımızla aradan 25 sene geçmesine rağmen hala bağlantı halindeyiz, farklı ülkelerde yaşasak bile belli dönemlerde bir araya geliyoruz. Aynı kafada, aynı bakış açısına sahip olduğunuz için uyum çok kolay oluyor ve kurulan dostluklar çok uzun süreler devam edebiliyor. Su altı farklı bir dünya olduğu için, sanırım o dünyayı keşfetmek bu dostlukları daha da pekiştiriyor.
>
> ***Kadın, 44, Dalış, Boğaz/Adalar***

> Artık bir aile ortamı oluşuyor, ciddi arkadaşlıklar ve dostluklar kuruyoruz. Ekibimizle sadece yüzmekle kalmıyoruz, gezmeye, hamama, hatta özel günlerde bir araya gelip destek olmaya gidiyoruz.
>
> ***Erkek, 32, Yüzme, Üsküdar***

Spor yapmanın kişilerin fiziksel sağlığına etkisi ise yadsınamaz. İstanbul'da su sporu yapanlar sporun fiziksel sağlıklarına katkılarını tartışmasız bir biçimde vurgulamaktadır. Özellikle yüzme her yaş grubuna uygun olması ve tüm vücudu çalıştırması nedeniyle öne çıkan bir spor dalıdır. Bununla birlikte kürek, kano, yelken ve dalış gibi branşlar da farklı kas gruplarını aynı anda çalıştırarak bütüncül bir fiziksel aktivite sunmaktadır.

Ruh sağlığı açısından ise su sporları dikkat çekici kazanımlar sağlamaktadır. Katılımcılar, bu sporların düşünme, odaklanma ve dikkat becerilerini geliştirdiğini, aynı zamanda sosyalleşmenin ruh sağlığı üzerinde olumlu etkiler yarattığını belirtmektedir. Yoğun ve stresli kent yaşamı içerisinde belirli bir süre boyunca tek bir eyleme bedensel ve zihinsel olarak odaklanmak zorunda olmak; fiziksel koordinasyon, hızlı karar verme ve çevresel farkındalık gerektiren bu aktiviteler aracılığıyla **zihinsel bir arınma** sağlamaktadır. Sporcuların farklı branşlarda ortak olarak dile getirdiği en önemli kazanımlardan biri, spor sırasında başka hiçbir şey düşünmemek ve zihinsel olarak "anda kalabilmek"tir. Bu durum, günün başında veya sonunda zihnin temizlenmesine katkı sunmaktadır. Bu raporda suyla temasın psikolojik ve fiziksel sağlık üzerindeki olumlu etkilerine dair bahsedilen bilimsel araştırmalar saha gözlemleriyle örtüşmektedir. Denizin içinde veya üzerinde olmak bireylerin doğayla kurduğu ilişkiyi güçlendirmekte, zamanla **denize ve çevreye karşı daha saygılı, koruyucu** bir yaklaşım geliştirilmesine katkı sağlamaktadır.

> Benim hayatta en sevdiğim, en değer verdiğim şey yüzme. Bir de böyle değerli arkadaşlarla buluşuyor, sosyalleşiyor, dertleşiyoruz. Sigara alkolden uzak duruyor, sağlıklı yaşam sürdürüyor, çevremize iyi örnek oluyoruz. Yüzme bizim için hayata tutunmak demek; kısacası deniz bizi yaşama bağlıyor.
>
> ***Erkek, 70, Yüzme, Kartal***

> Güne sakin bir kafa ile başlamış oluyoruz. Kano çok odaklanma gerektiriyor, yoksa yönü karıştırabilirsiniz. Kafamızı boşaltıp sadece tek bir şeye odaklanmak zorundayız. Zihinsel olarak çok iyi geliyor. Ayrıca geç uyanıp kahvaltı edip okula gitmektense buraya gelmek daha faydalı hissettiriyor.
>
> ***Kadın, 20, Kano, Haliç***

