T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
MÜHENDİSLİK VE FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM: HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

Ayşe Hande ORAL

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Nihal ŞENLİER

GEBZE
2006

GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ	**YÜKSEK LİSANS JÜRİ ONAY FORMU**

G.Y.T.E. Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 09.03.2006 Tarih ve 2006/10 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 02.06.2006 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Ayşe Hande ORAL'ın tez çalışması Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE
(TEZ DANIŞMANI) : Prof. Dr. Nihal ŞENLİER

ÜYE : Doç. Dr. Tülay ESİN

ÜYE : Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ

ONAY

G.Y.T.E. Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ..... Tarih ve ...../..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR

ÖZET

TEZ BAŞLIĞI: İşlevini Yitirmiş Endüstriyel Alanların Dönüşümü İçin Bütüncül Yaklaşım: Haliç Yerleşimi Örneği
YAZAR ADI: Ayşe Hande ORAL

Dünyada işlevini yitirmiş endüstriyel alanların kentsel dönüşümleri ile ilgili çalışmalar son 20 yıldır hız kazanmıştır. İngiltere, Almanya, Hollanda gibi birçok Avrupa Birliği ülkesinde dönüşüm projeleri kapsamlı şekilde ele alınarak başarıyla hayata geçirilmiştir. Türkiye'de ise daha çok İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlerde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projeleri bir kentsel tasarım projesi veya mevzi imar planı boyutunda ele alınmaktadır. Ülkemizde kentsel dönüşümlerin bu kapsamda ele alınması, parçacıl yaklaşımlar ve strateji eksikliği nedeniyle uygulamada olumsuz sonuçlar ortaya çıkabilmektedir.

Özellikle konumu ve sahip olduğu endüstriyel ve tarihi miras itibariyle Haliç, ülkemizdeki işlevini yitiren ve kentsel dönüşüm potansiyeli yaratan endüstriyel bölgelerin başında gelmektedir. Bu noktadan yola çıkarak bu çalışmada, Haliç'te bugüne kadar parçacıl bir yaklaşımla uygulanan işlevini yitirmiş endüstriyel alanlarla ilgili dönüşüm projeleri arasındaki entegrasyonun sağlanarak bütüncül bir yaklaşımla öneriler getirilmesi hedeflenmiştir.

Birinci bölümde, çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi ele alınmıştır. İkinci bölümde, literatüre dayalı kentsel dönüşüm kavramı ile ilgili tanımlamalar yapılmış, kentsel dönüşümlerin amaç ve yöntemleri belirtilmiş, kentsel dönüşümleri etkileyen etmenler sıralanmış, kentsel dönüşüm projelerinde bütüncül yaklaşım stratejisi açıklanmış, Türkiye'de ve dünyadaki kentsel dönüşüm projelerinin dünü ve bugünü incelenmiştir. Üçüncü bölümde, kentsel dönüşümlerin endüstriyel alanlara uygulamaları ele alınmıştır. Dünyanın çeşitli endüstriyel alanlarında uygulanan dönüşüm projeleri belirli planlama ve tasarım kriterleri açısından incelenmiş, Türkiye'de endüstriyel alanlarda dönüşüm projelerinin günümüzdeki durumu ortaya konmuştur. Dördüncü bölümde, Haliç yerleşiminin konumu, tarihsel gelişimi ile birlikte çalışmamız için önemli bir noktayı teşkil eden endüstrileşme süreci

literatürde araştırılmıştır. Beşinci bölümde, öncelikle Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili noktasal dönüşüm projeleri tanıtılmıştır. Altıncı bölümde ise Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlara uygulanan dönüşüm projelerinin planlama, tasarım kriterleri ve kullanıcılar açısından değerlendirmesi yapılmış, son olarak bu projeler karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Yedinci bölümde Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümünde bütüncül bir yaklaşımla öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

SUMMARY

TITLE: Conversion of Derelict Industrial Areas with Integrated Approach: Case Study of Haliç
AUTHOR: Ayşe Hande ORAL

Urban conversion projects about derelict industrial areas have been accelerated for the last 20 years. In European Union countries such as England, Germany, Netherlands many conversion projects have been implemented successfully. But in Turkey these conversion projects where applied especially in metropolises such as İstanbul and Ankara are considered as urban design projects or area development plans. Considering urban conversions in this extent causes negative effects due to the piece meal approach and strategy deficiency in Turkey.

Particularly Haliç is the one of the most important regions that is derelict and has urban conversion potential because of its location and industrial, historic heritage in Turkey. Concerning these facts this study aims to provide suggestions considering a integrated approach by achieving the integration between the urban conversion projects that have applied considering piece meal approach in the derelict industrial areas in Haliç.

In the first chapter aim, scope and methodology of this study were considered. In the second chapter, definitions about urban conversion concept were proposed, aim and methodology of the urban conversions were clarified, factors effects urban conversions were ranked, integrated approach strategy in urban conversion projects was explained, and then the past and the future of the urban conversion projects in Turkey and world were examined based on literature. In the third chapter, applications to industrial areas of urban conversions were presented. Urban conversion projects that have applied in various industrial areas in the world were investigated considering specific planning and conceiving criteria, present condition of urban conversion projects in industrial areas of Turkey was demonstrated. In the fourth chapter, location of Haliç, its historical improvement and industrialization period that is an important aspect of this study, were investigated in literature. In the

fifth chapter, the local conversion projects were introduced in industrial areas at Haliç. The sixth chapter is about the evaluation of the conversion projects of derelict industrial areas at Haliç in the aspect of planning, design criteria and users. Then these conversion projects were evaluated comparatively. Suggestions for conversion of derelict industrial areas at Haliç were proposed with integrated approach.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada bana yol gösteren ve desteklerini esirgemeyen tez danışmanım Prof. Dr. Nihal ŞENLİER'e çok teşekkür ederim. Ayrıca çalışmam sırasında yönlendirici fikirler sunan Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ'a ve çalışmamla ilgilenen Doç. Dr. Tülay ESİN ve Öğr. Gör Dr. Elif Özlem AYDIN'a da teşekkür ederim.

Başta annem Füsun Kandaş, ağabeyim Haluk Kandaş ve biricik eşim Alpay Oral olmak üzere tüm aileme bu çalışmam sırasında bana gösterdikleri sonsuz destek için teşekkür eder bu çalışmayı babalarıma ithaf ederim.

Babalarım Sedat Kandaş ve Şeref Oral'ın anısına …

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

Sayfa

ÖZET iv
SUMMARY vi
TEŞEKKÜR viii
İÇİNDEKİLER DİZİNİ ix
ŞEKİLLER DİZİNİ xi
ÇİZELGELER DİZİNİ xii
1. GİRİŞ 1
1.1. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi 2
2. KENTSEL DÖNÜŞÜM 4
2.1. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Amaç ve Yöntemleri 6
2.2. Kentsel Dönüşümleri Etkileyen Etmenler 8
2.3. Kentsel Dönüşüm Projelerinde Bütüncül Yaklaşım Stratejisi 12
2.4. Türkiye'de ve Dünyada Kentsel Dönüşüm Projelerinin Dünü ve Bugünü 14
3. ENDÜSTRİYEL ALANLARIN KENTSEL DÖNÜŞÜMÜ 23
3.1. Dünyada Endüstriyel Alanlara İlişkin Kentsel Dönüşüm Projeleri 26
3.1.1. Southbank of the Thames, Londra Southbank'ın Kentsel Yenilenmesi 27
3.1.2. Kop van Zuid, Hollanda Rotterdam Limanının Dönüşümü 35
3.1.3. Emscher Park Projesi, Almanya Ruhr Bölgesi'nin Kentsel Dönüşümü 42
3.1.4. Southbank, Kop van Zuid ve Emscherpark Dönüşüm Projelerinin Değerlendirmesi 51
3.2. Türkiye'de Endüstriyel Alanlara İlişkin Kentsel Dönüşüm Projeleri 55
4. İSTANBUL ve HALİÇ YERLEŞİMİ 57
4.1. Haliç Yerleşiminin Tarihsel Gelişimi 59
4.2. Haliç Yerleşimi'nde Endüstrileşme ve Dönüşüm Süreci 62

5. HALİÇ YERLEŞİMİ'NDEKİ İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARDA NOKTASAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ 83
5.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 88
5.2. Feshane 91
5.3. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi 94
5.4. Silahtarağa Elektrik Santrali Dönüşüm Projesi 97
5.5. Sütlüce Mezbahası 99
6. HALİÇ YERLEŞİMİ'NDEKİ İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARA UYGULANAN DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN BÜTÜNCÜL PLANLAMA KAPSAMINDA İRDELENMESİ 102
6.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi 103
6.2. .Feshane Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi 115
6.3. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi 127
6.4. Dönüşüm Projeleri İçin Yapılan Belirlemelerin Toplu Değerlendirmesi 140
7. SONUÇ VE ÖNERİLER 152
KAYNAKLAR 159
ÖZGEÇMİŞ 163
EK: ANKET FORMU 164

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil		Sayfa
3.1.	Londra "South Bank of the Thames" yerleşim şeması	28
3.2.	Londra ve Thames Nehri'nin İngiltere üzerindeki konumu	28
3.3.	Rotterdam Limanı ve Erasmus Köprüsü	35
3.4.	Rotterdam şehrinin Hollanda üzerindeki konumu	36
3.5.	Ruhr Bölgesi ve şehirleri	42
3.6.	Ruhr Bölgesi'nin Almanya üzerindeki konumu	43
3.7.	Ruhr Bölgesi ulaşım aksları	44
3.8.	Emscherpark master planı	48
4.1.	1900'lü yıllarda İstanbul ve civarı	57
4.2.	Günümüzde Haliç hava fotoğrafı	59
4.3.	İstanbul'un hakim rüzgar yönü haritası	61
4.4.	1946 tarihli Haliç hava fotoğrafı	66
4.5.	1954 tarihli Haliç hava fotoğrafı	67
4.6.	1968 tarihli Haliç hava fotoğrafı	71
4.7.	1970 tarihli Haliç hava fotoğrafı	72
4.8.	1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı	74
4.9.	1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	76
4.10.	1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı	79
4.11.	1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı	82
5.1.	Haliç yerleşiminde günümüze ulaşan endüstriyel tesisler paftası	84
5.2.	Haliç yerleşiminde işlevini yitirmiş endüstriyel alanlarda noktasal dönüşüm projeleri paftası	85
5.3.	Haliç yerleşimi mevcut arazi kullanımı paftası	86
5.4.	Günümüzde Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası	88
5.5.	Günümüzde Feshane	91
5.6.	Günümüzde Lengerhane ve Hasköy Tersanesi	94
5.7.	Silahtarağa Elektrik Santrali	97
5.8.	Günümüzde Sütlüce Mezbahası	100

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge		Sayfa
2.1.	Kentsel yeniden oluşumun gelişimi	16
3.1.	Southbank dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	33
3.2.	Southbank dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi	34
3.3.	Kop van Zuid dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	40
3.4.	Kop van Zuid dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi	41
3.5.	Emscherpark dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	50
3.6.	Dönüşüm projelerinin kentsel dönüşüm potansiyeli yaratan ve başarıya ulaşmasında rol oynayan etmenler açısından değerlendirilmesi	52
5.1.	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası kimlik analiz çizelgesi	90
5.2.	Feshane kimlik analiz çizelgesi	93
5.3.	Lengerhane ve Hasköy Tersanesi kimlik analiz çizelgesi	96
5.4.	Silahtarağa Elektrik Santrali kimlik analiz çizelgesi	99
5.5.	Sütlüce Mezbahası kimlik analiz çizelgesi	101
6.1.	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	104
6.2.	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi	105
6.3.	Feshane dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	115
6.4.	Feshane dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi	116
6.5.	Lengerhane ve Hasköy Tersanesi dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi	128
6.6.	Lengerhane ve Hasköy Tersanesi dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi	129
6.7.	Dönüşüm projelerinin planlama ve tasarım kriterleri açısından karşılaştırmalı değerlendirmeleri	141

1. GİRİŞ

19. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin ardından tüm dünyada gelişmeye başlayan sanayi kentleri ile birlikte kırsal bölgelerden kentlere yoğun bir göç başlamıştır. Bu yüzyılın sonlarında kentlerdeki nüfus yoğunluğundan dolayı planlama gereksinimi doğmuş ve yine bu dönemde kentsel dönüşüm kavramının temelleri atılmaya başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından hasar görmüş, yıkılmış kentsel alanların yenilenme gereksinimi ile birlikte kentsel dönüşüm uygulamaları hız kazanmıştır.

20. yüzyılın ortalarında teknolojinin hızla gelişimi ve üretimin az gelişmiş ülkelere kaydırılmasıyla sanayi kentlerinin bir kısmı işlevlerini kaybetmeye başlamışlardır. Neticede bu kentlerde boş, terkedilmiş, atıl bölgeler ortaya çıkmış ve bu bölgeler kent için problem haline gelmiştir. İşlevini yitiren, terk edilen endüstriyel alanlar zaman içerisinde kentte çevresel kirlilik yaratmış, ekonomik açıdan zarara yol açmış ve sosyo-kültürel yapının bozulmasına sebep olmuştur. Bu alanlar tüm bu olumsuz koşullara sebep olurken kırsal alanlardan kentsel alanlara yoğun göçle birlikte kentsel alan ihtiyacının da artışıyla bu terkedilmiş alanların geri kazandırılma zorunluluğu doğmuştur.

Ülkemizde gerek coğrafi konumu gerek sahip olduğu endüstriyel miras nedeniyle kentsel dönüşüm potansiyeline sahip en önemli bölgelerden biri Haliç'tir. Bu bölgede son yıllarda birçok endüstriyel yapının dönüşümü gerçekleştirilmiş ve halen bununla ilgili çalışmalar devam etmektedir. Ancak Türkiye'de işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü konusunda kapsamlı projeler yapılmamakta, yapılan projeler genellikle yapısal dönüşüm, kentsel tasarım projesi veya mevzi imar planı boyutunda kalmaktadır. Bu parçacıl yaklaşımla üretilen projelerin kentin uzun vadeli hedeflerine ulaşmak için bütüncül bir yaklaşımla ele alınması ve ortak bir vizyon doğrultusunda planlanması gerekmektedir. Haliç, gerek coğrafi konumu gerekse tarihi boyunca birçok medeniyeti barındırması ve bir dönemin sanayi merkezi olması nedeniyle sahip olduğu endüstriyel ve tarihsel miras ile İstanbul'un cazibe merkezi haline gelebilecek önemli bölgelerden biridir. Bu konumu nedeniyle kapsamlı projelerle ele alınmalı ve planlanmalıdır. Kentsel dönüşümün sosyal, ekonomik,

yasal ve yönetsel, planlama ve tasarım gibi pek çok boyutu olduğu da düşünülerek Haliç bölgesindeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümünde de tüm bu boyutlar göz önüne alınmalı, kapsamlı analizler yapılmalı, disiplinlerarası bilgi alışverişiyle projeler geliştirilmelidir.

Bu çalışmada kentsel dönüşümün planlama ve tasarım boyutu ile ilgili olarak öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır. Haliç Yerleşimi'ndeki endüstriyel alanların dönüşümünde bugüne kadar yapılan projelerin bütüncül yaklaşım stratejisinden uzak bir şekilde gerçekleştirilmesinin ortaya çıkardığı olumsuzluklar ve bu olumsuzlukların giderilmesinde izlenmesi gereken strateji ile planlama ve tasarım kriterleri konusunda yoğunlaşılmıştır.

1.1. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

Haliç coğrafi konumu ve özellikle sahip olduğu endüstriyel mirası ile İstanbul'un önemli merkezlerinden birini teşkil etmektedir. Haliç yerleşiminde işlevini yitirmiş, atıllaşmış endüstriyel alanlara yeniden işlev kazandırarak endüstrileşme sürecinde bozulan ekolojik, sosyal ve kültürel yapının canlandırılması, bu sayede turizme olanak sağlanması, bölgenin ülke ekonomisine katkı sağlayabilecek duruma getirilmesi, endüstriyel mirasımızı koruyarak ve sürdürülebilirliğini sağlayarak kültürümüzün yaşatılmasına katkıda bulunulması gibi unsurlar bu alandaki kentsel dönüşüm projelerinin ayrı ayrı hedefleri arasında bulunmaktadır. Ancak tüm bu hedefleri gerçekleştirebilmek ve başarıya ulaşabilmek için bu dönüşüm projelerinin tek bir vizyon ve strateji doğrultusunda üst ölçekte planlanması gerekmektedir. Bu nedenle Haliç'te bugüne kadar parçacıl bir yaklaşımla uygulanan bu dönüşüm projeleri arasında entegrasyonu sağlanması yönünde, bütüncül yaklaşım doğrultusunda önerilerde bulunulması çalışmamızın başlıca hedefini oluşturmaktadır.

Bu çalışma kapsamında öncelikle kentsel dönüşüm tanımı, amaç ve yöntemleri, kentsel dönüşümleri etkileyen etmenler, kentsel dönüşüm projelerinde bütüncül yaklaşım stratejisi, Türkiye'de ve dünyada dönüşüm projelerinin dünü ve bugünü incelenmiştir. Bu değerlendirmelerin ardından literatürde dünyadaki işlevini yitirmiş endüstriyel bölgelerle ilgili kentsel dönüşüm projeleri incelenmiş ve ele alınan

projeler belirlemiş olduğumuz tasarım ve planlama kriterleri doğrultusunda değerlendirilmiştir. Bölüm sonunda Türkiye'de endüstriyel bölgelerin dönüşümünün konumu belirlenmiş. Bir sonraki bölümde Haliç yerleşiminin tarihsel gelişimi ile endüstrileşme ve dönüşüm süreci hakkında literatür bilgileri verilmiştir. Ardından Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlardaki noktasal dönüşüm projeleri incelenmiştir. Ardından uygulanan projeleri bütüncül planlama kapsamında irdelenmiştir. Bu kapsamda projelerin belirli planlama, tasarım kriterleri ve kullanıcılar açısından değerlendirmeleri yapılmıştır. Kullanıcılar açısından değerlendirilmesi için anket çalışması yapılmış ve anket sorularına verilen yanıtlar grafiklerle değerlendirilmiştir. Bölümün sonunda uygulanan projelerin karşılaştırmalı değerlendirmelerine yer verilmiştir. Son bölümde ise Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümünde bütüncül bir yaklaşım doğrultusunda planlama ve tasarım önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM

20. yüzyılın ikinci yarısına kadar arazi kullanımı ve ulaşım ağıyla durağan nitelik taşıyan sistemler olarak kabul edilen kentler, yüzyılın ikinci yarısından sonra zamanla oluşan ve gelişen, değişim süreci içindeki bir sistem olarak görülmeye başlamışlardır. Kent, günümüzde birçok işlevleri içerisinde barındıran toplumsal bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sistem insanların istem ve gereksinmelerinin karşılanması amacına yönelmiştir [Keleş, 1990].

Günümüzdeki kentsel alanlar karmaşık ve dinamik sistemlerdir. Bu alanlar fiziksel, sosyal ve ekonomik değişimleri yansıtır ve birçok değişime zemin hazırlarlar. Hiçbir kent hem dış kuvvetlerden hem de iç kuvvetlerden bağımsız düşünülemez. Bu bağlamda kentlerde sürekli bir değişim ve gelişim süreci gözlenmektedir [Roberts, 2000].

Kentsel dönüşüm kavramı, 19. yüzyıl Sanayi Devrimi ile birlikte yaşanan sosyo-ekonomik değişimlerin ardından Avrupa'da geniş kapsamlı mekansal ve yapısal dönüşümler şeklinde ortaya çıkmış, İkinci Dünya Savaşı'nın neden olduğu büyük yıkımların ve kentsel çöküntülerin giderilmesi, kentlerin yeniden yapılanması gibi gereksinimler nedeniyle gelişerek günümüze ulaşmıştır [Akbelege, 2004].

1980'lerden itibaren kentsel dönüşüm projeleri yeni boyutlar kazanmış ve planlama, tasarım ve koruma disiplinlerinin uygulama araçları haline gelmiştir [Erden, 2003]. Bu durumda kentsel dönüşüm projeleri mimarlık, şehir ve bölge planlama, peyzaj mimarlığı, inşaat mühendisliği, sosyoloji gibi birçok disiplinin çalışma konusu olmuştur.

"Dönüşüm" kelime anlamı olarak olduğundan başka biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılap, transformasyon olarak tanımlanmaktadır. Kentsel dönüşüm ise bir kentin tümünün yada belli kesimlerinin değişmekte olması, başka bir biçime girmesi şeklinde ifade edilebilir [Keleş, 2004].

Kent plancıları kentsel dönüşümü tanımlarken, kentlere yeni yerleşim alanlarının eklenmesinden ziyade, kentin geçmişte var olan kesimlerinin iç yapısında

ve başka yerleşim birimleriyle ilişkilerindeki değişmeleri ifade etmektedirler [Keleş, 2004].

Roberts (2000), kentsel yeniden oluşumu belirli bir kentsel alanda belirli bir zamandaki dejenerasyonun ortaya çıkardığı duruma bir cevap olarak doğduğunu belirtmektedir. Ayrıca geçmişteki kentsel problemlerin her kent için aynı olduğu varsayımı ve bu doğrultuda geliştirilen çözümlerin yerini günümüzde her kent için farklı uygulamalar ve çözümler getirilmesi gerekliliğinin aldığını savunmaktadır. Bu perspektifte kentsel yeniden oluşumu; değişim gereksinimi olan bir alanın ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarında sürekli bir gelişim sağlama amacında olan ve alandaki kentsel problemlere çözüm getirebilecek nitelikteki kapsamlı ve bütünleşmiş bir vizyon olarak tanımlamaktadır.

Genel bir ifadeyle "kentsel dönüşüm" kavramını kentlerin özellikle işlevini yitiren, atıl durumda bulunan parçalarının kentin sosyal ve kültürel hayatına, ekonomisine hizmet edebilmesi, kullanıcıların ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebilmesi amacıyla yeniden planlanıp, yeniden yapılanması olarak tanımlayabiliriz.

İşlevini yitiren alanların kentsel hayata kazandırılması, ihtiyaçlara cevap verebilmesi için geliştirilecek kentsel dönüşüm projelerinin başarıya ulaşması için bazı prensipler dahilinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu prensipleri Roberts (2000), şöyle sıralamaktadır, bir kentsel dönüşüm:

- Bir kentsel alanın koşullarının detaylı bir analizine dayanmalıdır,
- Bir kentsel alanın fiziksel dokusu, sosyal yapıları, ekonomik temeli ve çevresel koşullarının eş zamanlı uyumunu amaçlamalıdır,
- Problemlerin çözümü ile ilgili kapsamlı, bütünleşmiş bir stratejinin ortaya çıkması, uygulanması ile eş zamanlı bir uyum yakalama amacında olmalıdır,
- Sürdürülebilir gelişmenin amaçları doğrultusunda gelişen uygulama programları ve bir strateji sağlamalıdır,
- Açık, kullanıma hazır hedefler belirlemelidir,

- Doğal, ekonomik, insana ait ve diğer kaynakların mümkün olan en iyi kullanımını sağlamalıdır,
- Bir kentsel alanın dönüşümünde mümkün olan en iyi işbirliği ve ortaklıkla fikir birliği sağlama eğiliminde olmalıdır,
- Kentsel alanlar üzerinde rol oynayan iç ve dış güçlerin etkisinin değişiminin gözlemeli ve spesifikleşen hedeflerin başarılmasına yönelik ilerleyişi takip etmelidir,
- Diğer gözden geçirilmesi gerekecek uygulama programlarını araştırmalıdır,
- Stratejisinin çeşitli elemanlarını takip etmeli, hedefler arasında uyum sağlamak için kaynakların yönetimiyle ilgilenmelidir.

2.1. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Amaç ve Yöntemleri

Günümüz kentlerinde özellikle işlevini yitirmiş, atıllaşmış endüstriyel alanlar ile genellikle endüstriyel alanlar çevresinde gelişim gösteren gecekondu yerleşimleri kentsel dönüşüm projelerinin hedef alanlarını oluşturmaktadır. Kırsal alanlardan kentlere doğru gerçekleşen yoğun göç ile birlikte kentlerdeki nüfusun artışı, zaman içerisinde kentlerdeki terkedilmiş, işlevsiz alanların yeniden işlevlendirilerek değerlendirilme zorunluluğunu getirmiştir. Bu doğrultuda kent yönetimleri sorunlu alanlardaki potansiyelden kazanç sağlamak amacıyla uzun vadeli ve bütüncül yaklaşımlar yerine kısa vadeli ve parçacı yaklaşımlar benimsemektedirler. Ancak birbirinden kopuk olarak gelişen ve bütüncül hedeflerden uzak olan bu projeler "kolaj kentler" i oluşturmaktadır. Bu parçacı yaklaşımların sonucunda sosyal, ekonomik ve mekansal olarak tehlikeler meydana gelmektedir. Aslında bu projeler kentin vizyon hedefleri doğrultusunda ve bir bütünün parçaları şeklinde gelişmelidir. Ancak birbirinden kopuk olarak gelişen bu tür kolaj kentlerin ortaya çıkması bazı sorunları da beraberinde getirmektedir, bu sorunlar şöyle özetlenebilir:

- Kentsel alanları birbirinden koparır, kopuk ve özelleşmiş alanlar yaratır.
- Sosyal açıdan ayrışmaya mekansal destek verir

- Kısa vadeli hedeflerle yeniden işlevlendirilen alanların, uzun vadede yeni terk edilmiş alanlar olarak ortaya çıkması tehlikesini barındırır,

- Kentin uzun dönemli gelişme ve koruma stratejileri ile çatışırlar [Erden, 2003].

Kentlerin veya kent parçalarının dönüşümünün planlamasında çeşitli yöntemler karşımıza çıkmaktadır. Bu yöntemler yeniden canlandırma, sosyo-ekonomik yenileme, yenileme, esenleştirme, yeniden gelişim ve yeniden oluşum olarak sıralanabilir [Akalın, 2003];

- Yeniden canlandırma (Revitalization):

Revitalization kelime anlamı olarak yeniden canlandırma, yaşam verme ve güçlendirme olarak tanımlanmaktadır. Kentlerde düzensiz göç hareketleri, ekonomik yapının yer değiştirmesi, planlama kararlarının sağlıklı bir şekilde alınmaması ve planlama sürecinin doğru işleyememesi gibi sebeplerden dolayı kentin yapısı zarar görmekte, sosyo-ekonomik yapı bozulmakta ve bunun sonucunda fiziksel çevre yıkıma uğramaktadır. Bu durumdaki kent parçalarının temizlenerek gelişmesini sağlamak yeniden canlandırma olarak tanımlanır.

- Sosyo-ekonomik yenileme (Gentrification):

Sosyo-ekonomik yenileme, kentin belirli bir parçasında yaşayan halk ile daha üst gelir ve eğitim yapısına sahip başka bireylerin yer değişimi sonucunda dolaylı olarak fiziksel çevrenin değişimini sağlamaktır. Bunun da ötesinde daha üst gelir grubuna ve eğitim seviyesine sahip bireylerin yerleştirilmesiyle o bölgeyi sosyo-ekonomik ve çevresel olarak geliştirmektir.

- Yeniden-Yenilenme (Renewal-Renovation):

Renewal kelime anlamı olarak yenileme, onarma olarak tanımlanır. Yenileme sürecinde eskiyen kent parçalarının yıkılıp altyapı, kentsel tasarım ve alan düzenlemeleri ile yeniden gelişiminin sağlanması amaçlanmaktadır. Kentsel yenileme; bir kent parçasının ulaşım, rekreasyon ve altyapı düzenlemeleri yapılarak gelişiminin sağlanmasıdır.

- Esenleştirme (Rehabilitation):

Rehabilitation kelime anlamı olarak esenleştirme, ıslah etme, iyileştirme olarak tanımlanır. Esenleştirmede en önemli husus kentsel bölgenin mevcut halk ile korunup, yapılan çalışmalardan yararı bölge halkının görmesidir. Amaç, bozulan konut içi ve konut dışı çevre koşullarının iyileştirilmesidir.

- Yeniden Geliştirme (Redevelopment):

Rehabilitasyon ve korumanın yetersiz kaldığı durumlarda yapılmalıdır. Yeniden geliştirme, kent yenileme planının yapılmasının ardından kamu araştırmasının yapılması, çeşitli kurullardan öneriler alınması ve ekonomiyi canlandırabilecek fonksiyonların sağlanmasıdır.

- Yeniden Oluşum (Regeneration):

Regeneration kelime anlamı olarak re yeniden, generation ise üretim, meydana getirme olarak tanımlanmaktadır. Bu kavram kamu, özel sektör ve katılımcı olarak halkı bir araya getiren ve kentin problemlerinin çözümüne, kentsel alanların ekonomik, sosyal, fiziksel vb. koşullarının iyileştirilmesine yönelik kapsamlı vizyon ve eylemler bütünüdür.

2.2. Kentsel Dönüşümleri Etkileyen Etmenler

Kentsel dönüşüm sürecinin ilk bakışta yalnız tasarım ve planlamadan ibaret olduğu düşünülse de bu sürecin pek çok boyutu ve etkeni vardır: bunlar sosyal, ekonomik, yasal ve yönetsel, planlama ve tasarım etmenleridir. Sosyal etmenler olarak kullanıcıların çeşitliliği mülk sahipliliği, kültürel düzeyi, bilinçliliği, geldikleri yerler, gelenek görenekleri ve beklentileri sayılabilmektedir. Bölgenin ekonomik durumu da dönüşüm projelerinin uygulamasında olumlu yada olumsuz etki yapabilecek önemli bir etkendir. Genelde gelir düzeyi düşük yapıdaki bireylerden oluşan bir toplumda planlanan dönüşüm projesinin uygulanması daha zor olabilmektedir. Kentsel dönüşüm projelerinde önemli etkenlerden biri de yasal ve yönetsel etkenlerdir. Bir dönüşümün gerçekleştirilebilmesi için tüm yasal altyapının hazırlanmış olması gerekmektedir. Konu ile ilgili tüm yasalar birbiriyle örtüşecek

şekilde ve eksiksiz hazırlanmalı, yönetimsel olarak tüm yetki paylaşımları kesin hatlarıyla yapılmalıdır. Son olarak tüm bu karar ve stratejilerin hayata geçirilmesi planlama ve tasarım sürecinde mümkün olmaktadır. Planlama ve tasarım bu karar ve stratejileri somut hale getirerek uygulama aracı görevi görmektedir.

a) Sosyal Etmenler

Kentsel dönüşüm projelerini etkileyen önemli etmenlerden biri dönüşüm gerçekleştirileceği alanın sosyal yapısıdır. Proje alanında yaşamakta olan halkın çeşitliliği ve mülk sahipliliği, kültürel düzey ve bilinçliliği, geldikleri yer ve gelenek görenekleri, beklentileri projenin şekillenmesinde önemli faktörlerdir. Kullanıcıların beklentilerinin tanımlanması, bu beklentilerin karşılanmasına yönelik uygulanacak metodların belirlenmesi kentsel dönüşümlerin temel dayanak noktalarındandır.

- Kullanıcı çeşitliliği ve mülk sahipliği: Kullanıcıların ev sahibi, kiracı, yabancı uyruklu gibi farklı sosyal koşullara sahip olması dönüşüm projelerini güçleştiren bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Konut alanlarında uygulanacak dönüşüm projelerinin analiz aşamasında kiracı-ev sahibi oranları belirlenmelidir. Dönüşüm sürecinde ev sahipleri kiracılarının taşınma masraflarının tümünü karşılamaktadırlar. Bu nedenle kiracıların kentsel dönüşüm çalışmalarına katılımında ev sahiplerine oranla daha uzun ve detaylı bir süreç geçerlidir. Aynı zamanda yabancı uyruklu ev sahiplerinin bulunduğu alanlarda farklı yasalar da söz konusu olacağından kentsel dönüşüm süreci daha güç işleyecektir [Akalın, 2003].

- Kültürel düzey ve bilinçlilik: Kültürel düzeyi yüksek olan toplumlarda gerçekleştirilecek dönüşüm projelerine halk daha bilinçli yaklaşacağından uygulama daha kolay gerçekleşecektir. Ancak bilinçsiz ve düşük kültür düzeyine sahip toplumlarda uygulamalar daha zor gerçekleşecek ve bu durum projenin gelişiminde olumsuz etki yaratacaktır.

- Geldikler yer ve gelenek görenekleri: Kentsel dönüşümlerde yerleşik halkın geldiği yer ve buna bağlı olarak da sahip olduğu gelenek görenekler önemli faktörlerdir. Farklı yerlerden gelerek alana yerleşmiş

ve kozmopolit bir yapı oluşturmuş halkın neticede beklentilerinin de çok çeşitli olmasıyla dönüşüm sürecinde daha fazla güçlük yaşanması mümkün olmaktadır. Bunun aksine uzun yıllar aynı bölgede yaşamış ve ortak alışkanlıklar, davranış biçimleri, bilinçlilik kazanmış halkın dönüşüm sürecinde karmaşık yapıdaki halka oranla daha fazla avantajlarının mevcut olduğunu söylemek mümkündür [Özden, 2002].

- Beklentiler: Dönüşüm projelerinde dikkate alınması gereken faktörler arasında kullanıcı halkın beklentileri, yaşadıkları çevreden hoşnutluklarının önemli bir yeri vardır. Çünkü temelde amaç kamunun yararıdır. Kullanıcı çevrenin bulundukları yerden hoşnutluk durumları varsa hoşnut olmadıkları yönler belirlenmeli, araştırılmalı ve çözüm yoluna gidilmelidir [Özden, 2002].

b) Ekonomik Etmenler

Kentsel dönüşümün uygulanacağı alandaki yerleşik halk veya alanda yaşamayan ancak alandaki mülklerin sahibi olan kişilerin ekonomik durumunun iyi olması projenin desteklenmesini sağlayacaktır. Ancak ekonomik sorunlar yaşayan halk projeyi desteklemeyecek aksine projenin ilerleyişinde zorluk çıkarabilecektir. Dönüşüm projelerinde uygulamaların yalnız devlet tarafından karşılanması çok zor olabilmekte bu yüzden mülk sahiplerinin ekonomik durumları uygulamada önem teşkil etmektedir. Mülk sahiplerinin ekonomik durumlarının düşük olması durumunda devlet desteği ve kamu-özel sektör ortaklıkları ile projeye finanssal destek sağlanabilecektir.

c) Yasal ve Yönetsel Etmenler

Kentsel dönüşüm projelerinin hayata geçirilmelerinde en önemli noktalardan biri de yasal durumdur. Bir proje her açıdan planlanmış ve uygulamaya hazır durumda olsa da yasal altyapı hazırlanmamış ise bu projenin uygulanması söz konusu olamaz Bu konuda düzenlenmiş yasalar aynı zamanda birbiriyle örtüşmeli yada tamamlar şekilde olmalıdır. Yönetsel yapı da önemli bir etmen olarak dönüşüm projelerini etkilemektedir. Yasalarla yönetimsel yapı düzenlenerek yetki paylaşımı yapılmalıdır. Dönüşüm projeleri ancak sağlıklı biçimde kurulmuş ülkelerde başarıya ulaşabilmektedir.

Kentsel dönüşümlerde yerel yönetimler kadar özel sektör ortaklıkları da büyük rol oynamaktadır. Örneğin İngiltere'de kentsel dönüşümlerde özelleştirmeye ağırlık verilerek kamunun yükü özel sektör ortaklıklarıyla azaltılmaktadır [Özden, 2002].

d) Planlama ve Tasarım Etmenleri

Kentsel dönüşümler bir noktaya kadar kararlar ve stratejiler bütünü iken daha sonra planlama ve tasarım boyutuyla karşımıza çıkmaktadır. Kentsel dönüşüm projelerinin gelişim sürecinde bu karar ve stratejilerin olduğu kadar planlama ve tasarım aşamalarının da önemi vardır. Planlama ve tasarım etmenleri, kentsel dönüşümlerde karar ve stratejileri somut hale getirmekte, kentsel alana yansıtmakta ve uygulama aracı görevi görmektedirler. Dönüşüm projelerindeki tasarım hedeflerini şöyle sıralamak mümkündür:

- Kentsel dönüşüm projeleri açık alanları, caddeleri, kamuya açık alanları kapsayan bütüncül tasarım ana fikrini benimsemelidir,
- Tasarım her türlü detayı kapsamalı ve kaliteli bir çevreyi amaçlamalıdır,
- Mekansal tasarım toplumdaki genç, yaşlı, özürlü her türlü insanın gereksinimlerini karşılayacak şekilde olmalıdır,
- Kentsel dönüşüm taşıtlar, bisikletler, yayalar, özürlüler vb. için uygun yol, geçit ve park alanları sağlamalıdır,
- Kentsel dönüşümler terkedilmiş yapılardan faydalanmalı, onları dönüştürerek yeniden işlevlendirmelidir,
- Trafiğin düzenli sağlanması, olağanüstü hava koşullarına tedbirler ve özenli mimari ile gece kullanımında tam güvenlik konularında hassas davranılmalıdır,
- Tasarımda karma kullanım stratejisi desteklenmelidir,
- Manzara noktalarından yararlanılmalı ve semt parkları yaratılmalıdır,
- Kentsel dönüşümler heykel, sergi alanları, müzeler vasıtasıyla tarihi çevreye ve alanın kimliğine saygılı olmalıdır,

- Kent mobilyaları, kaldırım taşları ve klasik cadde tasarımları gibi standart çözümlerden kaçınılmalıdır,

- Kentsel dönüşümler bayramlar, kutlamalar ve sanatsal olaylarda kullanılacak açık ve kapalı kamu mekanları yaratmalı ve olanları değerlendirmelidir [Özden, 2002].

Kentsel dönüşüm projelerinde planlama ve tasarım sürecine geçilmeden önce proje tüm boyutlarıyla ele alınmalı ve sonuçta proje disiplinlerarası bir çalışmanın ürünü olmalıdır. Proje kapsamında şehir ve bölge planlaması, mimarlık, inşaat mühendisliği, peyzaj mimarlığı, sosyoloji, iktisat, hukuk gibi pek çok meslek disiplininden uzmanların yer aldığı geniş bir kadro ile birlikte analizlerin yapılması ve yapılan analizlerin değerlendirilmesiyle uygulamaya geçilmesi projenin başarıya ulaşmasında çok önemlidir.

2.3. Kentsel Dönüşüm Projelerinde Bütüncül Yaklaşım Stratejisi

Kentsel dönüşümlerde bir kentsel alanın canlılığının başarılı bir şekilde sağlanabilmesi için bütüncül bir yaklaşım benimsenmelidir. Bütüncül bir yaklaşım dinamik olmalı, değişim ve yenilenmeyi hedeflemeli ve gelişmeleri aşamalı bir şekilde gerçekleştirmelidir. Bütünleşme aşama aşama kaydedilen büyüme/gelişme sistemiyle elde edilmektedir. Çoğu zaman bir kent parçasının aşamalı olarak yenilenip geliştirilmesi tek aşamalı olarak tümüyle yenilenmesinden daha olumlu sonuçlar vermiştir. İnsanın toplumsal yaşamını destekleyen, bütüncül bir tasarım için aşağıdaki unsurlar üzerinde durulmalıdır:

- Kitle-açık alan ilişkilerinin önemsendiği şekil-zemin kuramındaki "mekansal tanımlılık",

- Çeşitli kentsel alanları birbirine bağlayan ulaşım akslarının düzenlenmesi üzerinde duran bağlantı kuramındaki "bağlantı" yada "iletişim",

- Kentsel alanlardaki tarihsel, kültürel ve toplumsal değerlerin anlaşılması temeline dayalı olan "yer" kuramındaki "toplumsal duyarlılık".

Bu nitelikleri kapsayan bir yaklaşım başarılı bir tasarıma giden yolda önemli bir adımdır [Oktay, 1993].

Kentsel alanlarda karma yada bütünleşmiş fonksiyonları kapsayan mekanlar ayrı veya tek fonksiyonlu mekanlara oranla çok daha zengin ve canlı bir yaşantı sunmaktadırlar. Örneğin modern kentlerde iş alanları ile konut alanlarının birbirinden kopuk bir şekilde planlanması iş saatleri dışında kentin canlılığını yitirmesine neden olmaktadır. Bu nedenle farklı kullanım alanları birbirleriyle ilişkili olarak planlanmalı ve bu karma kullanım yoluyla kentin günün her saatinde canlılığını koruması sağlanmalıdır. Bu bir bütüncül yaklaşım stratejisidir. Bütüncül yaklaşım stratejisi çerçevesinde tasarım süreci 4 aşamaya ayrılabilir [Oktay, 1993]:

- Yer-bölge gelişiminin incelenmesi: Bu kapsamda kentin gelişimini etkileyen temel aşamalar, planlama önerileri irdelenir.

- Mekansal analiz: Kentin mevcut fiziksel yapısının analizidir. Kentsel doluluk ve boşluklar ortaya konur. Dış mekan sistemleri ve bağlantı öğeleri saptanır.

- Kayıp/kullanımsız mekanların saptanması ve yeniden kurgulama olanaklarının değerlendirilmesi: Bu aşamada problem ve olanaklar incelenir. Kayıp ve kullanımsız mekanlar şematik olarak belirlenir. Ulaşım aksları incelenerek kesintiye uğrayan noktalar saptanır. Politik ve ekonomik gelişim politikalarına bakılarak gelişimin kaçınılmaz olduğu yenilenme alanları değerlendirilir. Bölge içindeki önemli tarihsel öğeler ve korunacak yapılar o yerin yeniden gelişiminde önemli noktaları teşkil ederler.

- Tasarım kararları: İşlevsiz mekanların yer aldığı alanların ve yüksek nitelikli mekanların ortaya konmasıyla kentsel süreklilik içindeki problem noktalar belirlenir. Bu aşamada tasarımcı kullanıcıların talepleri, ihtiyaçları ve bölgenin geçmişini analiz ederek tasarım kararlarını alır.

Bu aşamalar kapsamında, öncelikle incelediğimiz kentin veya kentsel alanın planlanmasında geçmişte hakim olan akımlar, stratejiler araştırılır. Bu planlama

sürecinde yeşil alanların, sanayi alanlarının, konut yerleşimlerinin vb. hangi doğrultuda gelişme gösterdiği incelenir.

İkinci olarak incelediğimiz alanın mevcut fiziksel durumu ve sorunları belirlenir. Bu sorunlar şöyle örneklenebilir;

- Su kıyısındaki sorunlar,
- İç bölgelerdeki sorunlar,
- Yeşil kuşaklardaki sorunlar,
- Tarihi konut ve ticaret işlevli dokunun sorunları,
- Konut topluluklarının biçimlenmesinde etkili olan topografya ile ilgili sorunlar,
- Alanın kendi içlerinde tanımlı olmalarına rağmen birbirleriyle bağlantısı olmayan bölgeleri arasındaki kopukluk sorunları [Oktay, 1993].

Üçüncü olarak kentin veya kentsel alanın problem noktaları belirlenir. Bu kapsamda kayıp ve işlevsiz mekanların tespiti yapılarak bu alanlar hakkında öneriler getirilir. Son olarak belirlenen problem noktaları, kayıp ve işlevsiz mekanların belirlenmesiyle tasarım aşamasına geçilmektedir. Bu aşamada tasarımcı alanın geçmişine duyarlı bir şekilde ve kullanıcı gereksinimlerini karşılayacak şekilde tasarım kararlarını alacaktır [Oktay, 1993].

2.4. Türkiye'de ve Dünyada Kentsel Dönüşüm Projelerinin Dünü ve Bugünü

Kentler durağan sistemler olmayıp çağın getirdikleriyle birlikte sürekli değişen ve gelişen dinamik sistemlerdir. Savaşlar, doğal afetler gibi yıkıcı etkiye sahip olan olayların ardından özellikle kentlerde yenilenme hareketleri ortaya çıkmaktadır. Dünyada özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında yıkıma uğramış birçok Avrupa ülkesinde bu tip kentsel yeniden yapılanma projeleri hız kazanmıştır. Çizelge 2.1.'de kentsel dönüşümün günümüze kadar olan gelişimi yer almaktadır.

19. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin ardından Avrupa'da endüstriler belirli bölgelerde toplanmaya başlamış ve hızla gelişen yeni kentlerin doğuşuna yol açmışlardır. Bununla birlikte varolan kentlerde ve endüstri ile birlikte oluşan yeni kentlerde olağanüstü bir nüfus artışı yaşanmıştır. Örneğin İngiltere'de Sanayi Devrimi'nin başlangıcında nüfusun beşte biri kentlerde, beşte dördü kırsal kesimde yaşamaktayken 1830'lu yıllarda kır ve kent nüfusu hemen hemen eşitlenmiş, daha ilerleyen tarihlerde ise başlangıçtaki oran tam tersine dönmüştür. 19. yüzyılın ortalarında kentlerde endüstri egemenliğinin bir sonucu olarak çevresel kirlilik ve sağlıksız konutlar insan sağlığını ciddi bir şekilde etkilemeye başlamıştır [Benevola, 1981].

Kırdan kente yoğun göç ekonomik ve sosyal sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu durum kent alanlarında ciddi boyutta çöküntüye yol açmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'da tüm metropollerde geniş kapsamlı şehir planları yapılmaya ve modern merkezler yaratılmaya başlanmıştır. Tahrip olmuş, zarar görmüş bölgelerde cadde ve bulvarlar gibi açık alanlar ve idari binalar, eğitim binaları, opera evleri, istasyonlar ve kültür merkezleri inşa edilmiş, büyük ticari kompleksler büyük oranda nüfusu çekmeye başlamıştır. Banka ve sigorta şirketlerinin gelişimi ve büyük endüstri gruplarının bürolarının buralara odaklanmasıyla modern şehir merkezleri doğmaya başlamıştır [Özden, 2002].

İlk şehir yenileme hareketleri 1950'lerde "slum" adı verilen sefalet yuvalarının temizlenmesi ile başlamıştır. Slum temizleme çalışmaları yüzyılın ilk yarısı boyunca şiddetli bir şekilde devam etmiştir. Fakat kent yenileme programları tarafından, 1950 ve 1960'larda Birleşik Devletlerdeki bozulmuş şehir-içi alanların oluşumuna sebep olduğu gerekçesiyle bu harekete karşı bir tepki oluşmaya başlamıştır. 1960'lardan sonra hızla yıkma ve kaldırma prensiplerinin yerini rehabilitasyon prensibi almıştır [Freestone, 2000].

Çizelge 2.1. Kentsel yeniden oluşumun gelişimi [Roberts, 2000].

Politika tipi	1950'ler yeniden yapılanma dönemi	1960'lar yeniden canlandırma dönemi	1970'ler yeniden yenileme dönemi	1980'ler yeniden geliştirme dönemi	1990'lar yeniden oluşum dönemi
Genel strateji ve uyum	Eski alanların ve kentlerin bir master plana dayalı yeniden yapılanması, banliyö gelişimi	1950'lerin devamı niteliğinde banliyö, dış büyüme ve rehabilitasyona doğru ilk girişimler	Yerinde yeniden yenilenme ve çevre planları üzerine odaklanma, dış büyümeye devam	Gelişim ve yeniden geliştirme ile ilgili çok sayıda büyük plan ve projeler	Daha kapsamlı politika ve uygulamaya doğru hassas planlar
Önemli aktörler	Ulusal ve yerel hükümet; özel sektör girişimci ve üstlenicileri	Kamu ve özel sektör arasında uyum sağlanması	Özel sektörün büyüyen rolü ve yerel hükümetin desantralizasyonu	Özel sektör ve özel kuruluşlara vurgu	Baskın yaklaşım ortaklığı
Uygulama düzeyi	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Bölgesel düzeyde uygulama	Başlangıçta bölgesel ve yerel düzeyler sonra daha yerel vurgu	1980'lerin başlarında alan odaklı daha sonra yerel seviyede vurgu	Stratejik perspektifin yeniden tanıtımı; bölgesel aktivitenin büyümesi
Ekonomik odak	Bazı özel sektör ilişkisi ile kamu sektör yatırımı	1950'lerden itibaren özel yatırımın büyümesi	Kamu sektöründe kaynak sıkıntısı ve özel yatırımların artışı	Özel sektör, seçici kamu fonlarıyla baskın	Kamu, özel ve gönüllü fonlar arasında büyük bir uyum
Sosyal içerik	Konut ve yaşam standartlarının yükselişi	Sosyal yapı ve refahın yükselişi	Topluma dayalı faaliyet ve daha büyük yetkilendirme	Çok seçici devlet desteğiyle toplumsal yardım	Toplumun rolü üzerinde vurgulama
Fiziksel vurgu	İç alanların yer değişimi ve dış gelişim	Mevcut alanların rehabilitasyonu ile 1950'lerden devam	Eski kentsel alanların daha kapsamlı yenilenmeleri	Yer değiştirme ve yeniden gelişme planlarının yapılması	1980'lerden daha makul ve akılda kalıcı
Çevresel yaklaşım	Peyzaj planlama ve yeşillendirme	Seçici gelişimler	Bazı yeniliklerle çevresel gelişim	Daha kapsamlı bir çevre bilincinin oluşması	Çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması için daha kapsamlı düşünceler

İngiltere'de 1940 ve 1950'li yıllar yeniden yapılanma, yer değiştirme ve fiziksel problemlerin çözümü ile ilgili çalışmaların yoğunlaştığı bir dönemdir. Bu dönemde yüksek katlı binalar ve endüstrileşmiş inşa teknikleri kullanılmaya başlanmıştır. 1950'li yılların ardından İngiltere'de yeniden yenilenmeye doğru eğilimler başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da savaşın neden olduğu yıkımların giderilmesi ve kentlerin yeniden yapılandırılması şeklinde gelişen bir süreç oluşmuştur. Savaşın ardından uluslararası ticaret; yeni taşımacılık ve iletişim araçlarını kullanan küresel bir ekonomi yaratma amacı ile tüm dünyayı birbirine bağlamıştır. Üretim, ticaret ve mali sistemlerin küreselleşmesi ise paranın fiziksel özelliğini değiştirerek elektronik bir araç haline getirmiştir. Aynı dönemde Amerika'da çıkan 1949 Konut Yasası'nda kentsel dönüşümün temel prensipleri ve amaçları belirlenmiştir. Programda şehir yenileme amaçları;

- Düşük standartlardaki konut sayısının azaltılması
- Şehir ekonomilerinin yeniden yapılandırılması
- Sağlıklı konut alanlarının oluşturulması

şeklindedir [Akalın, 2003].

Almanya'da İkinci Dünya Savaşı'nın ardından kentsel ve özellikle endüstriyel alanlarda çöküş gözlenmiş ve 1945-1960 yılları arasındaki periyotta bu alanlar yeniden inşa edilmiştir. Alman kentlerindeki bu çöküş çağın getirdiklerinden değil savaş sonrası dönemde konut standartlarını yükseltme çabasıyla birlikte endüstriyel altyapının gerilemesinden -özellikle Ruhr gibi ağır endüstriyel alanlarda- ortaya çıkmıştır [Fraser, 2003].

Yeniden oluşum süreci diğer kentlerde olduğu gibi Almanya'da da çok boyutluydu: Konut stoğunu arttırmak, yeni konforlu alanlar yaratmak, kamu altyapısı sağlamak ve ulaşım sistemlerini geliştirmek vb. yeniden oluşum programları; arazi kazanma, parselleme, yapıların yıkımı, kullanım değişiklikleri ve eğer gerekiyorsa mülkiyet transferi gibi konuları içermektedir. Bu programlar "B-Plan", "Stadtebauliche Rahmenplan" kapsamında yürütülmektedir ayrıca "Sozialplan" ile de bağlantılıdır [Fraser, 2003].

İkinci Dünya Savaşı'ndan 1970'lere kadar olan dönem "Fordizm" olarak ifade edilmektedir. Bu süreçte üretimde farklılaşma, standartlaşma, teknolojide gelişme yaşanmış; bazı kentsel alanlar endüstri alanları haline gelmiş ve bu alanlarda yoğunlaşma baş göstermiştir. Endüstriyel bölgelerdeki bu yoğunlaşma neticesinde kentte fonksiyonlar uzmanlaşmaya başlamıştır [Akalın, 2003].

1960'larda ve 1970'lerin başlarında İngiltere'de kent içindeki konut alanlarının temizlenmesi ve bu konut israfının telafisi ile ilgili problemler konut değerlerinde yüksek bir artışa sebep olmuştur. 1970'lerin ortalarına gelindiğinde eğitim faaliyetleri, istihdam fırsatları gibi sosyal faktörlerin de kentsel alanların gelişiminde önem taşıdığının ve yenilenme sürecinin bir konut probleminden ibaret olmadığının farkına varılmıştır [Fraser, 2003].

1960'lı yılların sonlarına doğru Fordist üretimin bazı sınırlamalar getirmesi sonucunda ekonomik olarak sorunlar yaşanmıştır. 1973 petrol krizini atlatabilmek, üretim ve karlılık oranlarını arttırmak amacıyla post-Fordizm süreci ortaya çıkmıştır. Bu süreçte ileri teknoloji kompleksleri kurulmuş, endüstride yeni örgütlenme yöntemleri ortaya çıkmıştır [Akalın, 2003]. 1973 petrol krizinin etkileri, İkinci Dünya Savaşı ardından kendilerini güvenli bir şekilde yenileyen büyük endüstriyel ve ticari şehirlerde dramatik olarak hissedilmiştir. Londra, Glasgow, Liverpool ve Newcastle' da kalan limanlar ve doklar kapanmaya başlamıştır [Meller, 1997].

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra İngiltere'de plancılar kendilerine ekonomik ve sosyal değişimin eşiğinde bulmuşlardır [Meller, 1997]. 1960'lardan itibaren ekonomik düşüş etkisini göstermeye başlamış ve ekonominin iyileştirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Şirketler ve fabrikalar kapanmaya başlamış, ekonomik faaliyetler azalmıştır. Bununla birlikte fiziksel ve sosyal değişim, yoksunlaşma ortaya çıkmıştır.

1979'da İngiltere'de Mrs. Thatcher liderliğinde muhafazakar parti seçilmiştir. Ancak Thatcherizm' in politik tutumları İngiltere'nin kent planlama ideolojisini bölmüştür [Meller, 1997]. 1989 Yıllık İnceleme Komisyonu tarafından İngiltere'nin 1979 yılından itibaren izlediği politika incelenmiş, sonuçta Kentsel Dönüşüm ve Ekonomik Gelişme Raporu hazırlanmıştır. Raporda politikaların çok fazla birim tarafından yönlendirilmesinin, yerel ve merkezi hükümet arasındaki anlaşmazlıkların sorunlara yol açtığına değinilmiştir [Akalın, 2003].

Fransa'da endüstrileşmenin İngiltere'ye oranla daha geç gerçekleşmesi nedeniyle Fransa'da kentler İngiltere ile aynı dönemlerde aynı endüstriyel çöküntü alanlarına sahip değildi. Fransa'da İkinci Dünya Savaşı'nın öncesi ve sonrasında büyük şehirlerde kontrolsüz göç neticesinde çöküşler başlamıştır. Daha sonraki dönemlerde Fransa'da kentlerin büyümesi ve gelişimi kontrol altına alınmıştır. 1980'lerde birçok yasa ve programlar çıkmıştır. Bu çalışmalar "Comité Interministerielle des Villes" ve onu destekleyen "Direction Interministerielle des Villes" (DIV) tarafından takip edilen 1989'da Report Dubedout ve Banlieue 89 programıyla başlamıştır. Bu ve bunun gibi gelişmeler 1990'ların sonlarında ve 2000'li yılların başlarında Fransa'nın şehirlerinin yeniden oluşumunda önemli etkenler olmuşlardır [Fraser, 2003].

İngiltere'de 1979'dan 1997'ye kadar korumacı hükümetler dahi yenilenme ihtiyacı üzerinde durmuşlar, ancak bu faaliyetlerin özel sektör desteğiyle gerçekleşmesi gerektiğini vurgulamışlardır.

Belçika ve Hollanda'daki örnekler ise çeşitlilik göstermektedir. Belçika' daki Wallonie bölgesi buradaki kömür endüstrisinin gerilemesiyle zarar görmüştür. Bu problemlere kamunun yetersiz müdahalesi olmuştur. Walloon hükümeti alanın ekonomisinin yeniden yapılanması ve şehirlerin yeniden oluşumu için yeterli olamamıştır. Bu süreçte 1996'da "The Regional Planning Act" imzalanmıştır. 1997 ve 1998'de bölgesel hükümet tarafından yeniden oluşum için kapsamlı bir program geliştirilmiştir. Ancak bu sürecin işleyişinde belediyeler temel etkenlerdendir. Bu çalışmada "brownfield" adı verilen terkedilmiş endüstriyel alanların yeniden oluşumu, eski konut stoğunun gelişimi ve telafisinin kesin bir vurgusu bulunmaktadır. Diğer hedefler ise ana kentlerde ticari merkezlerin gelişimi ve yeni fonksiyonların getirilmesidir [Fraser, 2003].

Hollanda ve Belçika kentsel anlamda İngiltere ve Almanya kadar zarar görmemiştir. Hollanda'da özellikle Rotterdam şehrinin savaşın etkilerinden zarar gördüğünü söylemek mümkündür. Diğer büyük etkiler genellikle Hollanda'daki alan yetersizliğinden kaynaklanmıştır. Alan yetersizliği, fiziksel hedefleri olduğu kadar sosyal ve ekonomik hedefleri de karşılamak amacıyla ve tüm yapılanabilir arazilerin kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır.

Hollanda'daki kentlerin yeniden oluşumlarının kuzey-batı Avrupa'daki kentsel yeniden doğuş programının bir parçası olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte kentsel alanlar stratejisinde ve ulusal mekan planlamada güçlü bir geleneksellik vardır. Yeniden oluşum için politika ve yasal bir çerçeve oluşturulmakta, bunlar bir program dahilinde bütünleştirilmektedirler.

1990'larda iki önemli politika ortaya çıkmıştır. Bunlar "City Challenge" ve "Single Regeneration Budget" (Yeniden Gelişme Bütçesi) politikalarıdır. Bu politikalar dönüşüm projelerinde halkın katılımını sağlamayı amaçlamıştır. Bu süreçte Amerika'da alınan topluluklara olanaklar yaratma kararı ile "Güçlendirme Bölgeleri" ve "Serbest Bölgeler" oluşturularak yatırımlar desteklenmiştir. Avrupa Birliği, Avrupa ülkelerine yeniden yapılanma için maddi destek sağlayan çok önemli bir kaynaktır. Ayrıca Avrupa ülkelerindeki bölgesel dengesizlikleri gidermek amacıyla 1975 yılında kurulan "Avrupa Bölgesel Gelişme Fonu" da bu ülkelere finanssal destek sağlamaktadır. [Akalın, 2003].

Günümüzde tüm politik düzeylerde, kentsel yeniden oluşumlar kent politikasının bir aracı olarak ilgi görülmektedir. Ulusal düzeyde son yıllarda birçok ülke kendi kent politikalarını gözden geçirerek kentsel yaşam koşullarının iyileştirilmesi konusunda teşebbüslerde bulunmakta bu doğrultuda yeni yasalar düzenlenmektedir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm ve şehir yenileme gereksinimi özellikle 1950'lerden sonra hızlanan şehirleşme sürecinin sonunda karşımıza çıkan göç, gecekondulaşma, deprem ve işlevini yitirmiş kent parçaları gibi sorunların ortaya çıkması ile doğmuştur. Avrupa şehirlerinde İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlanan yapılaşma, planlama sürecine benzer olarak Anadolu'da da yeniden geliştirme ve oluşum süreci yaşanmıştır.

Günümüzde Ankara, İstanbul gibi büyük şehirlerde dönüşüm projeleri uygulanmaktadır. Ancak kentsel fonksiyonlarda plansız yapılan dönüşümler, yanlış yatırımlar, ekonomik faaliyetlerin hedeflerinin iyi belirlenememesi kentsel alanların yıkımına sebep olmaktadır. Tarihsel değeri olan alanların ve değerli yapıların yeniden kullanımı önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır [Gürsel, 2004].

