



**BİR PLANLAMA ARACI OLARAK KENTSEL TASARIMIN ÖLÇEK,
POLİTİKA VE UYGULAMA ÇIKMAZI: BEYOĞLU ÖRNEĞİ**

Ece Ayça ALTINIŞIK

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

KASIM 2019

Ece Ayça ALTINIŞIK tarafından hazırlanan “BİR PLANLAMA ARACI OLARAK KENTSEL TASARIMIN ÖLÇEK, POLİTİKA VE UYGULAMA ÇIKMAZI: BEYOĞLU ÖRNEĞİ” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Demet EROL

Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

Başkan: Prof. Dr. Nihan ÖZDEMİR SÖNMEZ

Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Ana Bilim Dalı, Ankara Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

Üye: Prof. Dr. Metin ŞENBİL

Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum

Tez Savunma Tarihi: 04/11/2019

Jüri tarafından kabul edilen bu çalışmanın olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Sena YAŞYERLİ
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Ece Ayça ALTINIŞIK

04/11/2019

BİR PLANLAMA ARACI OLARAK KENTSEL TASARIMIN ÖLÇEK, POLİTİKA VE UYGULAMA ÇIKMAZI: BEYOĞLU ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Ece Ayça ALTINIŞIK

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Kasım 2019

ÖZET

Yeni planlama paradigmalarında kentsel tasarımın planlama kademelenmesinde yeri yeniden belirlenmekte ve mekânsal stratejilerin bir aracı olarak görülmektedir. Ulusal düzeyde neoliberal politikalar çerçevesinde geliştirilen ve Onbirinci Kalkınma Planı ile sayısı artırılması öngörülen, kamu özel işbirliği modeli ile belirlenen mekânsal projelerin oluşturacağı ekonomik büyümenin refah bağlamına özgülenmesi için yerel düzeyde küresel önem kazanan kentsel tasarım projelerinin strateji ve politika bağlamında birlikte çalışacağı ölçekler ile ilişkilerini netleştiren yeni planlama kademelenmesine gereksinim duyulmaktadır. Kentsel kimlik ve kültürel mirasın korunması kavramları ile bütünleşen kentsel tasarım prosesi mevcut planlama sistemi içerisinde diğer ölçeklerden kopuk çalışmaktadır. Bu durum, kentsel kimlik, kamusal alan ve mekân kalitesi bağamlarına yönelik kararları, sermaye birikim süreçleri içinde karlılığını en üst seviyeye çıkarmak için zaman ile yarışan proje geliştiricilerinin inisiyatifine bırakmaktadır. Planlama normlarının yeni sistemlere adapte olamadığı bir süreçte tarihi sit alanı statüsüne sahip Haliç Tersaneler Bölgesi'nde geliştirilen Beyoğlu İlçesi, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin; ölçeği, politikası ve uygulama süreci, mevcut planlama sistemi kapsamında değerlendirilmiş ve başarılı kentsel alanlar meydana getirmek için alan şartlarını ve bağlamsal düzenini takip ederek kendi yapısını geliştirmesi ve iyileştirmesine katkıda bulunan kentsel tasarım ilkeleri ile analiz edilmesi yoluyla projenin, yerel kimliğe, kültürel mirasa ve yaşam kalitesine etkileri incelenmiştir. Bu kapsamda, mevcut mevzuata şekil yönünden uygun olmasına rağmen ulusal planlama sisteminin küresel gelişimlere göre güncellenmemesi sebebiyle Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi kapsamında geliştirilen mekânsal düzenlemenin karakter bağlamında Haliç'in eşsiz konumundan faydalandığı ancak yerel kimliğin sürdürülebilirliğini sağlanmasında başarısız kaldığı, ekonomik canlılık hedefleri doğrultusunda mekânın fiziksel kalitesi genel anlamda artarken beşyüz yıllık endüstriyel miras ve kamusal ortak alan bağlamının belirsizleştiği değerlendirilmiştir.

Bilim Kodu : 80208

Anahtar Kelimeler : Kentsel Tasarım, Kentsel Projeler

Sayfa Adedi : 119

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Demet EROL

SCALE, POLICY AND IMPLEMENTATION IMPACT OF URBAN DESIGN AS A
PLANNING TOOL: BEYOĞLU CASES

(M. Sc. Thesis)

Ece Ayça ALTINIŞIK

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

November 2019

ABSTRACT

In the new planning paradigms, the place of urban design in the planning stage is redefined and seen as a tool of spatial strategies. New planning, which was developed within the framework of neoliberal policies at the national level and envisaged to be increased by the Eleventh Development Plan, clarifies the relationship between the scales that urban design projects that will gain global importance at the local level and which will work together in the context of strategy and policy in order to specialize the economic growth to be created by spatial projects determined by the Public Private Partnership model. need to be graded. The urban design process, which integrates with the concepts of urban identity and protection of cultural heritage, works in isolation from other scales within the existing planning system. This leaves decisions on the contexts of urban identity, public space and space quality to the initiative of project developers who are competing with time to maximize profitability in capital accumulation processes. In a process where planning norms cannot be adapted to new systems, the Urban Design Application Project for Historical Protected Areas in the Beyoğlu District, Haliç Yacht Harbor and Complex Project developed in the Haliç Shipyards Region, which has the status of historic site area; scale, policy and implementation process have been evaluated within the scope of the current planning system and analyzed by the urban design principles that contribute to the development and improvement of its structure by following the site conditions and contextual order to create successful urban areas, and effects were investigated. In this context, the spatial arrangement developed within the scope of the Haliç Yacht Harbor and Complex Project has benefited from the unique position of the Golden Horn in the context of character, despite the fact that the national planning system has not been updated according to global developments, although it is in conformity with the current legislation, the physical vitality of the place It was evaluated that the overall quality of the area increased and the context of five hundred years of industrial heritage and public common area became uncertain.

Science Code : 80208
Key Words : Urban Design, Urban Projects
Page Number : 119
Supervisor : Assist. Prof. Dr. Name SURNAME

TEŞEKKÜR

Her zaman desteklerini yanımda hissettiğim canım anneme ve babama; bilgisi ve tecrübeleri ile bana yol gösterici ve destek olan değerli danışmanım Sayın Dr. Öğr.Üyesi Demet EROL’a sonsuz teşekkürler...

Ayrıca, öğrenmenin okulda bitmediğini, meslek hayatı boyunca devam ettiğini öğreten Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı Sn. Hidayet UYSAL’a, “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı”, manevi desteklerinden dolayı İmar Planlama Dairesi Başkanı Sn. Selma TOSUN’a “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı” ve Mekânsal Planlama Genel Müdürü Sn. Y. Erdal KAYAPINAR’a “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı” teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xi
RESİMLERİN LİSTESİ	xii
HARİTALARIN LİSTESİ.....	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. KENTSEL TASARIM KAVRAMI.....	5
2.1. Kentsel Tasarım.....	5
2.2. Kentsel Tasarımın Gelişim Sürecinde Uygulama, Ölçek ve Politika Yapısı.....	7
2.2.1. Kentsel model arayışları.....	7
2.2.2. Kenti düzenleme paradigmasının tanımlanması: Kentsel Tasarım	10
2.2.3. II. Dünya Savaşı sonrası mekân üretim biçimi ve belirleyici ilkeler	11
2.2.4. Küresel düzeyde mekân üretim biçimini belirleyen strateji belgeleri.....	13
2.2.5. Ulusal düzeyde kentsel tasarım ölçeği ve politikası	17
2.3. Sermaye Birikimi ve 21. Yüzyıl Dinamiklerinde Kentsel Tasarım: Projecilik...	26
2.4. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kavramı ve Belirleyici Yaklaşımlar	32
2.4.1. Kentsel tasarımda kalite ve kriterleri	34
2.4.2. Kentsel tasarım ilkeleri	36
2.4.3. Kentsel tasarım ilkelerinin önemi	47

3. HALIÇ YAT LİMANI VE KOMPLEKSİ PROJE ALANINA İLİŞKİN KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI VE EKİ TARİHİ SİT ALANLARINDA KENTSEL TASARIM UYGULAMA PROJESİ	49
3.1. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Kapsamı ve Sınırları	49
3.1.1. Planlama sınırları	49
3.1.2. Özel Proje Alanı sınırları	51
3.1.3. Mülkiyet sınırları.....	51
3.1.4. Yerleşime uygunluk sınırları.....	52
3.1.5. Kıyı kenar çizgisi	52
3.1.6. Tarihi Sit Alanı sınırları	52
3.2. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı Kentsel Kimlik Özellikleri.....	53
3.2.1. Konum ve çevre özellikleri	53
3.3. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı ve Çevresi Tarihsel Gelişim Süreci	55
3.3.1. 19. yüzyıl öncesi Tersane-i Amire	55
3.3.2. 19. yüzyılda Tersane-i Amire.....	58
3.3.3. 20. yüzyıl ve günümüzde Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı...	61
3.3.4. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanının kültürel miras değerleri..	63
3.4. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Planlama Süreci.....	64
3.5. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi 1. Etap'a İlişkin Planlama Kararları ...	67
3.5.1. 1/5000 ölçekli ve 1/1000 ölçekli vaziyet planları	68
3.5.2. 1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kararları.....	72
3.5.3. 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi.	74

4. HALİÇ YAT LİMANI VE KOMPLEKSİ PROJE ALANINA İLİŞKİN KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI VE EKİ TARİHİ SİT ALANLARINDA KENTSEL TASARIM UYGULAMA PROJESİ'NİN ÖLÇEK, POLİTİKA VE UYGULAMA BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ.....	79
4.1. Planlama Kademelenmesine Göre Değerlendirme	80
4.1.1. Planlama kademelenmesinin, planlama sürecinin mevzuata uygunluğu kapsamında değerlendirilmesi	82
4.1.2. Planlama kademelenmesinin, Zamansal-Mekansal Sabiteler Kuramı kapsamında değerlendirilmesi.....	86
4.2. Mekânsal Gelişim Politikalarına Göre Değerlendirme	88
4.2.1. Mekânsal strateji kapsamında değerlendirilmesi	89
4.2.2. Koruma kullanma politikaları kapsamında değerlendirilmesi	90
4.3. Projenin Kamusal Ortak Değerler Bağlamında Değerlendirilmesi.....	92
4.3.2. Projenin kentsel kimlik, kamusal alan ve mekân kalitesi bağlamında değerlendirilmesi.....	92
4.3.2. Kentsel mekânın sürdürülebilirliğinin kentsel tasarım kalite kriterleri Kapsamında değerlendirilmesi.....	94
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	103
KAYNAKLAR	113
ÖZGEÇMİŞ	119

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Kentsel tasarımın kavramsal yapısı	6
Çizelge 2.2. Modern dönem kent modelleri	8
Çizelge 2.3. Postmodern dönem kent modelleri	12
Çizelge 2.4. Akımların değişen gündemi ve kilit figürleri.....	13
Çizelge 2.5. Postmodern dönemde mekan üretim biçimini belirleyen strateji belgeleri	13
Çizelge 2.6. Yeni Kentsel Gündemin Kavram Dökümanları.....	15
Çizelge 2.7. Kentsel tasarımın ulusal normunu belirleyen strateji belgeleri.....	17
Çizelge 2.8. Kentsel tasarım mevzuatı	19
Çizelge 2.9. Bazı araştırmacı ve uzmanlar tarafından ifade edilen kentsel tasarım ilkeleri	38
Çizelge 5.1. Kentsel tasarımın gelişim süreci	110

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Postmodern yaklaşımların kentsel arazi üzerindeki rolü	28
Şekil 2.2. Yaşam kalitesi bileşenleri	33
Şekil 2.3. Kalite kavramını teşkil eden 8 boyut	33
Şekil 2.4. Kentsel mekânlar içinde geçişlerin sürekliliği.....	42
Şekil 3.1. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi ve çalışma sahası ilişkisi	51
Şekil 3.2. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi ve Kentsel Tasarım Projesi ilişkisi.	67

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 2.1. Şehir meydanlarının biçimsel dizilimi ve mekânsal tasviri	8
Resim 2.2. Pruitt-Igoe konutlarının yıkılışı	11
Resim 2.3. Süreklilik.....	41
Resim 3.1. Matrakçı Nasuh tasviri 1480-1564	57
Resim 3.2. (a, b) Valide Kızıağı ve Divanhane	64
Resim 4.1. (a, b) Öneri yapılar.....	97
Resim 4.2. Süreklilik arz eden yapı silüetleri	99
Resim 4.3 (a, b) Yapılar ve sokaklar.....	99
Resim 4.4. İskeleden proje alanına bakış.....	100

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita 3.1. Mülkiyet analizi	52
Harita 3.2. Tarihi sit alanı sınırları ve tescilli yapılar.....	53
Harita 3.3. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanı konumu	54
Harita 3.4. Ulaşım analizi	54
Harita 3.5. Piri Reis'in Haritası 1513	56
Harita 3.6. Kauffer, 1776-1786.....	58
Harita 3.7. Karte von Constantinopel, 1856-1857	58
Harita 3.8. Stolpe C. 1866.....	59
Harita 3.9. Necip Bey Haritası, 1926.....	62
Harita 3.10. Bina kullanım durumu.....	68
Harita 3.11. Yerleşim dokusu kararları	69
Harita 3.12. Rolöve restitasyon kararları	76
Harita 4.1. Bina kullanım durumu	96
Harita 4.2. Meydanlar ve süreklilik	98
Harita 4.3. Yayalar ve araçlar için erişim mesafeleri	101

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklamalar

m²

Metrekare

Kısaltmalar

Açıklamalar

ÇŞB

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

DETR

The Department of the Environment, Transport and the Regions

K.A.N.İ.P

Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

K.A.U.İ.P

Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı

KENTGES

Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi ve Eylem Planı

KHK

Kanun Hükmünde Kararname

K.Ö.İ.

Kamu Özel İşbirliği

K.T.V.

Kültür ve Tabiat Varlıkları

K.T.V.K.K.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu

ÖPA

Özel Proje Alanı

1. GİRİŞ

Kentler, tüketim ve üretim dengesinin devamlı değişimine bağlı olarak gelişim gösteren dinamik alanlardır. Üretim süreçlerine bağlı olarak arz ve talep dengesinin çıkmazları, kentsel mekânın düzenlenmesi ve yeniden düzenlenmesi biçimlerinde kırılma noktaları oluşturmuştur. Bu kırılma noktaları sonucu neoliberal politika yönelimleri ile kentsel araziye yönelik artan ekonomik değer yaklaşımları, yer, yerellik ve kamusal alan kavramlarına farklı anlamlar yüklemektedir.

20. yüzyılın ikinci yarısında tanımlanan Kentsel Tasarım, stratejik planlamanın uygulama aracı haline gelmiş ve mekâna yönelik politika hedeflerini somutlaştıran projelendirme biçimi olarak tanımlanmaya başlanmıştır. Bu bağlamda, bir araç olarak kentsel tasarım ortak bir çerçeve oluştururken sermaye birikim süreçlerinin bir sonucu olarak yer ve yerelliğin kazandığı yeni anlamlarla, “her ülkede, o ülkenin şehircilik sistematığına göre farklılık göstermektedir” (ÇŞB, 2017).

Kentsel tasarımın, ekonomik büyümeyi refah fonksiyonlarına özgüleyerek planlamanın temel amacı olan kamu yararını ve yerel kimliği sermaye birikiminin yıkıcı etkilerinden koruyabilmesi, uluslararası ve ulusal düzeyde sınırları belirlenen stratejik ve bütünleşik bir planlama sistemine entegre bir şekilde hareket etmesi ile mümkündür. Kentsel kimliğin korunması yönünde artan önem kazanan kentsel tasarım, bir planlama aracı olarak koruma alanları üzerinde yerel kimliğin sürdürülebilirliğini koruma kullanma dengesini kurarak sağlayacak kalite niteliklerini taşımalıdır. Kentsel tasarım ilkeleri, kentsel tasarım projelerinin mekân kalitesini sağlanması ve yerel kimliğin sürdürülebilirliği kapsamında başarı ölçütleri sunmaktadır. Bu itibarla, yerel kimliğin korunması ve yüksek kalitede kamusal alan oluşturulması için bir planlama aracı olarak kentsel tasarım ortak ilkelere sahiptir.

Çalışmanın konusu olan; İstanbul İli, Beyoğlu İlçesinde beşyüz yıllık endüstriyel miras değerine sahip Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri bölgesinde kamuoyunda Haliç Port Projesi olarak bilinen Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin amacı; alanın sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm

alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, İstanbul'un küresel cazibe merkezi olma hedefinde önemli bir rol üstlenecek bir projenin gerçekleştirilmesi ve bu yatırımın ekonomiye sağlayacağı katkıların yanında alanda bulunan kültürel ve tarihi değerler ile uyumlu ekolojik ve sürdürülebilir yapı sistemlerinin kullanılması proje alanında etkin ve verimli bir kullanımının sağlanması olarak belirtilmiştir (ÇŞB, 2018).

Söz konusu kentsel tasarım projesinin amacı kapsamında, yerel kimliğin korunması ve yüksek kalitede kamusal alan oluşturulması hedeflerinin başarı ölçütünü kentsel tasarımın ortak ilkeleri belirlemektedir. Bu amacın uygulamaya aktarılması bir planlama aracı olarak kentsel tasarımın, stratejik bir yaklaşım çerçevesinde politika ve ölçekler arası ilişkinin varlığı ile mümkündür. Bu bağlamda çalışmanın;

İlk araştırma sorusu; “Bir idari işlem olarak Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi planlama kademelenmesine uygun mudur? Bu kademelenme kentsel tasarımın sistemli eylemler bütünü olarak hareket etmesi için yeterli midir?”

İkinci araştırma sorusu; “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin mekânsal gelişim politikası bulunmakta mıdır? Uluslararası ve ulusal düzeyde belirlenen mekânsal gelişim politikalarına uygun mudur?” belirlenmiştir.

Üçüncü araştırma sorusu; alanın tarihi miras özelliği göz önünde bulundurularak “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinde kentsel kimlik, kamusal alan ve mekan kalitesi ile bütünleşen kentsel tasarım ilkeleri uygulanmış mıdır? Proje yerel kimliğe uygun mudur? Kentsel mekânın kalite kriterlerine uygun olarak kültürel mirasın sürdürülebilirliği sağlanmış mıdır?” belirlenmiş olup bu araştırma sorusuna bağlı alt sorular;

“Kentsel tasarımda anlamsal boyut olarak görülen karakter ilkesi, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinde dikkate alınmış mıdır? Tasarım kültürel mirasa uyum sağlayabilme ilkesine sahip midir?”

“Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinde kamusal ortak alanların tasarımında bütünsel bir yaklaşım bulunmakta mıdır? Mekânlar arası geçişte süreklilik ve özel ve kamusal alanlar arası geçiş sağlanmış mıdır? Kullanım çeşitliliği bulunmakta mıdır?” belirlenmiştir. Çalışma kapsamı çerçevesinde;

Giriş bölümünde çalışmanın amacı açıklanmış, araştırmanın yöntemi ve sınırları belirtilmiş olup araştırma soruları ortaya konulmuştur.

Konuyla ilgili literatüre ikinci bölümde yer verilmiştir. Kentsel tasarım kavramının güncel ölçek, politika ve uygulama hattını belirleyen ulusal ve küresel normlar tarihsel gelişim süreci içerisinde karşılaştırmalı olarak irdelenmiş ve kültürel mirasa konu olan yerel kimliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması boyutunda karakter, kamusal alan ve diğer mekân kalitesi kavramlarının ilişkisi incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, çalışma alanının beş yüz yıllık tarihsel gelişimi, uluslararası ticaretin merkezi Beyoğlu’nun gelişim süreci ile ilişkilendirilmiş ve alanın bölge, kent ve kamunun tamamı için ifade ettiği anlamlar ortaya konulmuştur.

Dördüncü bölümde, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi kapsamında, planlama ile getirilen kararlara göre bütünlük arz eden Beyoğlu İlçesi, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi kararları irdelenmiştir.

Beşinci ve altıncı bölümde, Beyoğlu İlçesi, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin; mekânsal gelişim politikalarına ve ölçek yönünden mevcut mevzuat çerçevesinde belirlenen kademelenme normlarına uygunluğu değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular, karakter ve mekân kalitesini belirleyen kentsel tasarım ilkeleri vasıtasıyla, projenin yerel kimliğin sürdürülebilmesi amacına uygunluğu ile ilişkilendirilerek araştırma soruları cevaplanmıştır.

Çalışmanın yöntemi, yazın araştırması, proje ve planlama sürecine ilişkin ilgili kuruluş ve kurumlardan veri toplanması, mekânsal alanlarda gözlem yapılması ve fotoğraflamaya dayanmaktadır. Elde edilen bu verilerin anlamlı bir düzen içinde sonuçlanmasını amaçlayan

bir yol çizilmiştir. Literatür taramasında; hakemli dergilerde yayımlanan makaleler, doktora ve yüksek lisans tezleri, kitap ve dergiler, bildiriler, internet kaynaklarından yararlanılarak çalışmanın kavramsal arka planını oluşturmak amaçlanmıştır. İlgili kurum ve kuruluşlarca seçilen proje için yapılan çalışmalara dair veriler alınarak, alanın özellikleri incelenmiştir. Yapılan araştırmaların sonucunda, projenin ölçeği, politikası ve uygulaması arasında uyum değerlendirilmiştir.



2. KENTSEL TASARIM KAVRAMI

Çalışmanın bu bölümünde, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin, politikası ve planlama kademelenmesinde yer alan ölçeği değerlendirilmesinde esas alınan; projenin paradigmasını belirleyen küresel kırılma noktaları sonrasında kentsel tasarım kavramının yere özgü kazandığı anlamlar, bu anlamlar doğrultusunda arazi gelişme politikasını belirleyen strateji belgeleri ve ulusal düzeyde mevzuat altyapısı incelenerek, projenin refah seviyesine odaklanan yerel kimlik bağlamı kapsamında yapılan değerlendirmelere esas alınan; yaşam kalitesi, karakter, mekân kalitesi kavramları ile kentsel tasarım kalitesini sağlamada yaygın olarak kabul gören kentsel tasarım kalitesi kavramı ve ilkeleri kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır.

2.1. Kentsel Tasarım

“Tasarım prosesine varmak için, yapılan tasarımda, proje alanının çevresi ve alanda yer alan değişkenleri betimlemek ve görsellerin tümünden yararlanarak yaratıcılığın kullanılması gerekmektedir. İşte bu doğrultuda kentsel tasarım, o kentin araştırılması, irdelenmesi ve anlaşılmasıyla başlamaktadır” (Waterman, 2012).

Kentsel tasarım, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Onaylanacak Kentsel Tasarım Projelerinin Hazırlanmasına ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönerge’de, “kentin doğal özellikleri, tarihsel ve kültürel değerleri, sosyo-ekonomik yapısını temel alan, çalışmanın amacına uygun yapı-kütle ile oluşan doluluk ve boşluk oranını, açık mekânların kent içindeki dağılımını ele alan ve kentin kimliği ile örtüşen çeşitli ölçekteki proje” olarak tanımlanmıştır (ÇŞB, 2013).

Hou (2011), kentsel tasarımı kent kimliğini ortaya çıkaran toplumsal yapının kentin kullanımına yön verilmesi, kentte yeni mekânlar oluşturulması veya halihazır durum üzerinde iyileştirmeler yapılarak geri kazanılması biçiminde tanımlamaktadır. Kentsel tasarıma ilişkin uygulamalar sayesinde kentin kullanıcısı durumunda bulunan yaşayanların kentlilik bilincinin oluşmasına katkısı göz ardı edilemez (Rios, 2008). Kentlilik bilincine temel teşkil eden mekâna bağlılık duygusu vasıtasıyla kentsel mekânların sürdürülebilir olması ve korunması garanti altına alınmış olmaktadır (Ismail ve Said, 2015).

“Kentsel planlama hiyerarşisinde yer alan plan kademelenmesi ilkesi uyarınca imar planlarının yapılması sonrasında başlanılan kentsel tasarım prosesi, kent karakteristiği ve kentsel kimliğini şekillendiren bileşenlerin tümüyle uyumlu, açık alan, alt yapı ve yapı çözümlmelerini yönlendiren çok boyuta sahip bir felsefedir” (Dinçer, 2016).

1950’ler sonrasında kentsel tasarım kavramıyla ilgili birçok teori ve fikir ortaya çıkmıştır (Konuk, 2005). Çizelge 2.1, Kentsel tasarımın yapılan çalışmalarda ele alınan boyutlarını tasniflendirmektedir.

Çizelge 2.1. Kentsel tasarımın kavramsal yapısı (Carmona, 1996)

Yapısal	Camillo Sitte 1889
Mekansal	Lynch 1960
Algısal	Lynch 1960, Bacon 1975, Norberg-Schuts 1971
Görsel	Cullen 1961, Tugnatt ve Robinson 1987
Toplumsal	Jacobs 1961
İçerik	Worksheet 1969
İşlevsel	Doe ve Dot 1992
Sürekli	Blowers 1993

Kent kimliğini ortaya çıkaran kentlilik bilincine temel teşkil eden mekâna ait olma duygusu vasıtasıyla korunması ve son yarım yüzyıl içerisinde ortaya çıkan sürdürülebilir kentsel mekân oluşturulması bağlamları ile bütünleşen kentsel tasarımı, çok boyutlu, değişken ve görelî yapısı yönünden değerlendiren Karaman (2005), “insanlığın tarih boyunca kentsel ortamın tasarlanması, geliştirilmesi ve yeniden yapılması için yaptığı girişimler, eylemler ve uygulamaların göreceli olarak yeni adı ve günümüzde kentsel gelişmenin ve kentsel mekânların oluşması için gerekli süreçler ve düşünce şekillerinin toplamı” olarak tanımlamaktadır.

Kentsel tasarıma ait kuramsal yapı normatif özelliğe sahip ilkeler üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu ilkeler;

- Yapıların çatı ve cephelerinde estetik, ulaşım aksı ve yakın çevresi, peyzaj, bilgilendirme ve yönlendirme levha ve işaretleri, kentsel donatı, su ögesi, döşeme malzemesi gibi küçük ölçekte çözümlerin ortaya konulması,
- İlgili kuruluş ve kurumlarca hazırlanmış politikalar paralelinde kapsam meydana getirilerek program ve rehberlik çalışmalarıyla biçimlenmesi,

- Yoğun ulaşım donatıları, tematik parklar, kentsel bölgeler için çözümün gerekli olduğu planlı çalışmalarını içermesi, (Altaban, 2013).
- Çeşitli meslek grupları, büyük ölçekli endüstriler, meslek odaları, yerel ticaretin pay sahibi olduğu bir süreç olması,
- Kent estetiği, kentlerin rehabilitasyonu, kıyı kullanımı, tarihi çevrenin korunması ve bitkisel onarım gibi stratejiler kayda değer önemi olan belirleyiciler olmasıdır.

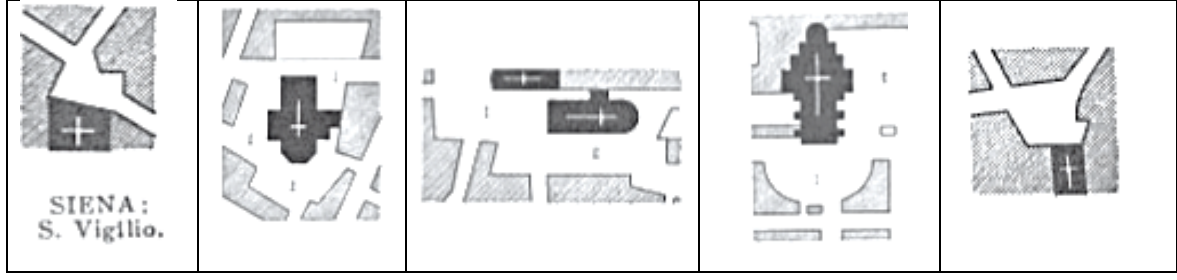
2.2. Kentsel Tasarımın Gelişim Sürecinde Uygulama, Ölçek ve Politika Yapısı

“Kentsel tasarım uğraşı alanları, 19. yüzyıl sonu güzel sanatlar (beauty arts) ile sivil tasarımın (civic design) birbirleri ile olan ilişkileriyle ilgili olarak ortaya çıkmıştır” (Karaman, 2005). Kentsel tasarım, çoğunlukla kentsel formun gelişim sürecinde, kentlerin ekonomik büyümelerini sembolize eden tasarım eylemleri aracılığı ile gelişmiş (Gospodin, 2002; Konuk, 2005) ve bu çalışmalar kentsel tasarım adı konulmadan yapılmış olsa da mekân organizasyonu süreçlerinde ele aldığı ilkeler yönünden kentsel tasarımın yapısının belirleyicisi olmuştur.

Bu tasarım eylemlerinden doğan kentsel modellerin önemini açıklayan Lobo (2005), insan yerleşimlerinin patlaması ve yayılması sonucu, kentlerin; yeşil altyapı ve yapılaşmış çevrenin bir arada bulunduğu, basit bir tanımlamaya izin vermeyen, desenlerin çeşitliliğini arz eden kent çeperlerindeki bölgeler kanalı ile gelişimini sağladığını ve kentsel modelsizliğin tarım ve orman alanları dahil, her yerde binaların mantık yapısı olmadan yükselebilmesi ve özel motorlu araçların yolları tıkaması ve insan yerleşmelerine güvensizlik oluşması tehditlerini beraberinde getireceğini belirtmektedir. Bu bakımdan, kentlerin ekonomik gelişim süreci ve çıkmazları ile doğrudan ilişkili olan kentsel modeller, kentsel tasarımın ölçek ve uygulama yapısını oluşturmaktadır.

2.2.1. Kentsel model arayışları

Kentsel tasarımın yapı sokak ilişkisi boyutunda ele alan ilk çalışmalardan ilki, Camillo Sitte'nin “City Planning According to Artistic Principles” çalışmasıdır. 1889 yılında sunulan bu çalışma, ortaçağ kasabası olan Siena yapılarının çevresi ile kurduğu ilişkileri konu almıştır.



Resim 2.1. Şehir meydanlarının biçimsel dizilimi ve mekânsal tasviri (alchetron.com)

Bu çalışmalarda, tanımlanan sanatsal ilkeler, şehir planlamada kent düzeni fikri ve kentsel formun evrimindeki rolü üzerinde yoğunlaşmış ve modern şehir planlamasının doğuşu olarak nitelendirilmiştir. Bu modelin ölçeğini, yapı ve çevresi ile kurduğu ilişkiler ağı tanımlamaktadır. Uygulamanın hedefi, ortaçağda kurulan kentin günün koşullarında kullanımını kent estetiğini sağlayarak korumaktır.

“Camillo Sitte ile başlayan kentsel dokuya ilişkin model arayışları, 20. yüzyıl Canberra Yarışmalarında, güzel şehir (city beautiful) söylemleri ile kentsel mekânın görsel niteliğine yoğunlaşmıştır” (Karaman, 2005). Bu dönemde estetik kaygılar ile üretilen kentsel modellerin hedefi, ölçek ve uygulama niteliği, ortaya çıkan kentsel problemlere çözüm arayışları içinde farklılaşmıştır.

Çizelge 2.2. küresel gelişmelere bağlı olarak düşünce şeklinde yaşanan kırılma noktaları sonucunda, modern dönemin kentsel sorunlarına çözüm arayışıyla üretilen kentsel modelleri, kentsel dokuya yaklaşımı, ölçek yapısı ve ilkeleri yönünden tasniflendirilmiştir. Bu modeller; kentsel doku düzenlemesine yönelik yaklaşımlarda ve bu yaklaşımlar doğrultusunda çözüm üreteceği konuda belirlediği ilkelerde farklılaşmakta, komşuluk ilişkilerini konu edinen ölçeği yönünden benzerlik göstermektedir.

Çizelge 2.2. Modern dönem kent modelleri

Model	Yaklaşım	Ölçek yaklaşımı/ Kapsam	İlkeler
Camillo Sitte (Modern şehir planlamasının doğuşu)	Ortaçağ kasabasının insancillaştırma amacı (1889)	Yapı-çevre ilişkisi	Sanatsal ilkeler
Doğrusal Kent Modeli / Soria Y. Mata	Modern şehircilik uygulamasının ilk örneğini oluşturma (1875-1892)	Bir sıra ev ve yol aksı	

Çizelge 2.2. (devam) Modern dönem kent modelleri

Broadacre City Kent Modeli / Frank L. Wright	Kalkınmanın sınırlarının kent çeperine yansımaları- kent dışı arazilerin değerlendirilmesi	Sınır yok (konut ve peyzaj tipleri, hafif sanayi, küçük ticaret merkezi ve piyasalar, sivil binalar)	• Ulaşım sirkülasyonu (Kent merkezi ve kır-kent ayrımı yok) • Ekili tarım arazileri (düşük yoğunluk, kişi başına doğum hakkı olarak bir dönüm arazi sahibi olma hakkı)
Komünite Planlaması / Clarence Stein	Sosyal yaşamın esas alınması	Grid sistemi izleyen binalar ve bu binaların büyük peyzaj alanları	• Düşük katlı, tek, iki, üç hanelerin karışımı • Küçük apartman katlarını • Geleneksel sokak dokusu • Her bir evin özel ve küçük bir bahçesi
Bahçe Şehir Kent Modeli / Ebenezer Howard	Parça bütün ilişkisi içerisinde bütün kentin değişimi	32 000 kişi	• Kent, kır, kent-kır ilişkileri ve yerel istihdam olanakları
Radburn Kent Modeli / Amerika Bölgesel Planlama Kurumu (RPAA)	Konutların yüksek fiyatlı olması ve İkinci Dünya Savaşının kentlerde görülen hızlı dönüşüm etkilerinin planı pratikten uzaklaştırması	Yapılar, bu yapıların birbiri ile ilişkisini ortaya koyan yerleşim üniteleri, bu ünitelerin çevre üniteleri ile ortak kullanım alanları, yol bağlantıları ile kurduğu sınırlandırma	• Sosyal denge/birlik • Kendi kendine yetebilen komünite yerleşimi • Orta sınıfa hitap edecek komünite hayatı
Komşuluk birimi planlaması / Clarence A. Perry	Mahalle ölçeğinde planlama fikrinin Amerika planlama disiplini içinde kabul görmesi (Rohe, 2009).	Bir ilköğretim okulunun hizmet edeceği nüfus	• Ana caddelerle çevreleme • İç sokak tasarımı • Ticari birimler • Açık alan sistemi
Radiant Kent Modeli / Le Corbusier	Otoritenin varlığının şart görülmesi, kentsel arazi düzenlemede ekonomik olanın tercih edilmesi	Büyük bir bahçenin içinde yüksek yoğunluklu geometrik desenlerden oluşan yapılar	• Yüksek yoğunluk • Yüksek katlar • Konut alanını çevreleyen geniş rekreasyon alanı

19. yüzyıl sonundan 20. yüzyıl ortalarına kadar daha birçok kent modeli sunulmuş ve ideal kent arayışları örneklem seçilen kentsel doku ölçeği üzerinden, bütün kenti şekillendirme eğilimi, estetikle birlikte fonksiyon üzerinde yoğunlaşmıştır. Sanayi devrimi sonrası üretim şekli ve düşünce yapısındaki değişimin görece geç etkileri, modern dönem modellerini şekillendirmiş ve mevcut kent dokularının dönüştürülmesi kapsamında geliştirilen

postmodern kentsel modellerin temellerinin ölçek ve ilkeler yönünden temellerini belirlemiştir.

Modern dönemin kent modellerine bir eleştiri niteliğinde; Le Courbusier'in da içinde bulunduğu bir grup modernist mimar, Atina Kartasının devamı niteliğinde olan CIAM konferansında toplanarak kentsel tasarım kavramını ilk kez kullanmışlardır. Bu modernist mimarlar 1953 yılında Team X adlı grubu kurmuşlardır. Kentsel tasarımın ortaya çıkmasında etkili olan kent model arayışlarındaki farklılık tek tipleşerek, kavram 1950'lerde tanımıyla dönemin keskin hatları üzerine kurulmuştur.

Zucchi'nin (1992) belirttiği gibi, Team X, Uluslararası stilin dışladığı, sosyal etkileşime olanak sağlayan, alçak ve orta yükseklikte, yüksek yoğunlukla örülmüş kentsel strüktürler tasarlama ve araştırmaya yönelmiştir. De Carlo, Van Eyck ve Erskine'in fikirleri ve uygulamalarıyla, Team X, katı modernist kentsel tasarıma 'insani' bir etki getirmek iddiasında olmuştur. Team X'in felsefesi uygulamada çok çeşitlilik göstermiştir... Bunun yanında, Amerikan üniversitelerinde, kentsel tasarıma yönelik farklı kaynaklara dayalı yeni fikirler filizlenmekteydi. 1950'li yıllarda Massachusetts Institute of Technology'de (MIT), Kevin Lynch ve Donald Appleyard kentlerin algısal yapısını yeni tekniklerle analiz ve temsil etmeyi tasarlamaya çalışmaktaydı (Yazıcıoğlu, H.Z., 2010).

2.2.2. Kenti düzenleme paradigmasının tanımlanması: Kentsel Tasarım

Kentsel Tasarım terimi ilk olarak, Sanayi Devrimi sonrası kurumsal yapılarda meydana gelen hareketlilik sonucu Amerika'da Harvard Üniversitesi'nde José Luis Sert öncülüğünde 1956 yılında onuncusu düzenlenen CIAM (Congres Internationaux d'Architecture Moderne) Modern Kentsel Tasarım Konferansında kullanıldı. Bu konferansın ilki 1928'de modern mimarlığın öncüleri tarafından gerçekleştirilmiş ve 1956 yılında tanımlanacak olan kentsel tasarım kavramının temelleri oluşturulmuştur.

Bu çalışmalarda gelişen fikirler 1954 yılından önce inşasına başlayan Pruitt-Igoe konutları ile kentsel mekânda toplu konut projesi olarak kendisini göstermiş olup, Pruitt-Igoe 1972'de dinamitlenerek yıkılmıştır. Bu olay, doğrudan kentsel tasarım yaklaşımlarında bir kırılma noktası oluşturmuş ve modern kentsel tasarım anlayışının bittiği ve postmodern kentsel tasarım modellerinin planlama pratiğine dahil edildiği evrenin başlangıcı olmuştur.



Resim 2.2. Pruitt-Igoe konutlarının yıkılışı (Koyuncu, 2019)

Le Courbusier'in içinde yer aldığı modernist mimarlar ile kenti düzenleme biçiminin kentsel tasarım olarak tanımlanması, kentsel tasarımın bugünkü anlamlarının modern dönem kent modelleri ve kentin geleceğinin kentlilere bırakılmayacak kadar değerli gören katı planlama anlayışı içinde saklı olduğunun önemli ipuçlarını taşımaktadır.

Kentsel tasarım, akılcı bir düşünce sistemi içerisinde katı yaklaşım ile tanımlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında üretim şekline bağlı olarak sermayenin değişken coğrafyası ile insan haklarının evrensel tanımlanması; bireyselleşme ve yerelin öneminin artması değişimlerini tetiklemiş ve bu kavramların anlamsal bağlamını sürekli bir değişime sürüklemiştir. Kentlerin tahribatı, göç, işgücü nüfusunda azalma, bağımlı nüfusun artması gibi etkiler; planlama disiplininin konu aldığı temel yaşam standartlarını sağlama ve bireysel kentsel deneyimi arttırma hedefi kentsel tasarım işlevine yön vermiştir. Bu işlevlerin, değişken yapısına bağlı olarak, kentsel tasarım kavramının tanımlanmasından günümüze kentsel dokuya yaklaşım ve uygulama farklılıkları oluşmuştur.

2.2.3. II. Dünya Savaşı sonrası mekân üretim biçimi ve belirleyici ilkeler

İkinci Dünya Savaşına bir nedensellik bağı ile bağlı olan üretim şeklinin değişmesi sonucu sermayenin coğrafyadaki dağılım eşitsizlikleri paranın temsil sorununu meydana getirmiş, bunun bir sonucu olarak yerel ölçek önem kazanırken küresel politikalar yerelin geleceğini tayin etmeye başlamıştır. Bu süreçte, kent modellerinin uygulamada seçtiği coğrafya da farklılaşmış ve mevcut yerleşmelerin dönüştürülmesi yaklaşımı ile gelişmiştir.

Günümüzde kentsel mekânın düzenlenmesinde tek başına ne modern kentsel mekân düzenleme algılamaları ne de postmodern kentsel mekân düzenleme algılamaları egemendir. Dolayısıyla kentsel mekânın şekillenmesinde sadece birinin geçerli olduğunu iddia etmek doğru bir söylem olmayacaktır. İçinde bulunduğumuz dönemde kentsel mekânın yapılanması irdelendiğinde, modern kent planlama anlayışı, postmodern planlama

anlayışı ve küresel süreçlerin karşılıklı etkileşimlerinin 21.yüzyıl kentini şekillendirdikleri görülmektedir (Karakurt Tosun, 2006).