> Denizle kurduğun ilişki sayesinde doğaya bakış açın değişiyor. Başkalarının da doğaya nasıl baktığını görüyorsun, bu eğitici bir şey oluyor. Yelken yapan insanlar genellikle denize saygı duyan insanlar. Denize çıkmak benim için müthiş ferahlatıcı bir deneyim; hani iki haftada bir kere bile çıksam büyük bir ferahlama yaşıyorum. Orada teknede oturmak bile güzel, o havayı solumak ve oradakilerle selamlaşmak hoşuma gidiyor. Yelken uğraştırıcı ve emek yoğun bir spor olduğu için bu emeğin karşılığını duygusal olarak alıyorsun.
>
> ***Kadın, 35, Yelken, Kadıköy/Adalar***

İstanbul, ekonomik koşullar, yoğun trafik ve gündelik hayatın stresi gibi birçok faktör nedeniyle yaşam koşulları zorlayıcı bir metropol olarak tanımlanabilir. Ancak İstanbul'un en önemli özelliği olan denizi ile özellikle su sporları aracılığıyla kurulan ilişki, İstanbulluların şehirle bağını güçlendiren önemli bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Boğaz'da ve İstanbul kıyılarında su sporu yapmak yalnızca doğayla temas şansı değil; aynı zamanda kentin tarihsel ve kültürel dokusunu farklı bir perspektiften deneyimleme imkânı da sunmaktadır. Denizden İstanbul'u izlemek, katılımcılar tarafından son derece güçlü ve özgün bir deneyim olarak tanımlanmaktadır. Bu deneyim, kenti karadan ve gündelik koşuşturma içinden algılamanın ötesine geçerek, İstanbul'a dair algıyı dönüştürmektedir.

> İstanbul'da yüzmenin dünyanın hiçbir yerinde bulamayacağınız bir artısı var: Ben yüzerken Topkapı Sarayı'nı, bütün camileri, Galata Kulesi'ni, Haliç'i, Dolmabahçe Sarayı'nı ve Kız Kulesi'ni görüyorum. Tarihi, sessiz bir yerden aynı anda hem izliyorum hem de yaşıyorum. Bu mükemmel bir şey.
>
> ***Erkek, 32, Yüzme, Üsküdar***

> İstanbul'da yaşıyorum. Daha önce hiç Boğaz'a bu kadar yakın olmamıştım ve çok hoşuma gidiyor. Hiç bu kadar içinde olmamıştım, gidip yüzmemiştim mesela. Onu da düşünüyorum.
>
> ***Erkek, 27, Kano, Haliç***

> Denizle ilgili bir insan olarak bile, su altı deneyimi şehir kaosuyla tezat oluşturuyor. Denizle ilgilenmeyen bir insanın "İstanbul'un ortasında denizle iştigal edilmezmiş" düşüncesini kırmak lazım.
>
> ***Kadın, 44, Dalış, Boğaz/Adalar***

> Benim için İstanbul demek deniz demek; denizi olmayan bir yerde yaşamak benim için çok zor olurdu. İstanbul gibi kamusal alanların daraldığı bir kentte deniz, insanın nefes alabildiği, ufka bakabildiği en büyük açıklık. Bu açıklık hem zihinsel hem de bedensel sağlık için paha biçilemez bir katkı sağlıyor.
>
> ***Kadın, 39, Dalış, Adalar***

Denizle temas düzeyinin en uç noktasında su sporlarıyla ilgilenenler arasında özellikle yüzücüler ve dalgıçlar yer alır. Bu aşamada deniz, dışsal bir çevre olmaktan çıkar; birey, geçici de olsa denizin içinde **kentsel dünyadan kopar**. Görme, işitme ve yön duygusu değişir; zaman algısı farklılaşır. Deniz, artık yalnızca bir doğal unsur değil, kendine özgü kuralları olan başka bir mekânsal rejim, başka bir dünya olarak deneyimlenir. Kentle kurulan ilişki neredeyse tamamen askıya alınır.