Türkiye'de günümüzde büyükşehir belediyelerinin yapmış oldukları dönüşüm yada rehabilitasyon projesi çalışmaları gerçek anlamda yenileme projeleri olarak değerlendirilememekte, bu projeler kentsel tasarım projesi yada mevzi imar planı boyutunda kalmaktadır. Ülkemizde yerel yönetimlerin kentsel dönüşümü algılayışlarında büyük bir vizyon sorunu vardır [Özden, 2002].

Kentsel dönüşüm projelerinin tasarımında ve uygulamasında dört önemli kriter karşımıza çıkmaktadır: Vizyon, yeni bir yaklaşım, proje ortaklığı ve yenilikçi model ve yaklaşımlar [Göksu, 2004]:

- Vizyon: Büyük ölçekli kentsel dönüşüm projelerinin orta ve uzun vadeli bir vizyonu olmalıdır. Bu vizyon geleceğin tasarımını ve yaşam biçimini ortaya koymalıdır. Bu vizyon doğrultusunda alınan stratejik kararlar proje için büyük önem taşımaktadır.

- Yeni bir yaklaşım: Kentsel dönüşüm projeleri klasik proje ve planlama anlayışıyla gerçekleştirilmemelidir. Bu projelerde geniş tabanlı katılım sağlanmalı, uzlaşmacı bir ortam yaratılmalıdır. Kamu, özel ve sivil sektörlerin katılımıyla kentsel dönüşüm stratejileri birlikte geliştirilmelidir.

- Proje ortaklığı: Yerel örgütler ve projeden etkilenen gruplar, kentsel dönüşüm projelerinin strateji gelişimi ve uygulamasında büyük önem teşkil etmektedirler. Yurtdışı örneklerinde mahalle odaklı planlama, ekonomik gelişme, kentsel hizmet üretme vb. örgütlenmeler ile mahalle geliştirme şirketlerinin dönüşüm projelerindeki görevi büyüktür.

  Ülkemizde nadiren büyük şehirlerde uygulanan dönüşüm projelerinde ülkemiz koşullarına özgü ve yurtdışı örneklerine benzer uygulamalara rastlanmaktadır. Bu projelerin gerçekleştirilmesinde :

  1. Farklı bölgelerde farklı strateji ve projelerin geliştirilmesi gerekliliği,

  2. Projenin o kentin vizyonunun geliştirilmesine yardımcı olduğu,

3. Çözüm önerilerinin ortaya çıkmasında özellikle yerel topluluklar ile yerel yönetim ve yatırımcıların işbirliğinin önemi, gibi temel ilkeler ortaya çıkmaktadır.

- Yenilikçi model ve yaklaşımlar: Kentsel dönüşüm projelerinde farklı ve yenilikçi model ve yöntemler geliştirilmelidir. Bu model ve yöntemler projeden etkilenen gruplar tarafından geliştirilmeli ve uygulanabilir olmalıdır.

Ülkemizde kentsel dönüşümün önemini dikkate alarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 2004 yılında "Kentsel Dönüşüm Yasa Taslağı" hazırlamıştır. Taslakta kaçak yapılaşan kent kesimlerinin, afet riski olan alanların, bilim ve teknik kurallarına aykırı yapıların dönüştürülmesi, bu alanların sağlıklı ve güvenli yaşam ortamlarına dönüştürülmesi gereği belirtilmektedir. Ayrıca kentsel dönüşüm alanlarında dönüşüme yol gösterecek olan kentsel dönüşüm planı adı altında 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarının hazırlanacağı belirtilmektedir [Keleş, 2004].

3. ENDÜSTRİYEL ALANLARIN KENTSEL DÖNÜŞÜMÜ

19. yüzyıl Sanayi Devrimi ile oluşmaya başlayan endüstri kentleri ve bölgelerinin zaman içerisinde global ekonomide daha ucuz işgücü ve esnek üretimi sağlamak amacıyla daha az kentleşmiş mekanlara taşınması, teknolojideki hızlı gelişim ile birlikte yeni üretim metodları, sistemlerinin geliştirilmesi gibi nedenlerden dolayı 20. yüzyıl ortalarında eskimeye, işlevlerini yitirmeye başlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından endüstri kentleri daha az tercih edilmeye başlamış ve bu kentler bir çok açıdan çöküş yaşamışlardır.

İşlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü incelenirken karşımıza "brownfield" kavramı çıkmaktadır. Amerikan Çevre Koruma Temsilciliği bu kavramı, "büyüme ve gelişmenin gerçek yada görünen çevresel pislikten ibaret olduğu yerlerde bulunan terkedilmiş, atıl yada kullanım dışı kalmış endüstriyel ve ticari donatı alanları" olarak tanımlamaktadır. "Brownfield" alanları hem ulusal bir öneme sahip hem de kentlerin ekonomik gelişimiyle doğrudan ilgili alanlardır. Bu alanlar genellikle kent merkezlerinde ve mevcut altyapı olanaklarına sahip olmaları nedeniyle değerlendirilmesi gereken bir kaynak durumundadırlar [Özden, 2002].

Son 20 yılda kentlerde yoğun nüfus artışı sonucunda kullanımsız mekanların işlevlendirilme zorunluluğu ve artan ekolojik bilinç ile birlikte bu işlevsiz endüstriyel bölgelerin yeniden işlevlendirilmesi üzerinde dönüşüm projeleri gerçekleştirilmektedir. Bu projelerle alanın içinde bulunan endüstriyel mirasın korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması kent için bir sosyal-kültürel cazibe merkezi haline gelmesi, iş ve üretim olanaklarının yeniden sağlanması, rekreasyon ve turizm tesisleri ile donatılması, konut kullanımının desteklenerek alanın canlılığının sağlanması hedeflenmelidir. Bu hedefler arasındaki en önemli noktalardan biri olan endüstriyel mirasımızın değerlendirilmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasının toplumun kültürel kimliğini yaşatmada ve geleceğine yön vermede önemli adımlardan biri olduğunu söyleyebiliriz.

Endüstriyel miras olarak yapılar tek başlarına ele alındıklarında ait olduğu çağın sosyal ve kültürel boyutunu tam olarak yansıtamayabilirler. Yapıların yanında

araziler, peyzaj, arkeolojik alanlar, eşyalar gibi öğeler bütüncül bir bakış açısıyla ele alınmalıdır. Bu öğeler ve kullanım amaçları tespit edilerek yeniden işlev kazandırıldıkları takdirde kültürel kaynak olarak önem kazanmaktadırlar. Başlıca endüstriyel miras kaynakları olan endüstriyel yapılar ve peyzajın incelenmesi ve araştırılması ile sahip olunan mirasın değeri anlaşılmakta ve bunun neticesinde bu mirastan koruma ve değerlendirme yoluyla istifade edilmektedir [Kıraç, 2001].

Endüstriyel alanların terk edilmeleri ve işlevsiz kalmaları endüstriyel miras için başlıca tehlikedir. Bu alanlar inşa edildiklerinde çağın ihtiyaçlarını karşılayan teknoloji ve fiziksel donanıma sahip birer tesisken zaman içerisinde yapısal eskimeler, zayıflamalar, teknolojinin hızla gelişimiyle yetersiz kalan teknolojik donanım gibi nedenler sonucunda işlev değişimleri gerçekleşir veya tamamen işlev yitirilerek bu alanlar terk edilir [Kıraç, 2001].

Endüstriyel mirasın değerlendirilmesinde kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması amacı yanında, kentlerdeki yoğun nüfus nedeniyle kentsel alanların en verimli şekilde kullanılma zorunluluğu yani diğer bir deyişle kentsel ekonomik nedenler geniş yer tutmaktadır.

İşlevini yitirmiş bir endüstriyel alanın dönüşümünde anıtsal ve ticari olmak üzere 2 tür yaklaşım söz konusudur. Anıtsal yaklaşımda endüstriyel tesis mümkün olduğunca özgün işlevini sürdürmekte, işler hale getirilmekte ve üretim değil sergileme ve eğitimi amaçlamaktadır. Ticari yaklaşımda ise tesisin çevre ile etkileşimi doğrultusunda en uygun işlev belirlenerek tesise özgün işlevinin dışında yeni işlevler kazandırılmaktadır [Kıraç, 2001].

Endüstriyel alanların dönüşümü planlanırken üzerinde durulması gereken bir takım genel ilkeler bulunmaktadır. Bu ilkeleri Özden (2002), şöyle sıralamıştır:

- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanlardaki tarihi, kültürel, mimari değeri olan yapıların envanterinin çıkarılması,
- Alanın diğer çevresel değerlerinin tespit edilerek iyileştirilmesi,
- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ve kentin diğer alanları arasındaki ilişkilerin planlama sistematiği içinde kurulması ve geliştirilmesi,

- Yeni başlayacak sanayi ve ticari faaliyetlerin eski sanayi alanları üzerindeki etkilerinin sağlıklı bir şekilde projekte edilmesi ve gerekirse yer seçimi ilke kararları ile sınırlanması,

- Şehir merkezi ile eski sanayi alanlarını ilişkilendirebilmek için yaya ve araç trafiğine imkan verecek yolların yapılması, ulaşım türleri için donatıların sağlanması,

- Yaya ve araçların bu alanlara ulaşımının sağlanabileceği şekilde ulaşım şebekesinin tasarlanması, otopark hizmetinin sağlanması ve böylece bu alanların kullanıcılar tarafından fark edilmesinin sağlanması,

- Eski sanayi yapılarının yeniden işlevlendirilmesi,

- Ortadan kalkan iş kolları yerine, yöresel kaynaklara yönelik iş kollarının getirilmesi ve eski yapıların yeni iş alanları yaratacak donanımlara kavuşturulması,

- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanları yerel özellikleri dikkate alınarak ve bunları yeni teknolojilerle bütünleştirerek buraların çekiciliğinin arttırılması,

- Eski kimliğini kaybetmeden ancak çağdaş şehir mobilyaları ve yöreye uygun peyzaj planlaması ile çevresel imajının iyileştirilmesi,

- Yerel yönetimler, özel sektör, meslek odaları ve üniversitelerle işbirliği içinde çalışılması,

- Endüstriyel alanların yanı sıra konut, ticaret, sosyal ve kültürel vb. farklı fonksiyonların da bir araya getirilerek alanın günün her saatinde canlılığının sağlanması.

3.1. Dünyada Endüstriyel Alanlara İlişkin Kentsel Dönüşüm Projeleri

Endüstrinin geliştiği ilk ülke olan İngiltere'de 19. yüzyıl ile birlikte kentleşme hareketleri de başlamıştır. Endüstrileşmenin beraberinde getirdiği kentleşmenin ardından 1850'li yıllarda İngiltere'de nüfusun büyük bölümü kentlerde yaşamaya başlamıştı. İngiltere'nin ardından endüstrileşme ve bunun sonucu olarak kentleşme hareketleri Almanya ve Fransa'da gözlenmeye başlamıştır [Göçer, 1982].

Endüstri mirasının korunması ile ilgili çalışmalar ilk olarak İngiltere'de fark edilmiştir. 1950'li yıllarda İngiltere'de yoğunlaşan yenileme çalışmaları sırasında endüstriyel anıtların kayıt ve korunması ile ilgili olarak da faaliyetler yürütülmüştür. 1963 yılında "Endüstriyel Anıtları İnceleme Kurulu" (The Industrial Monuments Survey) kurulmuş ve ilk kayıt işlemleri de "Ulusal Endüstri Anıtlarının Kayıtları" (NRIM) adıyla başlamıştır [Kıraç, 2001].

Fransa'da endüstriyel alanlara ilgi 1970'lerde başlamıştır. Burada 1983 yılından itibaren endüstri bölgeleri "Genel Envanter" (Inventaire Générale) adlı kuruluş tarafından kayıt altına alınmaya başlamış ve bu kuruluş bünyesinde "Endüstri Mirası Odası" adı altında bir endüstri mirası grubu oluşturulmuştur. Ayrıca Fransa ve Hollanda'da ulusal endüstriyel bilgi toplama merkezi kurulmuştur [Kıraç, 2001].

İngiltere ve Fransa'dan sonra Belçika, İskandinav ülkelerinde ve soğuk savaşın bitmesiyle birçok Doğu Avrupa ülkesinde endüstriyel miras ile ilgili kayıt ve koruma çalışmaları hız kazanmıştır. Uluslararası alanda UNESCO dünyada birçok endüstri bölgesini dünya mirası listesine almış, 1973 yılında "Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Komitesi" (The International Commitee for the Conservation of the Industrial Heritage-TICCIH) kurulmuştur [Kıraç, 2001].

Avrupa son 30 yılı aşkın bir süredir kamu ve özel sektör işbirliği ile yakın endüstriyel geçmişi konusunda projeler üretmektedir. Avrupalı koruma ve yeniden kullanım anlayışı sadece sınırlı bir coğrafi alanda açıklanamamakta, bu anlayış sürekli bir kullanım döngüsü içinde kültürel peyzajın yerleşiminin sağlam bir etiğini temsil etmektedir. Avrupa devletleri endüstriyel kaynaklarının uluslararası kabulünü

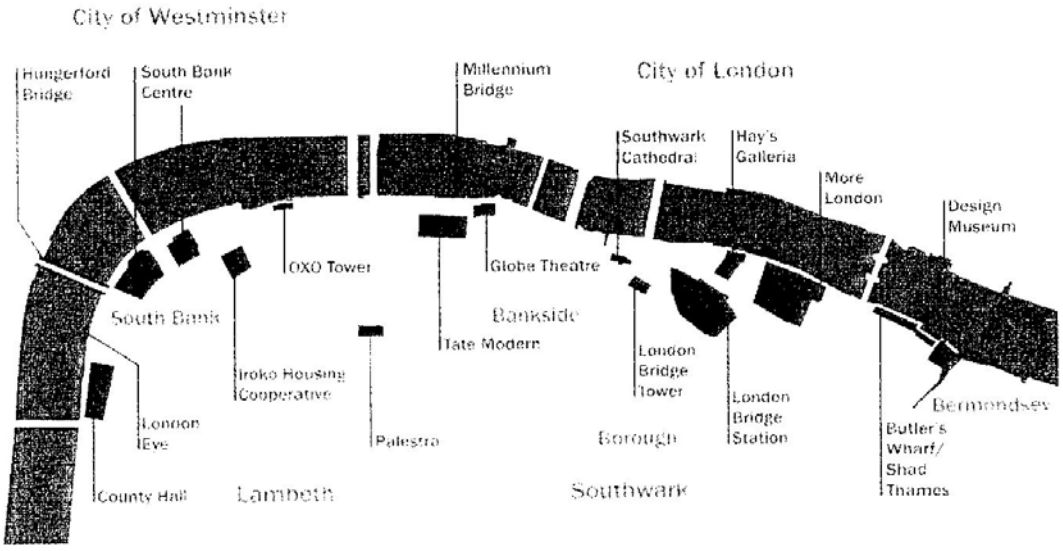
aktif bir şekilde araştırmıştır. UNESCO, dünya medeniyetlerinin önemli bir bakışı olarak endüstriyel mirasın önemini şöyle vurgulamaktadır: "Endüstriyel alanlar, insanoğlunun yapım ve yıkım olmak üzere çift yönlü gücünü gösteren insanlık tarihinin önemli kilometre taşlarıdır. Onlar daha iyi bir yaşantının umudunu ve maddenin ötesinde daima daha üstün bir gücü kapsamaktadırlar" [Bodurow, 2003].

Bu doğrultuda İngiltere, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Almanya gibi Avrupa Birliği ülkelerinde endüstriyel alanların dönüşümü ile ilgili kapsamlı projelere örnekler vermek gerekirse; İngiltere'de Liverpool, Londra Southbank, Fransa'nın kuzeyinde Lille, İtalya'da Milan, Hollanda'da Rotterdam, Belçika'da Wallonia şehirleri ve Almanya'da Ruhr Bölgesi dönüşüm projeleri en başarılı projeler arasında yer almaktadırlar. Bu bölümde İngiltere Southbank, Hollanda Rotterdam Limanı ve Almanya Ruhr Bölgesi dönüşüm projeleri değerlendirilecektir.

3.1.1. Southbank of the Thames, Londra Southbank'ın Kentsel Yenilenmesi

Londra'da Thames Nehri'nin güney kıyılarında bir sosyo-kültürel gelişmeler dizisiyle hareketlenen, geçmiş beş yıldan fazla bir sürede kademeli bir yenilenme süreci gerçekleşmiştir. 1990'lı yılların başlarında Southwark ve Lambeth kasabalarının kuzeyinde önceki endüstri ve liman bölgesinin kıymetli yerleri hem Londralılar hem de turistler için çekiciliğini kaybetmişti. Birkaç tarihi değeri olan önemli yerin dışında örneğin Tower Köprüsü veya Houses of Parliament denizden uzaklaşmıştır. Önemli kentsel yeniden gelişim projelerinin birkaçı aralarında Tate Modern Galeri, bir turist çekim ve kültür alanı olarak "Southbank of the Thames" ı yeniden tanımlamanın mümkün olduğunu kanıtlamıştır. Bu alanın gelişimi için ilk önce temel olarak yapılması gerekenler, Jubilee Underground yolunun uzantısı ve iki yaya köprüsünün yapımıyla sağlanmıştır [Boeckl, 2003].

Bu gelişimi yöneten bir master plan yoktu, diğer kentlerde başarıyla uygulanmış "Su Üzerindeki Şehir" modeli planlama stratejisi olarak kullanılmıştır [Boeckl, 2003].



Şekil 3.1. Londra "South Bank of the Thames" yerleşim şeması [Boeckl, 2003].



Şekil 3.2. Londra ve Thames Nehri'nin İngiltere üzerindeki konumu [Altlık: http://www.lib.utexas.edu].

18. yüzyılda cam şekillendirme, gemi imalatı ve tersane alanın endüstrileşmesinde temel oluşturmuşlardır. Waterloo ve Londra Köprüsü demir yolu istasyonu yapılmış ve bölgeler arası taşıma ağındaki önemli merkezler içinde hızla büyütülmüştür. "Southbank of the Thames" deri işleme ve yiyecek maddesi endüstrisi için önemli bir merkez haline gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı Southwark ve Lambeth kasabalarını şiddetle vurduktan sonra liman ve endüstrisinde gerileme gözlenmiştir. 1943'te Londra'nın yeniden yapılaşması için yapılan Abercrombie Planı'nda içerideki kentsel, endüstriyel yerlerin yenilenmemesine karar verilmiştir. Bu planı çalışma alanlarının ve evlerin şehrin dış sınırına taşınması, desantralizasyonu kavramı takip etmiştir. Depo ve kaynak endüstriler fonksiyonlarını kaybetmiş, bu yüzden belediyeye ati otoriteler gelişen yeni perspektiflerle karşılaştırılmışlardır [Boeckl, 2003].

- Yeniden canlandırmada ilk teşebbüsler: Britanya Festivali (1951), kötü bir şekilde zarar görmüş olan County Hall ve Waterloo arasındaki alanın canlandırmasındaki ilk teşebbüstür. Bu büyük sergi, ulusun savaş sonrası ekonomik canlanmasını desteklemiştir. Fakat festivalin uluslararası platformda yankı bulması umudu başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İlave olarak sergi sonrası tahrip edilen Royal Festival Hall yeniden yapılmış, burada daha sonra Queen Elizabeth Hall (1964), Hayward Galeri (1964) ve Royal National Tiyatrosu (1967-1977) inşa edilmiştir. Yıllar içinde bu gelişmeler sonucunda Southbank olarak bilinen yer Britanya'nın bilinen en iyi kültür merkezi haline gelecektir. [Boeckl, 2003].

- Kentsel yenilemenin öncüleri – dönüşüm projeleri: Bu, genel halk için doğru bir çekim yaratmış yerin denizcilik anlayışına fayda sağlayan tarihi binaların dönüşümüdür. Örnek olarak; Hay's Galleria (1986) ve OXO Kulesi (1996). Pahalı bir şekilde yeniden tasarlanan Shad Thames Caddesi bir odak noktasıdır; kanyon benzeri yapısı ve liman karakteri özellikle etkileyicidir. Dönüştürülen depolar Circle Apartmanı gibi birkaç yeni bina tarafından tamamlanmış, bunun ötesinde depolar hızlı bir adımda lüks apartmanlara dönüştürülmüştür [Boeckl, 2003].

Mayıs 2000'de Tate Modern açılmıştır, İsviçreli mimarlar Herzog & de Meuron'un liderliğinde yeniden modellenmiş ve ilk yılında üç milyonun üzerinde ziyaretçi çekmiştir. Daha sonra sanatla ilgilenen turist potansiyeli giderek artmaya başlamıştır. Bu dönüşüm projelerine ilave olarak Millennium Projesi olduğu kadar Globe Tiyatrosu'nun yeniden yapılması gibi kültür ve boş vakit alanlarında büyük projeler gerçekleştirilmiştir [Boeckl, 2003].

- Millennium Projeleri: Millennium projeleri, alanın gelişiminde katalizör görevi görmüş ve özel yatırımlar için cazip bir çevre yaratmıştır [Boeckl, 2003].

Thames bölgesindeki Millennium projeleri; Charing Cross ve Southbank Center arasındaki Hungerford yaya köprüsü, Southwark Katedrali için yeni bir ziyaretçi merkezi, St. Paul's Katedrali arasındaki Millennium Köprüsü, Tate Modern ve British Airways Londra gözlem evidir. En kapsamlı proje çok büyük Millennium Dome ise doğuda yer almaktadır.

Bu projeler büyük beklentileri tam anlamıyla karşılayamamış. trajik sonuçlar doğmuştur; gözlem evi başlangıçta inşa edilememiş ve Millennium Köprüsü birkaç milyon pound bedelinde takviye gerektirecek kadar zayıf kalmıştır. Millennium Dome basında uzun süre tartışılmıştır. Bununla birlikte Dome şu anda tüm popüler turist aktivitelerini içermektedir. Yıllar geçtikçe "Southbank of the Thames" hızla bir kültürel merkeze dönüşecektir.

- Southbank Center: Yüksek kaliteli kültürel yapıların artışı ve ziyaretçi sayısının yükselmesiyle mevcut yapıların üzerinde bir baskı oluşmaktadır. Bugün nehir üzerinde açıklık eksikliği, zayıf erişilebilirlik ve dış mekan aktivite yapıları artık güncel gereksinimleri karşılayamamaktadır. Binaların teçhizatları modern teknik standartları karşılayacak şekilde adapte edilmelidir [Boeckl, 2003].

Londralı mimar Rick Mather 1999'da bir yarışmayı kazanarak yeniden dizayn için ortaya çıkmıştır. Yapılan master planın merkez

noktası Royal Festival Hall'un yenilenmesi, Jubilee Bahçeleri, yakın otoparkın yeniden dizaynı ve Hayward Galeri'nin genişlemesi olmuştur.

Günümüzde master plan mimari yarışmalarla tamamen tanımlanmıştır. Royal Festival Hall, Allies ve Morrison'un Londra deneyimiyle tamamlanmaktadır.

- More London: Nehir kenarının dönüşümü kültürel projelerle, hepsinden de önemlisi tarihi endüstriyel yapıların dönüşümü formlarında başlamıştır. Londra Köprüsü İstasyonu'nun yeniden dizaynı, Londra Köprü Kulesi'nin inşası Renzo Piano tarafından planlanmış ve ilave olarak 37000 iş yeri alanı sağlayacak Tooley Caddesi üzerinde More London projesi hemen hemen tamamlanmıştır [Boeckl, 2003].

  Foster ve Partners tarafından planlanan Tower Köprüsü'nün batısındaki More London ticari ofis bölgesi, Southwark'ın şehrin yeni Town Hall'unu içermesinden ötürü Londra'nın 'gösteri bölgeleri' arasında olduğunun kabullenilmesi açısından özellikle sembolik bir öneme sahiptir [Boeckl, 2003].

  2005 sonuna kadar 5,5 hektarlık toplam bir alanda 270.000 m^2'lik kapalı alanda ofisler, oteller, dükkanlar, restoranlar ve Town Hall yaratılacaktır. Bina yapısı Foster ve Partners tarafından Space Syntax şirketinin işbirliğiyle tasarlanmıştır. Londra Köprü İstasyonu ve Tower Köprüsü arasındaki yaya yolu bağlantısından türetilmiştir. Kentsel tasarımın önemli bir parçası olan meydanlar serisi çok sayıda yeni şehir merkezi projelerinin sıkça rastlanan bir unsurudur. Bu vazgeçilmez kamu alanlarının kalitesi, ana hedef grup olan ofis çalışanlarının ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde belirlenmiştir. Merkezi metroya ulaşım sistemi alanın yaya kullanımını sağlamıştır [Boeckl, 2003] .

  Kamu-özel ortaklığına güzel bir örnek, özel olarak inşa edilmiş Town Hall'un belediye kurulu tarafından kiralanmasıdır. Fakat 2002'de kullanıma geçen Town Hall, kompleks içindeki oteller ve ofisler gibi diğer binalar tarafından gölgelenmiştir.

- Sınırlı bakış: Londra Köprüsü'nün civarında daha başka prestij projesinin yapılıp yapılmayacağı hala belirsizdir. Renzo Piano Sellar Property Grup için bölgenin tekrar canlandırılmasından uzak gibi görünen 305m. yüksekliğinde bir gökdelen tasarlamıştır. İngiliz Mirası gibi kuruluşlar çevrenin tarihi kalitesi için korkmakta ve St. Paul's Katedrali gibi Londra tarihinin önemli tanıklarının siluetleri için endişelenmektedirler [Boeckl, 2003].

  İlk başlarda kültürel amaçlı gelişen Southbank daha sonraları ofis merkezi haline gelmektedir. 1990'ların başında ofislerin şubelerinin olduğu bir yerken son zamanlarda büyük şirketlerin merkezleri bu alana taşınmıştır. Örneğin Will Alsop tarafından tasarlanan Southwark tüp istasyonundaki Palestra binası. Uluslararası eğilimleri takip ederek tek fonksiyonlu projeler terkedilmiş ve en azından yer seviyesinde dükkanlar ve restoranlar entegre edilmiştir [Boeckl, 2003].

  Hem Londralılar hem turistler önceden hiç gidilmeyen bir yere akın etmişler, güzel vakit geçirilen parklar Londra'nın cazibesini arttırmıştır. Hem plancılar hem politikacılar için Thames kenarındaki kentsel yenileme projesi gerçekleşmiş bir rüyadır [Boeckl, 2003].

Southbank dönüşüm projesi bu bilgiler ışığında makro ölçekte planlama kriterleri açısından Çizelge 3.1.'de, mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından Çizelge 3.2.'de değerlendirilmiş ve projenin olumlu ve olumsuz yönleri yorumlanmıştır.

Çizelge 3.1. Southbank dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MAKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
PLANLAMA KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	1999 yılında kentin master plan kararları ile yenileme çalışmaları devam etmiştir.
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Merkezi metro ağına katılan istasyonlar kurularak bu istasyonlarla mekanlar arası bağlantılar sağlanmıştır. Ayrıca nehir üzerinden ulaşım da sağlanmaktadır. Ayrıca karayolu bağlantıları da sağlanmıştır.
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	+	Alanın nehir kenarında yer alması sebebiyle pek çok potansiyel rekreasyon alanı ile çevrilidir.
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	Londra'nın yoğun yerleşim alanlarına yakın bir konumda bulunmaktadır.
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	Kurulan iş alanları, konutlar, kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar ile Londralılar ve turistler için büyük bir cazibe merkezi olarak Londra'nın ekonomisinde olumlu etkileri bulunmaktadır.
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+	Waterloo ve Londra Köprüsü demiryolu istasyonu yapılarak kentin taşıma ağındaki önemli merkezler arasına katılmıştır. Merkezi demiryoluna ulaşımı sağlamak için yaya yolu bağlantıları yapılmıştır.
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+	Kurulan kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar ve tarihi endüstriyel yapıların dönüşümü ile Londralılar ve turistler için alan büyük bir cazibe merkezi haline gelmiştir.

Çizelge 3.2. Southbank dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MİKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**	
TASARIM KRİTERLERİ		**SONUÇ**	**AÇIKLAMA**
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	+	Beş yıldan fazla bir sürede kademeli olarak gelişen ve "Su üzerinde şehir" modelinin planlama stratejisi olarak kullanıldığı kapsamlı bir projedir.
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+	Yayaların merkezi akslara ulaşabilmeleri için tali akslar yapıldı. Hungerford Yaya Köprüsü, Millenium Köprüsü gibi birçok köprüler alanın cazibesini arttırmıştır.
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	+	Depo gibi yapıların bir çoğu lüks apartmanlar olarak değerlendirilmiştir.
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	+	Düzenlenen yeşil alanlar alanın cazibesini arttıran önemli bir faktördür.
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	Birçok büyük şirket merkez ofislerini bu alana taşımıştır. Ayrıca oteller, restoranlar, dükkanlar yapılarak alanın iş merkezlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak hale gelmesi sağlanmıştır.
6	Yerleşimin siluetine etkisi	-	Alanda 305 m. yüksekliğinde bir gökdelen tasarlanmıştır. Ayrıca bundan sonra bunun gibi başka projenin yapılıp yapılmayacağı belirsizdir.
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	Boş zamanın değerlendirilebileceği parklar, yeşil alanların yapılması ve Tate Modern'in açılması, Globe tiyatrosu'nun yeniden yapılanması, Royal National Tiyatrosu, Hayward Galeri gibi pek çok yapının inşa edilmesiyle burası Londra'nın sosyal ve kültürel merkezi haline gelmiştir.
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	2005 sonuna kadar 5,5 hektarlık toplam bir alanda 270.000 m^2'lik kapalı alanda ofisler, oteller, dükkanlar, restoranlar ve Town Hall yaratılmıştır.
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	Nehir kenarının dönüşümü kültürel projelerle, hepsinden de önemlisi tarihi endüstriyel yapıların dönüşümü formlarında başlamıştır.
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından	+	Yaratılan iş alanları, kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar, ticari alanlar ve konut alanları ile karma kullanımı sağlayan bir projedir.

3.1.2. Kop van Zuid, Hollanda Rotterdam Limanının Dönüşümü

Kop van Zuid alanı Maas Nehri'nin güney kıyılarında şehir merkezinin karşısında Katendrecht, Afrikanderbuurt ve Feijenoord'un düşük gelirli mahallelerine bitişik olarak yer alır. Burası 'eski güney' olarak da bilinmektedir. Dünyanın en büyük limanı olan Rotterdam Limanı ve endüstri kompleksi Avrupa'nın en önemli işleme, dağıtım, aktarma, taşıma ve kargo halkasını oluşturmaktadır.



Şekil 3.3. Rotterdam Limanı ve Erasmus Köprüsü [http://www.portofrotterdam.com].

1970'li yılların başında doklar, bitişiğindeki depolar ve aktarım alanları boş ve terkedilmiş bir haldeydi. 1970 ve 1980'lerdeki kentsel yenileme programlarından mevcut mahallelerin yararlanmasına rağmen eski dok alanları ile ilgili olarak pek az uygulama yapılmıştır. 1980'ler boyunca 'eski güney'in mevcut bölgeleri ile bitişik olan alanın güney bölümünde sosyal yerleşimler gelişmiştir. 1987 yılında şehir belediye meclisi bu alan için özel bir planlama danışmanı olan Teun Koolhaas ile birlikte yeni bir master plan üzerinde çalışmaya başlamıştır. 1991'de Kop van Zuid için yeni bir arazi kullanım planı şehir belediye meclisi tarafından onaylanmıştır. Bu plan 1993'te eyalet yönetimi tarafından da kabul edilmiştir. Bu çarpıcı plan geleneksel endüstrilerin gerilediği ve hizmet sektörünün genişlediği birçok şehirde etkisini göstermiştir. Londra'daki Canary Wharf ve Paris'teki La Défense bu eğilimin büyük ölçekteki örneklerinden ikisidir [Couch, 2003].



Şekil 3.4. Rotterdam şehrinin Hollanda üzerindeki konumu [Altlık: http://www.lib.utexas.edu].

Kentin yeniden gelişimini kolaylaştırmak için şehir belediye meclisi alanla ilgili 2 ana problemin üstesinden gelmek zorundaydı: Bunların ilki şehir merkezinden bu izole edilmiş alana girişi geliştirmektir, ikincisi ise özel yatırımlar için bir mekan olarak alanın imajını yükseltmektir. Girişi geliştirmek amacıyla yeni bir köprü ve yeni bir yer altı istasyonu önerilmiştir. Bu iki eleman için şehir belediye meclisi tarafından verilen karar bu alanda herhangi bir büyük ölçekli özel mülkiyet gelişimi için çok önemliydi.

Bir tasarım yarışmasının ardından Erasmus Köprüsü çalışması 1992 yılında başlamış, 1996 yılında tamamlanmıştır. Bu köprü bir taşıt yolunu, otobüs ve tramvay hattını, bisiklet ve yaya yürüme yollarını birleştirmektedir. Bir sonraki yıl ise yeni bir metro istasyonu açılarak ulaşımı rahatlatmıştır.

Kop van Zuid yeniden gelişimi birkaç mekansal elemanda bölünebilmektedir. Bunlar, 1997 yılında tamamlanan ve yaklaşık 150.000 m2 kat alanı içeren Wilhelmenaplein gelişimi içinde yer alan metro istasyonu, alana yüksek kaliteli kültürel aktiviteleri getiren 1500 kişilik Luxor Tiyatrosu ve bu bloğun güneyinde 2000 yılında açılan Ichthus Hogeschool Rotterdam olarak sıralanabilir [Couch, 2003].

Wilhelmenaplein'in batısında Wilhelmena Pier gelişimi yer almaktadır. Maas ve Rijnhaven arasındaki alanın bu küçük yarımadası yolcu hatları ve Hollanda-Amerika hattının temeli için tarihsel bir çıkış noktasıydı. Alandaki ilk yenileme projelerinin birinde 1993 yılında eski şirket merkezleri New York Hotel' e dönüştürülmüştür. Yarımadanın başına yerleştirilen bu tarihi bina hızla dönüşüm sürecinde bir sembol ve popüler yer haline gelmiştir. Café Rotterdam ve yeni denizyolu terminali 1997'de açılmıştır. Buranın bitişiğinde 124 m. yüksekliğinde bir otel, 40.000 m2'lik World Port Centre, Sir Norman Foster tarafından tasarlanmış ve 2000 yılında tamamlanmıştır. 98 m. yüksekliğindeki muhteşem KPN kulesi ise 2000 yılında açılmıştır ve diğer büyük ticari ve karma kullanım gelişimleri yapının altındadır [Couch, 2003].

Wilhelmenaplein'in doğusundaki antrepo alanı bir boş vakit değerlendirme alanı olarak görülmektedir. Burası atölyeleri, bir marketi, dükkanları, restoranları, konut ve bir marinayı barındıran yeni bir yapı ile tamamlanmış büyük bir depoyu içermektedir. Maas ve metro istasyonu dışındaki Kop van Zuid'in diğer parçaları komşu bölgeleri için daha çok konut, çalışma alanları, perakende satış birimleri ve sosyal birimlere terkedilmiştir. Master plan başlangıçta buradaki eski yapıların korunmasına ufak bir destek vermiştir ancak Hotel New York'un başarısı ve Entrepot' un güzelleştirilmesi ile tutumlardaki genel bir değişimin sonucunda daha sonraki planlarda mevcut yapılardan daha fazlasının korunduğu görülmektedir [Couch, 2003].

Kop van Zuid gibi büyük ve karmaşık bir projenin uygulaması kamu ve özel sektörün ortaklığını gerektirmektedir. Mc Carthy 1996 yılındaki yazısında kamu ve özel sektör ortaklığı açısından projedeki arazi kullanımlarının entegrasyonunu ve plan ile çevreleyen alanın entegrasyonu konusunda yorumlarda bulunmuştur. Kop van Zuid 10 yıl önce ortaklık için iyi bir yaklaşım sunuyor olabilirdi. Ancak günümüzde böyle bir mekanizma olağanüstü görülmemektedir. Mc Carthy kamu ve özel sektör ortaklığının olumsuz etkisinin yüksek kaliteli arazi kullanımlarının aşırı sunumu şeklinde görülebileceğini belirtmiştir [Couch, 2003].

Kop van Zuid'in çevreleyen alanla başarılı bir şekilde bütünleşip bütünleşmediği daha şüpheli bir sorundur. Burada projenin böyle bir entegrasyonu sağlamak için en azından sıkı bir şekilde çalıştığını söylemek mümkündür. Kamu otoriteleri hem yeni köprü hem de yeni metro istasyonu vasıtasıyla mevcut şehir merkeziyle Kop van Zuid' i bağlamak için büyük yatırımları üstlenmişlerdir. Köprünün güney çıkışı doğrudan bölgesel yol ağına hizmet etmektense yerel trafik ihtiyaçlarına yönelmiştir. Bazı arazi kullanımları Ichtus Hogeschool Rotterdam gibi yerel halkı iş yetenekleri edinmek için teşvik edici olarak yerleşmiştir. Ayrıca proje elde edilebilir fiyatlarda bazı sosyal konutlar ve özel konutları da içermektedir [Couch, 2003].

Rotterdam'daki kent plancıları Çin'deki Meinhard von Gerkan' dakine zıt olarak gerçekleştirme fazında kısıtlayıcı bütün bir plan kullanmamışlardır. Heterojenliğe yani bireysel planlara izin vermişlerdir. Kop van Zuid'in karakteristik özelliği bu yüzden mimari değil fakat Teun Koolhaas tarafından planlanmış nehre doğru uzanan uzun iç bahçelerin kentsel master plana karşıt olarak ortaya çıkmış yapısıdır. Bir tarafta büyük ofis kuleleri ile apartman blokları arasındaki mesafe ve diğer taraftan da havuzlar, köprüler ve vinçler gibi küçük ölçekli liman elemanları arasındaki mesafe Amsterdam' daki yerleşim alanları için nehir planlarında başarılmış olan kentsel atmosfer gelişimine engel olmuştur. Rotterdam'ın kentselleşmesinin hem heterojen hem de düzensiz oluşu ilk değildir. Kentsel planlama ve mimari uzlaşamaz şekilde birbirlerine bir karşıtlık geliştirmişlerdir. Şehir üstünde yükselen parıltılı yeni kulelerin mimari form anlayışını yansıtmaksızın modernleşme projesinin bir hatası olduğu da reddedilemez bir gerçektir. Karışık şehir ile birlikte kaybolan en önemli eleman siluettir. Bu açıdan mekanların görsel

düzenlemesi birçok kısımda başarılamamıştır. Bu yüzden kentsel bölgenin kimliği bulanıklaşmıştır [Boeckl, 2003].

Mimari çevrelerin konsepti olan büyük ölçekli yüksek binalarla çevrili şehir merkezi bölgesinde Riek Bakker' in uzun hatlar ve görsel akslar kentsel konsepti bu soruna çok az faydalı olabilmiştir. Örneğin Manhattan'da başarılmış olan kendiliğinden gelişen kentsel şiirsellik tabanlı koruma mekanizması henüz Maas' ta oluşamamıştır [Boeckl, 2003].

Kop van Zuid dönüşüm projesi makro ölçekte planlama kriterleri açısından Çizelge 3.3.'de, mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından Çizelge 3.4.'de değerlendirilmiş ve projenin olumlu ve olumsuz yönleri yorumlanmıştır.

Çizelge 3.3. Kop van Zuid dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

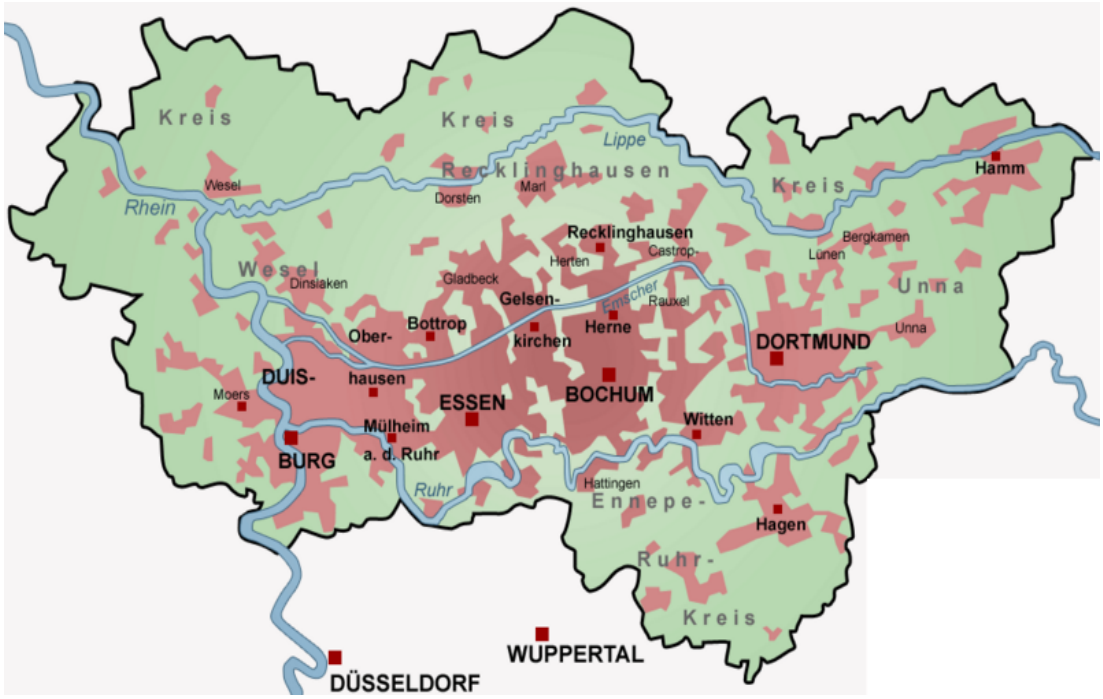
MAKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
PLANLAMA KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	1991 yılında Kop van Zuid için yeni arazi kullanım planı önce belediye meclisi tarafından sonra eyalet yönetimi tarafından onaylanmıştır.
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Yeni köprü ve yeni metro istasyonu vasıtasıyla kent merkeziyle güçlü bir bağlantı kurulmuştur, 1997 yılında yeni bir denizyolu terminali açılarak deniz ulaşımı desteklenmiştir.
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	+	Alanın su kenarında yer alması sebebiyle pek çok potansiyel rekreasyon alanı ile çevrilidir.
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	Nehir kenarında, şehir merkezinin karşısında yer aldığından dolayı konut alanları ile yakın ilişkidedir.
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	Kop van Zuid'de çalışma alanları, perakende satış birimleri, dükkanlar, restoranlar yapılarak terkedilmiş haldeki depolar, aktarım alanları gibi yerleri değerlendirerek kent ekonomisine faydalı hale getirmiştir.
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+	İnşa edilen Erasmus Köprüsü ile taşıt yolu, otobüs ve tramvay hattı ile yaya yolları birleştirilerek toplu taşıma hizmetlerine katkı sağlanmıştır.
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+	Eski şirket merkezlerinin New York Hotel'e dönüştürülmesiyle bu tarihi bina bir sembol ve popüler bir yer haline gelmiştir, ayrıca Wilhelmenaplein'in doğusundaki antrepo alanı bir boş vakit değerlendirme alanı olarak gelişmiştir. Bu alanlara turistik geziler düzenlenmektedir.

Çizelge 3.4. Kop van Zuid dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MİKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
TASARIM KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	+	1992'de onaylanan proje 2000'li yıllara kadar devam etmiş, kademeli bir şekilde gerçekleştirilmiştir.
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+	Bisiklet yolları, yaya aksları, otobüs, tramvay gibi toplu taşıma akslarını birleştiren 1992 yılında inşa edilen Erasmus Köprüsü, denizyolu terminali, metro istasyonu Kop van Zuid'in ulaşımını kolaylaştırmıştır.
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	+	Alanda birçok sosyal ve özel konut gelişimi gerçekleşmiştir.
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	+	Teun Koolhaas tarafından planlanmış, nehre doğru uzanan uzun iç bahçeler master plan dışında gelişerek Kop van Zuid'in karakteristiği haline gelmiştir.
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	Terkedilmiş depolar, aktarım alanları işlevlendirilerek ekonomiye hizmet etmektedir.
6	Yerleşimin siluetine etkisi	-	124m. Yüksekliğinde bir otel, 98m. Yüksekliğinde KPN kulesi vb. birçok yüksek yeni yapı kentin siluetini ve kimliğini bulanıklaştırmaktadır.
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	Alana 1500 kişilik Luxor Tiyatrosu'nun yapılması, Ichthus Hogeschool Rotterdam'ın açılması ve birçok sosyal birimlerin oluşturulmasıyla sosyal ve kültürel açıdan canlılık getirilmiştir.
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	Birçok çalışma alanı, satış birimleri, restoran, atölye gibi fonksiyonlar getirilerek istihdam sağlanmıştır.
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	1993 yılında eski şirket merkezlerinin New York Hotel'e dönüştürülmesiyle bu tarihi bina bir sembol haline gelmiştir. Bu başarının sağlanmasıyla projenin başlangıcında eski yapıların korunması ile ilgili ufak olan eğilim projenin ilerleyen safhalarında artarak birçok yapının korunarak yenilenmesi şeklinde ortaya çıkmıştır.
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından	+	Yaratılan iş alanları, kültürel, sosyal tesisler, yeşil alanlar, ticari alanlar ve konut alanları ile karma kullanımı sağlayan bir projedir.

3.1.3. Emscher Park Projesi, Almanya Ruhr Bölgesi'nin Kentsel Dönüşümü

Ruhr Bölgesi, Ruhr Nehrinin kuzeyi boyunca uzanmaktadır. Bu bölgenin başlıca şehirleri batıda Duisburg, Mülheim, Essen, Oberhausen, Bottrop, Gladbeck ve Gelsenkirchen, doğuda ise Bochum ve Dortmund ile daha küçük Wattenscheid, Recklinghausen, Herne ve Witten şehirleridir.



Şekil 3.5. Ruhr Bölgesi ve şehirleri [http://en.wikipedia.org].

Ruhr Bölgesi Almanya'nın başlıca imalat merkezi ve dünyanın en büyük endüstriyel komplekslerinden biri olarak bilinmektedir. Buradaki yoğun kömür yatakları nedeniyle özellikle yüksek kaliteli kok kömürü ve çelik imalatı gelişmiştir [http://www.encyclopedia.com/html/R/Ruhr.asp].

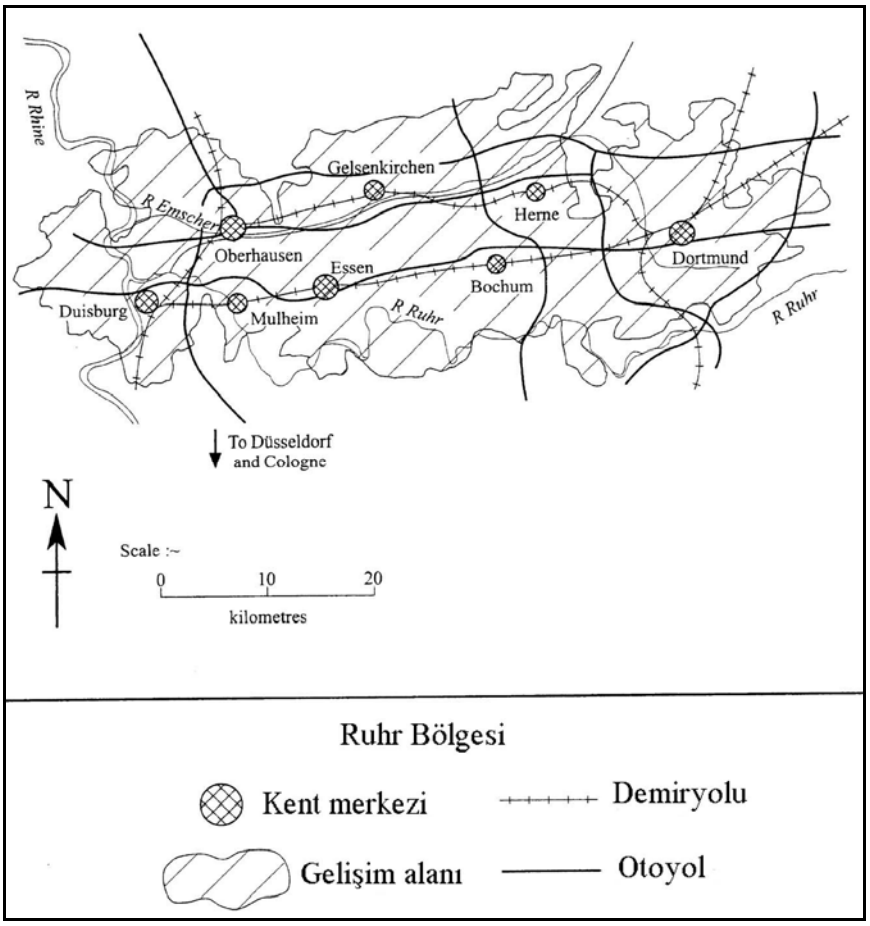


Şekil 3.6. Ruhr Bölgesi'nin Almanya üzerindeki konumu [Altlık: http://www.lib.utexas.edu].

Ruhr Bölgesi'nin gelişimi 19. yüzyılda başlamıştır. 1923 yılında Fransız ve Belçikalı güçler tarafından işgal edilen bölge 1925 yılında serbest kalmıştır. Ruhr İkinci Dünya Savaşı'nda müttefikleri için büyük bir bomba noktası ve Alman Ordusu için teçhizat üretiminin kaynağı olmuştur. Savaşın ardından bölgenin yaklaşık 3/4'ü zarar görmüş; alandaki kömür madenlerinin 1/3'ü kapanmaya zorlanmıştır. 1949 yılında Uluslararası Otorite bölgenin gelişimi için kurulmuştur. İdare 1952'de Avrupa Kömür ve Çelik Birliği ve 1954'te Batı Almanya'ya geçmiştir. Kömür

üretimi diğer yakıtlarla rekabetten dolayı sekteye uğramış, fakat bölgenin genel endüstriyel gücü artık 1954'ten önceki döneme göre daha gelişmiştir [http://www.encyclopedia.com/html/R/Ruhr.asp].

Kömür yataklarının çoğu bir süre sonra tükenince demir cevheri, yağ, kimyasallar ve diğer ham maddeler Rhine, Ruhr, Rhine-Herne Kanalı, Dortmund-Ems Kanalı yoğun ray ve karayolu bağlantılarının yakınındaki bölgeye getirilmiştir. Bölgeye kömür madenciliği ve ağır endüstri bir asırdan fazla süre hakim olmuş ve 1980'de endüstriyel gerilemenin ardından bölgede büyük ölçüde ekolojik ve sosyal problemler yaşanmaya başlamıştır [Almaas, 1999].



Şekil 3.7. Ruhr Bölgesi ulaşım aksları [Percy, 2003].

1980'lerde kömür ve çelik endüstrisi gerilemeye başladığında ciddi bir işsizlik sorunu ortaya çıkmaya başlamıştır. 1990'lara kadar çalışan nüfusun 3/5'inden fazlası hizmet sektöründe istihdam edilmiştir [http://www.encyclopedia.com/html/R/Ruhr.asp].

1989 yılında başlayan IBA Emscher Park Projesi sadece yapısal bina modelleri yerine yerel organizasyonel strüktürle ilgilendiği için eşsiz bir planlama ve mimari çalışmadır. Bu proje beş ana kategoriyi kapsamaktadır, bunlar: endüstriyel peyzajın düzeltilmesi, Emscher nehir sisteminin temizliği, konut gelişimleri, ticari ve eğitim birimlerinin yapılandırılması ve endüstriyel yapının yeniden kullanımıdır.

IBA Emscher Park 1989 yılında başladı. Karl Ganser'in yönetiminde IBA Emscher Park GmbH Şirketi, batıda Duisburg' dan doğuda Bergkamen'e Emscher Nehri boyunca 800 km2'lik bir alana yayılmış 100'den fazla projede yerel otoriteleri, ulusal ve Avrupa fonu ile profesyonel bir ehliyeti birlikte sunan 10 yıllık bir teşviğin koordinatörü olmuştur. IBA Emscher Park projeleri kanalların yeniden doğallaştırılmasından yeni konut, iş parkları ve araştırma merkezlerinin inşa edilmesine doğru sıralanır. IBA' nın yerel gelişimciler ve belediyelerin üzerinde doğrudan bir etkisi yoktur [Almaas, 1999].

"Endüstriyel peyzajın yeniden kazanımı" yerel halkı, kendi çevreleriyle tanımlamanın yeni yollarına olanak sağlayabilmenin öncelikli mekanizmasıdır. Bölgede yeşil alanların bilinçli yönetime olan ihtiyacı 1920'lerde fark edilmiş ve Emscher Peyzaj Parkı toplam 300 km2'de bölgenin başından sonuna kadar bir yeşil koridor içinde Emscher boyunca 17 merkezin parklarını ve yeşil halk alanlarını bağlamak için planlanan uzun süreli bir çaba ürünü olmuştur [Almaas, 1999].

Peyzaj ve yeşil alan düzenlemelerinde alınan planlama kararları şöyledir:

- Peyzajın yeniden üretimi
- Yeni boş alanlar
- Ekolojik iyileştirme ve yenileme
- Kültür ve doğayı birleştirmek
- Parçalı durumdaki açık alanların birleştirilmesi
- Kent ve doğanın entegrasyonunun sağlanması
- Yağmur sularının değerlendirilmesi

- Beton atık su kanallarını peyzaja katılması [Işıkkaya, 2002].

Tüm bu kararlar doğrultusunda 5 tip yeşil alan ortaya çıkmıştır:

- Endüstriyel park
- Endüstri peyzajında kent parkı
- Endüstri öncesi kültür parkları
- Vahşi endüstri ormanları
- Bölge sembol noktaları [Işıkkaya, 2002].

Proje uygulama prensipleri kapsamında eski et kesim bölgelerinin biyoloji parkına, maden ocaklarının golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına hatta eski bir maden işleme tesisinin yaşlılar yurduna dönüştürülmüştür. Ayrıca tüm bölge ölçeğinde 230 km.' lik bisiklet ve 131 km. 'lik yaya yolu planlanmıştır. Projenin beş ana kategoriyi kapsadığını bu kategorilerin Emscher nehir sisteminin temizliği, endüstriyel peyzajın düzeltilmesi, konut gelişimleri, ticari ve eğitim birimlerinin yapılandırılması ve endüstriyel yapının yeniden kullanımı olduğunu belirtmiştik. Projede nehir sisteminin temizlenmesi amacı doğrultusunda:

- toplam 350 km. uzunluğunda dere yatakları bulunan alanda 400 km. atık su kanalı döşenmiş,
- yeni arıtma sistemleri kurulmuş,
- yağmur suyundan yararlanma sistemleri kurulmuştur [Işıkkaya, 2002].

Endüstriyel peyzajın düzeltilmesi amacıyla:

- Genel peyzaj kalitesinin iyileştirilmesi,
- Şehircilik ve yerleşim kalitesinin yükseltilmesi,
- Kültürel ve ekonomik aktivitelerin düzenlenmesi,
- Endüstri ve konut gelişim stoklarının değerlendirilmesi,

- Teknoloji merkezlerinin oluşturulması kararları benimsenmiştir.

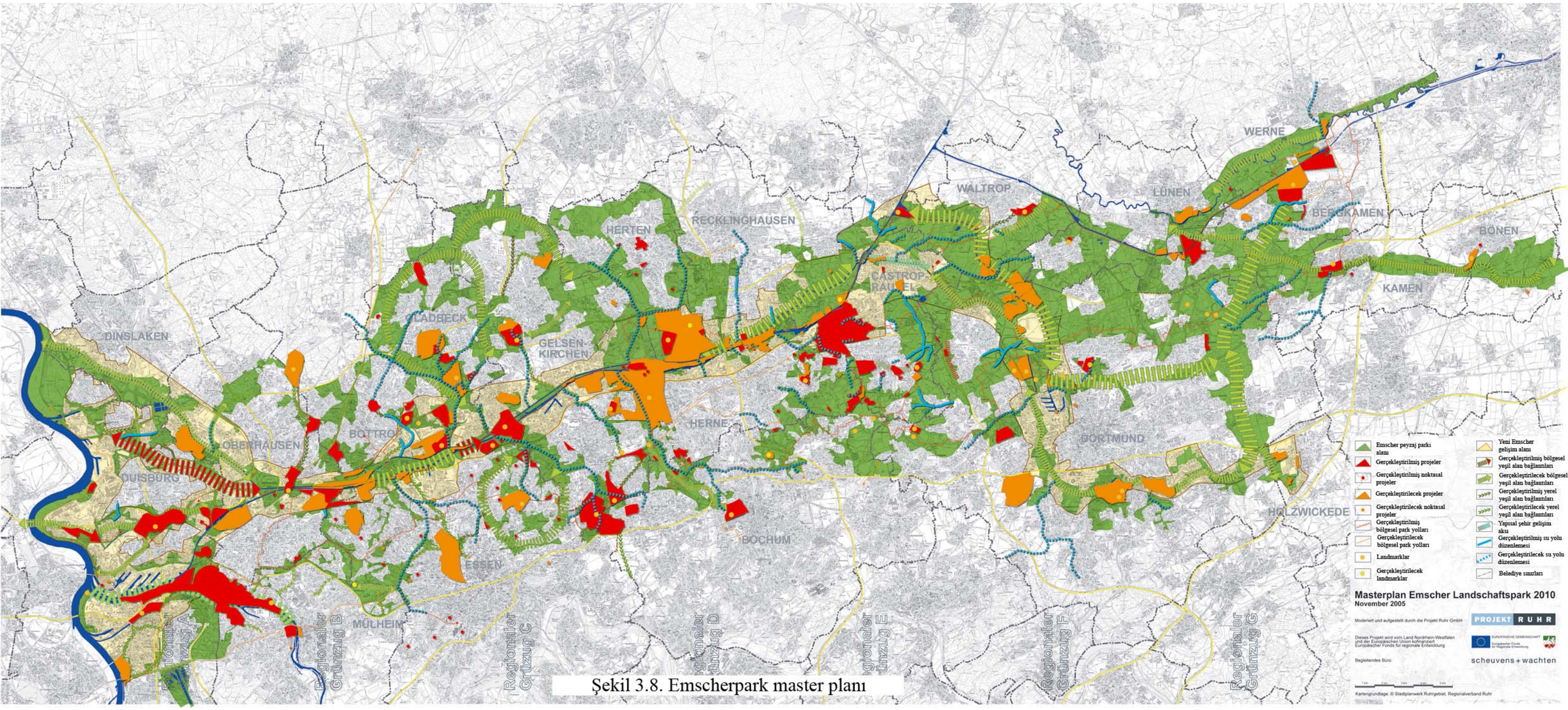
Bu kapsamda Holland Maden Ocağı Bochum Yerleşmesi, Batı Bochum Kent Parkı, Innenhafen Duisburg Yerleşimi, Gelsenkirchen Bilimparkı önemli dönüşüm projeleridir [Işıkkaya, 2002].

Konut gelişimi konusunda ise 3000 konut yenilenmiş ve 2500 adet yeni konut yapılmıştır. Bu konuda Kadınlar Planlıyor ve Oturuyor Projesi, Holland Madenocağı Bölgesi Bottrop Konut Yerleşimi önemli projeler arasındadır [Işıkkaya, 2002].

Ticari ve eğitim birimlerinin yapılandırılması amacıyla:

- Birbiriyle ilişkili bir strüktür ağında değişik çekim noktaları yaratabilmek,
- İnsanları da kapsayan genel strüktür değişimi,
- Farklı kültürlerin bir araya geldiği eğitim kurumları,
- Kültür, spor, rekreasyon ve sanatın ön plana çıkarılması,
- Ekoloji gibi konuların üzerinde durulmuştur [Işıkkaya, 2002].

Bu konuların kapsamında Bergkamen Kent Merkezi, Bottrop Sağlık Parkı ve evleri, Herne'de Arkeoloji Müzesi ve Köln Tren İstasyonu önemli projelerdendir [Işıkkaya, 2002].



Şekil 3.8. Emscherpark master planı

Bölge 150 yıllık endüstriyel geçmişi itibariyle sahip olduğu endüstriyel miras özellikle son 10 yıl içinde yürütülen politikalarla Almanya'nın yeni kültür ve turizm merkezi haline gelmiş, yerli ve yabancı turistler için bir cazibe merkezi olmuştur.