Camillo Sitte'nin yapı-çevre ve Soria Y. Mata'nın yapı-yapı, yapı-çevre, yapı-ulaşım kurgusu ile başlayan modern dönemin mekân düzenleme ilkesi arayışlarında ortaya konulan tüm modeller belirli bir alan veya nüfus büyüklüğü ile genel olarak komşuluk ilişkilerine odaklanırken, postmodern dönemin küresel politikaları çerçevesinde belirlenen kalkınma gündeminde bu ölçek "mahalle birimi" olarak tanımlanmıştır. Ancak, yerele müdahalede, modernist dönemin "komşuluk birimi"nden farklı olarak dönemin değerler paradigmasında kendi ilkelerini ortaya koymuştur.

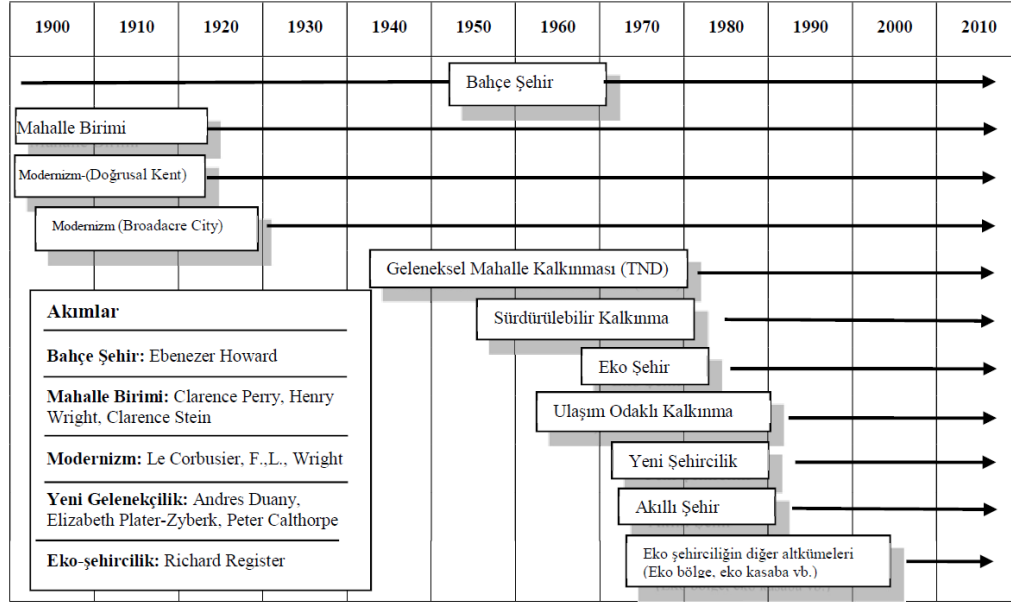
Çizelge 2.3. Postmodern dönem kent modelleri

Model	Yaklaşım	Ölçek yaklaşımı/ Kapsam	İlkeler
Ulaşım Odaklı Kalkınma Modeli	Sürdürülebilir yaşam alanları bağlamında orta yoğunluklu yeni yerleşmeler ve bu yerleşmeler için bir tasarım kılavuzu, deneyimsel yaklaşım, kalkınma yaklaşımı	Mahalle birimleri ve bağlayıcı ulaşım	• Karma kullanım • Yüksek-orta yoğunluk • Yaya yönelimi ve dolaşımı • Ulaşım seçenekleri • Otomobil parkının azaltılması • Yüksek kalitede tasarım (National League of Cities, 2019).
Yeni Şehircilik Modeli	Kalkınma yaklaşımı, değişmediği kabul edilen insan temel ihtiyaçlarını baz alan deneyimsel yaklaşım (Karaman, 2005).	Mahalle	• Kompaktlık • Karma Kullanım • Sokak Bağlantısı • Açık Alanlar (Park, 2017)
Akıllı Büyüme Modeli	Karmaşık durumların tasarımı	Diğer yaklaşımların belirlediği tüm kentsel dokular (Mahalle, kent, şehir)	• Bireysel kullanıcı beklentileri • Sembolik estetik değerleri • Merkezi kamusal alan

Postmodern dönemde küreselleşme etkilerini yansıtan ve bu çalışmada ele alınan üç ana model; Ulaşım Odaklı Kalkınma, Yeni Şehircilik ve Akıllı Kentler yaklaşımlarıdır. Bu yaklaşımların ortak özelliği; kalkınma fonksiyonunun mekâna müdahale biçiminde yerelin düzenlenmesine yönelik detay ölçeğinde çalışabilen kentsel tasarımı uygulama aracı

seçmesidir. Diğer bir ortak özelliği ise kente dair doğrudan bir form tasviri sunmaması bunun yerine gelişim kriterlerini belirlemesidir.

Çizelge 2.4. Akımların değişen gündemi ve kilit figürleri (Sharifi, 2015)



2.2.4. Küresel düzeyde mekân üretim biçimini belirleyici strateji belgeleri

İkinci Dünya Savaşı sonrası, bir mekân üretim ve yeniden üretim süreçlerinde müdahale biçimi olarak kentsel tasarım anlamlarını belirleyici ilkeler, kalkınma odaklı modeller ile birlikte bu modellerin çerçevesini çizen bağlayıcı uluslararası sözleşmeler ve tavsiye kararları doğrultusunda şekillenmiştir.

Çizelge 2.5. Postmodern dönemde mekan üretim biçimini belirleyen strateji belgeleri

Strateji Belgesi	Önemi ve Mekân Üretim Biçimine Etkisi	Kavram Çıktısı
İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (1948) / Birleşmiş Milletler	İkinci Dünya Savaşının kentler üzerinde oluşturduğu tahribat sonrası, ekonomik ve yaşama şekli bakımından ele alınan uluslararası düzeyde insan haklarının açıklanması ve onurlu yaşam kriterlerini tanımlaması yönüyle savaş sonrası kentlerin ve kentlilerin yaşam şekillerini ortaya koyan bağlayıcı yasal metin olarak kabul edilmesi yönünde dönüm noktası oluşturmaktadır.	• İnsan hakları • Yaşam koşulları • Onurlu yaşam kriterleri
Stockholm Konferansı 1972	Artan nüfus, sanayileşme ve kentleşme vb. olgular karşısında; insanların onurlu yaşam hakkının yanında, çevreyi gelecek nesiller için korumayı ve geliştirmeyi hedeflemesi, mekân üretiminde yaşam kalitesi boyutunu ele almıştır.	• Çevrenin korunması • Yaşam kalitesi

Çizelge 2.5. (devam) Postmodern dönemde mekan üretim biçimini belirleyen strateji belgeleri

Brundtland Raporu 1987 / Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu	Sürdürülebilir kalkınma kavramı ilk kez "bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama yeteneğinden ödün vermeden karşılayan kalkınma" olarak tanımlanmıştır. www.mfa.gov.tr	• Sürdürülebilir kalkınma •
Rio Konferansı 1992 / BM Çevre ve Kalkınma Konferansı	"Ülusların çevreye duyarlı yönetim şekilleri benimsemelerine yönelik bir dizi ilkenin kabulü açısından önemli bir adım olmuştur. Bu çerçevede, başta bir eylem planı olan Gündem 21 kabul edilmiştir." www.mfa.gov.tr	• Küresel eylem planı (Gündem 21; katılımcı demokrasi, çevre, yaşam kalitesi) • Ulusal eylem planı fonu BM kalkınma programı: Kapasite 21
BM Binyıl Zirvesi Binyıl Bildirisi ve Binyıl Kalkınma Hedefleri (2010-2015)	"Kalkınma için evrensel bir çerçeve, ortak geleceğimiz için gelişmekte olan ülkelerin, gelişmiş ülkelerle birlikte işbirliği içinde çalışmasını sağlayan bir araç olarak kabul edilmektedir. Binyıl Kalkınma Hedeflerinde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması kapsamında, sürdürülebilir kalkınma ilkelerinin ulusal politika ve programlarla uyumlaştırılması ve çevresel kaynaklarda yaşanan kayıpların tersine çevrilmesi, biyolojik çeşitlilik kaybının azaltılması, sağlıklı içme suyuna sürdürülebilir biçimde ulaşamayan nüfusun yarı yarıya azaltılması hususları yer almıştır." http://www.mfa.gov.tr/surdurulebilir-kalkinma.tr.mfa	• Kalkınmanın evrensel çerçevesi • Ortak gelecek • Gelişmiş-gelişmekte olan ülkelerle işbirliği çerçevesi • İlkelerin ulusal politikalarla ve programlarla uyumlaştırılması • Kaynak kullanımı
Habitat I Vancouver 1976	Hükümetlerin gelişmekte olan dünya tarihindeki en büyük kırdan kente göç hareketinin yaşanması ve ilaç sektöründeki gelişmelere bağlı olarak, kentsel nüfusun artması sonucu hızlı kentleşmenin etkilerini ve sürdürülebilir yerleşimlere olan ihtiyacı fark etmesi üzerine düzenlenmiştir. 1976'da, Dünya Kentsel Nüfusu tüm nüfusa oranla %37,9 olarak belirlenmiştir. Bu toplantının çıktısını, barınma ve kentleşmenin ortak değerlendirilmesi gereken küresel sorunlar oluşturmuştur.	• Sürdürülebilir yerleşim • Hızlı kentleşme • Kırdan kente göç
Habitat II İstanbul 1996	Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri konferanslarının ikincisi olan bu toplantıda; şehirler, küresel büyüme aracı olarak ele alınmış, kentleşme bir fırsat olarak görülmüş, yerel yönetimlerin bu anlamda güçlü bir rolü olması gerektiği ve katılımın önemli bir güç olduğu vurgulanmıştır. Dünya Kentsel Nüfusu toplantı aşamasında %45,1'dir. Konferansın çıktısı olarak, herkes için yeterli konut ve sürdürülebilir insan yerleşmeleri konusunda küresel eylem planı kabul edilmiştir.	• Şehir: Küresel büyüme aracı • Fırsat: Kentleşme • Katılım • Herkes için yeterli konut • Sürdürülebilir insan yerleşmeleri
Habitat III Ecuador 2016	Habitat II taahhütü herkes için sürdürülebilir kentler ve insan yerleşimleri'nin temininde kentsel konular ele alınarak politika ve politika birimleri belirlenmiştir.	• Mekânsal Gelişme • Kentsel tasarım: mekânsal stratejilerin uygulama aracı • Emlak piyasası ve ayrışma

Kentsel gündemin küresel kentsel tasarım, politika ve kentsel arazi ilişkisi

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun 66/207 sayılı Kararıyla, “Herkes için Sürdürülebilir Kentler ve İnsan Yerleşimleri”nin temini konusuyla 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (Sustainable Development Goals-SDG) 2000 yılında belirlenen Bin Yıl Kalkınma Hedeflerinin (Millennium Development Goals -MDGs) yerine geçmek üzere BM Genel Kurul toplantılarında, Eylül 2015’de kabul edilmiştir (Habitat III, 2016).

Çizelge 2.6. Yeni Kentsel Gündemin kavram dökümanları (Habitat III, 2016).

Ana Konular	Kavram Dokümanları	Politika Birimleri
1. Sosyal Uyum ve Eşitlik – Yaşanabilir Kentler	1.Kapsayıcı kentler 2.Kent kültürü ve miras 3.Güvenli kentler 4.Göç ve mülteciler	1. Kent hakkı ve herkes için kent 2. Sosyo-Kültürel Kentsel Çerçeve
2. Kentsel Çerçeve	5.Kentsel mevzuat ve kurallar 6.Kent yönetişimi 7.Belediye finansmanı	3. Ulusal Kentsel Politikalar 4. Kentsel Yönetişim, Kapasite ve İdari Gelişme 5. Belediye Finansmanı ve Yerel Mali Sistemler
3.Mekânsal Gelişme	8.Şehir planlama ve kentsel tasarım 9.Kentsel arazi 10.Kent-kır ilişkisi 11.Kamusal alan	6. Kentsel Mekân Stratejileri: Emlak Piyasası ve Ayrışma
4. Kent Ekonomisi	12.Yerel ekonomik kalkınma 13.İş ve geçim 14.Kayıtdışı sektör	7. Kentsel Ekonomik Gelişme Stratejileri
5. Kent Ekolojisi ve Çevre	15.Kentsel dayanıklılık/ Urban Resilience 16.Kent ekosistemleri ve kaynak yönetimi 17.Şehirler, iklim değişikliği ve afet risk yönetimi	8. Kent Ekolojisi ve Dayanıklılık
6. Konut ve Temel Hizmetler	18.Altyapı ve temel hizmetler 19.Ulaşım ve mobilite 20.Konut 21.Akıllı şehirler 22.Kayıtdışı yerleşmeler	9. Kentsel Hizmetler ve Teknoloji 10. Konut Politikaları

Küresel kalkınma hedefleri kapsamında geliştirilen yeni kentsel gündemin kavram dokümanları matrisinde; politika birimlerinin hedeflerine ulaşabilmesi için bir veya birkaç mekânsal strateji bağlamına ihtiyaç vardır. Mekânsal gelişme politikasının politika birimi “Emlak Piyasası ve Ayrışma” olarak belirlenmiş, diğer politika birimlerinin gerektirdiği mekânsal stratejiler de, bu politika birimine uygun olarak şekillenmesi öngörülmüştür.

“Emlak Piyasası ve Ayrışma” politika biriminin bir kavram dokümanı olarak sunulan “Kentsel Tasarım” ise mekânsal gelişme stratejilerinin hayata geçirilme aracı olarak işlevlendirilmiştir.

Habitat III ile, şehir planlama ve kentsel tasarım kavramlarının ayrı araçlar olarak ele alınması; kentsel tasarımın, yereli küresel ölçekte yeniden tanımlayan neoliberal politikalar dahilinde kalkınma amaçlı mekânsal gelişmesinde postmodern kentsel modellerin belirlediği kriterlerin detay ölçeğine sahip olması etkilidir. Bu bağlamda, kentsel arazilerin yeni küresel gündeminde kentsel tasarım, kriter, ilke ve detay özellikleriyle “uygulama aracı” olarak tanımlanmış ve “Mekânsal Strateji Planları” ile ilişkilendirilmiştir. Detay ölçeğinde çalışan kentsel tasarıma mekânsal strateji planları ile bütüncül bir yaklaşım öngörülmesi mekansal strateji planlarının küresel ve ulusal ölçekte önemi artmıştır.

Yeni kentsel gündem ile yerelin mekânsal düzenleme biçimine yönelik bir takım kentsel tasarım önerileri sunulmuştur (Habitat III, 2017). Bunlar;

- İç hareketliliği ve erişilebilirliği sağlayan kamusal alan,
- Açık alan ve yapı ilişkisinde grid planlama ve yürünebilirlik,
- Kompaktlık ve yoğunluk ile arazide ekonomileşme, yüksek kalitede kentsel servisler,
- Ticari kullanımlar ve sokak seviyesinde katlar,
- Karma kullanım,
- Kamusal alan yönetimi ve;
- Komşuluk kriterlerine benzer kriterlerle ortaya çıkan kentsel üretim alanlarının; terkedilmiş fabrikalar ve sanayi bölgeleri, arazilerdeki büyük boş parseller ve kentin orijinal kullanım fonksiyonunu kaybetmiş bölgeler gibi terkedilmiş bölgelerin ve alanların, komşuluk birimine yönelik kriterlere ve bu kriterlerin kullanıldığı rehberlerle restorasyonu öngörülmektedir (Habitat III, 2017).

Bu öneriler ile, kentin orijinal fonksiyonunu kaybetmiş bölgelerde bu kriterlerin kullanıldığı rehberlerle restorasyonu işlevine uygun olarak uygulama şekli kentsel tasarım belirlenmiş olup aynı zamanda kentsel tasarıma yeni uygulama şekli belirlenmiştir. Bununla birlikte, Habitat III (2016) ile, “kentsel genişlemenin yönlendirilmesi ihtiyacını dikkate alarak ... ufak ölçekli tasarımı, çarpık kentleşme ve marjinalleşmeyi önlemek amacıyla yeni mahallelerin kent dokusuna entegrasyonunu sağlamak için kentsel yenilenmeye planlı bir şekilde öncelik veren mekânsal gelişme stratejilerini teşvik...” edilmesi öngörülmüş, küçük ölçekli kentsel tasarımların çarpık kentleşmeye sebebiyet verebilecek yapısının mekânsal strateji planları ile düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunun yanında, kentsel tasarımın

marjinal yapısının kent dokusunun entegrasyonunda sorunlar oluşturacağı belirtilmiştir (Habitat III, 2017). Bir anlamda, kentsel tasarımın süregelen esnek planlama yaklaşımına uygunluğu tartışmalarında, kentsel tasarımın değişken yapısının kent üzerindeki etkisi açıklanmıştır.

2.2.5. Ulusal düzeyde kentsel tasarım ölçeği ve politikası

Ulusal kalkınma vizyonunu belirleyen 2019-2023 Onbirinci Kalkınma Planında; teknolojik rekabet ve ticaret alanlarında artan gerginlikler ve yeni korumacılık eğiliminin beslediği belirsizlikler karşısında güç odağı olan ülkelerin, kalkınma ve ekonomik büyüme süreçlerini çok daha stratejik bir yaklaşım içinde önemli işbirlikleri ile kritik teknolojilerdeki yetkinliklerini artırması ve ekonomik tercihlerinde daha planlı bir yaklaşım benimsemesi doğrultusunda, uzun vadeli öncelikleri görmeyi kolaylaştıran kalkınma sürecinin planlanmasına her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir (Onbirinci Kalkınma Planı, 2019). Bu kapsamda, güç odağı olan ülkelerin stratejik yaklaşımları ile birlikte, kentsel tasarım kavram dokümanının politika ve tedbirlerinin oluşumunda etkili olan ulusal normların gelişim süreci Çizelge 2.7.'de incelenmiştir.

Çizelge 2.7. Kentsel tasarımın ulusal normunu belirleyen strateji belgeleri

Normatif özelliğe sahip çalışma	Yaklaşımı	İlke, ölçek, politika çıktısı
Kentleşme Şurası 2009	Kentsel Tasarım ve tasarım sorunları, kentsel miras ve mekân kalitesi kavramları ile birlikte ele alınması	• Kentsel tasarımın ülke planlama sisteminde yerini alması gerektiği • Ortak mekânlarda sağlık, estetik, çevre ve güvenlik boyutlarının gözetilmesi • Kent merkezleri başta olmak üzere, engelsiz yaya dolaşımı ve yeşil doku sürekliliği sağlanması
Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı KENTGES (2010).	Sürdürülebilirlik kavramının temel alındığı mekânsal gelişme kapsamında kentsel tasarım projelerine yön veren stratejik belge	• Mekânsal Planlama Sisteminin yenilenerek düzenlenmesi • Kentsel yerleşimlerde mekân ve yaşam kalitesinin sağlanması • Kentlerin ekonomik ve toplumsal yapısını oluşturan unsurların güçlendirilmesi

Çizelge 2.7. (devam) Kentsel tasarımın ulusal normunu belirleyen strateji belgeleri

Şehircilik Şûrası 2017	Kentsel tasarım ile kimlik kavramı birlikte ele alınması, kentsel tasarımın yaşam kalitesi ve özgün kimlikle birlikte çevresel sorumluluklar, sosyal eşitlik, ekonomik canlılığı birlikte oluşturan kentsel vizyon belirlemesi	• Kentsel tasarım ile kentsel mekânı oluşturmada çevresel sorumlulukları, sosyal eşitliği, ekonomik canlılığı birlikte oluşturulması • Kamusal mekânların sokak ya da mahalle ölçeğiyle ve kentsel sistemlerle ilişkilerinin sağlanması Kentsel tasarımın, insan ve mekânlar arasındaki geçirgenlik ilişkilerini ele alarak bunları hareket, kent formu, doğa, yapılanmış alanlar bağlamında çözümlemesi
Kentsel Tasarım Rehberleri 2017	“Koruma projeleri sosyal kalkınma projeleri ile bütünleştirilmeli, mekânın, yaşayanları ile birlikte korunmasını sağlayacak politikalar ve projeler geliştirilmelidir” (ÇŞB, 2017) Sürdürülebilir, güvenli, çevreye duyarlı, yaşanabilir ve kimlikli yaşam çevrelerinin oluşturulması	• Mekânı, çevresel olduğu kadar sosyal eşitlik, ekonomik canlılıkla ilişkili olarak analiz etmesi Kentsel çevrede kimlikli mekânların üretilmesi için bütünsel yaklaşım (tek tip yapılaşma ve aynı şema üzerinden hareket etmenin yaşam kalitesini sağlamak konusunda çözüm olmadığı) • Alan ve bağlam ilişkisi: her “yer”in farklı olduğu • Ölçek ve karakter ilişkisi: geleneksel ile ilişki kurup yeni gelişmeye rehberlik etmek, süreklilik ve entegrasyonu sağlamak • Kamusal mekân olgusu: tasarım kamusal mekân dizilimi/hiyerarşisini oluşturmak ve toplumsal güvenliği teşvik etmek • Erişilebilirlik ve geçirgenlik ilişkisi: yürünebilir mahallelere odaklanmak • Yoğunluk ve kullanım ilişkisi: az yoğun kullanım, yerel ticaret, servisler ve toplu taşımayı optimum kullanmak, kentlinin özel alanı ve güvenliğini göz önüne almak • Karma işlevler olgusu: kent, mahalle ve sokakta çeşitli ve farklı ölçeklerde işlevler • Karma konut tipleri dengesi: kentte, yapı adası, sokak ve mahallelerde farklı türde ve çeşitli seçenek • Sürdürülebilirliğe duyarlı yapılar: uzun erimli, sosyoekonomik değişimlere duyarlı, çevre ile esnek ilişkili • Sürdürülebilir çevre koşulu: yapıların, peyzaj ve kamusal alanlar ile birlikte tasarımları, yüksek standartta, estetik, yeni teknoloji ile buluşmuş, enerji etkin ve bütünsel bir çevre etkisi • Çevresel Sorumluluk Taşıma: çevresel duyarlılık, yenilenebilir enerji kullanımı ...

Kentsel tasarım ile ilgili mevzuat

Onbirinci Kalkınma Planı

On Birinci Kalkınma Planında, ekonomik büyüme ve refahın toplumun tüm kesimlerine yaygınlaştırılması amacıyla sürdürülebilir kalkınma modeli ve kültürel miras korunması konularında politikalar belirlenmiştir.

- Yaşanabilir Şehirler ve Sürdürülebilir Çevre” ekseninde ekonomik ve sosyal faydanın artırılmasına paralel olarak çevrenin korunması, şehirlerde ve kırsal alanlarda yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ile bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasına yönelik hedef ve politikalar yer verilmektedir. (Madde 7)
- Kentsel tasarımların, imar planlarının, toplu konutlar ve kamu binalarının peyzaja, şehrin dokusuna, estetiğine ve kimliğine katkı sağlamasına özen gösterilecek ve kentsel dönüşüm uygulamalarının kültürel kimliğe ve yapıya uygunluğu gözetilecektir (Madde: 632)
- Tarihi kent dokularına yönelik kentsel tasarımlar yapılacak, tarihi kent bölgeleri bu tasarımlara göre bütüncül anlayışla iyileştirilecektir (Madde: 630.3)
- Planın Hedefleri ve Politikaları/İstikrarlı ve Güçlü Ekonomi/Ödemeler Dengesi/Cari Açığın Finansmanı; Uzun vadeli yatırım projelerinde vadeye uygun, uzun vadeli uluslararası ortaklık temelli finansman araçları geliştirilecektir. (Madde; 239.1)
- Planın Hedefleri ve Politikaları/ İstikrarlı ve Güçlü Ekonomi/ Mali Piyasalar; KÖİ projelerinin finansmanında kredi piyasalarının yanı sıra sermaye piyasaları da araç olarak kullanılacaktır (Madde 247.13)
- Sektörel Politikalar/Kamu Yatırım Politikaları; Kamu sabit sermaye yatırımlarına ilişkin kaynakların artırılması, yatırım programının rasyonelleştirilmesi, ayrılan kaynakların başta öncelikli sektörler ve gelişme alanları için belirlenmiş hedeflere tahsis olmak üzere etkin şekilde ve sonuç odaklı kullanılması, KÖİ uygulamalarının makroekonomik politikalarla uyumunun sağlanması temel amaçtır (Madde; 429) (Onbirinci Kalkınma Planı, 2019)

Ülkemizde kentsel tasarımın yasal yapısı, 2002’den itibaren belirlenmekte olup 1980’lerde altyapısı oluşturulan koruma ve imar mevzuatlarına ilave edilen hükümlerle planlama sistemine eklemlendirilmiştir.

Çizelge 2.8. Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ve Kanun doğrultusunda çıkarılan Yönetmelikler	
Kamu İhale Kanunu (22.01.2002)	Md23: (Tasarım yarışmaları) İdareler gerekli gördükleri mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri, şehir ve bölge plânlama ve güzel sanat eserleri ile ilgili bir plân veya tasarım projesi elde edilmesine yönelik olarak, ilgili mevzuatında belirlenecek usul ve esaslara göre rekabeti sağlayacak şekilde ilân yapılmak suretiyle, jüri

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

	tarafından değerlendirme yapılmak üzere ödüllü veya ödüksüz yarışma yaptırabilir.
Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği (24.12.2002)	Md1: Bu Yönetmeliğin amacı, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamındaki idarelerin, mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri, şehir ve bölge planlama ve güzel sanat eserleri ile ilgili bir plan veya tasarım projesi elde edilmesine yönelik olarak yaptıracağı yarışmalara ilişkin esas ve usulleri düzenlemektir Md3: Yarışma: Mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri, şehir ve bölge planlama ve güzel sanat eserleri ile ilgili bir konunun gerçekleştirilmesi için gerekli fikrin, tasarımın, projenin, planın veya eserin bu Yönetmelik kurallarına göre çoklu katılıma açık ve oluşturulacak bir jüri tarafından seçilmesi amacıyla yapılacak organizasyonu, Md3: Bölgesel yarışmaya açılacak konuların üst sınırı: Mimari proje yarışmalarında 5 000 m2. Şehir planlama yarışmalarında 500 hektarlık alan ya da 30.000 nüfuslu yerleşim yeri, Peyzaj mimarlığı yarışmalarında 10 000 m2 , Kentsel tasarım yarışmasında 10 000 m2 'dir Md3/e: Kentsel tasarım proje yarışmaları: Stratejik planlarla uygulama önceliği belirlenmiş kamusal alanlarda, kent kimliğini belirleyici, kentin doğal, kültürel, tarihi ve sosyal özellikleri ile kullanımları açısından önem taşıyan kesimleri için özel uygulama ayrıntıları içerecek biçimde hazırlanan plan ve projeler ile üst ölçekte kimlik- imaj çalışması, orta ölçekte yapı ve çevresinin bütüncül bir anlayışla tasarlanmasını amaçlayan kitle-açık alan düzenleme çalışması, alt ölçeklerde ise kitlelerarası boşlukların çevresel tasarımını içeren yarışmalardır. Ayrıca bu yarışmalar, olabilirlik, yaşanabilirlik, sürdürülebilirlik, maliyet analizi konularında da stratejiler geliştirmelidir. Md3/g: Fikir yarışmaları: Sorun çözmeye yönelik yenilikçi buluşlar, yöntemler, yeni araştırma, planlama, tasarım yaklaşımlarını özendirmek amacı ile mühendislik, mimarlık, şehir ve bölge planlama, peyzaj mimarlığı ve kentsel tasarım alanlarında, daha sonraki plan ve proje kademelerine temel olacak fikir, kavram ve yaklaşımların ortaya konulması, temel veri ve programların belirlenmesi amacı ile açılan yarışmalardır. Bu yarışmalar, daha sonra açılacak başka bir yarışmaya veya uygulamaya yönelik plan, proje çalışmalarına hazırlık niteliğinde de olabilir. Md8: ...Mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri... konusunda açılacak yarışmalarda: a) .b) Jürinin tespit edilmiş olması, c) Yarışmaya katılım koşullarının belirlenmiş olması, d) Yarışma konusuna ilişkin verilerin ve ihtiyaç programının hazırlanmış olması, e) Yarışma takviminin belirlenmiş olması, f) Ödüllerin tespit edilmiş olması, g) Yarışma giderlerine ve proje hizmetlerine ilişkin ödeneğin bulunması, h) Şartname ve eklerinin jürice kesinleştirilerek imzalanmış olması) Bu Yönetmeliğin 14 üncü maddesine uygun olarak ilan edilmesi, şarttır.

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

	Md8: (Yarışmaların açılmasında uyulacak esaslar) Mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri, şehir ve bölge planlama ve güzel sanat eserleri konusunda açılacak yarışmalarda: a) Yarışma şeklinin, türünün ve konusunun belirlenmiş olması, b) Jürinin tespit edilmiş olması, c) Yarışmaya katılım koşullarının belirlenmiş olması, d) Yarışma konusuna ilişkin verilerin ve ihtiyaç programının hazırlanmış olması, e) Yarışma takviminin belirlenmiş olması, f) Ödüllerin tespit edilmiş olması, g) Yarışma giderlerine ve proje hizmetlerine ilişkin ödeneğin bulunması, h) Şartname ve eklerinin jürice kesinleştirilerek imzalanmış olması) Bu Yönetmeliğin 14 üncü maddesine uygun olarak ilan edilmesi, şarttır.
Kültür Varlıkları İhale Yönetmeliği (25.07.2013)	Md4/s: Sokak sağlıklılaştırma projesi: 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında belirlenen kentsel sit alanları ve koruma alanlarında, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ilke kararları, koruma bölge kurulu kararları ve koruma amaçlı imar planları veya imar planları doğrultusunda, tescilli ve tescilsiz taşınmaz kültür varlıklarının sokağa bakıveren cepheleri ile birlikte avlu duvarları, müstemilat, çeşme ve benzeri mimari elemanların özgün sokak dokusu ve kentsel mobilya ile birlikte korunması, sağlıklılaştırılarak yaşatılması ve çağdaş yaşama katılmasının sağlanmasının yanı sıra sokak dokusunu tanımlayan tüm öğelerin korunması ve belgelenmesine yönelik rölöve, restitüsyon, restorasyon, kentsel tasarım projeleri ile mühendislik dallarında yapılması gereken her türlü projeyi,.. ifade eder.
5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Büyükşehir Belediyesi Kanunu (23.07.2004)	Md7: Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır: g) Büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak, kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak; ilân ve reklam asılacak yerleri ve bunların şekil ve ebadını belirlemek; meydan, bulvar, cadde, yol ve sokak ad ve numaraları ile bunlar üzerindeki binalara numara verilmesi işlerini gerçekleştirmek
Altyapılı Arsa Üretimi ve Bu Arsaların Tahsis Yoluyla Satışına İlişkin Yönetmelik (11.09.2004)	Md8/f: Altyapılı Arsa Üretimi İçin Yerine Getirilmesi Gereken Hizmetler: İdare, Altyapılı Arsa olarak geliştirmek üzere elde ettiği arazi ve arsalar için gerekli olan; f)Kentsel Tasarım Projelerinin hazırlanması, hizmetlerini kendi imkanları ile yapabileceği gibi bu uygulamaları 4734 sayılı İhale Kanununa tabi olarak dışarıdan hizmet alım suretiyle de yaptırabilir. Md16: Yapım Süreci: Hak Sahipleri, tahsis edilecek parseller üzerinde yapılacak binalara ilişkin projelerde ve inşaatlarda, İdare tarafından verilmiş imar planlarında ve Kentsel Tasarım Planlarında tanımlanan, yapılaşmanın nitelik ve niceliklerine ilişkin şartlara uymakla yükümlüdür....

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu ve Kanun doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu (Değişik: 5/4/2006-5481/3 md.)	Md6: (Proje yönetimi) Proje alan sınırlarındaki Kentsel Tasarım Projeleri ile konut, sosyal donatı, çevre düzenlemesi, teknik altyapı projeleri, müşavirlik ve kontrollük hizmetleri ile yapım dahil diğer işler Belediye ve İdare tarafından, Bakanlıkça tespit edilecek görev dağılımına göre yapılır veya yaptırılır.
Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu (Değişik: 5/4/2006-5481/3 md.)	Md4/f: Kentsel Tasarım Projesi: 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ile getirilen kullanım kararları ve yapılaşma koşulları doğrultusunda hazırlanacak 1/500 ölçekli tasarım projelerini, ifade eder.
	Md23/1: Planlama : Planlama aşağıda belirtilen esaslara göre yapılır. b) İmar planı ile getirilen kararlar doğrultusunda Belediyece yapılacak veya yaptırılacak kentsel tasarım projeleri İdarenin uygun görüşü alınarak Belediyece uygulamaya konulur.
	Md27/1: Proje yönetimi : Proje alan sınırlarındaki Kentsel Tasarım Projeleri ile konut, sosyal donatı, çevre düzenlemesi ve teknik altyapı projeleri ile yapım dahil diğer işler, Belediye ve İdare tarafından Bakanlıkça tespit edilecek görev dağılımına göre yapılır veya yaptırılır
5235 Sayılı Türk Mühendis ve Mimmar Odaları Kanunu doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Serbest Peyzaj Mimarlık Müşavirlik Hizmetleri Uygulama, Meslekî Denetim, Büroların Tescili Ve Asgarî Ücret Yönetmeliği (21.03.2006)	Md4/u: (Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar) Serbest Müşavir Peyzaj Mimarı (SMM): Kanun, TMMOB Kanunu, 15/1/2006 tarihli ve 26050 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Türk Mühendis ve Mimmar Odaları Birliği Peyzaj Mimarları Odası Ana Yönetmeliği, yürürlükteki kanunlar ve yönetmelikler hükümlerinin verdiği yetki ile peyzaj mimarlığı hizmet alanlarından birini ya da birkaçını kendi hesabına ya da ortak olarak yapan, Odaya kayıt olmuş ve Tescil Belgesini (SMMB) almış, Oda serbest peyzaj mimarı listesine kayıtlı “Peyzaj Mimarı” ile “Peyzaj Mimarı ve Kentsel tasarımcı” unvanlı gerçek kişiyi, ...ifade eder
1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi 97. Maddesi (Mülga 644) Yönetmelikleri	
1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (10.07.2018) - (Mülga 644 KHK (04.07.2011))	Md102/e: 97 nci maddenin birinci fıkrasının (ı) bendinde belirtilen konularla ilgili olarak her ölçekteki imar planı ve imar uygulamalarını, kentsel tasarım projelerini yapmak, yaptırmak ve onaylamak,
Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik (23.03.2012)	Md10/2:Plan raporu ve gösterim: Plan açıklama raporunda, alanın büyüklüğü ve özelliğine göre; doğal ve çevresel değerlerin etkileşim geçiş sahası da dikkate alınarak sürdürülebilirliğini, mutlak korunmasını ve gelecek nesillere intikalini sağlamak amacıyla, istihdam ve katma değer yaratan stratejileri, koruma esasları, yapılaşma düzeni, yoğunluk ve benzeri konularda tasarım esasları ve uygulama ilkeleri, açık alan sistemi, yaya ve taşıt dolaşımı gibi hususları içerecek şekilde hazırlanacak ve hazırlatılacak hedefler, araçlar, stratejiler ile kentsel tasarım, peyzaj ve benzeri hususlar daha detaylı olarak yazılı ve çizili olarak yer alır.

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve Yönetmeliği	
Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun (31.05.2012)	Md6/5(6):Bakanlık, riskli alanlardaki ve rezerv yapı alanlarındaki uygulamalarda faydalanılmak üzere; özel kanunlar ile öngörülen alanlara ilişkin olanlar da dâhil, her tür ve ölçekteki planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartları belirlemeye ve gerek görülmesi hâlinde bu standartları plan kararları ile tayin etmeye veya özel standartlar ihtiva eden planlar yapmaya, onaylamaya ve kent tasarımları hazırlamaya yetkilidir.
6306 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği (15.12.2012) (Değişik:RG- 2/7/2013-28695)	Md18/4:Planlama süreci: Plan teklifleri; İdarece veya ilgililerince, riskli alanlarda ve rezerv yapı alanlarında kentsel tasarım projesi ile birlikte, riskli yapı veya yapıların bulunduğu parsellerde ise, Bakanlıkça talep edilmesi halinde kentsel tasarım projesi ile birlikte hazırlanır ve planlama alanı ile yakın çevresinin meri planları, mevcut durumu gösteren bilgi ve belgeler ve ilgili kurum ve kuruluş görüşleri ile birlikte Bakanlığa iletilir. Bakanlıkça uygun görülen plan teklifleri, aynen veya değiştirilerek onaylanır.
6358 sayılı Expo Antalya Kanunu doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Expo 2016 Antalya Ajansı Mal ve Hizmet Alım-Satım ve Yapım İşleri İhale Yönetmeliği (29.05.2013)	Md19/1:Tasarım yarışmaları: İhale yetkilisi, mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik, kentsel tasarım projeleri, şehir ve bölge plânlama ve güzel sanat eserleri ile ilgili bir plân veya tasarım projesi elde edilmesine yönelik olarak, rekabeti sağlayacak şekilde ilân yapılmak suretiyle, jüri tarafından değerlendirme yapılmak üzere ödüllü veya ödüksüz yarışma yaptırabilir.
4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği (12.03.2014)	Md20/5:Bölgenin Planlanması ve Projelendirilmesi; Arazi temini: Bölgeye ait kentsel tasarım projesi ya da yerleşim projesinde veya vaziyet planında; yol, meydan, park, otopark, yeşil alan ve benzeri gösterimler ile oluşan yol ve parsellerin koordinat ve kot değerleri ayrıca Bakanlığa verilir.
3194 sayılı İmar Kanunu doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği (14.06.2014)	Md4: Kentsel tasarım projesi: Doğal, tarihi, kültürel, sosyal ve ekonomik özellikler ile arazi yapısı dikkate alınarak, tasarım amacına göre kütle ve yapılanma düzeni veya açık alan düzenlemelerini içeren; taşıt ulaşımı, otopark ve servis ilişkileri ve yaya dolaşım ilişkilerini kuran; yapı, sokak, doku, açık ve yeşil alanların ilişkisini ve kentsel mobilya detaylarını gösteren; altyapı unsurlarını bütüncül bir yaklaşımla disiplinler arası olarak ele alan; anlam ve kimlik özelliklerini ifade eden; tasarım ilke ve araçlarını içeren uygun ölçekteki projeyi, ifade eder. Md30: Kentsel Tasarım Projesi yapılacak alanın sınırları imar planında gösterilebilir. Master plan hazırlanabilir. Kentsel tasarım değerlendirme komisyonu kurulabilir. Uygulama imar planı onaylanmadan kentsel tasarım projeleri uygulanamaz. Uygulamaya yönelik kılavuz ve tavsiye niteliğinde kararları içerecek şekilde kentsel tasarım rehberi hazırlanır. Yaya bölgeleri ve meydanların planla ve tasarım ile geliştirilmesi esastır. • Bakanlıkça usul ve esas belirlenir.