> Su altına indiğiniz zaman orası apayrı bir dünya. Kendinizi dünyadan soyutluyorsunuz, sanki farklı bir dünyaya girmiş gibi oluyorsunuz. Genelde dalışlardan sonra kendimi terapi seansından çıkmış gibi hissediyorum. Verdiği huzur ve sakinlik, çok ayrı bir duygu.
>
> ***Kadın, 44, Dalış, Boğaz/Adalar***

> Suyun altı çok sakin, sessiz ve bütün her şeyden kopuyorsunuz. Konuşamadığınız için orada tamamen kendi başınıza duruyorsunuz. Sadece nefes alıp verme sesi var, çok başka bir dünya. Suda uçuyor gibi süzüldüğünüz için, her yöne gidebildiğiniz için insanı çok özgür ve güzel hissettiriyor.
>
> ***Erkek, 39, Dalış, Adalar***

> Suyun altına girdiğimde hafiflemiş, özgür ve gençliğime dönmüş gibi hissediyorum. Ekolojik olarak da görünmeyeni görünür kılıyor; insanların korktuğu o siyahlıkların aslında "denizlerin akciğeri" olan posidonya çayırları olduğunu daldıkça öğreniyorsun.
>
> ***Kadın, 39, Dalış, Adalar***

> İstanbul'da yaşayan biri olarak, denizle bu kadar temas eden bir spor yapmak bence insana bir şaşkınlık veriyor, çünkü bu çok yaşanmayan bir şey. Normalde vapurlarla adaya gidince bile insan şaşırır. Tekneyle gidip suyun altına giriyorsunuz, çıktığınızda uzakta Maltepe'nin binalarını görüyorsunuz.
>
> ***Erkek, 39, Dalış, Adalar***

Her ne kadar İstanbul bir deniz kenti olsa da, kentte yaşayan bireylerin çok büyük bir kısmı bu potansiyeli tam anlamıyla deneyimleyememektedir. Su sporlarıyla kurulan ilişki İstanbul'u yalnızca yaşanılan bir şehir değil, aynı zamanda içinde hareket edilen, hissedilen ve yeniden keşfedilen bir mekân haline getirmektedir. Bu yönüyle su sporları, İstanbul'da kentle kurulan bağın güçlenmesinde önemli bir araç olarak değerlendirilmektedir.



Bebek sahili, Aralık 2025, Gökhan Tan arşivi

Genel bir değerlendirme yapıldığında İstanbul'da su sporları, Osmanlı dönemindeki öncüllerden Cumhuriyet'in modernleşme atılımlarına, tarihsel olarak gelişen ulusal ve uluslararası yarışmalardan günümüzde İBB tarafından hayata geçirilen geniş ölçekli tesisleşme hamlelerine kadar kentte varlığını göstermiştir. Bulgular, su sporlarının yalnızca fiziksel bir aktivite değil, aynı zamanda yoğun metropol yaşamı içinde bir "zihinsel arınma", sosyalleşme ve topluluk oluşturma etkisi ve bireylerin kentle kurduğu aidiyet bağını güçlendiren eşsiz bir perspektif sunduğunu göstermektedir. Özellikle deniz üzerinden kentin tarihi dokusuna şahitlik etmek İstanbulluluk bilincini pekiştiren ve modern hayatın stresine karşı bir direnç noktası oluşturan değerli bir deneyim olarak öne çıkmaktadır.

Ancak, İstanbul'daki su sporları aktivitesinin yaygın ve düzenli bir katılıma dönüşemediği görülmektedir. Mevcut katılımın önündeki en belirleyici engeller olarak ekonomik kısıtlılıklar ve yoğun gündelik tempo dikkat çekmektedir. Su sporlarının mevsimsel ve nadir bir aktivite olmaktan çıkarılıp bir yaşam tarzı pratiği haline gelmesi için erişilebilir tesislerin artırılmaya devam etmesi ve profesyonelleşme sürecindeki yüksek maliyetlerin düşürülmesi kritik önem taşımaktadır. Bu açıdan su sporları, denizle temasın en rafine biçimlerinden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak, İstanbul sahip olduğu coğrafi potansiyeli yapısal ve çevresel iyileştirmelerle birleştirdiği ölçüde, su sporlarını daha erişilebilir kılacak ve bu alanda gerçek bir merkeze dönüşebilecek potansiyele sahiptir.