Proje kapsamında endüstriyel mirasın dönüşümü konusunda gerçekleştirilen projeleri şöyle sıralayabiliriz:

- Emscherblick, Bottrop: 65m. yüksekliğinde bir seyir kulesi inşa edilmiş,
- Dortmund Nollendorf' ta Ziyaret Binası: Maden ocakları alışveriş merkezine, kültür merkezine ve müzeye dönüştürülmüştür,
- Duisburg Alman Gemi Müzesi: Fabrika yapısı müzeye dönüştürülmüş,
- Essen Madenocakları: Maden ocakları UNESCO tarafından kültür ve sanat merkezine dönüştürülmüş,
- Essen Kömür Madenleri: Kömür madenleri gastronomi merkezine dönüştürülmüş,
- Gelsenkirchen Mimarlık-İş Galerisi: Eski makine salonları sergi ve atölye çalışmalarına açılmış,
- Herne Hulsmann Birahanesi: Eski birahane ve çevresi bir kültür merkezine dönüştürülmüş,
- Oberhausen Gazometreleri: Gazometre sergi ve atölye olarak işlevlendirilmiştir [Işıkkaya, 2002].

Çizelge 3.5.'de Emscherpark projesi yalnız planlama kriterleri açısından değerlendirilmiştir. Emscherpark Projesi birçok şehri kapsayan büyük bir bölgede yer aldığından dolayı değerlendirmeler genel olarak bölgesel ölçekte planlama kriterleri dahilinde yapılmıştır. Ancak projeyi kentsel ölçekte tasarım kriterlerine göre daha detaylı şekilde de incelemek mümkündür. Bu çalışma kapsamında daha detaylı inceleme imkanı bulunmamaktadır.

Çizelge 3.5. Emscherpark dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MAKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
PLANLAMA KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Bölgenin stratejisi ile entegrasyonu	+	Karl Ganser yönetiminde IBA Emscher Park GmbH Şirketi 800km2'lik bir alanda 100'den fazla projede koordinatörlük yapmıştır. Tüm kararlar bu doğrultuda alınmıştır.
2	Bölgenin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Tüm bölge ölçeğinde 230km.'lik bisiklet ve 131 km.'lik yaya yolu ilave edilmiştir. Ayrıca bölgenin tüm şehirleri arasında demiryolu ve karayolu bağlantıları mevcuttur.
3	Bölgenin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	+	Açık yeşil alanlar bölgesel ölçekte, 300km2'lik bir alanda bölgenin başından sonuna kadar yeşil bir koridor içinde planlanmıştır.
4	Bölgenin konut alanları ile ilişkisi	+	Bölgede yaklaşık 3000 konut yenilenmiş, 2500 adet yeni konut yapılmıştır.
5	Bölgenin ekonomisine hizmeti	+	Gerek peyzaj yapısının gerekse kültür ve sanat yönünün gelişmesi, konut ve ticari alanların gelişimi gibi nedenlerle bölge büyük bir cazibe merkezi haline gelmiştir.
6	Bölge turizmini geliştirici etkisi	+	Bölgenin özellikle yaklaşık 150 yıllık endüstriyel geçmişi itibariyle sahip olduğu endüstriyel miras son 10 yıl içerisinde uygulanan politikalar neticesinde yerli ve yabancı turistler için bir cazibe merkezi olmuştur.
7	Bölgenin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	+	Proje 100'den fazla proje ile kademeli olarak gerçekleştirilmiştir .
8	Bölgenin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+/-	Eski maden ocaklarının golf sahalarına, sanat galerilerine, oyun alanlarına, kültür parklarına, müzelere vb. dönüştürülmesiyle sosyal ve kültürel yaşamı destekleyerek bölgeyi olumlu yönde etkilemiştir. Ancak spordaki yatırımlar yoluyla gelişimde zayıf bir imaj yaratılmıştır.
9	Bölgede istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	İş parkları, ticaret merkezleri, araştırma merkezleri vb. kurulmasıyla istihdam yaratılmıştır.
10	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	Emscherblick, Bottrop, seyir kulesine, Dortmund Nollendorf'ta maden ocakları kültür merkezine, Duisburg'ta eski fabrika Alman gemi müzesine, Essen madenocakları kültür ve sanat merkezine, Essen kömür madenleri gastronomi merkezine, Gelsenkirchen eski makine salonları sergi ve atölye alanına, Herne Hulsmann Birahanesi kültür merkezine, Oberhausen Gazometreleri sergi ve atölye alanı olarak işlevlendirilmiştir.
11	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından	+	Yeni konut alanları, iş parkları, araştırma merkezleri, ticari ve eğitim birimlerinin yapılandırılması, rekreasyon alanlarının, kültür ve sanat merkezlerinin oluşturulmasıyla karma bir kullanım yaratılarak bölgenin canlılığı sağlanmıştır.

3.1.4. Southbank, Kop van Zuid ve Emscherpark Dönüşüm Projelerinin Değerlendirmesi

Bir alanın kentsel dönüşüm alanı olarak seçilmesinde yani o alanda kentsel dönüşüm potansiyeli oluşmasında ve projenin başarıya ulaşmasında bazı kriterler rol oynamaktadır. Özellikle endüstriyel bölgelerin dönüşümü konusundaki projelerde proje alanları aşağıdaki unsurlar dikkate alınarak seçilmektedirler:

- Bulunduğu coğrafi konum,
- Alanın ekonomik tarihi,
- Ulaşım sistemleri ile bağlantılar,
- Sahip olduğu tarihi, endüstriyel ve peyzaj miras.

İncelemiş olduğumuz Southbank, Kop van Zuid ve Emscherpark kentsel dönüşüm projelerinin bu potansiyel yaratan ve projenin başarıya ulaşmasında rol oynayan etmenlere göre değerlendirmesi Çizelge 3.6.'da verilmiştir.

Çizelge 3.6. Dönüşüm projelerinin kentsel dönüşüm potansiyeli yaratan ve başarıya ulaşmasında rol oynayan etmenler açısından değerlendirilmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

	Southbank of the Thames	**Kop van Zuid**	**Emscherpark**
Proje alanının bulunduğu coğrafi konum	Southbank of the Thames, Thames Nehri'nin güney kıyılarında liman ve endüstrinin birlikte geliştiği bir alandır. Nehirle doğrudan ilişki içerisindedir. Alanın bir liman karakterinin olması dönüşüm için önemli bir potansiyel yaratmaktadır.	Kop van Zuid dünyanın en büyük liman bölgesidir. Bölge denizle doğrudan ilişkilidir. Bu konum dönüşümün gerçekleştirilip başarıya ulaşmasında önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.	Emscherpark bölgesi Ruhr Nehri'nin kuzeyi boyunca yer alır. Diğer örneklerden farklı olarak akarsu ile ilişkili,daha iç bir bölgede yer almaktadır.
Proje alanının ekonomik tarihi	Cam şekillendirme, gemi imalatı ve tersane alanın endüstrileşmesinde temel oluşturmuşlardır. Ayrıca deri işleme ve yiyecek maddesi endüstrisi için bir merkez konumundaydı.	Kop van Zuid bir liman ve endüstri bölgesi olması nedeniyle Hollanda ekonomisinin en önemli merkezini teşkil etmektedir.	Emscherpark bölgesi sahip olduğu zengin kömür yatakları nedeniyle Almanya'nın başlıca imalat merkezi ve dünyanın en büyük endüstriyel kompleksi olarak 1980'li yıllara kadar Almanya'nın ekonomisinin en önemli merkezi konumundaydı.
Proje alanının ulaşım sistemleri ile bağlantılarının durumu	Karayolu ve raylı sistem ile merkezi ulaşım ağına katılmıştır. Ayrıca Londra'da mevcut 2 havaalanı ile hava ulaşımı sağlanabilmektedir.	Karayolu ve yüksek hızlı raylı sistem çok başarılıdır. Rotterdam'da bölgesel bir havaalanı ile hava ulaşımı da sağlanmaktadır.	Ruhr bölgesi'nde karayolu ve yüksek hızlı raylı sistem çok başarılı şekilde kurulmuştur. Ayrıca Dortmund'ta bölgesel, Düsseldorf'ta uluslararası havaalanları ile hava ulaşımı sağlanmaktadır.
Proje alanının endüstriyel, tarihi ve peyzaj mirasının durumu	Alandaki endüstriyel tesislerin bir çoğu 2. Dünya Savaşı'nın ardından terkedilmiştir. Dönüşüm çalışmaları ilk olarak tarihi endüstriyel yapılarla başlamıştır. Alan nehir kenarında yer alması nedeniyle potansiyel rekreasyon alanlarına da sahiptir.	1993 yılında New York Oteli'ne dönüştürülen tarihi bina ile birlikte pek çok tarihi yapının da dönüşümü gerçekleştirilmiştir.	Bölge 150 yıllık endüstriyel geçmişi nedeniyle zengin tarihi ve endüstriyel mirasa sahipti. Ancak yoğun endüstri neticesinde bölgedeki yeşil alanların bilinçli bir politikaya ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştır.

İncelenen Londra Southbank of the Thames, Rotterdam Kop van Zuid ve Almanya Emscherpark proje alanlarının tümü örnek alan çalışmamız olan Haliç Yerleşimi ile paralel özellikler taşımaktadır. Üçünün de su ile ilişkili ve endüstriyel

alan olması, endüstriyel mirasa sahip olması, ulaşım sistemleriyle yakın ilişkisinin olması, ülke ekonomisinde önemli yer teşkil etmeleri başlıca ortak özellikleridir. Bunun yanı sıra bu uluslararası projeler arasında da ortak ve farklı yönler de mevcuttur. İncelediğimiz bu uluslararası projeler arasında ortak ve farklı yönleri ortaya koyabilecek şöyle bir karşılaştırma yapabiliriz:

- Southbank of the Thames ve Kop van Zuid projesi kentsel, Emscherpark projesi bölgesel bir dönüşüm projesidir,
- Southbank of the Thames ve Kop van Zuid proje alanları endüstri ve liman, Emscherpark proje alanı ise özellikle ağır endüstri bölgesi niteliğindedir,
- Tüm projelerde bütüncül bir kentsel gelişim yaklaşımı benimsenmiştir,
- Tüm proje alanları su ile ilişkili konumdadır ancak Emscherpark ve Southbank akarsu ile Kop van Zuid proje alanı deniz ile doğrudan ilişkili konumda yer almaktadır,
- Tüm proje alanlarının endüstriyel kimlikleri nedeniyle gelişen yük taşımacılığı bağlantılarının dışında aynı zamanda yolcu taşımacılığı bağlantıları da oldukça gelişmiş durumdadır,
- Tüm projeler sadece kentsel ekonomiyi değil aynı zamanda bölgesel ekonomiyi de olumlu yönde etkileyecek yapıdadır,
- Tüm projeler içerdikleri doğal, kültürel ve/veya tarihi cazibe merkezleriyle bir çekim alanı yaratmış yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağı haline gelmiştir,
- Tüm projeler kentsel kullanım alanlarını ayrıştırmayı değil bütünleştirmeyi hedefleyen "karma kullanım" stratejisini benimsemiştir.

Uluslararası ölçekte önemli endüstriyel bölgelerin dönüşümlerinin gerçekleştirildiği İngiltere Southbank of the Thames, Hollanda Kop van Zuid, Almanya Emscherpark kentsel dönüşüm projelerinden çalışmamıza ışık tutabilecek

bir takım yöntem ve planlama yaklaşımları çıkarılabilir. Bu yöntem ve planlama yaklaşımları şöyle sıralanabilir:

- Mevcut kalan endüstriyel tesislerin kentin dış sınırına taşınması,
- Tarihi endüstriyel ve kültürel yapıların dönüşümünün sağlanması,
- Alanın canlılığının sağlanması amacıyla iş yeri, konut, kültür-sanat merkezleri, rekreasyonel alanlar vb. fonksiyonları bir arada planlanması,
- Getirilen fonksiyonlara halkın rahatça ulaşabileceği yaya ulaşım aksları, üst geçitler, köprüler vb. bağlantıların yapılması,
- Araç trafiğini rahatça sağlayabilecek yolların inşa edilmesi, donatıların sağlanması,
- Alanı cazibe merkezi haline getirebilmek amacıyla yüksek kaliteli sosyal-kültürel merkezler inşa edilmesi,
- Yeni iş yeri alanları tasarlanması,
- Kentin siluetini bozabileceğinden yüksek katlı yapıların inşasında dikkatli davranılması,
- Yeşil yapıyı, parkları geliştirmek yeşil alanlar arası bağlantılar kurulması,
- Su kenarında bulunan alanlarda su kalitesinin yükseltilmesi, temizliğin sağlanması,
- Şehircilik ve yerleşim kalitesinin arttırılması,
- Kültürel aktiviteler, spor, rekreasyon ve sanatsal faaliyetlerin düzenlenmesi.

3.2. Türkiye'de Endüstriyel Alanlara İlişkin Kentsel Dönüşüm Projeleri

19. yüzyılda Osmanlı kentlerinde özellikle dönemin başkenti İstanbul'da yaşam biçimi ve kentin fiziksel yapısında değişimler başlamıştır. Bu değişimler İstanbul'un ticari ilişkilerinin gelişimi sonucu doğmuş ve bu yeni ilişkilerle birlikte yeni bir iş merkezi kurulmuştur. Bu merkeze batılı tüccar, komisyoncu, inşaatçı gibi meslek gruplarından halk ile birlikte batılı yaşam tarzı da yerleşmeye başlamış ve toplumda batılı yaşam tarzına özenen ve bu tarzı benimsemeye başlayan Levanten sınıfı doğmuştur. Toplumdaki bu değişimler sonucunda bazı kentsel bölgeler eski önemini yitirmeye başlamıştır. Bu prestij kaybının yaşandığı yerlerin başında Haliç sahilleri gelmektedir. Feshane, Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası gibi sanayi kuruluşlarının burada inşa edilmeleri Haliç bölgesinin prestij kaybettiğinin önemli göstergeleridir. Türkiye'de sanayi kenti batılılaşma bünyesinde gerçekleştirilmeye çalışılmış, sanayi kentin değişiminde rol oynamış ancak ana unsur olamamıştır. Sanayi, kentlerde ulaşım ağlarını geliştirmiş ancak kentin ekolojisini ve peyzajını olumsuz yönde etkilemiştir.

Günümüzde Türkiye'de kentsel dönüşüm projeleri özellikle Ankara, İstanbul gibi büyük şehirlerde ve yoğunluklu olarak çöküntü alanlarının yenilenmesi, yapısal ölçekte uygulanan yenileme çalışmaları, gecekondu alanlarının konut alanlarına dönüşümleri konularında gerçekleştirilmektedir. Ülkemizde kapsamlı uygulanmış iki projeden söz edilebilir. Bunlar Ankara Dikmen Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi ve Portakal Çiçeği Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi'dir. Ancak her iki proje de gecekondu alanlarının yenilenmesi ile ilgilidir. İstanbul'daki projeler ise kentsel tasarım, açık alan düzenlemeleri, altyapı düzenlemeleri gibi kentsel dönüşümü destekleyen projeler boyutundadır. İşlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü konusuyla ilgili olarak İstanbul Haliç'te gerçekleştirilen ve halen uygulamaları devam eden kıyı rekreasyonel çalışmaları ve peyzaj düzenlemeleri bölgenin yenilenmesine ve canlanmasına katkıda bulunmaktadır. Ancak projeler kapsamlı olarak ve bütüncül bir yaklaşımla ele alınmamakta genellikle yapısal ölçekte dönüşümler ve kıyı bandı peyzaj projeleri gerçekleştirilmektedir.

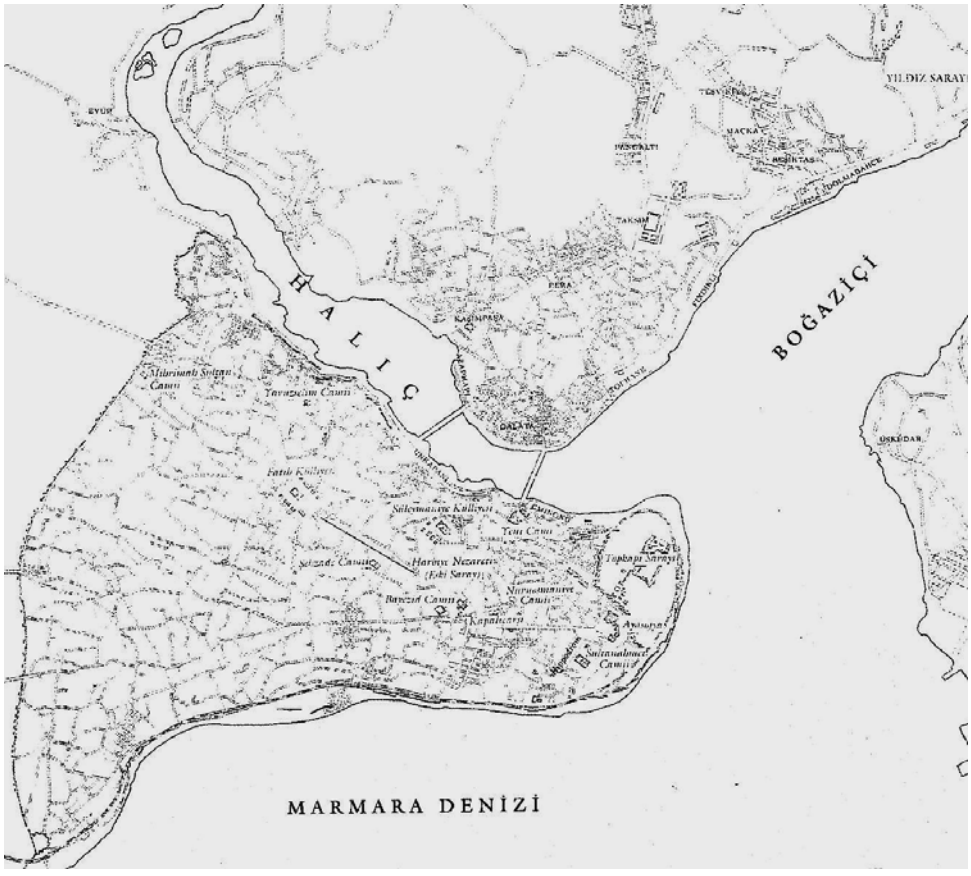
Haliç kıyılarında işlevini yitirmiş endüstriyel yapıların dönüşümüyle ilgili pek çok proje geliştirilmekte ve uygulanmaktadır. Bu projeler arasında uygulaması tamamlanan projelerden biri Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın üniversite kampüsüne dönüşümü projesidir. 1884 yılında kurulmuş olan Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1997 yılında Kadir Has Üniversitesine verilmiş ve yapı restore edilerek 2001 yılında üniversite olarak kullanılmaya başlamıştır. Bir diğer dönüşüm projesi ise Feshane'nin kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı'na dönüşümü projesidir. En eski fabrikalarımızdan biri olan Feshane, 1998 yılından itibaren restorasyonu yapılarak 2000 yılında çeşitli kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı adıyla hizmete açılmıştır. Haliç bölgesindeki dönüşümü tamamlanan önemli endüstriyel yapılardan biri de Lengerhane'dir. Lengerhane 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınmış ve 1994 yılında dönüşümü tamamlanarak Rahmi Koç Sanayi Müzesi olarak hizmete açılmıştır. 1996 yılında Lengerhane'nin karşısında atıl halde bulunan Hasköy Tersanesi de alınarak restore edilmiş ve 2001 yılında sanayi müzesinin devamı olarak işlevlendirilmiştir.

Günümüzde uygulaması devam eden dönüşüm projelerinden biri Silahtarağa Elektrik Santrali'nin dönüşüm projesidir. Santral İstanbul adıyla kültür, sanat ve eğitim amaçlı olarak yeniden işlevlendirilecek kompleksin uygulaması tamamlandığında ulusal ve uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapması planlanmaktadır. Uygulaması devam eden bir diğer dönüşüm projesi Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi projesidir. Merkez 1923 yılında inşa edilen Sütlüce Mezbahası'nın arazisinde yer almaktadır. Mezbaha 1998 yılında tamamen yıkılmış ve yerine Avrupa'nın en büyük kültür merkezi olması planlanan Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi'nin inşası başlatılmıştır.

Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü ile ilgili uygulanan ve uygulanmakta olan dönüşüm projeleri beşinci bölümde kapsamlı olarak ele alınmış ve altıncı bölümde uluslar arası proje örneklerinin incelendiği makro ölçekte planlama, mikro ölçekte tasarım kriterleri ve yapılan anket çalışması ile kullanıcılar açısından değerlendirmesi yapılmıştır.

4. İSTANBUL ve HALİÇ YERLEŞİMİ

İstanbul 19. yüzyılda gerek başkent olması gerek stratejik konumu, idari ve ekonomik mekanizmanın burada işleyişi, askeri gücün burada konumlanması nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezi durumundaydı. 1838 yılında İstanbul coğrafi olarak birbirinden denizle ayrılan 3 ana yerleşmeden oluşmaktaydı: İstanbul, Galata ve Üsküdar. İstanbul en geniş alanda yer alan ve çok sayıda anıtlarla bezeli ana bir kentti. İstanbul'un kuzeyinde, Haliç Yerleşimi'nin karşı yakasındaki Galata, çok daha küçük bir alanda yer alan ancak yoğun bir nüfusu da içinde barındıran bir yerleşimdi. Üsküdar ise aynı nüfus yoğunluğuna sahip olmamasına rağmen burada bulunan çok sayıda anıt, yerleşmenin önemini göstermekteydi [Çelik, 1998]. 1900'lü yıllarda İstanbul ve civarı Şekil 4.1.'de görülmektedir.



Şekil 4.1. 1900'lü yıllarda İstanbul ve civarı [Çelik, 1998].

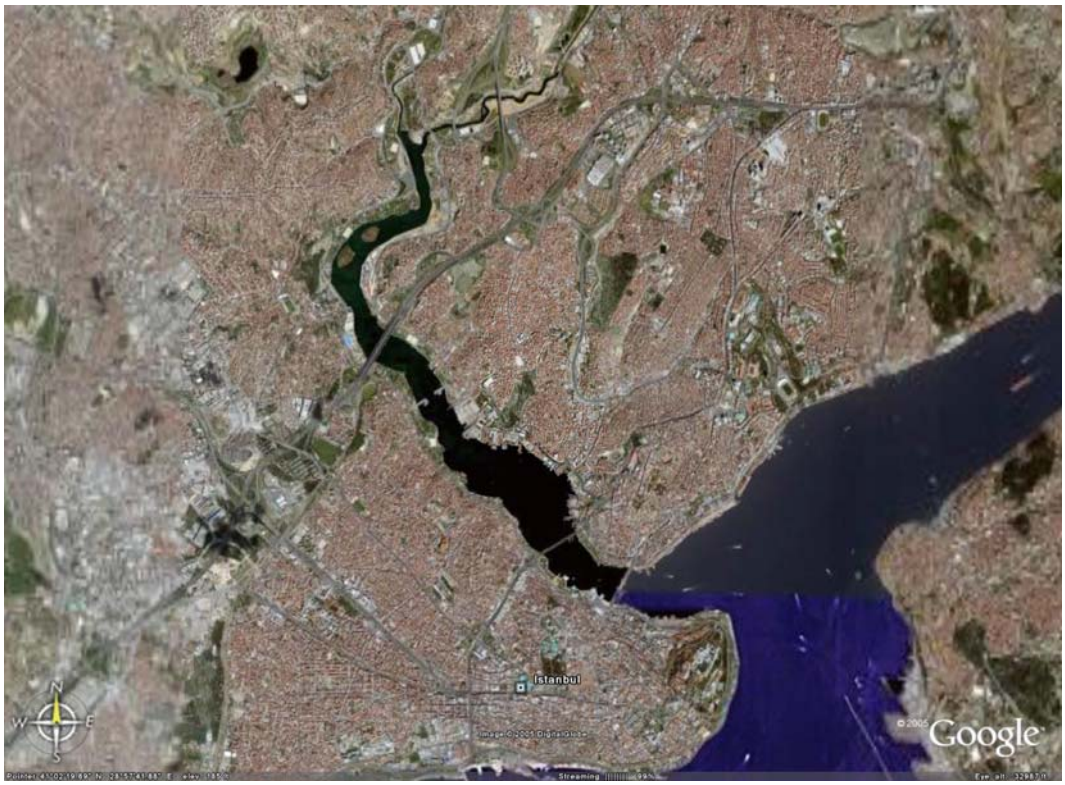
Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti ve önemli ticari yolların kavşağı konumunda olan İstanbul, yüzyıllar boyunca Haliç Yerleşimi'nin hem önemli bir

limanı hem de donanma üssü olmasına yol açmıştır. Haliç Yerleşimi tarihi boyunca doğal güzellikleri, kasırları, eğlence ve mesire yerleri ile İstanbul halkının gündelik ve geleneksel hayatına hizmet eden bir yerleşim olmuştur. Bununla birlikte tarihi boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, Lale Devri'nin Kağıthane ve Sa'dabat eğlenceleri ve kayık gezintileriyle Türk edebiyatında da geniş yer almıştır.

Haliç Yerleşimi günümüzden yaklaşık 7000 yıl önce Kağıthane ve Alibeyköy Dereleri'nin birleştiği bölgelerin İstanbul Boğazı'nın sularıyla bütünleşmesi neticesinde oluşmuş tabi bir liman bölgesidir. Toplam uzunluğu 7,5 km.'ye yakın olan Haliç, Kağıthane'den kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanarak Sarayburnu-Tophane kıyılarına ulaşmaktadır [Eroğlu ve ark., 2003].

Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nin çevrelediği Haliç yaklaşık 25.000.000 m2'lik bir yüzölçümüne sahiptir. İstanbul Boğazı'na açıldığı noktada Haliç'in genişliği 1010 m. 'ye ulaşır. Galata ve Atatürk Köprüleri arasında en derin yeri 40m., Galata Köprüsü altında 60 m.'yi bulan Haliç'te iç kısımlarda kent atıkları nedeniyle ancak 2-3 m. kadar derinliğe ulaşmaktadır.

Haliç Eminönü, Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu ilçelerini içine alan alanda yer almaktadır. Günümüzde birçoğu tahrip sürecini yaşayan Haliç kıyısındaki semtler ise şöyledir: Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş İskelesi, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Alibeyköy, Kağıthane, Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe pazarı, Karaköy ve Galata [Baştürk ve ark., 2001]. Haliç Yerleşimi'nin günümüzde çekilen hava fotoğrafı Şekil 4.2.'de yer almaktadır.



Şekil 4.2. Günümüzde Haliç hava fotoğrafı [Google Earth].

4.1. Haliç Yerleşiminin Tarihsel Gelişimi

Haliç İlkçağ'da, kıyılarındaki koylarla bir liman görevi yapmakta ancak o çağın ihtiyaçları ve ölçülerine göre fazla geniş ve derin olduğundan dolayı tam bir liman olarak kullanılmamaktaydı. O dönemde Haliç sadece verimli ve korunaklı bir denizden ibaretti. Ortaçağ'a gelindiğinde Haliç, Akdeniz ve Yakındoğu'nun önemli ve hareketli bir ticaret merkezi haline gelmişti. 11. yüzyıldan itibaren Bahçekapı' dan Unkapanı'na kadar olan kısımda Yakındoğu'da deniz yoluyla ticaret yapan İtalyan sitelerinin ayrı ayrı bölgeleri sıralanmaktaydı. Bu ticaret merkezleri Venedik, Amalfi, Pisa ve Cenova' ya ayrılmıştı [Eyice, 2001].

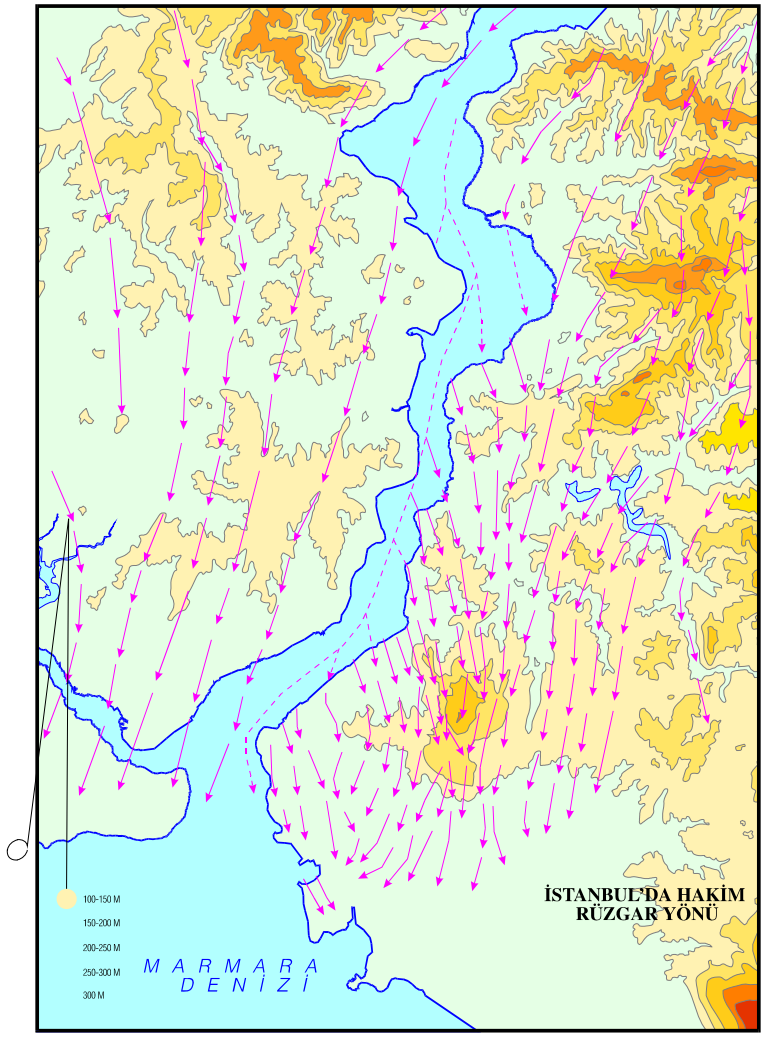
Osmanlı Dönemi'nde deniz tesisleri Galata surlarının dibindeki Azapkapı dışından Haliç'in yukarılarına doğru genişlemiştir. Haliç'in kuzey kıyısında Galata'dan Hasköy' e kadar sıralanan denizcilik tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım ve bir ölçüde de yapım merkezi olmuştur. Devlet donanma tesislerinin Bizans döneminde genellikle Haliç'in boş olan yukarı kıyısında imkan sağlanmasına karşılık ticaret merkezleriyle sivil gemicilik Haliç'in güney kıyısında gelişmiştir.

Kuzey kıyıda gelişen denizcilikle ilgili kuruluşlardan biri de Sanayi Müzesi'ne dönüştürülen Lengerhane' dir [Eyice, 2001].

Türk döneminde bir liman, ticaret ve gemi tezgahları bölgesi, ticaret ve savaş gemilerinin demirleme yeri olan Haliç bununla birlikte özellikle üst kesimlerinde şehir halkının açık hava, yeşil alan ihtiyacını da karşılayan bir bölge niteliğindeydi. 20. yüzyılın başlarında ünlü mesire yeri olan Kağıthane deresinin uzantısında ve Alibeyköy deresi ile birlikte Haliç'e kavuştukları kıyılarda pek çok yalı ve köşk yapılmış, böylece Haliç'in yukarı kesimleri Boğaziçi'ni andırır hale gelmişti. Türk döneminde İstanbul'un limanı durumundaki Haliç'in güney kıyısında Eminönü'nden Ayvansaray' a doğru yoğun bir yerleşme gelişmiştir [Eyice, 2001].

Eminönü-Unkapanı arası daha çok gemilerin boşalttığı mallar ile ilgili olarak bir ticaret bölgesi haline gelmiş ve bu merkez Eminönü-Tahtakale kesiminde yoğunlaşmış ve yukarıya doğru yayılmıştır. Özetle Haliç'in Türk döneminde aşağı bölümü ticaret ve gemicilik merkezi yukarı kesimleri sayfiye yeri olmuştur [Eyice, 2001].

Haliç kıyılarının en büyük talihsizliği yerleşimin kuzey rüzgarlarına açık oluşudur. Konumu itibariyle su kıyısında başlayan bir yangın bu rüzgar yardımıyla hızla Marmara yönüne doğru ilerleyebilmektedir. Bu sebeple tarihte Haliç'te çıkan yangınlar pek çok tarihi yapıya zarar vermiş hatta yok etmiştir. Şekil 4.3.'te İstanbul'un hakim rüzgar yönü haritasında bu durum açıkça görülmektedir.



Şekil 4.3. İstanbul'un hakim rüzgar yönü haritası [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].

Haliç tarihinde çok önemli bir unsur da iki yaka arasındaki bağlantılardır. Haliç'te ilk köprü Sultan 2. Mahmut tarafından 1836 yılında Hayratiye adıyla kurulmuştur. Ardından 1845 yılında Karaköy ve Eminönü arasındaki Tersane-i Amire'de ikinci bir köprü kuruldu. İkinci köprünün yenilenmesi gerekince 1863 yılında yeni bir köprü yapılmış ve bu köprü 1875 yılına kadar hizmet vermiştir. 1872 yılında bir İngiliz şirketi tarafından üçüncü Karaköy köprüsü yapılmıştır. Bu köprü 1912'ye kadar kullanılmış daha sonra bu köprü Unkapanı-Azapkapı arasına alınmıştır. 1936 yılında sökülen bu köprünün yerine bir Fransız şirketi tarafından Gazi (Atatürk) Köprüsü inşa edilmiş, 1940 yılında hizmete açılmıştır. 1910 yılında bir Alman firması tarafından ısmarlanan ve 1912 yılında hizmete açılan yeni Karaköy Köprüsü Türk klasik üsluptaki mimari motifleriyle ön plana çıkmıştır ancak

daha sonra daha modern ve dubasız bir köprü yapımı üzerine Hasköy-Balat arasına götürülmüştür. Yerine bir Türk firması dubasız modern köprüyü 1991 yılında inşa etmiştir. Bunların dışında çevre yolunu bir yakadan karşı yakaya aktaran Sütlüce ile Fener arasındaki köprü inşa edilmiş, 1995 yılında genişletilmiştir [Eyice, 2001].

Haliç üzerinde köprülerin yapımı, ahşap gemilerin yerini sac tekneli buharlı gemilerin alması ile Haliç'in sayfiye yeri görüntüsü değişmiş kıyılarda fabrikalar, atölyeler ve küçük endüstriyel tesisler kurulmuştur. Şehircilik uzmanı olarak İstanbul'a getirilen Henri Prost' un Kağıthane vadisi'ni sanayi bölgesi olarak tavsiyesiyle Haliç'in geleceği tehlike altına girmiştir. Çağın teknolojik gelişmelerine paralel olarak endüstrinin de gelişmesiyle Haliç'te kurulan endüstriyel tesisler Haliç'in ekolojik dengesini bozmuş, bu tehditleri ortadan kaldıracak hiçbir önlemin alınmamasıyla da Haliç'te yıkım süreci başlamıştır [Eyice, 2001].

4.2. Haliç Yerleşimi'nde Endüstrileşme ve Dönüşüm Süreci

19.yüzyıl Sanayi Devrimi'nin ardından Osmanlı İmparatorluğu'nda da endüstriyel alanda gelişmeler başlamıştır. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nda başkent İstanbul, İstanbul'un endüstri merkezi ise Haliç Yerleşimiydi. Haliç Yerleşimi'nde özellikle 19. yüzyıldan itibaren endüstriyel tesislerin sayısı artmış, üretim çeşitliliği başlamıştır. Bu dönemde endüstrileşme hareketleri ile Haliç fiziksel ve sosyal açıdan dönüşüme uğramış ve zaman içerisinde sahip olduğu kimliğini hızla kaybetmeye başlamıştır. 19. yüzyıl boyunca saray mensuplarının köşkleri, yalıları ve bahçeler terkedilmiş buralara fabrikalar, atölyeler yapılmıştır. Endüstriyel tesislerin denetimsiz ve plansız büyümeleri sonucu yerleşik halkın yaşamları etkilenmiş ve prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır [Kılıç ve Yenen, 2001].

1929 dünya ekonomik bunalımı ile birlikte devletçi ve korumacı ekonomi politikası sonucu İstanbul'daki sanayi olumsuz biçimde etkilenmiştir. 1934 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın yürürlüğe girmesiyle İstanbul'da büyük yatırım projeleri öngörülmemiş, temel sanayinin Anadolu'nun farklı yerlerine dağıtılması ilkesi uygulamaya sokulmuştur. İkinci Dünya Savaşı ve dünya ekonomik bunalımı ile

sınırlanmış olsa da mekansal ve sosyal dönüşümler izlenmeye başlamıştır [Kılıç ve Yenen, 2001].

20. yy.'ın ikinci yarısına kadar olan süreçte Haliç Yerleşimi'nin gelişiminde dünyanın önemli planlama uzmanları tarafından bazı öneriler ve planlar geliştirmişlerdir. Bu süreçte, 1933 yılında Hermann Elgötz tarafından İstanbul'un gelişimi ile ilgili öneriler getirilmiş ve bu öneriler uzun yıllara yayılarak önemli ölçüde gerçekleştirilmiştir. Hermann Elgötz Planı'nın ardından 1937 yılında Haliç Yerleşimi'nin gelişiminde büyük önem taşıyan Prost Planı yapılmıştır. Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi Henri Prost'un hazırladığı Prost Planı 20 yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Haliç Yerleşimi'nin sanayiye açılmasında başlıca etken olan Prost Planı, bölgedeki tarihi dokunun büyük ölçüde tahrip olmasına neden olmuştur. Bir diğer plan 1949 yılında Prof. Gerhard Kessler tarafından getirilen önerilerden oluşmaktadır. Gerhard Kessler'in önerileri arasında Haliç tersanelerinin Tuzla-Pendik arasına taşınması da yer almaktadır. 1950'li yıllarda çok partili hayata geçiş ile birlikte özellikle İstanbul'un ulaşımı ile önerilerin getirildiği Menderes Operasyonu ortaya çıkmaktadır. 1956 yılında Alman plancı Prof. Hans Högg tarafından yapılan planda öneriler arasında Haliç kıyılarındaki ticaret, endüstri ve rekreasyon alanlarının bir arada olması yer almaktadır. 1958 yılında kurulan İmar Planlama Müdürlüğü'nün çalışmaları için davet edilen İtalyan Prof. Luigi Piccinato tarafından İstanbul için bazı öneriler getirilmiştir. Prof Luigi Piccianto'nun önerileri arasında Haliç Yerleşimi'ndeki sanayinin desantralize edilmesi önem teşkil etmektedir. 1964 yılında İstanbul Suriçi İmar Planı yapılmış, bu plan ile önceden yapılan tasdikli mevzi imar planlarının birleştirilmesi amaçlanmıştır. 1966 yılında yapılan Sanayi Alanları Planı ile Prost Planı ile plansız gelişmeye başlayan endüstrinin kontrol altına alınması hedeflenmiş ancak bu plan pek etkili olmamıştır.

a) 1933 H. Elgötz Planı

Hermann Elgötz tarafından 1933 yılında İstanbul'un kentsel gelişimine yönelik bazı öneriler getirilmiştir. Bu önerileri konumuzla ilgili olarak şöyle sıralamamız mümkündür:

- Kentin tarihi mekanlarının ve özellikle anıtlarının çevresinde ana bir ulaşım ağından uzaklaşılmalı, ikinci dereceden ulaşım akslarının hizmet verdiği bir koruma alanı yaratılarak kısmi bir canlılık yaratılmalıdır,

- Suriçi ve Haliç kıyılarında yer alan sanayi tesisleri bu bölgeden çıkarılmalı, şehrin iskan, ticaret, büyük ve küçük sanayi, idari, kültür ve serbest alanlara bölünmesi gereklidir,

- Haliç üzerinde dört köprü yapılmalı ve bu köprüler ile mevcut ulaşım sistemi bütünleştirilmelidir,

- Liman Haydarpaşa ve Yenikapı' ya taşınmalı ve bu limanların Sirkeci ile bağlantısı feribotlarla sağlanmalıdır,

- Haliç kıyılarındaki vapur iskeleleri arasında parklar yapılmalı, Beyoğlu ve Galata semtlerinin kuzeybatısındaki işçi mahalleleri ile sebze-meyve bahçeleri oluşturulmalıdır,

- Mevcut yollar genişletilmeli, Marmara ve Haliç kıyılarında yeni yollar açılmalıdır.

Elgötz'ün planında ileriye dönük bir projeksiyon olmamasına rağmen bu plan uzun yıllara yayılarak büyük ölçüde gerçekleşmiştir [Yücetürk, 2001].

b) 1937 Prost Planı

1936 yılında İstanbul'a gelen Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi Henri Prost suriçi, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy için ayrı ayrı planlar yapmıştır. 1939 yılında yürürlüğe giren ve 20 yıl boyunca geçerliliğini koruyan plandaki konuyla ilgili olan önerileri şöyle özetleyebiliriz:

- Galata Limanı'nın Güzel Sanatlar Akademisi' ne kadar uzatılması gerekir ancak buraya tüm ulaşım otomobil ve kamyon ile gerçekleştirilmelidir, Sarayburnu Limanı kaldırılmalı Yenikapı' ya bir liman yapılmalı ve Sirkeci Garı sadece banliyö trenlerine hizmet etmeli ayrıca Yenikapı'da uluslararası bir gar yapılmalıdır,

- İş bölgesi yerinde kalmalıdır ancak bazı düzenlemelere gidilmesi gerekir. Haliç kıyısında Galata ve Unkapanı köprüleri arasında haller, balıkhane ve gıda satış birimleri geliştirilmelidir,

- Sanayi Haliç'te toplanmalı, Boğaziçi'nde bulunan sanayi tesisleri ve depolar Haliç ve Yenikapı Limanı çevresine getirilmelidir,

- Haliç'in kuzey kıyısından başlayarak Taksim'e kadar olan bölgedeki konutlar yıkılarak yeniden yapılmalı, Maçka-Taksim arasında ve Maçka-Beşiktaş arasında, Kurtuluş' ta yeni konutlar geliştirilmelidir,

- Bayrampaşa vadisi bir zooloji ve botanik parkı olarak düzenlenmeli, Dolmabahçe-Taksim-Harbiye arasında içinde çeşitli spor aktivitelerinin gerçekleştirilebileceği bir park ile Karaköy' den Galata Kulesi'ne uzanan alanda bir park düzenlenmelidir,

- İstanbul'un siluetini koruma amacıyla yapı yükseklikleri sınırlanmalı, Marmara ve Haliç yamaçları konut alanı olarak kullanılmalı ve üniversite Beyazıt ve Şehzadebaşı arasında yer almalıdır,

- Haliç'in Suriçi ve Beyoğlu yakalarının bağlantısı Atatürk Köprüsü ile sağlanmalı, Unkapanı-Yenikapı arasında Atatürk Bulvarı açılmalı ve Haliç etrafında bir sanayi yolu geliştirilerek bu yolun Atatürk Köprüsü ile Atatürk Bulvarı ve Yenikapı Limanına bağlantısı sağlanmalıdır. Bu yol Unkapanı ve Galata Köprüleri arasında devam ettirilerek Eminönü Meydanı ile ilişkilendirilmeli ve bu akslarda halkın ulaşımını sağlayabilecek toplu taşıma hizmetleri düzenlenmelidir [Kılıç ve Yenen, 2001].

Prost Planı, Anadolu'nun gelişimi için Ankara'ya giden zengin ve aydın kesimin ve ülkeyi terk eden azınlıkların getirdiği ekonomik buhranı ortadan kaldırmaya çalışsa da beklenen başarıyı elde edememiştir. Bu dönemde İstanbul kentinin imar planını yapmak üzere İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü kurulmuş, altyapı şirketleri satın alınarak belediye çatısı altında İstanbul Sular İdaresi ve İETT gibi altyapı şirketleri kurulmuştur. Ayrıca sanayi tesislerinin kente zararlı etkilerini önlemek amacıyla sanayi yer seçimi ile ilgili olarak getirilen düzenlemelerde gayrı

sıhhi müesseseler 3'e ayrılmıştır: 1. sınıf sanayi tesisleri mutlaka konut alanlarının dışında sanayi için ayrılan alanlarda faaliyet gösterecek ve konut alanlarından yeşil bir bant ile ayrılacaklardır, 2. sınıf sanayi tesisleri çevresel zararlar için önlem aldıkları takdirde konut alanları içinde yer alabileceklerdir, 3. sınıf sanayi tesisleri konut alanları içinde yer alabileceklerdir. Ancak bu durumda 2. ve 3. sınıf sanayi tesislerinin izinleri yeterince denetlenememiştir. Sanayiler yatırımcıların kullanımına göre en avantajlı araziler üzerinde kurulmaya başlamıştır. Bu durumun neticesinde düzensiz gelişen sanayi alanları ile birlikte önce sanayinin yakın çevresinde oluşan daha sonra giderek büyüyen, genişleyen gecekondu yerleşimleri oluşmaya başlamıştır [Kılıç ve Yenen, 2001]. Bu yıllarda çekilen bir hava fotoğrafı Şekil 4.4.'te verilmiştir.



Şekil 4.4. 1946 tarihli Haliç hava fotoğrafı [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].

c) 1949 Prof. Gerhard Kessler Önerileri

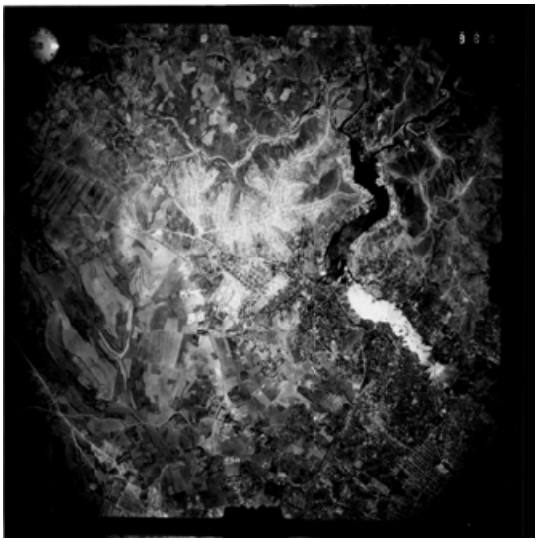
Prof. Gerhard Kessler 1949 yılında Haliç yerleşimi için;

- Galata'da gündüz saatlerinde 100.000'lerce kişinin çalışabileceği ve gece 15.000 kişinin bekçilik yapabileceği bir iş merkezi yapılması,
- Eminönü-Eyüp kıyılarındaki köhne evlerin yıkılarak yerlerine yeni ticarethaneler, dükkanlar, ve idare binaları yapılması,

- Haliç tersanelerinin Tuzla-Pendik arasına taşınmasını önermiştir [Yücetürk, 2001].

d) 1950 Menderes Operasyonu

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul'da hızlı bir kentleşme süreci ile birlikte çok partili hayata geçiş süreci yaşanmaktadır. İstanbul için özellikle ulaşım açısından çeşitli çözüm önerileri getiren Menderes Operasyonu, İstanbul'un kimliğinin yeniden yaratılması amacıyla ortaya çıkmıştır. Bu operasyonda Eminönü-Unkapanı arasındaki sahil yolu, Atatürk Bulvarı genişletilmiş, Topkapı' dan limana oradan da Aksaray'a uzanan bir ring yolu oluşturulmuş ve bu yolla Topkapı' da yer alan sanayi tesisleri ile bağlantı sağlanmıştır. Beyoğlu'nda Karaköy' den başlayıp Perşembe Pazarını takip ederek Azapkapı' ya ulaşan bir yol yapılmış ve bu yol tersanenin arkasından Sütlüce' ye ulaşmıştır. Ayrıca Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, Galata' daki liman bir ticaret limanına dönüştürülmüştü. Böylece Haliç' teki sanayi alanları da desteklenmiş oldu. 1954 tarihli hava fotoğrafı Şekil 4.5.'te yer almaktadır.



Şekil 4.5. 1954 tarihli Haliç hava fotoğrafı [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].

1952-1956 yıllarında İTÜ Mimarlık Fakültesi ve Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü öğretim üyeleri tarafından "Müşavirler Heyeti" oluşturulmuştur. Bu heyetin çalışmaları ile 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım Planı ile 1/10000 ölçekli sanayi planı hazırlanmıştır [Yücetürk, 2001].

1954 yılında Beyoğlu Bölgesi Nazım İmar Planı ile Kasımpaşa-Kağıthane arasındaki sanayi alanlarının korunması kararlaştırılmış ancak 1956 yılında onaylanan 6785 sayılı İmar Kanunu ile kent plancılarının kentin yapısına uygun plan yapabilme imkanı doğmuştur. Bu yasa ile Yapı ve Yollar Kanunu' nda 10 m. olarak belirtilen kıyı şeridi 30 m. olarak değiştirilmiştir [Kılıç ve Yenen, 2001].

1/10000 ölçekli Sanayi Bölgeleri Planı ile; Sanayi Bölgeleri'nin Haliç'den Marmara'ya ve batıdan Bakırköy'e kadar dağıtılması Beyoğlu'nun bazı kesimlerinin sanayiye ayrılarak konut alanları arasındaki zararlı sanayinin buralardan uzaklaştırılması öngörülmüştür [Yücetürk, 2001].

e) 1956-1960 Prof. Hans Högg Dönemi

1956 yılında İstanbul'a davet edilen Alman planlama uzmanı Hans Högg'ün Haliç bölgesi için yaptığı planda;

- Haliç kıyılarında rekreasyon, ticaret ve endüstri alanlarının topografik şartlara uygun olmak kaydıyla bir arada olması önerilmiş,
- Atatürk Köprüsü ile İstanbul'un ulaşım yükünün Haliç kıyılarına yönlendirilmesi,
- Sirkeci Bölgesindeki limanların İstanbul'un Anadolu yakasına, Adalara ve Boğaziçi'ne hizmet eden liman fonksiyonunu üstlenmesi,
- Düzensiz gelişmekte olan konut alanlarının Haliç'i daha fazla etkilemesinin önlenmesi gerektiği belirtilmiştir [Yücetürk, 2001].

f) 1958-1960 Prof. Piccinato Önerileri

1958 yılında İstanbul'un planlamasını yürütmek amacıyla İmar Planlama Müdürlüğü kurulmuştur. İmar Planlama Müdürlüğü çalışmalarına İtalya'dan davet edilen Prof. Luigi Piccinato, müşavir olarak 1958 yılında çalışmaya başlamış ve şu önerileri getirmiştir;

- İstanbul için çözümün çevresel ve bölgesel ölçekteki mekansal örgütlenmede aranması,

- Sanayi ve konut alanlarının desantralizasyonuna dayanan, açık ve doğrusal bir kentsel gelişim modelinin uygulanması,

- İstanbul'un imalat değil kültür, ticaret ve yönetimin merkezi olması,

- Sanayinin İstanbul'dan desantralize edilip doğusunda yer alan İzmit, Gemlik ve Bandırmaya kaydırılması,

- Haliç'teki sanayi alanlarının kaldırılması ve Kazlıçeşme-Bakırköy arasında bir liman kurularak Topkapı ve Rami civarındaki sanayinin yararlanmasının sağlanması,

- Oluşturulacak kent planını destekleyecek şekilde ulaşım politikaları geliştirilmesi, Haliç'e 3. bir köprü ile Ortaköy-Beylerbeyi arasında bir köprü yapılması, bu köprülerin bağlantı yollarının oluşturulması, Haliç ve Boğaziçi sahillerinde ana akslar açılmasının önlenerek kıyıların gezi amaçlı kullanılmasının sağlanması,

- Kağıthane'de bir hayvanat bahçesi yapılması, Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla sur içi ve sur dışındaki yeşil alanların bütünleşmesi,

- İstanbul'da turizmi desteklemek amacıyla tarihi eserlerin korunması, sahillerin yanlış kullanımının önüne geçilmesi [Kılıç ve Yenen, 2001].

Haliç' teki sanayi alanlarının desantralizasyonu gerçekleştirilmeye çalışılırken Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçeşme-Zeytinburnu gibi bölgelerde sanayi alanları yoğunlaşmaya başlamıştır. Beyoğlu tarafında ise Kağıthane-Bomonti-Levent-Esentepe sanayi aksı oluşturmuştur. Sanayi alanlarının gelişiminin kentin dışına doğru ilerlemesi konut alanlarının da gelişimini etkilemiştir. Konut alanları sanayi alanlarının gelişimiyle paralel bir şekilde Bayrampaşa, Güngören, Gaziosmanpaşa, Bahçelievler, Halkalı, Sefaköy, Beyoğlu tarafında Kağıthane, Alibeyköy, Gültepe, ve Çeliktepe'de kaçak yapılaşma başlamıştır [Kılıç ve Yenen, 2001].

g) 1964 İstanbul Suriçi İmar Planı

1964 yılında 1/5000 ölçekli ve Tarihi Yarımada'yı da kapsayan alanda hazırlanan plan, önceden yapılmış tasdikli mevzi imar planlarının birleştirilmesini ve konut alanlarının belirtilmesini amaçlamıştır. Planda;

- Haliç sahillerinin turizm olanaklarının geliştirilebilmesi için ıslah çalışmalarının gerekliliği vurgulanmış,
- Tarihi değeri olan mimari eserlerin, kalıntıların bir park olarak değerlendirilmesi ve bu alanların Eyüp ile bağlantılarının kurulması,
- Bu aksta yeni sanayi alanlarının yer almasına ve eski sanayi alanlarının gelişme göstermesinin önlenmesi,
- Haliç kıyılarında yapı yüksekliğinin en fazla 6.50 olması önerilmiştir [Yücetürk, 2001].

h) 1966 Sanayi Alanları Planı

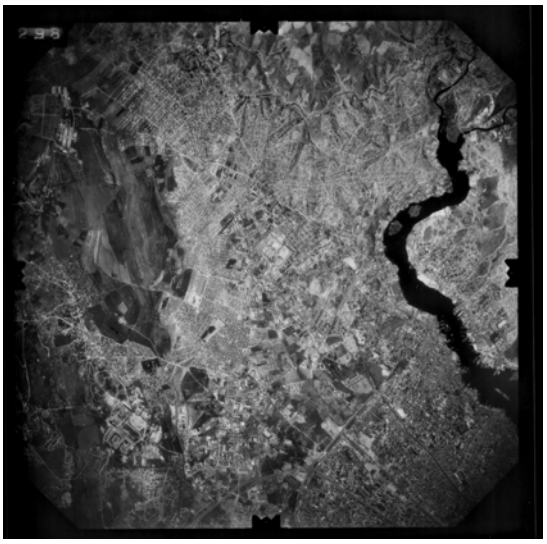
Bu doğrultuda Prost döneminde getirilen sanayi ile Haliç'de hızlanan plansız gelişmeyi önlemek amacıyla 1963 yılında çalışmalarına başlanan ve 1966 yılında uygulanmaya başlanan Sanayi Alanları Planı'nda;

- Eminönü-Eyüp arasındaki kıyılarda sanayinin dondurulması önerilmiş,
- Karaköy-Silahtar arasındaki kıyı kesiminde yeni sanayi alanlarının gelişmesi önerilmiştir.

Ancak bu plan pek etkili olmamış bu plansız gelişme önlenememiştir [Yücetürk, 2001].

Haliç Yerleşimi'nde Planlı Kalkınma Dönemi 1966 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmasıyla başlamıştır. Bu dönemde önceki dönemlerde gelişen plansız imar uygulamalarının olumsuzluklarını ortadan kaldırmak ve geniş ölçekli planlama anlayışı ile birlikte bölge planları, nazım imar planları ve uygulama planları hazırlanması hedeflenmiştir [Kılıç ve Yenen, 2001]. Bu süreçte 1968 ve 1970 yıllarında çekilen hava fotoğrafları Şekil 4.6. ve Şekil 4.7.'de yer almaktadır.

1980 yılında yapılan İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı ile Haliç'in Tarihi Yarımada, Galata-Beyoğlu bölgelerinde kültürel yapının korunması üzerinde durulmuştur. Bu planın ardından 1985 yılında Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı yapılmış ve bu planda Haliç kıyılarındaki kamusal yeşil alanlar ile ilgili önemli kararlar alınmıştır. 1990 yılında Prof. Dr. Gündüz Özdeş tarafından yapılan İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı ile bölgenin tarihi, kültürel ve doğal mirasının korunarak gelişiminin sağlanması amaçlanmıştır. Son olarak 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı hazırlanmış ve bu plan ile Haliç Yerleşimi'nin tarihi ve doğal yapısı, prestij alanları vb. pek çok konuda önemli kararlar alınmıştır.



Şekil 4.6. 1968 tarihli Haliç hava fotoğrafı [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].



Şekil 4.7. 1970 tarihli Haliç hava fotoğrafı [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].

Bedrettin Dalan döneminde imar yasalarındaki değişiklikler çoğunlukla merkezi yönetimin yetkilerini güçlendirici yönde olmuştur.1982 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ile 1983 yılında çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı Yasası dönemin önemli gelişmeleridir. Bu dönemde yerel yönetimleri destekleyen bazı değişiklikler de yapılmıştır. 1984 yılında 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasası'nın yürürlüğe girmesi ve 1985 yılında 3194 sayılı İmar Yasası ile belediyeler plan yapma ve onama yetkisine kavuşmaları önemli gelişmelerdir. 1985 yılında Bedrettin Dalan' ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla Haliç ve çevresindeki sanayinin ve merkezi iş alanının desantralizasyonu ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Bu süreçte plansız yıkımlar gerçekleştirilmiş, Haliç'in tarihi kimliğinin yansıması olan bazı yapılar yıkılmıştır. Sanayi alanlarının desantralizasyonu ile İstanbul'un dış sınırlarındaki tarım, orman alanları, su havzaları zarar görmeye başlamış, ayrıca bu alanlarda hızla çarpık yapılaşma gelişmiştir [Kılıç ve Yenen, 2001].

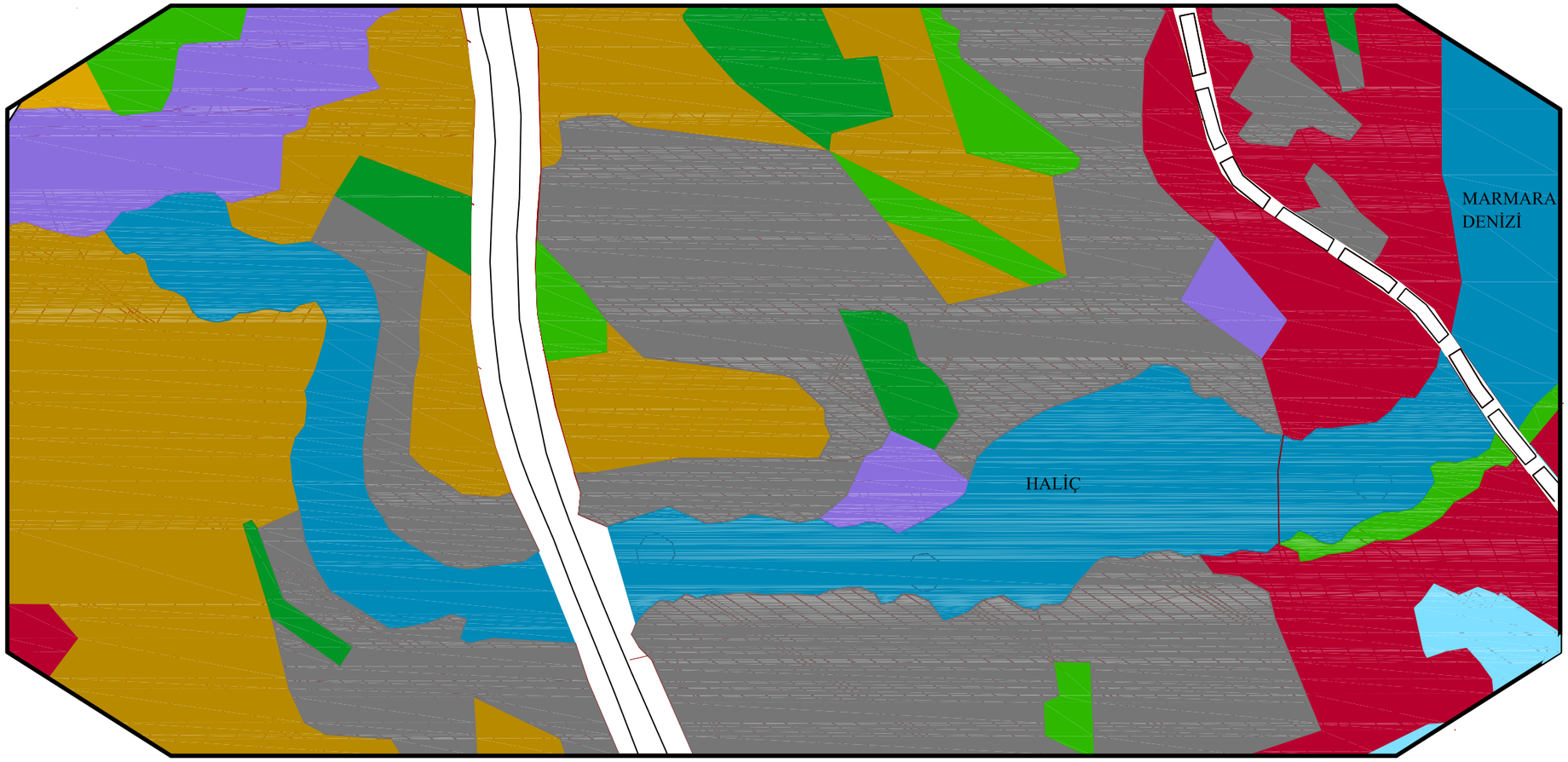
a) 1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı

İstanbul'un bütünü için hazırlanan 1980 yılı İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı'nda Haliç yerleşimi ile ilgili alınan kararlar aşağıda verilmiştir:

- Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki alanın her iki tarafında ekonomik kuruluşların yönetim merkezleri, ticaret ve hizmetlerin bulunduğu merkezler önerilmiştir.