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

2863 sayılı Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Kanun doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (Ek: 8/8/2011-Khk- 648/41 Md.)	Md13/15 “Sokak sağlıklılaştırma proje ve uygulamaları”; kentsel sit alanları ve koruma alanlarında, korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları ile sokaktaki diğer yapıların özgün sokak dokusunu tanımlayan tüm öğelerle birlikte korunması ve belgelenmesine yönelik rölöve, restitüsyon, restorasyon, kentsel tasarım projeleri ile mühendislik dallarında yapılması gereken her türlü proje ve bunların uygulamalarıdır.
3194 sayılı İmar Kanunu doğrultusunda çıkarılan Yönetmelik	
Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik. (26.07.2005)	Md10: Plan raporu ve gösterim: Plan gösterimi ve plan notlarında yer alan yapılaşma düzeni, yoğunluk ve benzeri konularda tasarım esasları ve uygulama ilkeleri, ulaşım, dolaşım ve açık alan sistemi ile ilgili uygulama esasları, koruma, sağlıklılaştırma ve koruyucu yenileme program alan ve projelerinin etaplanma esasları, kentsel tasarım, peyzaj, restorasyon, mimari ve mühendislik projelendirme esasları ve prosedürleri ve benzeri hususlar plan raporunda daha detaylı olarak yazılı ve çizili yer alır. Md24: Proje müellifinde aranacak asgari nitelikler: Çevre düzenleme projelerini hazırlayacak mimar veya peyzaj mimarı olan proje müellifinin asgari aşağıdaki niteliklere sahip olması gerekmektedir: d) İlgili koruma kurulunca uygun bulunmuş, Kanun kapsamında bulunan alanlarda benzer bir çevre düzenleme projesi işini tamamlamış veya iki çevre düzenleme projesi işini yapan proje ekibinde yer almış olmak veya ulusal veya uluslararası düzeyde sit alanlarına ilişkin yapılan kentsel tasarım veya çevre düzenleme projeleri yarışmalarında birincilik almış olmak.
Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Ait Katkı Payına Dair Yönetmelik (22.08.2015)	Md9: Projeler kapsamında valiliğe yapılacak başvurularda aşağıda belirtilen belgeler istenir: Çevre düzenlemesi, kentsel tasarım ve sokak sağlıklılaştırma projeleri için sit sınırlarını gösteren koruma bölge kurulu kararı; eki pafta ile...; proje alanının sınırlarını ve alandaki korunması gerekli öğeleri gösteren koruma bölge kurulu kararı ve onaylı pafta; proje alanını, çevresini ve önemli yapıları gösteren panoramikler dahil olmak üzere yeterli sayıda fotoğraf ...; yaklaşık maliyet, Uygulama konusunda; Çevre düzenleme, kentsel tasarım ve sokak sağlıklılaştırmaları için koruma bölge kurulundan onaylı uygulama projesi ...; alanın panoramikleri dahil olmak üzere yeterli sayıda fotoğraf ...; iş programı; yaklaşık maliyet, Md10: Katkı payı hesabında toplanan tutar, aşağıda belirtilen alanlarda kullanılır. c) Çevre düzenlemesi, kentsel tasarım ve sokak sağlıklılaştırma projeleri Md11: 10.maddede sayılan kamulaştırma, planlama, projelendirme ve uygulama başvurularının değerlendirilmesinde aşağıdaki öncelik sırası dikkate alınır; a) Mevcut durumu nedeniyle aciliyet arz eden taşınmaz kültür varlıkları, 1. Projelendirilmesi ve onarımı devam edenler, 2. Malzeme, taşıyıcı sistem ve zemin sağlamlaştırılması gerekenler, b) Koruma amaçlı imar planları, c) Koruma amaçlı imar planlarında özel proje uygulama alanı olarak ayrılmış

Çizelge 2.8. (devam) Kentsel tasarım mevzuatı (ÇŞB, 2016)

	yerlerdeki proje ve uygulamalar, ç) Çevre düzenlemesi, kentsel tasarım ve sokak sağıklaştırma uygulamaları, d) Kentsel sit alanlarındaki kamuya ait taşınmaz kültür varlıkları ve anıt yapılar ile koruma alanlarına ilişkin proje ve uygulamalar, e) Yönetim planları, f) Diğer taşınmaz kültür varlıklarına ilişkin proje ve uygulamalar, g) Kamulaştırmalar.
--	---

Kentsel tasarım, ulusal mevzuattaki genel tanımı itibari ile, ilgili kanun kapsamında kalan alanın niteliğine ve tasarım amacına göre farklı içerikte ve uygun ölçekte yapılan “proje” olarak ifadelendirilmektedir. Diğer taraftan, bu projenin; riskli alanlarda ve rezerv yapı alanlarında yapılması zorunluluk arz eden bir idari işlem olduğu hükme bağlanmış olup diğer alanlar için ise talebe, imar planı hükümlerine ve “proje” bazlı olarak yapılması yönünde esneklik bırakılmıştır.

Kentsel tasarım projeleri; kırılma noktaları çerçevesinde yerelin yapısını düzenlemeye yönelik sunulan strateji belgeleri ve yerelde yapısını düzenleyen mevzuat hükümleri ile işlev kazanmaktadır. Sermaye birikiminin, yerelin özgün yapısını destekleyen kültürel miras değerleri de dahil olmak üzere mekânı yeniden düzenlenmesine yönelik müdahale aracı olarak belirlediği kentsel tasarımın, ulusal düzey normlarında net olarak tarif edilmemesi yerel kimliğin korunmasına yönelik sorunları da beraberinde getirecektir. Bu kapsamda, planlama kademelenmesinde yer alan birimlerin işlevleri ile birlikte ilişkilendirilmesine yönelik yeni mevzuat düzenlenmesi gerekmektedir. Uysal (2003) mevcut planlama kademelenmesinin yetersiz kaldığını belirtmiştir.

Uysal (2003), anayasal haklar kapsamında mekânsal düzenlemenin yasal çerçevesini oluşturan imar mevzuatı, devletin imar politikasını; ülke genelinde, idareler için alt ölçekte uygulamaya ve idari yargıya konu olabilecek, genel, soyut ve objektif, uyulması zorunlu, nesnel nitelikli ve sürekliliği olan hükümleri belirlediğini, planların kademelenme ilkesi olarak ileri sürülen ve doktrinde bugüne dek kabul görmüş anlayışın dayanağının; idari işlemlerin normlar hiyerarşisine tabii olmaları olarak açıklamaktadır. Uysal (2003)’e göre; idari işlemler, normlar hiyerarşisinde kendilerinden önce gelen hukuk kurallarına uygun olmak zorunda olup kuralın planlara uygulanması sonucu planların kademelenmesi anlayışı ortaya çıkmış olup bu anlayışın imar hukukuna ve imar kararlarının hukuki niteliklerine uygun değildir ve kademelenme ilkesini salt planların ölçekleri boyutuna indirgemektedir.

Bu bağlamda, mekânın düzenlenmesine etki eden ve mevcut planlama kademelenmenin, salt ölçekleri belirlediği; planlama kademelenmesinden anlaşılması gereken mekânı düzenleme şekilleri ve müdahale biçimlerindeki işlevsellikleri göz önünde bulundurulması suretiyle stratejik bağlamda ele alınarak politika, bütünsel olarak ele alınan doku ölçeği ve uygulama ilişkini kuran planlama sistemidir.

2.3. Sermaye Birikimi ve 21. Yüzyıl Dinamiklerinde Kentsel Tasarım: Projecilik

Sanayi devrimi sonrasında, sermaye birikimi ve küresel pazar arayışları; mülkiyetin artan önemini ve hukuki düzenlemelerini beraberinde getirmiştir. Sermaye birikimi, belirli coğrafyada sanayisizleşme eğilimi oluştururken, geri kalan kısmında bulunan kentsel araziler için metalaştırma eğilimini artmıştır. Bunun bir sonucu olarak, düşünsel gelişim ve değişim içinde mülkiyet hakkı, kişiye sıkı sıkıya bağlı ayni haklar olarak tanımlanmış ancak kentsel kimliğe ilişkin mevzuat güncellenmemiş, kamusal alan konusunda ise serbestlik bırakılmıştır.

Sermaye birikim süreçlerini açıklayan Harvey (2010), 1972’lerde yaşanan köklü ekonomik ve kültürel değişimin, modern dönemin ekonomik, politik, toplumsal ve çevresel koşullarının oluşturduğu “yıkıcı yapma, yapıcı yıkma” politikasının bir devamı olduğunu, modernizmin ise 1848’den sonra büyük ölçüde kentsel bir olgu olduğunu ve modernizmin getirdiği kentleşme sorunlarında başa çıkma konusunda acil ihtiyacın toprak olduğunu belirtmiştir. Bu bağlantıda, üretim süreçlerine bağlı olarak ortaya çıkan esnek üretim biçimlerinde meta üretiminin imaj yaratma yolunda “kalite, prestij, güvenilirlik, yenilikçilik” gibi değerler ile anıldığını, ancak başarı kriterinin imajın kopyalanması olduğunu belirtmektedir(Harvey, 2010).

Bu bağlamda, sermaye birikimini çıkmaza sürükleyen artan temsil sorununun mekâna bağlı engelleri ortadan kaldırmak suretiyle yereldeki kültürel, ekonomik ve çevresel dinamikler sermayenin kaçış noktası olmakta ve kentsel kimliğin anlam bağlamını oluşturan kültürel miras ile kamusal alanın karakteristiği, kentsel tasarımın kamu yararı anlamında başarı yakalayamadığı durumlarda, tek tipleşme sorunu ile karşı karşıya kalmaktadır.

Bu süreçte, kentsel tasarıma ilişkin sermaye birikiminin başarısı bireyi esas alan yaşam kalitesi ile örtüşmemekte, imajın kopyalanması yerelin özgünlüğünü tehdit etmekte ve tek

tip mekân üretimleri ile yerel bağlamdan uzaklaşan “yer” kalitesi garanti altına alınmakta, yerelin mevcut meta değerinden faydalanarak temsil sorununa geçici çözümler üretilirken, herhangi bir yer haline getirmektedir.

Küresel ekonomik değişimlerin değişken dinamiklerinde sermaye birikim süreçlerinin tayin ettiği kentsel arazinin artan önem ve anlamını (Harvey,2010), mekânsal-zamansal sabiteler kuramı ile açıklanmaktadır.

Altınok ve Enlil (2012), zamansal mekânsal sabiteler kuramını, sermaye fazlasının mekâna sabitlenmesi Harvey’e göre temelde iki biçimde ortaya çıkmaktadır; Bunlardan ilki olan mekânsal sabiteler (spatial fixes), yeni pazarlar, yeni üretim kapasiteleri, yeni kaynaklar, yeni işgücü olanakları yaratmaktadır. İkincisi ise zamansal sabiteler’dir (temporal fixes). Bunlarsa uzun dönemli projeler ya da eğitim ve araştırma gibi sosyal harcamalar yoluyla, sermaye değerlerinin yeniden dolaşıma girmesinin ertelenmesi anlamını taşıdığı şeklinde özetlemektedir (Altınok ve Enlil, 2012).

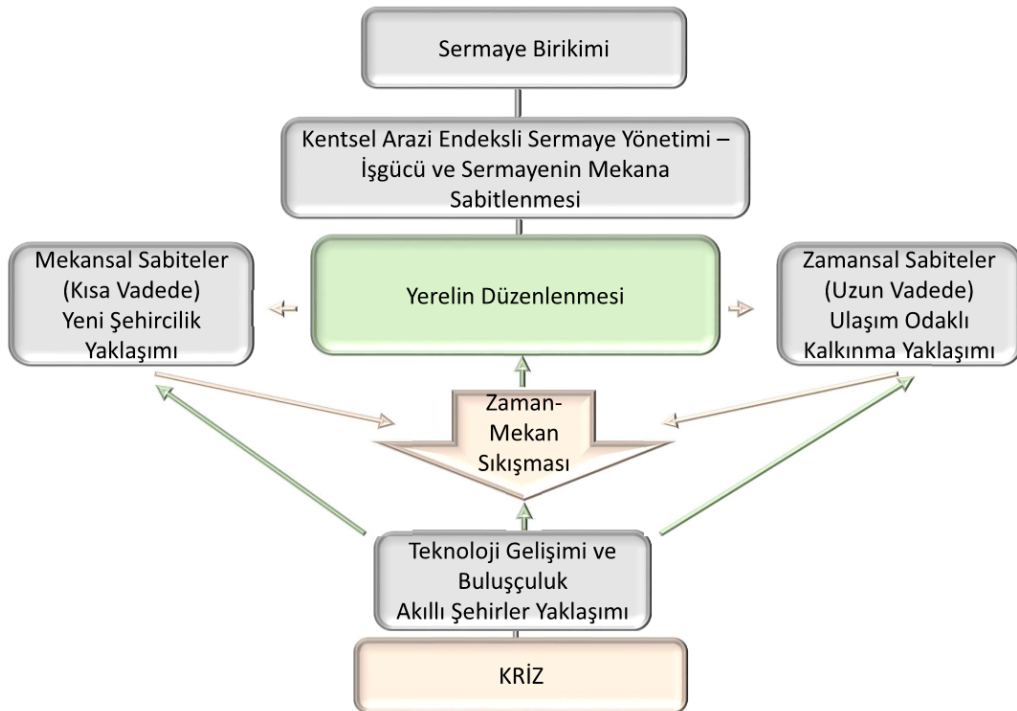
Postmodernist dönemin kentsel tasarım modelleri bu kuram kapsamında ele alındığında, iki çıkarım yapılması mümkündür. İlk olarak mekânsal sabitelerin ortaya çıkması için iş gücünü ve sermayeyi mekâna sabitleyecek büyük ölçekli yatırımlara ortam oluşturmak amacıyla yerelin düzenlenmesi bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. İkincisi ise, zamansal sabite imkânlarının ortaya çıkması için düzenlenen yerel birimlerin niteliği üzerinden projeler üretilmelidir.

“Bu süreçte, mekânsal-zamansal sabiteler bir bölgede organize olurken, o bölgedeki mevcut yapının diğer bir ifadeyle daha önceden mekâna sabitlenmiş toprağa çakılı yapının tamamen yıkımını da örgütleyebilmektedir. Hatta bu çatışma kaçınılmaz olarak sürekli tekrarlanmaktadır. Zira mekânsal-zamansal sabitelerin doğası bunu gerektirmektedir” (Altınok ve Enlil, 2012).

1930’lu ve 1970’li yıllarda sermaye birikim sürecinde yaşanan iki kırılma noktası, günümüz kentsel mekânı biçimlendirme şeklini yönlendiren planlama yaklaşımlarında iki durumun temellerini atmıştır. Birincisi, 1929 yılında ekonomik buhranın bir sonucu modern yaklaşımlarla üretilen kent modellerinde tanımlanan ilkeler yönünden farklılık arz eden mahalle birimi planlamasıdır. Diğeri ise, “yerellik” bağlamı içinde ‘yer’in serbest piyasa koşullarına konu edilmesidir. Bu durumlar, postmodern planlama yaklaşımında serbest piyasa koşullarında hareket eden yerel ve postmodern mahalle birimi kriterleri ile üretilen

projeler kapsamında belirlenen hedeflerin mekânsal bağlamı kentsel tasarım süreci ile gerçekleşmesi öngörüsüdür.

Yeni kentsel model yaklaşımlarının kentsel mekândaki rolü, sermaye birikiminin döngüsünü açıklayan bu kuram üzerinden incelendiğinde; Ulaşım Odaklı Planlama yaklaşımı bu kuramın uzun dönemli projelerine atıfta bulunan zamansal sabiteleri amaçladığı mekân düzenleme biçimi, Yeni Şehircilik yaklaşımı ise bu kuramın Mekânsal Sabiteleri amaçladığı yerel birimi düzenleme biçimini yansıtmaktadır. Kentsel arazinin düzenleme biçimi, Harvey'in (2010) çok boyutlu Mekânsal Zamansal Sabiteler kuramı kapsamında, bu iki yaklaşıma yönelik projeler sermaye birikiminin kendi bünyesinde olmayan yeni kentsel araziler bulamadığı takdirde, teknolojinin gelişiminden faydalanarak kentsel mekânı Akıllı Kent Modelleri vasıtasıyla detay ölçekte yeniden organize edecektir. Ancak, teknolojik gelişmişlik düzeyi düşük sınırlar dahilinde sermaye birikimi öncelikle kendi bünyesinde olmayan kamusal alanları ve kamusal ortak değeri bulunan kültürel miras alanlarına temsil değeri belirleme eğilimi ile yeniden biçimlendirecektir.



Şekil 2.1. Postmodern yaklaşımların kentsel arazi üzerindeki rolü (Mekânsal zamansal sabiteler kuramından uyarlanmıştır (Harvey, 2010)

1970’li ve 1980’li yıllardan itibaren küresel süreçlerin etkisiyle yaşanan ekonomik yapıdaki dönüşümler ve kentsel refah anlayışının değişimi kamusal mekânın formlarının, planlama anlayışı ile çatışmasına neden olmaktadır. Özellikle, sınırları belirlenmiş, güvenli ve kişiye özel biçimlendirilmiş eğlence türüne hitap eden ve mülkiyet açısından kamusal planlama disiplini içerisinde tartışılan mekânların arzı (ör: alışveriş merkezleri gibi), toplumsal talep yönelimini oluşturma amacıyla yeni ilkeler belirlemektedir. Bu çerçevede, kavramlara farklı yaklaşımlardan yeni bir planlama stresi yaşanmaktadır. Başka bir ifadeyle, planlama ile toplumsal yararın bu noktada çelişmesi planlama açısından en büyük tehdidi oluşturmakta, sermayenin arazi yönetimini ve emlak piyasasının belirlediği plansız bir döneme yöneltmektedir. Yeni kentsel yaklaşımların mekânı düzenleme aracı olarak esnek bir yapısı olan kentsel tasarımı ayrı bir araç olarak ele alması ile, bu araç ile kamusal alan düzenlemesi giderek artan önem arz etmektedir.

Bununla birlikte, “kentsel gelişme sürecinde konjonktür değişse bile değişmeyen özel alanla kamu yararı ilişkisinin nasıl kurulduğu ve değerlendirildiği sorunu kentsel tasarımın her dönemde ana meselesi ve konusu olmaya devam edecektir” (Karaman, 2005). Kentsel tasarımın konusunu oluşturduğu belirtilen özel alan ve kamu yararı ilişkisinin yeni tanımlarında; planlamanın yerelliğinden öte yerelin planlanması ile, küreselleşme süreçlerinin sermaye birikimine yönelik nokta atışıyla çözümü; tek tipleşmeye ve “yersizleşme”ye doğru sevk etmektedir. Bu bakımdan, esnek ve yalın üretim biçimi anlayışında atfedilen özgünlüklerden farklı olarak, kentsel tasarımın işlevselliğinin değişmesi ile uygulamada farklılık göstermesi ve başarılı imaj oluşturmada öte imaj başarısının kopyalanması eğilimi ile tek tip yaklaşım sergilemesi söz konusu olacaktır. Bunun sonucunda, kentsel arazinin ulusal planlama normlarında kentsel tasarım ölçeğinde yeniden ve yeniden inşa edilmesine yönelik müdahalesi ile tarihi bellekten yoksun kimliksiz kent parçaları oluşması söz konusudur.

Kentsel tasarımın bugün normlara göre pratikte uygulanması gereken öncelikli alanlar; dönüşüm alanları ve koruma alanlarıdır. Bu durum, sermaye birikimin yıkıcı ve yeniden yapıcı etkisini ve kendi bünyesinde yer almayan ortak değere sahip koruma alanlarının sermaye birikim süreçlerine dahil edilmesinin bir sonucudur. Diğer taraftan, arazi değerlendirme sürecinde, geliştiricilerce oksimoron etkisiyle arz talep dengesinin oluşturulması amacıyla “pazarlama strateji”lerine uygun olarak sürdürülebilir kavramların kullanılması, amacı yaşanabilir şehirler kurmaya yönelik olan kentsel tasarım projeleri ile bütünleşen kamusal

alan, yaşam kalitesi ve yerel kimlik kavramlarının anlamsal bağlamlarının uygulamada yitirilmesine yol açmaktadır. Kentsel arazi üzerinde, deneyimci bu yaklaşımlar postmodernist dönemin iç dinamiklerinin değişkenliği ile oluşan neoliberal politikalar aracılığı ile her gün kendini değiştirmektedir.

Yeni dönem düşünceleri

Bugün yeni işlevler ile farklı anlamlar kazanan kentsel tasarım model ve yaklaşımları, küreselleşmenin yıkıcı-yıpratıcı etkilerinin bir sonucu olarak “sürdürülebilirlik” söylemleri ile bütünleşen yaşam kalitesi kriterleri, kamusal alan ve mekân karakteri üzerinedir. Ancak, bu söylem küresel sermayenin mekânı yıkıcı yapısı-yıkıcı yapısı ile çelişmekte ve geliştirilen planlama paradigmlarında yer alan kavramların anlam bağlamlarını küresel sermayeyi güçlendiren söylemler haline evirmektedir. Bununla birlikte, doğaya, çevreye ve kentsel kimliğe verilen zararın bilinmeyen krizlere yol açma olasılığı bulunmaktadır.

Planlama sisteminde yer alan her bir ölçeğin (sayısal değerden farklı olarak stratejik bağlamda ilişkiler ağı ile tanımlanmış) kendisi ile bütünleşen kavramların kazandığı anlamlar kapsamında işlevi planlamanın güncel amacını ve konusunu oluşturmalıdır. Bu kapsamda, kentsel tasarımın bütünleştiği kamusal alan ve kentsel kimlik kavramları ile nasıl ilişkiler kurduğu net bir şekilde tarif edilmeli ve bir uygulama aracı olarak çalışacağı sistemde kuracağı ilişkiler tayin edilmelidir.

Karaman (2005), bu durumu “yeni dönemde kentsel tasarım kavramının sağması, yaşadığımız dünyanın doğal sisteminin ne kadar kırılgan olduğunun anlaşılması ile oluşacaktır” şeklinde ifadelendirmiştir (Karaman, 2005).

Bununla birlikte, yukarıda açıklanan mekânsal zamansal sabiteler kuramı kapsamında, geçmişte, kentsel arazi metalaştırılması haricinde sermaye birikimi fazlalarının aşırı birikim sonucu, neoliberalleştirilen az gelişmiş ülkelere borç sıfırlama ve yeniden borçlandırma politikası uygulanmakta iken, sermayenin belirli bir mekânda sınırlanması ve üretici güçlerin sabit bir mekânsal form içinde dondurulması olarak isimlendirilen zaman-mekân sıkışması sürecinin bir sonucu olarak doğan, sermaye çevriminin bir diğer unsuru teknolojiye ve buluşçuluğa yatırım ile kentler önem kazanmaktadır (Altınok ve Enlil, 2012).

Teknolojinin mekâna uyarlanmasına yönelik Akıllı Kent Modelleri, kentsel arazinin dönüşümü ve sermaye birikiminin kentsel arazi üzerindeki etkileri yeni bir döngüye girmektedir. Bu dönüşüm, “arazi geliştirme”-“bozma” ve “yeniden geliştirme” döngüsünün devamını sağlamaktadır. Neoliberal arazi politikalarının yerelin düzenlenmesi amacıyla, mekânsal strateji uygulama aracı olarak kentsel tasarımın ölçeği, kent dokusunu belirli bir zaman aralığında düzenleyebileceği mahallenin parçacıl yapısını seçmekte olup bu politikalar mahalle kriterlerini yeniden belirlemektedir.

Günümüz planlama anlayışının, normatif değerlerden ziyade Kentsel Tasarım ölçeğine yöneldiği “postmodernite ile birlikte kentsel tasarım alanında mekanı kendi kuramsal verileri doğrultusunda zorunlu olarak parçalara ayıran, bunları farklı mimari üslupların eklektik kullanımıyla bütünleştirerek bir kolaj haline getiren bir tasarım süreci başlamıştır” (Zengel,2002:92; Karakurt T., 2006).

Modernizme eleştirilerin doğal bir ürünü gibi ortaya çıkan postmodernizm tam bir serbestliğe ve ekletisizme yönelmektedir. Planlama süreçlerinde tanımlanan bu piyasa serbestliği, sermaye birikiminin kendisi üzerinden değer biçemediği ancak birikimini kendisi içinde olmayan; küçük sermayenin mülkiyeti, koruma altındaki alanlar ve mülkiyet bakımından kamuya ait arazileri elde ederek arazi değerlemesi meylî mülksüzleştirmeye dolayısıyla kamusal mekânın ve kentsel kimliğin kaybolmasına yol açmaktadır.

Harvey’e (2010) göre, basit bir biçimde bölgesel geleneklere, yerel tarihçilere, ilkel istek, ihtiyaç ve fantezilere duyarlı olmayı amaçlar; böylece uzmanlaşmış, hatta büyük ölçüde müşterinin zevkine göre biçimlenmiş mimari biçimler yaratılır: bunlar mahrem, kişileşmiş mekânlardan, geleneksel anıtsallığa ve gösterinin şenliğine kadar uzanabilir (Harvey, 2010). Bu kapsamda tarihi değeri bulunan alanlardan kamusal mekânlara kadar, gerek yerel gerek yabancı sermaye gücünün zevkine göre kentsel tasarım fonksiyonunun değişebileceği açıktır.

Toplumsal ilişkileri yeniden yapılandıran neoliberal süreç içinde tek yönlü süreçlerin merkezinde artan “devlet-piyasa işbirliği”, “toplumsal eşgüdüm” “mekânsal farklılıklar” gibi kavramları 2000-2010 yılları arasında önemli bir değişim geçirmiş, kapitalist ilişkilerin dünya ölçeğinde işleyişinde önemli roller üstlenen kurumların ajandalarında takip edilen bu değişim “kalkınma sorunsalı”na odaklanmış, IMF, Dünya Bankası, OECD gibi uluslararası örgütler ülkeleri belirli kalkınma programlarına yönlendirirken (OECD,1997;WB,1999), Avrupa Birliği ve NAFTA gibi ulus üstü yapılar yeni üretken

ekonomik organizasyonları, yönetim biçimlerini ve sosyal ilişkileri çağırın çeşitli kalkınma politikaları üzerinde yükselmektedir (Keating, 1998; Gündoğdu, 2019).

Bu kalkınma programları, sermaye birikiminin yönetimi amacı ve küreselleşme sürecinde kapitalizmin giderek vahşileşen doğasında kentlere yönelik organize edici etkileri ile birlikte yıkıcı-yeniden organize edici etkilerini de kullanmaktan kaçınmamaktadır. Bu bağlamda, postmodernizmin doğasında her zaman var olan “bölgecilik” ile bağdaşan ve üst ölçekli planlara konu olan “yerellik hareketleri” son 10 yılda ölçeğini “mahalle birimine” odaklanarak henüz çoğu ülkenin planlama normlarında yerini almamış, göreceli olarak daha esnek “Kentsel Tasarım” projelerine çevirmiştir.

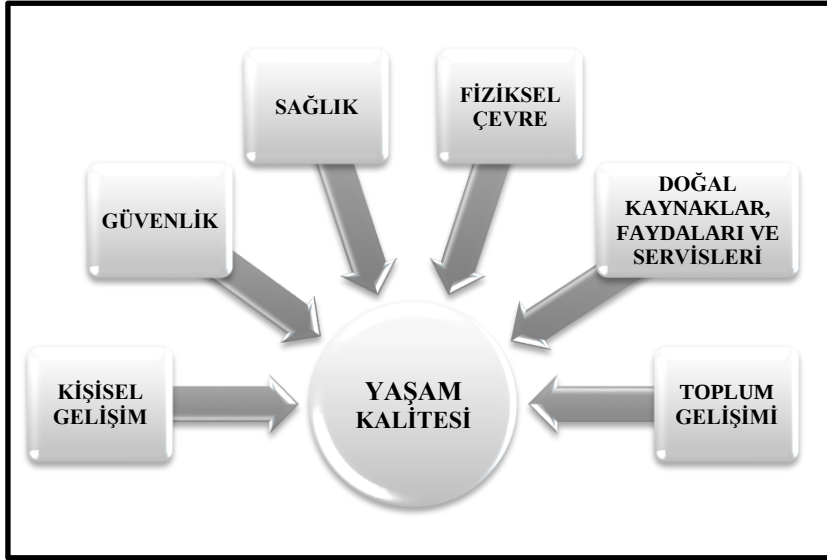
2.4. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kavramı ve Belirleyici Yaklaşımlar

Sürdürülebilir kalkınma söylemi, mekânın düzenlenmesinde kentsel kimlik, stratejik yaklaşım, bütünleşik planlama ve projelendirme kentsel tasarım pratiğinin uygulamaya yönelik içeriğini, ölçeğini, politikasını belirleyen ilkelerde anlamsal farklılaşmayı beraberinde getirmiştir.

Kültürel miras alanlarında sürdürülebilirlik, temel amacı müreffeh bir toplum sağlamaya özgülünmüş ekonomik büyüme, kentsel tasarım projelerinin sürdürülebilir kalkınma odaklı başarısı salt sayısal değerler üzerinden ölçülemez bir yapıda olup çevresel boyutunu oluşturan yaşanabilirlik ve yaşayabilirlik ölçütleriyle kontrol edilmesi gerekmektedir.

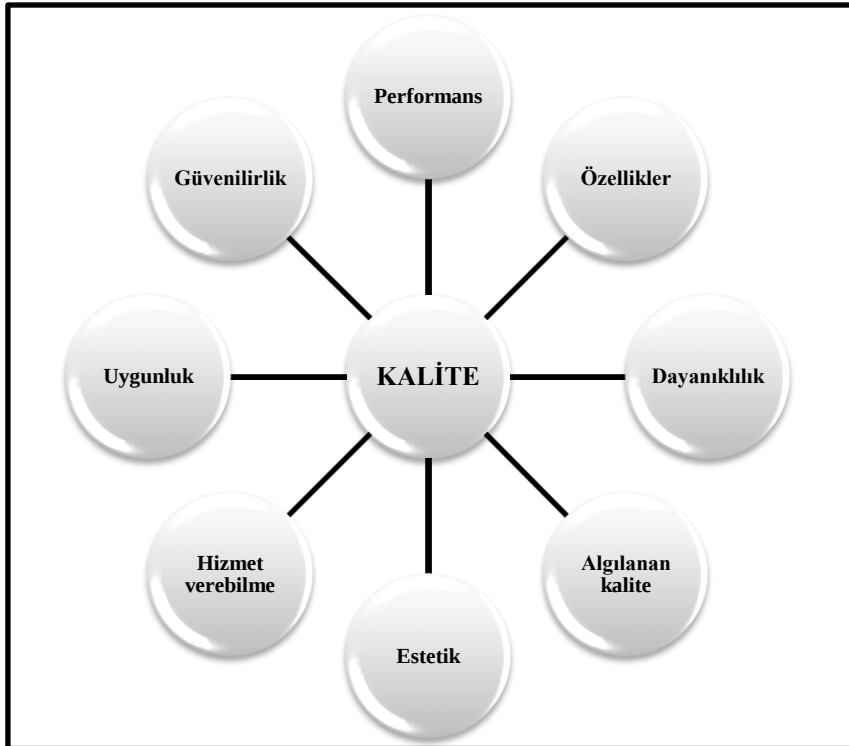
Yaşam kalitesi çoğu uzman ve araştırmacı tarafından çeşitli şekillerde tarif edilmektedir. “Myers, yaşam kalitesinin bireylerin yaşamını sürdürdükleri yerleşim alanı paralelinde değişkenlik gösteren ve tatmin olmasını tanımlamasında yararlanılan etkili bir politik kavram olduğunu dile getirmiştir” (Çam, 2014).

Yaşam kalitesi kavramı için yapılan tanımlara göre toplumsal gelişim, sağlık, doğal kaynaklar, güvenlik, kişisel gelişim ve fiziksel çevre bileşenleri Şekil 2.2’de sunulmakta olup kentsel tasarım projelerinin başarısı bu alanlarda yaşam kalitesine sağladığı katkılar ile ölçülmelidir.



Şekil 2.2. Yaşam kalitesi bileşenleri (Mitchell, 2000; Kamp ve diğerleri, 2003)

Kalite kavramı ise; yönetim, eğitim, sağlık, mimarlık gibi farklı disiplinlerde kentsel mekân, okul, hizmet, tedavi, yapı gibi çeşitli hususlarda farklılık arz eden kıstaslara sahip çok yönlü bir kavramdır. Garvin (1998), kaliteyi çok boyutlu bir kavram olarak ifade ederek algılanan kalite, güvenilirlik, özellikler, dayanıklılık, uygunluk, estetik, hizmet verebilme ve performans olarak 8 boyutta ele almıştır.



Şekil 2.3. Kalite kavramını teşkil eden 8 boyut (Garvin, 1998)

2.4.1. Kentsel tasarımda kalite ve kriterleri

Kentsel tasarım kalitesi çerçevesinde kent kullanıcıları için ulaşılabilir ve kalite kıstaslarını en üst düzeyde ortaya koyan tasarımların yapılması gerekmektedir. Kentsel tasarıma ait uygulama alanlarının bütün ölçeklerinde kalite ölçütleri tasarım tabanını meydana getirecek biçimde düzenlenmelidir (Sağlık, 2019).

Kentsel tasarımda ve uygulama çalışmalarında başarının elde edilebilmesi için kentsel mekânlarda yaşanabilirlik ve kaliteli düzeyinin yüksek olmasına olanak veren ölçütlerin anlam bağlamlarının saptanması gerekmektedir.

Kentsel tasarım kalitesini belirleyici yaklaşımlar

Kentsel mekânlar, kenti kullanan bireylerin kente katılmasını ve kullanımını temin eden alanlardır. Fiziki ve doğal çevre bileşenlerinin oluşturduğu kentsel mekânlarda, kalite ve nitelik kavramı kentlilerin yaşam kalitesiyle etkileşirler. Bu çerçevede kentsel mekânların kent kullanıcılarının keşfetme, pasif / aktif katılım, dinlenme, konfor gibi gereksinimleri karşılayan ve bu gereksinimler doğrultusunda tasarlanan, kent sakinlerinin tamamına kapsayan anlamlı ve demokratik kent parçaları olduğu ifade edilebilir. Bu cümleden de anlaşıldığı gibi kentsel tasarım ve kentsel kalite kavramı çok boyutlu olup değişik teorilerde değişik etkileşimlere göre ele alınmaktadır (Carr ve ark., 1992).

Kentsel tasarım kalitesinin belirleyici unsurlarının tamamının ölçülebilir veya tanımlanabilir standart ölçütleri olan bir olgu olduğu söylenemez. Kentsel mekâna ait tasarım kalitesinin o mekanın kullanıcısı olan kent sakinlerinin imgelerinde meydana gelen pozitif algılardan oluştuğu ifade edilebilir. Kentin tarihsel süreçte kazanımları ve bunların sürdürülebilirliği, kolektif bellekte meydana gelen değerler ve kentin okunabilirliği kentsel tasarım kalitesi adına bir kompozisyon teşkil etmektedir (Bayram, 2007).

Kentlilerin kentsel tasarım kalitesinin değerlendirilmesi için kentle ilgili algıları ve bu algıların dile getirilmesi kalitenin belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Weideman ve Anderson (1985), kalite değerlendirmesi hususunda kötü veya iyi, yetersiz veya yeterli olma durumunun kent kullanıcılarının gereksinimlerine yönelik aldığı cevaplar olduğunu

belirtmiştir. Bir başka söylemle bu değerlendirme, kentte yaşayanların memnuniyetine olan yansımasıdır (Onur, 2009).

Maslow İhtiyaçlar Hiyerarşisinin kentsel tasarım kalitesinin temini için ortaya koyulan yaklaşımların temelini teşkil ettiği belirtilmektedir (Lang, 2005). Kentsel tasarımda kaliteyi temin eden hususlar barınma, beslenme gibi fizyolojik gereksinimler, güvenlik ve emniyet gereksinimleri, öz gerçekleştirim, bireysel saygınlık, bağlılık durumu ve aidiyettir (Lang, 2005).

Kentsel tasarım kalitesi kriterleri

Kentlilik bilincinin oluşması, artması ve teknolojik gelişmelerin hızla ilerlemesinden dolayı kentlerde kalitenin sağlanması arayışları senkronik şekilde hızlı bir artma sergilemektedir. Bundan dolayı kentlilerin gereksinimlerine hassas, mekânsal örgütlenmenin doğru çözümlendiği, teknoloji ve malzeme kullanımının katkı sağladığı kent dokusuyla adapte olmuş kentsel tasarımlar ve kalitenin önemi ön plana çıkmaktadır (Çerçi, 2012).

Kentsel tasarım sürecinde ortaya çıkan en önemli amaçlardan biri de kentsel mekânda tasarım kalitesinin sağlanmasıdır. Kentsel tasarım kalitesi kavramı; kente özgü doğal değerlerin korunması ve kullanımının sağlanması, her kesimden kentliye hitap eden ulaşım akslarına sahip olması, yapılaşmaya uyum gösteren çevre düzenlemesi, kent güvenliği, kamusal sanatların kentliye ulaşımının sağlanması, sosyal etkinlikler için uygun alanların tasarlanması, kentsel donatı elemanlarının bulundurulması ve okunabilir olması ile kentin temizliği gibi olgulara bağlıdır (ÇŞB, 2016).

Bunun yanında kentsel tasarım kalitesi için göz önünde bulundurulacak olgulara ilave olarak kent kullanıcılarının beklentileri, kolektif belleğe hizmet eden öğeler ve kültürel kimlik önem arz etmektedir. Bu kapsamda, kentsel tasarım kalitesi ölçütleri;

- Temiz ve doğal çevre,
- Yapı ve teknoloji entegrasyonu,
- Kentsel kimlik,
- Tarihsel ve kültürel yapılar bulundurmak,
- Akıllı ve gelişmiş etkin toplu taşıma sistemi,
- Kültürel değer vurgusu,
- Yeni ve eski yapılaşma arasında adaptasyon,

- Mekansal örgütlenme ve çekicilik,
- Malzeme bilgisi ve kullanımıdır (Çerçi, 2012).

2.4.2. Kentsel tasarım ilkeleri

Bacon, (1974), grup halinde veya tek tek binalar için yürütülen metotlar, kentin tümüne uygulandığı zaman yetersiz kaldığını, bu durumun esas nedenlerinin ise kentin çok çabuk genişlemesi, bu genişlemenin etkili bir biçimde kontrol altına alınamaması ve kentin tümüne üç boyutlu çözümler üretilmemesi gibi sebepler olarak belirtmiştir (Bacon, 1974). Günümüzde kentsel tasarımın yaklaşımı bu yönde yapılan eleştiriler doğrultusunda şekillenmiş, bütün kontrol edilebilen parçalar üzerinden üç boyutlu görsel çözümlerinin hızlı kentleşmenin oluşturduğu sorunları ortadan kaldıracağı öngörülmüştür. Geçen süre içerisinde elde edilen deneyimlerde, bütün kontrol edilebilen parçalar üzerinden üç boyutlu görsel çözümlerini içeren projeler olarak sunulduğu, bu projelerin salt yaşam kalitesini sağlamasının beklenemeyeceği, niteliği ölçülmesi için kriterlere ihtiyaç duyulduğu tecrübesi elde edilmiştir. Bu ortak ilke arayışları kentsel tasarımın değişen anlam bağlamları içerisinde farklılaşmakta olup uzlaşılan ortak ilkeler bulunmaktadır.

Derman (2010), kentsel tasarımı parça bütün ilişkisi içerisinde ele alarak bu ilkelerin, yol gösterici somut nitelikte olduğunu vurgulamıştır. Derman (2010)'a göre kentsel mekânlar kentsel bütünün bir parçası olarak sınırlanmış kentsel öğelerle zenginleştirilen bir alanı belirtmektedir. Kent ise, kentsel alan ve mekânların birbirlerine bağlı ve birbiriyle ilişkisi olan bütündür. Bu yönüyle, gerek özel amaçlı, gerekse kamusal yapısal çevreyi biçimlendirme girişimleri, kentsel çerçevede sistemin tamamı üzerinde etkili olmaktadır. Kentsel alanların tasarlanması ya da dizayn edilmesinde, yeni gelişim gösteren bir uzmanlık dalı olarak kentsel tasarım, tasarımcıların projelerine yönelik rehberlik eden somut vasıtalar olarak kentsel tasarım ilke ve prensiplerini sunmaktadır (Derman 2010).

Kentsel tasarımın kalite artışına etki eden yönünü ele alan Akça'ya (2008) göre; kentsel tasarımın temel uğraşı, kentsel alanları düzenleyen projeler yaratmaktır. Projelerin odak noktalarını da bağlam oluşturmaktadır. Bağlam terimi, bir mekân ya da binayı çevreleyen alanın içinde bulunduğu durum ve koşulları anlatır. Proje konsepti, bağlamin ihtiyaçlarına cevap verebilmelidir. Kentsel tasarımda ulaşılması arzu edilen husus, tasarım alanlarında kalitenin, işlevsellik ve görsellik kapsamında yakalanmasıdır. Bu kriterler kapsamında

kentsel tasarım ilkeleri, proje geliştiren tasarımcıların yaratıcılıkları üzerinde esneklik kazandırarak, tasarımcılara çok önemli bir model olarak önerilmekte ve sunulmaktadır. Bu anlamda alan bağlamı ile kalite kriterleri arasında, kenti diğerklerinden ayırt eden güçlü bir bağ bulunmaktadır.

“Kentsel tasarım ilkeleri”, farklı kaynaklarda çok sayıda maddeyi içerecek şekilde tarif edilmiştir (Çizelge 2.9). Literatürde uzlaşılan kentsel tasarım ilkeleri aşağıdaki gibidir:

- Karakter (Character)
- Süreklilik ve kapalılık (Continuity and enclosure)
- Kamusal alanın kalitesi (Quality of public realm)
- Hareket kolaylığı (Ease of movement)
- Okunabilirlik (Legibility)
- Çeşitlilik (Diversity)
- Uyum sağlayabilme (Adaptability)

Bunun dışında, hedefler (Objectives), sürdürülebilirlik (Sustainability), imaj oluşturabilme (Imageability), insan ölçeğı (Human scale), saydamlık (Transparency), karmaşıklık (Complexity), tutarlılık (Coherence) sayılmıştır (Ewing ve ark., 2006).