SONUÇ: KENT HAKKI VE KENTSEL DAYANIKLILIK AÇISINDAN İSTANBUL'DA DENİZLE TEMAS

İstanbul'da denizle kurulan ilişki, tekil ve homojen bir deneyimden ziyade, kentin gündelik yaşamında farklı mesafeler, eşikler ve algı düzeyleri üzerinden kurulan **kademeli bir temas biçimleri bütünü** olarak okunabilir. Bu temas, kıyıda bulunma hâlinden başlayarak deniz derinliklerine inmeye kadar uzanan bir süreklilik içinde ilerler. Kentlinin denizle kurduğu bağ, yalnızca fiziksel yakınlıkla değil; algı, beden ve anlam dünyasıyla birlikte dönüşür.

Bu sürekliliğin en dış halkasında deniz, fiziksel olarak dokunulan bir unsurdan çok, seyredilen ve eşlik eden bir mekânsal arka plan olarak deneyimlenir. Deniz üstünde yapılan yolculuklar, Haliç, Boğaz ve Marmara kıyıları boyunca gerçekleşen seyirler ile kıyı boyunca yapılan yürüyüşler, koşu, piknik, bankta oturma ya da sohbet gibi rekreatif pratiklerde deniz; kentsel mekânın ferahlatıcı yüzeyi, ufku genişleten bir açıklık ve psikolojik rahatlama alanı işlevi görür. Bu düzeyde temas dolaylıdır; beden değil, bakış ön plandadır. Deniz, kentli için hâlâ mesafeli, kontrol edilebilir ve güvenli bir "öteki" olarak algılanır.

Bu noktada yüzme, denizle kurulan ilişkide **ilk açık bedensel eşiklerden biri** olarak ortaya çıkar. Yalnızca yüzme değil, çıplak ayakla suya temas edilen bir kumsal deneyimi dahi, kısa süreli de olsa kara ve su ortamları arasındaki bağın kurulduğu özgün bir an yaratır. Bu deneyimler, denizle temasın görsel ve zihinsel düzeyden bedensel düzeye doğru evrilmeye başladığı kritik kırılma noktalarıdır.

Bu mesafeli ilişkinin kırıldığı ikinci bir eşik, amatör kıyı balıkçılığıyla ortaya çıkar. Balıkçılık, denizle kurulan temasın **kritik bir ara formunu** temsil eder. Denizle doğrudan bedensel temas henüz yoktur; ancak deniz artık yalnızca seyredilen bir yüzey olmaktan çıkar. Balıkçılar oltaları aracılığıyla suyun altına uzanır. Hava durumu, akıntı, dip yapısı, balığın varlığı gibi teknik konularda tarihsel olarak biriken deneyimler genel bir bilgi ve kültüre dönüşmüştür. Artık su altı sezgisel olarak okunabilen bir çevre; deniz karşılık veren, etkilişme girilen bir varlık olarak algılanır. Kentli bu aşamada denizle, onun içinden "bir şeyler çekerek" ilişki kurar. Bu nedenle amatör balıkçılar, kentsel yaşam ile denizin "gizemli" olarak algılanan iç dünyası arasında **aracı bir figür** olarak belirir. Dolayısıyla balıkçılar ne tamamen dışarıdadırlar ne de tamamen içerde; eşikte dururlar.

Bu eşik aşıldığında, yüzücüler ve su sporlarıyla uğraşanlar aracılığıyla denizle kurulan ilişki **doğrudan bedensel bir deneyime** dönüşür. Deniz artık yalnızca karşıdan bakılan bir yüzey değil; bedeni saran, direnç gösteren ve sınayan bir ortamdır. Soğuk, tuz, dalga ve akıntı bedene doğrudan etki eder; temas hem fiziksel hem de duyusaldır. Bu temasın en ucunda, denizi tamamen başka bir ortam olarak deneyimleyen, artık kara dışında gökyüzü ile de teması kesinlen dalgıçlar yer alır.