- Tarihi yarımada, Galata-Beyoğlu, Boğaziçi bölgelerinde kültürel doku ve doğal yapının korunması; bu alanlardaki yoğunluğun azaltılması için önlem alınması gerektiği belirtilmiştir [Tandoğan, 2005].

Günümüzde 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı'nın geçerliliğini kaybederek geçerli konuma gelen 1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı ve Haliç yerleşimi için alınan kararlar Şekil 4.8.'de verilen paftada gösterilmiştir.



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
1980 İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN NAZIM İMAR PLANINA GÖRE HALİÇ YERLEŞİMİNİN GELİŞİMİ

LEJAND

- Konut gelişim alanları
- Konut gelişme alanları (1980 yılında)
- Merkezi iş alanı (MİA)
- Mezarlık
- Sanayi+küçük sanayi alanı
- Tarihi kent alanı
- Üniversite
- Yeşil alan
- Raylı toplu taşın yolu
- Kentsel Otoyol

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Harita altlığı: İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

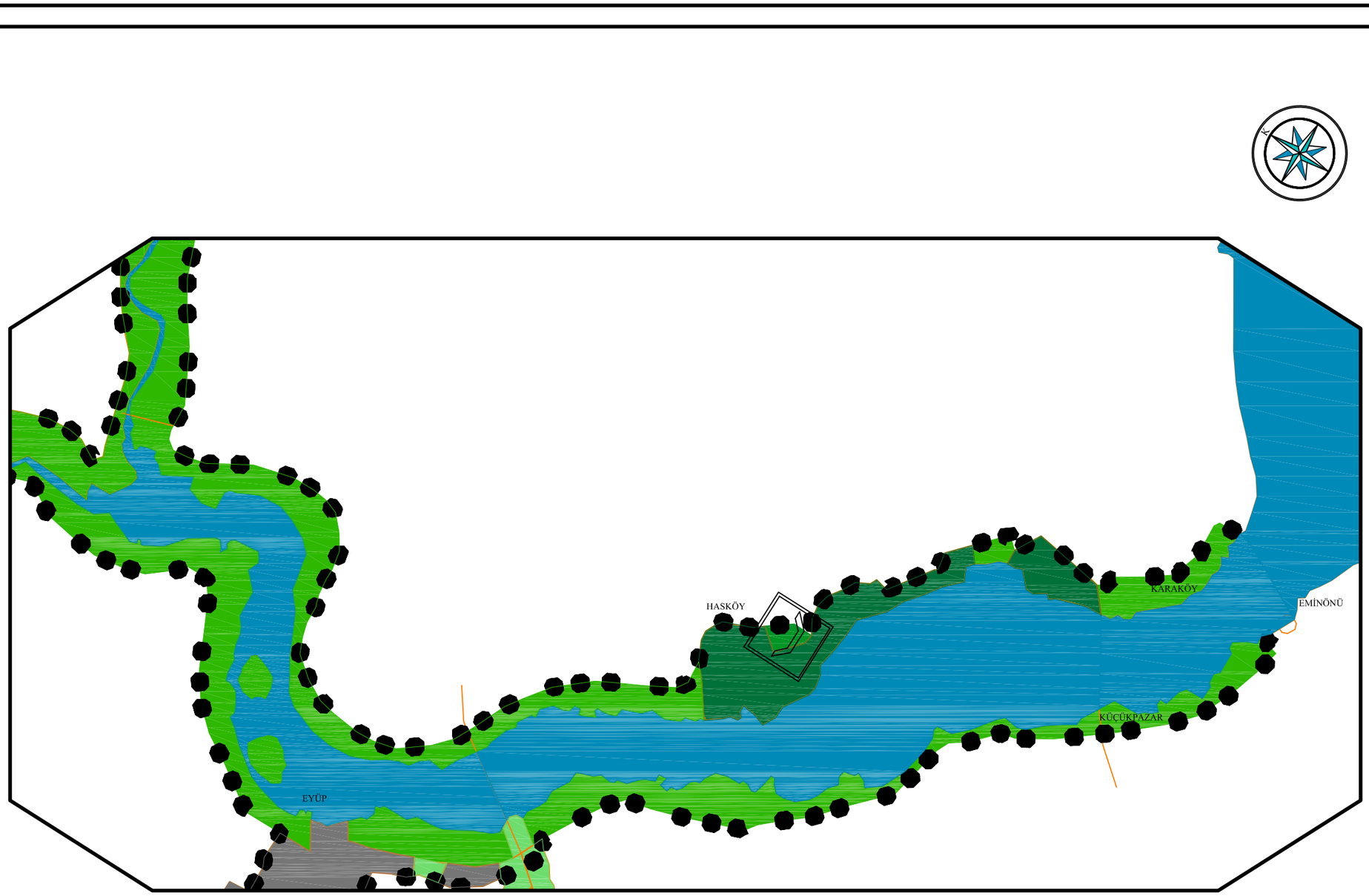
Şekil 4.8. 1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı

b) 1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

1980 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı'nın ardından 1985 yılında Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ile;

- Haliç kıyılarının sanayiden temizlenerek bu alanların kamuya açılması,
- Sanayi alanlarının kaldırılarak bu alanların yeşil alan olarak düzenlenmesi öngörülmüştür.

Bu planda alınmış olan sanayinin Haliç'ten uzaklaştırılması kararı Haliç için alınan en önemli karardır [Tandoğan, 2005]. Bu plan Şekil 4.9.'da yer almaktadır.



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
1985 HALİÇ ÇEVRE DÜZENİ NAZIM İMAR PLANI

LEJAND

- Tasdik sınırı
- Kamu hizmet ve askeri alanları
- Koruma alanları
- Mevcut mezarlıklar
- Yeşil alanlar
- Kamuya açık gezi, oyun alanları, yeşil alan

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER

Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Harita altlığı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Nüdürlüğü

Şekil 4.9. 1985 Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı

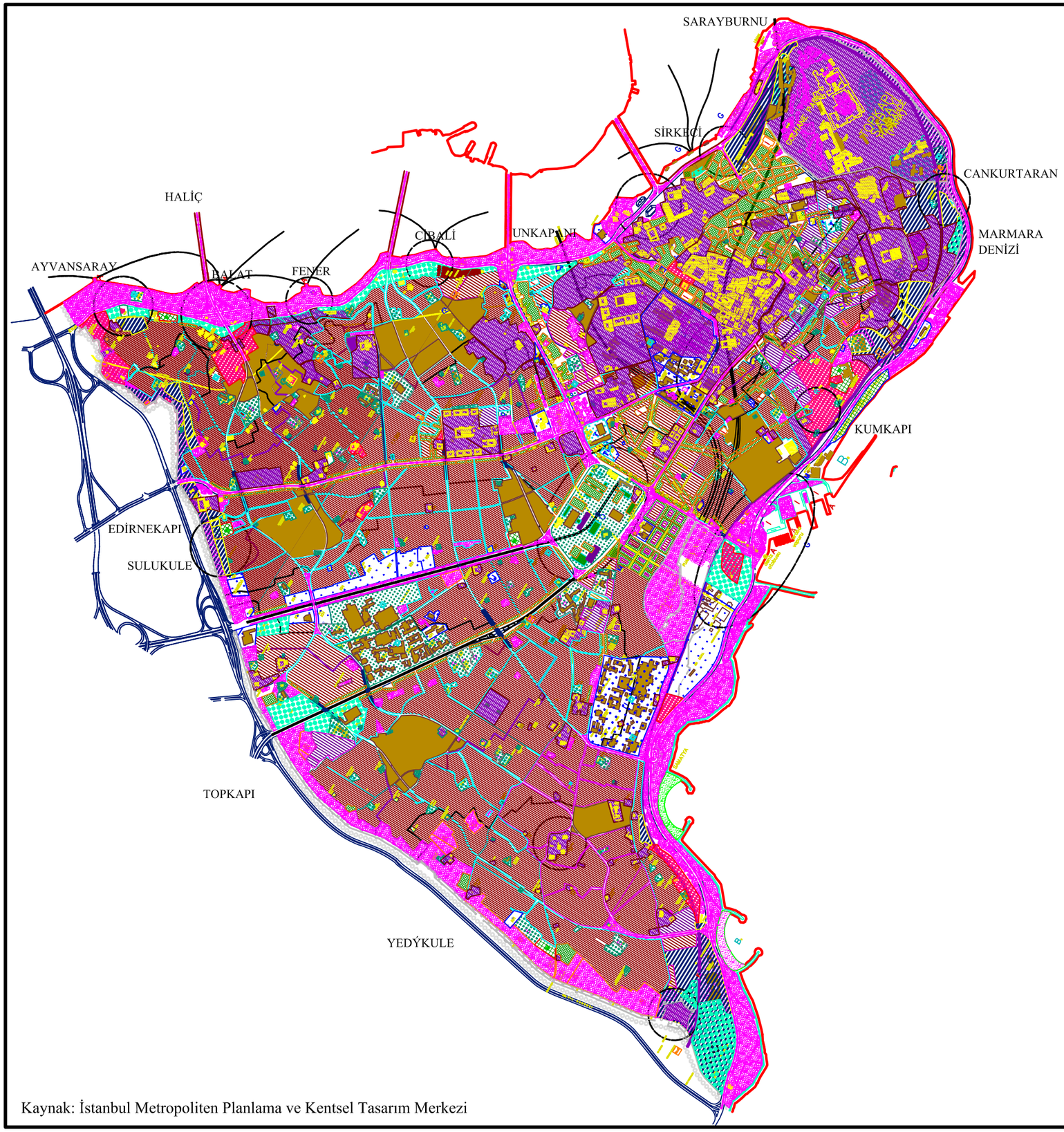
c) 1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

1985 Haliç çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nın ardından 1990 yılında İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı onaylanmıştır. Bu planın temel amacı; Bu alanın sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal mirasın korunarak gelecekteki gelişiminin sağlanması ve varolan potansiyele zarar vermeden düzenlenmesi, İstanbul, Türkiye ve hatta tüm dünyanın hizmetine sunulmasıdır. Bu plan ile alınan kararları ise şöyle özetleyebiliriz:

- Tarihi eser ve sit kapsamındaki sokak, yapı vs. tüm dokunun geniş çevresi ile birlikte korunması, iyileştirilmesi ve yaşatılması
- Tarihi Yarımada'dan imalat, depolama vs. fonksiyonların uzaklaştırılarak tarihi bölgelerde (Haliç, Hanlar Bölgesi) kültür, turizm, rekreasyon ve ilgili ticaret faaliyetlerinin yapılacağı merkezler ve odaklar oluşturulması,
- Fatih ve Eminönü kesimlerindeki mevcut konut stokunun yerleşik nüfusu arttırmaksızın korunarak, mevcut halk için gerekli sağlıklı yaşam çevrelerinin oluşturulması,
- Haliç ve Marmara kıyılarının kültür, turizm, rekreasyon potansiyelinin değerlendirilmesi ve Tarihi Yarımada'da su-kıyı ilişkisinin güçlendirilmesi,
- Sur ve çevrelerinde yerleşik halkın gereksinimlerini karşılamak üzere kültür, turizm ve rekreasyon hizmetlerinin sağlanması,
- Tarihi Yarımada'nın siluetinin korunması ve genel mekanın iyileştirilmesi, tarihi eserlerin etrafının açılarak değil doku karakteri ile bütünleştirilerek düzenlenmesi,
- Tarihi Yarımada ile ilgili olmayan trafiği Yarımada dışına atmak üzere "by-pass" ulaşım sistemlerinin, mevcut dokuyu tahrip etmeksizin oluşturulması;

- Kara, deniz ve demir yollarından oluşan ve özel araç yerine toplu taşımaya ağırlık veren sistemlerin geliştirilerek, Yarımada içinde ve Metropoliten Alan ile bütünleştirilmesi olarak özetleyebiliriz [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].

Şekil 4.10.'da görülen bu plan Prof. Dr. Gündüz Özdeş tarafından hazırlanmış ancak 1994 yılında iptal edilmiş ve 1995 yılında yürürlükteki tüm planlar iptal edilerek Tarihi Yarımada'nın tamamı sit alanı ilan edilmiştir.



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
1990 İSTANBUL TARİHİ YARIMADA KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI

LEJAND

1.Derece koruma bölgeleri
2.Derece koruma bölgeleri
3.Derece koruma bölgeleri

İŞARETLER

SINIRLAR

Nazım imar planı onama sınırları
Uygulama imar planı yapılacak alan sınırı
Öncelikle planlaması yapılacak alan sınırı
+40 kotu eğrisi
+50 kotu eğrisi

ULAŞIM

1.Derece yollar
2.Derece yollar
3.Derece yollar
Kapalı otoparklar
Metro
Demiryolları
Ana istasyonlar
Banliyö istasyonları
İskeleler
Balıkçı barınakları
Deniz ulaşım yolları

ALANLAR

Yüksek yoğunlukta konut yerleşik alanları (401-700 kişi/ha)
Orta yoğunlukta konut yerleşik alanları (201-400 kişi/ha)
Az yoğunlukta konut yerleşik alanları (0-200 kişi/ha)
Yönetim merkezleri
Kentsel hizmet alanları
Ticaret bölgeleri
Pazarlama alanları
İlköğretim tesisleri alanı
Ortaöğretim tesisleri alanı
Yükseköğretim tesisleri alanı
Mesleki ve teknik öğretim tesisleri alanı
Kültürel tesisler alanı
Sağlık tesisleri alanı
Dini tesisler alanı
Askeri alanlar
Parklar
Spor ve oyun alanları
Fuar, panayır ve festival alanları
Turizm tesis alanı
Kapalı ve açık semt spor alanları

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER

Şekil 4.10. 1990 İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı

d) 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı

1995 yılında onaylanan ve İstanbul'un tümünü kapsayan 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Planı ise birkaç yıl öncesine kadar geçerliliğini sürdürmüş ancak günümüzde geçerliliğini yitirmiştir. Şekil 4.11.'de verilen bu planda Haliç yerleşimi ile ilgili alınan kararların başlıcaları şöyledir

- Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Suriçinin mevcut değerleri ve birbirleriyle ilişkileri nedeni ile karma sit alanları olarak tespiti yapılacak, özel rolleri ve statüleri belirlenecektir,

- Tarihi Yarımada ve Boğaziçi üzerindeki kent gelişme baskısı, kentin doğu ve batısına kanat çekim merkezleri oluşturulmak suretiyle çekilecektir,

- Tarihi Yarımadanın silueti, 11.01.1961 tasdik tarihli imar planında belirtilen 40 rakım titizlikle korunacaktır. Haliç, Marmara, Sarayburnu kıyıları ile siluetin üst çizgisi arasında kalan yamaçlar ve silueti güçlendiren külliye ve anıtların çevresi için alt ölçekli planlarda özel yapılanma şartları getirilecektir,

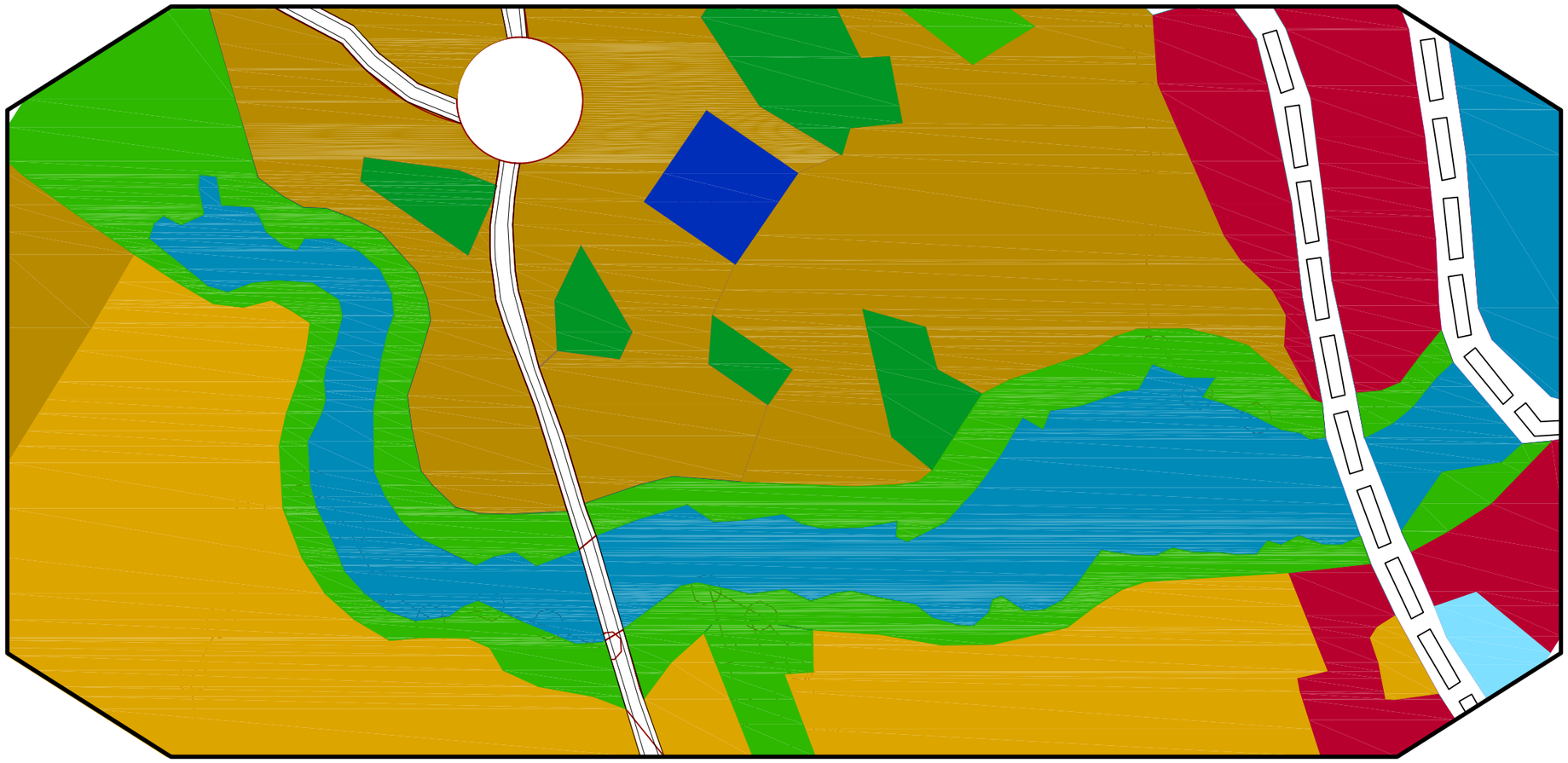
- Tarihi Yarımada içindeki kentsel prestij alanları tespit edilerek bu alanlar konut, hizmetler ve turizm amaçlı planlanacak, kentsel sosyal ve teknik altyapının kalite ve standartları yükseltilerek düzenlenecektir,

- Tarihi yarımadanın tarihi ve doğal yapısı korunacak, bu alanda M.İ.A gelişimi önlenerek, tarihi ticaret ve turizm merkezi olarak gelişimi sağlanacaktır. Sur dışında ise, mevcut M.İ.A. alanının yükünü azaltmak amacıyla yeni bir M.İ.A. alanı planlanacaktır,

- Kentin farklı kod ve açılardan görünümü, tepeler, manzara noktaları, sahil yolları, çeşitli ölçekteki tarihi yapılar, göz alıcı panoramalar gibi şehrin siluetini ve peyzaj değerlerini oluşturan noktalar, koruma amacıyla planlanırken çalışma sınırları geniş tutulacak ve mutlaka siluet araştırmaları yapılacaktır,

- Geleneksel kent dokusu sanayi, imalat, depolama gibi bu mekanlara zarar veren fonksiyonlardan arındırılacaktır,

- Haliç'te tarihi kent dokusuna sahip Cibali-Ayvansaray-Eyüp aksı ve Sadabad gibi tarihi mesire alanları planlarda mevcut dokuları iyileştirilerek korunacaktır [İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi].



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
1995 İSTANBUL METROPOLİTEN ALAN NAZIM İMAR PLANINA GÖRE
HALİÇ YERLEŞİMİNİN GELİŞİMİ

LEJAND

- Çöp toplama ve tasfiye alanı
- Mezarlık
- Orta yoğunlukta konut gelişim alanları
- Tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları
- Üniversite
- Yeşil alan
- Yüksek yoğunlukta konut gelişim alanları
- Raylı toplu taşın yolu
- Kentsel Otoyol

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Harita altlığı: İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

Şekil 4.11. 1995 İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planı

5. HALİÇ YERLEŞİMİ'NDEKİ İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARDA NOKTASAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde gerek coğrafi konumu, imparatorluğun başkenti olması gerekse liman olma özelliğinden dolayı ilk endüstri tesisleri Haliç'te kurulmaya başlamıştır. Haliç yoğunlukla 18. yüzyıl ile birlikte fes, elektrik, sigara, un ve tuğla gibi pek çok alandaki ürünlerin imalatının yapıldığı bir sanayi merkezi haline gelmiştir. Haliç yerleşiminde 20. yüzyılın ortalarına kadar işleyen endüstriyel tesisler 1980'lerden sonra sanayinin desantralizasyonu kararı ile İstanbul'un dış sınırlarına yakın kesimlerine yada komşu illere taşınmaya başlamışlardır. Ancak bu süreç içerisinde bölgeden uzaklaştırılan tesislerin yerinde birçok tanımsız ve işlevsiz alan ortaya çıkmaya başlamıştır. Son yıllarda bu endüstriyel tesislerin bir kısmı yıkılıp yok edilmekte yerine yeni yapılar inşa edilmekte, bir kısmı terkedilmiş halde bulunmakta, bir kısmı yeniden işlevlendirilmektedir.

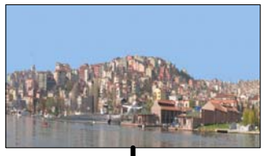
Şekil 5.1.'de hali hazır harita üzerinde gösterildiği gibi Silahtarağa Elektrik Santrali, Lengerhane, Haliç Tersaneleri, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Feshane, Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, Kasımpaşa Un Fabrikası gibi tesisler Haliç'te günümüze kadar ulaşan sanayi tesislerinden başlıcalarıdır. Sütlüce Mezbahası da Haliç yerleşimindeki önemli sanayi tesisleri arasında yer almaktadır. Ancak günümüzde Sütlüce Mezbahası'nın bulunduğu alanda mezbaha binaları tamamen yıkılmış ve bu alanda mezbaha binaları yerine aynı yapısal karakterde başka bir kompleks inşa edilmektedir.

Haliç yerleşimindeki noktasal dönüşüm projelerinin konumları hali hazır harita üzerinde Şekil 5.2.'de gösterilmiştir. Bölgenin mevcut arazi kullanımı paftası ise Şekil 5.3.'te yer almaktadır. Günümüze kadar Haliç yerleşiminde işlevini yitirmiş endüstriyel alanlardaki noktasal dönüşüm projeleri bu bölümde incelenecek ve planlama ve tasarım kriterleri doğrultusunda değerlendirilecektir.

SİLAHTARAĞA ELEKTRİK SANTRALİ



LENGERHANE VE HASKÖY TERSANESİ



CAMİALTI TERSANESİ

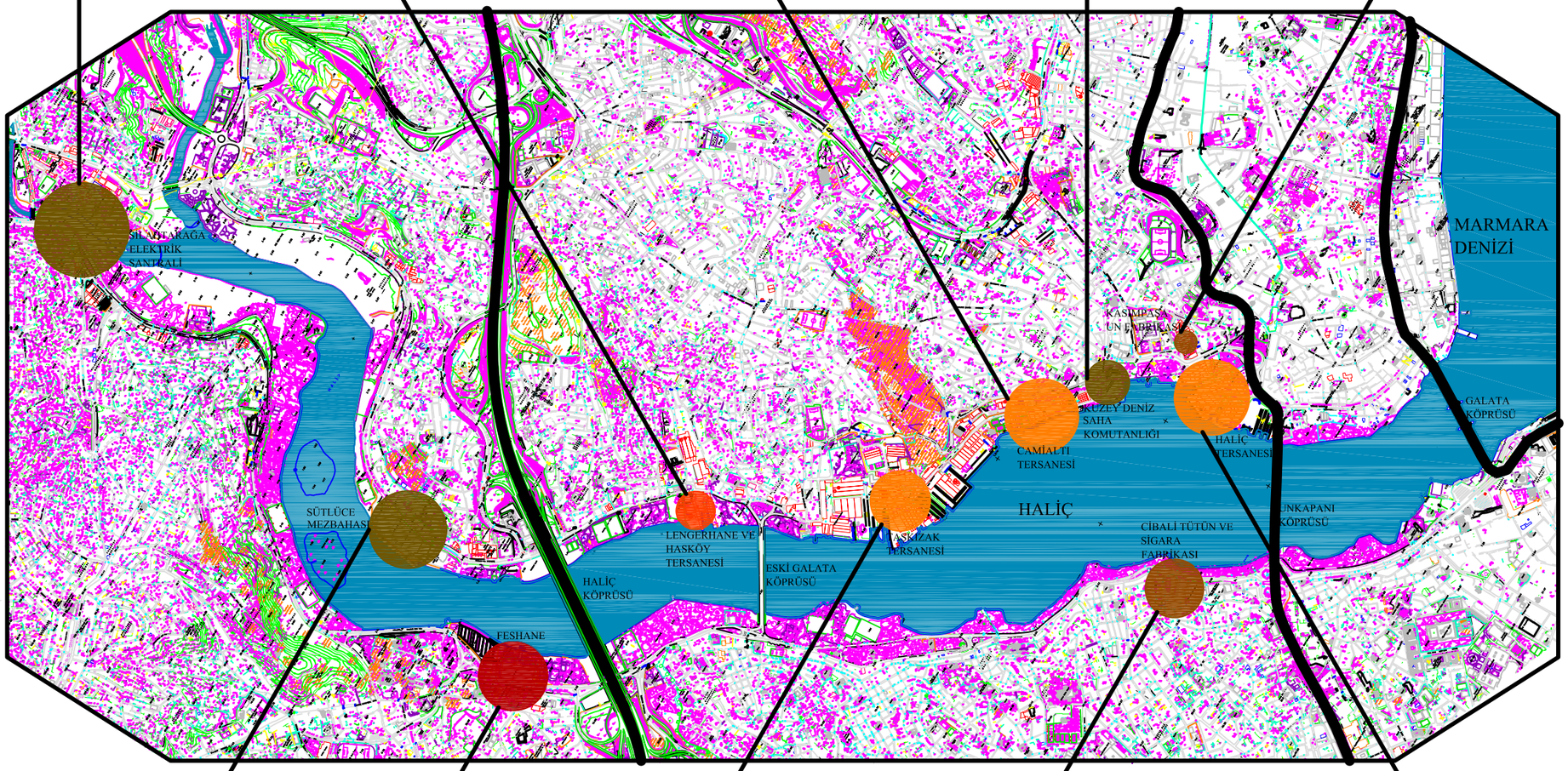


KUZEY DENİZ SAHA KOMUTANLIĞI



KASIMPAŞA UN FABRİKASI



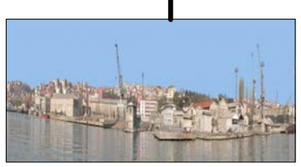




SÜTLÜCE MEZBAHASI



FESHANE



TAŞKIZAK TERSANESİ



CİBALİ TÜTÜN VE SİGARA FABRİKASI



HALİÇ TERSANESİ

Harita altlığı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Nüdürlüğü

G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
HALİÇ YERLEŞİMİNDE GÜNÜMÜZE ULAŞAN ENDÜSTRİYEL TESİSLER PAFTASI

LEJAND

- 15.yy.'ın ikinci yarısında inşa edilen endüstriyel alanlar
- 18.yy.'ın ilk yarısında arası inşa edilen endüstriyel alanlar
- 19.yy.'ın ilk yarısında inşa edilen endüstriyel alanlar
- 19.yy.'ın ikinci yarısında inşa edilen endüstriyel alanlar
- 20.yy.'ın ilk yarısında inşa edilen endüstriyel alanlar

Ana kentsel ulaşım aksları

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Şekil 5.1. Haliç yerleşiminde günümüze ulaşan endüstriyel tesisler paftası

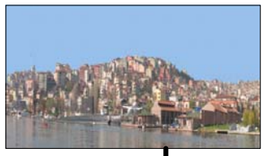
SİLAHTARAĞA ELEKTRİK SANTRALİ

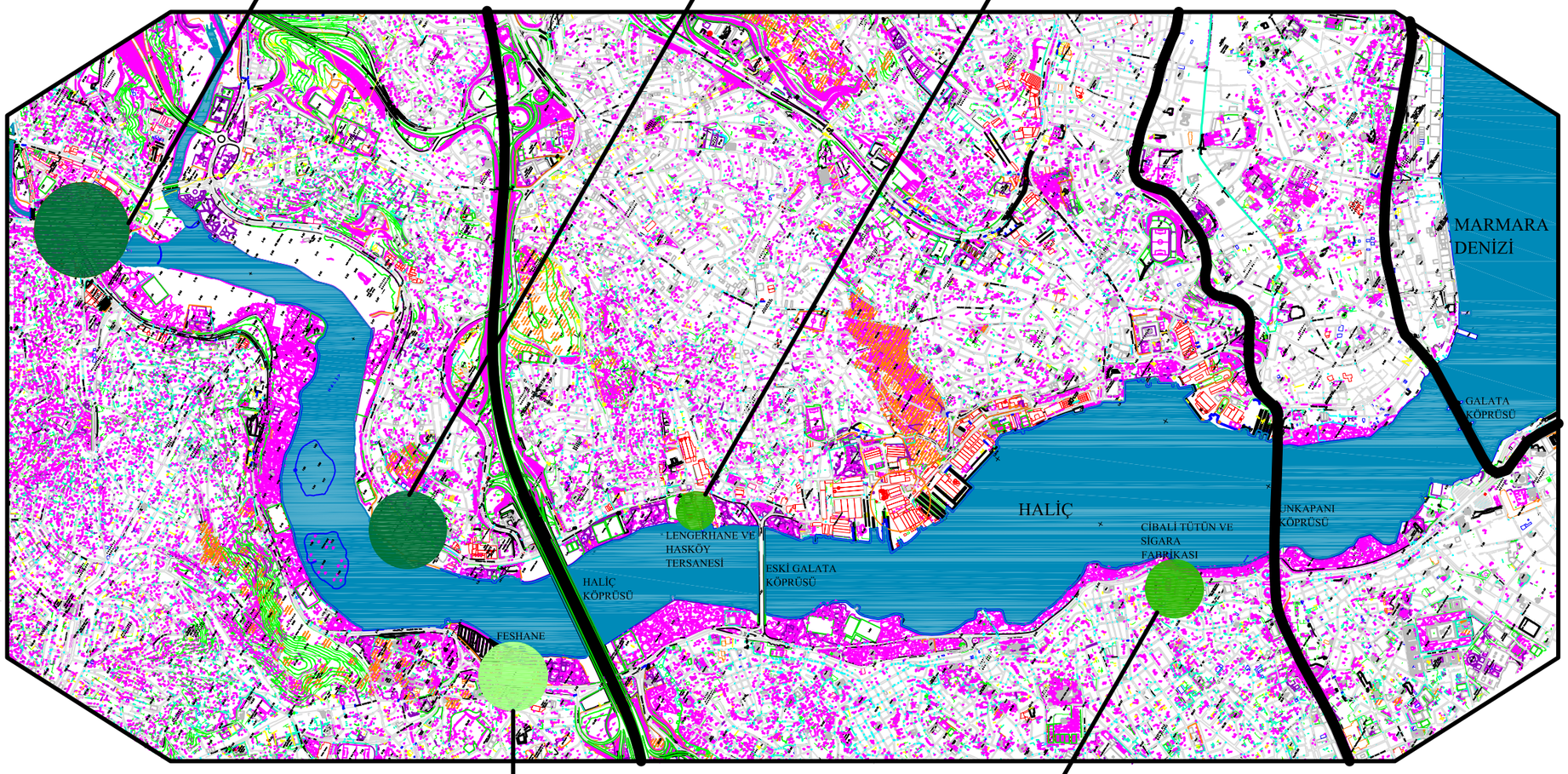


SÜTLÜCE MEZBAHASI

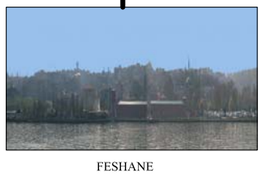


LENGERHANE VE HASKÖY TERSANESİ





FESHANE



CİBALİ TÜTÜN VE SİGARA FABRİKASI



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
HALİÇ YERLEŞİMİNDE İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARDA NOKTASAL DÖNÜŞÜM PROJELERİ PAFTASI

LEJAND

- Dönüşümü 20.yy.'ın sonunda tamamlanan endüstriyel tesisler
- Dönüşümğ 21. yy.'ın başında tamamlanan endüstriyel tesisler
- Dönüşüm projesi halen devam eden endüstriyel tesisler

Ana kentsel ulaşım aksları

ÖLÇEK

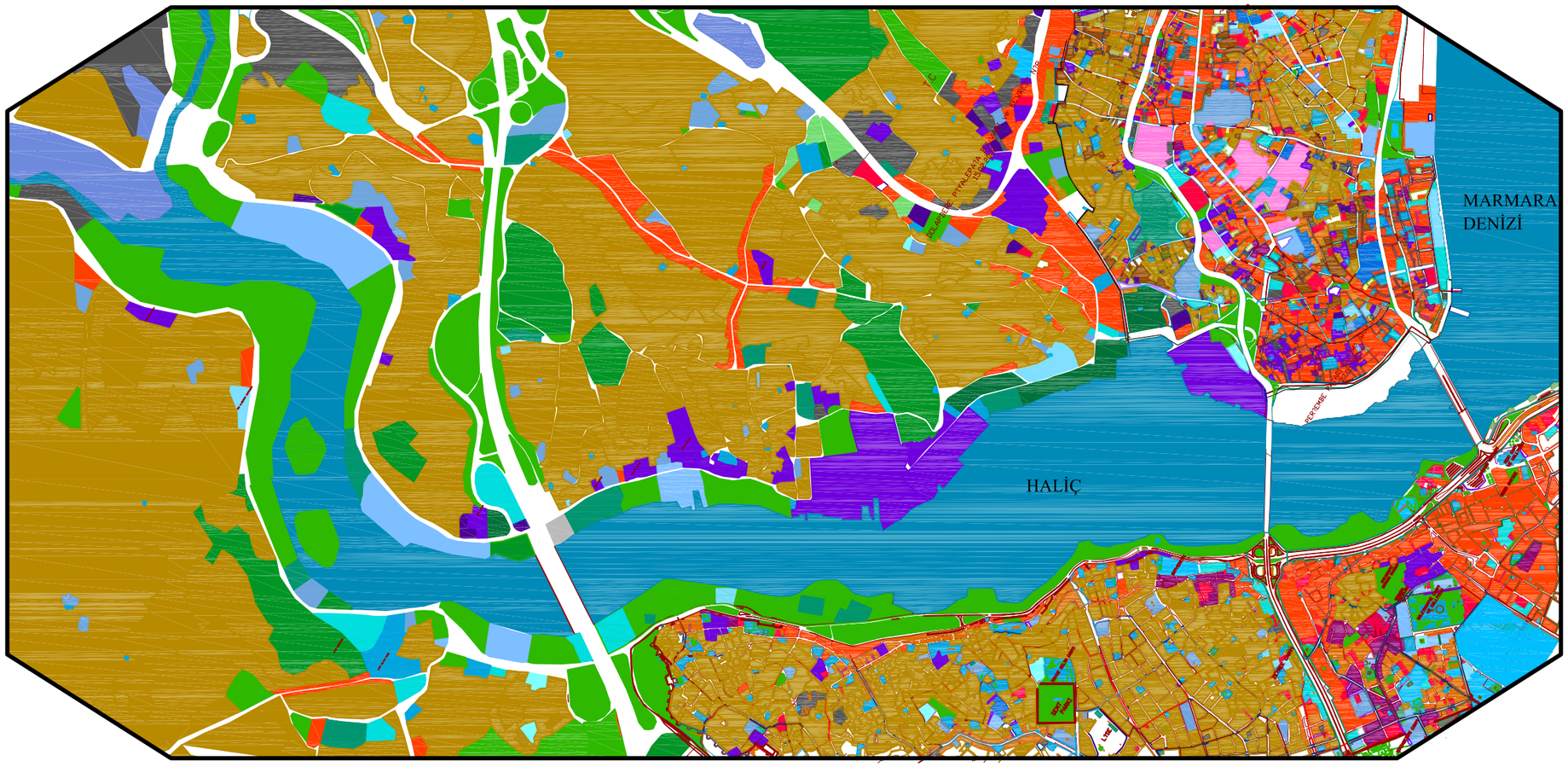
300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER

Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Harita altlığı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Nüdürlüğü

Şekil 5.2. Haliç yerleşiminde işlevini yitirmiş endüstriyel alanlarda noktasal dönüşüm projeleri paftası



G.Y.T.E. MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM:
HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI
HALİÇ YERLEŞİMİ MEVCUT ARAZİ KULLANIMI PAFTASI

LEJAND

- Açık-kapalı spor alanı
- Askeri alan
- Akaryakıt istasyonu
- Boş alanlar
- Büyük alan kullanımı gerektiren kamu krlş.
- Depolama tesisi
- Depo+konut tesisi
- Dini tesis
- İlk-orta öğretim tesisi
- Konsolosluk
- Konut alanları
- Konut+ticaret alanları
- Konut+sanayi alanları
- Konut+ticaret+sanayi alanları
- Kültürel tesisler
- Liman ve iskeleler
- Mesleki eğitim tesisleri
- Mezarlıklar
- Otoparklar
- Öğrenci yurtları
- Özel eğitim merkezleri
- Sağlık tesisleri
- Sanayi+küçük sanayi alanları
- Tarım alanları
- Ticaret alanları
- Ticaret+sanayi alanları
- Yeşil alanlar
- Yönetim tesisleri

ÖLÇEK

300m. 0 300m. 900m.

Danışman: Prof.Dr. Nihal ŞENLİER
Hazırlayan: 02327119 Ayşe Hande Oral

Harita altlığı: İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

Şekil 5.3. Haliç yerleşimi mevcut arazi kullanımı paftası

Haliç yerleşimindeki noktasal dönüşüm projelerinden biri Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın üniversite kampüsüne dönüşümü projesidir. Reji şirketi tarafından 1884 yılında kurulmuş olan Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1997 yılında Kadir Has Üniversitesine eğitim amaçlı kullanılmak üzere verilmiş ve yapı restore edilerek 2001 yılında üniversite olarak kullanılmaya başlamıştır.

Bir diğer dönüşüm projesi ise Feshane' nin kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı'na dönüşümü projesidir. 1835 yılında fes ve çuha ihtiyacını karşılamak üzere kurulan ve en eski fabrikalarımızdan biri olan Feshane, 1998 yılından itibaren restorasyonu yapılarak 2000 yılında çeşitli kültür ve eğlence etkinliklerinin düzenlendiği Feshane Festival Sarayı adıyla hizmete açılmıştır.

Haliç bölgesindeki önemli endüstriyel yapılardan biri de yapım yılı tam olarak bilinmeyen ancak 1703-1730 yılları arasında inşa edildiği tahmin edilen Lengerhane'dir. Günümüzde ikinci sınıf tarihi eser sayılan Lengerhane 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınarak restore edilmeye başlamış ve 1994 yılında Rahmi Koç Sanayi Müzesi olarak hizmete açılmıştır. Bu müzenin yoğun ilgi görmesiyle Lengerhane'nin karşısında atıl halde bulunan Hasköy Tersanesi de 1996 yılında alınarak restore edilmiş ve 2001 yılında sanayi müzesinin devamı olarak hizmete açılmıştır.

Günümüzde projesi devam eden dönüşüm projelerinden biri Silahtarağa Elektrik Santrali'nin kültür ve sanat merkezine dönüşümü projesidir. 1913 yılında kurulan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk enerji tesisi olan Santral, yaklaşık 120.000 m2'lik bir alanda yer almakta ve döneminin endüstriyel yapı tarzının ve milli mimarı akımının karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Santral İstanbul adıyla kültür, sanat ve eğitim amaçlı olarak yeniden işlevlendirilecek kompleksin uygulaması tamamlandığında ulusal ve uluslararası etkinliklere ev sahipliği yapması planlanmaktadır [Akbelege, 2004].

Haliç yerleşiminde günümüzde uygulaması devam eden bir diğer dönüşüm projesi ise Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi projesidir. Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi'nin inşa edildiği alan 1923 yılında inşa edilen ve yaklaşık 73.000 m2'lik bir alanı kaplayan Sütlüce Mezbahası'nın arazisidir. Mezbaha 1998 yılında tamamen

yıkılmış ve yerine Avrupa'nın en büyük kültür merkezi olması planlanan Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi'nin inşası başlatılmıştır [Köksal ve Kargın, 2003].

5.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası

Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Sultan 2. Abdülhamit Dönemi'nde Hosvep Aznavur ve Alexandre Vallaury tarafından tasarlanmıştır. 1884 yılında tütün tekelinin Reji İdaresi'ne devredilmesiyle hizmete girmiş olan fabrika toplam 10.500 m2'lik açık alan ve 35.000 m2'lik kapalı alanda yer almakta ve endüstri mirasımızın önemli örneklerinden birini teşkil etmektedir [Akbelege, 2004].



Şekil 5.4. Günümüzde Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası.

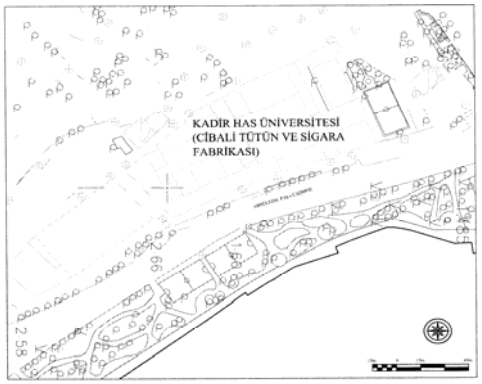
Önceleri sadece tütün işlenen tesiste 1900 yılından itibaren sigara imalatına başlanmış ve Fransız Reji İdaresi tarafından işletilmekte olan fabrika 1925 yılında millileştirilerek Türk Tekel İdaresi'ne bağlanmıştır [Kıraç, 2001].

Yeni teknoloji ile üretim yapan Maltepe Fabrikası kurulunca Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1995 yılında kapanmıştır. Fabrikanın boşaltılmasının ardından 1997 yılında 29 yıllığına eğitim amaçlı kullanılmak üzere Kadir Has Üniversitesi'ne verilmiştir. Yapının yeniden planlanması için Y. Mimar Mehmet Alper

görevlendirilmiştir. Projelendirme sürecinin ardından 2000 yılında temizlik ve restorasyon süreci başlamıştır. Restorasyona başlamadan önce fabrikaya ait ürünlerin ve bilgilerin sergilendiği müze taşınmıştır [Alper, 2003].

Avrupa Birliği Europa Nostra Ödül Programı'nın 4 Haziran 2004 tarihinde Münih'te yaptığı açıklamada, eski Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nı Kadir Has Üniversitesi Merkez Kampüsü'ne dönüştüren projenin 2003 yılı "Mimarlık Mirası" kategorisinde ödüle layık görüldüğü ve bu projenin, yapının bulunduğu tarihi çevrenin yeniden canlandırılmasında önem taşıdığı belirtilmiştir [http://www.mo.org.tr/index].

Çizelge 5.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası kimlik analiz çizelgesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

Tesis adı	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası (Kadir Has Üniversitesi)
	
Tesisin kuruluş tarihi	1884
Tesisin bulunduğu mevki	Cibali
Kapladığı alan	10.500 m^2 açık, 35.000 m^2 kapalı alan
Tesisin önemi	Osmanlı'da Reji Şirketi tarafından kurulan ilk tütün fabrikasıdır.
Tesisin mülkiyet durumu	T.C. Maliye Bakanlığı
Tesisin bugünkü fonksiyonu	Üniversite
Dönüşüm projesinin tamamlandığı tarih	2001
Dönüşüm projesini koordine eden kurum veya kişi	Y. Mimar Mehmet Alper

5.2. Feshane

1835 yılında Osmanlı Devleti'nin önemli ürünleri olan çuha ve fes ürünü ihtiyacının karşılanması amacıyla kurulan Feshane en eski fabrikalarımızdan biridir. Osmanlı ordusunun kıyafetlerinin hazırlanmasında Feshane Dokuma Fabrikası'nın büyük rolü olmuştur. Uluslararası alanda bu fabrikada üretilen fesler ve kumaşlar ödüle layık görülmüştür. Zaman içinde Feshane'de bu ürünlerin dışında aba ve halı üretimine de başlanmış ve fabrika 1843 yılında yeniden düzenlenerek dokuma fabrikasına dönüştürülmüştür [Kıraç, 2001].

1866 yılında çıkan bir yangınla Feshane buhar dairesi dışında tümüyle yanmış ancak yangın sonrası ahşap fabrika binası alçak bir bina olarak yeniden inşa edilmiştir. 1895 yılında fabrikaya işçi yetiştirmek amaçlı fabrika içinde bir sanayi sıbyan mektebi açılmıştır. 1921 yılına kadar "Levazım-ı Umumiye-i Askeriye" ye bağlı olarak çalıştırılmakta olan Feshane 1937 yılında Sümerbank'a devredilmiştir [Kıraç, 2001].



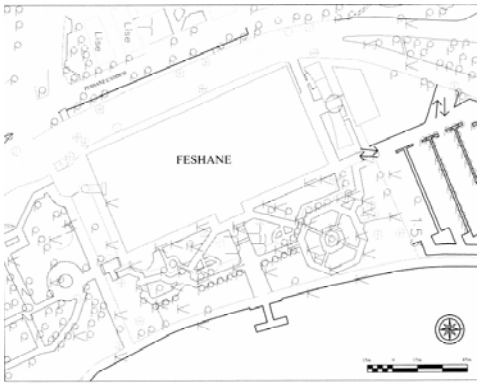
Şekil 5.5. Günümüzde Feshane [A. Hande Oral].

1986 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Haliç ve çevresi ile ilgili bir düzenleme projesi nedeniyle fabrika boşaltılarak büyük atölye binası dışındaki kısmı yıkılmıştır. Büyük atölye binası prefabrike inşa edilmiş ilk sanayi yapılarından biri

olması nedeniyle önem taşımakta ve korunmaktadır. Günümüzdeki Feshane binası bu büyük atölye kısmından oluşmaktadır. 1986 yılında Dalan Operasyonları sırasında oldukça büyük zarar gören Feshane, 1986 yılından 1998 yılına kadar çürümeye yüz tutmuş ancak 1998 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin müdahalesiyle fabrikada restorasyon çalışmalarına başlanmıştır [Küçükerman, 1988].

2000 yılı başında bir eğlence ve kültür mekanı haline getirilerek Feshane Festival Sarayı adıyla hizmete girmiştir. İçinde restoranlar, satış mağazaları, konser salonu ve çocuk oyun alanları bulunan Feshane özellikle ramazan ayı boyunca düzenlenen etkinliklerle aktif olarak kullanılmaktadır.

Çizelge 5.2. Feshane kimlik analiz çizelgesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

Tesis adı	Feshane (Feshane Festival Sarayı)
	
Tesisin kuruluş tarihi	1835
Tesisin bulunduğu mevki	Eyüp
Kapladığı alan	64.000 m^2
Tesisin önemi	Osmanlı döneminin ilk sanayi tesislerindendir. İçerisindeki büyük dokuma salonu ilk prefabrike sanayi yapılarından olması nedeniyle önem taşımaktadır.
Tesisin mülkiyet durumu	T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Tesisin bugünkü fonksiyonu	Kongre, sergi ve fuar merkezi
Dönüşüm projesinin tamamlandığı tarih	1999
Dönüşüm projesini koordine eden kurum veya kişi	Güryapı İnş. Taah. San. Ve Dış Tic. A:Ş.

5.3. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi

İnşa edildiği yıl tam olarak bilinmeyen ancak 1703-1730 yılları arasında yapıldığı tahmin edilen Lengerhane binası, gemiyi sabitleme amaçlı zincir ile ucundaki çıpa anlamına gelen "lenger"in yapıldığı tesistir. 1951 yılına kadar maliyeye ait olan Lengerhane bu tarihten itibaren Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'na devredilerek Tekel ispirto deposu olarak kullanılmaya başlamıştır. 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınan yapı restore edilmeye başlamış, binaya camlı bir rampa ile geçilen yer altı galerisi ilave edilmiştir. Şu anda ikinci sınıf tarihi eser sayılan Lengerhane 1994 yılında Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi olarak hizmete açılmıştır. Müzenin yoğun ilgi görmesi ve gelen eserlerin artışıyla birlikte 1996 yılında Lengerhane binasının tam karşısında atıl şekilde duran Hasköy Tersanesi de alınmıştır [Köksal ve Kargın, 2003].

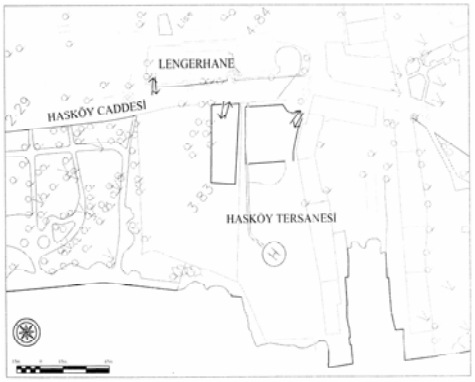


Şekil 5.6. Günümüzde Lengerhane ve Hasköy Tersanesi [A. Hande Oral].

Hasköy Tersanesi 1861 yılında Şirket-i Hayriye'nin vapurlarının bakım, onarımı ve ufak çaplı tekne yapımı ile ilgili olarak kurulmuş bir tersanedir. Tersane orijinal olarak iki atölyeden oluşuyordu ancak ihtiyaç duyuldukça büyütülmüştü. Tersane 1945 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne, 1952'de Denizcilik Bankası'na devredilmiş ve 1984 yılında Türk Gemi A.Ş'ye bağlanmıştır. 1999 yılında Koç Ailesi tarafından satın alınan tersane, 14 terkedilmiş

bina ve tarihi kızak orijinaline sadık kalınarak restore edilmiş, sanayi müzesi olarak 2001 yılında hizmete açılmıştır [Köksal ve Kargın, 2003].

Çizelge 5.3. Lengerhane ve Hasköy Tersanesi kimlik analiz çizelgesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

Tesis adı	Lengerhane ve Hasköy Tersanesi (Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi)
	
Tesisin kuruluş tarihi	1703-1730
Tesisin bulunduğu mevki	Hasköy
Kapladığı alan	20.250 m^2
Tesisin önemi	İkinci derece tarihi eser kapsamında olan Lengerhane, ilk dönem sanayi yapılarımızın önemli bir örneğidir. Hasköy Tersanesi ise Kocataş ve Sarıyer gibi ilk feribotların üretiminin yapıldığı yer olması itibariyle önem taşımaktadır.
Tesisin mülkiyet durumu	Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı
Tesisin bugünkü fonksiyonu	Sanayi müzesi
Dönüşüm projesinin tamamlandığı tarih	Lengerhane kısmı 1994 yılında, Hasköy Tersanesi kısmı 2001 yılında tamamlanmıştır.
Dönüşüm projesini koordine eden kurum veya kişi	Dr. Bülent Bulgurlu

5.4. Silahtarağa Elektrik Santrali Dönüşüm Projesi

1913 yılında inşa edilen Silahtarağa Elektrik Santrali, İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılamak amacıyla yaklaşık 120.000 m2'lik alanda kurulmuş Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk termik santralidir. Macar Ganz firması tarafından 1911 yılında inşasına başlanmış ve 1913 yılında işletmeye açılmış olan santral 1914 yılında Société Financiére de Transports et d'Entreprises Industrielles à Bruxelles (Sofina) şirketine devredilmiştir. Bu şirket 1937 yılına kadar faaliyetini sürdürmüş, 1937 yılında kurum millileştirilerek Nafıa Vekaleti'ne 1938 yılında ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilerek İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır [Ensari K,1994].

1952 yılına kadar İstanbul'un elektrik ihtiyacını tek başına karşılayan tesis 1952 yılından itibaren Çatalağzı Santrali ve daha sonra Kuzeybatı Anadolu Santrali ile birlikte kentin elektrik ihtiyacını karşılamaya devam etmiştir. 1956 yılında yapılan çalışmalarla gücü arttırılan Silahtarağa Elektrik Santrali 1970 yılında TEK'e devredilmiştir. 1982 yılına kadar işlevini sürdüren santralde 1983 yılında tesisin eskimesi ve soğutma suyunun temin edilemez duruma gelmesiyle üretim sona ermiştir [Ensari K,1994].

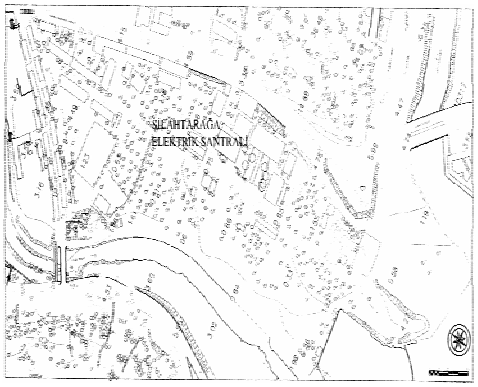


Şekil 5.7. Silahtarağa Elektrik Santrali.

1991 yılında Kültür Bakanlığı İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 6 Mart 1991 gün ve 2532 sayılı kararı ile tescil edilen Silahtarağa Elektrik Santrali'nin bu karar ile yok edilememesi ve yeni bir işlev kazandırılması ile ilgili önemli bir adım atılmıştır [Ensari K,1994].

Santral Mayıs 2004'te Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından müzeye dönüştürülmek üzere İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne verilmiştir. "Santral İstanbul" adıyla hizmete girmesi ve çağdaş sanat eserlerinin sergilenmesinin planlandığı müzede resim, heykel, desen, fotoğraf, video, sinema, performans sanatları, müzik, mimarlık ve tasarım eserlerinin yer alması düşünülmektedir. Ayrıca, sanatçıların konaklayabileceği alanlar yaratılıp bir heykel parkı kurulması da söz konusudur. Proje kapsamında "Santral İstanbul"un Çağdaş Sanat Müzesi, Enerji Müzesi, Uluslararası Rezidans Programı, Kütüphane ve Bilgi Merkezi, Avrupa Sanat Sokağı, Uluslararası Kültür Ağı ve STK Merkezi, Eğitim Programları ve Kentsel Dönüşüm birimleri ile birlikte, konser salonları, açık hava amfi tiyatrosu, kafe-restoran ve rekreasyon alanları gibi fonksiyonları içermesi planlanmaktadır [www.arkitera.com/haberler/2004/05/01/santral.htm].

Çizelge 5.4. Silahtarağa Elektrik Santrali kimlik analiz çizelgesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

Tesis adı	Silahtarağa Elektrik Santrali (Santral İstanbul)
	
Tesisin kuruluş tarihi	1913
Tesisin bulunduğu mevki	Silahtarağa
Kapladığı alan	120.000 m^2
Tesisin önemi	Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk enerji tesisi olması nedeniyle önemli bir tesistir.
Tesisin mülkiyet durumu	İstanbul Bilgi Üniversitesi
Tesisin bugünkü fonksiyonu	Yeniden işlevlendiriliyor
Dönüşüm projesinin tamamlandığı tarih	Proje halen devam etmektedir.
Dönüşüm projesini koordine eden kurum veya kişi	İstanbul Bilgi Üniversitesi (Doğuş ve Ciner Grupları kurucu ortaklığı ile)

5.5. Sütlüce Mezbahası

1923 yılında Ahmed Burhaneddin, Osman Fıtri ve Marko Logos tarafından 1.Ulusal mimari üslupta inşa edilen mezbaha 20.000 m2'lik bir kullanım alanına sahipti. Tesisin kara tarafında kalan kısmında garaj, tamirhane, marangozhane ve

soyunma, levazım ve domuz kesim yerleri bulunmaktaydı. Tesisin deniz tarafında kalan kısımda ise buzhane, et satış pavyonu, kesimhane, bağırsakhane, lokal ve işkembehane kısımları bulunmaktaydı. Özellikle buzhane binası yapıldığı dönemin I. Ulusal Mimarlık Üslubu'nu yansıtmaktadır [Salman, 1994].

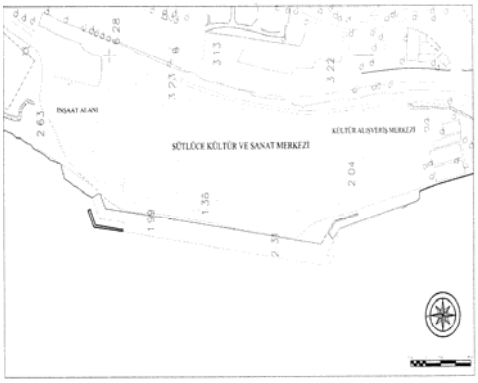


Şekil 5.8. Günümüzde Sütlüce Mezbahası [A. Hande Oral].

Tesis inşa edilmesinden itibaren İstanbul'un en büyük et kesim yeri olarak hizmet vermiş, 1991 yılında et kesim merkezlerinin buradan taşınması ile dağıtım merkezi olarak kullanılmaya başlamıştır. Mezbaha bazı yapısal sorunlar nedeniyle kapatılmış ve 1998 yılında ise tamamen yıkılmıştır. Günümüzde bu alanda bu yapıya benzer olarak Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi inşa edilmektedir.

Günümüzde 24.000 m2 bina grupları oturma alanına, 73.000 m2 inşaat alanına sahip olan ve yapımı halen devam etmekte olan Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi, 4 kat yüksekliğinde 5 ayrı bloktan oluşan yeme-içme, balo, ihtisas fuarları, sergileme aktivitelerinin gerçekleştirilebileceği mekanlar sunacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca 1000 araç kapasitesine sahip otopark tasarlanmıştır. Merkez, yeniden işlevlendirme sonucunda gerektiğinde 80.000 m2'lik bir alanda hizmet verebilecek konumdadır [Akbelege, 2004].

Çizelge 5.5. Sütlüce Mezbahası kimlik analiz çizelgesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

Tesis adı	Sütlüce Mezbahası (Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi)
	
Tesisin kuruluş tarihi	1923
Tesisin bulunduğu mevki	Sütlüce
Kapladığı alan	73.000 m^2
Tesisin önemi	1. Ulusal mimari üslupta inşa edilen önemli sanayi yapılarımızdan biridir.
Tesisin mülkiyet durumu	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Tesisin bugünkü fonksiyonu	İnşaat halinde
Dönüşüm projesinin tamamlandığı tarih	Proje halen devam etmektedir.
Dönüşüm projesini koordine eden kurum veya kişi	Kayalar İnşaat Ticaret ve Sanayi A.Ş.