Çizelge 2.9. Bazı araştırmacı ve uzmanlar tarafından ifade edilen kentsel tasarım ilkeleri

Kaynak	Kentsel tasarım ilkeleri
“Kentsel Tasarım ve Kültürel Hizmetlerin Planlama Prensipleri”, Australian Capital Territory (http://www.actpla.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0014/2813/appendix02.pdf)	• Karakter (Character) • Süreklilik ve kapalılık (Continuity and enclosure) • Kamusal alanın kalitesi (Quality of public realm) • Hareket kolaylığı (Ease of movement) • Planlama ve Toprak Yetkilisi (Planning & Land Authority) • Okunabilirlik (Legibility) • Uyum sağlayabilme (Adaptability) • Çeşitlilik (Diversity) • Hedefler (Objectives)
“Kentsel Tasarım Rehberi”, Coventry City Council (www.coventry.gov.uk/ccm/cms-service/download/asset/?asset_id=17773679)	• Karakter (Character) • Süreklilik (Continuity) • Kalite (Quality) • Bağlantılar (Connections) • Okunabilirlik (Legibility) • Uyum sağlayabilme (Adaptability) • Çeşitlilik (Diversity) • Sürdürülebilirlik (Sustainability)
“Comparing the Complexity of Wayfinding Tasks in Built Environments” (Raubal ve Egenhofer, 1998)	• İmaj oluşturabilme (Imageability) • Okunabilirlik (Legibility) • Kapalılık (Enclosure) • İnsan ölçeği (Human scale) • Saydamlık (Transparency) • Bağlantılar (Linkage) • Karmaşıklık (Complexity) • Tutarlılık (Coherence)
“Park Farm, Güney & Doğu Gelişim Kentsel Tasarım Stratejisi” Ashford Borough Council (http://www.ashford.gov.uk/pdf/Planning_PFDDevB_p26_45.pdf)	• Karakter (Character) • Süreklilik ve kapalılık (Continuity and enclosure) • Kamusal alanın kalitesi (Quality of public realm) • Hareket kolaylığı (Ease of movement) • Okunabilirlik (Legibility) • Uyum sağlayabilme (Adaptability) • Çeşitlilik (Diversity)

Karakter

Kentsel alan kavramı, alanı kullanan bireylerde, mekân hissi şeklinde tarif edilen izlenim yaratan yerler ve özel alanlar şeklinde tarif edilebilmektedir. Bu yerler bireyler adına farklılaştırıcı bir algı ve imajlarda karakteristik bir özelliği elinde bulundurur. Karakter sözcüğü, bireylerin diğer tüm yerler içerisinde bilhassa bu alanı seçmesindeki sebeplerden birini teşkil etmektedir. Bu his, o yerin öteki yerlerden ayırt edilmesini sağlayan ve eşsiz yapan görsel öğeler veya taşıdığı anlam neticesinde meydana çıkmakta ve alanı benzersiz yapmaktadır (Gelen, 2016).

Kentsel tasarım projesi ile, sermaye birikim süreçlerinde salt ekonomik büyümeyi amaçlayan kalkınma yaklaşımı barındırmadığı, sürdürülebilir kalkınma yaklaşımına referans veren proje çıktısı artı değerın yaşam kalitesini arttırmaya özgülendiğı başarılı bir yaklaşım ile gerçekleştirildiğini söyleyebilmek için, tek tipleşmenin önüne geçilmesi yönünden, karakter ilkesi yere bağı kalite kriterlerinden ayrı bir öneme sahiptir.

Bir mekânın karakteri DETR'e (2000) göre, kullanıcıların duyguları üzerinde etkili olan öğeler, kamusal alan, dükkân, bina gibi yapısal çevrenin bir parçası olabilmektedir. Bireyler bir yerin kendileri için özel olduğunu, kendileri için olumlu duygular hissettirdiğini ve o yerde kendilerini daha rahat hissettiklerini hatırladıkları zaman, kendilerini o yerin bir parçası şeklinde görürken ve o yere ait oldukları hissine sahip olmaktadır (DETR, 2000).

Bu anlamda, kentsel tasarımda anlamsal boyut olarak görülen karakter kavramı mekânın üstüne aldığı karakter ile desteklenmesine yol açar. Mekân, elinde bulundurduğu karaktere, belli yardımcı öğelerin desteğı sayesinde sahip olur. Bu destekleyici öğeler soyut veya yapısal olabilmektedirler. Mekânda yer alan fiziki bir unsur, kullanıcılar için çekici bir karakteristik taşıyorsa mekân bu öge yardımıyla anlam kazanmaktadır. Kullanıcıları sosyal açıdan çeken bir mekân analiz edilecek olunursa, kullanıcılar arasında yaşanan iletişim faktörünün etkisiyle mekâna bir anlam yüklenmiş olduğu ifade edilebilir (Gelen, 2016).

Hali hazırdaki bina tipleri, malzeme ve peyzaj bireylerin içerisinde yaşadıkları sokak dokusu ve öteki faktörlerle beraber yerel kimliğin belirlenmesinde önemli hususlardır. Mevcut doku ile yapılması planlanan doku arasında uyumun sağlanması, kentsel tasarımda temel hedef olmalıdır. Bu yaklaşımla beraber yerel karakterin korunması sağlanırken, mevcut yapısal çevrenin kalitesinde artışa yol açacaktır. Alanı seçkin hale getiren sebepler, kentsel tasarımda en kayda değer temel noktayı meydana getirmektedir. Çağdaş projeler kapsamında yerel bağlamın göz önüne alınmayarak yürütülen çalışmalar, karakterde devamsızlıkla neticelenebilmektedir (Bal, 2007).

Bu anlamda, belirlenen ilkelerin yere bağı niteliklerinde temel amaç karakterin korunmasıdır. Bu ilkelerin mekâna bağı nitelikleri ise gündelik yaşam kalitesinin diğer boyutlarını oluşturmaktadır. Başarılı bir kentsel tasarımda, bağlam ve yerin noksansız bir biçimde anlaşılması gerekmektedir. Alanın ayrıcalıklı olmasına yol açan nedenlerin bulunması, yerin sahip olduğu kalite, kentsel tasarımda en kayda değer noktayı teşkil

etmektedir. Bağlam kavramı, büyük bir doku içerisinde konumlanması planlanmış olan bir kentsel alanın karakteri ve lokasyonu ile tarif edilmektedir.

Yerel kimliğe uygun olması açısından kentsel tasarım projesinde, yerel bağlama ilişkin analiz sürecinin çıktıları olmalıdır. Tasarım yapılması planlanan alanın detaylı analizleri, imtiyazlı bir kentsel alan meydana getirmek için tasarım sürecinin hareket noktasını teşkil etmelidir. Karakteristik yapı, kentsel alanlara karakterini bahşeden ve bireylerin kentin yapısını idrak etmelerine destek veren ana etkidir. Bundan dolayı karakteristik özelliğin farklı ölçeklerde geliştirilmesi ve üst seviyede uyumu sayesinde projenin mevcut kentsel alana ait kaliteyi artıracak düşünülmemektedir (Eisner ve Galon, 1993). Bununla birlikte, karakter bağlamında başarı salt karakteristik yapı sunulması olarak anlaşılmamalıdır. Alanın karakter bağlamı, yerel kimliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla geçmişten günümüze insan ve çevreyle ilişkilerinin dinamikleri açısından ele alındığında tek tipleşmenin önüne geçilebilecektir.

Bu iki karakter bağlamının birleşimi sonucunda karakterin yerel kimlik ile ele alınıp benzersiz imajın sürdürülebilmesi için başarılı kentsel tasarım projesinde karakter ilkesi ile bütünleşen bazı ölçütlerin bulunması gerekmektedir.

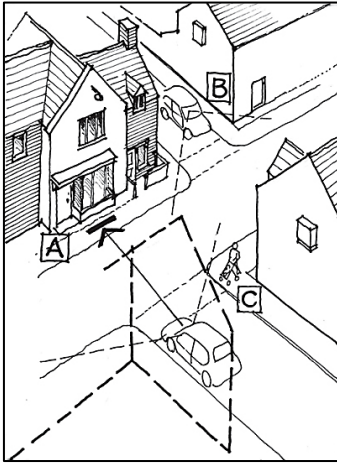
Yeni gelişmenin, arazi formunun hali hazırdaki biçimini göz önünde bulundurması gerekmektedir. Proje, yeni tavsiyeler gerektiren yerel yapıların özgün işlevlerini esas alarak dönüştürmeli, öneri yapıları ise bu yerel doku, form ve kullanım paralelinde olmalıdır. Alanı diğerlerinden farklı kılan mevcut yerel farklılığın desteklenmesi için, yeni gelişimin bina, sokak ve açık alan planlarının mevcut bağlam ile başarılı bir biçimde entegre olması temin edilmelidir. Yeni gelişmeye ait karakter, bina malzemelerinin renk, doku ve ölçeğiyle meydana gelmektedir. Yerel malzemelerin kullanılması yerel farklılığın da artmasına yol açacaktır (Gelen, 2016).

Süreklilik ve kapalılık

Mekânsal organizasyonda, kentsel alanların yaratılmasını sağlayan tüm unsurların birbiriyle olan ilişkileri bulunmaktadır. Başarılı kentsel alan ve mekânlar, kentsel ve doğal peyzaj öğeleriyle tarif edilebilmekte ve çevrelenmektedir. Anlaşılabilir ve belirgin alanlar, bireylerin nerede bulunduklarını kavrayarak ve nerede neleri bulabileceklerini bilerek

kendilerini güvende ve rahat hissetmelerini temin etmektedir. Bu anlamda, kamusal ortak alanların, kullanıcılar adına açıkça anlaşılır olması gerekmektedir (Gelen, 2016).

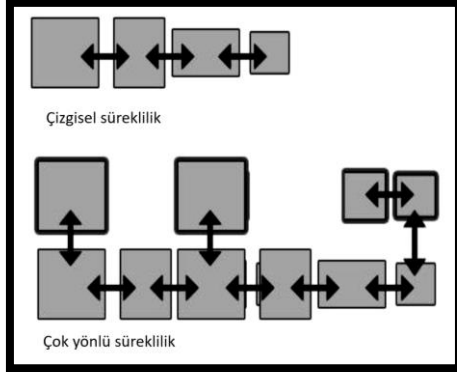
Özel alanların ve kamusal ortak alanların açıkça tarif edilmesi neticesinde, kentsel alanlar, ilgi çekici ve güvenli bir özellik kazanmaktadır. Bu kapsamda, kentsel tasarımcının mekânsal düzenlemeyi tanımlaması; özel alan ve kamusal ortak alanların sınırlarına açıklık getirmesi gerekmektedir. Kuvvetli bina hatları, taşıt ve yaya güzergâhlarında etkin bir biçimde yön verilmiş bina cephelerinin bulunması, ortak kamusal alanları güvenli ve aktif olmasına neden olacaktır (Bal, 2007).



Resim 2.3. Süreklilik (www.hertfordshire.gov.uk)

Süreklilik kavramıyla, 2 noktada karşılaşılmaktadır. Birincisi yapısal süreklilik olup, bunun yanında çevreleme kavramı da ortaya çıkmaktadır. Fiziksel yapı sürekliliğinde hatırlanan ilk husus mekânı şekillendiren düşey eleman yapılar ve onlara ait cephelerdir. Cepheler tarafından belli bir sıra ve düzende ortaya koyulan süreklilik, kullanıcı için çevrenmişlik, bir başka deyişle kapalılık duygusu meydana getirirken aynı zamanda mekân kavramını da kuvvetlendirir.

Süreklilikte ele alınan bir başka nokta da, mekânlar arasında olan geçişteki sürekliliktir. Hareket edilmesi sırasında algılanan mekânlar dizisi, bir mekândan öteki mekâna geçerken gözlemci için hiyerarşik bir düzen ve içinde süreklilik ortaya konulmalıdır. Hiyerarşik düzenlemede, kendine göre daha geniş açıklığa yönlenecek şekilde mekân düzenlenmelidir.



Şekil 2.4. Kentsel mekânlar içinde geçişlerin sürekliliği (Derman, 2010)

Mekânsal çevreleme, değişik ölçekte peyzaj öğeleri ve binalarla tarif edilebilir. Tahmin edilen binalara ait yükseklik ve kütle, çevresindeki kentsel alan ve binalar göz önünde bulundurularak kapsamlı biçimde tasarlanmalıdır. Proje için yararlanılan ölçek, mekân hissi ve kuşattığı alanla birlikte gelişme tipiyle adaptasyon sağlamalıdır. Bina yükseklikleri kendisini çevreleyen kentsel alanın genişliğiyle orantı sağlamalıdır. Bunun yanında, binaların yükseklik farklılıkları görsel açıdan sıra dışı çatı görünümünün oluşturulmasına imkân verir. Aynı zamanda alandaki bina ve baskın yapılar, tasarım süreci sırasında buluşma alanları, odak noktaları, yönlendirici noktalar şeklinde tanımlanabilirken mekân hissinin geliştirilmesi için yararlanılabilir (Derman, 2010).

Kamusal alan kalitesi

Başarılı kentsel tasarımlar, eldeki dokunun karakter ve ölçeğini dikkate almak sureti ile birlik duygusu vermelidir. Birlik duygusu, düzenleme sisteminin tamamı içerisindeki kentsel unsurların bütünleşmesi ile temin edilebilir. Bu unsurlar ile mekânsal organizasyonun uyum seviyesi, başarının artmasına neden olacaktır. Bir tek bina veya kentsel bir alanın tasarlanma yönündeki her çalışma, kamusal ortak alanın şekillendirilmesine destek olurken bu girişimler neticesinde bütünsel bir yaklaşım yapılması gereklidir. Kentsel mekânlardaki tam kamusal mekânların analiz edilmesinde kamusal alan kalitesi etkilidir. Ancak yarı kamusal ve yarı özel mekânlara geçişte, kamusal alan kalitesi etkeninin irdelenerek tasarım çizgilerinin tespit edilmesi, mekânda meydana gelebilecek kopuklukları elimine edecektir (Gelen, 2016).

Kamusal alana ait kalite, bahse konu mekânın ne seviyede kamusal mekân şeklinde algılandığına ve kullanıcılara ne derece görsel doyum veren bir estetiği elinde bulundurduğu

göz önüne alınarak değerlendirilebilir (Bal, 2007). Kentsel tasarım, içerisinde kaliteli kentsel ve doğal peyzaj öğelerini içeren ve kullanıcılara bir takım olanaklar getiren başarılı ve çekici kentsel alanlar meydana getirir (Derman, 2010). Kamusal mekânlar, insanları bir araya getiren yerler ve simgelerdir, birey ve toplum etkileşiminin olduğu kent boşlukları olarak tasvir edilmektedir. Kentte bulunan doluluk ve boşluk, kentsel mekânların kompozisyonu içerisinde kentin kimliğini, karakterini oluşturmaktır (Kalak, 2018).

Yaya aktiviteleri ve kentsel alanı tarif eden bina cepheleri, cephelerin öneminin vurgulanması ve cazibesi olan dış alanların tanımlanması için mimari unsurlarla zenginleştirilmelidir. Restoran ve dükkân gibi unsurların koyulacağı köşe binalar, kimlik ve yerel aktiviteye destek vermek için bilhassa tasarlanmalıdır. Bunun yanında değişik kullanımları olan yapıların, kamusal alan sistemindeki ikamet ve ticari alanları ile entegre olması için iyi konumlandırılmaları gereklidir. Kentsel imajlar ve referans noktaları, bireylere yerlerini belirleme ve yönelme duygusu sağlamaktadır. Kentsel tasarım projelerinin mevcut görünümü, odak noktasını ve manzaraları koruması gerekmektedir (Bal, 2007).

Çevreye dair öteki meslek dallarında olduğu gibi, kentsel tasarımın amaçlarından biri de, sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik paralelinde tavsiyeler geliştirmektedir. Tasarım süreci, kentsel alan kullanıcısı için sürdürülebilir yapısal çevre meydana getirmede optimum seçeneğe varılmasını temin edecek konstrüksiyon ve malzeme tekniklerine ilişkin kararları kapsamalıdır. Başarılı kentsel tasarımın, alanın var olan kaynaklarından tasarım sürecinde yararlanarak yapısal ve doğal çevre arasında bir denge kurması gerekmektedir (Moughtin, 1996).

Mikro ölçek tasarımda yararlanılan çöp kutusu, aydınlatma elemanı, bank gibi kent mobilyaları, tasarım hedeflerine destek olacak biçimde birleştirilmeli ve alan dağılımı yapılmalıdır. Sanatçılara ait kentsel mekânlarda faydalanılmak amacıyla meydana getirecekleri eserler de, kentsel mekânlara olan cazibeyi artırarak, mekân karakterinin kuvvetlenmesine imkan verecektir. Kamusal alan kalitesinde, estetik faktörünün artmasına destek veren bu elemanların uygun organizasyonu, kullanıcılar üzerinde görsel doyumun arttırılması bakımından etkilidir (Gelen, 2016).

Kentsel tasarım projeleri, günümüzdeki teknolojik ilerlemeler ve mimari malzeme çeşitliliğine ilave olarak yerel özellikleri vurgulanması ve mevcut yapılarla öneriler arasındaki uyumun sağlanması için yerel malzemeleri kapsamalıdır. Tasarım önerisi, dokunma duygusu ile kentsel peyzaj öğelerinin doku çeşitliliğini tarif etmeli; ses kontrolünü temin etmeli; aydınlatma sistemini kapsamalı; koku, renk gibi algısal etkenleri ve etkilerini ele almalıdır (Eisner ve Gallon, 1993).

Hareket kolaylığı

Kentsel mekânlardaki hareket kolaylığını sağlayan unsurlar yapılar arasında kalan boş hacimler, meydanlar ve yollardır. Bu mekânlarda hareket kolaylığı, geçişlerin kolay temin edilmesinde ve bununla bağlantılı olarak mekânlar arasında sürekliliğin hissedilmesi üzerinde önemlidir. Başarılı kentsel alanlar, kendi içerisinde sınırlı olmayan, dışarıyla bağlantısı olan dolaşım ağına sahip mekânlardır. Yapılması planlanan kentsel tasarım uygulamalarında, birbiriyle bağlantılı, gerek fiziksel, gerekse görsel yönden çevresiyle bütünleşmiş alanlar meydana getirilmelidir. Projelerde taşıt, bisiklet ve yaya yolları tarif edilmeli; yaya yollarının önemine vurgu yapılmalıdır. Tasarımcılar tarafından alanda, mekânlar ve binalar arası geçişin, güvenliğin ve konforun sağlanması gerekmektedir. Kentsel tasarım projeleri, bireyleri sokaktan yararlanmaya teşvik ederken, kamusal ve özel alanların tümü arasında süreklilik ve geçişin kesintisiz olmasını temin etmelidir (Akça, 2008).

Kapsamlı kentsel tasarım yaklaşımı, bütün yol kullanımlarının birbirleriyle bağlantılı olmasını temin etmeli ve yeni tavsiye edilen yollar, mevcut dolaşım dokusu paralelinde olmalıdır. Toplu taşıma tesisleri ve yoğun bir şekilde yararlanılan güzergâhlar arasındaki yürüme mesafeleri, toplu taşımanın etkin kullanımına destek vermeli ve kullanıcı sayısını yükseltmelidir. Tasarım süreci, ayrıca özel ve kamusal alanların yaya yolları ve diğer tasarım elemanlarıyla olan bağlantılarını araştıran çalışmaları kapsamalıdır (Gelen, 2016).

Kentsel tasarım projelerindeki ulaşım tasarımı, yalnızca mühendislik varsayımlarına destek olmamalı aynı zamanda kentsel tasarım amaçlarını da kapsamalıdır. Trafik yönetimine ilave olarak sokak ve caddeler, bireylerin güvenli bir biçimde alışveriş ve diğer ekonomik aktivitelerini yaptığı kentsel alanlar şeklinde tasarlanmalıdır. Başarılı kentsel tasarım çalışmaları, alana iyi entegre olmuş ulaşım ağı ve trafik yönetimini temin etmelidir. Sokakların, geniş caddelerin ve bulvarların hiyerarşik düzeni, bu hedefe varmak için

tasarlanmış olmalıdır. Bunun yanında sokak ve caddeler yaya dolaşımını optimum sağlayacak yollar şeklinde değerlendirilmelidir (Bal, 2007).

Kentsel tasarımın, özel ve kamusal alanlar arasındaki boş hacimlerin tasarlanması üzerinde önemli rolü bulunmaktadır. Trafik ve yaya hareketlerinin geçirgenliği üzerine araştırma ve çalışmalar yollarda etkili sokak cephelerinin gelişmesine imkân vererek, kamu ve özel alanları arasındaki geçirgenlik düzeyini artırmak için hizmet ve çevre yollara bağlanmalıdır (Gelen, 2016).

Okunabilirlik

Kentsel alanların en önemli özelliklerinden birisi de okunabilirliktir. Kullanıcıların iyi yönlendirilmelerine ve yapısal çevreyi daha kolay anlamalarına olanak sağlar (Moughtin, 2003). Lynch (1981) tarafından alışlagelmiş şehrin fiziksel unsurları; okunabilirlik kriterleri itibariyle işaretler, sınırlar, mahalleler, düğümler ve yollar şeklinde tanımlanmaktadır (Lynch, 1981) Bu mekânlar, kentte pek çok birey etkinliğinin bir arada yapıldığı, rekreasyon, pazarlama, ticaret, ulaşım ağlarının merkezlerine sahip olan yerler şeklinde tarif edilebilmektedir. Kullanıcılar kentsel mekâna ilişkin tecrübeleri sokak ve caddedeki insanların görsel noktaları üzerinden değerlendirilirken, açık mekânda algılama ve seri görme üzerinde durulan noktalardır. Kentsel tasarımda, bahse konu tasarım, kendi orijinal yapısını elinde bulunduran kentsel mekânlar temin etmek için gerçekleştirilmelidir.

Kentsel unsurların kalitesi ve malzeme detayları vasıtasıyla okunabilirliği artırılabilir. Malzeme seçimi, okunabilirliği artırırken, yerin kimlik duygusunu tanımlamaktadır. Binaların fonksiyon ve konumu, kentsel alanların karakterini kuvvetlendirir. Merkezi noktalar ve ana yollar etrafında, önemli kullanımların konumlandırılması, yerin canlılığı için katkı sağlayacaktır.

Başka bir yönden incelendiğinde; kentsel mekânın bütünü bireyin durduğu noktadan tam olarak görülemez ve algılanamaz; bireyin sistem içinde hareket etmesi ve parçaları zaman içinde birleştirerek resmin bütününe sağlaması gerekmektedir. Makroölçekte bakıldığı zaman bütünleşik yapısı daha yüksek olan kentsel açık alanlar, semt ve kent sakinlerinin en çok beraber oldukları mekânlardır. Bu kapsamda okunabilirlik, sosyal mekân oluşturma

potansiyelinin yüksekliğini tanımlayan bir terim haline gelmektedir. Bu alanlar, en kolay okunan mekânlar durumuna gelirler.

Uyum sağlayabilme

Kentsel alanların her ölçekte uyarlanabilir olması gerekir. Kullanıcıların davranışları, yaşama, çalışma ve seyahat şekilleri gibi birbirlerinden farklılıklar gösterebilir ancak kentsel çevrenin temel yapısı kullanıcıların olası tüm ihtiyaçlarını karşılamalıdır. Yeni kalkınma önerileri okunabilir, çeşitli ve uyarlanabilir olmayı hedeflemeli aynı zamanda zaman içerisinde değişimi temin edecek biçimde dizayn edilmelidir. Günümüzde yaşanan gelişmelerin birçoğu dünyanın herhangi bir yerinde olabilen standart düzen ve tasarım ile karakterize edilmeye devam etmektedir.

Gelişmeler zamanla mümkün esneklik ve uyarlanabilirliği sağlayacak kullanımların bir karışımını oluşturmayı hedeflemelidir. Bina formları özel kullanım için tasarlanmaksızın basit ve sağlam olmalıdır. Ayrıca binalar esneklik ve olası gelecek kullanımlara uyum sağlaması için en yüksek çeşitliliğe izin vermelidir. Yükseklik ve binaların derinliği gelecekteki dönüşümleri için esnek olarak kabul edilmelidir. Farklı konut türleri ve ticari tesisler birbirlerinden ayrılmak yerine birbirleriyle entegre edilmelidir. Kamusal alanların tasarımı ve çevredeki ile binalar entegrasyonu yaşam kalitesi için gerçek bir fark yaratacaktır. Bu kamusal alanlar da sosyal ekonomik ve çevresel değer yaratabilecek şekilde uyarlanabilir ve esnek olarak tasarlanmalıdır (DETR 2000).

Çeşitlilik

Başarılı kentsel alanlar, bina ve plan formunda çeşitliliği kapsamaktadır. Çeşitli tipoloji ve boyuttaki binalar zaman içerisinde meydana gelen değişik kullanımlara ve kullanıcılara müsaade etmektedir. Bina cephesine ait çok bölümlenme alış veriş ve öteki ticari etkinlikleri artırarak cadde ve sokak yaşamı kalitesinde gelişmeye yol açar. Yeni gelişmelerin, farklı seçenekler sunan aktivite ve binalara sahip değişik alanları oluşturması gerekmektedir. Bu çeşitlilikle, alanda mevcut elemanların değişik fonksiyon ve şekilleriyle cazibesi olan alanlar oluşturulur. Binalara ait özgünlük korunurken, bütün yapıların birbirleriyle adaptasyonu temin edilmelidir (Bal, 2007).

Sürekliliğin kesilmesine neden olan boş hacim ve geçişler, devamlılığın meydana getirdiği monotonluğun elimine edilmesinde önemli rol oynamaktadır. Çeşitlilik, bütün içerisinde yararlanılan renk ve doku geçişlerine benzer farklılıklarla temin edilebilirken, sürekliliğin temin edildiği bir cepheler bütününde işlevsel farklılığı ile kendini göstermektedir. Bütüne makro ölçek yönünden bakıldığı için bölgelerdeki doku farklılıkları, mekânın nicel ölçütleri veya işlev dağılımları çeşitlilik oluşturan öğeler arasında yer almaktadır. Bölge içerisindeki homojen olmayan dağılımlar belli bir devamlılık içerisinde bulunmaları ve planlı olmaları durumunda çeşitlilik olarak nitelendirilebilir (Gelen, 2016).

2.4.3. Kentsel tasarım ilkelerinin önemi

Kentsel tasarım ilkelerinin, kentsel alan tasarımında yararlanılan temel ilkeler olarak kamu politikası söylemleriyle bir alanın fiziksel tasarımı arasında bulunan boşluğu doldurduğu ifade edilebilir. Bu ilkeler fiziksel şeklin oluşturulmasında özel amaçları tarif ederek, tasarım aşamasına yardımcı olurlar. Kentsel tasarım ilkeleri 2 temel amaca hizmet ederler (Bal, 2007).

Bunlardan ilki, projelerin kalitesinin artırılması için tasarımcıların yaratıcılıklarına yardımcı olacak bir dizi ilkeler kümesinin tanımlanarak kentsel tasarım için evrensel bir çerçevenin geliştirilmesine katkı vermektir. Diğeri ise, tasarım kalitesindeki beklentilerin yükseltilmesine çalışarak, kentlerdeki gelişmeler için kaynak bir kılavuz olmayı temin etmektir.

Kentsel tasarım ilkeleri, alan şartlarını ve bağlamsal düzenini takip ederek her projenin kendi yapısını geliştirmesi ve iyileştirmesine katkıda bulunurlar. Kentsel tasarım ilkeleri, kentin tamamını ya da belli bir bölgesini içeren, her ölçekte değişik türde proje için uygulanabilmektedir. Başarılı tasarım projeleri için, tasarım hedeflerinin net bir biçimde tarif edilmesi ve tasarım sürecinin akılcı bir biçimde analiz edilmesi gerekmektedir.

Kentsel tasarım ilkeleri, kentliler adına daha iyi yerlerin meydana getirilmesi amacıyla, yapısal çevreye ait her ölçekteki bileşenlerinin birleştirilmesinin yollarını izah etmektedir. Bu ilkeler, yapısal çevrenin ileride meydana getirilmesi esnasında faydalı birer vasıta olurken kentsel tasarıma ilişkin kalitenin artırılmasına neden olan kayda değer faktörlerdir. Kentsel tasarımda en önemli önceliklerden biri de, alanın içerisindeki yeni gelişimi teşkil

ederken yerleşimin var olan morfolojik yapısını dikkate almasıdır. Başarı seviyesi, kentsel tasarım hedeflerinin gerek yerel bağlamının kavranması gerekse gelecek adına vizyon geliştirme süreçleri içerisinde etkin yararlanılması ile bağlantılıdır (DETR, 2000).

Bu ilkelerden, başarılı kentsel çevrelerin meydana getirilmesini hedefi kapsamında 5 aşamada yararlanılabilmektedir. (Akça, 2007).

- İlk aşamada tasarım hedeflerinin tarif edilmesinde somut bir çerçevenin elde edilmesi için bu ilkelerden faydanılması,
- İkinci aşamada bu ilkeler önderliğinde tarif edilmiş hedefleri denetim altına almak, doğal ve yapısal çevrenin var olan yerel bağlamının incelenmesi,
- Üçüncü aşama, bu ilkeler önderliğinde tarif edilen hedeflerin tasarım sürecinde pratiğe geçirilme işlemlerinin açıklanması,
- Dördüncü aşamada fiziksel projelerin değerlendirilmesinde yararlanılan kriterler, minimum kararlar ile tasarım standartlarının tarif edilmesi,
- Beşinci aşama tasarım listesi olup, projeye ait uygulama aşamasıyla ilişkilidir ve projenin hayata geçirilmesi için ihtiyaç duyulan yöntem ve teknikleri sunan kapsamlı bilgilerin sunulmasıdır (Akça, 2007).

3. HALIÇ YAT LİMANI VE KOMLEKSİ PROJE ALANINA İLİŞKİN KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI VE EKİ TARİHİ SİT ALANLARINDA KENTSEL TASARIM UYGULAMA PROJESİ

Çalışmanın bu bölümünde, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine yönelik ilgili kurumlardan elde edilen veriler ve 3194 sayılı İmar Kanunun 8(b) maddesi gereğince askıya çıkarılan “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki “1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi (ÇŞB, 2018)” verileri, çalışma kapsamında incelenmiştir

3.1. Haliç Yat Limanı Kompleksi Projesi Kapsamı ve Sınırları

Tez kapsamında ele alınan “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” yap-işlet-devret modeli çerçevesinde mülga Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca ihale edilen kamu özel işbirliği (public private partnership) finansman modelidir.

İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi 3585 ada 1, 2, 3, 4, 5 sayılı parsellere yönelik “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” adı altında, Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile yetkilendirilen T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca, “Yap-İşlet-Devret” modeli çerçevesinde 02.07.2013 tarihinde ihale edilmiş olup ihale şartnamesinde proje alanında otel, apart otel, ofis binaları, ticari üniteler, dini tesis, yeme-içme alanları, kongre ve kültür merkezi, sinema vb. eğlence merkezleri ile 70 yat bağlama kapasiteli 2 adet yat limanı gibi fonksiyonların yer alacağı belirtilmiştir (ÇŞB, 2018).

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi üç etaptan oluşmaktadır. Birinci etap, tarihi sit alanı ile özel proje alanının çakıştığı alanın 1045 ada 1,2,3,4 sayılı parseller ile 5 sayılı parselin bir kısmını kapsayan bölümünü; ikinci etap, ihale kapsamı içinde yer alan 70 yat bağlamalı 2 adet Yat Limanı ve Tesisleri ile kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan alanlarını (dolgu alanları); üçüncü etap ise, tarihi sit alanı içinde ve özel proje alanı dışında kalan zindan arkası mezarlığı ve park alanını kapsamaktadır.

3.1.1. Planlama sınırları

Tez çalışması, Mülga Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılmasına İlişkin

Teklif Verme Şartnamesi” ekinde tanımlanan proje alanının kıyı kenar çizgisinin kara tarafında kalan alanı kapsamaktadır.

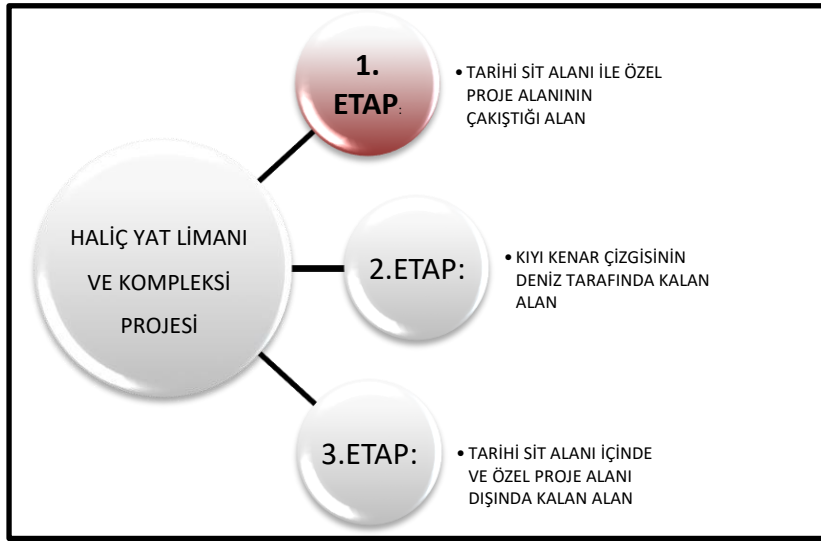
Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Alanına ilişkin Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (KANİP) ile, yürürlükte bulunan ve İmar Kanununun 5. maddesi gereğince 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarına esas teşkil eden plan notları ve plan açıklama raporu ile bir bütün olan 2016 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli imar planı ifade edilmektedir.

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanına ilişkin Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (KAUİP), İmar Kanununun 5. maddesi gereğince uygulamaya esas teşkil eden 1/1000 ölçekli İmar Planını ifade etmektedir. Çalışma kapsamında iki farklı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ele alınmaktadır.

- Birincisi, vaziyet planı çalışmaları ile birlikte hazırlanarak 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ile beraber eş zamanlı onaylan ve Mahkeme Kararı ile iptal edilen 2016 tasdik tarihli “İstanbul Beyoğlu ilçesi Camiikebir Mahallesi Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı”dır.
- İkincisi ise iptal kararından sonra yeniden hazırlanarak eki kentsel tasarım projesi ile birlikte onaylanan ve yürürlükte bulunan 2018 tasdik tarihli “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı”dır.

1/500 ölçekli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, vaziyet planı çalışmalarının detaylarını içeren ve Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ile birlikte onaylanan kentsel tasarım projesini ifade etmektedir. Tez çalışmasında, plan ve projelerin idari işlemde yer alan isimleri kullanılmıştır.

Tez çalışması, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’nin tarihi sit alanı ile özel proje alanının çakıştığı alanın 1045 ada 1,2,3,4 sayılı parseller ile 5 sayılı parselin bir kısmını kapsayan bölümü olan “1. Etap’ta gerçekleştirilen ve kamuoyunda “Haliç Port Projesi” olarak bilinen planlama çalışmaları ile sınırlıdır.



Şekil 3.1. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi ve çalışma sahası ilişkisi

3.1.2. Özel Proje Alanı sınırı

Özel Proje Alanı sınırı, 644 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin, 2'nci maddesinin 1 inci fıkrasının (ğ) bendi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca belirlenerek 2015 yılında ilan edilen sınır olup çalışma alanının tamamını kapsamaktadır.

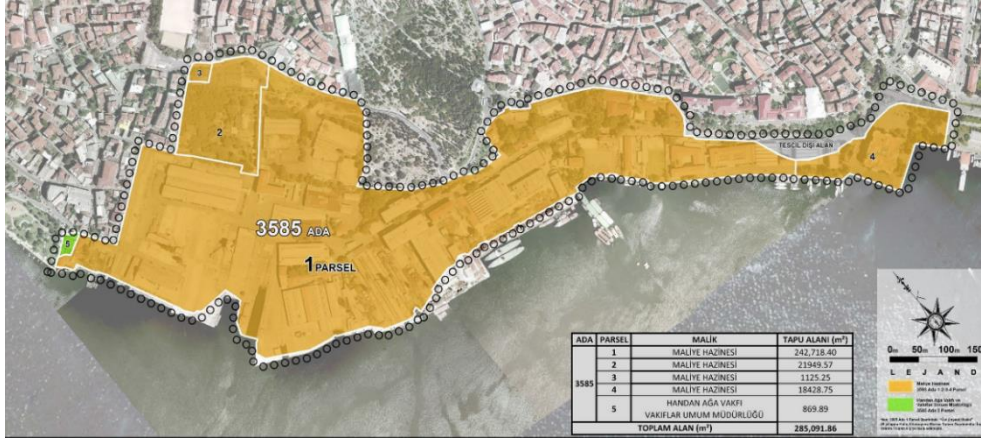
3.1.3. Mülkiyet sınırları

3585 ada 1,2,3,4 ve 5 parsellerden oluşan planlama alanında; 1, 2, 3 ve 4 sayılı parseller Maliye Hazinesi, 5 sayılı parsel Handan Ağa Vakfı ve Vakıflar Umum Müdürlüğü mülkiyetindedir. 3585 ada 1 parsel üzerindeki "Üst (İnşaat) Hakkı" 49 yıllığına Haliç Altınboynuz Marina Turizm Gayrimenkul İnşaat Yatırım Ticaret A.Ş.'ye tahsis edilmiştir.

Planlama alanının güneydoğu kısmında yer alan, 3585 ada 4 parsel, Divanhane binası da dâhil olmak üzere askeri alan olarak kullanılmaktadır. Bu kısımda Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'na ait yapılar vardır. Ayrıca, planlama alanının batısında, Hasköy parkına komşu olan 3585 ada 5 parselde Handan Ağa Camii ve alanın güneydoğusuna doğru 3585 ada 1 parsel içinde kalan Çorlulu Ali Paşa Cami bulunmaktadır.

Planlama alanının kuzeybatısında, TBMM Genel Sekreterliği (Milli Saraylar)'ne bağlı tescilli kültür varlığı olan Aynalı Kavak Kasrı Musiki Müzesi bulunmaktadır. Aynalı Kavak

Kasrı'nın kuzeyinde ise yeşil alan ve karakol alanı vardır. Planlama alanında özel mülkiyete konu olan bir parsel bulunmamaktadır. Binaların ve mülkiyetlerin tamamı maliye hazinesi adına kayıtlıdır.



Harita 3.1. Mülkiyet analizi (UDHB, 2019)

3.1.4. Yerleşime uygunluk sınırları

Planlama alanına ilişkin, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na onaylı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporuna göre planlama alanı jeolojisi incelenmiştir. Planlama alanı, Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu doğrultusunda Uygun Alanlar-2 (Kaya Zeminler) ve Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme, Oturma, Taşıma Gücü vb.) Önlem Alınabilecek Alanlarda kalmaktadır.

3.1.5. Kıyı kenar çizgisi

Haliç kıyısında yer alan proje alanına ilişkin koruma amaçlı uygulama imar planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na onaylı, güncel kıyı kenar çizgili hâlihazır haritalar üzerine çizilmiştir. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanı, kıyı kenar çizgisinin kara tarafında kalması nedeniyle 3621 sayılı KİYI Kanununa sahil şeridinde kalmaktadır.

3.1.6. Tarihi Sit Alanı sınırları

Çalışma alanının endüstriyel miras değeri kapsamında İstanbul 1 Nolu Tabiat ve Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 24.04.1996 gün ve 7680 sayılı kararı ile Tarihi sit alanı ilan edilmiş ve farklı zamanlarda alanda bulunan kültür mirasına yönelik kararlar alınmıştır.