Bu çalışmada tanımlanan üçlü temas sürekliliği — denizin arka plan olarak deneyimlenmesi, eşikte kurulan etkileşimler ve denizin içinde olma hâli — mavi alan literatüründe giderek önem kazanan ve birinci bölümde daha detaylıca ele alınan **mavi sağlık** *(blue health)* ve **mavi zihin** *(blue mind)* yaklaşımları açısından potansiyel bir analitik çerçeve sunabilir. Mevcut çalışmalar, mavi alanlarla kurulan ilişkinin bireylerin ruhsal iyilik hâli, stres düzeyleri, dikkat ve odaklanma kapasiteleri ile genel yaşam doyumu üzerinde anlamlı ve olumlu etkiler yarattığını ortaya koymaktadır. Bu literatür, mavi alanların kentsel dayanıklılığı özellikle dört başlık altında güçlendirdiğini göstermektedir: bireysel ve toplumsal psikolojik dayanıklılık, fiziksel sağlık ve aktif yaşam pratikleri, sosyal bağlar ve topluluk oluşumu ile çevresel farkındalık ve ekolojik duyarlılık. Rapor kapsamında gerçekleştirilen saha çalışması, sınırlı bir kesit sunmasına rağmen, İstanbul özelinde bu çerçevenin geçerliliğini destekleyen güçlü işaretler ortaya koymaktadır.

Bu nedenle mavi alanların bireysel ve toplumsal iyilik hâli üzerindeki etkilerinin kademeli ve çok katmanlı biçimde değerlendirilmesi, yalnızca kentsel dayanıklılık literatürüne katkı sunmakla kalmayacak; aynı zamanda İstanbul'un mevcut kırılganlıklarını ve potansiyellerini anlamaya yönelik önemli bir analitik zemin sağlayacaktır.

Ancak bu potansiyelin hayata geçirilebilmesi, denizle temasın kamusal ve eşitlikçi biçimde erişilebilir olmasına olduğu kadar, denizin insan merkezli bir "kullanım alanı" değil, insanın da parçası olduğu daha geniş bir sosyal-ekolojik sistem olarak ele alınmasına da bağlıdır. Bu çalışmada denizle kurulan temas, kaçınılmaz olarak insan deneyimi üzerinden okunmakla birlikte; insanın denizle etkileşime giren aktörlerden yalnızca biri olduğu, bu ilişkinin karşılıklı, kırılgan ve ekosistem temelli bir yapıya sahip olduğu kabul edilmektedir.

Bu noktada **kamusal alan**, **kıyı erişimi** ve **kent hakkı** tartışmaları belirleyici hâle gelmektedir. İstanbul'da denizle kurulan temasın farklı düzeyleri, yalnızca bireysel tercihlere değil; kıyıların fiziksel erişilebilirliğine, güvenliğine, temizliğine ve kamusal niteliğine bağlı olarak mümkün olabilmektedir. Kıyıların özelleştirilmesi, erişimin sınırlandırılması veya belirli gruplar lehine ayrıcalıklandırılması, denizle temasın bu sürekliliğini kesintiye uğratmakta; mavi alanların sağlık, dayanıklılık ve toplumsal bütünleşme üzerindeki potansiyel etkilerini daraltmaktadır.

Kentlerde rekreasyon denildiğinde öncelikle yeşil alanların akla gelmesi yaygın bir eğilim olsa da, mavi alanların da yeşil alanlarla benzer biçimde işleyen, benzer psikolojik, bedensel ve toplumsal etkiler üreten kamusal mekânlar olduğu vurgulanmalıdır. Deniz, kıyı ve suyla ilişkili açık alanlar; stres azaltma, zihinsel iyilik hâli, fiziksel hareketlilik ve sosyal etkileşim açısından yeşil alanlarla eşdeğer bir potansiyel barındırmakta, ancak planlama ve politika düzeyinde çoğu zaman ikincil veya tali bir unsur olarak ele alınabilmektedir. Oysa mavi alanlar, kent hakkının ayrılmaz bir parçası olarak, erişilebilirlik, süreklilik ve kamusallık ilkeleri doğrultusunda özel olarak planlanması ve korunması gereken mekânlardır.