6. HALİÇ YERLEŞİMİ'NDEKİ İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARA UYGULANAN DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN BÜTÜNCÜL PLANLAMA KAPSAMINDA İRDELENMESİ

Haliç yerleşimindeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlara uygulanan ve uygulanmakta olan dönüşüm projeleri önceki bölümde genel hatlarıyla ele alınmış ve incelenmiştir. Bu bölümde ise Haliç yerleşiminde uygulanan dönüşüm projeleri, üçüncü bölümde ele alınan uluslararası dönüşüm projelerinin değerlendirilmesinde kullanılan makro ölçekte planlama, mikro ölçekte tasarım kriterleri doğrultusunda incelenmiş ve ardından kullanıcılar açısından değerlendirilmesi sağlanmıştır. Uluslararası öneme sahip Londra, Rotterdam ve Ruhr Bölgesi dönüşüm projelerinden elde edilen planlama ve tasarım kriterleri, Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların değerlendirmesi ve bölgenin bütüncül yaklaşım stratejisiyle planlanmasında önem teşkil etmektedir.

Kullanıcı değerlendirmesi için bir anket çalışması yapılmış ve bu anket çalışmasından çıkarılan sonuçlar grafikler halinde sunulmuştur. Projelerin planlama, tasarım kriterleri ve kullanıcılar açısından değerlendirilmeleri ile bu projelerin olumlu ve olumsuz yönleri ortaya konmuştur. Planlama ve Tasarım Kriterleri açısından değerlendirilen Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, Feshane, Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi dönüşüm projelerinin kullanıcılar tarafından da değerlendirilmesini sağlamak amacıyla her bir alanda 20'şer kullanıcıya anket çalışması yapılmıştır.

Anket soruları kentsel dönüşümleri etkileyen sosyal, ekonomik, planlama ve tasarım etmenleri baz alınarak hazırlanmıştır. Rastgele seçilen kullanıcılara kişisel niteliklerine ait 12, dönüşüm alanı ile ilgili 9 ve Haliç yerleşimindeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlara ait 3 olmak üzere toplam 24 adet soru yöneltilmiş ve verilen yanıtlar grafikler haline getirilerek değerlendirilmiştir.

Son olarak Haliç Yerleşimi'nde uygulanan Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, Feshane, Lengerhane ve Hasköy Teranesi dönüşüm projelerinin tümü makro ölçekte planlama ve mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından karşılaştırmalı olarak çizelgelerle değerlendirilmiştir. Ardından anket sonuçları karşılaştırmalı olarak grafiklerle değerlendirilmiştir.

6.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi

Proje koordinatörlüğünü Y. Mimar Mehmet Alper'in yaptığı Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne dönüşüm projesinin üçüncü bölümde belirlemiş olduğumuz makro ölçekte planlama kriterleri açısından değerlendirmesi Çizelge 6.1.'de, mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından değerlendirmesi ise Çizelge 6.2.'de yer almaktadır.

Çizelge 6.1. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MAKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
PLANLAMA KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu eğitim fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Ana ulaşım aksları özellikle Unkapanı Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	-	Mevcut arazi kullanımı planına göre sahil bandı dışında açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi zayıftır.
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	Mevcut arazi kullanımı planına göre yoğun konut alanları ile yakın ilişkilidir.
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	Temel fonksiyonu eğitim tesisi olmasına rağmen bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ve öğrenci potansiyeli ile ekonomiyi olumlu yönde desteklemektedir. Ayrıca tarihi kimliği ile cazibe noktası olup turizmi destekleyerek ekonomiye katkı sağlamaktadır.
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+	Sahilyolu ve Unkapanı Köprüsü bağlantıları ile karayolu, Eminönü ve Karaköy limanlarına yakınlığı ile denizyolu, Eminönü istasyonu ile raylı toplu taşıma sağlanabilmektedir.
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+	Temel fonksiyonu eğitim tesisidir, ancak mimarisi nedeniyle görülebilecek tarihi endüstriyel eser kapsamında turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.

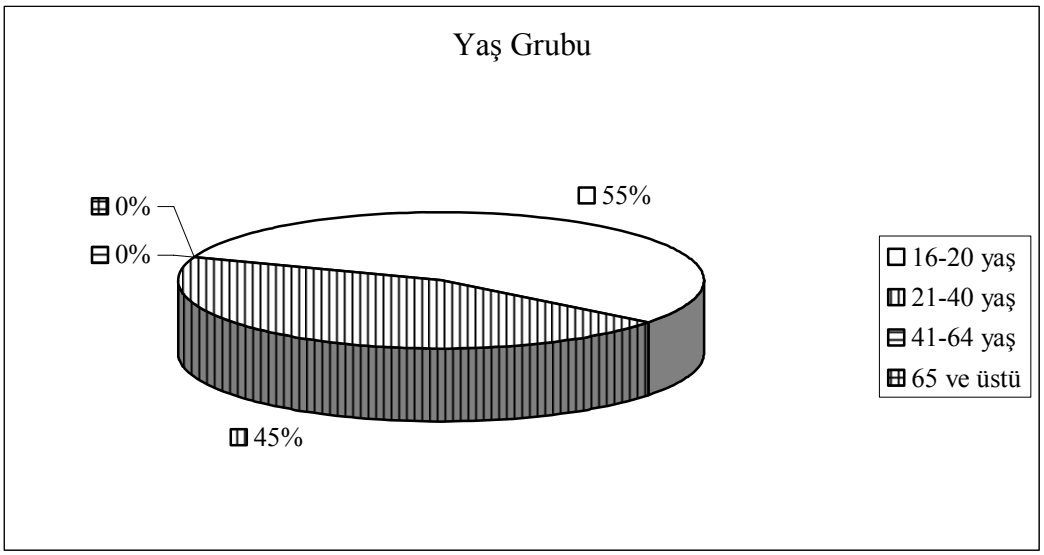
Çizelge 6.2. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

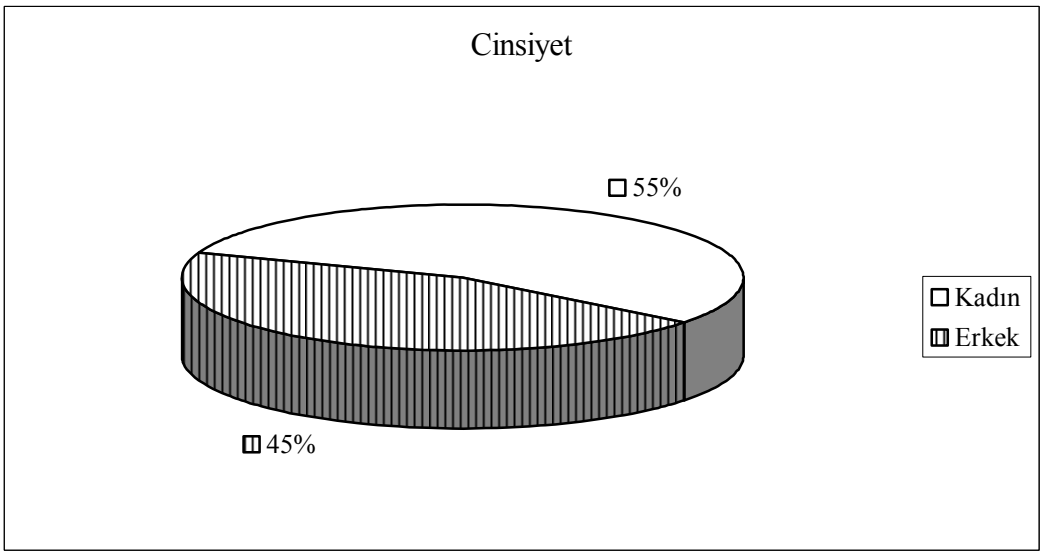
MİKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**	
TASARIM KRİTERLERİ		**SONUÇ**	**AÇIKLAMA**
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	-	Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+/-	Karayolu ile doğrudan bağlantılı, ancak sahil kesiminde yer almasına rağmen denizyolu ile ulaşım imkanı zayıftır. Doğrudan raylı ulaşım sağlanamamaktadır.
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	-	Yapı sadece üniversite kampüsü olarak kullanılmaktadır. Konut alanlarına katkısı söz konusu değildir.
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	-	Kampus alanının yerleşimin yeşil alan sistemine önemli bir katkısı söz konusu değildir.
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	Üniversite kampüsünün bünyesinde yarattığı iş imkanı dışında bulunduğu Cibali semti ve yakın çevresinde öğrenci potansiyeli neticesinde ekonomik açıdan bir hareket yarattığı da söylenebilir. Ayrıca tarihi endüstriyel kimliği ile turist cekimi sağlayabilmektedir.
6	Yerleşimin siluetine etkisi	+	Eski fabrika binasının korunan mimarisi ile Haliç bölgesinin siluetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	Üniversite kampüsü olması ve yapının tarihi, mimari değeri nedeniyle sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür.
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	Üniversite kampüsü bünyesinde istihdam yaratacak fırsatlar sunulmaktadır.
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	Yapı genel olarak orijinaline sadık kalınarak korunmuş ve Kadir Has Üniversitesi Merkez kampüsü olarak hizmete açılmıştır.
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından		Proje sadece yapı ölçeğinde eğitim tesisi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde eğitim fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.

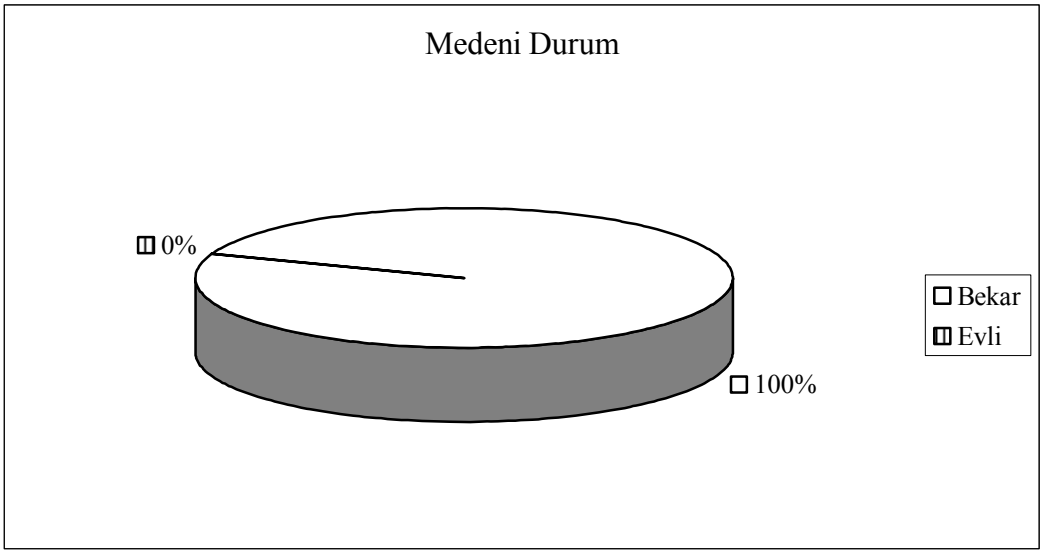
Kadir Has Üniversitesi'nde rastgele seçilen 20 öğrenciye toplam 24 adet sorudan oluşan anket uygulanmıştır. Bu bölümde, uygulanan anket sorularına verilen cevaplar grafiklerle ifade edilmiştir.

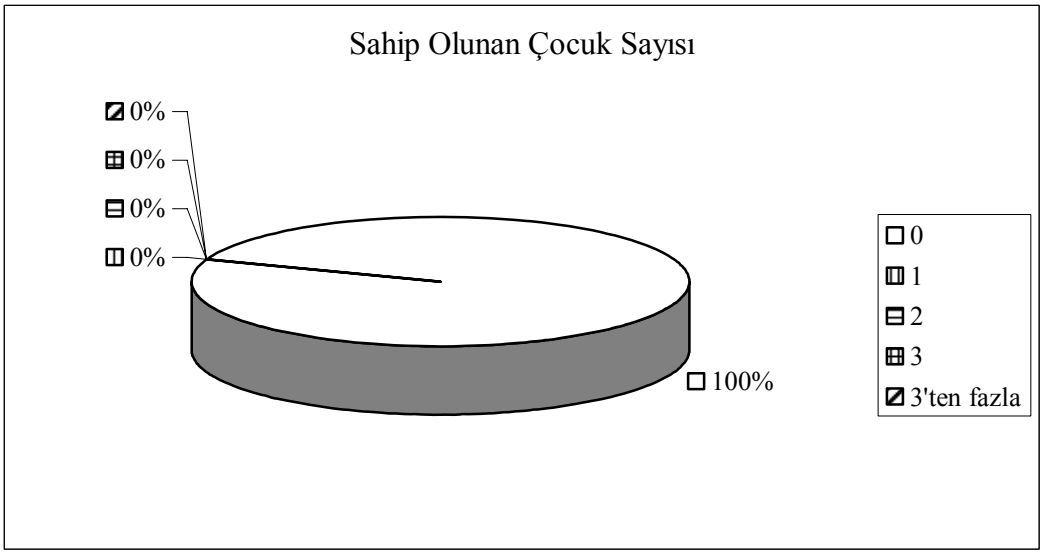
Kadir Has Üniversitesi kullanıcı anketi değerlendirmesi:

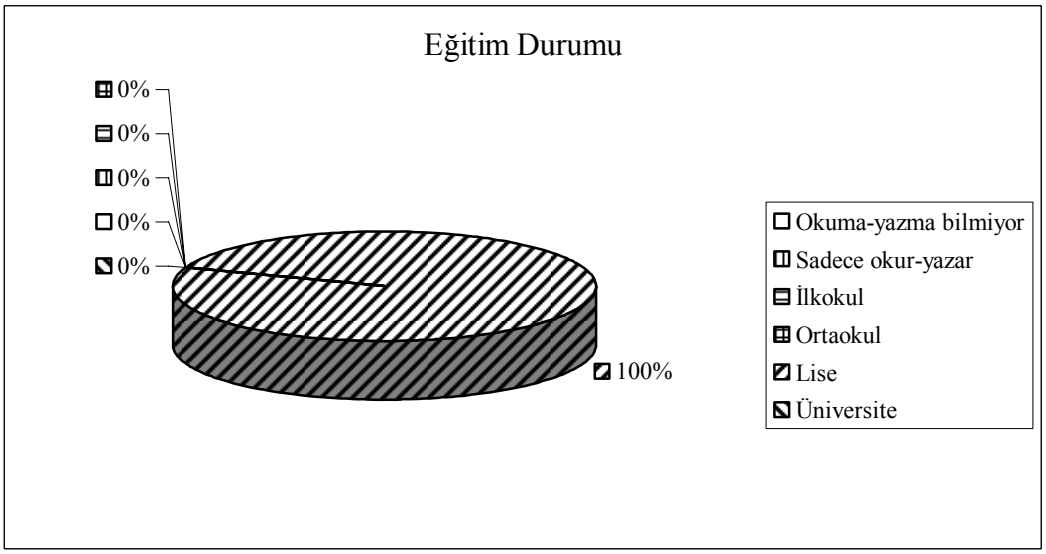
Kişisel Niteliklere İlişkin Sorular

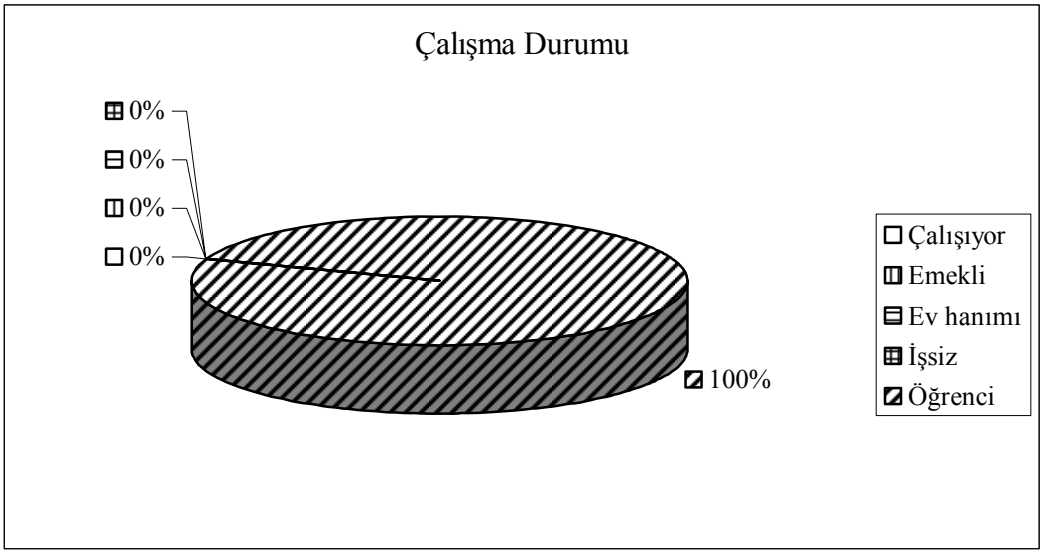


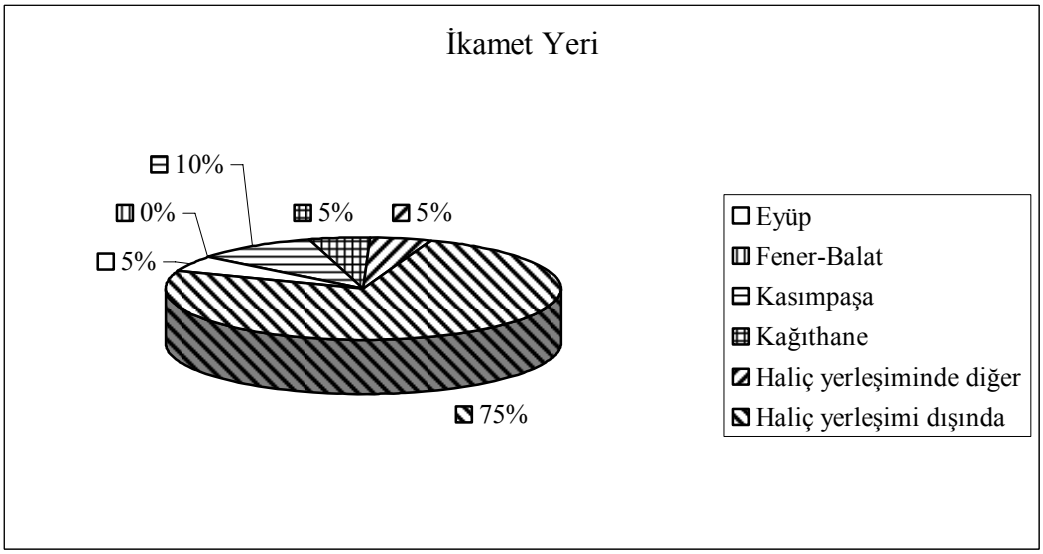


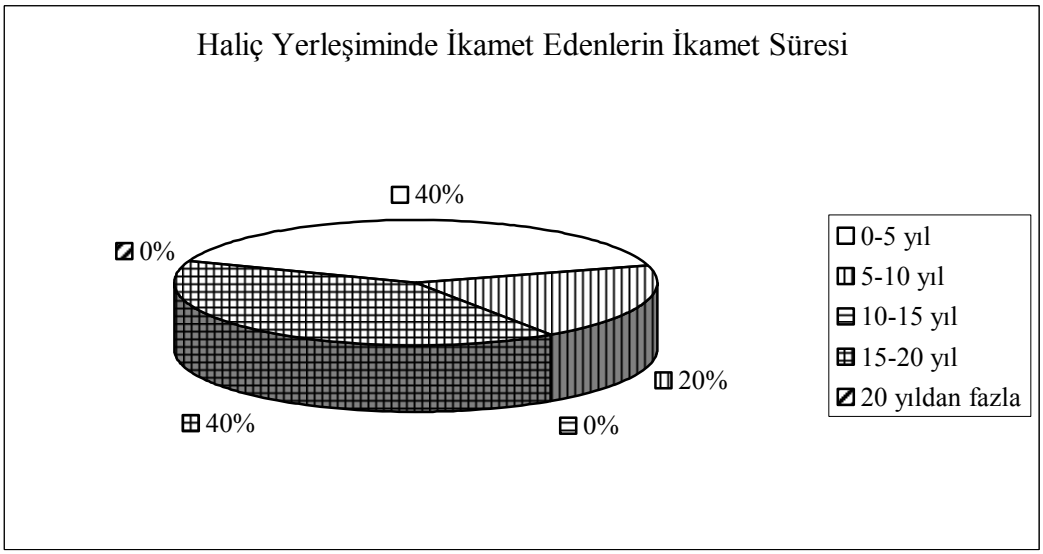

Medeni Durum
0%
100%
Bekar
Evli


Sahip Olunan Çocuk Sayısı
0%
0%
0%
0%
100%
0
1
2
3
3'ten fazla

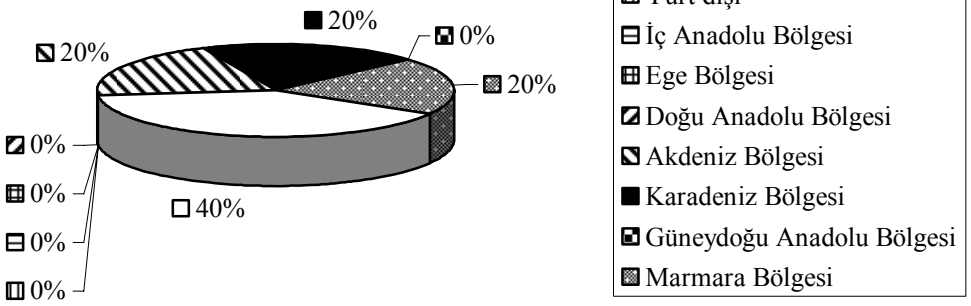

Eğitim Durumu
0%
0%
0%
0%
0%
100%
Okuma-yazma bilmiyor
Sadece okur-yazar
İlkokul
Ortaokul
Lise
Üniversite


Çalışma Durumu
0%
0%
0%
0%
100%
Çalışıyor
Emekli
Ev hanımı
İşsiz
Öğrenci

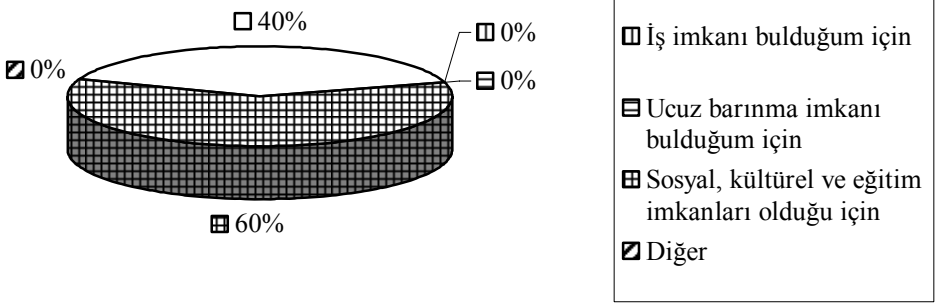

İkamet Yeri
10%
0%
5%
5%
5%
75%
Eyüp
Fener-Balat
Kasımpaşa
Kağıthane
Haliç yerleşiminde diğer
Haliç yerleşimi dışında


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin İkamet Süresi
40%
0%
20%
40%
0%
0-5 yıl
5-10 yıl
10-15 yıl
15-20 yıl
20 yıldan fazla

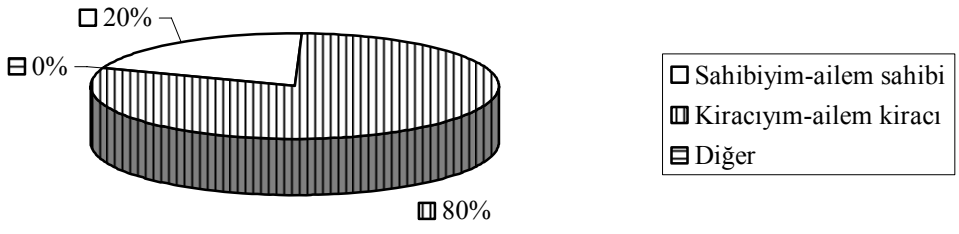
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Geldikleri Yer

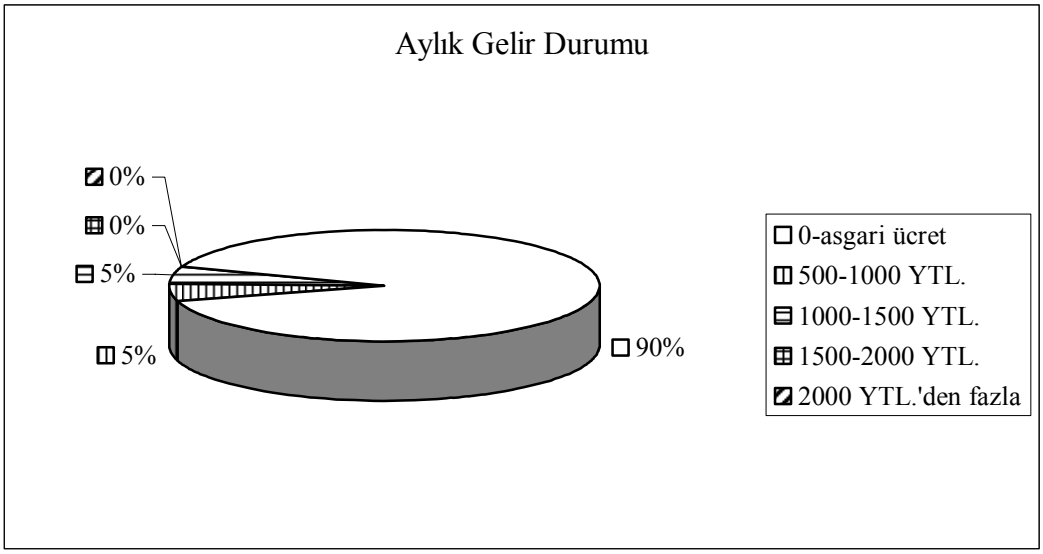


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Buraya Yerleşme Sebebi

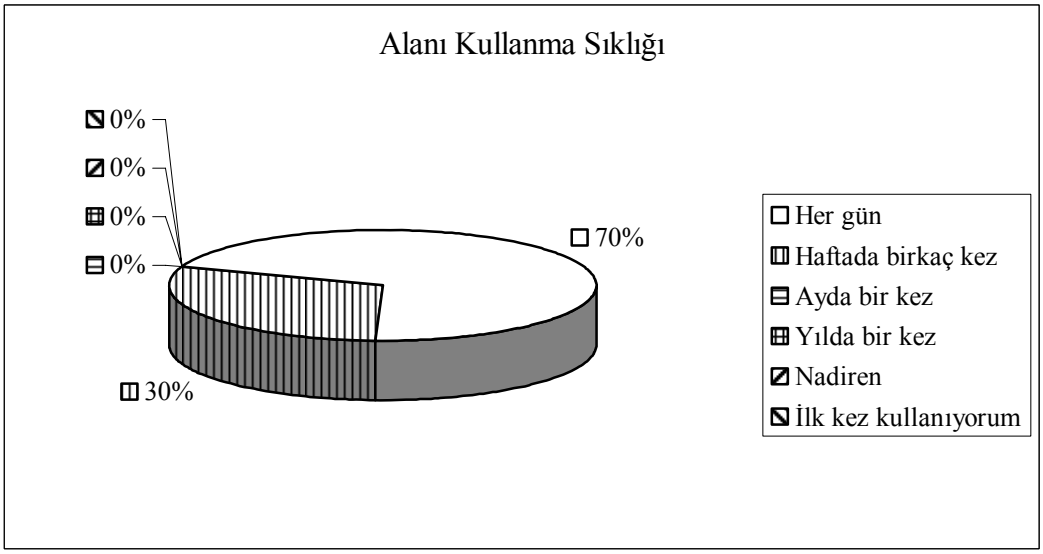


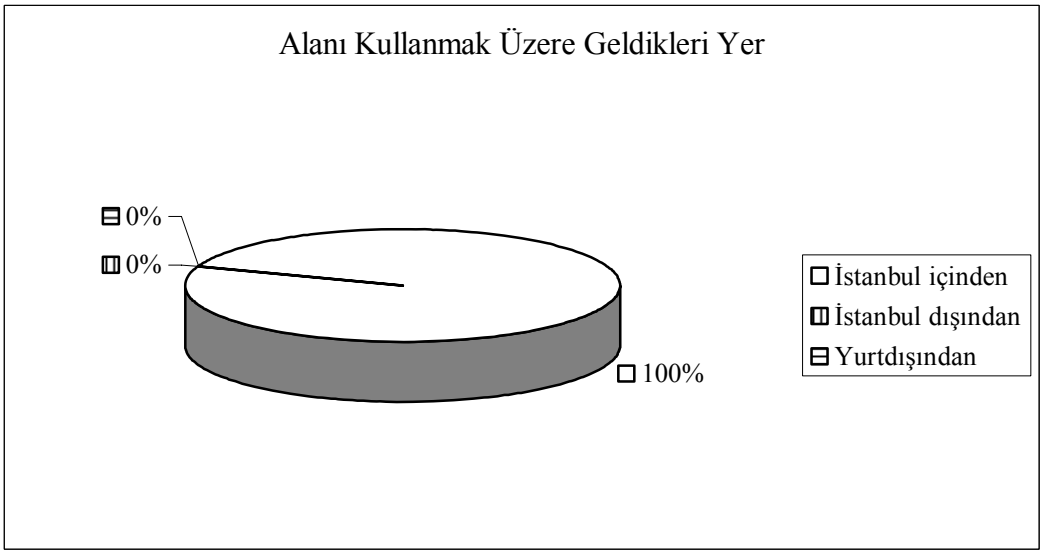
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Konut Mülkiyeti Durumu

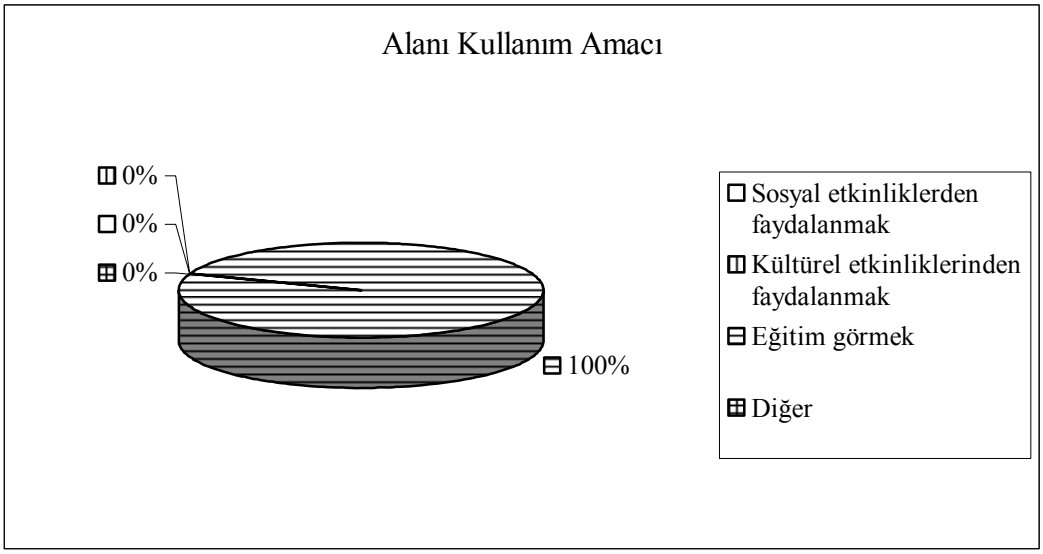


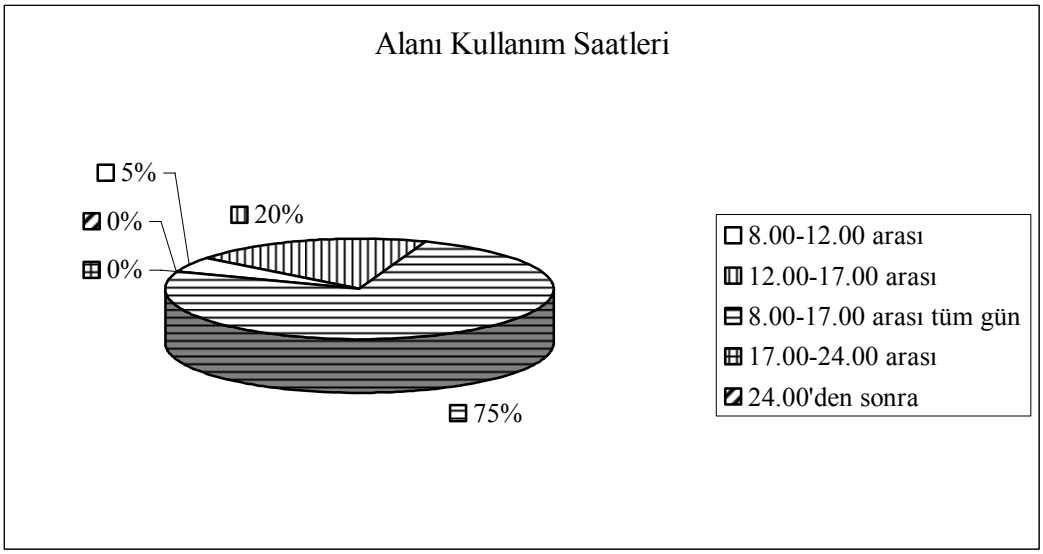


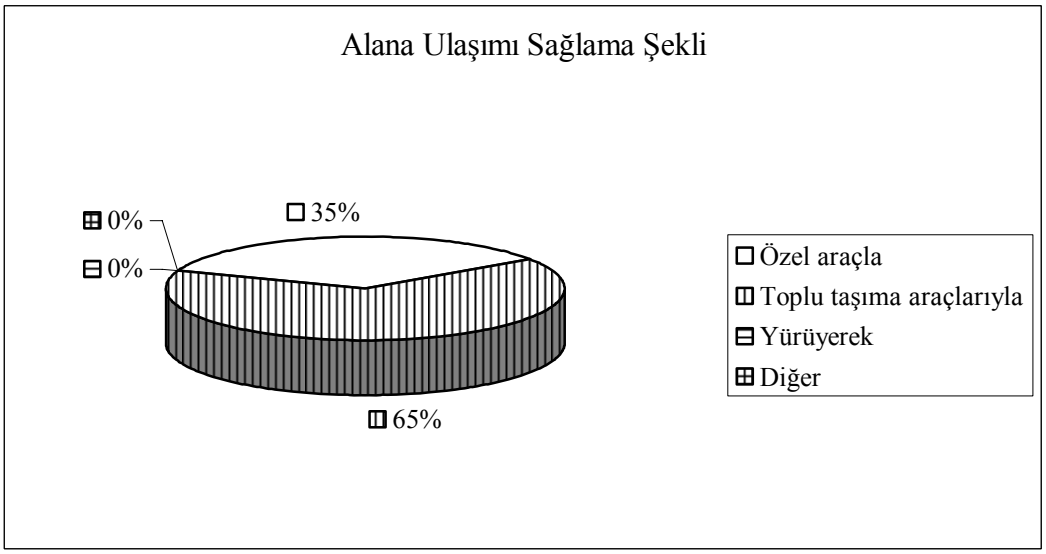
Dönüşüm Alanı İle İlgili Sorular

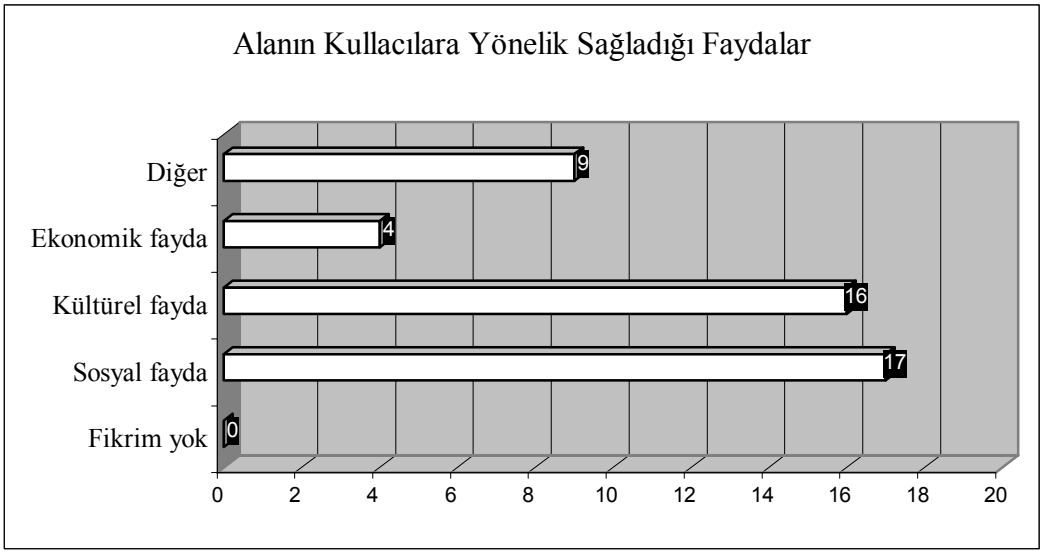


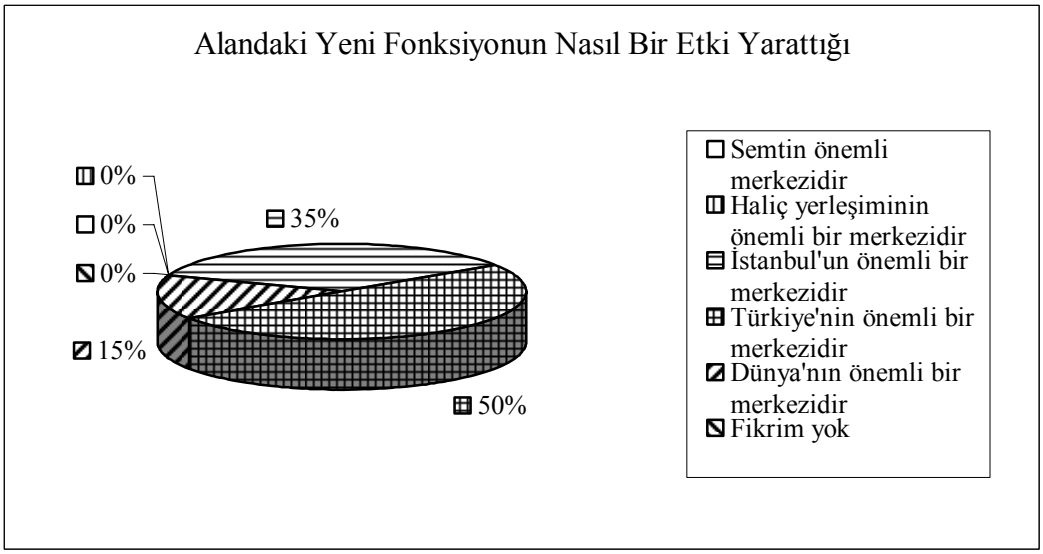


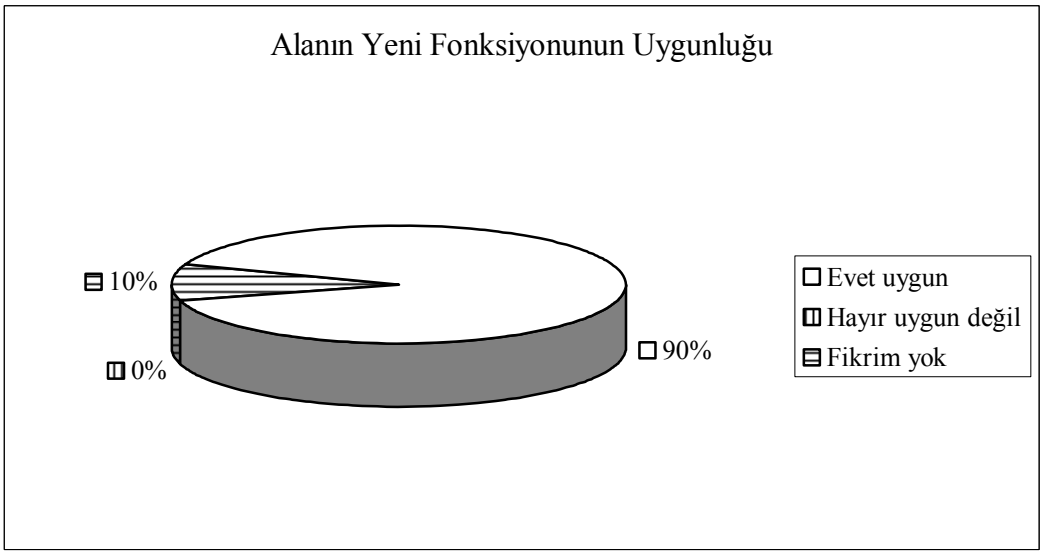

Alanı Kullanım Amacı
0%
0%
0%
100%
Sosyal etkinliklerden faydalanmak
Kültürel etkinliklerinden faydalanmak
Eğitim görmek
Diğer


Alanı Kullanım Saatleri
5%
0%
0%
20%
75%
8.00-12.00 arası
12.00-17.00 arası
8.00-17.00 arası tüm gün
17.00-24.00 arası
24.00'den sonra

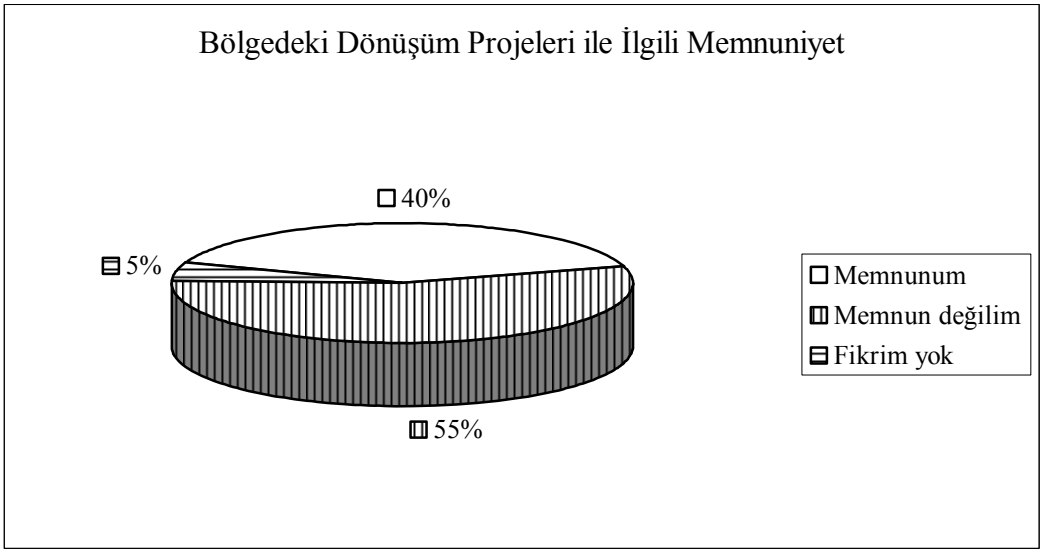

Alana Ulaşımı Sağlama Şekli
0%
0%
35%
65%
Özel araçla
Toplu taşıma araçlarıyla
Yürüyerek
Diğer

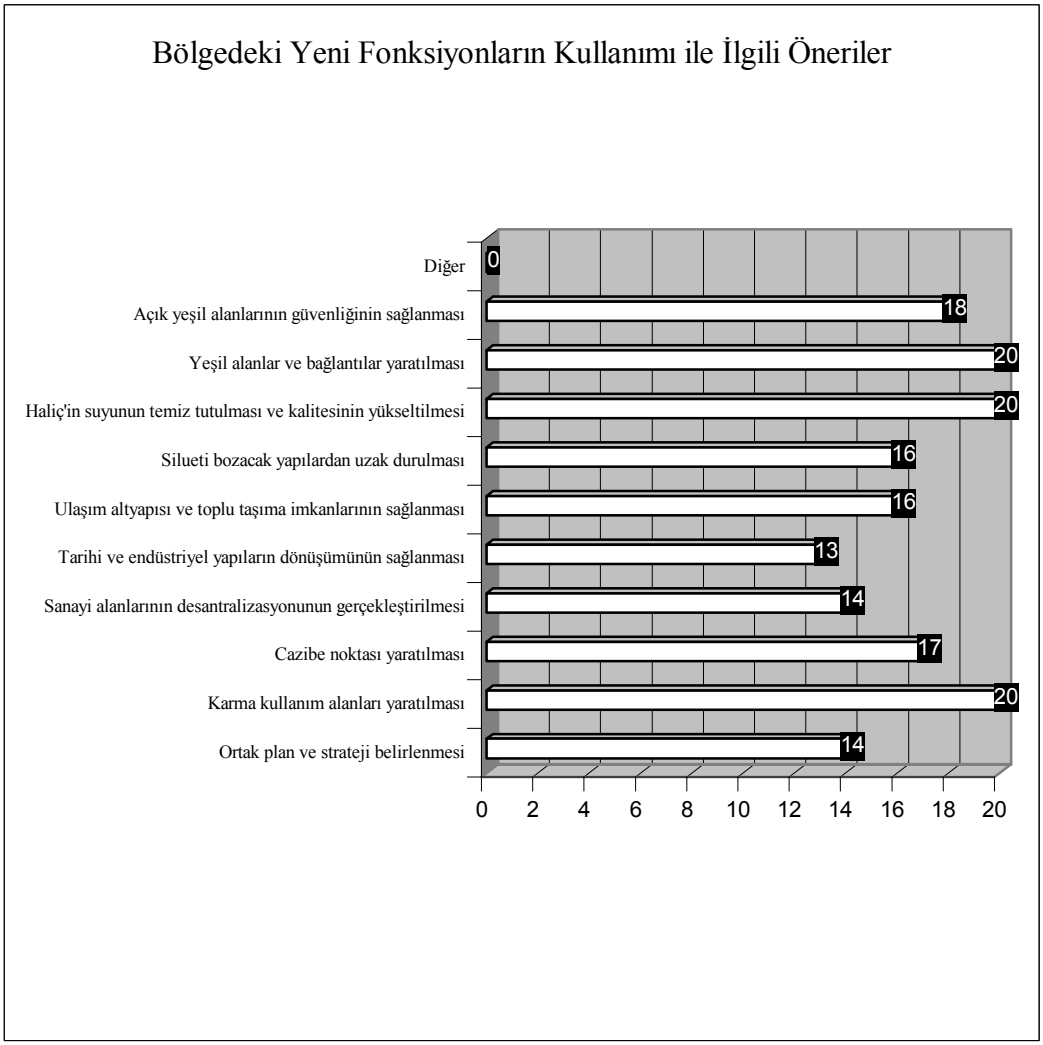

Alanın Kullacılara Yönelik Sağladığı Faydalar
Diğer
Ekonomik fayda
Kültürel fayda
Sosyal fayda
Fikrim yok
9
4
16
17
0
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20

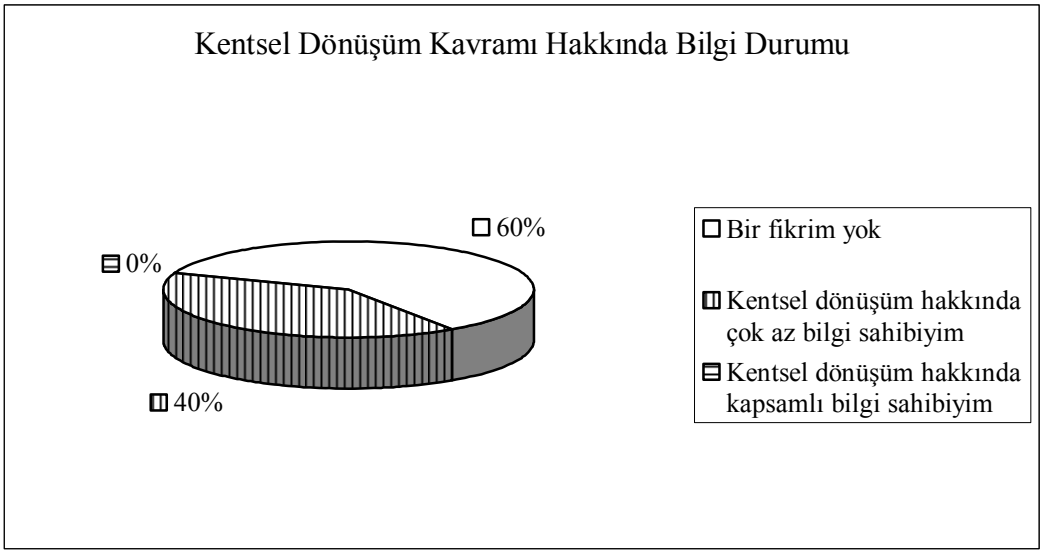

Alandaki Yeni Fonksiyonun Nasıl Bir Etki Yarattığı
0%
0%
0%
15%
35%
50%
Semtin önemli merkezidir
Haliç yerleşiminin önemli bir merkezidir
İstanbul'un önemli bir merkezidir
Türkiye'nin önemli bir merkezidir
Dünya'nın önemli bir merkezidir
Fikrim yok


Alanın Yeni Fonksiyonunun Uygunluğu
10%
0%
90%
Evet uygun
Hayır uygun değil
Fikrim yok

Haliç Yerleşimindeki Tüm Endüstriyel Dönüşüm Alanları İle İlgili Sorular







Kadir Has Üniversitesi'nde 20 öğrenciye yapılan anket çalışması sonucunda kullanımın yapının fonksiyonuna bağlı olarak çoğunlukla 16-20 yaş arasındaki bayan üniversite öğrencileri tarafından kullanıldığı tespit edilmiştir. Anket yapılan öğrencilerin tümünün lise mezunu, bekar, çocuksuz olduğu da belirlenmiştir.

Ankete katılan öğrencilerin çoğunlukla Haliç Yerleşimi dışında ikamet ettikleri saptanmıştır. Diğer bir deyişle kullanıcıların çoğu Haliç Yerleşimi'ni tercih etmemektedirler. Bunun yanı sıra ankete katılan öğrencilerin çoğunun hiçbir geliri olmadığı, harcamalarının aileleri tarafından karşılandığı tespit edilmiştir. Kullanımın yoğunluklu olarak hafta içi her gün gerçekleştiği ve çoğunlukla kullanıcıların İstanbul içinden geldiği belirlenmiştir. Tümünün eğitim görmek amacıyla geldiği kullanıcıların, Kadir Has Üniversitesi'ni tüm gün boyunca kullandığı da tespit edilmiştir. Ankete katılan öğrencilerin çoğu, dönüşüm projesinin sosyal ve kültürel fayda sağladığı yönünde değerlendirme yapmıştır. Ayrıca kullanıcıların çoğu üniversitenin, Türkiye'nin önemli bir merkezi olduğu fikrindedir. Bununla birlikte çoğunluk üniversite fonksiyonunu uygun bulmaktadır.

Haliç Yerleşimi'ndeki diğer işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili yapılan çalışmaları ankete katılanların çoğu yetersiz olarak değerlendirmiştir ve memnun olmadıklarını ifade etmişlerdir. Ayrıca bu alanlar ile ilgili; Haliç Yerleşimi'nin genelinde ortak bir plan ve strateji geliştirilmesini, karma kullanım alanları yaratılmasını, cazibe noktaları yaratılmasını, sanayi alanlarının desantralizasyonunun gerçekleştirilmesini, tarihi ve endüstriyel yapıların

dönüşümünün sağlanmasını, ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanmasını, silueti bozacak yapılardan uzak durulmasını, Haliç suyunun temiz tutulmasını ve kalitesinin yükseltilmesini, yeşil alanlar arası bağlantılar kurulmasını ve açık yeşil alanların güvenliğinin sağlanmasını önermişlerdir. Son olarak kentsel dönüşüm kavramı ile ilgili olarak katılımcıların çoğu fikir sahibi değildir.

6.2. Feshane Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi

Güryapı İnş. Taah. San. Ve Dış Tic. A.Ş'nin koordinatörlüğünü yürüttüğü Feshane'nin kültür ve eğlence merkezine dönüşüm projesi, makro ölçekte planlama kriterleri açısından Çizelge 6.3.'de, mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından Çizelge 6.4.'de değerlendirilmiştir.

Çizelge 6.3. Feshane dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MAKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**	
PLANLAMA KRİTERLERİ		**SONUÇ**	**AÇIKLAMA**
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu kültür ve eğlence fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	+	Mevcut arazi kullanımı planına göre açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi vardır.
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	Mevcut arazi kullanımı planına göre yoğun konut alanları ile yakın ilişkilidir.
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	Temel fonksiyonu kültür ve eğlence tesisi olması nedeniyle bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ve cekim merkezi oluşturarak turizmi desteklemesi açısından ekonomiye katkısı vardır.
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+/-	Sahilyolu ve Haliç Köprüsü bağlantıları ile karayolu toplu taşıma bağlantıları sağlanabilmektedir. Sahilde yer almasına rağmen denizyolu ile toplu taşıma olanağı kısıtlıdır. Ancak Üsküdar-Eyüp arası tekne ulaşımı sağlanmaktadır.
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+/-	Gerek kültür ve eğlence tesisi olması ile gerekse mimarisi nedeniyle turizmde cazibe noktası teşkil edebilecek potansiyele sahiptir. Ancak yapı yalnızca ramazan ayı etkinlikleri kapsamında yoğun şekilde kullanılmaktadır.

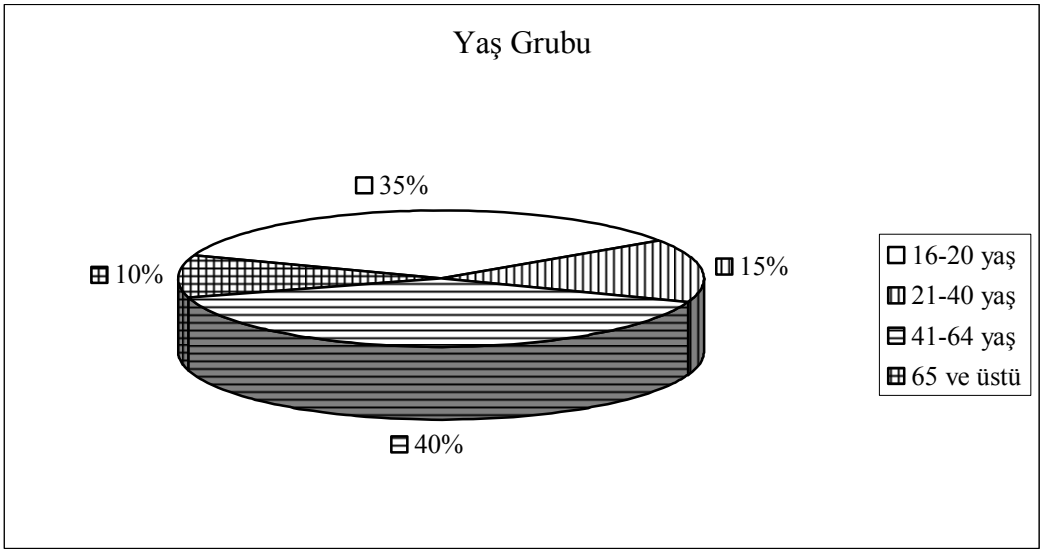
Çizelge 6.4. Feshane dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

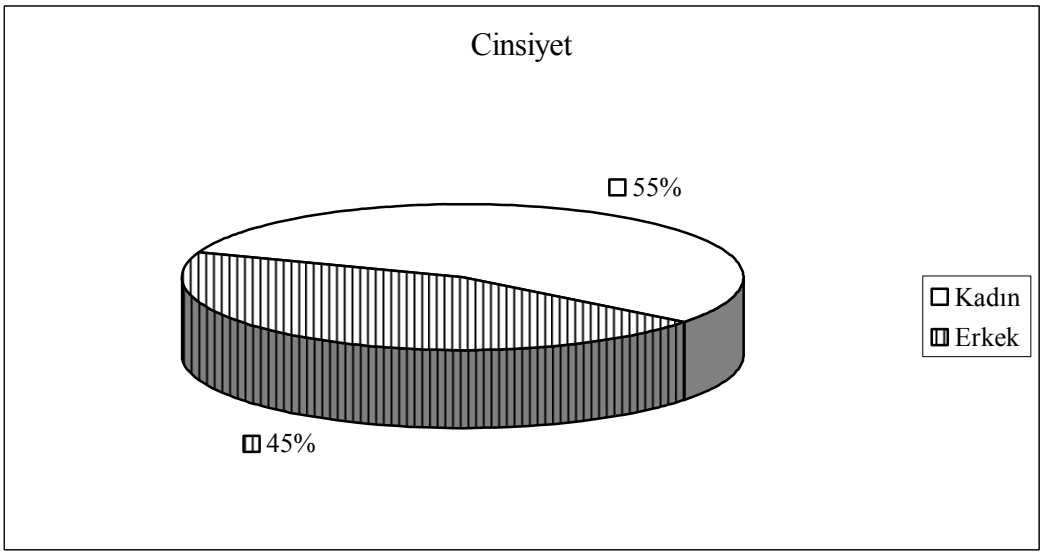
MİKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**	
TASARIM KRİTERLERİ		**SONUÇ**	**AÇIKLAMA**
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	-	Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+/-	Karayolu ile doğrudan bağlantılı, ancak sahil kesiminde yer almasına rağmen denizyolu ile ulaşım imkanı zayıftır. Doğrudan raylı ulaşım sağlanamamaktadır.
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	-	Yapı sadece kültür ve eğlence tesisi olarak kullanılmaktadır. Konut alanlarına katkısı söz konusu değildir.
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	+	Eğlence ve kültür tesisi olması nedeniyle alan içinde yeşil alan potansiyeli bulunmaktadır.
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	Eğlence, kültür ve sanat etkinlikleri çerçevesinde ekonomiye olumlu etkisinin olduğunu söylemek mümkündür.
6	Yerleşimin siluetine etkisi	+	Eski fabrika binasının korunan mimarisi ile Haliç bölgesinin siluetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	Yapılan etkinliklerle sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür. Ancak bu yapının daha verimli hale getirilerek daha yoğun kullanılması ile daha fazla fayda sağlanması da mümkündür.
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	Kültür ve eğlence etkinlikleri kapsamında istihdam yaratacak fırsatlar sunulmaktadır.
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+/-	Yapının büyük bir kısmı yıkılmış sadece bugün kullanılan kısım korunmuş ve yeniden işlevlendirilmiştir
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından		Proje sadece yapı ölçeğinde kültür ve eğlence tesisi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde kültür ve eğlence fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.

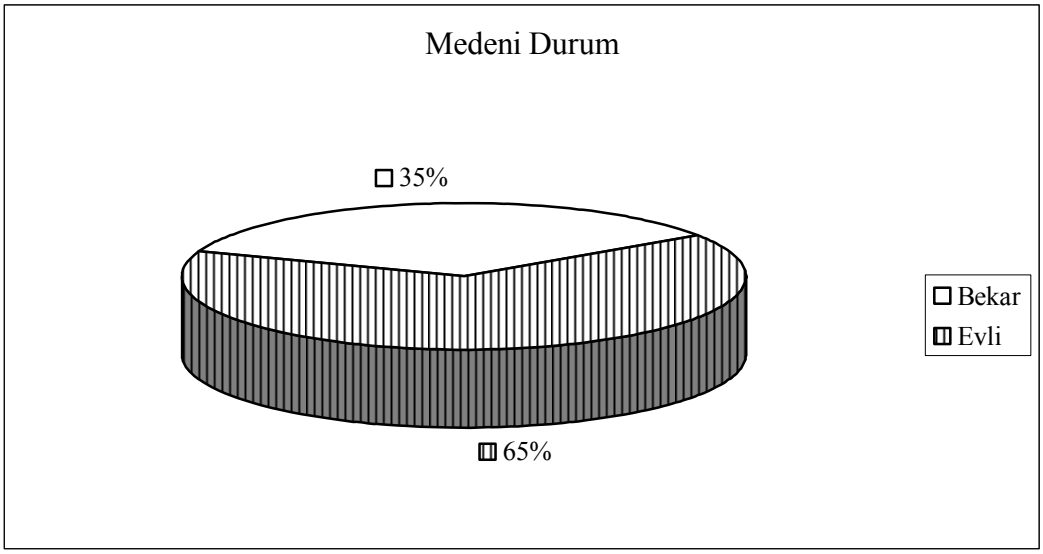
Feshane Festival Sarayı'nda rastgele seçilen 20 kullanıcıya toplam 24 adet sorudan oluşan anket uygulanmıştır. Bu bölümde, uygulanan anket sorularına verilen cevaplar grafiklerle ifade edilmiştir.