Harita 3.2. Tarihi sit alanı sınırları ve tescilli yapılar

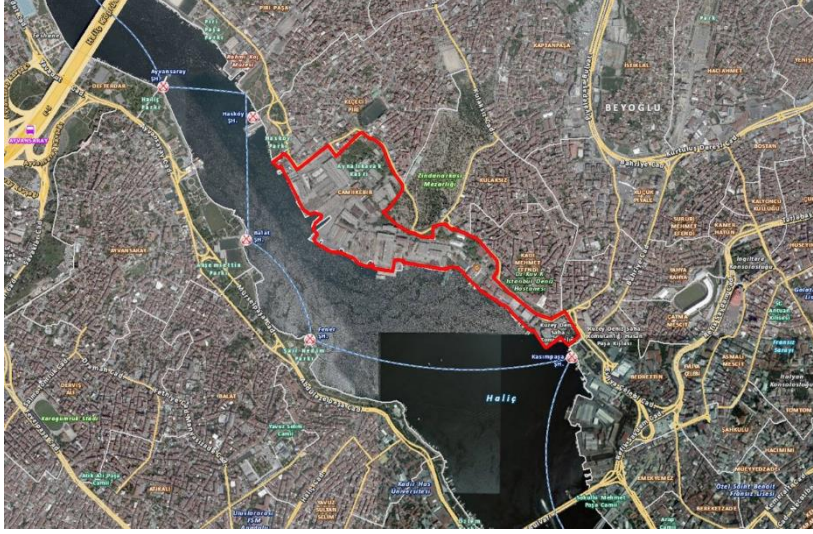
3.2. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı Kentsel Kimlik Özellikleri

Planlama alanı, İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi, Haliç kıyısında kalmakta olup Keçeci Piri, Kulaksız, Kadı Mehmet Efendi, Küçük Piyale ve Bedrettin Mahalleleri ile çevrelenmiştir (ÇŞB, 2018). “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” kapsamında ihale edilen planlama alanı, tarihi adıyla Tersane-i Amire, günümüz adıyla Haliç Tersaneler Bölgesi'nin Taşkızak ve Camialtı Tersanelerini kapsamaktadır.

3.2.1. Konum ve çevre özellikleri

Planlama alanı, İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi, Haliç kıyısında bulunmakta olup, 41°2'17.01" - 41°1'51.98" kuzey enlemleri ile 28°57'5.36" - 28°57'56.46" doğu boylamları arasında kalmaktadır. Beyoğlu İlçesi, kuzeyde Kâğıthane ve Şişli İlçeleri, doğuda Beşiktaş İlçesi, Haliç'in karşı kıyısında Fatih ve Eyüp İlçeleri ile komşudur.

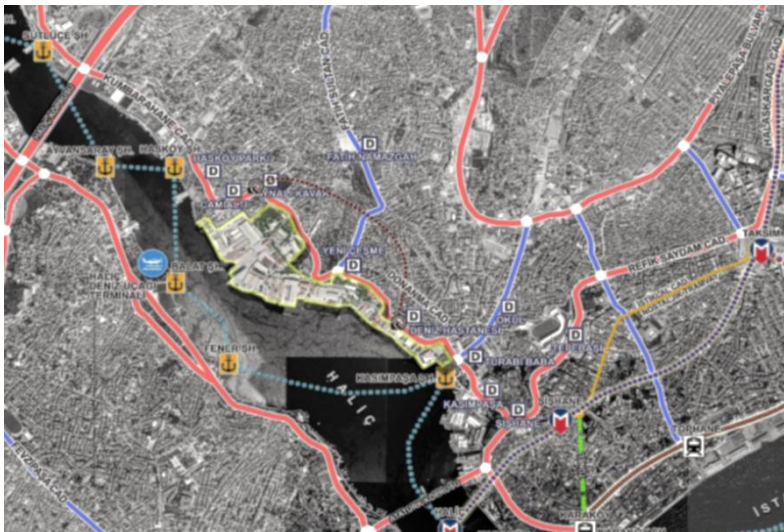
Planlama alanı (Harita 3.3.), kuzey batısında Aynalı Kavak Caddesi, güney doğusunda Kasımpaşa Şehir Hatları İskelesi ve Cezayirli Hasan Paşa Parkı, kuzeyinde Donanma Caddesi ve güneyinde Haliç ile sınırlandırılmıştır. Kuzey batısında, İstanbul'un önemli arterlerinden biri olan E-5 Karayolu (D-100 Karayolu)'nun Haliç geçişini sağlayan Haliç Köprüsü ile güney doğusunda Tarihi Yarımada'yı Beyoğlu - Taksim bölgesine bağlayan Atatürk Köprüsü bulunmaktadır.



Harita 3.3. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanı konumu (ÇŞB, 2018)

Planlama alanı, İstanbul metropolünde merkezi konumda bulunması sebebiyle farklı ulaşım imkânlarından yararlanmaktadır. Planlama alanına, kara, deniz, raylı sistem ve hatta hava yolu ile ulaşım mümkündür.

Planlama alanının kuzeyinden, İstanbul'un ana arterlerinden biri ve 1. Derece Yol olan D-100 (E-5) karayolu geçmekte olup; planlama alanı, Hasköy ve Kumbarahane Caddesi ile bu yola bağlanmaktadır. Alanın kara tarafı sınırı boyunca geçen Donanma Caddesi, güneyde Şişhane Kavşağı ile Refik Saydam Caddesi'ne, Atatürk Köprüsü'ne ve Tersane Caddesi'ne bağlanmaktadır. Planlama alanı, Refik Saydam Caddesi ile Taksim'e, Atatürk Köprüsü ile Tarihi Yarımada'ya, Tersane Caddesi ile Karaköy- Perşembe Pazarı'na bağlanmaktadır.



Harita 3.4. Ulaşım Analizi (ÇŞB, 2018)

Raylı sistem ulaşım ağı içerisinde planlama alanına en yakın durak Şişhane Metro istasyonudur. Şişhane metro istasyonu, planlama alanına yürüme mesafesinde olup, metro ile bir tarafta Taksim ve devamında İstanbul'un merkezi iş alanını oluşturan Şişli-Levent-Hacıosman'a, diğer tarafta Tarihi Yarımada'ya ve Yenikapı'da Marmaray'a aktarma yapılarak Anadolu yakasında Üsküdar- Kadıköy-Kartal'a kadar ulaşmak mümkündür.

3.3. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı ve Çevresi Tarihsel Gelişim Süreci

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine konu olan Camialtı ve Taşkızak tersaneleri, Tersane-i Amire'nin parçalarıdır. Öncesinde Kadırga Tersanesinde yaptırılan geminin denize indirilirken batması üzerine yapımlarına karar verilmiştir. Tersane 1463 yılında kurulmuş ve donanmanın kullanımında uzun süre kalmıştır. 1807 yılında Fransa'dan gelen Mühendislerce modernize edilmiş olup 1827 yılında ilk yüzer havuz ve buharlı gemi yapılmıştır. 1886'da ilk denizaltılar inşa edilmiştir. 1950 yılında yeniden modernize edilerek genişletilen tersanenin yüzer havuzları deniz suyu sirkülasyonunu engellediği gerekçesiyle Haliç dışına taşındı. (Sezer ve Özyalçın, 2010). Bununla birlikte, 1933 yılında liman atölyesi olarak kurulmuş olan Camialtı Tersanesi, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temeli olan Mühendishane-i Bahri Hümayun'un kurulduğu yerdir.

3.3.1. 19. yüzyıl öncesi Tersane-i Amire

Pera, 13. yüzyılda ticaretle uğraşan Cenevizli bir koloni tarafından kurulmuştur. Bizans İmparatorluğu'ndan özerkliğe sahip olmuştur. Cenevizliler, bölgedeki ticaret akışını kontrol etmişlerdir. 14. yüzyılda küçük bir yerleşme olan Galata, kentsel yapıları ve düzeniyle dönemin Akdeniz kentlerine ait karakteristik özelliklerini taşımıştır. Bir surla kuşatılmış olan Galata'nın kuzeyinde şimdiki Beyoğlu'nu meydana getiren bölgede ise, meyve-sebze bahçeleri yer almıştır. Cenevizliler'in bu yaşam tarzı 15. yüzyılda Osmanlılar, İstanbul'u fethedinceye kadar devam etmiştir. Fetih sonrasında da, Osmanlı hükümdarıyla anlaşarak ticari bir koloni olarak özerkliklerini devam ettirmişlerdir (Yalçın, 2003).

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında yapımına başlanmış ve sonraki dönemlerde yapılan ilavelerle günümüze ulaşan Haliç'te "Haliç Tersaneler Bölgesi" olarak adlandırılan ve Tersane-i Amire olarak bilinen bölge, Taşkızak ve Camialtı Tersanelerini (Bimtaş, 2014) kapsamaktadır.

Çanakkale Savaşı'nda kullanılan topların zamanın dövme yeteneğinin çok ötesinde tasarlanan silahlar İstanbul'da (Tersane-i Amire'de) üretilmiştir. (www.historyanswers.co.uk)



Harita 3.5. Piri Reis'in Haritası-1513 (www.historyanswers.co.uk).

1535 yılında ilk defa Fransızlarla başlayan milletler arası devamlı elçi bulundurma uygulaması neticesinde, Fransızlar tarafından yapılan ilk elçilik binası, bölge gelişimi için önemli bir role sahip olmuştur. Önceleri Galata'da bulunan İngiliz elçileri 16. yy. sonundan itibaren Beyoğlu'nda oturmaya başlamışlardır. Bu uygulama sonraları on yedinci yüzyılda Danimarka Elçiliği ile devam etmiştir. Elçiliklerin yabancıları çevrelerine çekmesiyle birlikte kısa zamanda bu yapıların yakınında mahalleler oluşmaya başlamıştır (Akın, 1994).

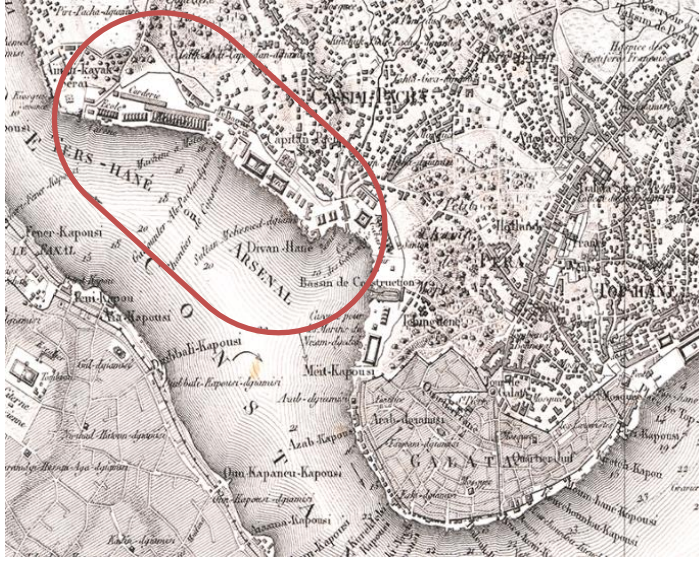
16. yüzyıl Galata'sı gelişmiş bir limana sahipti. Kanuni Sultan Süleyman döneminde verilen kapitülasyonlarla dış ticaret gelişmeye başlamıştır. Bölgede 4000 konut bulunmakla birlikte, konut ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır. Bölgenin eğimli ve dar sokakları yerleşmeyi sınırlayıcı bir etken olarak karşımıza çıkar. Ticaretin hareketliliği, konut alanlarının fonksiyon değiştirmesine, ticaret amaçlı kullanımına yol açmıştır. Konut alanları, yukarılara, o tarihlerde bağlık olan, yeşil alanların varlığından ve henüz yoğun bir yapılaşma söz konusu olmayan Beyoğlu'na kaymak durumunda kalmıştır. Jerome Maurand'ın 16. yüzyılın ortalarına doğru yazmış olduğu seyahatnamesinde, Beyoğlu sırtlarında yalnızca bağ evleri bulunduğu belirtilmiştir (Dökmeci, 1990).



Resim 3.1. Matrakçı Nasuh tasviri 1480-1564 (groovy-historian.com)

Bu gelişmelerle, 15. ve 16. yüzyıllarda bugün Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine konu olan bugün Tersaneler Bölgesi olarak adlandırılan alanın eski adı Tersane-i Amire'dir. Tersane-i Amire'nin kıyıyı takip eden güney-doğu komşuluğunda, Pera'nın Boğaz tarafına doğru doğu yamaçlarında yeni mahallelerin oluştuğu, 16. yüzyılın sonlarına doğru ise kara tarafında kalan sırtlarda bağ evlerinin bulunduğu görülmektedir. Bununla birlikte, konut alanlarının fonksiyon değiştirmesine, ticaret amaçlı kullanımını tetikleyen ticaretin hareketliliğini sağlayan önemli unsurlardan biri Galata Limanı olarak adlandırılan tersanelerdir.

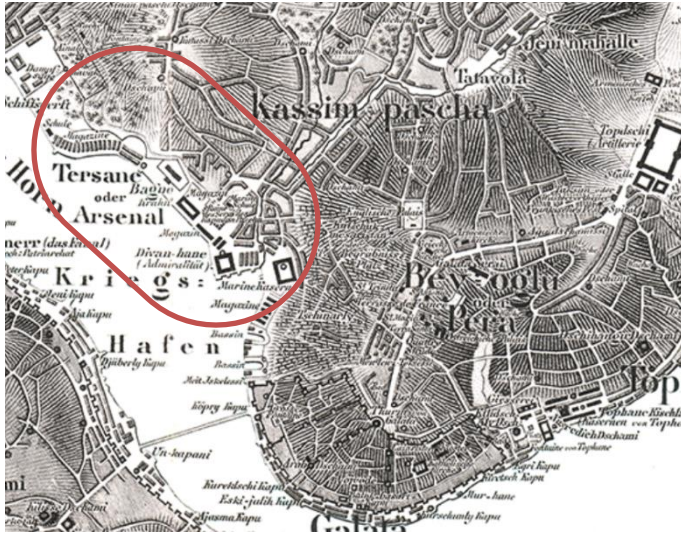
Elçiliklerin Beyoğlu'na taşınması bu yüzyılda da devam etmiştir. 17. yüzyıldan itibaren, Levanten ve gayrimüslim gruplar, Venedik, Fransız ve İngiliz Elçilikleri çevresinde yaşamaya başlamışlardır. Yeni mahalleler eklenmiş, yerleşim Galatasaray'a kadar ilerlemiştir. Beyoğlu, uzunca bir zaman Galata surlarının kuzey tarafında yer alan Galatasaray ile Galata kulesi arasında bulunan kısımda bulunmuştur (Yalçın, 2003).



Harita 3.6. Kauffer, 1776-1786 (www.alanbaskanligi.gov.tr)

3.3.2. 19. yüzyılda Tersane-i Amire

Yabancı elçiliklerin bulunduğu Beyoğlu'nun, ekonomik açıdan gelişimi 19. yüzyılda hızlanır. Osmanlı modernleşmesi, bölgedeki kurumlarla kendini göstermeye başlamıştır. (Yalçın, 2003).



Harita 3.7. Karte von Constantinopel, 1856-1857 (www.alanbaskanligi.gov.tr)

Beyoğlu, 19. yüzyılda, başlıcaları 1831, 1871 olmak üzere çeşitli yangınlar geçirmiştir. Yangınlar, Beyoğlu'nun ahşap sivil mimarisine büyük zararlar vermiştir. Yangınlar sonrasında semtin kagir mimariye geçişi hızlanmıştır. Dar sokaklar ve mezarlıklar yeniden planlanıp, yeni caddeler açılmaya başlamıştır. Tünel'den Galatasaray'a kadar olan bölgenin

sağ kesimine zarar veren 1831 yangını sonrası, İstiklal Caddesi genişletilmiş; Galatasaray ile Taksim'in sol kanadını tamamen yok eden 1870'teki yangın sonrasında ise caddenin kuzey kısmı genişletilmiştir. İnşaat malzemelerinin kalitesi hakkında kararlar alınmaya başlanmıştır (Yalçın, 2003).

1831 Beyoğlu yangını Cezar (2002) şöyle anlatır: 1831 yangını, Beyoğlu'nun 19. yüzyılda geçirdiği yangınların en büyüklerinden biriydi. 18. yüzyıl sonlarından itibaren hızlı bir gelişme sürecine girmiş olan Beyoğlu'nda da binalar, İstanbul'un diğer yerlerinde olduğu gibi, çoğunlukla ahşaptı. Onun içindir ki, burada da yangının zararları büyük oldu. Beyoğlu'nun ünlü İstiklal Caddesi, Dört yolağı ve Aynalıçeşme bölgesi en çok zarara uğrayan yerlerdendi. Yangının bir ucu Taksim, diğer bir ucu Tatavla (Kurtuluş)'ya kadar uzanmıştır.

Pera'daki gerçek inşaat patlaması 1838'den sonra yaşanmıştır (Çelik, 1996). Büyük Pera Caddesi üzerindeki ve civarındaki bina tipleri incelendiğinde dönemin değerleri ve beğenileri hakkında genel bir fikir elde edilmektedir. Lokantalar, kafeler ve şık mağazalarıyla İstanbul'un bu batılı yaşam tarzını yansıtmaktadır.



Harita 3.8. Stolpe C.-1866 (www.alanbaskanligi.gov.tr)

Akın'a (1994) göre; "Bu büyük yangın, 1870'den itibaren Pera'nın Taksim-Galatasaray kesiminde önemli fiziksel değişimlere hazır, geniş boş alanlar yaratmıştır. 1870 yangını sonrası, Pera'da arsaya dönüşen alanlarda büyük fiyat artışları olmuştur. Özellikle Taksim-Galatasaray arasındaki, konumları nedeniyle son derece elverişli arsalar bulunabilmektedir.

Giderek önemi artan bölgede, özellikle burada oturmayı isteyen yabancıların en tercih ettikleri alan yine bu aks olmaktadır. Böylece Pera Caddesi üzerindeki boşalmış arsalar, öncelikle varlıklı Pera sakinlerince satın alınmakta ve buralara yapılan yeni binalarla cadde, görünümünü değiştirmektedir.”

Durudoğan (1998)’a göre; “Altıncı Daire’nin kurulması ve 1870 yangını, Beyoğlu’nda mimari yapılanma açısından bir dönüm noktası olmuştur. Bölgede, yangınlar veya yıkımlar sonucu açılan yerlerde yollar genişletilip Batı standardına getirilirken küçük parseller birleştirilerek, kat adetleri arttırılmıştır. Boş parseller üzerine inşa edilen yeni binalar Batı örneğinde olduğu gibi kagirden, çok katlı ve birden fazla ailenin oturmasına olanak verecek şekilde tasarlanmıştır. Böylece çağdaş yapı malzemeleri, bezemeli cepheleri, Fransız pencereleri ve modern yaşamın gerektirdiği tesisat sistemleriyle, başkentin ilk apartmanları ortaya çıkmıştır.”

Çalışmanın konusu Haliç Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanına komşu bölgelerin gelişimi genel olarak 19. yüzyıl döneminde olmasının sebebi, Osmanlılara ait dış ticaretin önceki dönemlere göre oldukça büyümüş olması ve gelişmiş bir ulaşımın tesis edilmesidir. Bu dönemde, İmparatorluğun dünya kapitalist sistemiyle entegre olması neticesi, ilçe uluslararası bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Bu dönem yaşanan hızlı yapılaşmanın, Batı örneklerinden etkilendiği gibi Osmanlı etkisinde de kaldığı görülmüştür.

Osmanlılar için Pera, frenk İstanbul’u temsil ediyordu; 19.yy da şehrin finans ve eğlence merkezi olmuştu. Elçiliklerin bulunduğu bölgeydi. Pera Palas Oteli, Doğu Ekspresi’nin yolcuları için bu bölgede inşa edilmişti. Osmanlılar’ın İstanbul’u “Batılı” bir kente dönüştürme emelleri doğrultusunda Pera, 19.yy sonunda kentsel dönüşüm için deneylerin yapıldığı bir alan haline geldi. Bu bölgede yasallaşacak reformlar, şehrin geri kalanının kent planlaması için de bir model oluşturacaktı. Planlama çok başarılı sonuç vermese de, Pera büro binaları, tiyatrolar, oteller, mağazalar ve çok katlı apartman binaları gibi modern yaşamın sembolleri ile donanarak şehrin ilk Avrupalı semti haline geldi (Çelik, 1996).

Ubicini (1977), Beyoğlu’nun gelişiminde Tersane-i Amire’nin önemini; “Pera’nın Batının diğer başkentlerinden farkı yoktu. Kitaplar gazeteler oyunlar müzikaller giyim zevki, içme - yeme şekilleri, mimari akımlar, fikir, sanat, bilim ve Batıda üretilen her şey güçlü iletişim ağlarıyla buraya ulaşıyor ve anında tüketiliyordu. Telgraf büroları, posta kuruluşu, günlük gazete ve dergiler bu iletişimde en çok katkısı olan araçlardı. Fransa ile arasında yalnızca altı günlük uzaklığı bulunan Pera, 19.yy ortalarında yirmi hat üzerinden çalışıp, dünyanın

dört tarafına ulaşım yapan buharlı gemilere kavuşmuştu.” şeklinde ifadelendirmiştir (Ubicini, 1977).

Her ne kadar Beyoğlu sakinlerini Avrupa’daki kentleri kendilerine örnek almış ve benzer biçimde kent hizmetleri sağlanmasını istemişlerse de, bu amacı gerçekleştirmek için konulan vergilerin toplanmasında zorluk çıkarmışlardır. Bunun nedeni Beyoğlu’luların bu semtteki nüfus yoğunluğunun çok fazla olması dolayısıyla çok yüksek kiralar ödemek zorunda kalmış olmalarına bağlanmıştır (Dökmeci, 1990).

19. yüzyılda meydana gelen yangınlar ve küresel dünyada meydana gelen değişimlerin, Tersane-Amire’nin çevresinin sosyal ve fiziksel yapısını etkilediği, değişen sosyal yapının kentsel servislerden ve hizmetlerden yararlanma farkındalığının oluştuğu görülmektedir.

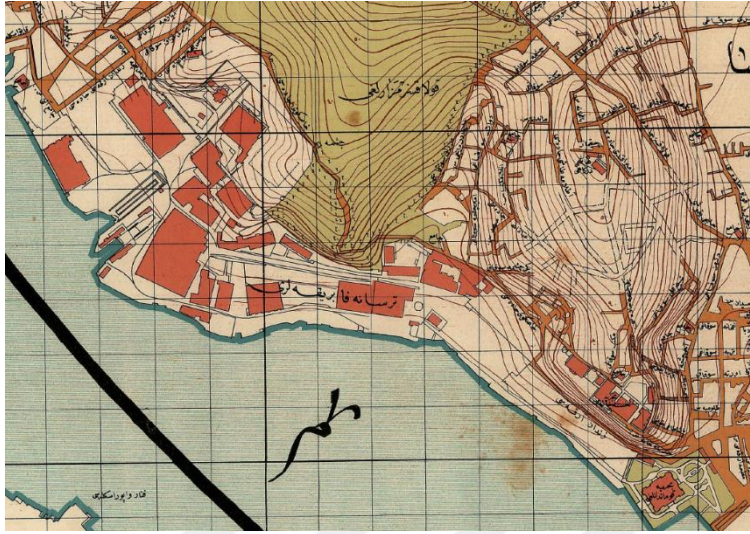
19.yüzyılda İstanbul içinde özel bir fiziksel çevre ve yaşam biçimi yansıtan Galata ve Pera, yaklaşık 1914’lere dek önemini ve canlılığını sürdürmüştür. Bu dönem sonrasında artık Pera yerini Beyoğlu’na bırakmakta ve özgün havasından giderek uzaklaşmaktadır. Çünkü Pera’yı meydana getiren Ermeni ve Rum, Levanten, Musevi gayrimüslimlerden oluşan sosyal yapı, yavaş yavaş yok olmaktadır. Yöredeki bu çeşitli din ve kültürden insanlara en son katılanlar, 1917 yılında Rus ihtilalinden kaçan Rus soyluları ve burjuvazisinin temsilcileridir (Akın, 1994).

3.3.3. 20. yüzyıl ve günümüzde Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı

Beyoğlu’ndaki ilk büyük yerleşim, Osmanlılar tarafından İstanbul’un alınmasıyla surların fonksiyonunu yitirmesi neticesinde, bölgeye gelen Türk’ler ve Galata Kulesi’nin üst taraflarına çıkan Cenevizliler tarafından inşa edilen evlerle, günümüzdeki Tünel yakınlarından oluşmuştur. Bu dönem sonrasında hem Galata’da devam eden ticaret, hem de yabancıların kazandıkları ayrıcalıklardan dolayı cazibesi artan bölgeye, zaman içerisinde Ermeni, Rum, Levanten, Musevi cemaatler yerleşmişlerdir. Bu çok çeşitlilik, kendi kültürleri ile Osmanlı kültürünü entegre ederek, yaşam tarzlarını İstanbul mimarisine yansıtmışlardır (Dökmeci, 1990).

Beyoğlu, 1924’te idari yapı içerisinde İstanbul ilçesi olarak yer almaya başlamıştır. Cumhuriyet tarihinin ilk döneminde Şişli ve Beşiktaş’ı da idari olarak içinde barındırmıştır. 1930’te Beşiktaş, daha sonra da Şişli, ilçe kimliği kazanarak Beyoğlu’ndan ayrılmıştır.

1800'lü dönemin sonları ve bilhassa 1900-1925 döneminde İstiklal Caddesi çok sayıda dilin konuşulduğu, Osmanlılar zamanında mevcut etnik topluluklarının tümünün, birçok milletten ecnebinin alışveriş yaptığı, eğlendiği, gezdiği, yaşadığı bir semt olmuştur. Cumhuriyet sonrasında belirli bir Türkleşme siyaseti izlenmekle beraber, Beyoğlu ve İstiklal Caddesi kozmopolit yapısını korumuştur. Ancak gün geçtikçe Levantenler azalmış, yabancılar ülkelerine geri dönmüşlerdir (Yalçın, 2003).



Harita 3.9. Necip Bey Haritası, 1926 (ÇŞB, 2018)

Akın'a (1994) göre; Lozan Antlaşması'yla kapitülasyonların kaldırılması, 1927-1929 yılları arasında elçiliklerin Ankara'ya nakli, 1942'de yürürlüğe giren Varlık Vergisi, 1945-1949 arasındaki 2. Dünya Savaşı gibi önemli olaylar, bölgedeki yabancı nüfusun giderek azalmasına neden olmuştur. Ayrıca, İsrail Devleti'nin kurulmasıyla 1947-1949 yılları arasında İsrail'e göç eden Musevilerle, 6-7 Eylül olayları ve Kıbrıs bunalımından sonra ülkeyi terk eden Rumlar, yerlerine farklı bir sosyal yapının gelmesine ve yöreyi değiştirmesine neden olmuşlardır. Bu değişim içinde Galata ve Pera'daki varlıklı ailelerin bazıları ülke değiştirmeseler bile, daha modern konut alanlarının bulunduğu Nişantaşı, Şişli gibi bölgelere yerleşmeyi yeğlemişlerdir (Akın, 1994).

Cumhuriyet Dönemi'nden 1950'li döneme dek Türk iş adamları ve Beyoğlu bölgesini tanıyan aydın Türkler ilgi göstermişlerdir. Tiyatro ve sinemaları, pastane ve lokantaları, lüks mağazaları ve sanat galerileriyle kentin en çekici semti olmuştur. 1950'ler sonrasında, hızlı kentleşme ve kırsal göç neticesinde İstanbul'daki gereğinden fazla büyüme, yeni ilçelerin gelişmesi, eğlence kuruluşları, zengin aileler ve ticaretin bu yeni gelişen modern alt merkezlere dağılımı ve toplumun kültürel farklılaşması Beyoğlu'na karşı cazibeyi azaltmıştır. 1960'lar ile 1980'ler döneminde neredeyse 30 senelik dönem Beyoğlu için en karanlık dönem olmuştur. Günümüzde bir takım lüks mağaza ve dükkânların İstiklal

Caddesi'nden ayrılmaması ve yoğun bir genel trafik akışı üzerinde olması eski kültürel seviyesinde olmasa dahi Beyoğlu'nun canlılığını devam ettirmektedir. İlk zamanlarda ticaret ve diplomasi merkezi olarak gelişen Beyoğlu, diplomasi merkezinin Ankara seçilmesi sonucu diplomatik karakterinden uzaklaşmış, ulusal düzeyde yabancı ticarete ekonomik denetimin artması ve bu semtte yoğunlaşması neticesinde İstanbul'un ticaret merkezi haline gelmiştir. Ticaretin yanında kültür, eğlence mekânlarının da burada bulunması ve konumu, tüm İstanbul'un odak noktası olmasına neden olmuştur.

Beyoğlu, kentsel yenileme projelerinin önemli bir bölümünü oluşturuyordu. Proje, ana cadde olan İstiklal Caddesi'ni bir yaya arterine dönüştürmek, Tarlabası'nda ise araç trafiği için, Taksim'e bağlanacak paralel bir bulvar açmayı amaçlıyordu. Beyoğlu için önerilen kitlesel mimari proje, bir yenileme planıydı. Bu bulvarı açmak, 19. yüzyıla ait büyük miktarda binanın yıkılması ve içinde gecekonduların yaşayan binlerce insanın tahliyesini gerektiriyordu. Tarlabası yıkımları olarak nitelendirilen bu yıkımlar, 1980'lerin gündemini uzun süre işgal etti...Sterilize bir tarih anlatısında Beyoğlu, bu kayıp kentin nostalji merkezi oldu. Bu temiz ve nostaljik Beyoğlu tarihi, o dönemde oldukça popüler olan nostalji edebiyatı ile aynı çizgideydi. 1980'lerden beri, eski Beyoğlu üzerine yayınlanan kitaplar, çok satanlar listelerinde yer almaya başladılar (Yalçın, 2003).

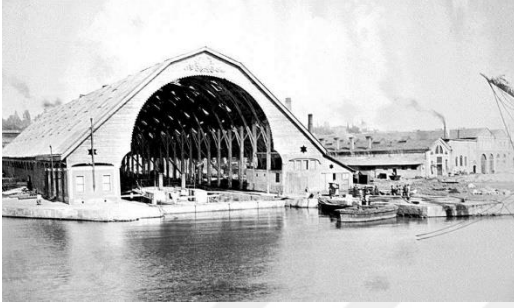
Beyoğlu, günümüzde kentsel sit bölgesidir. Giovanni Scognamiglio'nun Beyoğlu Kronolojisi'ne göre 2007 yılında; Beyoğlu'nda; dinlence ve eğlence yerleri, otel-pansiyon, iş hanları, saunalar, sinemalar, sanat galerileri, tiyatrolar, kültür merkezleri, dini mekanlar, dernek-vakıf ve kitabevi-müzik market bulunmaktadır. (Gelen, 2016).

Günümüzde, Beyoğlu'nda oturan nüfusun %35'ini İstanbullular, %65'ini ise yerleşmek, iş bulmak, okumak gibi nedenlerle, özellikle Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu bölgelerinden İstanbul'a göç edenler oluşturmaktadırlar (Yalçın, 2003).

3.3.4. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanı'nın kültürel miras değerleri

Planlama çalışmaları kapsamında yapılan envanter çalışmalarında; 11 atölye, 1 kasr yapısı ve kasr yapısını çevreleyen duvar, 2 yapı kalıntısı ve 1 yapı, Büyük Kızak (Şükrü Okan Kızıağı) Küçük Kızak (Abidin Daver Kızıağı), ağaç kızak, Valide Kızıağı ve Taşkızak, tarihi duvar kule, cami yapısı ve şadırvanı, türbe ve çeşme yapılarının tescillendiği belirtilmektedir. Bu çalışmalara ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

- Aynalı Kavak Kasrı, Tersane Bahçesi" adıyla anılan tersane arkasındaki büyük korulukta yer almakta olup Osmanlı padişahları tarafından kullanılmış olup günümüzde musiki müzesi olarak kullanılmaktadır.
- Tarihi Duvar Kule, tersaneyi çevreleyen taş örgülü yapıdır.
- Valide Kızağı ve Taşkızak, 1805 yılında yaptırılmış olup onarım ve yapım işlerinin görüldüğü sığ bir havuz bölümü ile geminin kızağa alınıp, kızaktan indirilmesine olanak sağlayan, deniz içindeki bölümden meydana gelmekteydi. (Bkz. Resim 3.1a)
- Dîvanhâne, Osmanlı deniz kuvvetleri teşkilâtının en büyük âmiri ve donanmanın başkumandanı olan kaptan-ı deryaların ya da kaptan paşaların tersanedeki ikâmetgâh yapılarıdır. Günümüzde “askeri amaçlı” kullanımına devam edilmektedir (ÇŞB, 2018).(Bkz. Resim 3.1b)



Resim 3.2. (a, b) Valide Kızağı (Zorlu, 2007) ve Divanhane (pinterest.com)

Haliç Yat Limanı ve Projesi kapsamında kalan alan 22.03.1995 tarihli İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararıyla Tarihi Sit Alanı ilan edilmiş olup, Haliç Camialtı ve Taşkızak Tersanesine ait yapılar 24.04.1996 tarihli İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararıyla tescil edilmiştir.

Denizcilik kültüründe; döneminin ilerisinde teknolojik seviyede üretimi ve küresel ve toplumsal ilk olayların cereyan ettiği mekân olması sebebiyle Camialtı ve Taşkızak Tersanelerinin bütünleyici parçaları olan bu yapılar ile birlikte beş yüz yıllık tarihinde bilgi üretim, depolanma ve aktarım kültürünü yaşatabildiği için alan endüstriyel miras değerine sahiptir.

3.4. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Planlama Süreci

1995'te; Haliç Yat Limanı ve Projesi kapsamında kalan alan 22.03.1995 tarihli İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararıyla Tarihi Sit Alanı ilan edilmiştir.

2013'te: İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi 3585 ada 1, 2, 3, 4, 5 sayılı parsellerden oluşan planlama alanı, "Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi" adı altında, Yüksek Planlama Kurulu'nun 10.04.2013 tarihli Kararı ile yetkilendirilen T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nce, "Yap-İşlet-Devret" modeli çerçevesinde 02.07.2013 tarihinde ihale edilmiştir. İhale şartnamesine göre üç etaptan oluşan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanında "otel, apart otel, ofis binaları, ticari üniteler, dini tesis, yeme- içme alanları, kongre ve kültür merkezi, sinema vb. eğlence merkezleri ile 70 yat bağlama kapasiteli 2 adet yat limanı" gibi fonksiyonların yer alacağı belirtilmiştir (ÇŞB, 2018).

2015'te: Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi'nin "İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Camiikebir Mahallesi, Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Kıyı Kenar Çizgisi kara tarafı (1.Etap)"ında "Bu yatırım ile, ekonomiye katkı sağlanması, alanda bulunan kültürel ve tarihi değerler ile uyumlu ekolojik ve sürdürülebilir yapı sistemlerinin kullanılması proje alanında etkin ve verimli bir kullanım sağlanması amacı ile T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca planlama alanının "Özel Proje Alanı" ilan edilmesi için başvurulmuş ve 05.03.2015 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca "İstanbul'un marka değerini arttıracak ve şehrin gelişmesine katkı sağlayacak tarzda ve dünya standartlarına uygun bir proje"nin gerçekleştirilmesi amacıyla "Özel Proje Alanı" ilan edilmiştir.

2016'da: Haliç Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı'na yönelik olarak "*alanın sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, İstanbul'un küresel cazibe merkezi olma hedefinde önemli bir rol üstlenecek bir projenin gerçekleştirilmesi*" amacıyla 03.12.2015 tarih ve 3968 sayılı İstanbul II Nolu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun uygun görüşüyle 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı 03.02.2016 tarihinde T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onaylanmıştır.

2016'da: 03.02.2016 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı doğrultusunda, İmar Uygulaması işlemleri tamamlanarak, yeni imar parselleri oluşturulmuştur.

2017'de: 1/5000 ölçekli ve 1/1000 ölçekli Vaziyet Planı (Master Plan) İstanbul II nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunca 14.12.2017 tarih ve 5901 sayılı kararı ile uygun görülmüştür.

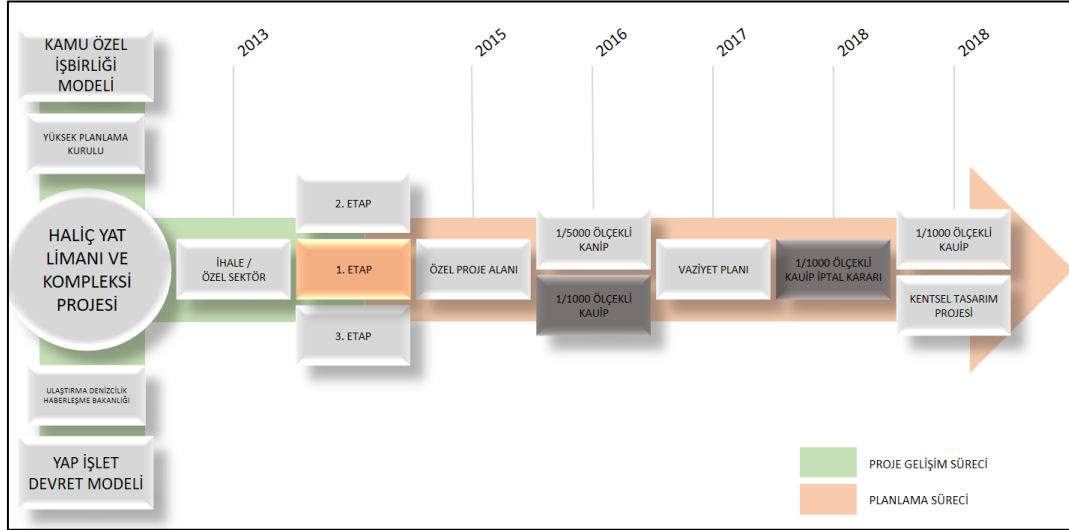
2018'de: 03.02.2016 tarihinde onaylanan Koruma Amaçlı İmar Planlarına açılan iptal davası, İstanbul 11. İdare Mahkemesi tarafından Esas no:2016/662-Karar no:2018/482 sayılı Karar ile sonuçlanmış ve 1/1000 ölçekli KAUİP iptal edilmiştir. İptal kararının gerekçeleri;

"...1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında, kentsel tasarım ölçeğine yakın detaylar içeren, bina kullanımı, tescilli binalara uygulanacak koruma müdahaleleri, öneri binaların konumları, öneri binaların yükseklikleri, yapı malzemeleri, cephe boşluk doluluk oranları vb., binalar arasındaki ulaşım aksları, kamusal açık alanların nitelikleri, keza donatı alanlarının aynı şekilde yapılaşma koşulları ortaya konmuş olması gerektiği, ancak dava konusu planda, öneri binaların kat yükseklikleri ile herhangi bir ibare konmamış olduğu, konunun kentsel tasarım projesine ve kurulun değerlendirmesine bırakıldığı, yeni binaların ne şekilde ve hangi değerlere bağlı olarak tasarlanacağı ve inşaat tekniklerinin ortaya konması gerektiği, bu binaların kat yükseklikleri veya binanın yüksekliği, pencere kapı oranları, bina cephesindeki boşluk doluluk oranlarının plana yansıtılmadığı, planlama alanındaki yaya ve taşıt yollarının 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı'nda gösterilmediği, plan notlarında kentsel tasarım projesinde belirlenen doğu-batı istikametindeki ulaşım aksının kamuya açık kontrollü kullanımı sağlanacağına belirtildiği fakat planlamada gösterilmesi gereken fonksiyonun daha sonrasında yapılacak olan kentsel tasarım rehberine bırakılmasının 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı hakkında düzenlemeler içeren 3194 sayılı Kanun'un 5/2 maddesi, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 4/k ve 11/4 maddesine uygun olmadığı..." şeklinde belirtilmiştir (İstanbul 11. İdare Mahkemesi; E:2016/662-K:2018/482).

2018'de: Mahkeme Kararının iptal gerekçeleri doğrultusunda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve 3194 sayılı İmar Kanunu kapsamında 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi İstanbul II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nün 12.10.2018 tarihli ve 6773 sayılı Kurul Kararı ile onaylanmıştır.

2018'de: Kurul tarafından onaylanan Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, 2863 sayılı Kanunun 17. Maddesinin 5. Bendi gereği, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanı

Kentsel Tasarım Uygulama Projesi 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 97(ğ) hükmü, 6306 sayılı Kanun hükümleri ve 3194 sayılı İmar Kanunun 9. maddesi uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onaylanmıştır.



Şekil 3.2. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi ve Kentsel Tasarım Projesi ilişkisi

Tez çalışması, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinin tarihi sit alanı ile özel proje alanının çakıştığı alanın 1045 ada 1,2,3,4 sayılı parseller ile 5 sayılı parselin bir kısmını kapsayan bölümü “1. Etap” ile sınırlıdır. İdari işlemin adı olan “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”ne ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi” 1. Etap’ı kapsamaktadır.