Bu bağlamda deniz, yalnızca estetik bir manzara ya da turistik bir değer değil; kentlilerin bedensel, zihinsel ve toplumsal iyi olma hâlini destekleyen **temel bir kamusal kaynak** olarak ele alınmalıdır. Denizle temasın yalnızca "seyretme" düzeyinde kalması ile "denizin içinde olma" hâline kadar uzanabilmesi arasındaki fark, aynı zamanda kentte kimin ne ölçüde hak sahibi olduğu sorusunu da görünür kılmaktadır. Dolayısıyla İstanbul'da mavi alanlara ilişkin politikalar, yalnızca mekânsal düzenlemeler değil; kent hakkı, sosyal adalet ve kentsel dayanıklılık perspektifleriyle birlikte düşünülmelidir.

Öte yandan bu raporda ele alınan yüzme, amatör balıkçılık, deniz ulaşımı ve su sporları gibi suyla ilişkili pratiklerin, geçmişe ait nostaljik imgeler ya da kaybolan bir kent kültürünün romantik kalıntıları olarak değerlendirilmesi önemli bir sınırlılık taşımaktadır. Bu pratikler, güncel kentsel yaşamın ihtiyaçlarına yanıt verebilen; zihinsel sağlık, aktif yaşam, topluluk oluşumu ve çevresel farkındalık açısından stratejik bir kamusal araç niteliği taşımaktadır. Dolayısıyla denizle temasın farklı biçimleri, geçmişe referans veren sembolik değerler olarak değil; çağdaş kentsel stratejilerin, kamusal alan politikalarının ve dayanıklılık odaklı planlama yaklaşımlarının aktif bileşenleri olarak ele alınmalıdır. Kıyı alanlarına yönelik yapılan Bütünleşik Kıyı Alan Yönetim Planları da bu bakış açısını yansıtmalıdır.

Bu pratikler aynı zamanda ekolojik koruma ve çevresel sorumluluk açısından önemli bir toplumsal potansiyel barındıran alanlar olarak da değerlendirilmelidir. Denizle doğrudan ya da dolaylı temas kuran bu gruplar, deniz ve kıyı ekosistemindeki değişimleri en yakından gözlemleyen, kirlilik, biyolojik çeşitlilik kaybı ve ekosistem bozulmalarını gündelik deneyimleri üzerinden fark edebilen aktörlerdir. Bu yönüyle söz konusu pratikler, kıyının pazarlanmasına ya da geçmişe ait nostaljik imgelerin yeniden üretilmesine indirgenmek yerine, deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunmasına yönelik aktif ve katılımcı stratejilerin parçası hâline getirilebilir.

Bu yaklaşım, insan sağlığı ile ekosistem sağlığını birlikte ele alan Toplumsal Ekolojik Sistem *(SES)* ve "Tek Sağlık" *(One Health)* çerçeveleriyle de örtüşmektedir. Denizle temas eden bireyler, yalnızca mavi alanlardan fayda sağlayan kullanıcılar değil; aynı zamanda bu alanların sürdürülebilirliğinde sorumluluk üstlenebilecek, koruma pratiklerini gündelik yaşama taşıyabilecek potansiyel paydaşlardır. Dolayısıyla mavi alanlara ilişkin kentsel stratejiler, denizi yalnızca korunması gereken "dışsal" bir doğal varlık olarak değil; insan, ekosistem ve kamusal yaşam arasındaki karşılıklı etkileşimlerin kurulduğu bütüncül bir alan olarak ele almalı; suyla temas eden pratikleri de bu bütüncül koruma ve dayanıklılık yaklaşımının aktif bileşenleri hâline getirmelidir.

Sonuç olarak bu çalışma, İstanbul'da denizle kurulan ilişkinin tekil bir deneyim olmadığını; farklı eşikler, beden hâlleri ve algı düzeyleri üzerinden ilerleyen çok katmanlı bir temas sürekliliği içinde şekillendiğini ortaya koymaktadır. Bu çerçeve, mavi sağlık, mavi zihin ve kentsel dayanıklılık literatürleri için yeni araştırma soruları üretme potansiyeline sahip olduğu gibi, kıyı politikaları ve kamusal alan tartışmaları açısından da güçlü bir analitik zemin sunmaktadır. Denizle temasın niteliği ve erişilebilirliği, yalnızca bireysel refahı değil, kentin bütünsel dayanıklılığını ve adil geleceğini belirleyen temel unsurlardan biri olarak ele alınmalıdır.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul ipa.istanbulplanlamaajansi