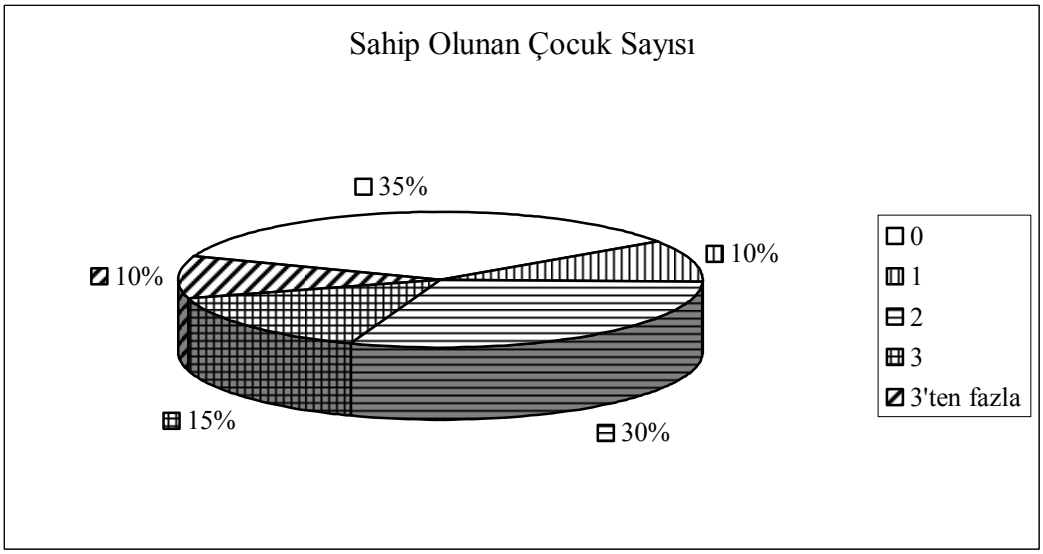
Feshane Festival Sarayı kullanıcı anketi değerlendirmesi:

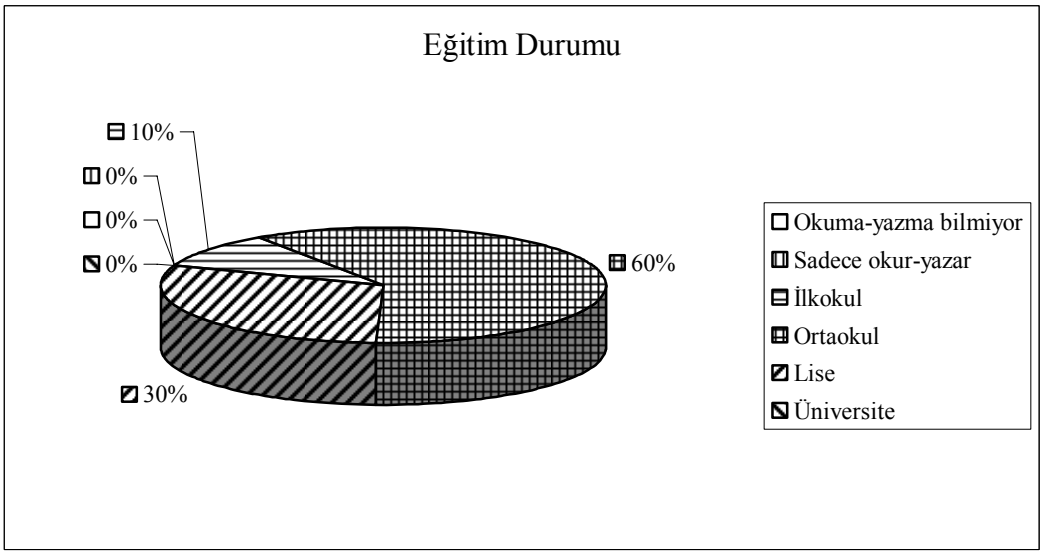
Kişisel Niteliklere İlişkin Sorular

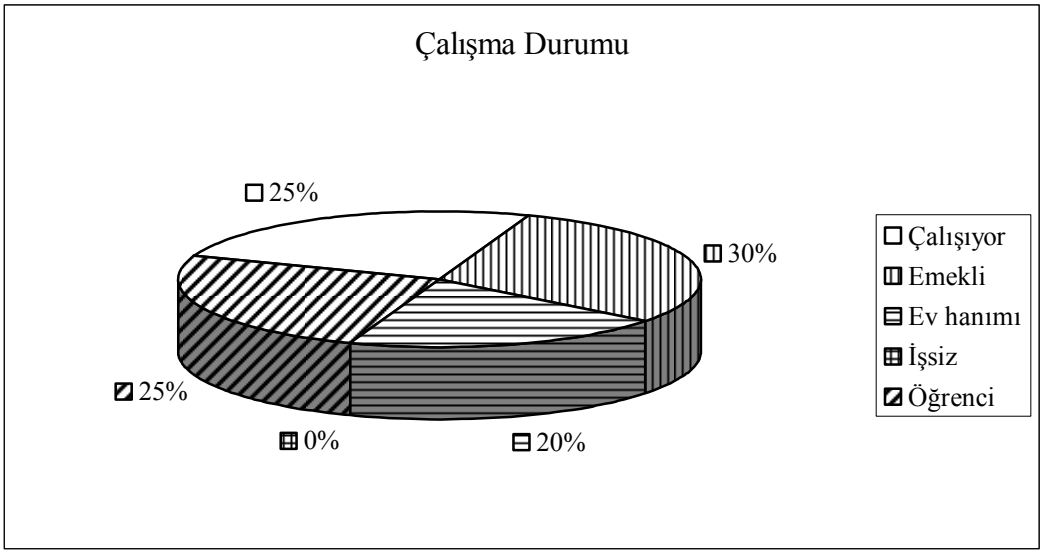


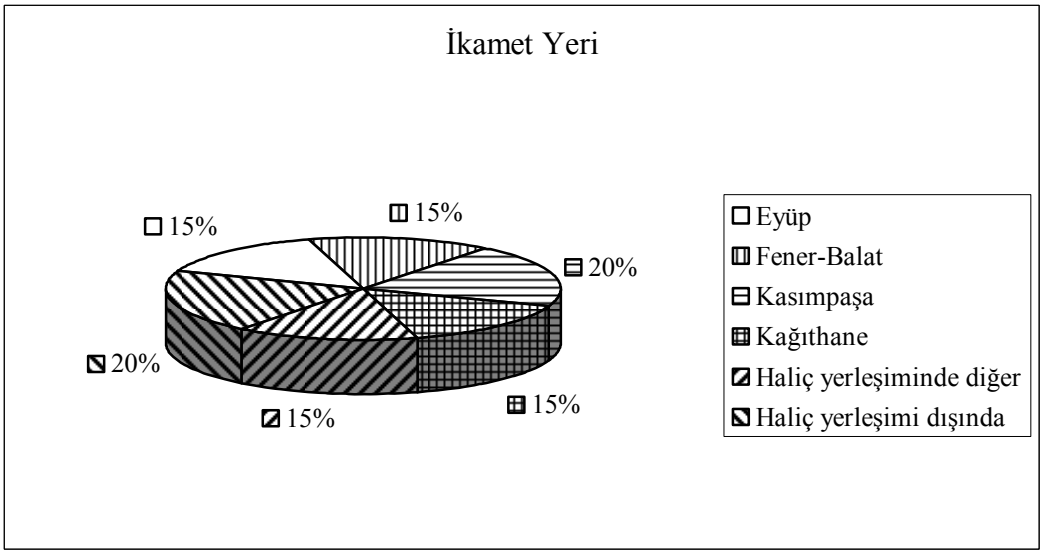


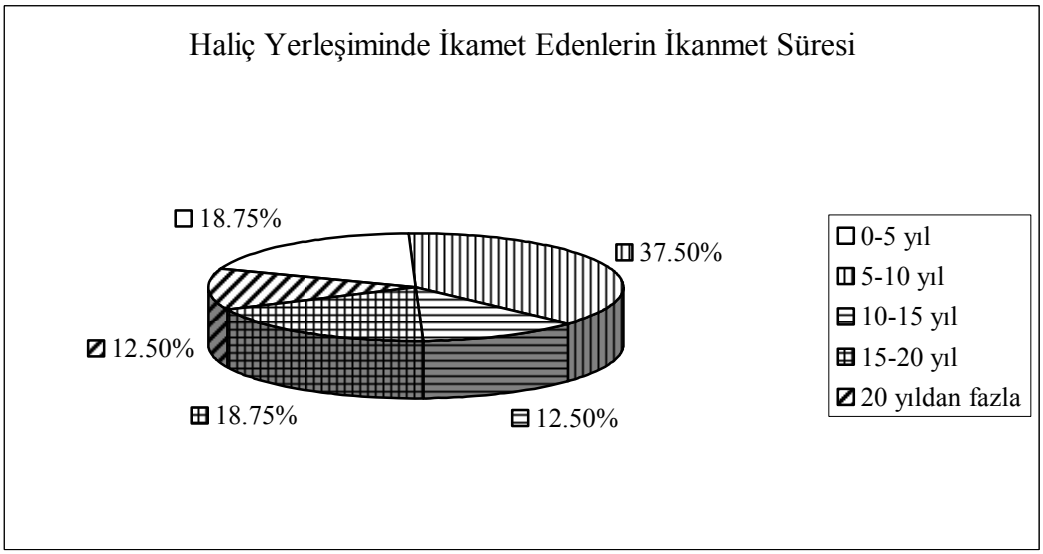

Medeni Durum
35%
65%
Bekar
Evli


Sahip Olunan Çocuk Sayısı
35%
10%
10%
15%
30%
0
1
2
3
3'ten fazla

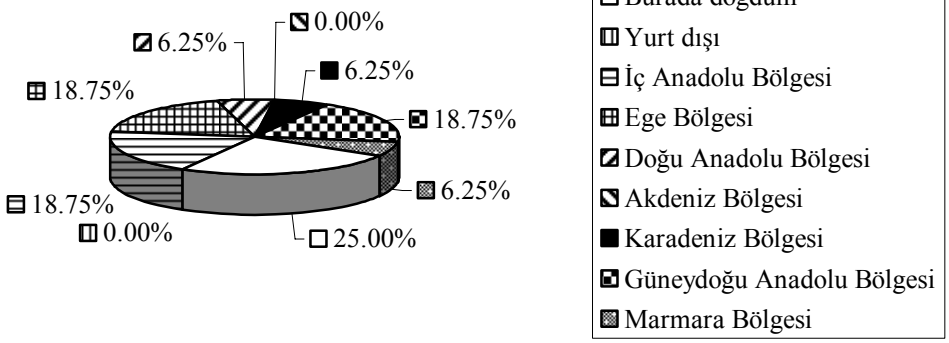

Eğitim Durumu
10%
0%
0%
0%
60%
30%
Okuma-yazma bilmiyor
Sadece okur-yazar
İlkokul
Ortaokul
Lise
Üniversite


Çalışma Durumu
25%
30%
25%
0%
20%
Çalışıyor
Emekli
Ev hanımı
İşsiz
Öğrenci

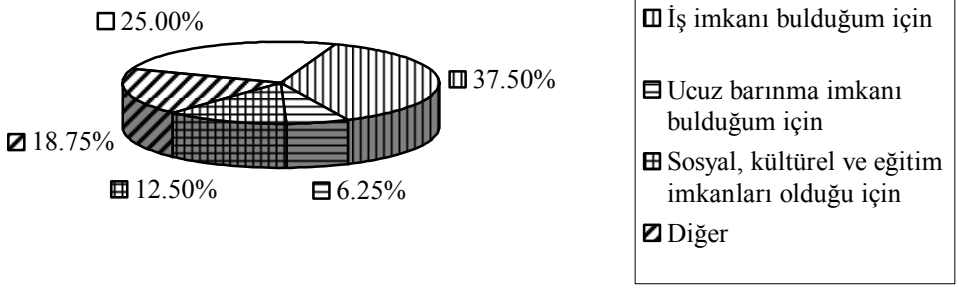

İkamet Yeri
15%
15%
20%
20%
15%
15%
Eyüp
Fener-Balat
Kasımpaşa
Kağıthane
Haliç yerleşiminde diğer
Haliç yerleşimi dışında


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin İkanmet Süresi
18.75%
37.50%
12.50%
18.75%
12.50%
0-5 yıl
5-10 yıl
10-15 yıl
15-20 yıl
20 yıldan fazla

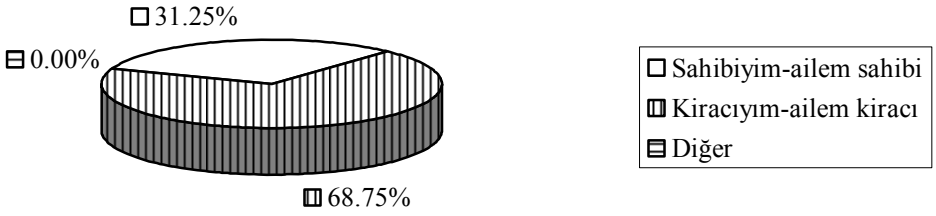
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Geldikleri Yer

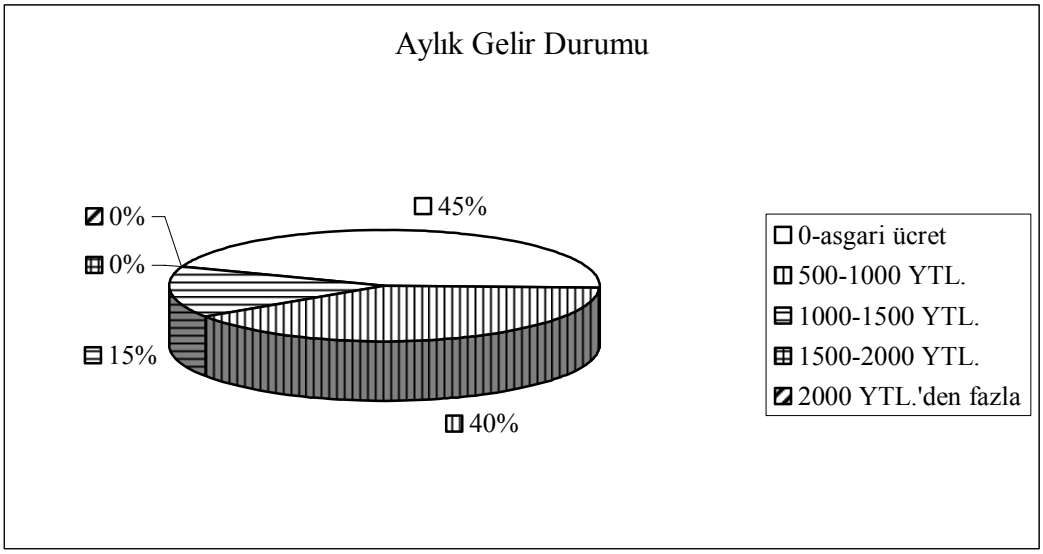


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Buraya Yerleşme Sebebi

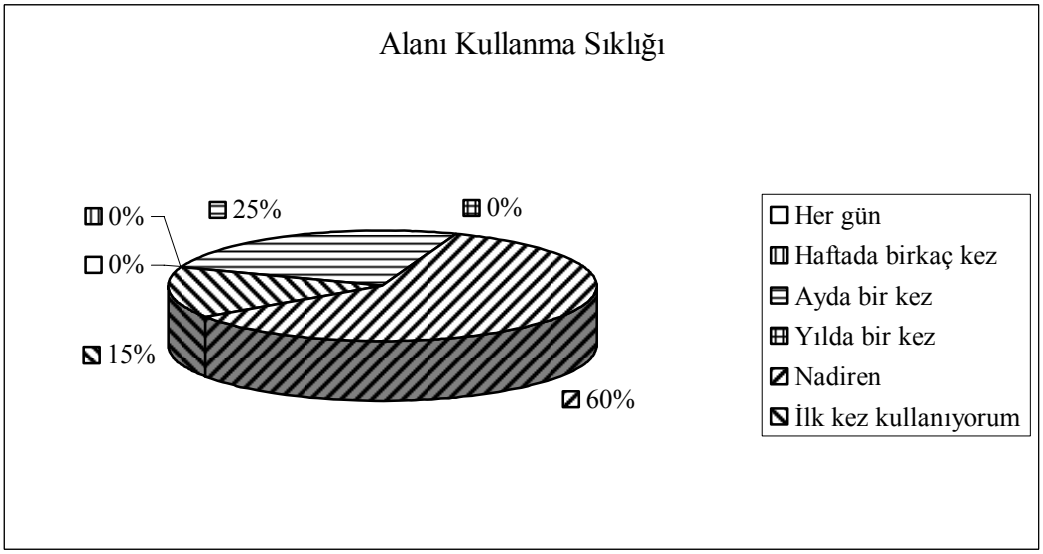


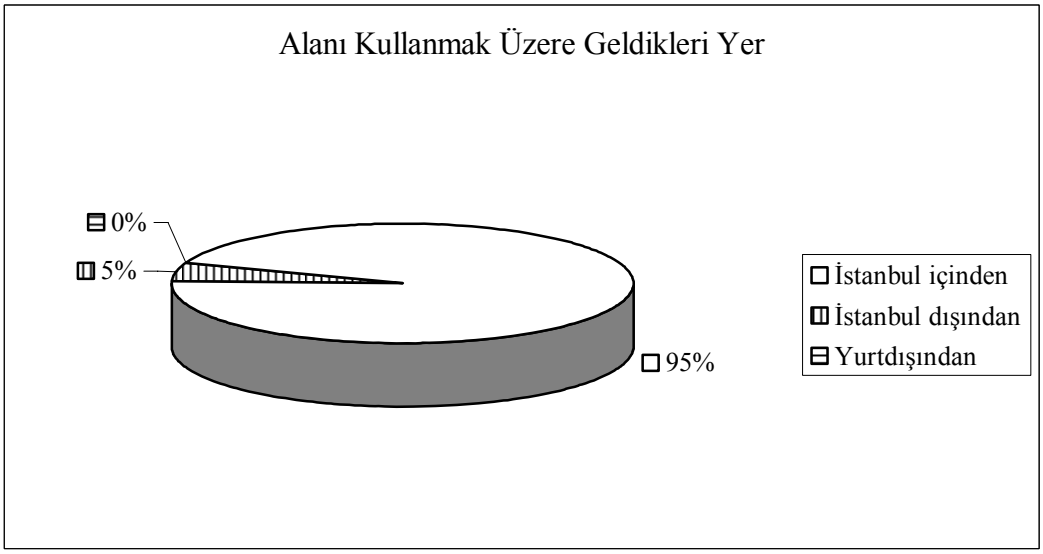
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Konut Mülkiyeti Durumu

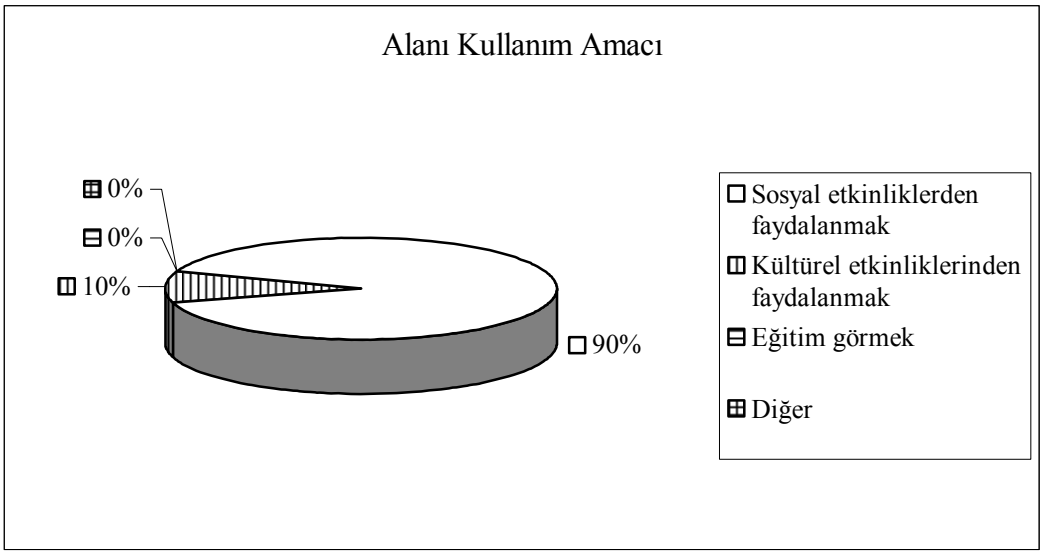


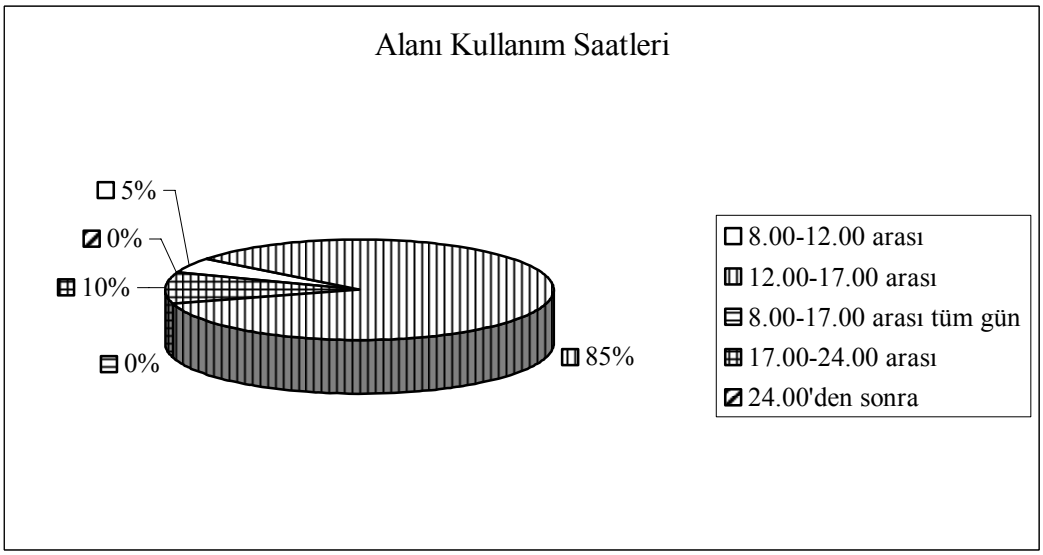


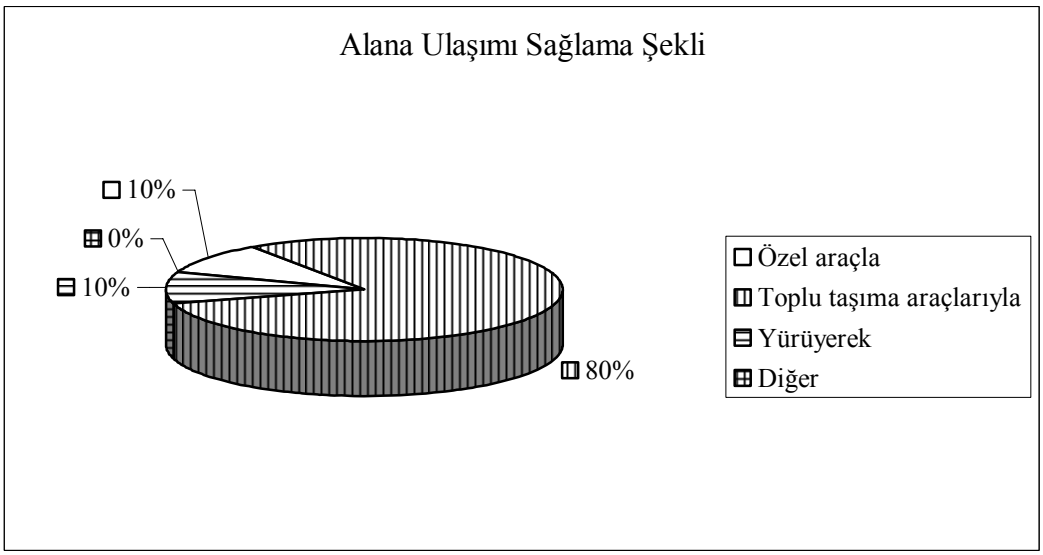
Dönüşüm Alanı İle İlgili Sorular

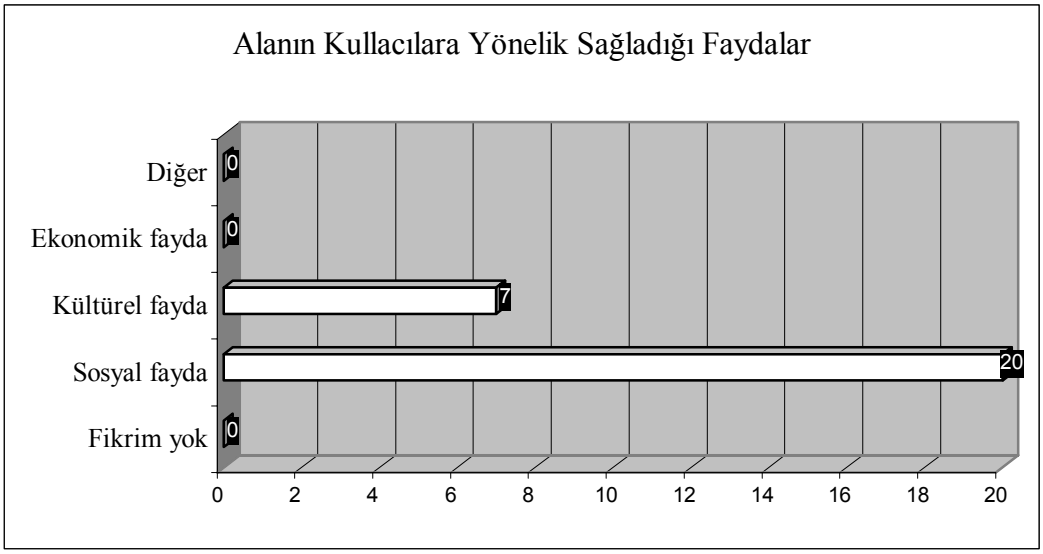


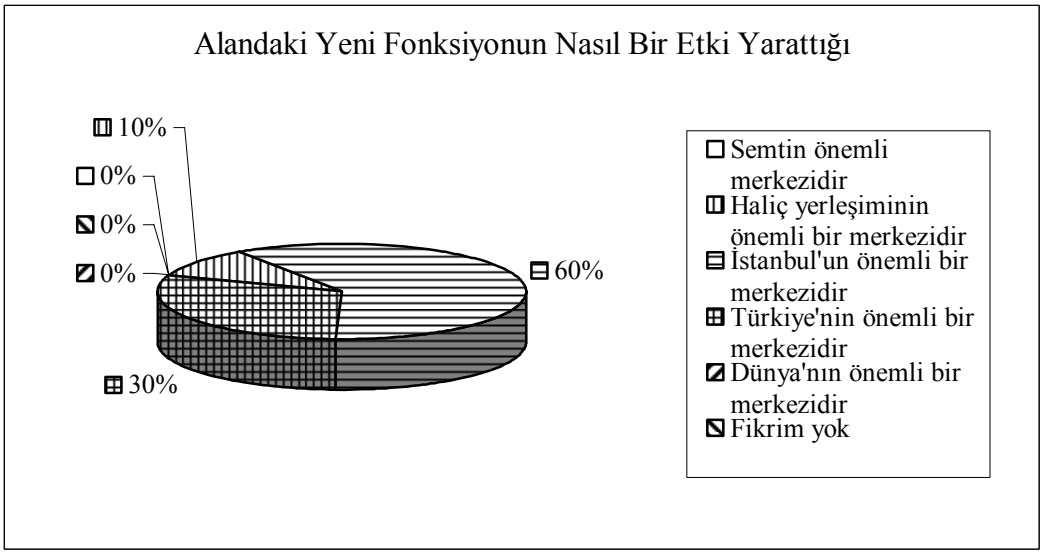


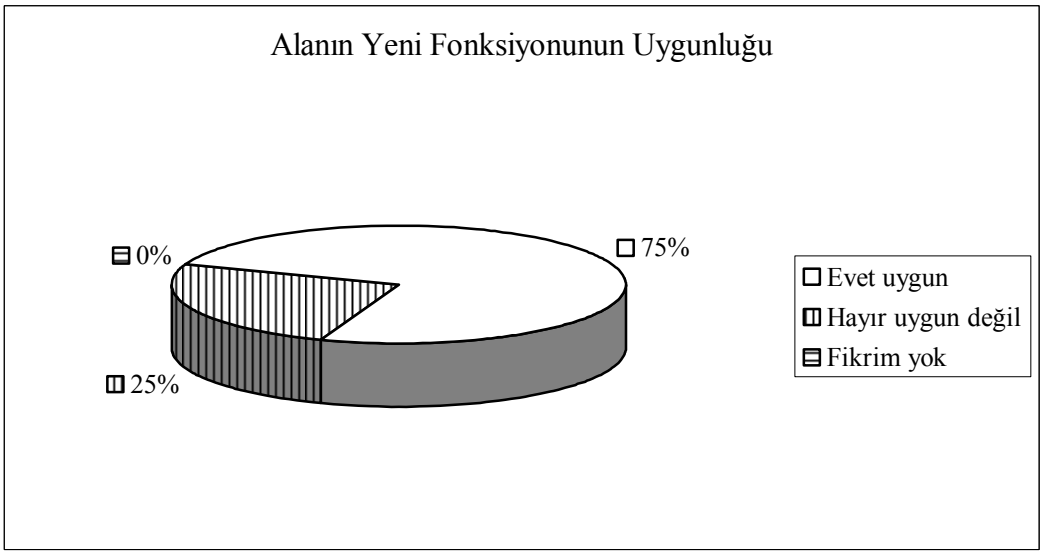

Alanı Kullanım Amacı
0%
0%
10%
90%
Sosyal etkinliklerden faydalanmak
Kültürel etkinliklerinden faydalanmak
Eğitim görmek
Diğer

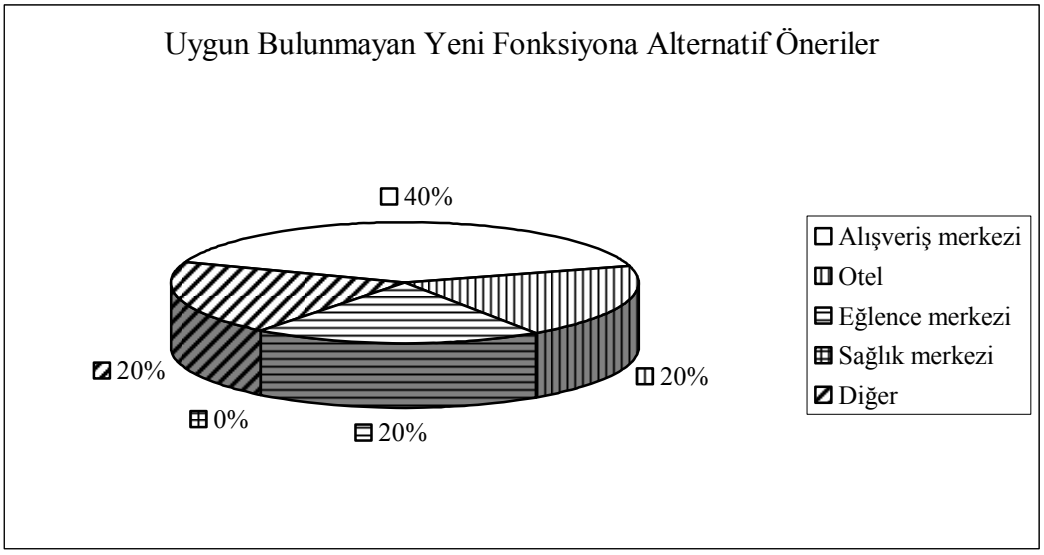

Alanı Kullanım Saatleri
5%
0%
10%
0%
85%
8.00-12.00 arası
12.00-17.00 arası
8.00-17.00 arası tüm gün
17.00-24.00 arası
24.00'den sonra


Alana Ulaşımı Sağlama Şekli
10%
0%
10%
80%
Özel araçla
Toplu taşıma araçlarıyla
Yürüyerek
Diğer

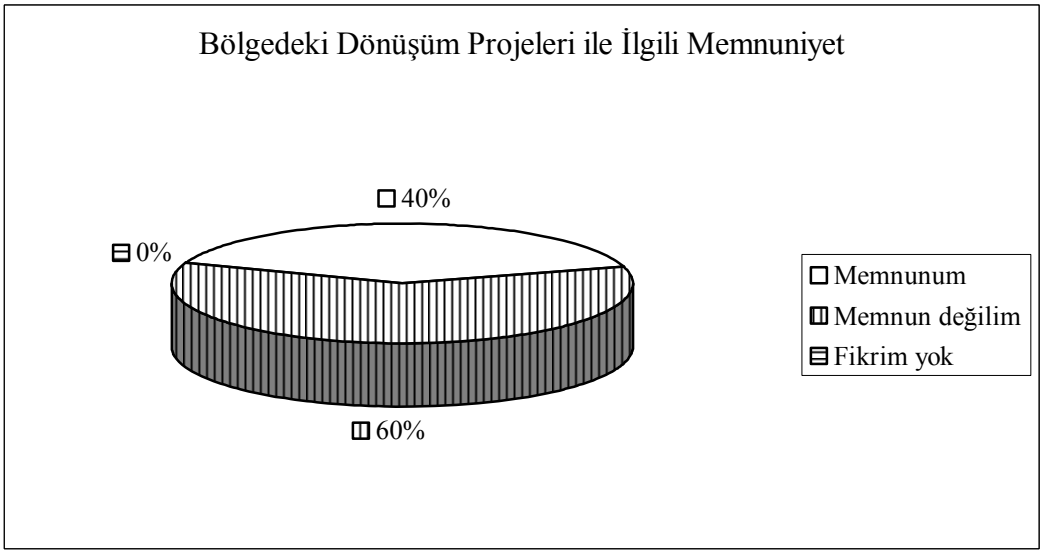

Alanın Kullacılara Yönelik Sağladığı Faydalar
Diğer
Ekonomik fayda
Kültürel fayda
Sosyal fayda
Fikrim yok
0
0
7
20
0
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20


Alandaki Yeni Fonksiyonun Nasıl Bir Etki Yarattığı
10%
0%
0%
0%
60%
30%
Semtin önemli merkezidir
Haliç yerleşiminin önemli bir merkezidir
İstanbul'un önemli bir merkezidir
Türkiye'nin önemli bir merkezidir
Dünya'nın önemli bir merkezidir
Fikrim yok

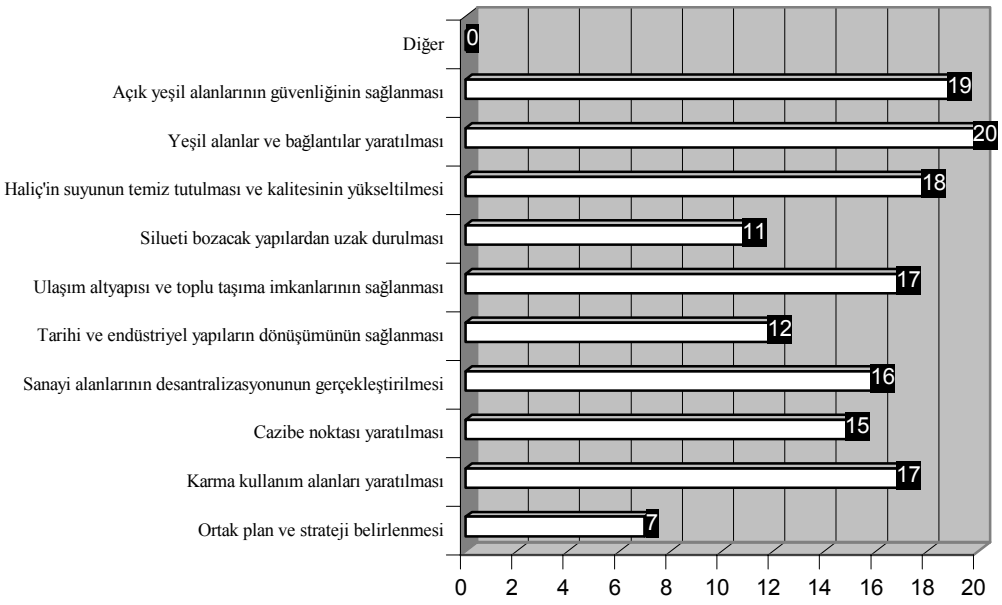

Alanın Yeni Fonksiyonunun Uygunluğu
0%
75%
25%
Evet uygun
Hayır uygun değil
Fikrim yok



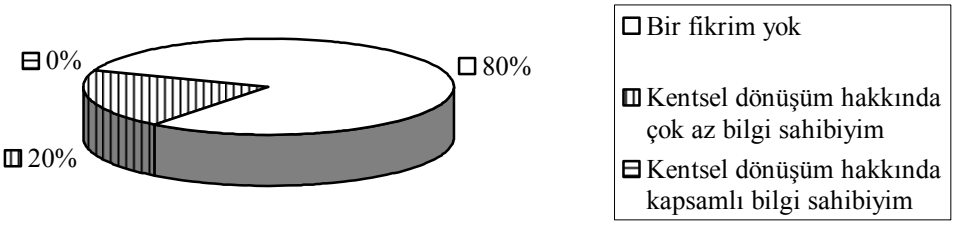
Haliç Yerleşimindeki Tüm Endüstriyel Dönüşüm Alanları İle İlgili Sorular



Bölgedeki Yeni Fonksiyonların Kullanımı ile İlgili Öneriler



Kentsel Dönüşüm Kavramı Hakkında Bilgi Durumu



Feshane Festival Sarayı'nda 20 kullanıcıya yapılan anket çalışması sonucunda; kullanıcıların çoğunluğu 41-64 yaş arası, kadın, evli olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca çoğunluğunun çocuğu olmadığı ve emekli olduğu tespit edilmiştir.

Ayrıca anket yapılan kişilerin çoğunluğunun Haliç yerleşiminde ikamet ettiği belirlenmiştir.

Haliç yerleşiminde ikamet eden kullanıcıların genelde 5-10 yıl arası süredir burada yaşadıkları tespit edilmiştir. Ayrıca Haliç yerleşiminde ikamet eden kullanıcıların çoğunun burada doğduğu belirlenmiştir. Bunun yanı sıra ankete katılan kişilerin çoğunluğu iş imkanı bulduğu için buraya yerleştiklerini belirtmişlerdir. Burada ikamet eden kullanıcıların çoğunun kiracı veya ailesinin kiracısı olduğu konutlarda yaşadığı saptanmıştır.

Anket yapılan kullanıcıların çoğunun 0-asgari ücret arası geliri olduğu tespit edilmiştir.

Kullanıcıların çoğu Feshane'yi nadiren ziyaret etmektedir. Fonksiyonu kullanmak üzere gelen kullanıcıların çoğunun İstanbul içinden geldiği belirlenen çalışmada ayrıca kullanıcıların genelde sosyal etkinliklerden faydalanmak amacında oldukları da tespit edilmiştir. Anket yapılan kişilerin çoğu Feshane Festival Sarayı'nı 12.00-17.00 arası kullanmaktadırlar. Ayrıca kullanıcıların çoğu toplu taşıma araçlarıyla ulaşımı sağlamaktadırlar. Çoklu işaretlemenin yapılabileceği bu soruda ise Feshane'nin Feshane Festival Sarayı'na dönüşümü projesinin kullanıcılara yönelik ne tür faydalar sağladığı konusunda fikirleri sorulan kullanıcıların çoğu sosyal fayda işaretlemesi yapmıştır. Fabrika alanının yeniden işlevlendirilmesinin nasıl bir etki yarattığı konusunda ise kullanıcıların çoğu İstanbul'un önemli bir merkezi olduğunu söylemiştir. Bu alanın yeni fonksiyonu konusunda ise çoğu bu fonksiyonun uygun olduğunu belirtmiştir. Bu fonksiyonun uygun olmadığını söyleyen kişilerin çoğu buranın alışveriş merkezi olmasını önermiştir.

Haliç yerleşiminin genelinde ise kullanıcılara işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü ile ilgili olarak memnuniyetleri sorulduğunda çoğunluk çalışmalardan memnun olmadığını söylemiştir. Çoklu işaretlemenin yapılabileceği diğer soruda ise kişilere Haliç kıyılarındaki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü konusundaki çalışmalara getirecekleri öneriler sorulmuştur. Kullanıcıların

çoğu karma kullanım alanları yaratılmasını, cazibe noktaları yaratılmasını, sanayi alanlarının desantralizasyonunun gerçekleştirilmesini, tarihi ve endüstriyel yapıların dönüşümünün sağlanmasını, ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanmasını, silueti bozacak yapılardan uzak durulmasını, Haliç suyunun temiz tutulması ve kalitesinin yükseltilmesini, yeşil alanlar ve bağlantılarının yaratılmasını, açık yeşil alanların güvenliğinin sağlanmasını önermiştir.

Son olarak kentsel dönüşüm kavramından ne anladıkları sorulan kullanıcıların çoğunluğu bir fikrinin olmadığını belirtmiştir.

6.3. Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi Dönüşüm Projesinin Planlama, Tasarım Kriterleri ve Kullanıcılar Açısından Değerlendirmesi

Dr. Bülent Bulgurlu'nun koordinatörlüğünü yaptığı Lengerhane Binası ve Hasköy Tersanesi'nin Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'ne dönüşüm projesinin makro ölçekte planlama kriterleri açısından değerlendirmesi Çizelge 6.5.'de ve mikro ölçekte tasarım kriterleri açısından değerlendirmesi Çizelge 6.6.'da yer almaktadır.

Çizelge 6.5. Lengerhane ve Hasköy Tersanesi dönüşüm projesinin planlama kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

MAKRO ÖLÇEKTE		DEĞERLENDİRME	
PLANLAMA KRİTERLERİ		SONUÇ	AÇIKLAMA
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	Haliç yerleşiminin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" haline getirilmesi planlanmaktadır. Bu alanın sahip olduğu müze fonksiyonu da bu stratejiyi desteklemektedir.
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	Ana ulaşım aksları özellikle Haliç Köprüsü ve Haliç sahil yolu ile doğrudan ilişkilidir.
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	-	Mevcut arazi kullanımı planına göre sahil yolu yeşil alanları dışında kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi zayıftır.
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	Mevcut arazi kullanımı planına göre yoğun konut alanları ile yakın ilişkilidir.
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	Temel fonksiyonu sanayi müzesi olması nedeniyle bünyesinde yarattığı istihdam olanağı ile ekonomiye az da olsa katkısı vardır. Ayrıca turist cekim potansiyeliyle kentin ekonomisine katkısı olduğunu söylemek mümkündür.
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+/-	Sahilyolu ve Haliç Köprüsü bağlantıları ile karayolu toplu taşıma bağlantıları sağlanabilmektedir. Sahilde yer almasına rağmen denizyolu ile toplu taşıma olanağı zayıftır. Ancak Haliç içinde ufak teknelerle kısıtlı olarak ulaşım imkanı sağlanabilmektedir.
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+	Gerek müze özelliği ile gerekse mimarisi nedeniyle turizmde cazibe noktası teşkil etmektedir.

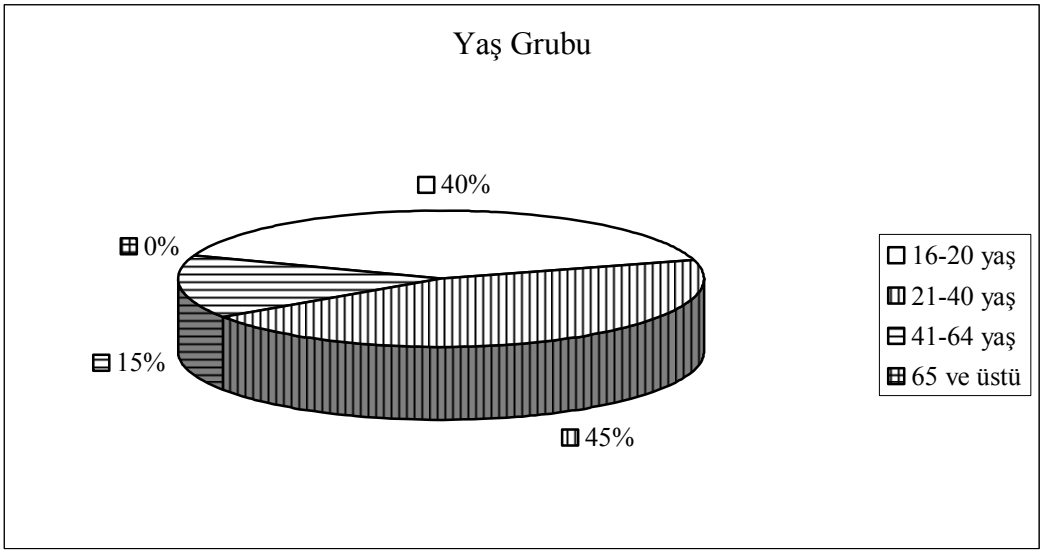
Çizelge 6.6. Lengerhane ve Hasköy Tersanesi dönüşüm projesinin tasarım kriterlerine göre değerlendirmesi [Hazırlayan: A. Hande Oral].

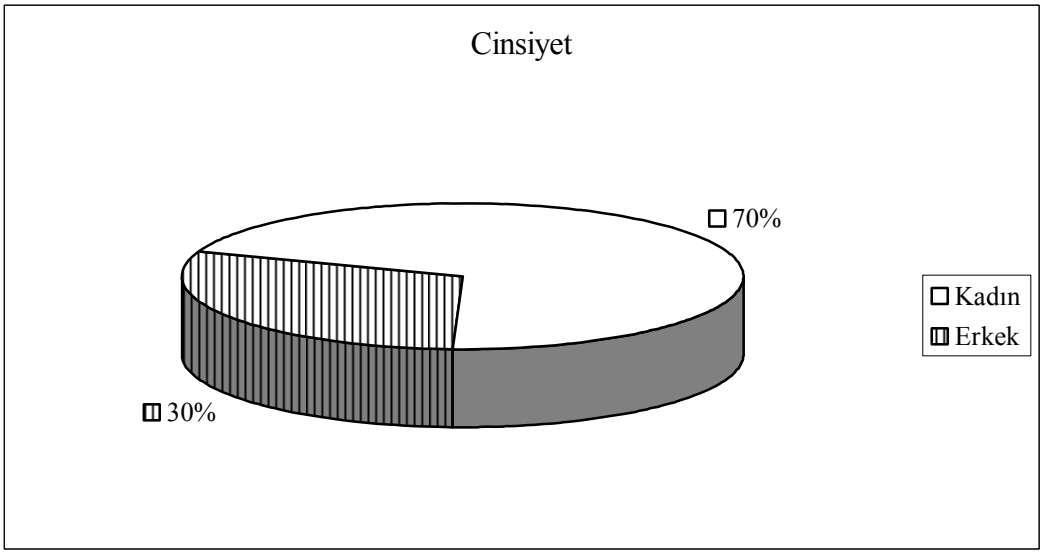
MİKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**	
TASARIM KRİTERLERİ		**SONUÇ**	**AÇIKLAMA**
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	-	Haliç yerleşimindeki tüm işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ile ilgili bugüne kadar yapılmış kapsamlı bir proje bulunmamaktadır.
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+/-	Karayolu ile doğrudan bağlantılı, ancak sahil kesiminde yer almasına rağmen denizyolu ile ulaşım imkanı zayıftır. Doğrudan raylı ulaşım sağlanamamaktadır.
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	-	Tesis sadece müze olarak kullanılmaktadır. Konut alanlarına katkısı söz konusu değildir.
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	-	Tesisin yerleşimin yeşil alan sistemine önemli bir katkısı bulunmamaktadır.
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	Müze karakteri ve tarihi yapısı itibariyle bir cazibe merkezi oluşturmakta turist cekimi ile ekonomiyi destekleyebilmektedir.
6	Yerleşimin siluetine etkisi	+	Eski lengerhane ve tersanenin mimarisi ile Haliç bölgesinin siluetinde önemli bir noktayı teşkil etmektedir.
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	Müze karakteri ile sosyal ve kültürel açıdan yerleşimi olumlu yönde etkilediğini söylemek mümkündür.
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	Müze etkinlikleri kapsamında istihdam yaratacak fırsatlar sunulmaktadır.
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	Şu anda ikinci sınıf tarihi eser kapsamında olan Lengerhane binası restore edilerek yeniden işlevlendirilmiştir. Terane binaları ve tarihi kızak da aslına sadık kalınarak restore edilmiş ve müze olarak hizmete açılmıştır.
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından		Proje sadece müze olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Haliç'in tümünü kapsayan bir projede gerçekleştirilecek karma kullanım stratejisinde müze fonksiyonuna sahip odak noktalarından birini teşkil edecektir.

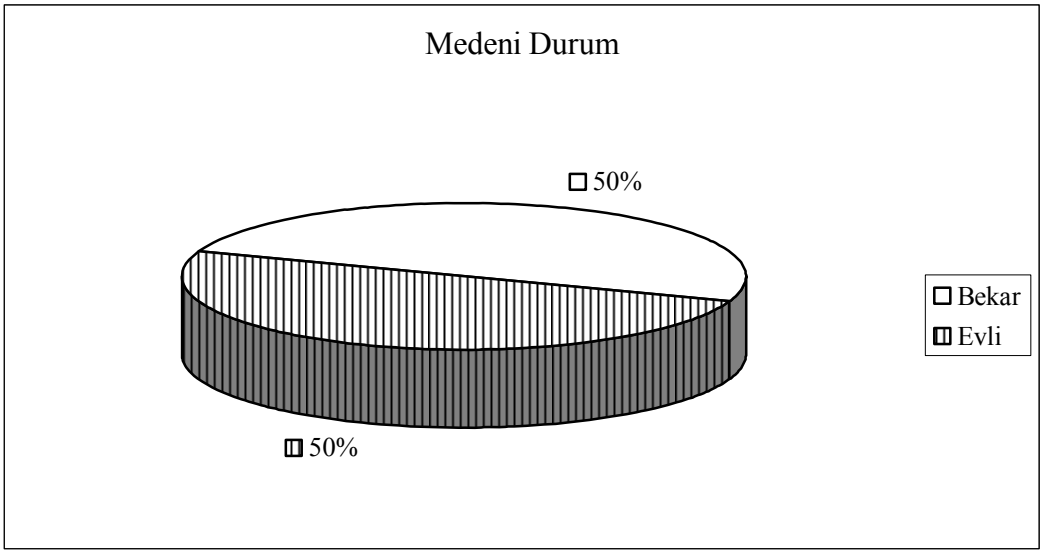
Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'nde rastgele seçilen 20 kullanıcıya toplam 24 adet sorudan oluşan anket uygulanmıştır. Bu bölümde, uygulanan anket sorularına verilen cevaplar grafiklerle ifade edilmiştir.