3.5. Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi 1. Etap’a İlişkin Planlama Kararları

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi’nin 1. Etap’ına ilişkin planlama yürürlükte bulunan 1/1000 ölçekli planlama kararlarında 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi çalışmalarının birbirleri ile uyumlu olarak detaylı karar mekanizması oluşturulması sağlanması amacıyla birlikte yürütülmesi amaçlanmıştır (ÇŞB, 2018). Koruma Kurulunca onaylanan vaziyet planı (master plan) kararlarının; Mahkeme Kararı (İstanbul 11. İdare Mahkemesi, Esas No:2016/662-Karar no:2018/482) gerekçeleri doğrultusunda uygulama imar planı kararlarına yansıtıldığı belirtilmiştir. Bu kapsamda, planlama kararları üç ayrı plan kapsamında ayrı ayrı incelenmiştir.

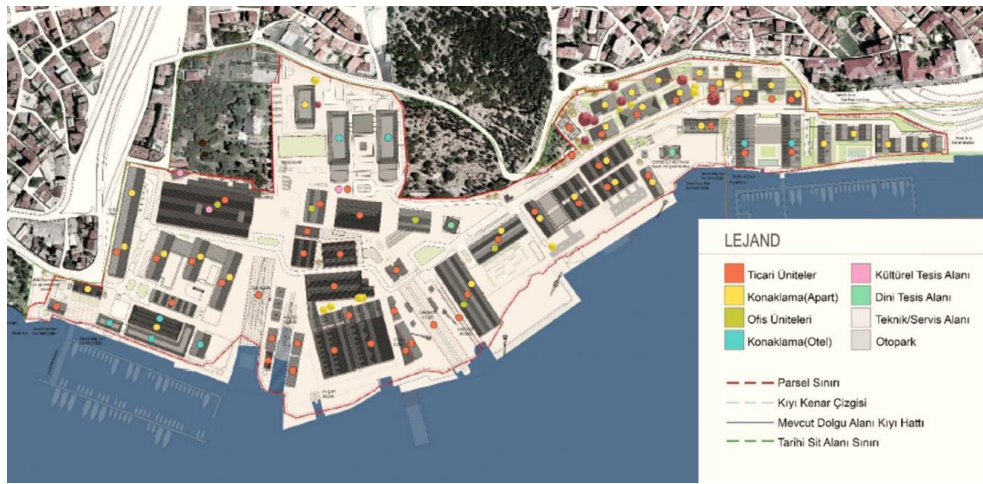
3.5.1. 1/5000 ölçekli ve 1/1000 ölçekli vaziyet planları

Tasarım esasları ve uygulama ilkeleri kapsamında vaziyet planında;

- Projede, tescilli yapıların korunarak karakter sahibi alanın yeni işlevlerinin, çatı karakteristikleri ve kütle yaklaşımı açısından hassasiyetle ele alındığı
- Doku ve renk uyumunun öngörüldüğü,
- Kentsel hafızayı korumak için endüstriyel mirasın bir parçası haline gelen vinçlerin heykelleşen öğelerinin bugüne taşınmasının öngörüldüğü,
- Rahmi Koç Müzesi ve Santral İstanbul'a kadar sürekliliği tesis eden fonksiyon dağılımının öngörüldüğü,
- Haliç'in denize açılan tüm bağlı yerleşmeleri için değişim sürecinin öncülü olduğu,
- Projenin 21. yüzyıl katmanı olarak geçmişi ve geleceği bağlamasının öngörüldüğü,
- Kıyının denizden algılanmasının kentin simgesel imajını vurguladığından tüm yapı ve kullanımların silüet bütünlüğünü koruduğu belirtilmektedir (ÇŞB, 2018).

Bina kullanımı:

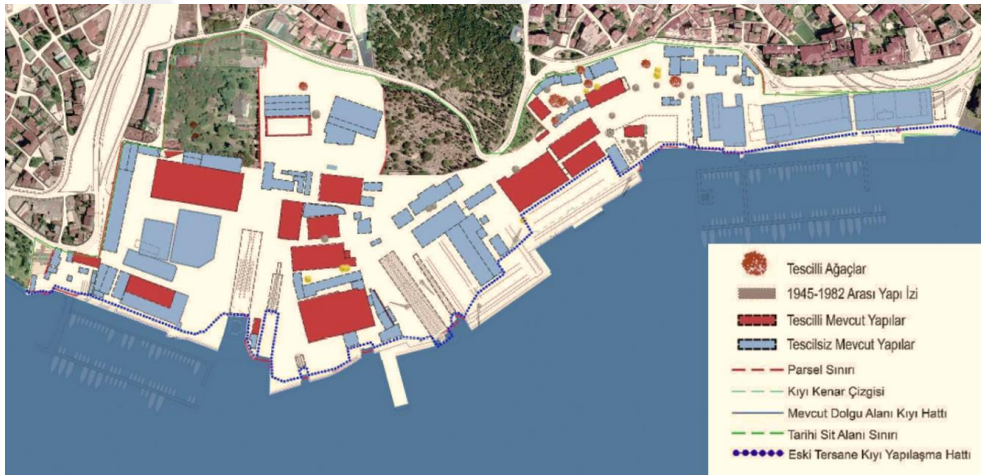
1990 yılından beri boş durumda olduğundan özgün işlevinde kullanılmasının mümkün olmadığı belirtilerek, yapıların karakterini zedelenmemesi, tescilli yapıların ve öneri yapıların tescilli yapılar ile fonksiyon ilişkisi kurularak işlevlendirilmesinin esas alındığı belirtilerek yapıların kullanım kararının netleştirildiği görülmektedir.



Harita 3.10. Bina kullanım durumu (ÇŞB, 2018)

Yerleşim dokusu kararları:

Haliç Tersanesi'nin kurulduğu günden bu yana var olan ve tarihsel süreç içerisinde yıkılan binalar belirlenmiş ve doluluk-boşluk analizi yapılmıştır. Planlama alanının geneli kapsamında yapılan değerlendirmede tersane olarak kullanılması sebebiyle özellikle kızакların bulunduğu bölümlerde boşluklar olduğu, alanının güneydoğu kısmında bulunan Kuzey Deniz Saha Komutanlığına ait askeri alanda, geriye kalan kısımlara oranla daha az boşluk bulunduğu değerlendirilmiştir. Mevcut tescilli yapıların korunmasına, önerilen ilave yapıların ise mevcut tescilsiz yapılar yıkılarak bu yapıların bulundukları izlerde yapılmasına, Tarihi tersanesinin silüetindeki doluluk boşluk oranları binaların en yoğun olduğu dönem esas alınarak öneri ilave yapıların bina oturumlarına karar verilmiştir.



Harita 3.11. Yerleşim dokusu kararları (ÇŞB, 2018)

Binaların yükseklik, cephe ve tipoloji kararları:

Tescilli binaların restorasyon ve rekonstrüksiyon çalışmalarında belgelenen özgün kontur ve gabarilerinin korunmasına karar verilmiştir. İlave yapılar için, tescilli binaların cephe doluluk-boşluk oranları göz önüne alınarak koruma tipolojisi oluşturulmuştur.

Yapı malzemesi kararları:

Günümüz konfor koşullarının sağlanması amacıyla bir takım çağdaş eklemeler yapılması kararlaştırılmış ve malzemesi, çağdaş kullanım istekleri nedeniyle kabul edilebilir değişimler ve eklentiler mevcut yapının özgününe uyumlu, görünüş, doku ve biçim

yönünden aykırı olmayan malzemelerle yapılacak, yapı malzemelerinin birbiriyle uyumuna özen gösterilecek ve ayırt edilebilir nitelikte düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.

Ulaşım dolaşım açık alan sistemi:

Yaya erişiminin bir bölümünün arazinin kuzeyindeki mahallelerin dikey olarak kıyıya doğru kesintisiz bağlantıların ve zindan arkası mezarlığı ve tersane caddesi de yayalar ve toplu taşıma için araziye giriş sağlayan kapıların olarak kurgulanmasına karar verildiği görülmektedir. Yaya yollarının projelendirilmesine, Kasımpaşa ve Hasköy girişleri arasında yatay yaya aksı ve dikeyde mahalle ve kıyı alanını bağlayan dikey akslar ile sağlanacak ve mahalleye kuvvetli bir ilişki kurulacağı belirtilmiştir. Arazinin Kasımpaşa ve Hasköy doğrultusunda bulunan mevcut araç yolunun da plan kapsamında yeniden değerlendirilerek araziye yatayda mevcut yol ağına bağlayan ve araçların geçebileceği taşıt yoluna dönüştürülerek kullanılması planlanmıştır.

Koruma-kullanma, sağlıklaştırma ve koruyucu yenileme kararları:

Vaziyet Planında koruma yaklaşımının katılımcı boyutla ilişkilendirilmesi “Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri, kentin yaşam kalitesini arttırmayı planlayan toplumsal katılım boyutlu kentsel yenileme anlayışı benimsenmelidir. Bu yaklaşımla kentin sürdürülebilirliği sağlanacak ve kent kültürü yaratılması gerçekleşecektir” (ÇŞB, 2018) ifadesi ile tanımlanmıştır.

Korumaya ilişkin uygulama kararları vaziyet planında belirlenmiştir. Buna göre;

- Yapılarda bulunan tüm özgün elemanlar mümkünse korunacaktır.
- Yerinde kullanımına devam edilemeyecek kadar hasarlı olan özgün yapı elemanları, yapıdaki diğer elemanlara zarar verilmenden sökülecek ve restorasyon projelerinde belirtilen detayda yeniden üretilecektir.
- Yapının özgünlüğünü bozan ekler ve yanlış müdahaleler kaldırılacaktır. Kaldırılmayan ekler iyileştirilecektir.
- Elemanlar mümkün olduğunca yerlerinde korunarak sağlıklaştırılacaktır.
- İyi durumda olan elemanlarda yüzey temizliği yapılacak ve koruyucular uygulanacaktır (ÇŞB, 2018).

Bununla birlikte, sağlamlaştırma, yenileme/değiştirme, temizleme ve restorasyon uygulama etaplarına ilişkin kararlar da vaziyet planında belirlenmiştir.

Kentsel tasarım ve peyzaj:

Vaziyet planında alınan kentsel tasarım ve peyzaj kararları verilmiştir. Bunlar;

- Kent mobilyası; Arazi, bitkisel peyzaj mirası olarak 8 adet anıt ağaç ve Akdeniz bitkisel peyzajını barındırmaktadır (bkz. Ek-12). Bununla birlikte kızakların, rayların, vinçlerin bulunduğu endüstriyel sert zemin, makine ve ekipmanlara az da olsa izlere de sahiptir. Planın ilave yapılaşma alanlarını mevcut bina izlerine referans vererek ve “eski tersane deniz konturu” nu dikkate alarak oluşturuyor olması anıt ağaçların da korunarak plana dâhil edilmesini sağlamaktadır. Endüstriyel peyzaj elemanlarının kıyıda planlanan işlevlere uygun olarak korunması veya arazideki uygun yerlere taşınması planlanmıştır (Vinç, kızaklar vb. taşınabilir.).
- Aydınlatma elemanları; biçim, detay, malzeme ve diğer özellikleri bakımından üzerinde bulunduğu yol, meydan, yeşil alan, yapı alanı veya kent bölümünün tarihsel doku, mimari, sanatsal ve estetik özelliklerine göre tasarlanmıştır.
- Bilgi iletişim ve işaret panoları, bulunduğu yer ve yönle ilgili olarak çeşitli uyarıları ve tanıtları içeren panolardan oluşmaktadır. Hem tarihsel doku ile uyumlu olacak şekilde estetik hem de fonksiyonel açıdan düşünülerek tasarlanmıştır.
- Kentsel mobilya olarak çöp kutuları, kentsel mekânda insanların ürettiği çöplerin biriktirilmesi ve gerekli araçlarla naklinin yapılacağı zamana kadar korunması amacıyla işlevselleştirilmiş; bunun yanında kolay fark edilebilir ve erişilebilir şekilde tasarlanmıştır.
- Büfe, mobo, kiosk elemanları konumlandırılırken erişilebilir noktalara, yaya trafiğini engellemeyecek şekilde yerleştirilmesine dikkat edilmiş, diğer kent mobilyaları ve tarihi doku ile bütüncül tasarımlar oluşturulmuştur.
- Oturma elemanları diğer kent mobilyaları ile uyumlu olacak şekilde tasarlanmıştır. Kimi zaman yaya akışını engellemeyecek biçimde konumlandırılırken, kimi zaman kullanıcısını yönlendirici etki yapacak şekilde konumlandırılmıştır. Kullanılan malzemenin dış etkenlere karşı dayanıklı olmasının yanında mekâna tarihsel doku ile uyumlu olacak şekilde estetik bir etki katması da amaçlanmıştır.
- Su öğeleri rekreasyon amaçlı kullanımın yanı sıra yaya sirkülasyonunu yönlendirmek veya engellemek amaçlı da kullanılabilir. Odak noktası oluşturmak, mekânda devamlılık duygusu oluşturmak, estetik görünüm sağlamak gibi amaçlar da taşımaktadır. Proje alanında suyun bir yandan süs kullanımı görülürken öte yandan hareketli su oyunları ve fiskiyeler de yer yer tasarlanmıştır. Bu tasarımlarda planlama alanının tarihsel dokusuna zarar vermemek öncelikli hedef olmuştur.
- Sanatsal elemanlar meydan ve yaya kullanımının olduğu kısımlarda, sert zemin üzerinde konumlanacak şekilde tasarlanmıştır. Aşırı yoğun alanlarda kullanılmamasına ve gerekli tedbirlerin alınmış olmasına özellikle dikkat edilmiştir.
- Çiçeklikler kullanılmıştır. Bitki kapları, mekân ile ölçü, malzeme ve biçimsel olarak uyum içinde olacak şekilde tasarlanmıştır.
- Zemin kaplamaları için proje alanının kimliğiyle ve tarihsel dokusu ile örtüşen, dayanıklı ve bakımı kolay ürünler tercih edilmiş tekerlekli araçların kullanımına da uygun malzemeler seçilmiştir. (ÇŞB, 2018).

3.5.2. 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kararları

Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında belirlenen arazi kullanım kararları, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Teklif Verme Şartnamesinde belirtilen hususlar doğrultusunda tescilli ve öneri yapılara vaziyet planı ile getirilen fonksiyonları yansıtmaktadır.

Emsal ve yükseklik değerlerini içeren yapılanma koşulları ve karar gerekçeleriyle aşağıda yer almaktadır.

Ticaret-turizm alanı kararları;

Ticaret-Turizm Alanı'nın emsal değeri belirlenirken Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Teklif Verme Şartnamesi ekinde yer alan yapılanma şartları ve planlama alanının yakın çevresine ait imar planlarındaki emsal değerleri dikkate alınmıştır; Halıcıoğlu-Sütlüce Uygulama İmar Planı'nda 2.00; Okmeydanı Tarihi Sit Alanları Koruma Amaçlı ve Etkileşim Sahası Uygulama İmar Planı'nda 2.00; Dolapdere- Piyalepaşa Bulvarı ve Çevresi I. Etap Uygulama İmar Planı'nda yaklaşık 3.00 -3.45 (ÇŞB, 2018). Bu kapsamda, planlama kararı ile verilen emsal 1.50'dir.

Planlama alanında bulunan yapılar, yükseklikleri bakımından incelendiğinde; alan genelinde homojen olarak dağılmış ve ana yapılara bağlı müştemilat niteliğinde olan 0.00-7.00 m arasında yüksekliğe sahip yapılar bulunduğu gibi 14.00- 21.00 m. yüksekliğe sahip yapıların da bulunduğu görülmektedir. Tescilli yapıların yüksekliklerinin ise 14.00-23.50 m. arasında değiştiği ve planlama alanındaki en yüksek yapının yüksekliğinin 23.50 m olduğu saptanmıştır. Yeni yapılacak yapıların yükseklikleri; yakın çevresindeki K.T.V. Yeraltı ve Yerüstü Envanteri, geleneksel mimari ve projenin gezi sahasındaki kentsel doku göz önünde bulundurularak Haliç silüetini olumsuz etkilemeyecek şekilde belirlenmiştir (bkz. Ek-3). Ancak ilgili Koruma Bölge Kurulu, mimari projelerin incelemesi aşamasında bina yüksekliklerini haliç silüetini göz önünde bulundurarak değiştirebilir. Ancak her hâlükârda binaların saçak kotu proje alanının ± 0.00 kotundan itibaren 24.50 m.yi geçmemesi öngörülmektedir. Bu kat yüksekliğinin bağlayıcı olabilmesi amacıyla bu husus plan notlarında belirtilmiştir. Bu plan notu ile binaların kat yüksekliklerinde önerilen fonksiyonlara bağlı olarak mimari çözümlerlerde esneklik sağlanmaya çalışılmıştır (ÇŞB, 2018)

Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ile “Ticaret ve Turizm Alanları”na ilişkin alınan diğer kararlar;

- “Ticaret-Turizm Alanı'nda, yapı yaklaşma sınırları içerisinde yer altı ve yer üstü otopark yapılabilir. Ticaret alanı fonksiyonunun otopark ihtiyacı belirlenirken parsel

bünyesinde her 30 m²'lik inşaat alanı için 1 araçlık otopark alanı ayrılacaktır. Diğer kullanımlar için her 100 m²'lik inşaat alanı için 1 araçlık, sağlık alanı fonksiyonunun otopark ihtiyacı belirlenirken her 60 m²'lik inşaat alanı için 1 araçlık otopark alanı ayrılacaktır.

- Ticaret-Turizm Alanı'nın kıyı kenar çizgisine yakın olan kesimin içinde yer alan yeni yapıların cephe hatları, tescilli kültür varlıklarının restitüsyon projelerinde belirlenen cephe hatları dikkate alınarak belirlenecektir.
- Binaların plan notunda belirtilen maksimum bina saçak kotunu aşmamak kaydıyla bina bazında yükseklikleri ve ebatları, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından onaylanan vaziyet planında belirtildiği şekilde yapılacaktır.
- Binaların mimari projelerin incelemeleri aşamasında ilgili kültür varlıklarını koruma bölge kurulunca vaziyet planı değiştirilebilir. Mimari projeler koruma kurulunca uygun görülmeden uygulamaya geçilemez. Plan onayından sonra ilgili Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca uygun görülen restorasyon ve/veya uygulama projeleri tamamlanan yapılara münferiden ruhsat alınarak uygulama yapılabilir" (ÇŞB, 2018).

Kültürel tesis alanı kararları;

Vaziyet planı kararları doğrultusunda, Aynalı Kavak Kasrı ve bahçesi, Kültürel Tesis Alanı olarak kullanılması hükmü KAUİP kararlarına eklenilmiştir. KAUİP kararlarınca, bu alanda, müze, sergi, kafeterya, hediyelik eşya satış büfesi gibi kullanımlara ilgili Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca onaylanacak peyzaj projesi doğrultusunda yer verilebileceği kararlaştırılmıştır. Bahçesindeki doğal bitki örtüsü ve ağaçlar korunacak olup, yeni ilave bina yapılmayacaktır.

İbadet alanı kararları;

KAUİP kararlarınca, "Handan Ağa Cami özgün haliyle korunacak olup, cami alanı içindeki korunmaya değer olmayan niteliksiz ek ve yapılar kaldırılarak, çevresi ile bütünleşecek şekilde düzenleme yapılacaktır. Ayrıca, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 03.12.2015 tarih ve 3968 sayılı kararında belirtildiği üzere Handan Ağa Cami'sine yapı yaklaşma mesafe en az 5 m'dir." İmar uygulaması sonucunda, caminin alanı 3585 ada 5 parsel olarak ilgili vakıf adına tescil edilmiştir. Koruma Kurulunun kararları doğrultusunda Handan Ağa Camii ile deniz arasında kalan bölümde herhangi bir bina önerilmemiştir.

Askeri alan kararları:

Divanhane Binası'nın bulunduğu alan, Askeri Alan olarak kullanılacaktır. Bu alanda, Askeri Alanda 2565 Sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu Hükümleri geçerli olup, bu alan müstakil parsel olarak hazine adına tescil edilmiştir. Divanhane Binası, özgün hali ve çevresindeki doğal bitki dokusu ile beraber korunacaktır. Divanhane Ek Binası'nın taşınmasına ilişkin mimari uygulama ise, K.V.K. Kurulu kararı doğrultusunda Kurulca onaylanacak proje çerçevesinde yapılacaktır. Bu bölgedeki kavşak düzenlemesi UTK (Ulaşım ve Trafik Düzenleme Kurulu) kararı doğrultusunda onaylanan ulaşım projesine göre yapılacaktır (ÇŞB, 2018)

3.5.3. 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi

1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi kapsamında uygulama notları geliştirilmiştir (ÇŞB, 2018). Buna göre;

- Öneri yeni yapılanma (blok) projelerinin iletilmesi aşamasında korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescilli yapılar ile olan ilişkisine dair siluet/kesit çizimleri ve statik rapor Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kuruluna (KVKBK) iletilecektir.
- Tescilli yapılara ilişkin restorasyon projeleri onaylanmadan komşu durumdaki öneri blokların uygulanmasına başlanmayacaktır.
- Bloklara ilişkin inşai ve fiziki müdehale aşamasında uygulamanın tescilli yapılara etkisinin anlaşılabilmesi için, periyodik izleme sağlayan gözlem ağları kurularak uygulamaya ilişkin bilgiler aralıklarla KVKBK'na iletilecektir.
- Uygulanma aşamasında herhangi bir kalıntıya raslanması durumunda proje ve uygulama durdurularak kalıntıları korumayı esas tadilat projesi iletilecektir (ÇŞB, 2018).

Kentsel tasarımda esas alınan Rölöve-Restitasyon kararları

Yapıya sonradan eklenen tüm mekânlarda ve yapı elemanlarında çağdaş malzemelerin kullanılmasına karar verilmiştir. Böylece hem müdahalelerin ayırt edilebilirliği ilkesine uyulmuş, hem de yapıların özgününe ilişkin yanıltıcı bir algıya sebep olmaktan kaçınılmıştır. Günümüz konfor koşulları gereği yapılacak müdahaleler yapının mimari ve fiziksel karakteriyle uyumlu ve geri dönüşümlü olacaktır.

Çalışma kapsamında Venedik Tüzüğü'nün oluşumuna da önemli katkısı olan İtalyan korumacı Cesare Brandi'nin üzerinde durduğu 4 restorasyon ilkesi restorasyon yaklaşımının dikkate alındığı belirtilmektedir (ÇŞB, 2018). Bu kararlar;

- Özgün strüktür, malzeme ve mimari elemanlar, gerekli sağlamlaştırmalar ve bakımlar yapılarak aynen korunmuştur. (Kâgir beden duvarlar, ahşap çatı makasları vb.)
- Restitüsyon projesinde güvenilirliğin yüksek çıktığı durumlarda, yapının özgün mimari özellikleri ile uyumsuz biçimde eklenen veya değiştirilen elemanlar yapıdan uzaklaştırılmış ve restorasyon projesinde detayları verilen özgün elemanlar konulmuştur. Özgün elemanların yeniden imalatlarında günümüz konfor koşulları gözetilmiştir (ÇŞB, 2018).





Restore edilerek işlevlendirilecek tescilli yapılar

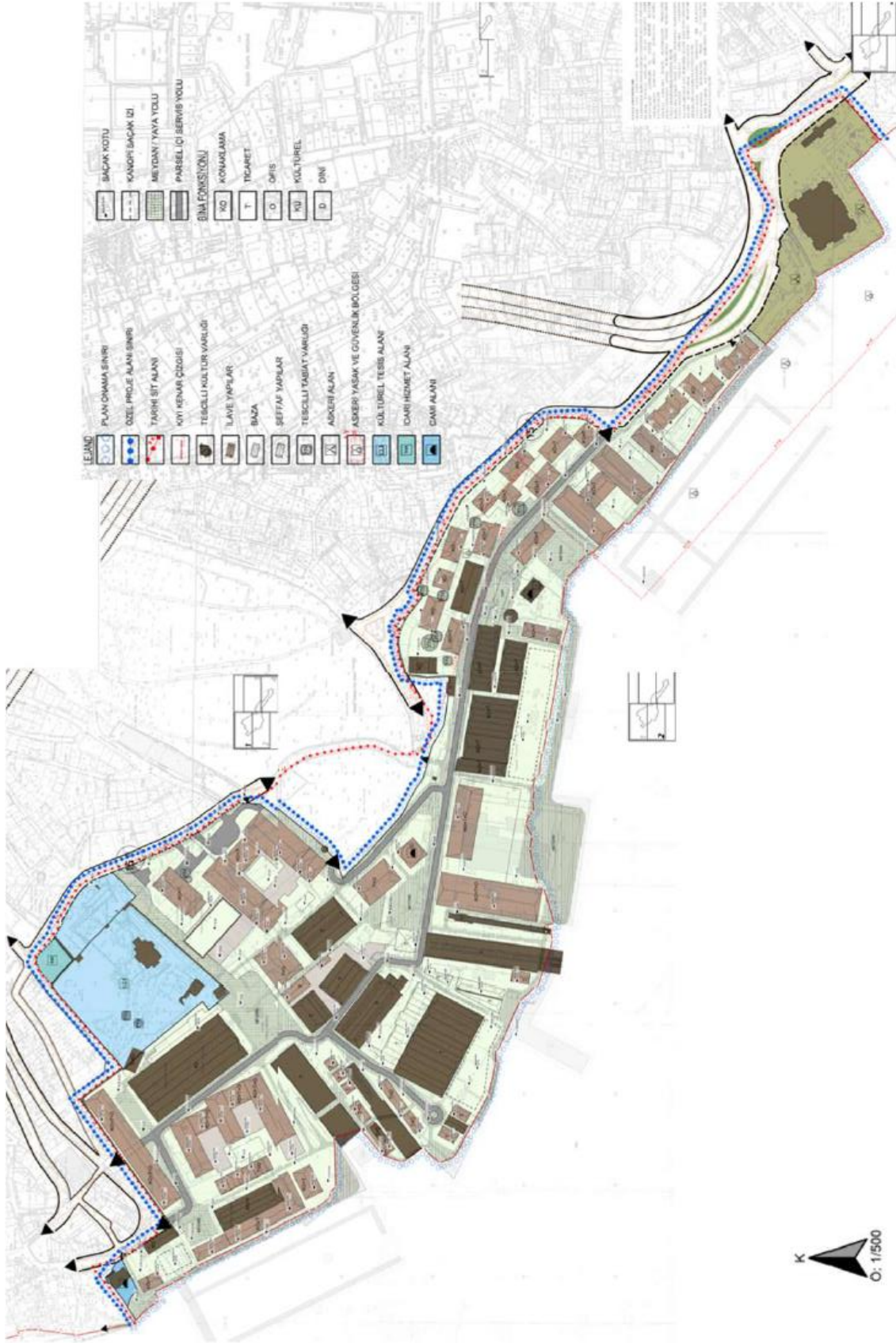
Bütiinlenerek işlevlendirilecek tescilli yapılar

Tescilli yapılara işlev gereği önerilen – çağdaş ek

Mevcut veya tarihsel süreç içerisinde inşa edilen yapıların, farklı taban oturum lekelerinden ve/veya kütle hacimlerinden referanslı, doku tanımlanmaya ve/veya mekân aidiyet algısını artırmaya yönelik yeni yapı



Harita 3.12. Rölove restitasyon kararları (ÇŞB, 2018)



Harita 3.13. 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi (ÇŞB, 2018)



4. HALIÇ YAT LİMANI VE KOMLEKSİ PROJE ALANINA İLİŞKİN KORUMA AMAÇLI UYGULAMA İMAR PLANI VE EKİ TARİHİ SİT ALANLARINDA KENTSEL TASARIM UYGULAMA PROJESİ'NİN ÖLÇEK, POLİTİKA VE UYGULAMA BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde neoliberal politikaların, bir endüstriyel miras değeri taşıyan Beyoğlu İlçesi Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi alanında mekânsal kararlara etkisi incelenerek, bu politikaların bir sonucu olarak yerelde geliştirilen KÖİ projeleri kapsamında üretilen 1/500 ölçekli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin kentsel kimlik ve mekân kalitesi bağlamlarında sürdürülebilir kalkınma vizyonuna uygunluk durumu incelenmiş ve ulusal kentsel tasarım normları ve mevzuatı altyapısının Tarihi Sit Alanına ilişkin planlama sürecinin neoliberal politikalar kapsamında yeterli olup olmadığı değerlendirilmiştir.

Bu değerlendirme; Beyoğlu İlçesi içinde Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin; ölçek kademelenmesi, politikası ve kentsel tasarım kalitesini belirleyen ilkeler kapsamında uygulamaya esas alınan kararları incelenerek yapılmıştır. Bu kapsamda;

21. yüzyıl dinamiklerinde endüstriyel miras değeri taşıyan alana yönelik yapılan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin;

- Ulusal düzeyde politika varlığı sorgulanmış ve küresel gelişmelere bağlı olarak belirlenen neoliberal politikalara uygunluğu ekonomik büyüme ve yaşam kalitesi olmak üzere iki ayrı kapsamda ele alınarak değerlendirilmiştir.
- Planlama sürecinde uygulamaya yönelik farklı idari işlemler ile alınan kararlar, planlama kademelenmesinin bir sorunu olarak karşımıza çıkan ölçek sorunsalı kapsamında değerlendirilmiş ve bu durumun planlama sürecine ilişkin mevzuata uygunluğu incelenmiştir.
- Refah bağlamına özgülünen sürdürülebilir kalkınmanın kullanıcıların yaşam kalitesini artırması gerektiği göz önünde bulundurularak yaşam kalitesi sağlama noktasında birliktelik arz eden kentsel kimlik ve mekân kalitesi Kentsel Tasarım İlkeleri başlığında detaylı olarak anlatılan ilkeler kapsamında değerlendirilmiştir. Başarılı kentsel alanlar tasarlamak için faydalanılan kentsel tasarım ilkelerinin kültürel miras ve kentsel kimlik

bağlamında bölge için ne anlama geldiği ve kentsel tasarım uygulamalarında ne şekilde yararlanılabileceği hususları üzerinde durulmuştur.

4.1. Planlama Kademelenmesine Göre Değerlendirme

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı: Tarihi Sit Alanı statüsüne sahip olması ve tescilli yapılar ile tescilli çınar ve sakız ağaçlarının varlığı nedeniyle 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa; riskli yapı tespiti yapılan binaların varlığı nedeniyle 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununa; sahil şeridinin kıyı kenar çizgisinin kara tarafında kalması nedeniyle 3621 sayılı Kıyı Kanununa ve “Özel Proje Alanı” olarak ilan edilmesi sebebiyle 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’ne (mülga 644 sayılı KHK) tabi olup 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi planlama kademelenmesi yönünden bu Kanunlar kapsamında incelenmiştir.

Tez kapsamında incelenen proje alanı; içinde “Riskli Yapı” tespiti yapılan binaların varlığı nedeniyle 6306 sayılı Kanun kapsamında kalması yönüyle: kentsel tasarım projesi yapılmasının talebe bağlı olarak İdarenin takdirine bırakıldığı; Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında olması yönüyle ise: tasarım esasları ve uygulama ilkeleri ile uygulama esaslarının, kentsel tasarım, peyzaj, restorasyon, mimari ve mühendislik projelendirme esaslarının Koruma Amaçlı İmar Planının Plan Raporunda yer alması gerektiği hükme bağlanmıştır. Bu anlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Plan Açıklama Raporu’nun planın eki 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Proje’si ile birlikte restorasyon ve diğer projeler dahil tüm projelendirmeleri içermesi sebebiyle şekil yönünden mevzuata uygun olarak düzenlenmiştir. Ancak, idari işlemin diğer bir özelliği olan amaç yönünden uygunluğu kapsam ve içeriğinin planlama paradigmalarını kapsayan daha detaylı bir araştırma sorusudur.

Çalışmanın konusunu teşkil eden Beyoğlu İlçesi Camiikebir Mahallesi, Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri Tarihi Sit Alanı Kentsel Tasarım Projesinde; planlama alanının Özel Proje Alanı ilan edilmesi ile alanın sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam

kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, İstanbul'un küresel cazibe merkezi olma hedefinde önemli bir rol üstlenecek bir projenin gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır (ÇŞB, 2018) .

Bu yatırımın ekonomiye sağlayacağı katkıların yanında, alanda bulunan kültürel ve tarihi değerler ile uyumlu ekolojik ve sürdürülebilir yapı sistemlerinin kullanılması proje alanında etkin ve verimli bir kullanım sağlayacaktır” olarak açıklanmıştır. Amacında herhangi bir hukuki sakatlık görülmeyen 1/1000 ölçekli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi içerik ve kapsam yönünden ele alınarak güncel mevzuat ve planlama paradigmaları çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Planlama sistemi her ülkede farklılık göstermektedir. Buna bağlı olarak kentsel tasarım projesinin ulusal düzeyde karar verme sistemi farklılaşmaktadır. Küresel ve ulusal boyutta mekân düzenleme aracı olarak artan öneme sahip kentsel tasarım projelerinin, mekânsal kararların alınma şeklini, içeriğini ve sürecini belirleyen planlama kademelenmesine eklemlenme biçimi ölçek sorunsalına farklı bir boyut getirmiştir. Kentsel tasarımın, küresel düzeyde planlama sistemindeki yeri, mekâna müdahale biçimleri ve birlikte çalıştığı ölçekler sisteminin tarifi edildiği, buna bağlı olarak neoliberal politikaların ekonomik büyümeyi sağlama başarısının yanında bu başarıyı kamunun yaşam kalitesini sağlama başarısı ile bütünleştiren kalkınma aracı olarak yeniden tanımlanmaktadır. Bir kalkınma aracı olarak politikası netleştirilerek sermaye birikiminin yıkıcı etkilerine karşı kentsel kimliği, kültürel mirası, kamusal olanı, yaşam kalitesi ile ekonomik büyümeyi dengede tutacak stratejiler geliştirilmektedir. Bu kapsamda, kentsel tasarım projeleri, ancak ulusal mevzuat kapsamında konuşulduğu konuma ve çalışma şekline göre strateji ve politika biriminin bir aracı haline gelerek planlamanın kamu yararı fonksiyonuna uygun hareket edecektir.

Bu bakımdan, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, planlama kademelenmesine göre değerlendirilebilmesi için ulusal mevzuat kapsamı ve pratikteki uyumu, pratikteki kullanımı ve küresel düzeyde tanımlanan çalışma prensipleri”, “sermaye birikiminin arazi üzerindeki eğilimleri ve kentsel tasarım projesinin planlama sistemine kamu yararı yönünde karar alma aracı olarak entegrasyonunda yaşayabileceği zorluklar birlikte değerlendirilmelidir. Sayılan üç bağlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel

Tasarım Uygulama Projesi'nin planlama sürecinde kurduğu ölçek ilişkileri değerlendirilmiştir.

4.1.1. Planlama kademelenmesinin, planlama sürecinin mevzuata uygunluğu kapsamında değerlendirilmesi

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin bağlı olduğu süreç incelendiğinde; planlama sürecine, kamu özel işbirliği ile ihale edilmesini kapsayan projelendirme sürecinden sonra başlanıldığı, mevzuata göre imar planı kararlarında verilmesi gereken arazi kullanım kararlarını etkileyen fonksiyon kararlarının bu ihale sürecinde “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılmasına İlişkin Teklif Verme Şartnamesi” ile belirlendiği görülmektedir. Bahse konu ihale şartnamesinde, üç etaptan oluşan projenin tamamına yönelik fonksiyonların, arazi kullanım kararlarına dahi detay olmayan bir detayda; “otel, apart otel, ofis binaları, ticari üniteler, dini tesis, yeme- içme alanları, kongre ve kültür merkezi, sinema vb. eğlence merkezleri ile 70 yat bağlama kapasiteli 2 adet yat limanı” (ÇŞB,2018) olarak belirlendiği görülmektedir.

“İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılmasına İlişkin Teklif Verme Şartnamesi”nin ekinde belirtilen şartlar kapsamında rolöve ve restitüsyon çalışmaları ve diğer detay çalışmalarının, Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama Planlarının hazırlık süreci ile birlikte yürütüldüğü, ancak kanun öngördüğü planlama prosesi olarak 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının, 1/5000 ölçekli Karar ile birlikte 2016 yılında onaylandığı görülmektedir. Buna karşın, süreçte yapılan kentsel tasarım, rolöve, restorasyon gibi detaylandırılmış çalışmaların imar planları gibi kesin bir belgelendirme arz etmediğinden bu çalışmaların ne oranda 2016 tasdik tarihli planlara yansıtıldığı bilinmemekte olup 2016 yılında onaylanan Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında yer alan detay projelerin, 2016 yılında onaylanan imar planlarının planlama sürecine yön verdiği kabul edilerek değerlendirme yapılsa dahi bu Uygulama İmar Planının iptali ve sonrasında yeni bir işlem ile 2018 yılında yeniden onaylanmasının projenin planlama sürecinde kademelenmeye ilişkin kopukluklar bulunduğu görülmektedir.

2016 yılında tasdik edilen Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları İstanbul 11. İdare Mahkemesi tarafından E.2016/662 - K.2018/482 sayılı Karar ile iptal edilmiştir (ÇŞB, 2018). İptal gerekçeleri; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında, kentsel

tasarım ölçeğine yakın detaylar içeren, bina kullanımı, tescilli binalara uygulanacak koruma müdahaleleri, öneri binaların konumları, öneri binaların yükseklikleri, yapı malzemeleri, cephe boşluk doluluk oranları vb., binalar arasındaki ulaşım aksları, kamusal açık alanların nitelikleri, keza donatı alanlarının aynı şekilde yapılaşma koşulları ortaya konmuş olması gerektiği, ancak dava konusu planda, öneri binaların kat yükseklikleri ile herhangi bir ibare konmamış olduğu, konunun kentsel tasarım projesine ve kurulun değerlendirmesine bırakıldığı, yeni binaların ne şekilde ve hangi değerlere bağlı olarak tasarlanacağı ve inşaat tekniklerinin ortaya konması gerektiği, bu binaların kat yükseklikleri veya binanın yüksekliği, pencere kapı oranları, bina cephesindeki boşluk doluluk oranlarının plana yansıtılmadığı, planlama alanındaki yaya ve taşıt yollarının 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı'nda gösterilmediği, plan notlarında kentsel tasarım projesinde belirlenen doğu-batı istikametindeki ulaşım aksının kamuya açık kontrollü kullanımı sağlanacağını belirtildiği fakat planlamada gösterilmesi gereken fonksiyonun daha sonrasında yapılacak olan kentsel tasarım rehberine bırakılmasının 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı hakkında düzenlemeler içeren 3194 sayılı Kanun'un 5/2 maddesi, Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 4/k ve 11/4 maddesine uygun olmadığı şeklinde açıklanmıştır. İptal gerekçeleri incelendiğinde planlama kademelenmesine ilişkin iki hususun ortaya çıktığı görülmektedir.

Birinci husus;

Mevzuat çerçevesinde tarihi sit alanlarının uygulama imar planı açıklama raporlarında sunulması gerekli olan detaylardan; “yeni binaların ne şekilde ve hangi değerlere bağlı olarak tasarlanacağı ve inşaat teknikleri” ile “pencere kapı oranları, bina cephesindeki boşluk doluluk oranları”nın 2016 tasdik tarihli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları kararlarına yansıtılmaması, bu KAUİP'in 2863 sayılı Kanun kapsamında tarihi sit alanları için yeterli içerik ve nitelikte karar getirilmediğini göstermektedir. Diğer taraftan, bu KAUİP'in kentsel tasarım ölçeğinde detay içermemesi sebebiyle iptal edilmesi mevcut planlama kademelenmesinin kabul gören “kentsel tasarım projeleri, uygulama imar planı projelerini esas alır” normunu sorgulatmaktadır. Bir kural işlem olan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı, normlar gereği bu plana uygun olarak düzenlenmesi gereken Kentsel Tasarım prosesi ve detayında içeriğe sahip olmaması gerekçesiyle iptal edilebilir altyapısına sahip olması, planlama kademelenmesinin normlar hiyerarşisinin bir hareketlilik içerisinde olduğunu ve detayları

kapsamadığı gerekçesiyle iptal edilmesine temel oluşturan 2863 sayılı Kanunun ilgili maddelerinin planlama kademelenmesi ile bir çelişkide olduğunu göstermektedir.

Bununla birlikte, kentsel tasarım detayında yapılacak restorasyon ve restitüsyon projeleri, pencere-kapı, kapı oranları ve yapıların tipolojileri gibi detay çalışmalarda belirlenebilecek koruma kararları oluşturulmadan yapılacak Uygulama Amaçlı İmar Planlama kararları ile yalnızca tarihi sit alanında değil tüm kent dokularında karakter bağlamının sürdürülebilirliğinin sağlanmasının da mümkün olmadığı düşünülmektedir. Uygulama İmar Planlarının tanımı gereği içermesi gereken yapılaşma kararlarının insan ölçeğinde veriler toplanmadan doğrudan üst ölçekli plan kararları kapsamında verilmesinin insanı merkeze alan mekân kalitesini sağlayamayacağı, dolayısıyla kentsel kimliği koruyup sürdüremeyeceği değerlendirilmektedir.

Dolayısıyla, 2016 tarihli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının iptal kararı ve gerekçeleri ile, kentsel tasarım ölçeğinin, hukuki normlara göre belirlenen ve mekânsal düzenleme politikasını stratejik bir yaklaşım ile hayata geçirme amacı taşıyan planlama kademelenmesinin, mevcut planlama sistemindeki halinde karşılığı olmadığını ortaya koymaktadır.

İkinci husus;

İptal kararı gerekçelerinden; “öneri binaların kat yükseklikleri ile herhangi bir ibare konmamış olduğu, bu binaların kat yükseklikleri veya binanın yüksekliği, konunun kentsel tasarım projesine ve kurulun değerlendirmesine bırakıldığı, planlama alanındaki yaya ve taşıt yollarının 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı’nda gösterilmediği, plan notlarında kentsel tasarım projesinde belirlenen doğu-batı istikametindeki ulaşım aksının kamuya açık kontrollü kullanımı sağlanacağına belirtildiği fakat planlamada gösterilmesi gereken fonksiyonun daha sonrasında yapılacak olan kentsel tasarım rehberine bırakılması”nın, alana ilişkin 2016 tasdik tarihli 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının bir takım kentsel tasarım detayları barındırmasına rağmen, planlama kademelenmesinde bir idari işlem olarak imar kanunu uyarınca sahip olması gereken “yükseklik, taşıt yolu ve yaya yolu” kararlarını barındırmadığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, iptal edilen Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları ile, planlama kademelenmesi içinde kendisini bertaraf ederek etkisiz bırakacak, içermesi gerekli olan kararları katı

normlara bağı olmayan Kentsel Tasarım ölçeğine tahsis ederek planlama kademelenmesi alan bazında belirlenmeye çalışılmıştır.

Sonuç olarak; 2016 tarihli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarının İptal Kararı kapsamında ortaya konulan bu iki husus birlikte değerlendirildiğinde, uygulamada karşılaşılan; planlama kademelenmesinin mevcut halinde karşılık bulamadığı ve mevzuat ile normlar hiyerarşisi kapsamında belirlenen planlama kademelenmelerinin çelişki içerisinde olduğu, bu çelişki ve tanımsızlığa bağı olarak sermaye birikim süreçlerinde Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi'nin planlama sürecinde kendi kademelenmesini kendisinin tanımlaması eğiliminde olması problemlerinin kentsel tasarım ölçeğinin uygulama amacının önünde engel teşkil etmektedir.

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli KAUİP ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin; tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten kültürel ve tarihi değerler ile uyumlu ekolojik ve sürdürülebilir yapı sistemlerinin kullanılması proje alanında etkin ve verimli bir kullanım sağlamak olarak belirlenen amacının hayata geçirilmesinin, stratejik planlama kurgusu ile doğru fonksiyonların kullanılmasına yönelik planlama kademelenmesini tarifleyen planlama sisteminin oluşturulması ile mümkündür. Planlama sürecinde kentsel tasarım projesinin planlama kademelenmesindeki yeri ile doğrudan ilişkili olarak ortaya çıkan;

- Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin planlama amacına uygun hareket edebileceği mekânsal stratejik karar mekanizmasındaki basamağına ile planlama kademelenmesinin mevcut halinde karşılık bulamaması,
- Bir endüstriyel miras değeri ile Tarihi Sit Alanı olan planlama alanının; planlama sürecini ve kapsamını belirleyen mevzuat ile normlar hiyerarşisi kapsamında belirlenen planlama kademelenmelerinin çelişki içerisinde olması,
- Bu çelişki ve tanımsızlığa bağı olarak sermaye birikim süreçlerinde Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi'nin planlama sürecinde kendi kademelenmesini kendisinin tanımlaması eğiliminde olması,

Sorunları tespit edilmiştir.

2009-2023 planlama dönemini içeren 11. Kalkınma Planında da sayısı arttırılması öngörülen Kamu Özel İşbirliği çerçevesinde ihale edilen “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”ne yönelik yatırım iş ve işlemleri, sermaye birikiminin zaman-mekân sorunsalı içerisinde değer üretimi sağlayabilmesi için kural işlem olan imar planlarının katı hükümlerine karşın ulusal planlama kademelenmesinde karşılık bulamayan esnek norm yapısı sebebiyle uygulama esnasında karşılaşılan sorunlarda gerek zaman gerek kural yönünden daha kolay bir şekilde hareket edebileceği Kentsel Tasarım Projesi ile çözümlendirme yolunun tercih edildiği görülmektedir.

Endüstriyel miras değerine sahip Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje alanının yeniden organize edilmesine yönelik yapılan bu yatırımın, ulusal düzeyde planlama sisteminin belirlediği kademelenme şekli ve mevzuat altyapısına bağlı olarak ortaya çıkan bu sorun, kalkınmanın ekonomik bağlamını öne alan yaklaşım içerisinde plansızlaşma eğilimi oluşturmakta, kimlikli, yaşam kalitesi yüksek, kültürel mirasın sürdürülebilirliğinin sağlanması yönünde engel teşkil etmektedir.

Bu sorunlar nedensellik bağlamında ele alındığında; ulusal düzeyde planlama sisteminin belirlediği kademelenme şekli ve mevzuat altyapısına bağlı olarak ortaya çıkan ilk iki problemin bir sonucu olarak uygulamada plansızlaşmaya yol açan farklı dinamiklere bağlı üçüncü problematiğin, proje alanının kent kimliğini ve kültürel miras değerinin sürdürülebilmesinin önünde engel teşkil ettiği görülmektedir. Bu kapsamda, çalışma konusu kentsel tasarım süreci, imar mevzuatında belirtilen kademelenme sistemine uygun olarak tesis edilmiş olup kentsel tasarım projesinin amacına ulaşmasının ancak bütüncül bir planlama yaklaşımının belirlediği planlama kademelenmesi ile mümkün olacağı değerlendirilmiştir.

4.1.2. Planlama Kademelenmesinin Zamansal-Mekansal Sabiteler Kuramı kapsamında değerlendirilmesi

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi planlama sürecinde 3194 sayılı Kanun kapsamında Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarının içeriğinde çizgisel gösterim ile yer alması gereken ulaşım ve fonksiyonlarının ve yapılanma koşullarının netleştirilmemesi ve plan notu hükmüyle ile kentsel tasarım projesine bırakılmasının; geliştirilince imar planlarının

prosedür yapısının ve bürokratik işlemlerin aldığı süreden kurtulma amacıyla planlama kademelenmesindeki sorunları fırsata çeviren serbest piyasa koşulları çerçevesinde, “21. Yüzyıl dinamiklerinde kentsel tasarım: Projecilik” başlığı altında yer alan bilgiler kapsamında zaman kısıtlamasına bağlı proje bazlı yatırımların, değer üretimine hızlı bir şekilde geçme amacı taşıdığı görülmektedir.

“Mekânsal-zamansal sabiteler bir bölgede organize olurken, o bölgedeki mevcut yapının (daha önceden mekâna sabitlenmiş -toprağa çakılı- yapının) tamamen yıkımını da örgütleyebilmektedir” (Altınok ve Enlil, 2012).

Bu bağlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinin, yerelin düzenlenmesini öngören neoliberal politika süreçleri içerisinde kimlik ve kültürel miras öğelerine yıkıcı etkilerinin önüne geçilmesi konusunda esnek yapısı nedeniyle seçilerek karar aktarımı yapılan 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesinin, ulusal düzeyde bu projelerin planlama sistemi içerisindeki yeri ve taşıdığı anlamlar incelenmiştir. Planlama sürecinde;

- Haliç Yat Limanı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları planlama sürecinin “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”nin şartnamesi aşamasında belirlenmesi ve söz konusu şartname ile başlıca arazi kullanım kararlarının imar planları onaylanmadan önce şartname ile belirlenmesi ve bu kararların kentsel tasarım detayında yapılacak çalışmalar ile imar planlarına aktarılmıştır.
- 3194 sayılı Kanun kapsamında Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarının içeriğinde çizgisel gösterim ile yer alması gereken ulaşım ve fonksiyonlarının ve yapılanma koşullarının netleştirilmemesi ve plan notu hükmüyle ile kentsel tasarım projesine bırakılmıştır.

Bu iki husus kapsamında yapılan değerlendirmede; Kamu Özel İşbirliği Modeli kapsamında geliştirilen Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinin projelendirme sürecinin başında; Uygulama İmar Planlarına uygun olarak planlama sürecinin sonunda yapılması kabul gören Kentsel Tasarım Projelerine görev aktarılması ve imar planlarında verilmesi gereken arazi kullanım kararlarının belirlenmesi yönüyle, imar planlarının mevcut planlama kademelenmesinde hukuki açıdan varlığına ancak pratikte sadece bir yasal prosedür olarak kaldığına işaret etmektedir.

Bu durum, normları belirli planlama sisteminin Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinde aktif çalışmadığından kamu yararı amacıyla hareket eden planlama sisteminin yokluğunda kentsel kimlik ve endüstriyel miras değerlerinin geliştiricilerin tasarrufuna bırakıldığını ortaya koymaktadır. Bu itibarla, kentsel tasarım projelerinin esnek planlama anlayışına uygun olarak; amaç, yöntem, şekil, tanımlarının günümüz planlama dinamiklerine göre yeniden ele alınması gerekmektedir.

Sonuç olarak, Kamu-Özel İşbirliğine bağlı olarak belli bir alansal sınırlandırılan ve neoliberal politikalar doğrultusunda geliştirilen projenin, zamansal-mekânsal sabiteler kuramı dahilinde ancak zamana bağlı olarak ekonomik değer üretiminde bulunabileceği, Kamu Özel Sektör yatırımının karını maksimize etme eğilimi şartlarında planlama kademelenmesi yönünden planlama sisteminin yetersiz kalması, kentsel kimlik ve kültürel mirasın sürdürülebilirliğini zamanla yarışan projenin ekonomik karlılığa özgülünen yapısına bırakmıştır.

4.2. Mekânsal Gelişim Politikalarına Göre Değerlendirme

Bu bağlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinin, yerelin düzenlenmesini öngören neoliberal politika süreçleri içerisinde kimlik ve kültürel miras öğelerine yıkıcı etkilerinin önüne geçilmesi, kalkınmanın ekonomik büyüme yönünün refah bağlamına özgülünmesi için kentsel tasarım projelerinin diğer planlama süreçleri ile ilişkilerini net olarak ortaya koyabilen planlama kademelenmesine sahip planlama sistemi ile mümkündür.

Habitat III (2016) ile, küresel kalkınma hedefleri kapsamında geliştirilen politika birimlerinin amaçladığı hedeflere ulaşabilmek için bir veya birkaç mekânsal strateji ayağına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Mekânsal gelişmenin ana politika birimi “Emlak Piyasası ve Ayrışma” olarak belirlenmiştir. “Emlak Piyasası ve Ayrışma” politika biriminin bir kavram dokümanı olarak sunulan “Kentsel Tasarım” ise mekânsal gelişme stratejilerinin “hayata geçirilme” aracı olarak ele alınmaktadır.

Bu bağlamda, şehir planlama ve kentsel tasarım kavramlarının ayrı olarak ele alınması, kentsel tasarıma planlamadan farklı bir fonksiyon getirildiğini göstermekte olup; şehir planlama literatüründe, “mekânsal strateji planları”nın küresel ölçekte öneminin arttığı, kentsel tasarım ise bu stratejilerin “uygulama aracı” olarak tanımlandığı görülmektedir.

20. yüzyılın ikinci yarısında gündeme girmeye başlayan ‘Kentsel Tasarım, ilk zamanlarda salt bir “kent estetiğini düzenleme aracı” olarak ele alınmışsa da günümüze kadar geçirdiği evrim içinde artık stratejik planlamanın uygulama araçlarından birisi haline gelmiş, planlamanın mekânla bağlantısını kuran, sosyal ve mekânsal hedefleri somutlaştıran projelendirme biçimi olarak tanımlanmaya başlanmıştır. Günümüzde kentsel tasarım kavramı her ülkede, o ülkenin şehircilik sistematığına göre farklılık göstermektedir (ÇŞB, 2017).

Kentsel tasarım küresel gündemde net bir şekilde stratejik planlamanın bir uygulama aracı olarak tanımlanmakta olup diğer bir ifadeyle stratejik planlamanın varlığı kentsel tasarım projelerinin sistemli eylem bütünü oluşturabilmesi için gerekliliği ortaya konulmuştur.

4.2.1. Mekânsal strateji kapsamında değerlendirilmesi

Ulusal düzeyde, kentsel tasarım projelerinin çalışma prensiplerinin oluşmasına temel teşkil eden strateji belgelerinde kentsel tasarımın mekâna müdahale aracı olarak tanımlandığı ve kentsel kimlik, mekân kalitesi bağlamlarını sağlamada önemli bir konum teşkil ettiği belirtilmektedir. Ancak, bu belgeler ile, kentsel tasarımın planlama kademelenmesindeki yeri net olarak tayin edilememiştir. Bununla birlikte, stratejik bir uygulama aracı olduğu yönünde uzlaşmıştır. 11. Kalkınma Planında, mekânsal gelişim stratejilerine yönelik KÖİ Projelerinin artırılması öngörülerek kentsel tasarımların, toplu konutlar ve kamu binalarının peyzaja, şehrin dokusuna, estetiğine ve kimliğine katkı sağlaması üzerinde durulmuş kentsel tasarımın ulusal planlama kademelenmesine göre belirlenmesi gereken bir süreç olduğu ve mekânsal strateji planlarının oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.

Ancak, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesinin, proje ve planlama sürecinde 11. Kalkınma Planının yürürlükte olmadığı, mekânsal strateji planlarının ise hazırlık sürecindedir. Dolayısıyla Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, planlama sürecinde kademelenme eksikliği ile mekâna müdahalede bulunmuş ve kararları imar planlarına aktararak meşrulaştırılmıştır.

Yukarıda yer alan hususlar kapsamında, ilk olarak ülkemizde Mekânsal Strateji Planları’nın henüz altyapısının oluşturulması sürecinde olduğu göz önünde bulundurulduğunda, Haliç

Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin belirgin bir mekânsal stratejik yaklaşımın ürünü olduğu söylenemez.

4.2.2. Koruma kullanma politikaları kapsamında değerlendirilmesi

Söz konusu alan 2863 sayılı Kanun gereği, kentsel sit alanı olması nedeniyle, bu alanda öncelikle uygulanması gereken Kanunlar; 2863 sayılı Kanun ile birlikte 3621 sayılı Kıyı Kanunudur.

İptal gerekçeleri kapsamında düzenlenerek yeniden onaylanan 2018 tarihli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi'ne ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarına ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi;

- 2863 sayılı Kanun kapsamında alanda bulunan tüm tescilli yapıların alan bütününde ve bina özelinde yapılan tarihi envanter araştırmaları ışığında rölove, restorasyon ve restitüsyon projelerinin hazırlanması
- Söz konusu proje alanında yeni yapılacak yapıların yüksekliklerinin; Haliç silueti ve yakın çevresindeki K.T.V. Yeraltı ve Yerüstü Envanteri, geleneksel mimari ve proje sahasındaki kentsel dokuyu olumsuz etkilemeyecek şekilde, mevcut tescilli yapıların yükseklikleri dikkate alınarak belirlenmesi, siluet ve vaziyet planının ilgili Koruma Kurulunca onaylanması,
- İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi, uygulama alanı ve tarihi sit alanı olarak belirlenen alanda; jeo-radar taraması yaptırılması ve yer altında görülen gölgelemelerin (anomolilerin) bulunduğu alanlarda muayene çukurları açılması ve herhangi bir arkeolojik bulguya rastlanmaması, bu alanda yürütülen kazı işlemlerinin İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü'nün 30.11.2018 tarihli ve 6922 sayılı Kurul Kararı ile sonlandırılması kararı

Yönünden 2863 sayılı mevzuata uygundur.

Diğer taraftan, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, sahil şeridi, kıyı ve dolgu alanı olmak üzere üç ayrı kavram ve arazi kullanım kararı üzerine kurgulanmış bir kanundur. Kanunda, bu kavramların birbiri ile bütünleşen ve ayrılan, başka bir ifadeyle hangi kavramın coğrafi olarak nerede başlayıp nerede bittiğini tanımlayan madde düzenlemeleri, Kıyı Kenar Çizgisi esas alınarak, Kanunun 4. maddesinde tanımlanmıştır.

Tez çalışması kapsamında incelenen Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi 1. Etap'ı kıyı kenar çizgisinin kara tarafında diğer bir ifadeyle sahil şeridinde kalmaktadır. *Kıyı Kanunu'nun uygulanmasına dair yönetmeliğin 5. maddesinde "Kıyı ve Sahil Şeritlerinden yararlanmada öncelikle Kamu Yararı gözetilir"* hükmü yer almakta olup 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 13, 14, 15, 16 ve 17 maddelerinde de kıyıda yapılacak yapıların sahil şeridinde de yapılmasına imkân tanındığı göz önünde bulundurulduğunda, bu tescilli yapılar Kıyı Yönetmeliği'nin 13. Maddesinin (c) fıkrasından sonra gelen, 30.03.2004 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan (2004-254/8) ek fıkra gereğince, söz konusu tescilli yapıların korunmuş olması ve bu yapıların kullanım ve yapılaşma şartlarının Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunca belirlenmiş olması yönüyle “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi 1. Etap Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesi'nin 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu hükümlerine uygun olduğundan Kültür ve Tabiat Varlıklarının sürdürülebilirliğine uygun proje geliştirildiği söylenebilir.

Bununla beraber, hukuk dinamik bir kavram olup mevzuat hükümlerinin günün değişen koşullarında yeterli olup olmadığı ayrı bir araştırma sorusudur. Kalkınma odaklı mekânsal gelişim sistemi içerisinde belirlenen politikalar kapsamında ekonomik büyüme ve refah fonksiyonlarının mekânsal organizasyonunun dengeli bir biçimde ilerlemesini koruyarak kültürel mirasın sürdürülebilirliğini 2011 ile 2013 yılları arasında değişikliğe uğrayan ancak ana hattı 1983 yılında yayımlanan 2863 sayılı Kanunun temin etmesi beklenemez.

“Koruma projeleri sosyal kalkınma projeleri ile bütünleştirilmeli, mekânın, yaşayanları ile birlikte korunmasını sağlayacak politikalar ve projeler geliştirilmelidir”(ÇŞB,2017a). Kentsel tasarımın, kentsel kimlik ve kültürel miras kavramları ile birlikte ele alındığı Şehircilik Şurasında bu projelerin, sosyal kalkınma bağlamı ve kentsel yaşam kalitesi kriterleri ile bağdaştırıldığı görülmektedir. Bu bağlamda, kültürel mirasın koruma projeleri ile sürdürülebilirliğine ilişkin politikaların, Onbirinci Kalkınma Planı'nın 630.3 maddesinde yer alan “tarihi kent dokularına yönelik kentsel tasarımlar yapılacak, tarihi kent bölgeleri bu tasarımlara göre bütüncül anlayışla iyileştirilecektir” tedbiri ile geliştirilmesi garanti edilmiştir. Ancak, kültürel mirasın sürdürülebilirliği yönünden projenin uygunluğunun değerlendirilmesi koruma-kullanma politika birimi netlik kazanmadığından mevzuat hükümleri ile sınırlı kalmaktadır.

Bununla birlikte, “sosyal kalkınma projeleri ile bütünleştirilmeli, mekânın, yaşayanları ile birlikte korunmasını sağlayacak politikalar ve projeler” ile bütünleştirilmesi öngörülen kentsel tasarım projelerinin kentsel tasarım kalitesi kavramı ile bütünleşen kentsel tasarım ilkeleri kapsamında değerlendirilmesi proje alanının sahip olduğu kültürel mirasın sürdürülebilirliği bağlamında önemli ipuçları vermektedir.

4.3. Projenin Kamusal Ortak Değerler Bağlamında Değerlendirilmesi

4.3.1. Projenin kentsel kimlik, kamusal alan ve mekân kalitesi bağlamında değerlendirilmesi

Tez çalışmasının konusunu teşkil eden Beyoğlu Haliç Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanı ve çevresi bağlamında Taşkızak ve Camialtı tersaneleri Cumhuriyet dönemi öncesi ve sonrasında bu hafıza yerlerinin en kuvvetlilerinden biri haline gelmiştir.

Bir alanın kültürel mirasının sürdürülebilirliğinin sağlanması için o alanın kültürel miras değerlerini oluşturan ilkeler belirlenerek bu ilkelere teknolojik gelişme ve konjoktür bağlamında geliştirilecek günümüz ve gelecek mekân düzenleme kararlarında da dikkate alınması gerekmektedir. Kültürel miras alanlarının bu kriterleri, UNESCO tarafından “Dünya Miras Listesine Giriş Kriterleri” bağlığında ele alınmıştır (UNESCO, 2019). Bu kriterler;

- Yaratıcı insan dehasının ürünü olması
- Belli bir zaman diliminde veya kültürel mekânda, mimarinin veya teknolojinin, anıtsal sanatların gelişiminde, şehirlerin planlanmasında veya peyzajların yaratılmasında, insani değerler arasındaki önemli etkileşimi göstermesi;
- Kültürel bir gelenek veya yaşayan ya da kayıp bir uygarlığın tek veya en azından istisnai tanıklığını yapması
- İnsanlık tarihinin bir veya birden fazla anlamlı dönemini temsil eden yapı tipinin ya da mimari veya teknolojik peyzaj topluluğunun değerli bir örneğini sunması;
- İstisnai düzeyde evrensel bir anlam taşıyan olaylar veya yaşayan gelenekler, fikirler, inançlar veya sanatsal ve edebi eserlerle doğrudan veya maddeten bağlantılı olması şeklinde açıklanmıştır (UNESCO, 2019).

Bu kriterler kapsamında proje alanı değerlendirildiğinde, 1455 yılında yapımına başlanılan “Haliç Tersaneler Bölgesi”, Tersane-i Amire olarak bilinen Taşkızak ve Camialtı Tersanelerinden, Taşkızak Tersanesi dünya denizcilik tarihinde önemli bir yere sahip

olduğu; belli bir zaman diliminde teknolojinin gelişimini yansıtmaktadır. Camialtı tersanesi ise, İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturan Mühendishane-i Bahri Hümayun'un kurulduğu yerdir. 13. yüzyılda ticaretle uğraşan Cenevizli bir koloni tarafından kurulan Pera (Beyoğlu) zaman içinde farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Bu dönemlerde de, kozmopolit bir yapıya sahip olduğu anlaşılan Beyoğlu'nun 15. yüzyıldan kimliğine etki eden Tersane-i Amire olarak adlandırılan bölgenin son 30 yıldır hariç özgün işlevinde kullanıldığı görülmektedir.

Bu bakımdan, kültürel miras kriterlerine sahip olan ve Tarihi Sit Alanı statüsüne sahip proje alanı toplumun ortak değerini oluşturmakta olup İstanbul kenti içerisinde “kentsel kimlik”i belirleyen önemli bir konumda yer almaktadır. Bu konumu itibarıyla, Haliç Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri ve çevresi, toplumun tüm bireyleri için ortak değerler taşıması ve mülkiyetinin ağırlıklı Maliye Hazinesi'ne ait olması yönüyle kamusal alandır.

Kamusal alanlar, toplumun tümüne ait olan, toplumdaki bütün bireyler tarafından erişilebilen ve paylaşılan, herkesin kullanımına açık, hiçbir bireyin yabancı olarak görülmediği, değişik bakış açılarının beraber mevcut olduğu ve bir araya geldiği ortak kullanım alanlarıdır. Bir şehrin kamusal alanlarında bulunan mekânsal deneyimlerin tamamı ve sosyal ilişkiler, kentsel kültürün toplumsal üretimini kapsamaktadır. Kentlerin geçmişleriyle ilgili izleri barındıran, kentsel mekâna ilişkin kimliği şekillendiren kamusal alanlar, toplumsal hafızanın oluşturulması anlamında da sorumluluk üstlenirler (Durhan, 2013).

Kentsel tasarım kentsel mekânı yaratmada çevresel sorumlulukları, sosyal eşitliği, ekonomik canlılığı birlikte oluşturan bir uzmanlık alanıdır. Kentsel tasarım aynı zamanda yaşadığımız kentlerimizdeki mekân kalitesi ve özgün kimlikle de yakından ilgilenmektedir. Kentsel tasarım yaşam kalitesini yükseltmek adına, kentin dinamik yapısı ile tasarımın yaratıcı özelliklerini kente birlikte sunan ve birlikte bütünleştiren bir alandır (ÇŞB, 2019a).

Bu bağlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesi'nin kentsel kimlik ve kültürel mirasa sürdürülebilirliğinin sağlanması kullanıcıların yaşam kalitesi kriterine bağlıdır. Neoliberal politikalar çerçevesinde üretilen projelerin mekân düzenleme pratiğinde, katılımcı planlamanın mevcut anlamından farklılaştıran en büyük ayrım; yaşam kalitesi kriterlerini de içinde barındıran refah fonksiyonunun

ölçümünün; 1980’lerden günümüze kadar uygulanan klasik memnuniyet analizlerinden uzaklaşmasıdır. Yeni planlama yaklaşımlarında, yaşam kalitesi ölçme yöntemi, klasik memnuniyet anketlerine dayandırılmamakta, geliştirilen yaşam kalitesi göstergeleri ile yönetim politikaları kentlerdeki vatandaşların genel refahını ve memnuniyetini sağlamadaki ortalama başarısını ölçülmesi hedeflenmektedir. Bu bilgiler ışığında Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi’ süreci incelendiğinde, yaşam kalitesinin sosyal bağlamını oluşturan kentsel kimliğin en önemli boyutu olan katılımcı bir yaklaşım ile geliştirilmediği görülmektedir.

4.3.2. Kentsel mekânın sürdürülebilirliğinin kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında değerlendirilmesi

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi’nin sürdürülebilirlik ilkeleri gereğince kentsel kimlik ölçütünü de içinde barındıran yaşam kalitesini sağlamaya yönelik kentsel tasarım ilkeleri çerçevesinde incelenmiştir.

Karakter İlkesi Açısından Değerlendirilmesi

“Kentlerin tarihi bölgelerinde genelde mekân kimliğinin korunamamasının arkasındaki temel nedenler, tarihi dokunun yıpranması, tahribatı veya yok olmasıdır. Buna karşılık, yeni gelişen kentsel alanlarda genellikle niteliksiz, yaşam kalitesi düşük ve birbirinin aynı mekânlar...” (ÇŞB, 2017a) üretilmesi kent kimliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması boyutunda “yaşanabilir ve yaşayabilir” bağlamlarıyla bütünleşen yaşam kalitesi kriterleri yönünden değerlendirilmesini gerektirmektedir.

Bu bağlamda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında kentsel kimliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması kültürel miras değerlerinin tespiti, korunması ve yaşatılması ile mümkündür.

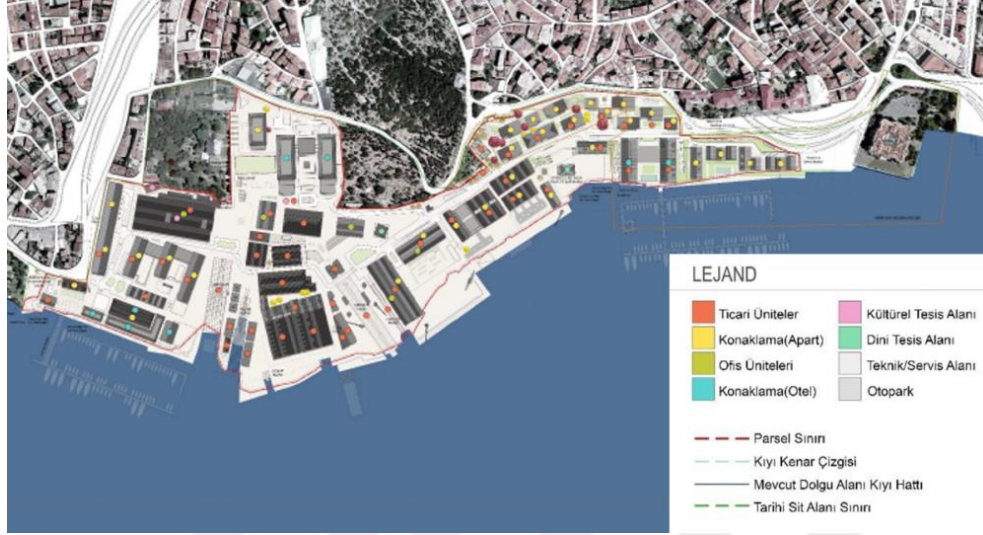
Cumhuriyet sonrasında izlenen politikalar ile beraber, Beyoğlu ve İstiklal Caddesi kozmopolit yapısını koruduğu, bununla birlikte yabancıların ülkelerine geri dönmesiyle Beyoğlu’nda oturan nüfusun %35’ini İstanbullular, %65’ini ise yerleşmek, iş bulmak, okumak gibi nedenlerle, özellikle Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu bölgelerinden İstanbul’a göç edenlerin oluşturduğu görülmektedir. Bununla beraber, proje alanının tarihsel süreç içinde arazi kullanım şekillerinin; Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri ve bu tersanelere bağlı

atölye, ibadet yapıları ile döneminin padişahların kullanımı amacıyla arazi kullanım yapısı olan kasr yapısı ve Osmanlı deniz kuvvetleri teşkilâtının en büyük âmiri ve donanmanın başkumandanı olan kaptan-ı deryaların ya da kaptan paşaların tersanedeki ikâmetgâhları amacıyla yapılan divanhane yapısından oluştuğu görülmektedir. Günümüzde, divanhane yapısının askeri amaçla kullanıldığı, kasr yapısının ise musiki müzesi olarak yeniden işlevlendirildiği tespit edilmiştir. Bu bağlamda, bu yapıların özgün kullanım amaçlarının, dönemin konjonktürü kapsamında değişen arazi kullanım kararları ile örtüşmediğinden korunması için de bir gereklilik arz eden kullanılması amacıyla zaman içerisinde kullanım şeklinin farklılaştığı görülmektedir. Diğer taraftan, alanın bir kısmının askeri amaçla kullanımı, kamusal faaliyetlerin kısıtlanmasına yol açmış olup bu bağlamda kamusal faydanın milli güvenlik bağlamında sorgulanması gerekmektedir. Bununla birlikte, alanda bulunan ibadet yapıları ile birlikte bir atölyenin gemi yapımı ve depo olarak kullanılması ile özgün kullanım şeklinin korunduğu tespit edilmiştir.

Kentsel kimliği belirleyen bir unsur olarak özgün kullanım kararlarının Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım çalışmasında detaylı bir envanter analizi ile alanda bulunan kültürel miras değerlerinin restore edilerek ve bütünlüklenerek yeniden işlevlendirildiği ve yeni yapıların ise bu değerlere uygun olarak “mevcut veya tarihsel süreç içerisinde inşa edilen yapıların, farklı taban oturum lekelerinden ve/veya kütle hacimlerinden referanslı, doku tamamlamaya ve/veya mekân aidiyet algısını artırma...” amacıyla tasarlandığı görülmektedir.

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında yapımına başlanmış ve sonraki dönemlerde yapılan ilavelerle günümüze ulaşan Haliç’te “Haliç Tersaneler Bölgesi” olarak adlandırılan ve Tersane-i Amire olarak bilinen Taşkızak ve Camialtı Tersanelerinde yer alan (Bimtaş, 2014) ve son otuz yıllık süre içinde özgün kullanım kararlarının yeni konjonktürde yer almamasıyla işlevini yitiren bu alanların kent merkezinde kullanılmayan atıl alanlar oluşturduğu, bu yönüyle atıl kalan alanlarda mekan imgesinin kaybolacağı ve buna bağlı olarak kültürel mirasın sürdürülebilirliğinin sağlanamayacağı göz önüne alındığında, proje alanının rekreasyon amaçlı kullanımı ve turizm, kurvaziye yolcu taşımacılığı, hizmet sektörü gibi fonksiyonlar ile yeniden işlevlendirilmesinin koruma kullanma dengesini sağladığı ölçüde kent kimliğinin sürdürülebilirliğine olumlu etkisi bulunacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, proje ile postmodern planlama ilkelerine ve yeni kentsel

gündemin tasarım kriterlerine uygun olarak tanımlanan karma kullanımların, alanın gece kullanımı sağlayacağından güvenlik problemi ile karşılaşmayacağı düşünülmektedir.



Harita 4.1. Bina kullanım durumu (ÇŞB, 2018)

Bununla birlikte, “Emlak Piyasası” politika birimine uygun olarak proje ile “otel, apart otel, ofis binaları, ticari üniteler, dini tesis, yeme- içme alanları, kongre ve kültür merkezi, sinema vb. eğlence merkezleri” kamusal alanın özerkliğine yönelik kullanımlar getirilmektedir.

Alandaki tescilli yapıların özgün cephe hatları ile korunmasına ilişkin uygulama kararları vaziyet planında belirlenerek KAUİP kararlarına yansıtılmıştır.

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesine ilişkin plan açıklama raporunda görsellerinden faydalanılarak proje kapsamında önerilen yapıların karakterleri incelendiğinde, önerilen yapıların bir kısmının alanın “Tersaneler Bölgesi” olması özelliğini yansıtan cephe hatları, taban oturma alanları, kütleleri, tasarım detayları ve kentsel mobilya tasarım detayları ile geliştirildiği görülmektedir. (Bkz. Resim.4.1.a.)

Diğer taraftan, alanın kültürel miras değeri bakımından önemi kapsamında öneri yapıların bir kısmının ise malzeme kullanımı, dinamizm ve tasarım detayları yönünden yer bağlamından uzak olduğu, dünyanın kıyıya cepheli herhangi bir alanı için aynı mekân duygusunu uyandıracığı düşünülmektedir. Proje ile, tipik mimari çalışmanın farklı şekillerde yeniden kurgulanarak mekanda tekdüzelik oluşturulmuş, tüm yapılar için özgün mimari örnekleri geliştirilmemiştir. Bu bağlamda, Haliç’in projenin güçlü yönü olması ve

ana karakteristiğini oluşturmaya rağmen, yapı tasarımlarının bir kısmının bu karakteri zayıflattığı değerlendirilmektedir. (Bkz. Resim 4.1.b.)



Resim 4.1. (a, b) Öneri yapılar (ÇŞB, 2018)

Bununla birlikte, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Proje Alanına ilişkin kentsel tasarım detayında çalışılarak Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları kararlarına yansıtılan Vaziyet Planı çalışmalarında; alanın büyük bir çoğunluğunu oluşturan Ticaret-Turizm Alanı'nın kıyı kenar çizgisine yakın olan kesimi içinde yer alan yeni yapıların cephe hatlarının tescilli kültür varlıklarının restitüsyon projelerinde belirlenen cephe hatları dikkate alınarak belirlenmesi karara bağlanmıştır. Ancak, restitüsyon projelerinde belirlenen izler kapsamında kararlaştırılan kütlelerin cephe hatlarına ilişkin net bir karar getirilmediği bu kararların Kentsel Tasarım Projesi ile Koruma Kuruluna bırakıldığı görülmektedir.

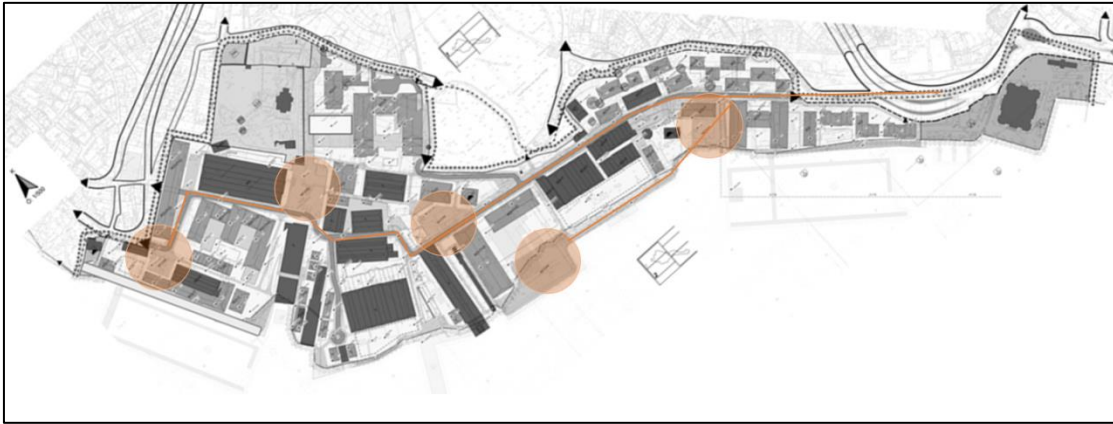
Bununla birlikte, söz konusu kentsel tasarım projesi ile getirilen şeffaf yapı gösteriminin projenin okunaklılığını zorlaştırmakta ve yoğunluk algısını değiştirmekte olduğu görülmüş olup ilave edilen bu şeffaf yapıların restitüsyon projesi kararlarından gelmediği tespit edilmiştir. Yapılacak bu yapıların nitelikleri ve şekilleri, özgün mimari dokusunun cephe hatlarını ve algılanmasını değiştirmemesi Kentsel Tasarım Projesiyle, kurul kararlarının denetimine bırakmıştır.

Yukarıda açıklanan hususlar kapsamında önerisi yapılan bina tasarımlarının bu alana ait tarihi karakteri ve kimliği yok edebileceği değerlendirilmektedir. Binalar ve mekânlar arasında güçlü ve net bir ilişki bulunmamaktadır. Ayrıca yerel yapı biçimlerine ve gelişme kalıplarına cevap veremeyeceği düşünülmektedir.

Süreklilik ve Çevreleme Açısından Değerlendirilmesi

Başarılı kentsel alanlar; binalar, yapılar ve manzara ile çevrenmiştir ve bu şekilde tanımlanmaktadır. Bir caddedeki binalar ve bina ve cadde arasındaki ilişki bu başarının anahtarıdır. Sürekli bir yapı çizgisini izleyen ve arka bahçeleri veya avluları olan binalar özel binalardan genellikle daha başarılıdır. Mağaza cepheleri, doğrudan caddeye ya da konut üst katlarına açılan kapılar gibi canlı kenarları olan binalar, insanların bu kamusal alana dikkat etmelerini ve daha güvenli hissetmelerini sağlarlar. Bu çerçevede mekânsal çevreleme, farklı ölçekte binalar ve peyzaj öğeleriyle tanımlanabilir. Öngörülen binaların kütle ve yüksekliği çevrelerindeki bina ve kentsel alanlar göz önüne alınarak detaylı şekilde tasarlanmalıdır.

Söz konusu hususlar çerçevesinde, projenin yapı-cadde ilişkisinin kamusal alan oluşturacak şekilde kurgulandığı ve ticari faaliyetlerin artırılarak yaya sirkülasyonunun ve güvenliğin sağlanması amacıyla yönelik olarak bu ticari birimlerin cepheleri ile doğrudan ilişkilendirildiği, şeffaf yapılar vasıtasıyla yönlendirildiği görülmektedir. Bununla birlikte, alanın yaya yolunun araç yolu çevresinde planlandığı ve araç parkına izin veren kararlar nedeniyle sürekliliğin sağlanamayacağı düşünülmektedir. Diğer taraftan alanın kuzey doğu komşuluğu ile kurduğu yol bağlantısı zayıf kalmaktadır.



Harita 4.2. Meydanlar ve süreklilik

Plan açıklama raporu ile sunulan görseller incelendiğinde, Haliç'e cepheli yapıların süreklilik arz ettiği görülmektedir.

Emlak Piyasası politikalarının da öngördüğü şekilde projede kamusal alanların yaya yollarının parçası olarak tanımlandığı görülmektedir. Buna karşın, ağaçlandırma, yönlendirme ve kentsel mobilyaların malzemesi ve tasarımı yönünden yere özgün olmadığı değerlendirilmektedir.