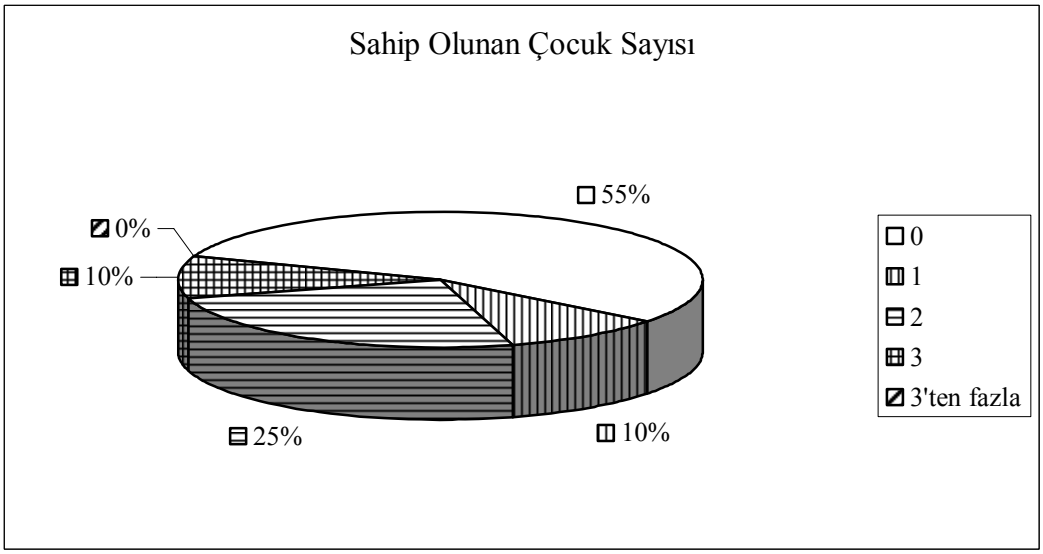
Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi kullanıcı anketi değerlendirmesi:

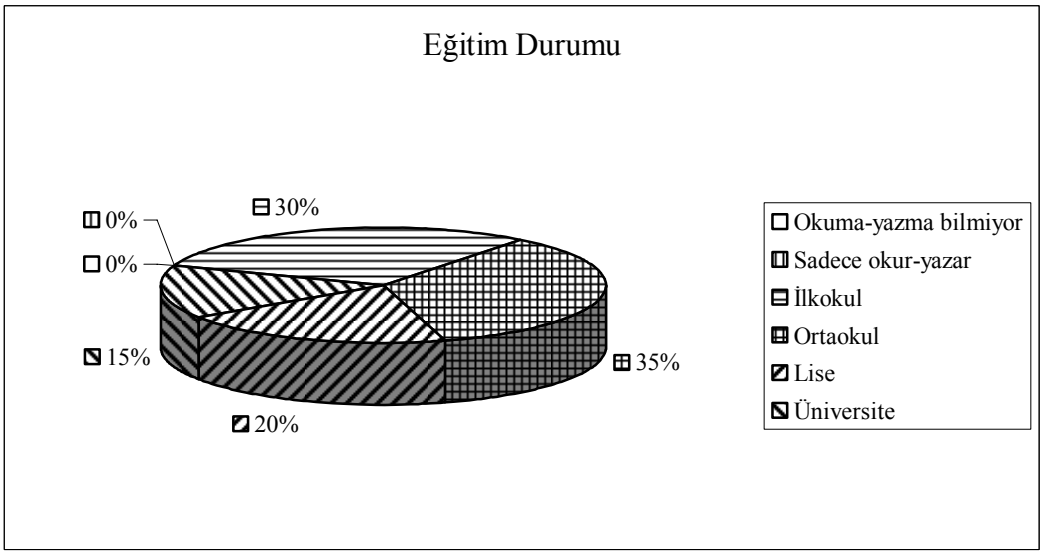
Kişisel Niteliklere İlişkin Sorular

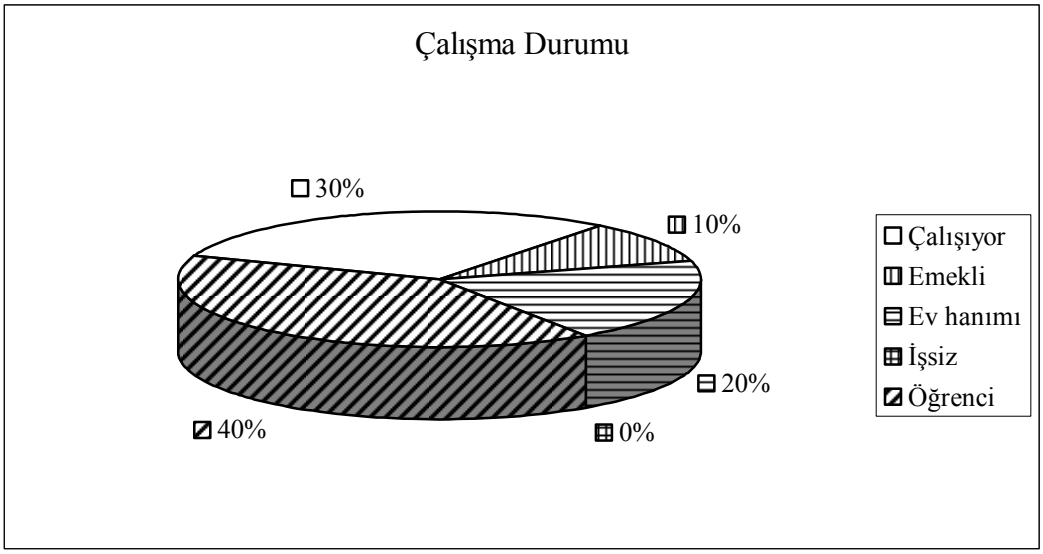


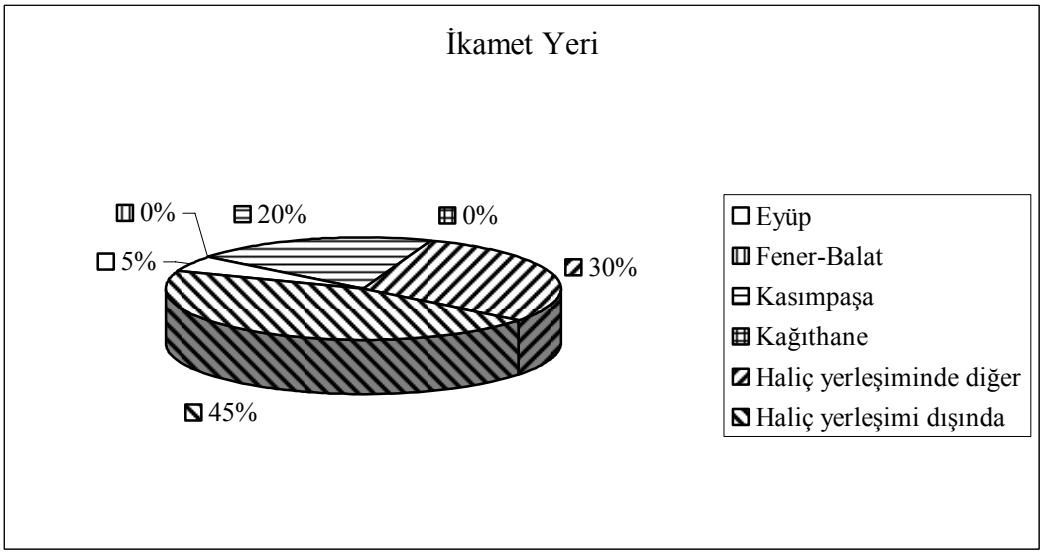


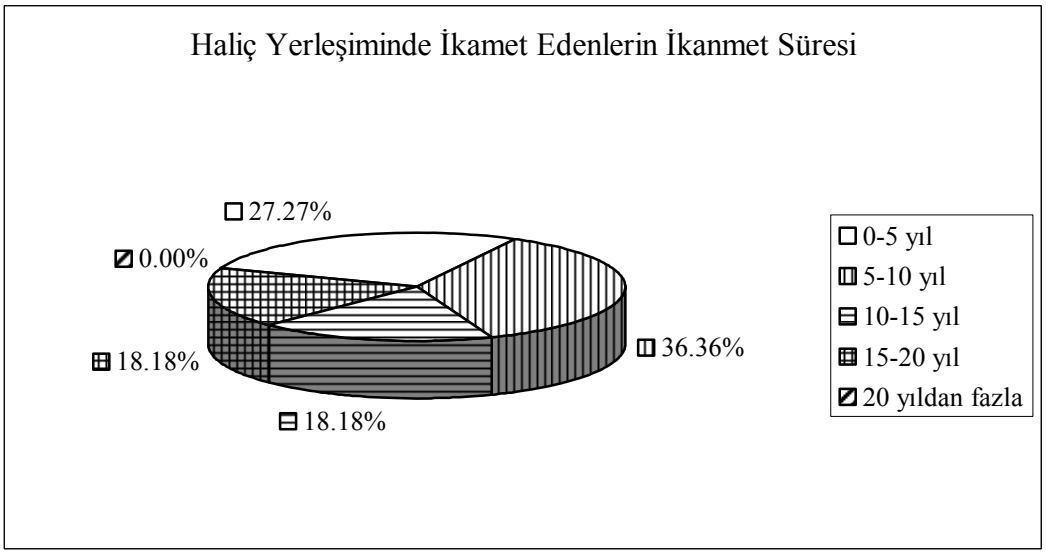

Medeni Durum
50%
50%
Bekar
Evli


Sahip Olunan Çocuk Sayısı
55%
0%
10%
25%
10%
0
1
2
3
3'ten fazla

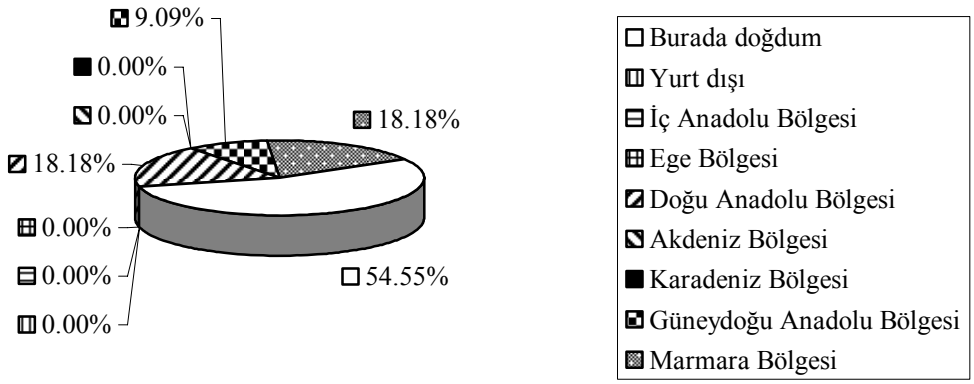

Eğitim Durumu
30%
0%
0%
15%
35%
20%
Okuma-yazma bilmiyor
Sadece okur-yazar
İlkokul
Ortaokul
Lise
Üniversite


Çalışma Durumu
30%
10%
20%
0%
40%
Çalışıyor
Emekli
Ev hanımı
İşsiz
Öğrenci

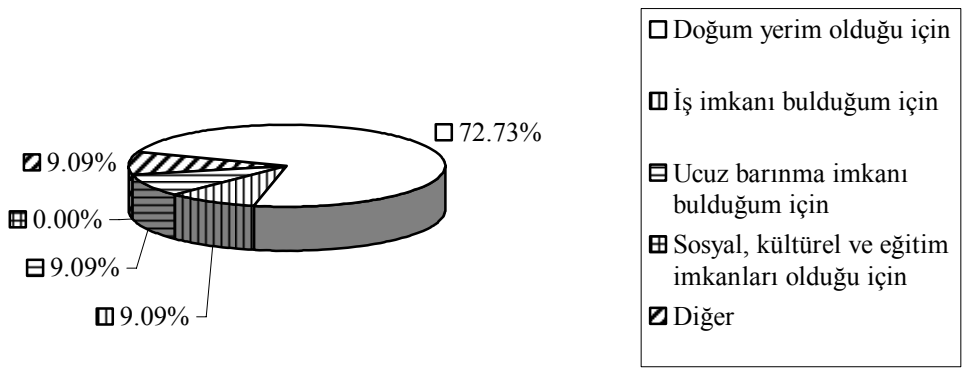

İkamet Yeri
0%
20%
0%
5%
30%
45%
Eyüp
Fener-Balat
Kasımpaşa
Kağıthane
Haliç yerleşiminde diğer
Haliç yerleşimi dışında


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin İkanmet Süresi
27.27%
0.00%
18.18%
36.36%
18.18%
0-5 yıl
5-10 yıl
10-15 yıl
15-20 yıl
20 yıldan fazla

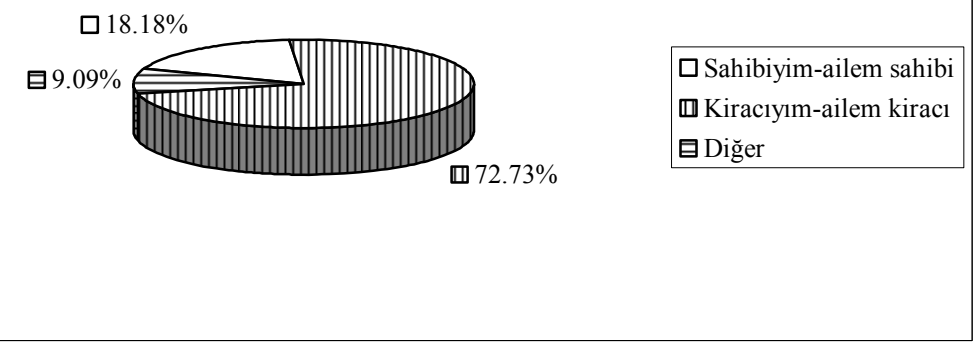
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Geldikleri Yer

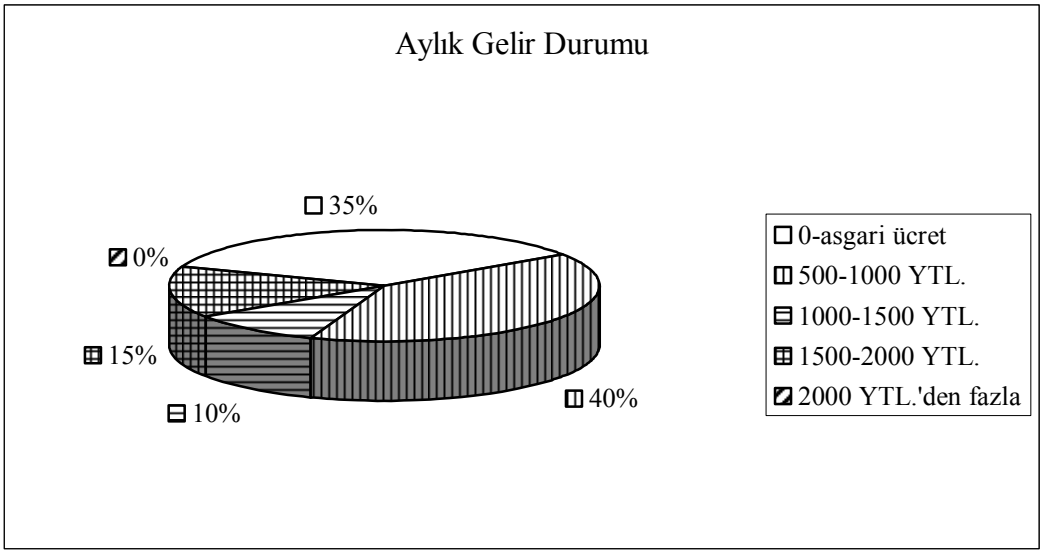


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Buraya Yerleşme Sebebi

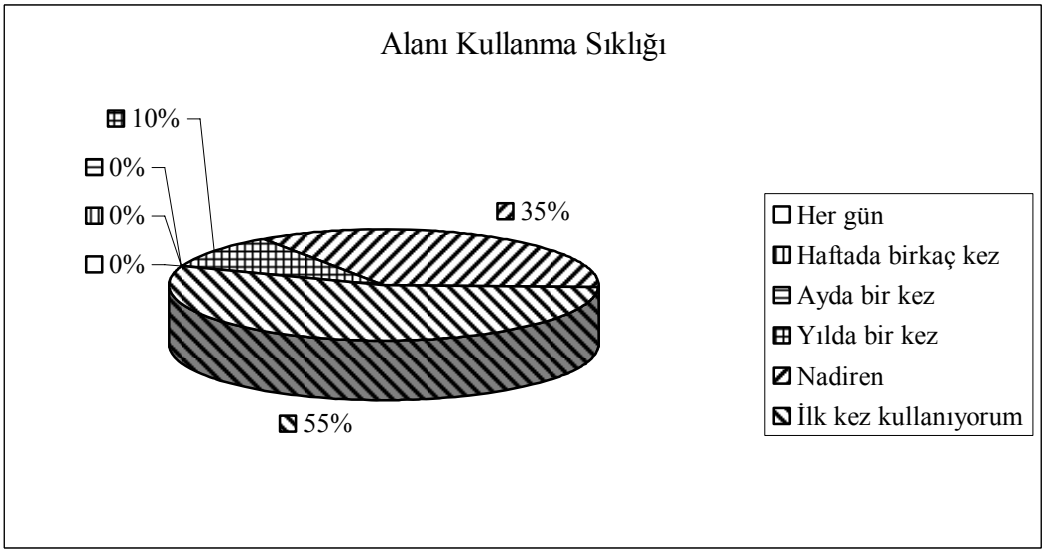


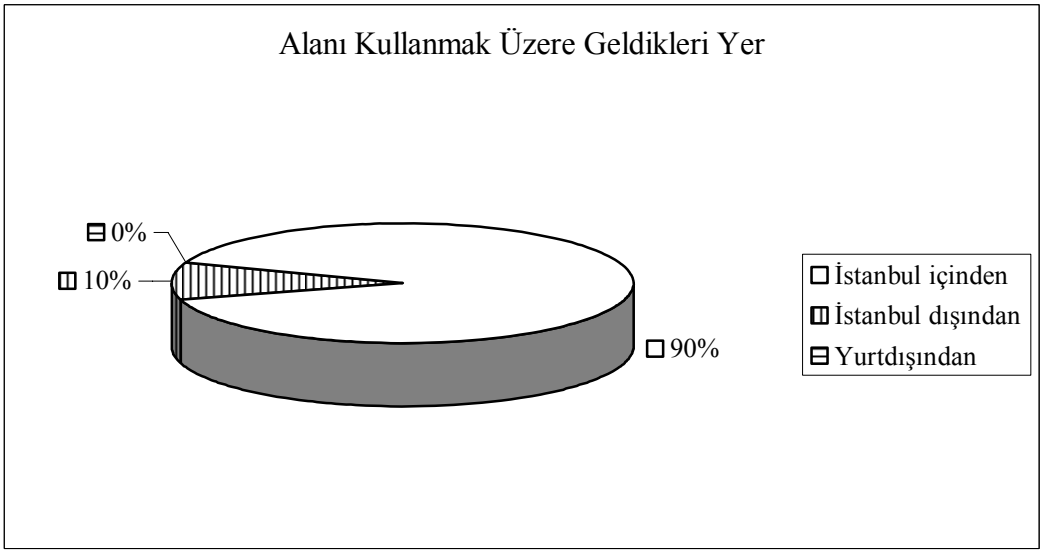
Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Konut Mülkiyeti Durumu

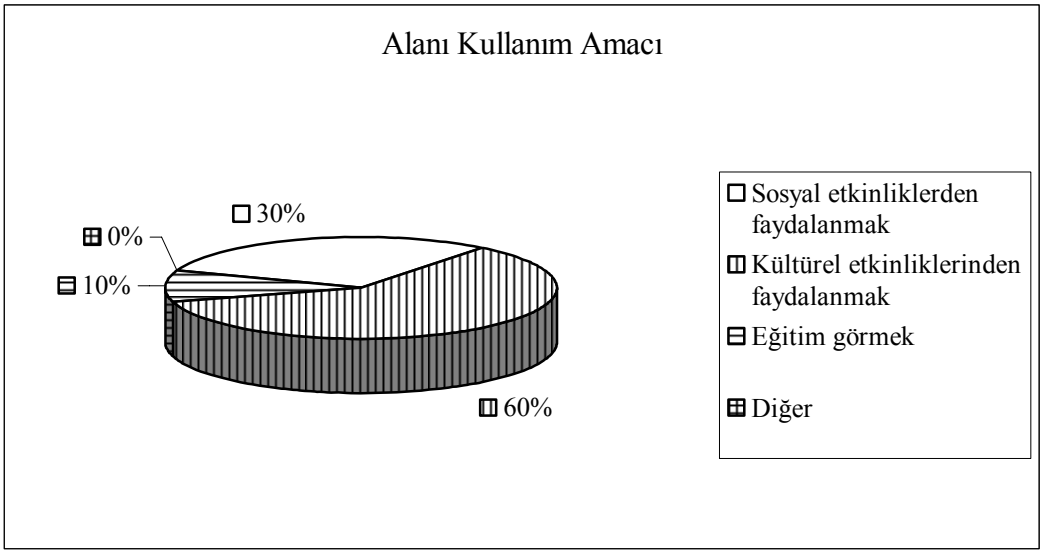


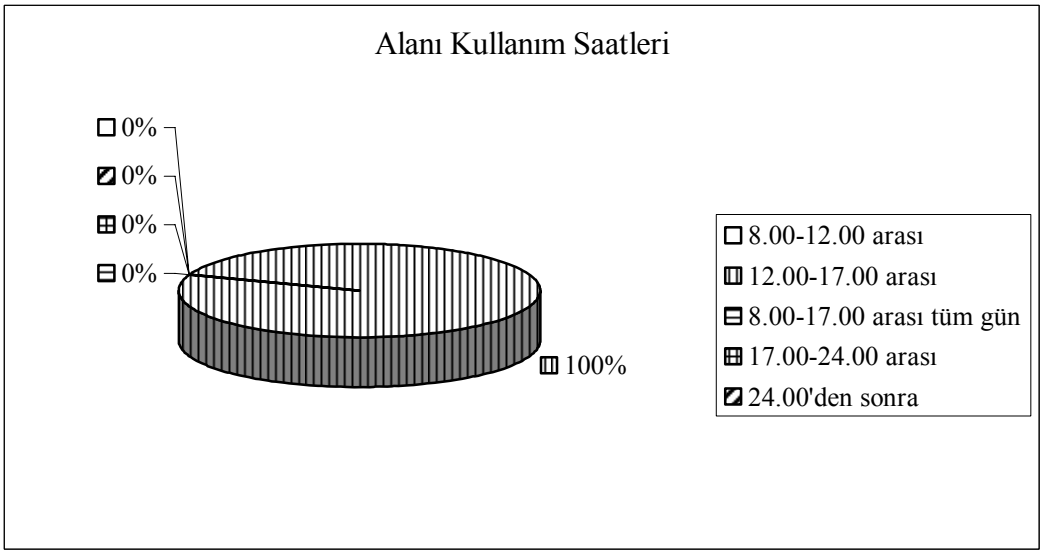


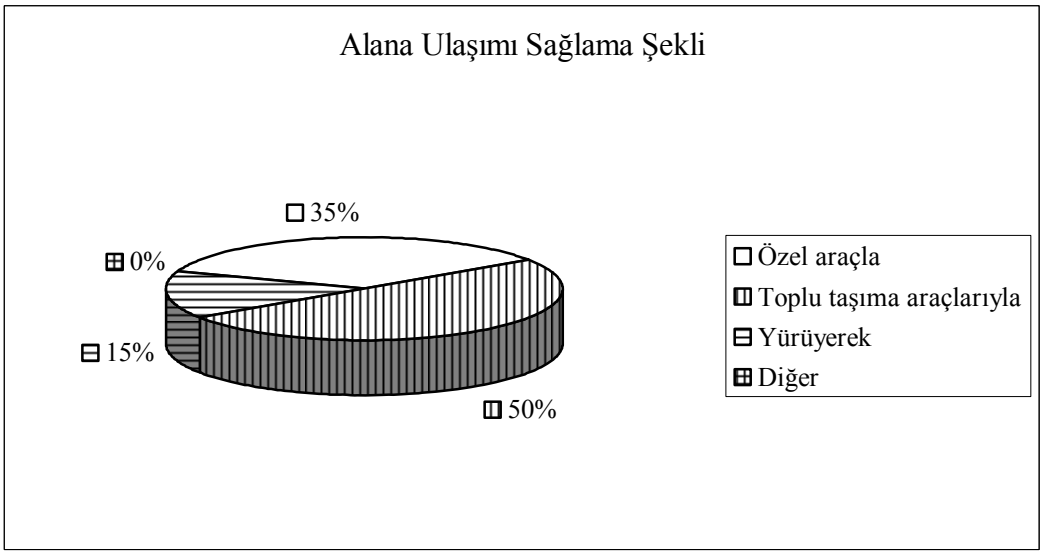
Dönüşüm Alanı İle İlgili Sorular

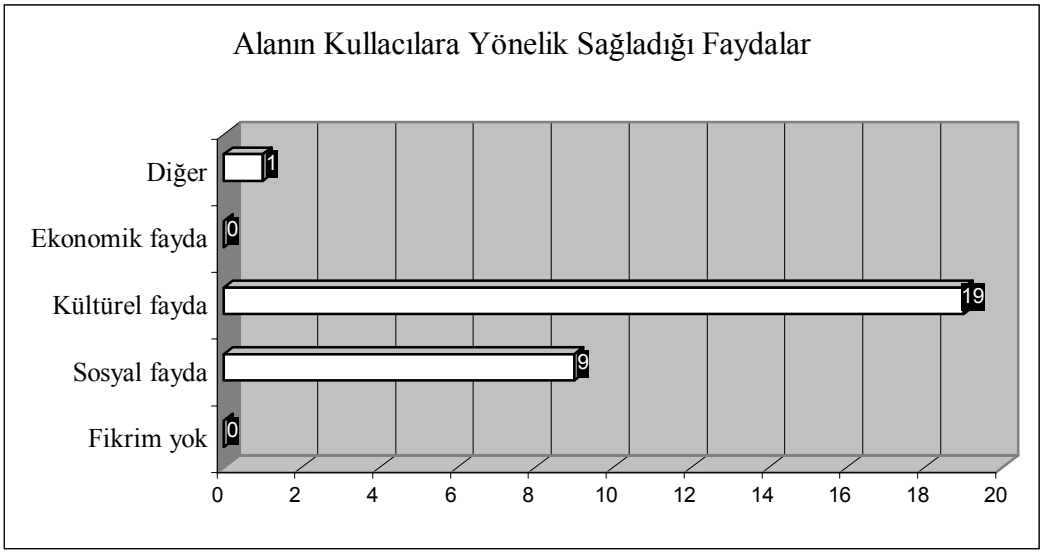


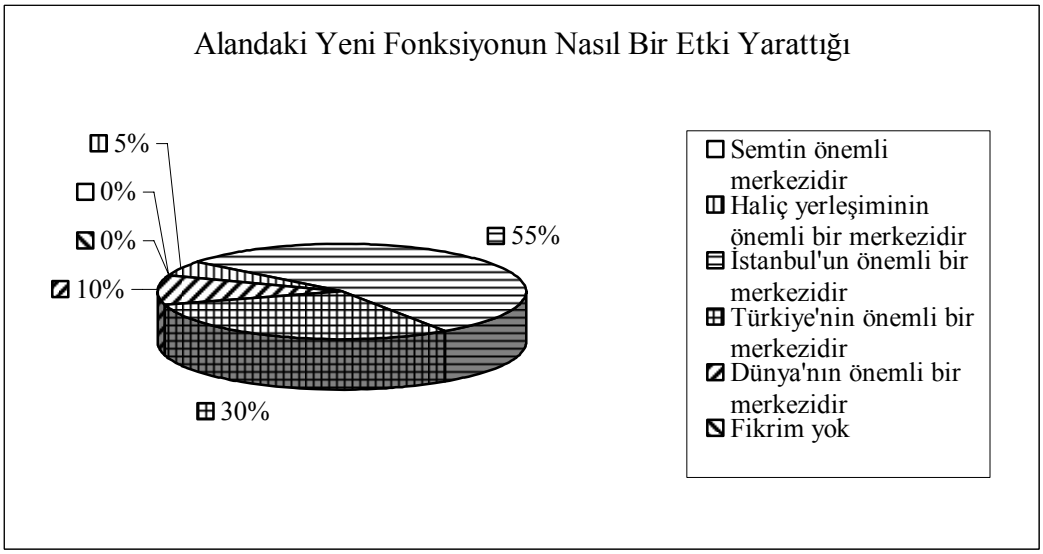


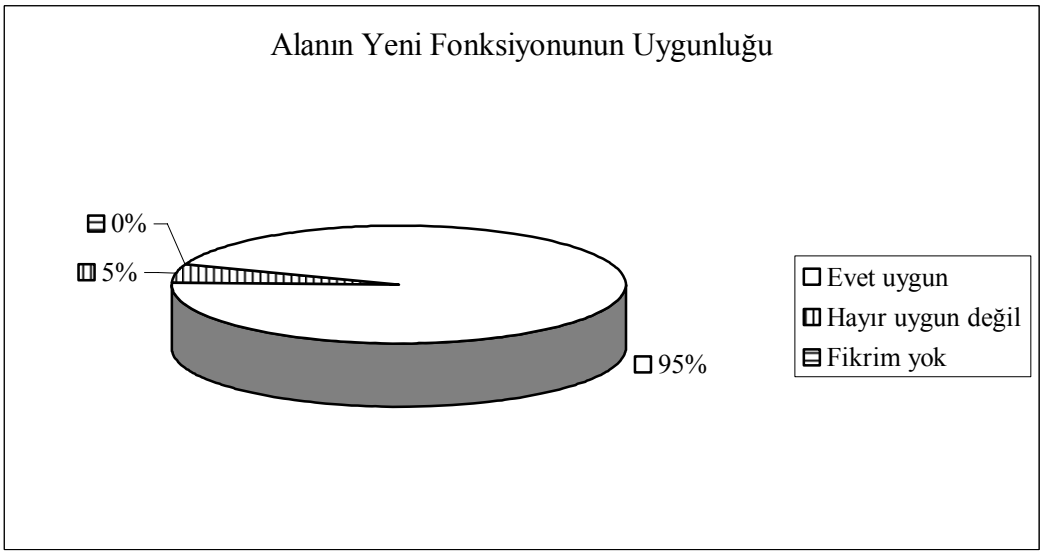

Alanı Kullanım Amacı
30%
0%
10%
60%
Sosyal etkinliklerden faydalanmak
Kültürel etkinliklerinden faydalanmak
Eğitim görmek
Diğer

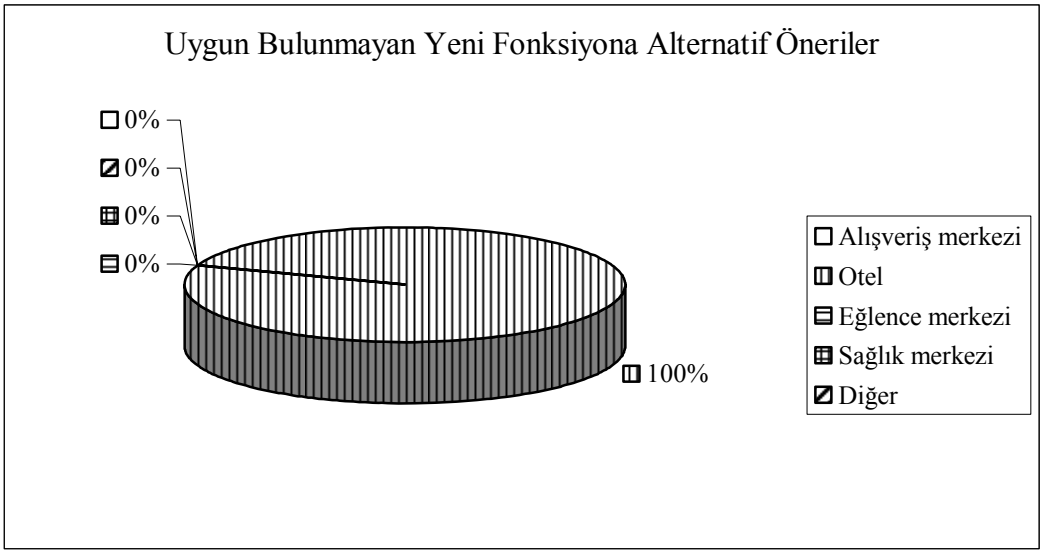

Alanı Kullanım Saatleri
0%
0%
0%
0%
100%
8.00-12.00 arası
12.00-17.00 arası
8.00-17.00 arası tüm gün
17.00-24.00 arası
24.00'den sonra


Alana Ulaşımı Sağlama Şekli
35%
0%
15%
50%
Özel araçla
Toplu taşıma araçlarıyla
Yürüyerek
Diğer

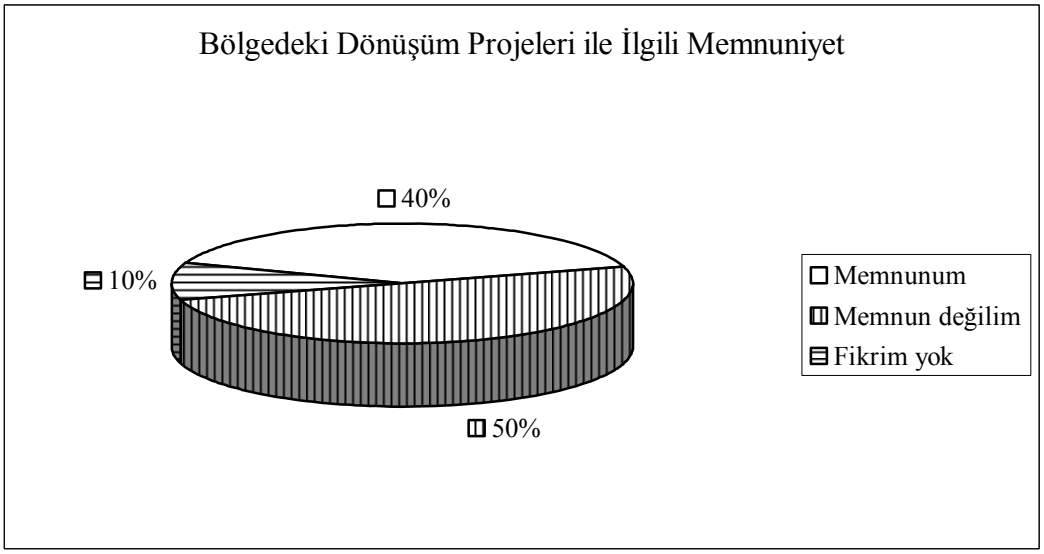

Alanın Kullacılara Yönelik Sağladığı Faydalar
Diğer
Ekonomik fayda
Kültürel fayda
Sosyal fayda
Fikrim yok
1
0
19
9
0
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20

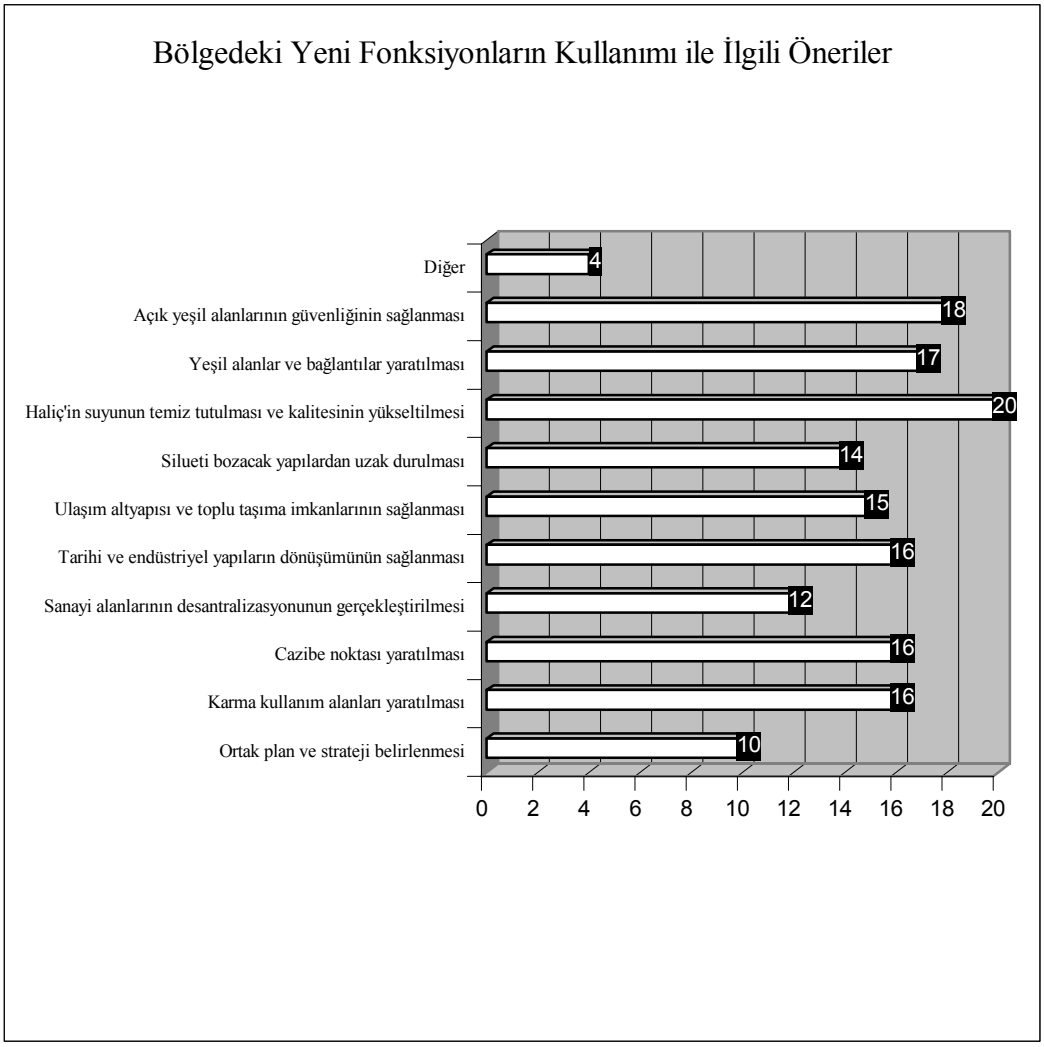

Alandaki Yeni Fonksiyonun Nasıl Bir Etki Yarattığı
5%
0%
0%
10%
55%
30%
Semtin önemli merkezidir
Haliç yerleşiminin önemli bir merkezidir
İstanbul'un önemli bir merkezidir
Türkiye'nin önemli bir merkezidir
Dünya'nın önemli bir merkezidir
Fikrim yok

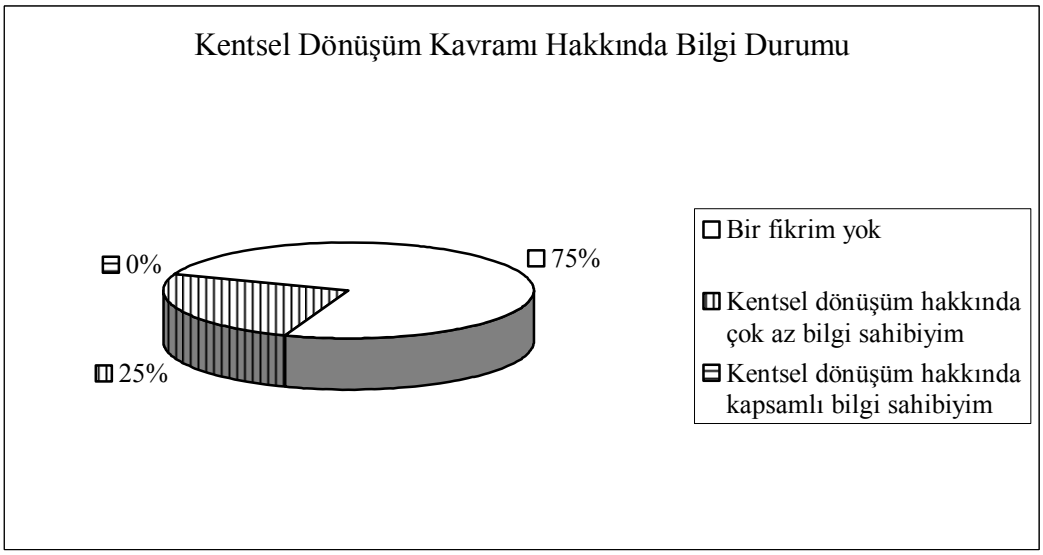

Alanın Yeni Fonksiyonunun Uygunluğu
0%
5%
95%
Evet uygun
Hayır uygun değil
Fikrim yok



Haliç Yerleşimindeki Tüm Endüstriyel Dönüşüm Alanları İle İlgili Sorular







Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'nde 20 kullanıcıya yapılan anket çalışması sonucunda; kullanıcıların çoğunun 21-40 yaş arasında, kadın olduğu tespit edilmiştir.

Ankete katılan kişilerin yarısının evli yarısının bekar olduğu saptanan çalışmada ayrıca çoğunun çocuğu olmadığı da tespit edilmiştir. Çoğunun ortaokul mezunu olduğu ve öğrenci olduğu da belirlenmiştir.

Ayrıca anket yapılan kişilerin çoğunun Haliç yerleşiminde ikamet ettiği belirlenmiştir.

Haliç yerleşiminde ikamet eden kullanıcıların çoğunun 5-10 yıl arası burada yaşadıkları tespit edilmiştir. Ayrıca Haliç yerleşiminde ikamet eden kullanıcıların çoğunun burada doğduğu, çoğunun doğum yeri olduğu için buraya yerleştikleri belirlenmiştir. Burada ikamet eden kullanıcıların çoğunun kiracı olduğu konutlarda yaşadığı saptanmıştır.

Anket yapılan kullanıcıların çoğunun 500-1000 YTL. arası geliri olduğu tespit edilmiştir.

Kullanıcıların çoğunun Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'ni ilk kez kullandığı tespit edilmiştir. Fonksiyonu kullanmak üzere gelen kullanıcıların çoğunun İstanbul içinden geldiği belirlenen çalışmada ayrıca kullanıcıların çoğunun kültürel etkinliklerden faydalanmak amacında oldukları da tespit edilmiştir. Anket yapılan kişilerin çoğu Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'ni 12.00-17.00 arası kullanmaktadırlar. Ayrıca kullanıcıların büyük bölümünün toplu taşıma araçlarıyla ulaşımı sağladığı tespit edilmiştir. Çoklu işaretlemenin yapılabileceği bu soruda ise Lengerhane ve Hasköy Tersanesi'nin Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi'ne dönüşümü projesinin kullanıcılara yönelik ne tür faydalar sağladığı konusunda fikirleri sorulan kullanıcıların çoğu kültürel fayda işaretlemesi yapmıştır. Alanın yeniden işlevlendirilmesinin nasıl bir etki yarattığı konusunda ise kullanıcıların çoğu buranın İstanbul'un önemli bir merkezi olduğunu söylemiştir. Bu alanın yeni fonksiyonu konusunda ise çoğunluk bu fonksiyonun uygun olduğunu belirtmiştir. Bu fonksiyonun uygun olmadığını söyleyen kişilerin çoğu buranın otel olmasını önermişlerdir.

Haliç yerleşiminin genelinde ise kullanıcılara işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü ile ilgili olarak memnuniyetleri sorulduğunda çoğunluk memnun olmadığını söylemiştir. Çoklu işaretlemenin yapılabileceği diğer soruda ise kişilere Haliç kıyılarındaki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü konusundaki

çalışmalara getirecekleri öneriler sorulmuştur. Kullanıcıların çoğu bu konuda Haliç genelinde ortak bir plan ve strateji belirlenmesi, karma kullanım alanları yaratılması, cazibe noktaları yaratılması, sanayi alanlarının desantralizasyonunun gerçekleştirilmesi, tarihi ve endüstriyel yapıların dönüşümünün sağlanması, ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanması, silueti bozacak yapılardan uzak durulması, Haliç suyunun temiz tutulması ve kalitesinin yükseltilmesi, yeşil alanlar ve bağlantılarının yaratılması, açık yeşil alanların güvenliğinin sağlanmasını önermişlerdir.

Son olarak kentsel dönüşüm kavramından ne anladıkları sorulan kullanıcıların çoğu bir fikrinin olmadığını belirtmiştir.

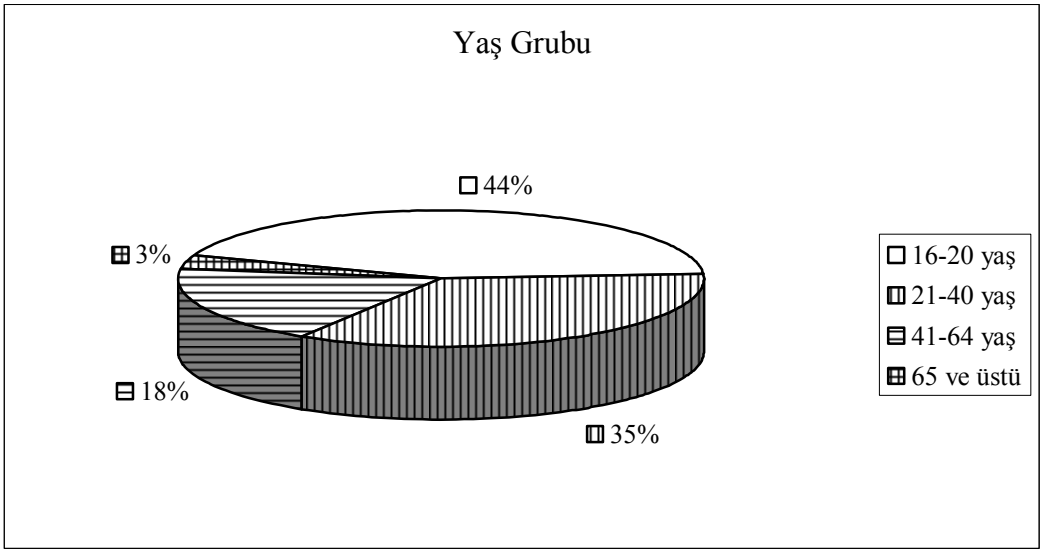
6.4. Dönüşüm Projeleri İçin Yapılan Belirlemelerin Toplu Değerlendirmesi

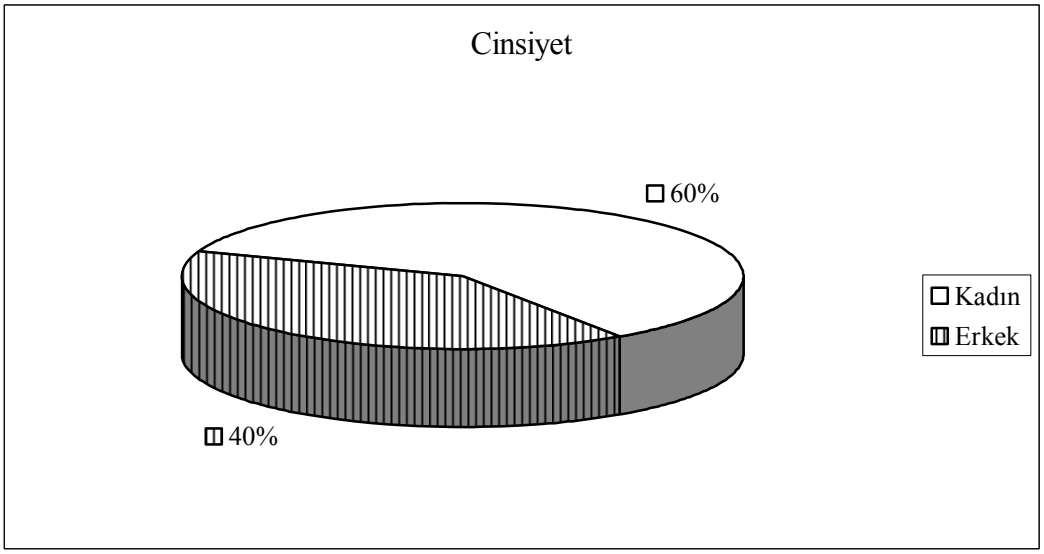
Makro ölçekte planlama, mikro ölçekte tasarım kriterleri ve kullanıcılar açısından ayrı ayrı incelenen Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası (Kadir Has Üniversitesi), Feshane (Feshane Festival Sarayı), Lengerhane ve Hasköy Tersanesi (Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi) dönüşüm projelerinin tümü karşılaştırmalı bir şekilde Çizelge 6.7.'de planlama ve tasarım kriterleri açısından ve kullanıcılar açısından değerlendirilmiştir.

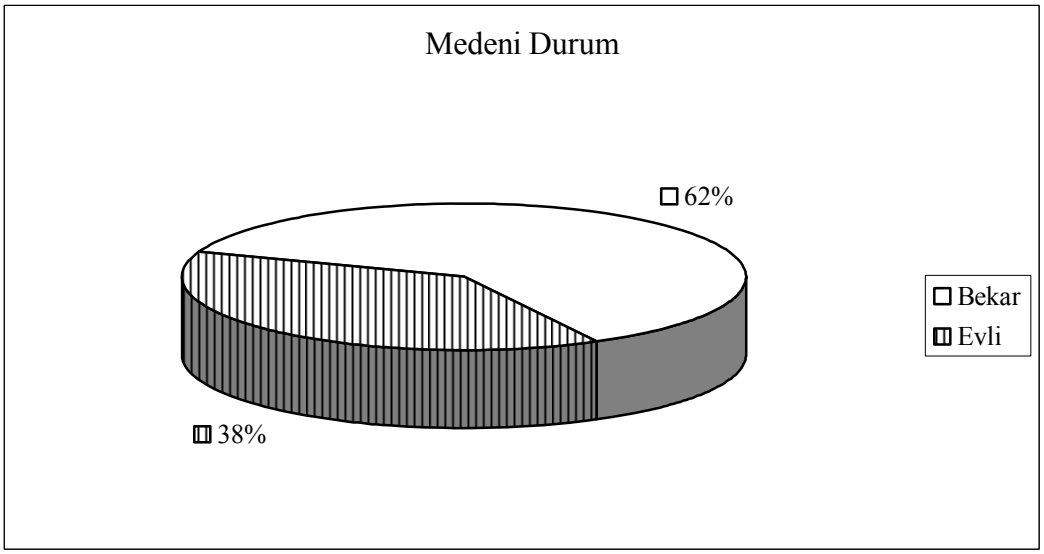
Çizelge 6.7. Dönüşüm projelerinin planlama ve tasarım kriterleri açısından karşılaştırmalı değerlendirmeleri [Hazırlayan: A. Hande Oral].

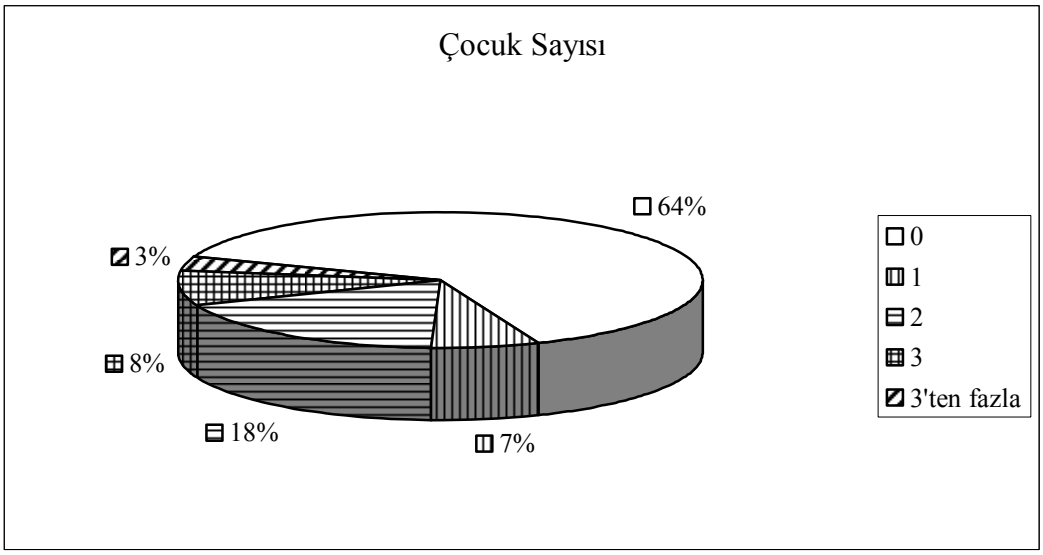
MAKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**		
PLANLAMA KRİTERLERİ		**KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ**	**FESHANE FESTİVAL SARAYI**	**RAHMİ KOÇ MÜZESİ**
1	Kentin stratejisi ile entegrasyonu	+	+	+
2	Kentin ulaşım sistemleriyle ilişkisi	+	+	+
3	Kentin açık yeşil alan sistemiyle ilişkisi	-	+	-
4	Kentin konut alanları ile ilişkisi	+	+	+
5	Kentin ekonomisine hizmeti	+	+	+
6	Kentin toplu taşıma hizmetleri ile bağlantısı	+	+/-	+/-
7	Kent turizmini geliştirici etkisi	+	+/-	+
MİKRO ÖLÇEKTE		**DEĞERLENDİRME**		
TASARIM KRİTERLERİ		**KADİR HAS ÜNİVERSİTESİ**	**FESHANE FESTİVAL SARAYI**	**RAHMİ KOÇ MÜZESİ**
1	Yerleşimin bütüncül bir yaklaşımla tasarımı	-	-	-
2	Yerleşim çevresi ulaşım sistemi ile bağlantıları	+/-	+/-	+/-
3	Yerleşimin konut alanlarına katkısı	-	-	-
4	Yerleşimin yeşil alan sistemine katkısı	-	+	-
5	Yerleşimin ekonomisindeki hizmeti	+	+	+
6	Yerleşimin siluetine etkisi	+	+	+
7	Yerleşimin sosyal ve kültürel yapısına etkisi	+	+	+
8	Yerleşimde istihdam sağlayacak fırsatlar getirmesi açısından	+	+	+
9	Endüstriyel mirasın korunması prensibine uygunluğu açısından	+	+/-	+
10	Karma kullanımı gerçekleştirerek canlılığı sağlaması açısından			

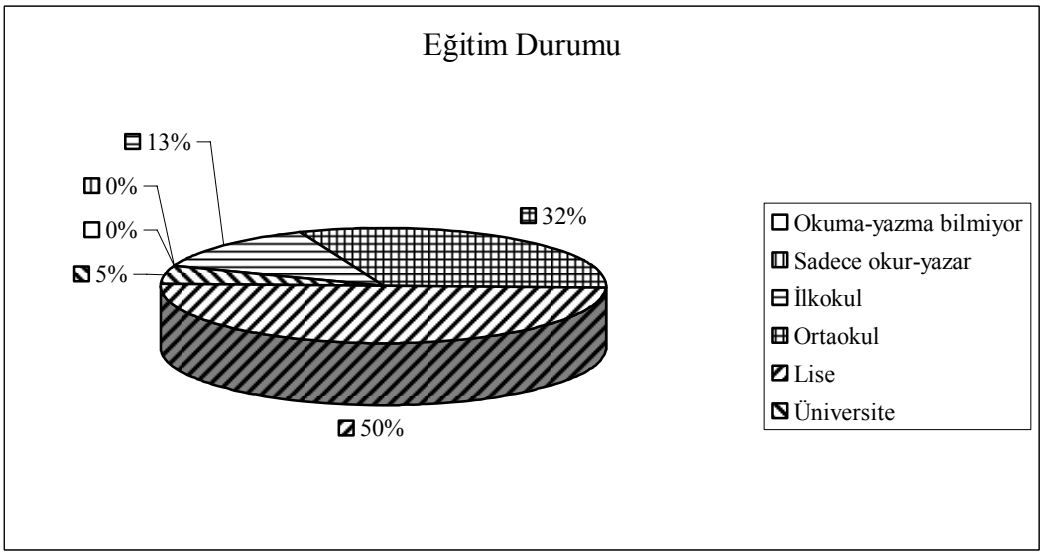
Kişisel Niteliklere İlişkin Sorular

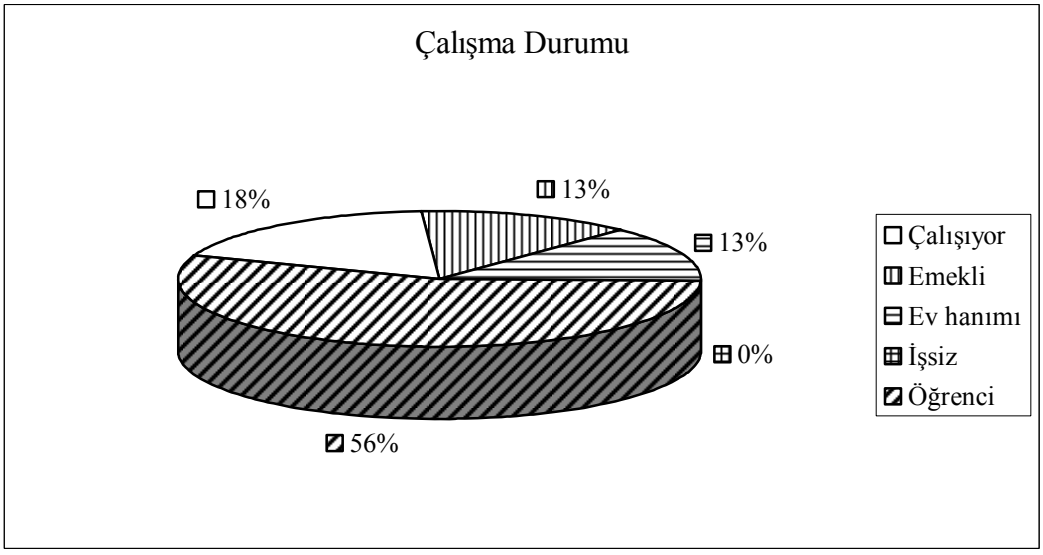


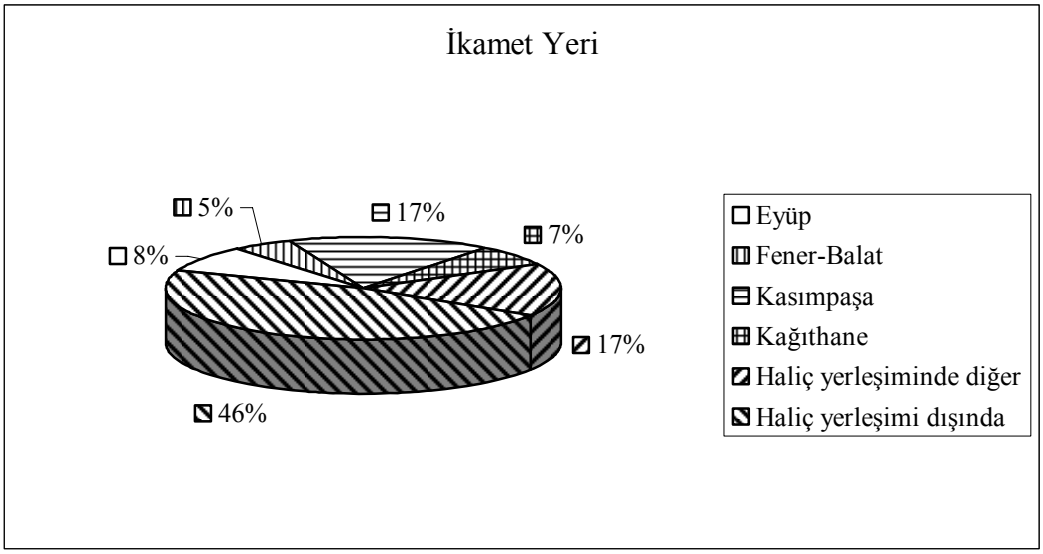


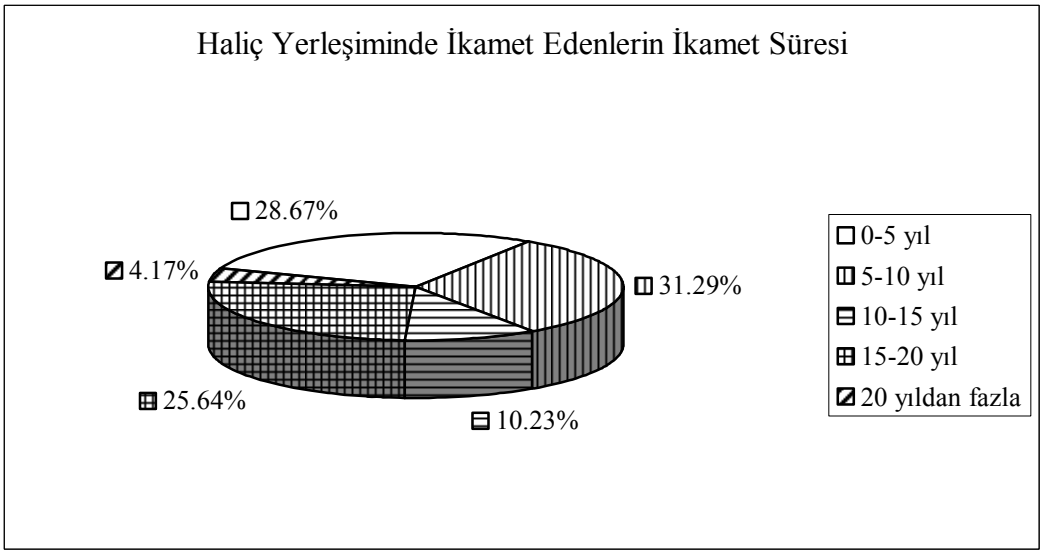


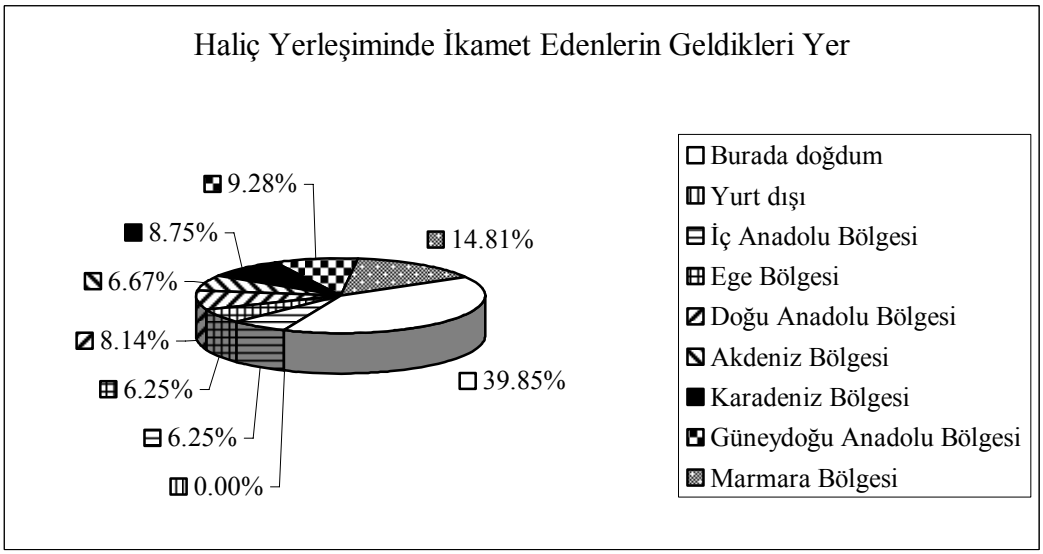

Çocuk Sayısı
64%
3%
8%
18%
7%
0
1
2
3
3'ten fazla

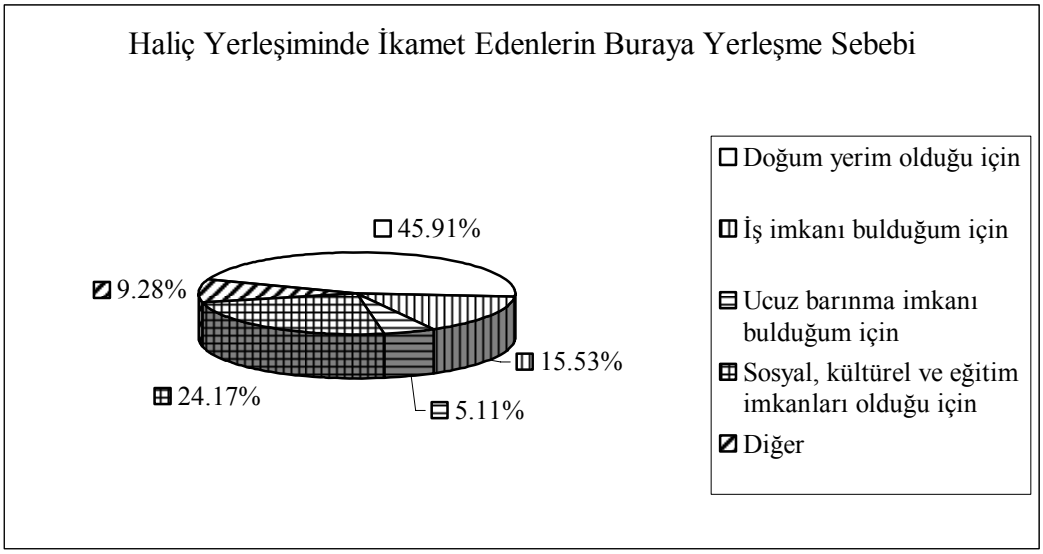

Eğitim Durumu
13%
0%
0%
5%
32%
50%
Okuma-yazma bilmiyor
Sadece okur-yazar
İlkokul
Ortaokul
Lise
Üniversite

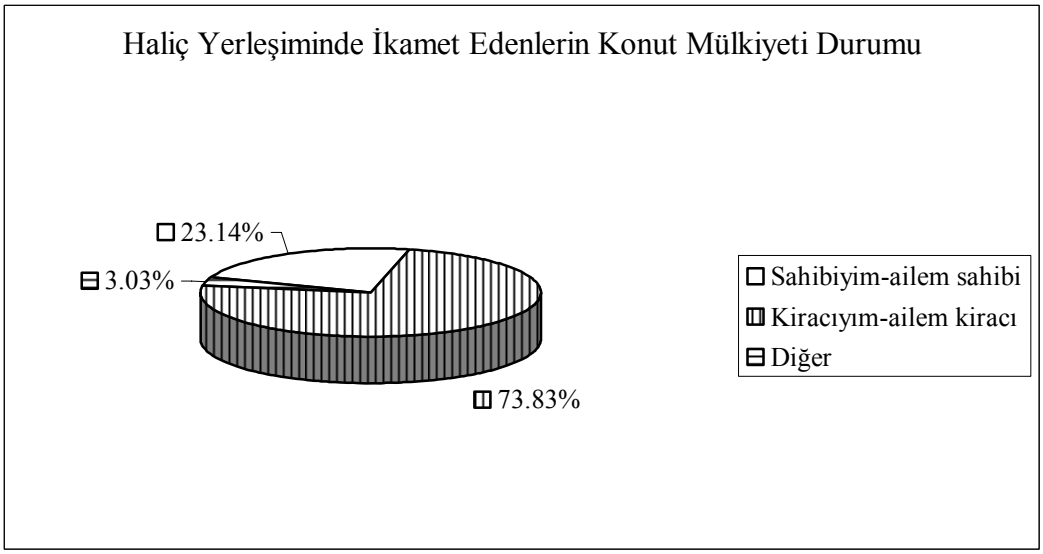

Çalışma Durumu
18%
13%
13%
0%
56%
Çalışıyor
Emekli
Ev hanımı
İşsiz
Öğrenci

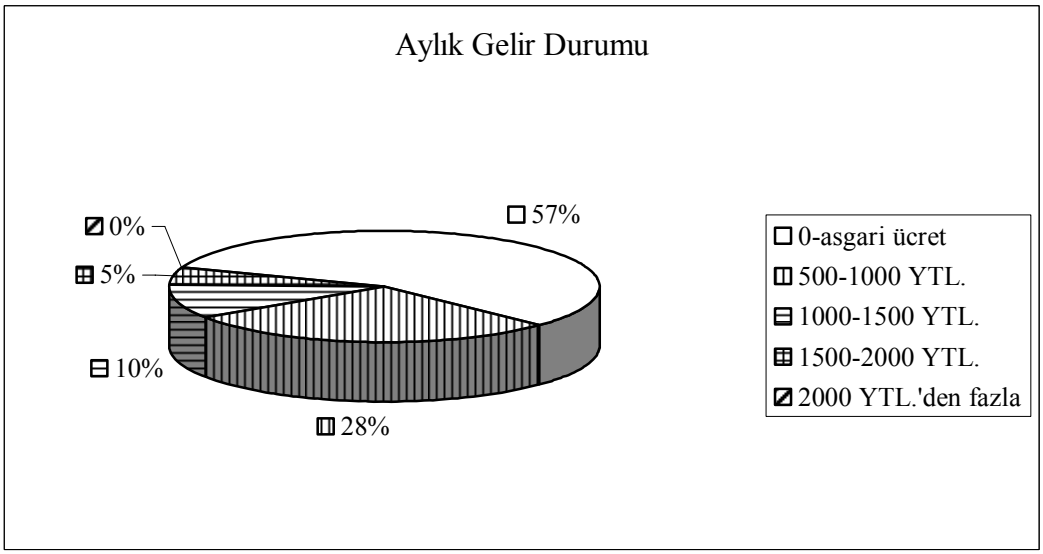

İkamet Yeri
5%
17%
7%
8%
17%
46%
Eyüp
Fener-Balat
Kasımpaşa
Kağıthane
Haliç yerleşiminde diğer
Haliç yerleşimi dışında


Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin İkamet Süresi
28.67%
4.17%
31.29%
25.64%
10.23%
0-5 yıl
5-10 yıl
10-15 yıl
15-20 yıl
20 yıldan fazla

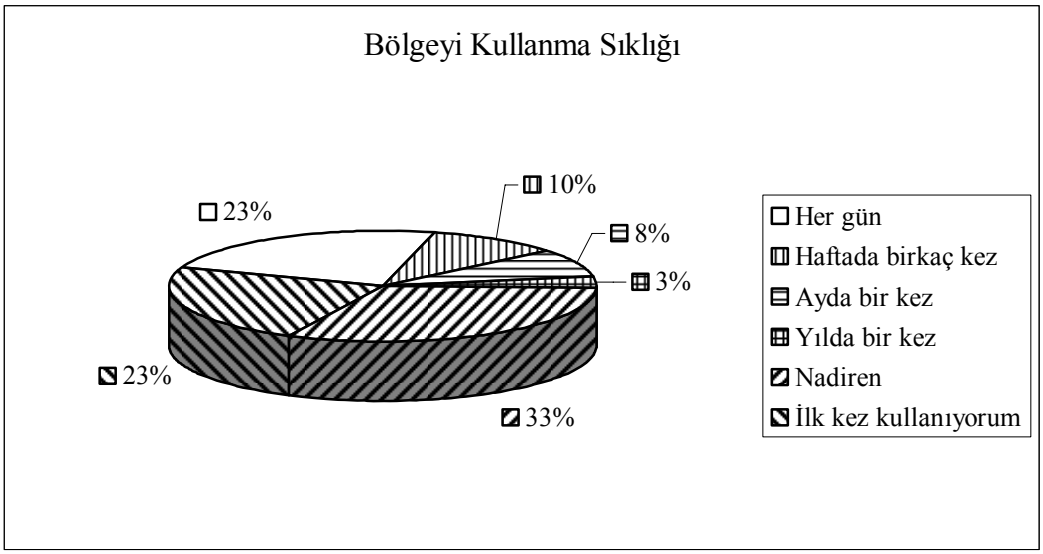

Haliç Yerleşiminde İkamet Edenlerin Geldikleri Yer
9.28%
8.75%
14.81%
6.67%
8.14%
6.25%
39.85%
6.25%
0.00%
Burada doğdum
Yurt dışı
İç Anadolu Bölgesi
Ege Bölgesi
Doğu Anadolu Bölgesi
Akdeniz Bölgesi
Karadeniz Bölgesi
Güneydoğu Anadolu Bölgesi
Marmara Bölgesi

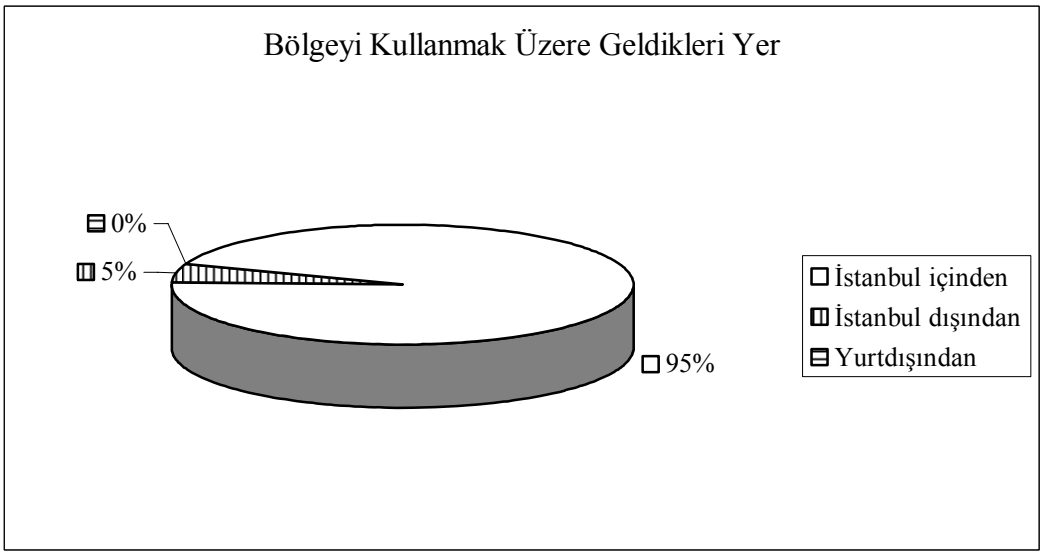


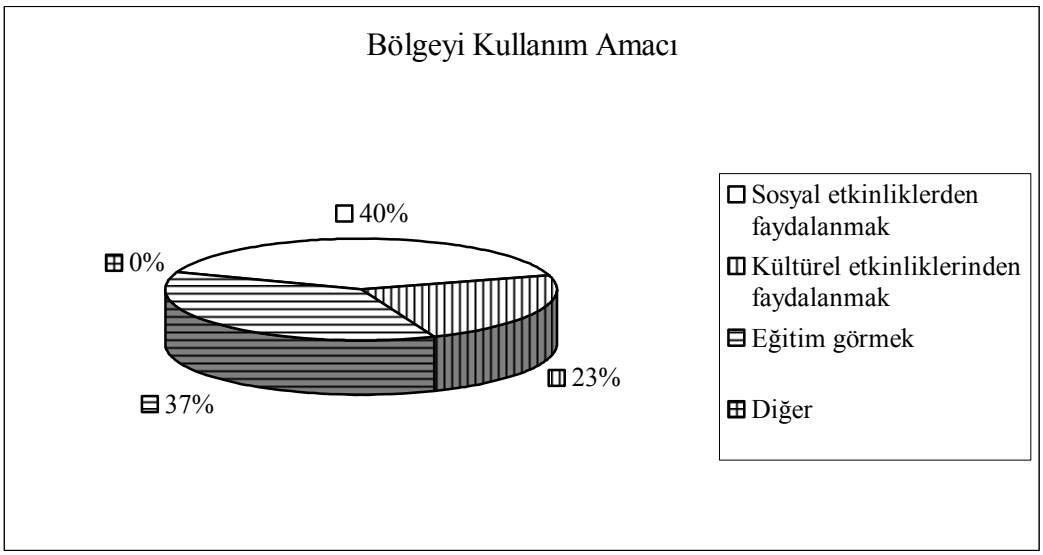


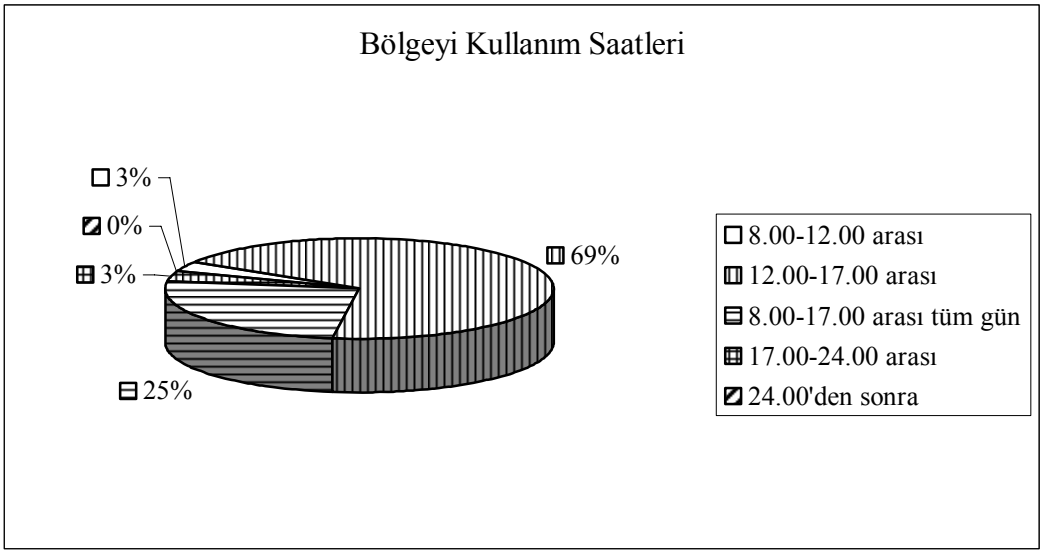


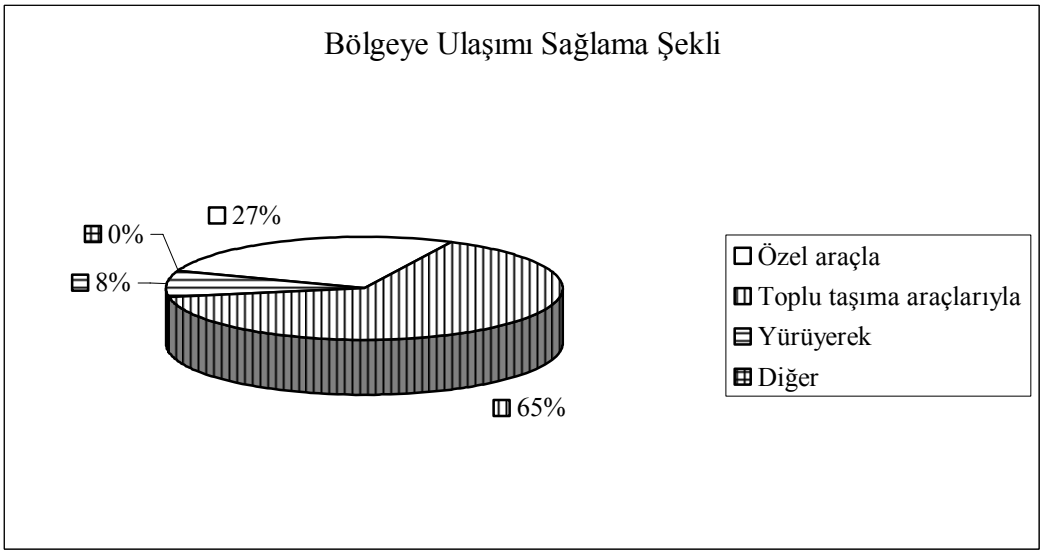
Dönüşüm Alanı İle İlgili Sorular

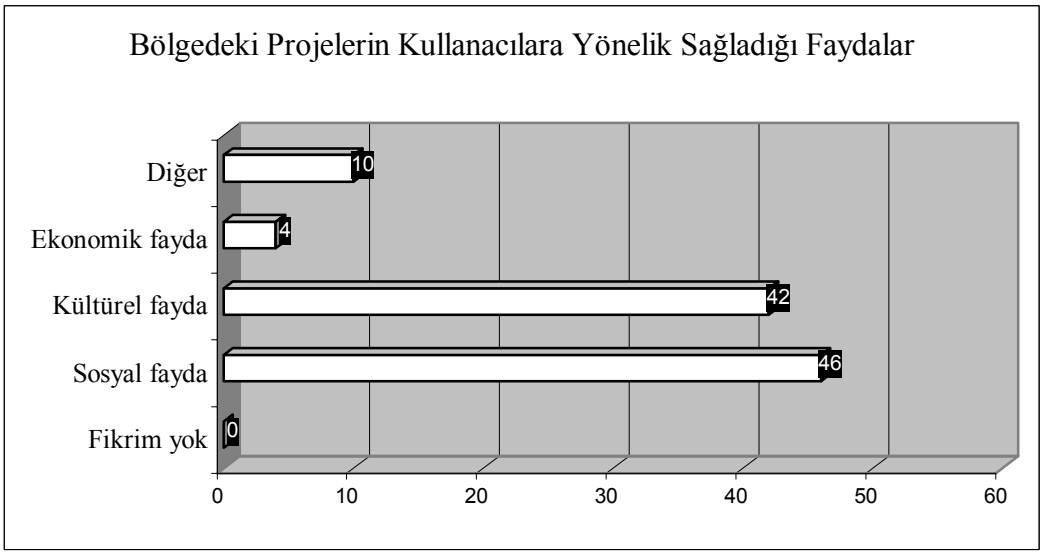

Bölgeyi Kullanma Sıklığı
10%
23%
8%
3%
23%
33%
Her gün
Haftada birkaç kez
Ayda bir kez
Yılda bir kez
Nadiren
İlk kez kullanıyorum

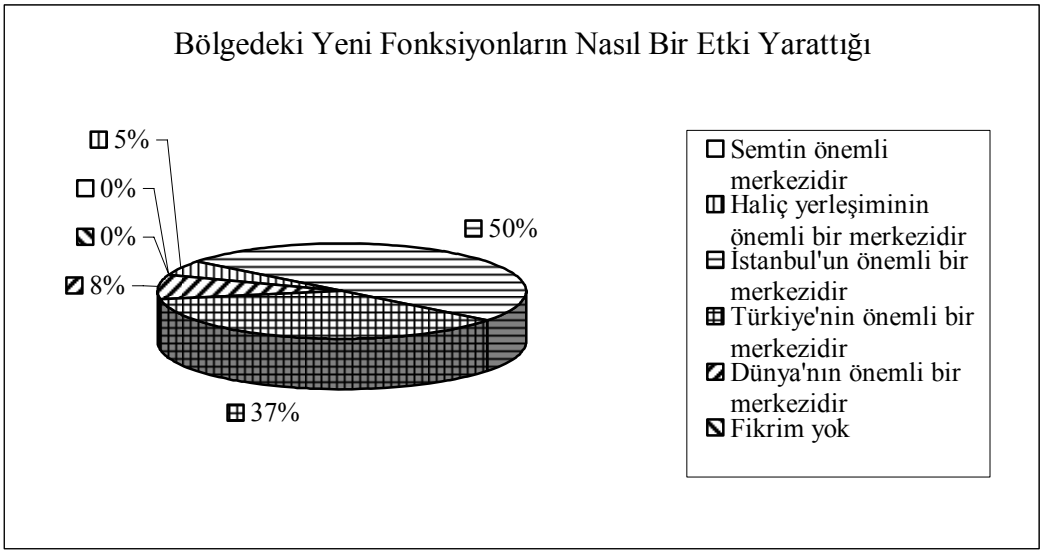

Bölgeyi Kullanmak Üzere Geldikleri Yer
0%
5%
95%
İstanbul içinden
İstanbul dışından
Yurtdışından

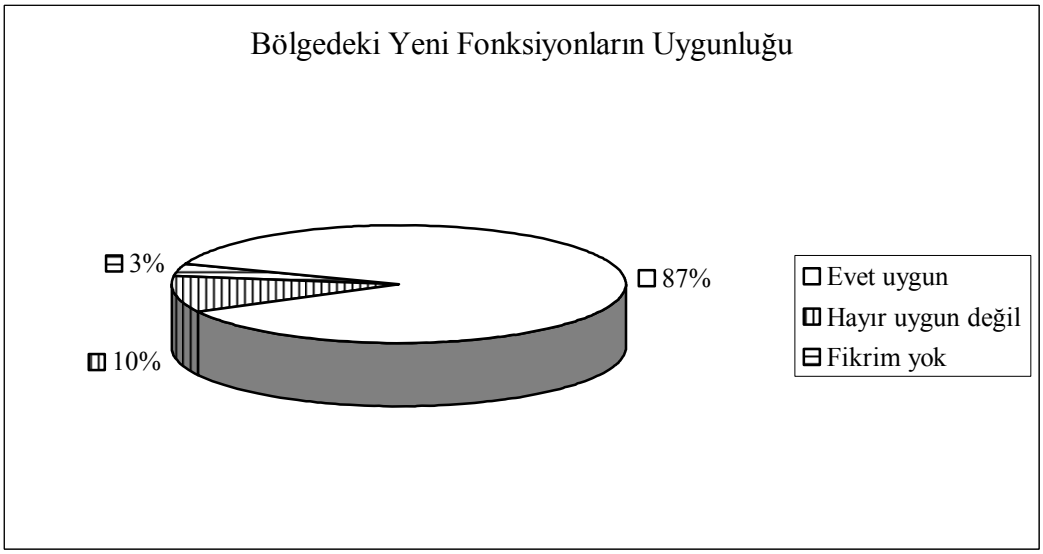

Bölgeyi Kullanım Amacı
40%
0%
23%
37%
Sosyal etkinliklerden faydalanmak
Kültürel etkinliklerinden faydalanmak
Eğitim görmek
Diğer

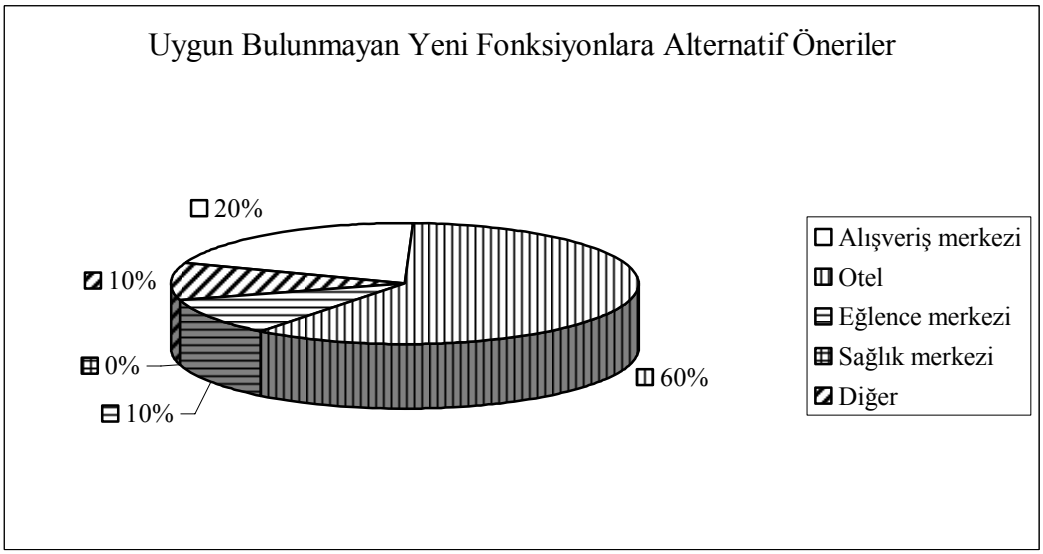

Bölgeyi Kullanım Saatleri
3%
0%
3%
69%
25%
8.00-12.00 arası
12.00-17.00 arası
8.00-17.00 arası tüm gün
17.00-24.00 arası
24.00'den sonra


Bölgeye Ulaşımı Sağlama Şekli
0%
27%
8%
65%
Özel araçla
Toplu taşıma araçlarıyla
Yürüyerek
Diğer

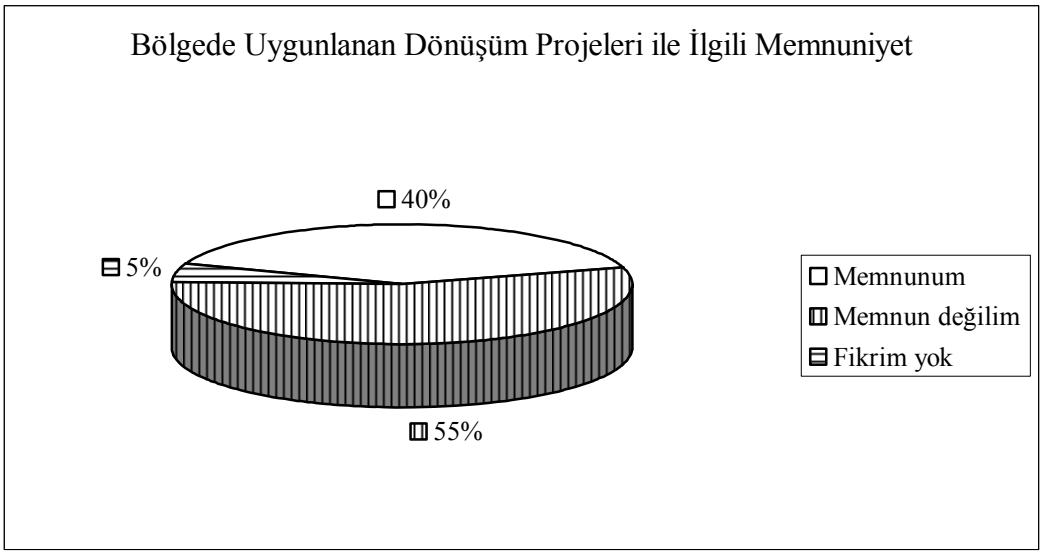

Bölgedeki Projelerin Kullanacılara Yönelik Sağladığı Faydalar
Diğer
Ekonomik fayda
Kültürel fayda
Sosyal fayda
Fikrim yok
10
4
42
46
0
0
10
20
30
40
50
60

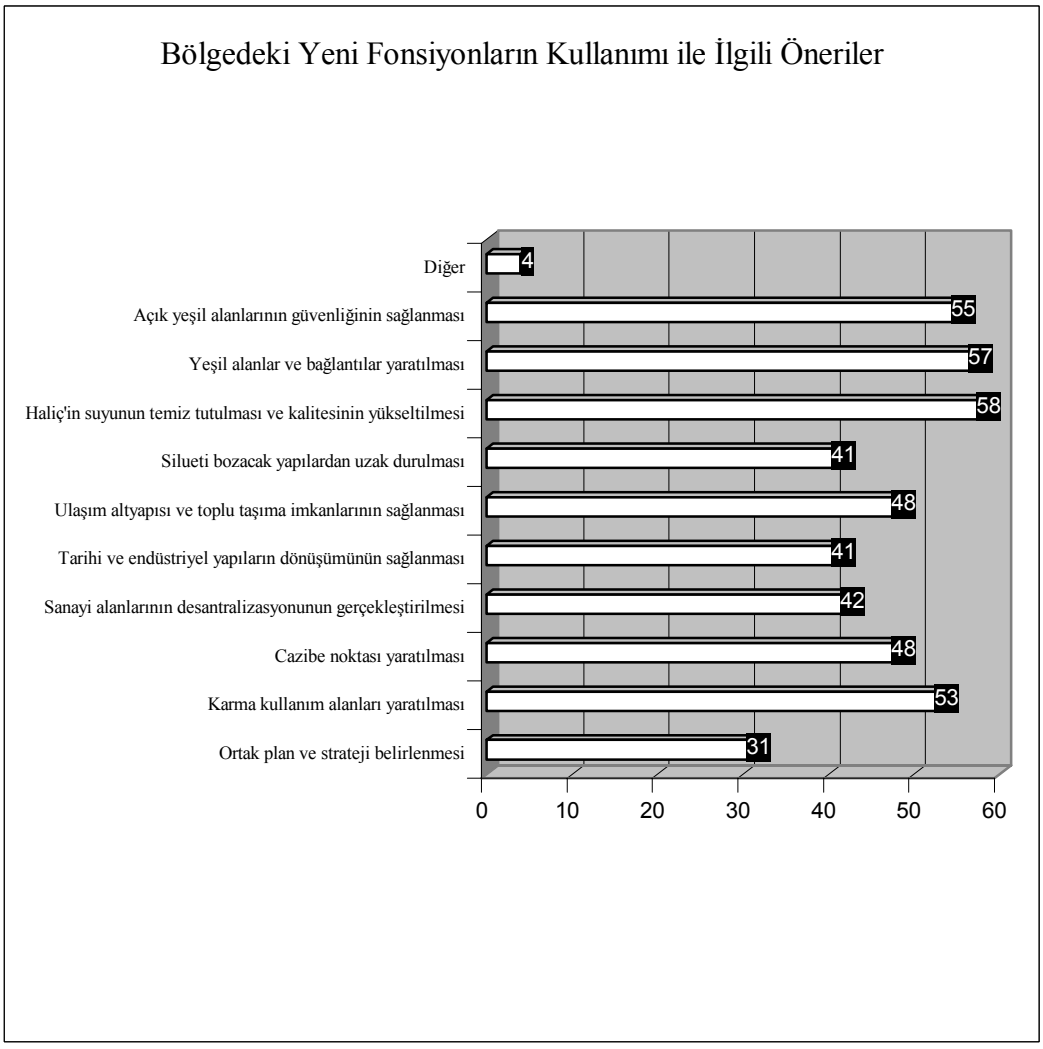


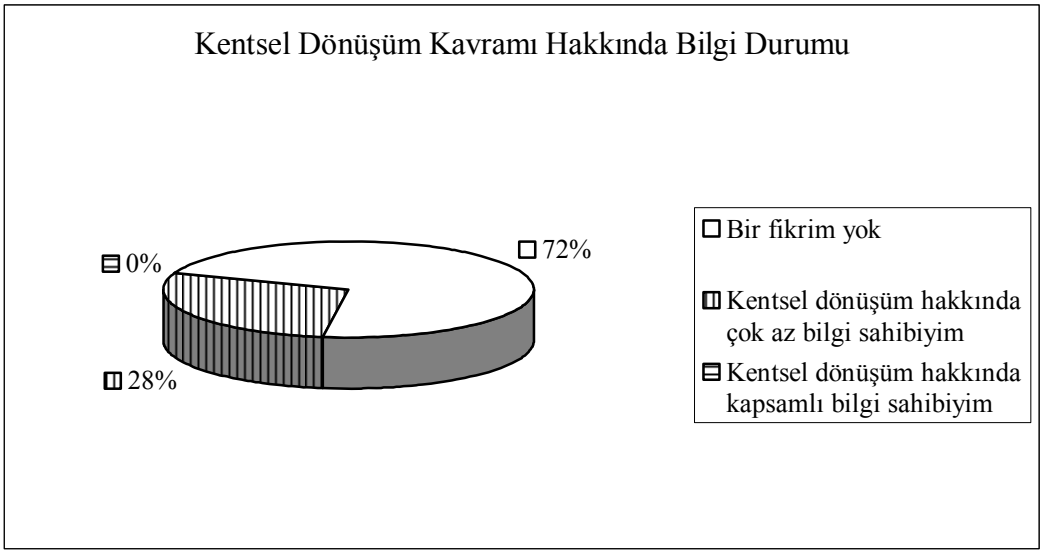




Haliç Yerleşimindeki Tüm Endüstriyel Dönüşüm Alanları İle İlgili Sorular


Bölgede Uygunlanan Dönüşüm Projeleri ile İlgili Memnuniyet
40%
5%
55%
Memnunum
Memnun değilim
Fikrim yok


Bölgedeki Yeni Fonsiyonların Kullanımı ile İlgili Öneriler
Diğer
4
Açık yeşil alanlarının güvenliğinin sağlanması
55
Yeşil alanlar ve bağlantılar yaratılması
57
Haliç'in suyunun temiz tutulması ve kalitesinin yükseltilmesi
58
Silueti bozacak yapılardan uzak durulması
41
Ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanması
48
Tarihi ve endüstriyel yapıların dönüşümünün sağlanması
41
Sanayi alanlarının desantralizasyonunun gerçekleştirilmesi
42
Cazibe noktası yaratılması
48
Karma kullanım alanları yaratılması
53
Ortak plan ve strateji belirlenmesi
31
0
10
20
30
40
50
60



Yapılan anket çalışması neticesinde dönüşümü gerçekleştirilen endüstriyel alanları kullanan kişilerin çoğunlukla 16-20 yaş arası, bayan, bekar, çocuğu olmayan, ortaöğretim düzeyinde ve öğrenci oldukları tespit edilmiştir. Ayrıca kullanıcıların daha çok Haliç Yerleşimi dışında ikamet etmeyi tercih ettikleri de belirlenmiştir. Haliç Yerleşimi'nde ikamet etmeyi tercih eden kişilerin ise burayı tercih etme sebepleri genellikle doğum yerleri olmasından ileri gelmektedir. Bölgede nitelikli konut alanlarının yapılandırılması ile bölgenin kullanımı arttırılarak gelişimi sağlanmalıdır. Haliç Yerleşimi'nin günün her saatinde canlılığının sağlanabilmesi için konut alanları büyük önem teşkil etmektedir.

Bununla birlikte Haliç Yerleşimi'nde ikamet eden kişilerin oturdukları konutların mülkiyetleri çoğunlukla kendilerine ait değildir. Kullanıcılar genellikle 16-20 yaş arası öğrencilerden oluştuğu için ortalama gelir seviyesi oldukça düşüktür. Bu fonksiyonları ziyarete gelen kişilerin genellikle İstanbul içinden geldiği ve nadiren yada ilk kez ziyarete geldikleri tespit edilmiştir. Bu sonuçlara dayanarak kullanıcıların bu fonksiyonları çok cazip bulmadıkları ve kullanımlarının az olduğu çıkarılabilir. Kullanıcıların bölgeyi kullanım amaçları ise çoğunlukla sosyal etkinliklerden faydalanmaktır. Bununla birlikte kullanıcıların fonksiyonları çoğunlukla günün 12.00-17.00 saatleri arasında kullandıkları ve alanlara ulaşım genellikle toplu taşıma araçlarıyla gerçekleştirdikleri hakkında bir genelleme yapılabilmektedir. Bölgenin kullanım saatlerinin kısıtlı olduğu ve özellikle akşam, gece kullanımının gündüz saatlerine göre oldukça düşük olduğu tespit edilmiştir.

Getirilecek farklı kullanım alanları ve çeşitli aktivite merkezleri, cazibe merkezleri ile bölgenin tüm gün kullanımı sağlanmalıdır. Bu amaçla Haliç Yerleşimi'nin "Kültür Vadisi" vizyonu doğrultusundaki kültür ve sanat ağırlıklı aktivite merkezlerinin yanında spor, rekreasyon, konaklama, dinlenme, sağlık, ticaret, konut gibi kullanım alanlarının da yaratılmalıdır.

Bu dönüşüm alanlarının nasıl bir etki yarattığı konusunda ise İstanbul'un merkezi konumunda oldukları hakkında ortak bir fikir ortaya çıkmıştır. Ayrıca kullanıcılar yeni fonksiyonların alanlar için uygun olduğunu düşünmektedirler. Bunların yanı sıra genel olarak Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü konusunda yapılan çalışmalardan bir memnuniyetsizlik söz konusudur. Dönüşümü gerçekleştirilen endüstriyel alanların kullanımı için yapılan anket çalışması sonucunda kullanıcılar tarafından getirilen öneriler arasında;

- ortak plan ve strateji belirlenmesi,
- karma kullanım alanları yaratılması, cazibe noktaları yaratılması,
- sanayi alanlarının desantralizasyonunun gerçekleştirilmesi,
- tarihi ve endüstriyel yapıların dönüşümünün sağlanması,
- ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanması,
- silueti bozacak yapılardan uzak durulması,
- Haliç suyunun temiz tutulması ve kalitesinin yükseltilmesi,
- yeşil alanlar ve bağlantılar yapılması ile açık yeşil alanların güvenliğinin sağlanması konularında işaretlemeler yapılmıştır.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Haliç Yerleşimi gerek coğrafi konumu gerekse sahip olduğu tarihi ve endüstriyel miras itibariyle Türkiye'de turizm potansiyeline sahip önemli bölgelerinden biridir. Yüzyıllar boyunca çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapan Haliç Yerleşimi, liman özelliğinden dolayı Ortaçağ'dan itibaren Akdeniz ve Yakındoğu'nun önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Osmanlı Dönemi'nde Haliç, liman ve ticaret merkezi özelliğini korumuş bunun yanı sıra Osmanlı İmparatorluğu'nun donanma üssü olarak da kullanılmıştır.

19. yüzyıl Sanayi Devrimi ile birlikte tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da endüstriyel alanda gelişmeler yaşanmış, başkent İstanbul ve dolayısıyla Haliç Yerleşimi endüstrinin merkezi olmuştur. Bu dönemde bölgede pek çok endüstriyel tesis inşa edilmiş ve zaman içinde Haliç özgün kimliğini kaybetmeye başlamıştır. Bununla birlikte Osmanlı ve Türk Dönemi'nde Haliç, mesire alanları ve bahçeleriyle halkın rekreasyon faaliyetlerini yapabildiği açık hava ve yeşil alan ihtiyacını karşıladığı bir bölge olmuştur. Ancak 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Haliç Yerleşimi'nde endüstriyel tesislerin denetimsiz biçimde artışı ile birlikte bölgenin geleneksel yapısı büyük ölçüde değişmiştir.

1937 Prost Planı ile bölgenin içlerine kadar ilerleyen endüstriyel tesislerin, 1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla desantralizasyonu süreci başlatılmıştır. Ancak bu süreçte plansız yıkımlar neticesinde Haliç Yerleşimi'nin kimliğinde önemli noktaları teşkil eden yapıların da yok edilmesi pek çok tartışmalara neden olmuştur. Uzaklaştırılan endüstriyel tesisler kentin dış çeperlerine yada komşu kentlere taşınmış fakat bu sefer kentin dış çeperlerinde plansız yapılaşma hareketlerinde artış gözlenmeye başlamıştır. Bunun yanında Haliç Yerleşimi'nde desantralizasyon sürecinde uzaklaştırılan endüstriyel alanların yerinde tanımsız, boş alanlar kalmış ve zamanla bu alanlar kentin boş problem alanları haline gelmişlerdir.

Haliç Yerleşimi'nde işlevini yitirmiş endüstriyel alanların kentsel hayata kazandırılması amacıyla son yıllarda birçok dönüşüm projesi gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilmektedir. Ancak bu dönüşüm projeleri noktasal restorasyon projeleri

şeklinde gelişmekte bütüncül yaklaşım stratejisi doğrultusunda ele alınmamaktadırlar.

Bütüncül yaklaşım stratejisi çerçevesinde planlama ve tasarım sürecinin 4 aşamada gerçekleştiğini, bu aşamaların:

1. Alanın gelişimini etkileyen temel aşama ve planlama önerilerinin irdelenmesi,

2. Alanın mevcut fiziksel analizinin yapılması, bağlantı sistemlerinin saptanması,

3. Kullanımsız mekanların belirlenmesi, şematik olarak ifade edilmesi, ulaşım akslarının incelenmesi,

4. Problem noktalar ile birlikte kullanıcıların talepleri, ihtiyaçlarının analiz edilerek planlama ve tasarım kararlarının alınması,

olduğunu çalışmamızın ikinci bölümünde belirtmiştik.

Bütüncül yaklaşım stratejisi doğrultusundaki planlama ve tasarım sürecinin birinci maddesi kapsamında, çalışmamızın dördüncü bölümünde Haliç Yerleşimi'nin endüstrileşme sürecini etkileyen planlama önerileri ve planlar incelenmiş, planlı kalkınma döneminde hazırlanan nazım imar planları paftaları ile birlikte sunulmuştur.

İkinci ve üçüncü madde kapsamında çalışmamızın beşinci bölümünde öncelikle Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanlar analiz edilmiş, bu tesisler hali hazır harita üzerinde konumları ve fotoğraflarıyla gösterilmiştir. Ardından uygulanan ve uygulanmakta olan dönüşüm projeleri incelenmiş ve hali hazır harita üzerinde ifade edilmiştir.

Dördüncü madde kapsamında çalışmamızın altıncı bölümünde uygulanan dönüşüm projeleri öncelikle planlama ve tasarım kriterleri açısından değerlendirilerek problem noktaları yorumlanmıştır. Bu değerlendirmelerin ardından yapılan anket çalışmasıyla projelerin kullanıcılar tarafından da değerlendirilmesi sağlanmıştır.

Bu bölümde ise projelerin karşılaştırmalı değerlendirmeleri yapılarak bütüncül yaklaşım stratejisi doğrultusunda planlama ve tasarım önerileri geliştirilmiştir.

Haliç Yerleşimi'ndeki uygulanmış dönüşüm projelerinin planlama, tasarım kriterleri açısından değerlendirmeleri ile kullanıcı anketleri sonucundan yola çıkarak planlama ve tasarım önerilerini şöyle getirebiliriz:

a) Planlama Önerileri

- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü noktasal dönüşüm projeleri ile değil bölgenin tümünü kapsayan kentsel dönüşüm projeleri ile ele alınmalıdır. Haliç Yerleşimi'nde üst ölçekli bir kentsel dönüşüm projesi bulunmamaktadır, bu amaçla hazırlanacak üst ölçekli bir kentsel dönüşüm projesi ile dönüşüm daha planlı ve sistemli şekilde gerçekleşecek ve başarıya ulaşmada önemli bir etken olacaktır,

- Yapılacak üst ölçekli kentsel dönüşüm projesinin gelişiminde şehir ve bölge planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı, inşaat mühendisliği, sosyoloji, iktisat ve hukuk gibi pek çok disiplinden uzmanlar yer almalı ve kapsamlı analizler yapılmalıdır.

- Projeler kentin kentin vizyon hedefleri ile gelişme ve koruma stratejileri doğrultusunda geliştirilmelidir. Haliç Yerleşimi'nde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Kültür Vadisi" vizyonu benimsenmiş ve çalışmalar bu doğrultuda gerçekleştirilmektedir. Bugüne kadar uygulanan Kadir Has Üniversitesi, Feshane Festival Sarayı ve Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi dönüşüm projeleri bu vizyon doğrultusunda geliştirilmiştir. Halen devam etmekte olan Silahtarağa Elektrik Santrali'nin Santral İstanbul adıyla müzeye dönüşümü ile Sütlüce Mezbahası'nın Sütlüce Kültür Merkezi'ne dönüşümü projeleri de bu vizyonu destekleyen projelerdir,

- Kentin vizyon hedefleri doğrultusunda geliştirilen projeler uzun vadeli ekonomik gelişim için ele alınmalıdır. Haliç Yerleşimi'nde gerçekleştirilmiş noktasal projelerin uzun vadeli ekonomik kazanımları gerçekleştirebilmesi için dönüşümü gerçekleştirilen alanların entegrasyonunun sağlanması, alanlar arası bağlantılar kurularak bütünleştirilmesi gerekmektedir,

- Projeler aşama aşama gerçekleştirilerek bütünleşme sağlanmalıdır. Aşamalı olarak gerçekleşen büyüme ve gelişmenin tek aşamada gerçekleştirilecek büyüme ve gelişmeye oranla daha başarılı olduğu bugüne kadar yapılan çalışmaların sonucunda bilinmektedir. Haliç Yerleşimi'nde üst ölçekli bir kentsel dönüşüm projesi olmadığından dolayı henüz aşamalı olarak gerçekleşen bir projeden bahsetmek mümkün değildir. Ancak yapılacak üst ölçekli bir kentsel dönüşüm projesinde aşamalı gelişim önerilmektedir,

- Projeler kullanıcıların talep ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmelidir. Haliç Yerleşimi'nde yapılacak üst ölçekli kentsel dönüşüm projelerinin gelişim aşamasında kapsamlı anket çalışmaları ile kullanıcı ihtiyaçları ve talepleri analiz edilmelidir,

b) Tasarım Önerileri

- Kentsel ana ulaşım yolları ile bağlantılar kuvvetlendirilmeli, toplu taşıma olanakları arttırılmalıdır. Haliç Yerleşimi'ne kara yolu ile ulaşımın daha rahat sağlandığını ancak su yolu potansiyeli olduğu halde deniz ulaşımının ikinci planda kaldığı ulaşımın teknelerle kısıtlı olarak yapıldığı gözlemlenmiştir. Özellikle deniz ulaşımında İstanbul'un Kadıköy yakasından tekne veya motorlar ile Kadir Has Üniversitesi, Feshane, Rahmi Koç Sanayi Müzesi, Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi'ni içine alan bir güzergahta seferler düzenlenmeli Üsküdar'dan kalkan motorların kapasitesi yükseltilmelidir. Santral İstanbul'un Haliç kıyısındaki derinliği fazla olmadığından ulaşım deniz ulaşımı yerine kara ulaşımı yoluyla desteklenmelidir.

- Kentsel açık alan sistemi ile bağlantılar güçlendirilmelidir. Mevcut arazi kullanımı paftasında görüldüğü gibi Haliç Yerleşimi'ndeki açık yeşil alan sisteminde kopukluklar, bölgenin hem hava sirkülasyonunu hem de yeşil alanlarda flora ve faunanın sürekliliğini olumsuz yönde etkileyecektir. Ayrıca yeşil alan bağlantılarının kurulması, mekanların bütünleşmesinin sağlanması açısından da oldukça büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda özellikle Haliç Yerleşimi'nin sahil bandı boyunca yeşil alanlar arası entegrasyon sağlanmalı ve sahil bandı ile kentin yeşil alan sistemi ile bağlantılar kurulmalıdır.

- Kalan mevcut endüstriyel tesisler taşınmalı, bu alanlar endüstriden arındırılmalıdır. Haliç Yerleşimi'nde özellikle Alibeyköy Deresi çevresindeki fabrikaların bir kısmı halen faaliyet göstermektedir. 1985 yılı Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ile yeşil alan olan bu bölgeden fabrikaların uzaklaştırılması ve bu alanların temizlenmesi gerekmektedir,

- İşlevini yitirmiş ve atıl halde bulunan tarihi endüstriyel ve kültürel yapıların dönüşümü gerçekleştirilmelidir. Haliç Yerleşimi'nde tersaneler, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı, Kasımpaşa Un Fabrikası gibi halen dönüşümü gerçekleşmemiş işlevini yitirmiş yapıların dönüşümü gerçekleştirilmelidir,

- Alanın canlılığının sağlanması amacıyla iş yeri, konut, kültür-sanat merkezleri, aktif ve pasif yeşil alanlar vb. fonksiyonların bir arada planlandığı karma kullanım stratejisi benimsenmelidir. Yapılan anket değerlendirmeleri ile Haliç Yerleşimi'nde dönüşümü gerçekleştirilen endüstriyel alanların kullanımının günün belirli saatleri dışında gerçekleşmediği ve bu mekanlar arasındaki tanımsız alanlar sebebiyle bölgenin tercih edilmediği yönünde sonuçlar elde edilmiştir. Bu nedenle bu alanın planlanmasında karma kullanım stratejisinin izlenmesi alanın canlılığının sağlanmasında etkin rol oynayacaktır. Haliç Yerleşimi'nde belirlenen "Kültür Vadisi" vizyonu çerçevesinde gerçekleştirilen noktasal projelerle yüksek nitelikli sosyal, kültürel merkezler geliştirilmekle birlikte, işlevini yitirmiş endüstriyel alanlarda yalnızca kültürel aktivite amaçlı merkezlerin planlanması alanın tek yönlü gelişimine neden olmakta ve diğer fonksiyonlarla birlikte düşünülmediği takdirde bölgenin canlılığı ve gelişimi tam anlamıyla sağlanamamaktadır. Bu kapsamda Haliç Yerleşimi'nde spor, rekreasyon, konaklama, dinlenme, sağlık, ticaret, konut gibi kullanım alanları geliştirilmelidir..

- Getirilen fonksiyonlara rahatça ulaşımın sağlanabileceği yaya ulaşım aksları, üst geçit, köprü vb. bağlantı elemanlarının yapılması gerekir. Haliç Yerleşimi'nde dönüşümü gerçekleştirilen endüstriyel alanlara ulaşımın rahatça sağlanması amacıyla bağlantı elemanları yapılmalıdır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce bu amaç doğrultusunda Unkapanı ve Şişhane'yi birbirine bağlayacak bir asma köprü yapılması planlanmaktadır,

- Yeni inşa edilecek yapılar Haliç Yerleşimi'nin siluetine zarar vermeyecek şekilde planlanmalıdır. Tarihi ve endüstriyel kimliği itibariyle Türkiye'nin önemli turizm potansiyeline sahip bir bölgesi olan Haliç Yerleşimi'nin inşa edilecek yeni yapılarla özgün kimliğine zarar verilmemesine özen gösterilmelidir,

- Bölgenin özellikle gece kullanımında tam olarak güvenliğin sağlanması ve gerekli güvenlik tedbirlerin alınması alanın kullanımının teşvik edilmesi açısından gereklidir. Bölgede açık ve yeşil alanların gece kullanımlarında güvenlik eksikliği göze çarpmakta ve halk gece bu alanların kullanımında tedirginlik yaşamaktadır. Bu nedenle bu konunun üzerinde durulması alanın canlılığının sağlanmasına destek verecek bir unsurdur,

- Haliç'in suyunun kalitesinin yükseltilmesi ve korunması da bölgenin kullanımını arttıracak önemli bir konudur. Son yıllarda bu konuda oldukça büyük gelişme kaydeden Haliç'te temizlik çalışmaları sürdürülmelidir,

- Haliç Yerleşimi'nin topografyasından da yararlanılarak manzara seyir ve cazibe noktaları yaratılmalıdır. Bu sayede bölgenin turistik amaçlı kullanımına destek verilmelidir,

- Bayram, kutlama ve sanatsal olaylarda kullanılmak üzere yüksek kapasiteli ve kaliteli açık ve kapalı kamu mekanları yaratılmalıdır. Bu sayede bölgenin tanıtımına katkı sağlanmalıdır.

Çalışma içerisinde kentsel dönüşüm kavramının sosyal, ekonomik, yasal ve yönetsel, planlama ve tasarım boyutları olduğu ancak bunlar arasında planlama ve tasarım sürecinin kentsel dönüşümlerin uygulama aracı olduğu belirtilmiştir. Çalışma kapsamında yapılan analizler çerçevesinde Haliç Yerleşimi'ndeki işlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümünde bütüncül yaklaşımla planlama ve tasarım önerileri geliştirilmiştir. Ancak belirttiğimiz gibi kentsel dönüşüm pek çok boyutu olan ve disiplinlerarası koordinasyonla geliştirilmesi gereken bir kavramdır.

Haliç yerleşimini kapsayan bu çalışmada yapılan belirlemeler benzeri endüstriyel alanların dönüşümü için bir başlangıç adımı oluşturacak niteliktedir. Endüstriyel alanların kentsel dönüşümünde bütüncül yaklaşımın gerekliliğini ortaya

koyan çalışmanın, sonradan yapılacak daha kapsamlı çalışmalara bir rehber oluşturması umulmaktadır.

KAYNAKLAR

Akalın E Ö, 2003, *Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Akbelege C, 2004, *Haliç ve Çevresinde Yeniden İşlevlendirilen Sanayi Yapılarının Çevre Halkla Etkileşimi Bağlamında İncelenmesi ve Silahtarağa Elektrik Santrali İçin Öneriler,* Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Ana Bilim Dalı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Alper M, 2003, "Dünü ve bugünü ile Cibali Tütün Fabrikası", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, s 33-40

Almaas I H, 1999, "Regenerating the Ruhr. (IBA Emscher Park Project for the regeneration of Germany's Ruhr region)", http://www.highbeam.com

Baştürk A, Mete B, Altun L, 2001, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Dönüşüm Projeleri", *Haliç 2001 Sempozyumu,* İSKİ, s 36-63

Benevola L, 1981, *Modern Mimarlığın Tarihi, Birinci Cilt: Sanayi Devrimi*, Çevre Yayınları, İstanbul

Bodurow C C, 2003, "A Vehicle for conserving and interpreting our recent industrial heritage", *The George Wright Forum***,** 20 (2) 68-88

Boeckl M, 2003, *StadtUmbau/Urban Conversion* (SpringerWien New York)

Carter A, 2000, "Strategy and partnership in urban regeneration", *Urban Regeneration a Handbook* Eds P Roberts, H Sykes (Sage Publications, London)

Couch C, 2003, "Rotterdam: Structural change and the port", *Urban Regeneration in Europe* Eds C Couch, C Fraser, S Percy (Blackwell Pubishing, Oxford)

Çelik Z, 1998, *Değişen İstanbul (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul)*

Ensari K, H Fahrünnisa, 1994, ”Silahtarağa Elektrik Santralı”, *Dünden Bugüne İstanbul ansiklopedisi*, Cilt: 6 (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul), s 554

Erden Y D, 2003, *Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri,* Doktora Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Eroğlu V, Sarıkaya H, Öztürk İ, Yüksel E, Eryılmaz G, 2003, “Haliç’in dünü bugünü ve yeniden doğuşu”, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, s 15-32

Eyice S, 2001, “Haliç ve Tarihçesi”, *Haliç 2001 Sempozyumu,* İSKİ, s 104-130

Fraser C, 2003, “Change in the European industrial city”, *Urban Regeneration in Europe* Eds C Couch, C Fraser, S Percy (Blackwell Pubishing, Oxford)

Freestone R, 2000, *Urban Planning in a Changing World* (E&FN Spon, Taylor&Francis Group)

Göçer O, 1982, *19. Yüzyılda Şehirciliğin Evrimi*

Göksu A F, 2004, “Kentsel dönüşüm: Yeni yaklaşımlar ve yenilikçi modeller”, *Mimarist Dergisi***,** TMMOB İstanbul Büyükkent Şubesi, sayı 12, s 81-86

Gürsel Y, 2004, “Türkiye’de kent yenilemesi sorunları”, *Mimarist Dergisi***,** TMMOB İstanbul Büyükkent Şubesi, sayı 12, s 69-72

Işıkkaya D, 2002, S*anayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersaneleri İçin Kentsel Dönüşüm Senaryosu,* Yüksek Lisans Tezi, Mimarlık Ana Bilim Dalı, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Keleş R, 2004, “Kentsel dönüşümün tüzel altyapısı”, *Mimarist Dergisi***,** TMMOB İstanbul Büyükkent Şubesi, sayı 12, s 73-75

Keleş R, 1990, *Kentleşme Politikası* (İmge Kitabevi Yayınları, Ankara)

Kılıç A, Yenen Z, 2001, “Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi”, *Haliç 2001 Sempozyumu,* İSKİ, s 64-77

Kıraç A B, 2001, *Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması*, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Köksal T G, Kargın H H, 2003, "Haliç'teki endüstri mirasının geçmişi ve geleceği", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, Kadir Has Üniversitesi, s 431-443

Küçükerman Ö, 1988, *Türk Giyim Sanayi Tarihindeki Ünlü Fabrika, Feshane Defterdar Fabrikası* (Sümerbank Yayını, İstanbul)

Kültür A.Ş., 2003, "Adım adım İstanbul", İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri Ticaret A.Ş.

Meller H, 1997, *Towns, Plans and Society in Modern Britain (Cambridge University Press, Great Britain)*

Oktay D, 1993, "Bütüncül tasarım stratejisi ve Göteborg örneği", *4. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, s 39-40

Özden P P, 2002, *Yasal ve Yönetsel Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Percy S, 2003, "The Ruhr: from Dereliction to Recovery", *Urban Regeneration in Europe* Eds C Couch, C Fraser, S Percy (Blackwell Pubishing, Oxford)

Roberts P, 2000, "The evolution, definition and purpose of urban regeneration", *Urban Regeneration a Handbook* Eds P Roberts, H Sykes (Sage Publications, London)

Salman Y, 1994, "Sütlüce Mezbahası", *Dünden Bugüne İstanbul ansiklopedisi*, Cilt: 7 (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul), s 119

Yücetürk E, 2001, *Haliç Siluetinin Oluşum-Değişim Süreci* (Haliç Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul)

İnternet kaynakları

Google Earth

http://encyclopedia.thefreedictionary.com

http://en.wikipedia.org

http://www.encyclopedia.com/html/R/Ruhr.asp

http://www.isocarp.org

http://www.lib.utexas.edu

http://www.portofrotterdam.com

http://www.arkitera.com/haberler/2004/05/01/santral.htm

http://www.mo.org.tr/index

Görüşme yapılan kurumlar

İMP İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Projeler Daire Başkanlığı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm ve Yeni Yerleşmeler Müdürlüğü

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü

İŞAT İstanbul Şehircilik Atölyesi

ÖZGEÇMİŞ

Soyadı	:	ORAL (KANDAŞ)
Adı	:	Ayşe Hande
Doğum Tarihi	:	2 Şubat 1980
Doğum Yeri	:	İstanbul
E-mail adresi	:	handekandas@hotmail.com
Yabancı Dil	:	İngilizce

ÖĞRENİM DURUMU:

- Lisans 1997-2001
  İstanbul Üniversitesi
  Orman Fakültesi – Peyzaj Mimarlığı Bölümü
- Erenköy Kız Lisesi – İstanbul 1991-1997

PROFESYONEL DENEYİM

- **Peyzaj Mimarı** Eylül 2004-Temmuz 2005
  Yasem İnşaat - İstanbul
- **Peyzaj Mimarı** Mayıs 2003-Ağustos 2003
  EPM Peyzaj – İstanbul
- **Peyzaj Mimarı** Aralık 2001-Mart 2002
  Mim Yapı Mimarlık - İstanbul
- **Stajyer Öğrenci** Temmuz 2000
  Atatürk Arboretumu - İstanbul
- **Stajyer Öğrenci** Ağustos 1999
  Büyük Çamlıca Fidanlığı-İstanbul

EK: ANKET FORMU

İŞLEVİNİ YİTİRMİŞ ENDÜSTRİYEL ALANLARIN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN BÜTÜNCÜL YAKLAŞIM: HALİÇ YERLEŞİMİ ÖRNEĞİ DEĞERLENDİRME ANKETİ

Anket no:

Anketin yapıldığı yer:

Anketin yapıldığı tarih:

Anketin Niteliği: Bu anket Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde yapılmakta olan yüksek lisans tez çalışmasında kaynak olarak kullanılacaktır.

Anketi yapan kişinin kimliği: Bu anket çalışması Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü yüksek lisans öğrencisi A. Hande Oral tarafından kullanılacaktır.

Kişisel niteliklere ilişkin sorular

1) Hangi yaş grubundasınız?

a) 16-20 b) 21-40 yaş c) 41-64 yaş d) 65 ve üstü

2) Cinsiyetiniz?

a) Kadın b) Erkek

3) Medeni durumunuz?

a) Bekar b) Evli

4) Kaç çocuğunuz var?

a) 0 b) 1 c) 2 d) 3 e) 3'ten fazla

5) En son mezun olduğunuz okul hangisidir?

a) Okuma-yazma bilmiyor b) Sadece okur-yazar c) İlkokul d) Ortaokul e) Lise f) Üniversite

6) Çalışıyor musunuz?

a) Çalışıyorum (mimar, mühendis, öğretmen, sanayici, esnaf vb.)
b) Emekliyim
c) Ev hanımıyım
d) İşsizim
e) Öğrenciyim

7) Nerede ikamet ediyorsunuz?

a) Eyüp b) Fener -Balat c) Kasımpaşa d) Kağıthane e) Haliç yerleşiminde diğer…….
f) Haliç yerleşimi dışında……

8) Eğer Haliç yerleşiminde ikamet ediyorsanız burada kaç yıldır yaşıyorsunuz?

a) 0-5 yıl b) 5-10 yıl arası c) 10-15 yıl arası d) 15-20 yıl arası e) 20 yıldan fazla

9) Eğer Haliç yerleşiminde ikamet ediyorsanız buraya nereden geldiniz?

a) Burada doğdum b) Yurt dışı c) İç Anadolu Bölgesi d) Ege Bölgesi e) Doğu Anadolu Bölgesi
f) Akdeniz Bölgesi g) Karadeniz Bölgesi h) Güneydoğu Anadolu Bölgesi ı) Marmara Bölgesi

10) Eğer Haliç yerleşiminde ikamet ediyorsanız buraya yerleşme sebebiniz nedir?

a) Doğum yerim olduğu için b) İş imkanı bulduğum için c) Ucuz barınma imkanı bulduğum için
d) Sosyal, kültürel ve eğitim imkanları olduğu için e) Diğer……

11) Eğer Haliç yerleşiminde ikamet ediyorsanız oturduğunuz yerin mülkiyeti kime ait?

a) Sahibiyim-ailem sahibi b) Kiracıyım-ailem kiracı c) Diğer……

12) Aylık geliriniz ne kadar?

a) 0-Asgari ücret b) 500-1000 YTL. c) 1000-1500 YTL. d) 1500-2000 YTL. e) 2000YTL.'den fazla

Dönüşüm Alanı İle İlgili Sorular

13) ……..'ni hangi sıklıkta kullanıyorsunuz?

a) Her gün b) Haftada birkaç kez c) Ayda bir d) Yılda bir e) Nadiren f) İlk kez kullanıyorum

14) ……'ni kullanmak üzere nereden geliyorsunuz?

a) İstanbul içinden b) İstanbul dışından c) Yurtdışından

15) ……'ni ziyaret amacınız nedir?

a) Sosyal etkinliklerden faydalanmak b) Kültürel etkinliklerden faydalanmak
c) Eğitim görmek d) Diğer……...

16) ……'ni günün hangi saatlerinde kullanıyorsunuz?

a) 08.00-12.00 arası b) 12.00-17.00 arası c) 8.00-17.00 arası tüm gün d) 17.00-24.00 arası
e) 24.00'den sonra

17) ……'na ulaşımı nasıl sağlıyorsunuz?

a) Özel araçla b) Toplu taşıma araçlarıyla c) Yürüyerek d) Diğer

18) Bu projenin kullanıcılara yönelik ne tür faydalar sağladığını söyleyebilirsiniz.

□ Fikrim yok □ Sosyal fayda □ Kültürel fayda □ Ekonomik fayda □ Diğer……

19) Bu alanın yeni fonksiyonunun nasıl bir etki yarattığını söyleyebilirsiniz?

a) Alan yeni fonksiyonu ile bulunduğu semtin önemli bir merkezi konumuna gelmiştir, çünkü …….
……
b) Alan yeni fonksiyonu ile Haliç bölgesinin önemli bir merkezi konumuna gelmiştir, çünkü ……...
……
c) Alan yeni fonksiyonu ile İstanbul çapında önemli bir merkez konumuna gelmiştir, çünkü …….
……
d) Alan yeni fonksiyonu ile Türkiye çapında önemli bir merkez konumuna gelmiştir, çünkü …….
……
e) Alan yeni fonksiyonu ile Dünya çapında önemli bir merkez konumuna gelmiştir, çünkü ……...
……
f) Fikrim yok

20) Sizce bu alan için belirlenen fonksiyon uygun mudur?

a) Evet uygun b) Hayır uygun değil c) Fikrim yok

21) Eğer size göre bu fonksiyon uygun değil ise hangi fonksiyon olmalıdır?

a) Alışveriş merkezi b) Otel c) Eğlence merkezi d) Sağlık merkezi e) Diğer……

Haliç Yerleşimindeki Tüm Endüstriyel dönüşüm Alanları İle İlgili Sorular

22) Haliç kıyılarındaki işlevsiz endüstriyel alanların dönüşümü projelerini nasıl değerlendiriyorsunuz, yapılan çalışmalardan memnun musunuz?

a) Memnunum, çalışmaları yeterli görüyorum b) Memnun değilim, çalışmalar yetersiz. c) Fikrim yok

23) Haliç kıyılarında dönüşümü gerçekleştirilen endüstriyel alanların kullanımı için önereceğiniz düzenlemeler varsa işaretleyiniz.

 Bölgenin tümünü kapsayan ortak bir plan ve strateji belirlenmesi
 Günün her saati bölgenin canlı kalmasını sağlayacak karma kullanım alanları yaratılması
 Yerli ve yabancı turisti çekebilecek yüksek kaliteli pek çok cazibe noktası yaratılması
 İşlevini sürdürmekte olan endüstriyel alanların desantralizasyonunun gerçekleştirilmesi
 Atıl şekilde bulunan tarihi ve endüstriyel yapıların dönüşümünün sağlanması
 Getirilen fonksiyonlara kullanıcıların rahat bir şekilde erişebilmeleri için ulaşım altyapısı ve toplu taşıma imkanlarının sağlanması
 Bölgenin siluetini bozabilecek her türlü yapıdan uzak durulması
 Haliç'in suyunun temiz tutulması ve kalitesinin yükseltilmesi
 Yeni yeşil alanlar yaratılması ve yeşil alanlar arası bağlantılar kurulması
 Bölgedeki tüm açık alan fonksiyonların, özellikle açık yeşil alanların güvenliğinin kontrol altına alınması
 Diğer …..……
……
……

24) Kentsel dönüşüm kavramından ne anlıyorsunuz?

a) Bir fikrim yok
b) Kentsel dönüşüm kavramı ile ilgili çok az bilgi sahibiyim, kentsel dönüşüm ……..
…….....demektir
c) Kentsel dönüşüm kavramı hakkında kapsamlı bilgiye sahibim, kentsel dönüşüm ……...
……..…demektir