Resim 4.4. İskeleden Proje Alanına bakış (ÇŞB, 2018)

Hareket Kolaylığı Açısından Değerlendirilmesi

İnsanların gittiği ya da geçiş yaptığı binalar, yerler ve mekânları sahip olduğu kolaylık, güvenlik ve konfor mekânın ne kadar başarılı olduğunu belirlemede büyük rol oynamaktadır. Sokak ve caddelerin araçlar için olan trafik kanallarından daha fazla olması ve herkes için daha güvenli ve çekici bir ortamı sunması gerekmektedir. İyi tasarlanmış mekânlar insanları onları kullanmaya teşvik ederken dış mekân kullanımını güvenli ve hoş bir deneyim haline getirmektedir. Başarılı mekânlar genellikle halkı dışlayan büyük içe dönük gelişim bloklar içermezler. İyi tasarlanmış bir mekân; yayalar, bisikletliler ve araçlar için birbirine bağlı yollara ve ağa sahiptir. Bunun yanında, yürüme mesafelerini en aza indirmek için toplu taşıma araçlarına erişim kolaylığı sağlarlar. Ulaşım yollarının, sadece trafik ve mühendislik ilişkilerini değil kentsel tasarım kalitesini de yansıtmaları gerekmektedir.



Harita 4.3. Yayalar ve araçlar için erişim mesafeleri (ÇŞB, 2018)

Resim 5.5'ten görüldüğü üzere yürüme mesafelerinin nispeten düşük olması toplu taşımaya gerek olmadığını göstermektedir. Yine proje alanı içerisinde meydana gelebilecek olası durumlar için ambulans geçişini sağlayacak araç yolu olmadığı saptanmıştır. Şehir merkezinde motosiklet ve bisiklet kullanım yaygınlığı olmasına rağmen projede bu araçlar için yol tasarlanmadığı tespit edilmiş olup proje alanının yaya yolu kurgusunun çevresi ile bütünleştirilmediği görülmektedir.

Okunabilirlik Açısından Değerlendirilmesi

Merkezi yerler, geçitler ve odak noktaları insanların yollarını bulmalarına yardımcı olurlar. Manzaralar mekânlar arasında görsel bağlantılar oluştururlar. Ağaçlandırmalar ise rotaları vurgular. Görünür yollar, varış yerleri ile görünür güzergâhlar güvenli ve zararsız bir yer meydana getirilmesine katkıda bulunacaktır. Genel kurallar bağlamında, yol bulmayı kolaylaştırması, mekânın hiyerarşisini vurgulaması, insanları bir girişle karşılaması, karmaşayı yok etmesi, tabela kullanmayı en aza indirmesi, her mekâna kent mobilyası için kapsamlı ve koordineli bir strateji üretmesi, ilgiyi artırmak için mekana görsel referanslar ilave edilmesi, algıyı geliştirmek aktivite ve ilgiyi teşvik etmek için iyi seçilmiş bir ışıklandırmanın kullanılması gerekmektedir.

Bu hususlar çerçevesinde proje incelendiğinde, Haliç manzarası, tarihi yapıları, birden çok toplanma alanı olduğu görülmektedir. Postmodern mekân düzenlemesinde karmaşıklığın düzeni olarak tarif edilebilecek bu bölgelerde algıya dayalı okunabilirlik tecrübe edilmemiştir. Ancak, proje ile tasarlanan mekânın kurgusu incelendiğinde kullanıcıların

algıları, bölgenin karakteri ve kimliğine sınırlı anlamda bir katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Uyum Sağlayabilme Açısından Değerlendirilmesi

En başarılı mekânlar değişen koşullara uyum sağlayan mekânlardır. Her ölçekte uyarlanabilir olmaları gerekmektedir. Genellikle bu mekânlar; farklı kullanımlara izin veren uyarlanabilir zemin katlarına, ihtiyaçları karşılamada yeteneğe sahip iyi tasarlanmış imar yapısına, olaylar ve festivaller gibi farklı kullanımlara izin veren aktivitelere uygun iyi tasarlanmış kamu alanlarına sahiptir.

Yukarıda sayılan hususlar çerçevesinde kentsel tasarım projesinin değişen koşullara uyum sağlayıp sağlamayacağı zaman içerisinde tecrübe edilecektir. Bununla birlikte, konaklama imkânları, iş yerleri gibi farklı yapılanmaya eşlik eden projenin gelecekte yaşanması muhtemel değişimlere uyum sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

Çeşitlilik Açısından Değerlendirilmesi

Her seviyede kullanım çeşitliliği, bir mekânın ne kadar iyi kullanıldığını ve de hangi ekonomik ve sosyal faaliyetleri destekleyeceğini belirlemeye yardımcı olmaktadır.

Bu kapsamda, iş merkezleri, ofis-büro, çarşı, çok katlı mağazalar, kamu veya özel katlı otoparklar, alışveriş merkezleri, otel ve diğer konaklama (motel, tatil köyü, pansiyon, kamping, apart otel ve hostel) tesisleri, sinema, tiyatro, müze, kütüphane, sergi salonu gibi sosyal ve kültürel tesisler, lokanta, restoran, gazino, düğün salonu gibi eğlenceye yönelik birimler, yönetim binaları, katlı otopark, banka, finans kurumları, yurt, kurs, dersane, özel eğitim ve özel sağlık tesisleri gibi ticaret ve hizmetler sektörüne ilişkin yapılar yapılabileceği öngörüldüğünden projenin karma kullanım ve çeşitlilik açısından olumluluk arz ettiği söylenebilir.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine yönelik bir idari işlem olan Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi, Kamu Özel İşbirliği modeli ile ihale edilen “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” kapsamında hazırlanmıştır. Bu ihalenin sözleşmesinde, projede yer alan kullanımların belirlendiği görülmektedir. Alanın ilk uygulama imar planları, kentsel tasarım ölçeği detaylarını içeren vaziyet planı ile birlikte hazırlanarak 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ile birlikte onaylanmıştır. Ancak, bu uygulama imar planlarının; kentsel tasarım ölçeğinde detaylar içermesi gerektiği ve yapılanma koşulu ve ulaşım kararlarının kentsel tasarım projesine bırakıldığı, bu durumun 3194 sayılı İmar Kanunu’na aykırı olduğu gerekçesiyle iptal edilmiştir. Plansız kalan alanda vaziyet planı çalışmaları ile alınan kararların yansıtılması sonucunda yasal prosedür gereği Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesi olarak iki farklı işlem ile onaylanmıştır. Planlama kademelenmesi uyarınca, Uygulama İmar Planları kararlarına uyularak Kentsel Tasarım Projelerinin hazırlanması gerekmektedir.

1.Araştırma sorusu

Bir idari işlem olarak Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi planlama kademelenmesine uygun mudur? Bu kademelenme kentsel tasarımın sistemli eylemler bütünü olarak hareket etmesi için yeterli midir?

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesinin uygulama esaslarını belirlemesi yönüyle Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarının ayrılmaz ve entegre bir yapıda olması, normlar hiyerarşisinde belirlenen planlama ölçeğine uygun içerik ve nitelikte karar üretme sürecini olumsuz etkilediği görülmektedir.

1/500 ölçekli Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Projesi’nin hukuki dayanağı olan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planına uygun olarak yapılmış olup söz konusu Uygulama İmar Planı ise İmar Kanunu’nun belirlediği kuralları esas almıştır. Bu bağlamda eşzamanlı yürütüldüğü anlaşılan kentsel tasarım ölçeği detayında yapılan vaziyet planı çalışmaları ile elde edilen kararların Uygulama İmar Planı kararlarına yansıtıldığı, ancak

Uygulama İmar Planlarının planlama kademelenmesine göre içermesi gereken yapılanma koşullarını ve çizgisel gösterimleri belirlememesi ve kentsel tasarım ölçeğinde detay içermemesi sebebiyle Mahkeme Kararı ile iptal edildiği görülmektedir. Anılan Mahkeme Kararı, davaya konu edilen planlama sürecinde ölçek kararları yönünden Kentsel Tasarım Projesinin, planlama kademelenmesinde uygulamaya esas olarak alınan Uygulama İmar Planı yerine koyduğunu göstermektedir.

Mahkeme Kararlarının gerekçelerine uygun olarak çalışma sonucu elde edilen verilerin, Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve Kentsel Tasarım Projesi ölçeğinin belirlediği içerikte dağıtımı yapılarak bir anlamda yasal prosedür yerine getirilmiştir. Ancak, bu durum, planlama kademelenmesinde yer alan Uygulama İmar Planlarının fiilen varlığını ancak madden yokluğunu işaret etmekte olup bu kapsamda planlı gelişmenin öngördüğü planlama kademelenmesinin varlığından maddi anlamda söz edilemez.

Diğer taraftan, “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi”nin geliştirilmesi ile başlanan planlama sürecinde, projenin ihalesi kapsamında imar planları onaylanmadan önce alanda yer alacak arazi kullanım kararlarının belirlendiği görülmektedir. Planlama hiyerarşisinde, mekânsal organizasyonun imar planları sürecinde alınması gereken bu kararların, bir yasal prosedür gereği yansıtılması yoluyla elde edilen imar planlarına uygun olarak hazırlanan kentsel tasarım projesinin sistemli eylemler bütünü olarak hareket etmesi için yeterli değildir.

Bu durum, 21. yüzyıl ekonomik büyüme ve refah fonksiyonlarını birlikte ele alan planlama dinamiklerinde gelişen “projecilik” kavramı kapsamında “sürdürülebilirlik” ilkesi kapsamında mevzuatın geliştirilmesi ve planlama kademelenmesinin; içerik, yöntem ve şekil bakımından yetersiz kaldığını göstermektedir. Bu bağlamda, “projecilik” ve “kentsel tasarım” ilişkisinin yeni anlamları göz önünde bulundurularak ekonomik büyüme hedeflerinin refah fonksiyonları ile bütünleşmesini sağlayacak yeni planlama araçlarının belirlenmesi ve planlama kademelenmesinin yeni sistemi geliştirilmelidir.

2. Araştırma Sorusu

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin mekânsal gelişim politikası bulunmakta mıdır? Uluslararası ve ulusal düzeyde belirlenen mekânsal gelişim politikalarına uygun mudur?

Planlı dönemden itibaren, kentsel tasarım ilk defa şehir planlama dışında farklı bir mekânsal müdahale aracı olarak ele alınmıştır. Bunun sebebi; şehir planlamanın, farklı ülkelerde farklı hiyerarşik normlarının bulunması karşısında; kentsel tasarımın, küresel çapta yine “kentsel tasarım rehberleri” ile desteklenen esnek yapısı olarak değerlendirilmektedir. Serbest piyasa mekanizmalarına dahil olan “Emlak Piyasası” politikalarının, planlamanın görelisi olarak daha katı normları ile projelerin daha uzun sürede hayata geçirilerek karlılık oranını düşürmesi ve sermaye birikiminin artı değere dönüştürülememesi, serbest piyasa mekanizmalarına daha rahat entegre olacak esnek normlu kentsel tasarımı, mekânsal strateji uygulama aracı olarak belirlenmiştir.

Ulusal düzeyde bağlayıcı politika ve mevzuat çerçevesinde yere özgü yapılması gereken kentsel tasarım projesinin yol ve yöntem haritasının 11. Kalkınma Planı ile yapısı oluşturulan Mekânsal Strateji Planları ile belirlenmesi gerekmektedir. “Mekânsal Strateji Planları” sürecinde olduğu göz önünde bulundurulduğunda, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nin belirgin bir mekânsal stratejik yaklaşımın ürünü değildir.

Bu doğrultuda, kentsel tasarım projesinin mekânsal gelişme politikası alan bazında arazi geliştiricileri tarafından ilgili mevzuat hükümlerinin kısıtlılıkları ile belirlenmiştir. Bu kısıtlılıklar, kültürel mirasın korunması konusunda yol ve yöntem hattı çizen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve kıyı alanlarının korunması konusunda yol ve yöntem hattı çizen 3621 sayılı Kıyı Kanunu hükümleridir. Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunca onaylanan projede bu kısıtlamalara uyulması yönünden Kültür ve Tabiat Varlıklarının sürdürülebilirliğine uygun proje geliştirildiği söylenebilir. Ancak, sermaye birikiminin kentsel mekânı yeniden organize edici değişken yapısı karşısında, ana hattı 1983 yılında yayımlanan ve dönemin kültür politikasını yansıtan 2863 sayılı Kanunun temin etmesi beklenemeyeceğinden Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel

Tasarım Uygulama Projesi'nin günün konjoktürüne uygun koruma-kullanma politikasına uygun olduğu söylenemez.

3. Araştırma sorusu

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi'nde kentsel kimlik, kamusal alan ve mekân kalitesi ile bütünleşen kentsel tasarım ilkeleri uygulanmış mıdır? Proje yerel kimliğe uygun mudur? Kentsel mekânın kalite kriterlerine uygun olarak kültürel mirasın sürdürülebilirliği sağlanmış mıdır?

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanları Kentsel Tasarım Projesi alanı; dönemin mimarisini, teknolojik gelişimini ve şehir planlamasını yansıtmayı, denizcilik tarihindeki yeri, 13. yüzyıldan itibaren Beyoğlu ile bütünleşen tarihsel süreci, mülkiyetinin Maliye Hazinesinde bulunması ve Haliç Körfezine kıyısı bulunması sebebiyle kolektif değer taşıyan kamusal alandır. Bu yönüyle, toplumun tümüne ait olan Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Proje alanının mekânsal düzenlenmesinde kullanıcıların karar verme mekanizmalarına dahil olduğu katılımcı süreçlerle düzenlenmesi gerekmekte olup tasarımın çıktısında toplumdaki bütün bireyler tarafından erişilebilen ve paylaşılan, herkesin kullanımına açık mekan kalitesi yüksek mekanlar sunulması beklenmiştir.

Yaşam kalitesinin bir kriteri olarak, yaşanan mekânın düzenlenmesinde aktif katılım ile kullanıcılarda aidiyet duygusu oluşturularak kentsel kimlik ve kültürel mirasın sürdürülebilirliğinin sağlanması yönünde önemli bir yere sahiptir. Tez kapsamında, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi' sürecinde yapılan incelemede, mekâna yönelik düzenleme kararlarının “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” geliştirme sürecinde düzenlendiği, yaşam kalitesinin sosyal bağlamını oluşturan katılımcı bir yaklaşım ile geliştirilmediği görülmektedir. Bu durum, yeni şehircilik paradigmasının gereksinimi olan “Mekânsal Strateji Planı” ile belirlenmesi gereken yönetim modeli eksikliğinden kaynaklanmaktadır.

3.1.Araştırma sorusu

Kentsel tasarımda anlamsal boyut olarak görülen karakter ilkesi, Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi’nde dikkate alınmış mıdır? Tasarım kültürel mirasa uyum sağlayabilme ilkesine sahip midir?

Proje alanının karakteristiğini oluşturan kültürel miras unsurlarından divanhane ve kasr yapılarının kullanım kararlarının, inşa edildiği dönemin konjonktüründe yer alması ancak günümüzde karşılığı bulunmaması nedeniyle özgün kullanım amacıyla işlevlendirilemeyeceği görülmektedir. Ayrıca, alanın bir kısmının askeri amaçla kullanımı, kamusal faaliyetlerin kısıtlanmasına yol açmış olup bu bağlamda kamusal faydanın milli güvenlik bağlamında sorgulanması gerekmektedir. Bununla birlikte, alanda bulunan ibadet yapıları ile birlikte bir atölyenin gemi yapımı ve depo olarak kullanılması ile özgün kullanım şeklinin korunduğu tespit edilmiştir.

Bununla birlikte, katılımcı planlama ile atölye yapılarının etkili kamusal alan yönetim modeli ile birlikte kentsel servislere tahsis edilmesinin kentsel kimliğin sürdürülebilirliği bağlamında daha olumlu bir yaklaşım olacağı değerlendirilmektedir.

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım çalışmasında detaylı bir envanter analizi ile yeni yapıların kütlelerinin “mevcut veya tarihsel süreç içerisinde inşa edilen yapıların, farklı taban oturum lekelerinden ve/veya kütsel hacimlerinden referanslı, doku tamamlamaya ve/veya mekân aidiyet algısını artırma...” amacıyla tasarlandığı görülmektedir.

Bu bakımdan, özgün kullanım kararlarının yeni konjonktürde yer almaması sebebiyle işlevini yitiren proje alanının, kent merkezinde kullanılmayan atıl alanlar oluşturduğu ve kullanılmayan proje alanında mekân imgesinin kaybolacağı göz önüne alındığında, proje alanının yeniden işlevlendirilerek kullanılmasıyla koruma-kullanma dengesinin bir kolu olan kullanım yönüyle kentsel kimliğe olumlu etkisi bulunacağı değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan, neoliberal politikaların kamusal alan üzerindeki etkisi Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanları Projesi’nde de görülmekte olup proje ile önerilen “otel, apart otel, ofis binaları, ticari üniteler, yeme- içme alanları, kongre ve kültür merkezi, sinema vb.

eğlence merkezleri” kamusal alanın özerkliğine yönelik kullanımlar” emlak piyasası politika birimine uygun olup getirilmesi alanın kolektif karakteristiği ile örtüşmemektedir. Bu noktada, neoliberal mekânsal gelişim politikalarının koruma alanlarına yönelik bir çıkmazı ile karşılaşilmektedir. Önerilen yapıların bir kısmının alanın “Tersaneler Bölgesi” olması özelliğini yansıtan cephe hatları, taban oturum alanları, kütleleri, tasarım detayları ve kentsel mobilya tasarım detayları ile geliştirildiği görülmektedir.

Projenin, malzeme kullanımı, dinamizm ve tasarım detayları yönünden yer bağlamından uzak olduğu, dünyanın kıyıya cepheli herhangi bir alanı için aynı mekân duygusunu uyandıracığı, Haliç’in projenin güçlü yönü olması ve ana karakteristiğini oluşturmaya rağmen, yapı tasarımlarının bir kısmının bu karakteri zayıflattığı değerlendirilmektedir.

Yukarıda açıklanan hususlar kapsamında önerisi yapılan bina tasarımlarının bu alana ait tarihi karakteri ve kimliği yok edebileceği değerlendirilmekte olup yerel yapı biçimlerine ve gelişme kalıplarına cevap veremeyeceği düşünülmektedir. Kentsel tasarım projesinin değişen koşullara uyum sağlayıp sağlamayacağı ise zaman içerisinde tecrübe edilecektir.

3.2. Araştırma sorusu

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi”nde kamusal ortak alanların tasarımında bütünsel bir yaklaşım bulunmakta mıdır? Mekânlar arasında olan geçişte süreklilik bulunmakta mıdır? Özel ve kamusal alanlar arası geçiş sağlanmış mıdır? Kullanım çeşitliliği bulunmakta mıdır?

Projenin yapı-cadde ilişkisinin kamusal alan oluşturacak şekilde kurgulandığı ve ticari faaliyetlerin arttırılarak yaya sirkülasyonunun ve güvenliliğin sağlanması amacıyla yönelik olarak bu ticari birimlerin cepheleri ile doğrudan ilişkilendirildiği, Haliç’e cepheli yapıların süreklilik arz ettiği buna karşın restorasyonu yapılan yapılar ile önerilen yeni yapıların cephelerinin korunan yapı hatlarıyla bütünleşen alanlarda ise farklılık duygusu veren kamusal mekân oluşturulmaya çabası bulunduğu göz önüne alınarak mekanlar arası geçişte süreklilik bulunduğu söylenebilir. Bununla birlikte yürüme mesafelerinin nispeten düşük olması toplu taşımaya gerek olmadığını göstermektedir.

Ancak, meydana gelebilecek olası durumlar için ambulans geçişini sağlayacak araç yolu ve proje alanının çevresine bisiklet ve yollarına entegre bir yol ağı sisteminin eksikliği fark edilmektedir. Bu kapsamda, projenin bütünsel bir yaklaşım içermediği görülmektedir.

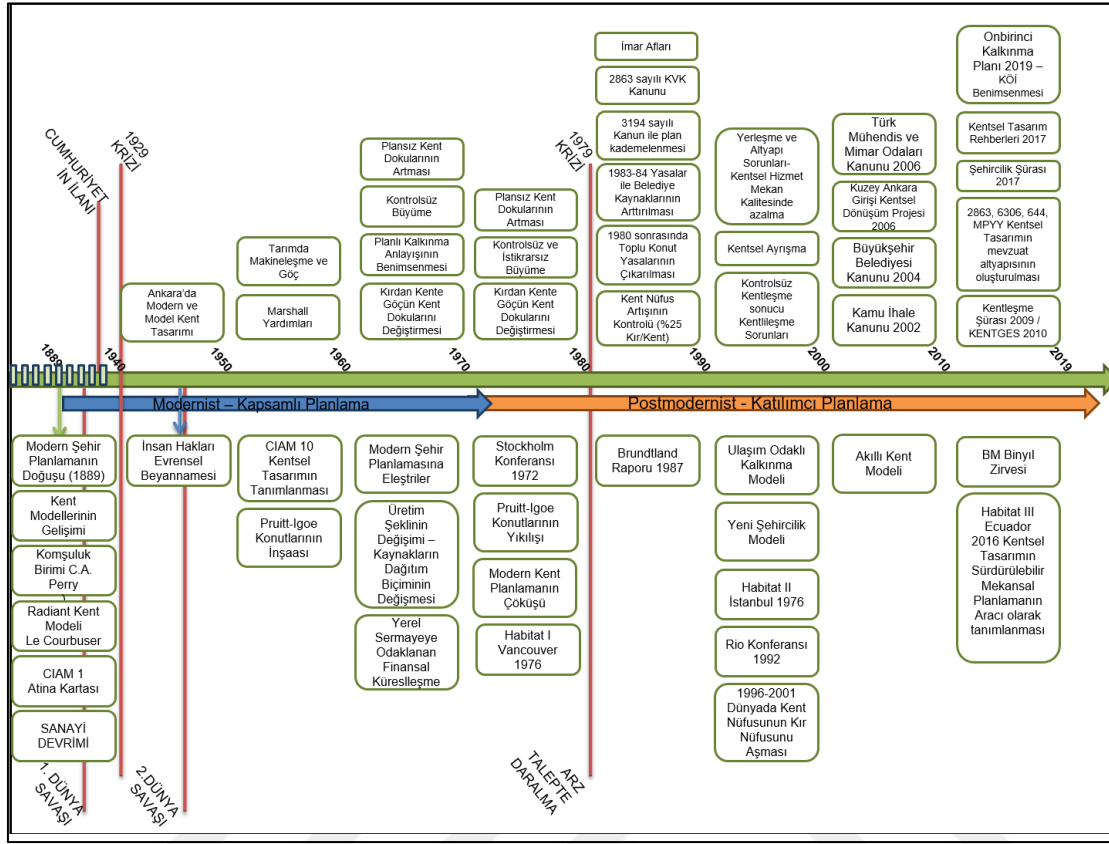
Bununla birlikte, ağaçlandırma, yönlendirme ve malzemesi ve tasarımı yönünden kentsel mobilyalarının yere özgün olmadığı, mekânın kurgusu incelendiğinde kullanıcıların algıları, bölgenin karakteri ve kimliğine sınırlı anlamda bir katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir

Sonuç olarak;

Neoliberal politikaların yerel sermayeye odaklanan finansal mekân düzenleme araçları, arazide ekonomileşme amacıyla hareket etmektedir. Temel amacı olan kamu yararını sağlama noktasında güncel değişimlere adapte olamayan planlama sisteminde değişen anlamlarına uygun biçimde yeri netleştirilmeyen kentsel tasarımın; gerek mevcut planlama araçlarının yetersiz kalması gerekse norm yapısının esnekliği sebebiyle tek başına hareket eden mekân düzenleme aracı haline gelmesi sonucunu doğurmuştur. Bu mekân düzenleme aracının, ulusal planlama strateji belgelerinde yerel kimlik ve kamusal alan bağamları ile ele alınması bu çelişkiyi yansıtmaktadır.

Küresel ve ulusal sermaye birikim süreçleri içinde Kentsel Tasarımın yerel sermayeye odaklanan bir finansman aracı olarak karşımıza çıkan yapısı karşısında, bu araç ile yerelin düzenlenmesi yerel kimlik ve kamusal alan kavramlarının yeni bağamları planlama paradigmasına konu olmaktadır. Ancak, bu bağamların birlikte kamu yararı için çalışmasını sağlayacak stratejik yaklaşımdan yoksun planlama kademelenmesi eksikliğinde, yerelin düzenlenmesi ile ortaya çıkan artı değer kamusal alan ve yerel kimlik bağamlarının da kamu yararı sorgulamasından kopuk salt finansal modeller ile şekillenmesi olası bir sonuçtur. Tez çalışmasında bu çelişkinin pratikte halen çözülemediği ortaya konulmuştur.

Çizelge 5.1. Kentsel tasarımın gelişim süreci.



Kamusal alanın özerkliği kavramı, postmodern sürecin serbest piyasa koşulları kapsamında öncelik verdiği sermaye birikimi lehine tanımlamaktadır. Bu aşamada, teorik olarak vurgulanan kentsel tasarım ve şehir planlamanın kamusal alan fonksiyonu, kamu yararıyla hareket eden devlet fonksiyonlarının etkinliğinin azalmasıyla gerçekte anlamını yitirmektedir.

“Postmodernizm, kenti; çeşitliliğin, farklılığın mekânı olarak görmüş ve bunu ön plana çıkartmıştır. Modernizmin dayattığı ulusal kültür, ulusal kimlik ve ortalama insan ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik büyük projelerin aslında bizlere öğretilen bir kurgu olduğu, tek bir kültür ve tarih olmadığı gibi, insanların ihtiyaçlarının çok farklı olabileceği postmodern uygulamalarla ifade edilmeye çalışılmıştır. Postmodernizm kentte yaşamımızı sağlayan haritayı elimizden almış ve sağlam bir referans noktası olmayan haritasız kentler yaratmıştır” (Özbek, 2005; Karakurt 2016).

Bu bağlamda, kamu yararının kentsel mekâna fiziksel olarak yansımaları olan kamusal arazilerin korunması ve karlılığa konu edilmesi iki tezat durumdur. Bu durum kentlerde, farklı suretlerde gözle görülür biçimde ortaya çıkmaktadır. Kamusal alanların da arazi değerlemesine konu ediliyor olması; çevresi ile ilişkilendirilmemiş, dünyanın herhangi bir

yerinde de aynı aykırılık ve uyumsuzluk içerisinde ayırt edilebilecek, kimliksiz parsel/mülkiyet/proje bazlı kentsel doku oluşumuna, kentsel silüette çarpıklığa, bütüncül olmayan altyapı sisteminin yüksek maliyetlerde karşılanmasına, diğer bir ifadeyle kentsel plansızlığa yol açmaktadır.

Mekânın pozitif etkisi ve insanın onunla buluşması, kimlik ve karakter ile ilgilidir. İyi mekânlar hatırlanan, karakteri kolayca tanımlanan mekânlardır. Tasarımda yerin form ve karakterini göz önüne almak gerekmektedir. Yeni gelişmeyi doğal peyzaj ve onun kurgusu ile ilişkilendirmek, entegre etmek gerekmektedir. Bu etki doğayı yerel farklılıkla güçlendirecektir. Yapıların var olan sokak ve mekân ilişkisi, konumları, birbiriyle olan ilişkisi, sokak bağlantısı mekânın tanımlanma biçimi bakımından önemlidir. Yerel örüntüyü ve yapılaşma formlarını detaylı incelemek, mekân duygusunu güçlendirmede yardımcı olacaktır. Yerel malzeme, yapılaşma yöntemleri ve detaylar yerel farklılığı güçlendirecektir.

Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi', kentsel kimlik ile bütünleşen kentsel yaşam kalitesi kriterlerini sağlamamasına rağmen mevzuat hükümlerine uygun olarak tesis edilmiştir.

Bu durumda yasal çerçeveyi oluşturan mevzuat hükümlerinin sürdürülebilir çevre ve kültürel mirasın korunması için yeterli olmadığını, projenin uluslararası ölçekte belirlenen "emlak piyasası" politika biriminin öngördüğü piyasa mekanizmalarına uygun olarak şekillenmiştir.

Ancak, projenin geliştirilme aşamasında, ulusal düzeyde alınacak politikalar doğrultusunda yapılacak "Mekânsal Strateji Planı" eksikliğinden kaynaklı olarak kentsel tasarım projesinin bir planlama aracı olarak kalkınmanın ekonomik büyüme ile birlikte sağlaması gereken ve kentsel kimliği koruyan refah (yaşam kalitesi) fonksiyonlarını sağlayamamaktadır.

Mevcut mevzuata şekil yönünden uygun olmasına rağmen ulusal planlama sisteminin küresel gelişimlere göre güncellenmemesi sebebiyle Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi kapsamında geliştirilen mekânsal düzenlemenin yerel kimliğinin sürdürülebilirliğini sağlanmasında başarısız kaldığı, ekonomik canlılık hedefleri doğrultusunda mekanın fiziksel kalitesi genel anlamda artarken beş yüz yıllık endüstriyel miras ve kamusal ortak alan bağlamının belirsizleştiği değerlendirilmekte olup bu itibarla bir müdahale aracı olarak

kentsel tasarımla entegre çalışabilecek mekânsal strateji planlarına ve bu entegrasyonun niteliğini tanımlayacak planlama kademelenmesine gereksinim duyulmaktadır.



KAYNAKLAR

- Akça, M. (2008). *Tarihi Yarımada İçerisinde Bulunan Hanlar Bölgesi'nin Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akın, N. (1994). “Beyoğlu”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Altaban Ö. (2013). Kent Planlamadan Kentsel Tasarıma Geçişte Düşünülecek Boyutlar. *International Journal of Architecture and Planning*, 1 (1), 2-21.
- Australian Capital Territory (2010). Kentsel Tasarım ve Kültürel Hizmetlerin Planlama Prensipleri.URL:http://www.actpla.act.gov.au/__data/assets/pdf_file/0014/2813/appendix02.pdf
- Altınok, E. ve Enlil Z. (2012). Mekânın yeniden organizasyonunun ekonomi politiği. *Sigma Journal of Engineering and Natural Sciences*, (4), 37-44.
- Internet: Ashford Borough Council (2010). Park Farm, Güney& Doğu Gelişim Kentsel Tasarım Stratejisi (http://www.ashford.gov.uk/pdf/Planning_PFDDevB_p26_45.pdf)
- Bacon, E. (1974). *Design of cities*. New York: Penguin Books, 172-203.
- Bal, U. (2007). *Utilization Of Urban Design Principles In Designing The Urban Space – Case Studies On The Netherlands And Turkey*. Master of Science, İzmir Institute of Technology, İzmir.
- Bayram B. (2007). *Kamusal Mekan Kalitesinin Yükseltilmesinde Yöntemler ve Kamusal Sanatın Rolü*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bimtaş (2014). Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri Rölöve Projeleri, URL: <https://bimtas.istanbul/bimtas-proje-detay.aspx?pno=88>
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G. ve Stone, A. M. (1992). *Public Space*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Carmona, M. (1996). Controlling Urban Design Part 1: Possible Renaissance, *Journal of Urban Design*, 1 (1), 47-73.
- Cezar, M. (2002). *Osmanlı başkenti İstanbul*. İstanbul: Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı Yayını.
- Coventry City Council (2010). Kentsel Tasarım Rehberi. URL: www.coventry.gov.uk/ccm/cms-service/download/asset/?asset_id=177736795
- Çam, N. (2014). Şehir Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi: Kastamonu Şehir Merkezinde Bir Uygulama, *Business & Management Studies: An International Journal*, 2(3), 286-307.

Çerçi, S. (2012). Geçmişten Günümüze Çevresel Kalite Değişiminin Çeşitli Parametrelerle İrdelenmesi. *Niğde Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 1(1), 66-74.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2013). *Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Onaylanacak Kentsel Tasarım Projelerinin Hazırlanmasına ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönerge*. Ankara. URL: https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/menu/yonerge_02042018__20180403031242.pdf

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2016). *Kentsel Tasarım Rehberleri*, (II), Ankara.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2017a). *Şehircilik Şurası Komisyon Raporları*. Ankara.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2017b). *Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı*. Ankara.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2018). *Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesine ilişkin 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve eki 1/500 ölçekli Tarihi Sit Alanlarında Kentsel Tasarım Uygulama Projesi*. Ankara.

Derman, H. (2010). *Haliç bütünü içinde fener-balat yerleşiminin kentsel tasarım ilkeleri ve Gestalt kuramı açısından incelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Department of the Environment, Transport and the Regions. (2000). *Urban Design in the Planning System: Towards Better Practise*. Commission for Architecture and the Built Environment, London.

Dinçer, S. (2016). *Erişilebilir Mekânların Oluşturulmasında Kentsel Tasarımın Rolü; Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Yürütülmekte Olan Çalışmalar*, Ankara: Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Kentsel Tasarım Dairesi Başkanlığı.

Dökmeci, V. (1990). *Tarihsel gelişim sürecinde Beyoğlu*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.

Durhan, S. (2013). *Bir Kentsel Mekân Tahayyülüne Dair: Taksim Meydanı*, İstanbul araştırmaları yaylığı, (2)13, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

Eisner, S., Gallon, A. (1993). *The Urban Pattern: City Planning and Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Ewing, R., Handy, S., Brownson, R.C., Clemente, O. ve Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability, *Journal of Physical Activity and Health*, 3 (1), 223-240.

Garvin, D. (1998), *The Processes of Organization and Management*, Massachusetts MIT Slogan Management Review, 34–50.

Gelen, S. S. (2016). *Mekânsal Kimliğin Sürdürülmesinde Tarihi Kent Merkezlerinin*

Kamusal Gücünün Kentsel Tasarım Bağlamında Değerlendirilmesi: İstiklal Caddesi Aksı ve Taksim Meydanı (İstanbul) Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Gündoğdu, İ. (2019). Sermayenin Bölgesel Kalkınma Eğilim(ler)i, *Praksis*, 267-302.

Habitat III New Urban Agenda (2016a). URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>

Habitat III Policy Paper 6: Land Market And Segregation: Urban Spatial Strategies. (2016b). URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat%20III%20Policy%20Paper%206.pdf>

Harvey, D. (2010). *Postmodernliğin Durumu*. (çev. S. S. Savran). İstanbul: Metis Yayınları. (Eserin orijinali 1990'da yayımlandı), 18-30; 317-328.

Hou, J. (2011). Citizen design Participation and Beyond. T. Banerjee and A. Loukaitou (Eds.) *Companion to Urban Design*, London: Routledge, 329-340.

Ismail, W.A. ve Said I. (2015). Integrating the Community in Urban Design and Planning of Public Spaces: A Review in Malaysian cities, *Social and Behavioral Sciences*, (168), 357 – 364.

İnternet: Camillo Sitte URL: <https://alchetron.com/Camillo-Sitte>, 17.03.2018

İnternet: GroovyHistorian A Groovy Historical World, Jack of all trades Matrakçı Nasuh of the Ottoman Empire, URL: <https://groovy-historian.com/2016/10/23/jack-of-all-trades-matraci-nasuh-of-the-ottoman-empire/>. 25.07.2018

İnternet: İstanbul Tarihi Harita Örnekleri. URL: <http://www.alanbaskanligi.gov.tr/haritalar.html>, 15.11.2019

İnternet: Kasımpaşa Divanhane, URL: <https://tr.pinterest.com/>, 27.09.2018

İnternet: Ottoman Super Cannon: The Bombard That Built an Empire. <https://www.historyanswers.co.uk/medieval-renaissance/ottoman-super-cannon-the-bombard-that-built-an-empire/>, 13.04.2019

İnternet: T.C. Dışişleri Bakanlığı, URL: <http://www.mfa.gov.tr/surdurulebilir-kalkinma.tr.mfa>, 17.01.2019

Kalak M. (2018). *Siverek Geleneksel Yerleşimini Biçimlendiren Mekansal Ögeler*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.

Kamp I., Leidelmeijer K., Marsman G. ve Hollander A. (2003). Urban Environmental Quality And Human Well-Being Towards A Conceptual Framework And Demarcation Of Concepts; A Literature Study. *Landscape And Urban Planning*, (65), 5-18.

- Karakurt, T.E. (2006). Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri:Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent. Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri:Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (26),1-25.
- Karaman, A. (2008). Kentsel Tasarım: Kuramlar, İlkeler, Roller. *Mimarist Dergisi*, 29, 24-42.
- Karaman, A. (2005). *Tematik Açıklama Kentsel Tasarımın Değişen Paradigmaları. Değişimde Kentsel Tasarım, Kentsel Tasarımda Değişim, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, İstanbul
- KENTGES Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı. (2010). URL: https://www.kuzka.gov.tr/Icerik/Dosya/www.kuzka.gov.tr_7_SF3K52CO_butunlesik_kentesel_gelisme_stratejisi_ve_eylem_plani_2010-2023.pdf
- Konuk. (2005). *Çağdaş Gelişim Çerçevesinde Kentsel Tasarımın Farklılaşan Rolü*. 15. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Lang J. (2005). *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. London: Architectural Press. 10-17.
- Lobo, M. D. (2005). *The City and Its Design from the Place to the Territorial Integrated City*. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Lynch, K. (1981). *Good City Form*. Massachusett: The Massachusetts Institute of Technology Press, 39-56.
- Moughtin, C. (1996). *Urban Design: Green Dimensions*, Oxford: Architectural Press. 1-23
- Moughtin, C. (2003). *Urban Design: Method and Techniques*, Oxford: Architectural Press. 87-150.
- National League of Cities, (2019). URL: Transit Oriented Development Guide for Urban Communities. [http://www.sustainablecitiesinstitute.org/topics/land-use-and-planning/transit-oriented-development-\(tod\)](http://www.sustainablecitiesinstitute.org/topics/land-use-and-planning/transit-oriented-development-(tod))
- Onbirinci Kalkınma Planı. (2019). URL: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>
- Orhan, M. (2015). *Kentsel Kalitenin Geliştirilmesi Bağlamında Stratejik Bir Yaklaşım; Kentsel Tasarım Rehberi Kavramsal Model Önerisi*, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Onur, B. (2009). *Çevre Kalitesinin Yükseltilmesinde Katılımcı Yaklaşım: İ.Ü. Avcılar Kampüsü Örneği*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Park, Y. (2017). Does New Urbanist Neighborhood Design Affect Neighborhood Turnover? *Land Use Policy*, (68), 552-562.
- Raubal, M. ve Egenhofer, M.J. (1998). Comparing the complexity of wayfinding tasks in built environments, *Environment and Planning B Planning and Design*, 25 (6), 895-913.
- Rios, M. (2008). Envisioning Citizenship: Toward a Policy Approach in Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13(2), 213-229.
- Sağlık, E. (2019). *Kentsel Tasarım Kalitesi ile Kentsel Kimlik İlişkisi: Çanakkale Kenti Örneği*, Doktora Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Çanakkale.
- Sezer, Ş. ve Özyalçın, A. (2010). *Öyküleriyle İstanbul Anıtları*. İstanbul: Evrensel Basım Yayın, (2) 123
- Sharifi A. (2015). From Garden City to Eco-Urbanism:Neighborhood The Quest for Sustainable Development. *Sustainable Cities and Society*, (20), 1-16
- Ubicini, J. H. A. (1977). *1855'te Türkiye*. İstanbul: Tercüman (çev. A.Düz) İstanbul: Kervan Matbaacılık, (2) 76-80
- United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization UNESCO, (2019). Intergovernmental Committee for the Protection of The World Cultural and Natural Heritage; World Heritage Centre. *Paris*,25-26,
- Uysal, H. (2003). *İmar Planları ve Yargısal Denetim*, Yüksek Lisans Tezi, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü, Ankara.
- Yalçın, B. S. (2003). *Beyoğlu Ahududu Sokağı ve Sokakta Yer Alan 31 no'lu Arapoğlu Evinin Korunması İçin Öneriler*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yazıcıoğlu H.Z. (2010). *Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Waterman, T. (2012). *The Fundamentals of Landscape Architecture*. Switzerland; AVA Publishing SA,14-48
- Weiderman S. ve Anderson J.R. (1985). A Conceptual Framework For Residential Satisfaction, Home Environments. I. Altman And C.M. Weiner (Eds.), *Human Behavior and Environment*. New York And London: Plenum Press, 150-182.
- Zorlu, T. (2007). Osmanlı Teknoloji Tarihinden Bir Kesit: Gemi İndirme Yöntemleri. F. Günergün. (Editör) *Osmanlı Bilimi Araştırmaları (9)*. İkinci baskı. İstanbul Üniversitesi Basım ve Yayınevi, 89-99.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ALTINIŞIK, Ece Ayça
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 13.02.1988, Ankara



Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi / Şehir ve Bölge Planlama	Devam ediyor
Lisans	Erciyes Üniversitesi / Şehir ve Bölge Planlama	2012

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2019-Halen	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Şube Müdürü V.
2013-2019	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Şehir Plancısı

Yabancı Dil

İngilizce, İspanyolca

Hobiler

Plates, Antigravity yoga



GAZİ GELECEKTİR..