

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL KIYILARINDA MEKANSAL DÖNÜŞÜM: GÜNCEL
PROJELERDEN ÖRNEKLER**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Sanem YILMAZ ATABEK**

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimari Tasarım

EYLÜL 2009

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL KIYILARINDA MEKANSAL DÖNÜŞÜM: GÜNCEL
PROJELERDEN ÖRNEKLER**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Sanem YILMAZ ATABEK
502061031**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 10 Eylül 2009

Tezin Savunulduğu Tarih : 17 Eylül 2009

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Yurdanur DÜLGEROĞLU
YUKSEL (İTÜ)**

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İTÜ)
Yrd. Doç. Dr. Fatma ERKÖK (İTÜ)**

EYLÜL 2009

Eşime ve Aileme,

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans eğitimime başladığım günden bugüne ve tez çalışmam süresince beni her konuda yönlendiren, yardımcı olan ve destekleyen çok değerli hocam Sayın Prof. Dr. Yurdanur Dülgeroğlu Yüksel'e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Lisans ve yüksek lisans eğitim sürecim boyunca her türlü desteklerini gördüğüm sayın hocalarıma çok teşekkür ederim. Ayrıca her zaman yanımda olan ve her an desteklerini hissettiğim değerli aileme; anneme, babama, sevgili kardeşime ve eşime her şey için sonsuz teşekkürler.

Eylül, 2009

Sanem Yılmaz ATABEK
Mimar

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Kapsamı.....	1
1.3 Tezin Yöntemi.....	2
2. KIYI KAVRAMI VE KENTSEL DÖNÜŞÜM.....	5
2.1 Kıyı Kavramı, Kıyı Alanlarının Kentler İçin Önemi	5
2.1.1 Şehirlerin Gelişimi Açısından Kıyı Alanlarının Önemi.....	5
2.1.2 Ekonomik ve Politik Açıda Kıyı Alanlarının Önemi	7
2.1.3 Kıyı Alanlarında Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	8
2.2 Değişim, Dönüşüm ve Kentsel Dönüşüm Kavramları	11
2.2.1 Kentsel Dönüşüm ile İlişkili Kavramlar ve Tanımlar	13
2.2.1.1 Küreselleşme (Globalization).....	16
2.2.1.2 Sürdürülebilirlik ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme	18
2.2.1.3 Katılım.....	22
2.2.1.4 Planlamanın Bütünlüğü	23
2.2.1.5 Kent Kültürü.....	23
2.2.1.6 Kent Kimliği.....	25
2.3 Türkiye’de Kentsel Dönüşümün Gelişimi ve Uygulanma Süreci	26
2.3.1 Tarihi Kent Merkezlerinde İşlevsel Değişim Süreci	30
2.3.2 Kentsel Yenileşme Amaçlı Dönüşüm Projeleri	32
2.3.3 Tarihi Sanayi Alanlarının ‘Endüstri Arkeolojisi’ Bağlamında Değerlendirilmesi ve Dönüşüm Projeleri	35
2.4 Bölüm Sonucu	37
3. İSTANBUL’DA KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ.....	41
3.1 Bir Su Kenti Olarak İstanbul, Tarih Boyunca Kentin Gelişimi	41
3.1.1 Tarih Boyunca İstanbul Kıyıları.....	44
3.1.2 İstanbul’un Kentsel Değişimi.....	48
3.1.3 Kentsel Dönüşümün İstanbul’da Mekansal Görünümü	49
3.2 İstanbul’da Kıyı Mekanları ve Dönüşüm Projeleri	51
3.2.1 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Süreci	51
3.2.1.1 Kadıköy Tarihi	54
3.2.1.2 Haydarpaşa Limanı	62

3.2.1.3 Haydarpaşa Garı.....	64
3.2.1.4 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması.....	67
3.2.1.5 Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi.....	76
3.2.2 Salı Pazarı Liman ve Turizm Kompleksi	81
3.2.3 Haliç	94
3.2.3.1 Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi.....	101
3.2.3.2 Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi	104
3.2.3.3 Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi).....	109
3.3 Bölüm Sonucu	112
4. BARCELONA VE DİĞER AVRUPA KENTLERİNDE DÖNÜŞÜM	115
4.1 Avrupa’da Kentsel Dönüşüm Kavramının Gelişimi ve Uygulanma Süreci	115
4.2 Barcelona Kentinin Case Study (Örneklem) Olarak Seçilmesinin Nedenleri	119
4.3 Barselona’da Kentsel Yenileme Nedeni.....	120
4.4 Kentsel Dönüşüm Projesinin Kapsamı	124
4.5 Proje Kapsamında Ele Alınan Bölgeler.....	127
4.5.1 Port Vell	127
4.5.2 Barcelonetta.....	130
4.6 Barselona ‘nın Dönüşüm Modeli.....	137
4.7 İspanya’nın İdari Yapısı ve Barselona Planlama Yapısı	139
4.8 Bölüm Sonucu	142
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	145
6. KAYNAKLAR.....	149
7. EKLER.....	155

KISALTMALAR

IUNC	: Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği
ICOMOS	: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TÖİ	: Türkiye Özelleştirme İdaresi
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu

ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 2.1 : Paris’teki “Büyük Çalışmalar”	14
Çizelge 2.2 : Kentsel Dönüşümün Evrimi	15
Çizelge 3.1 : Sütlüce’de Fonksiyonların Değişimi.....	106
Çizelge 3.2 : İncelenen Projelerin Değerlendirilmesi.....	112

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.2:Dengelenmiş ve Sürdürülebilir Gelişme için Hedef Üçgeni.....	22
Şekil 3.1:İstanbul Metropolitan Alanı Büyüme Modeli	45
Şekil 3.2: Kadıköy’ün İstanbul’daki Konumu	52
Şekil 3.3: Kadıköy’ün geleneksel omurgasını gösteren şema	53
Şekil 3.4: Kadıköy’ün Ulaşım Analizi.....	53
Şekil 3.5 Kadıköy Ulaşım Sistemleri.....	54
Şekil 3.6 Pervetitch Haritasında Kadıköy	57
Şekil 3.7 Kadıköy Belediye Binası 1940’lı yıllar	58
Şekil 3.8 Kadıköy Rıhtım Caddesi 1940’lı yıllar.....	59
Şekil 3.9 Kadıköy 1950.....	60
Şekil 3.10 Kadıköy limanı ve Haydarpaşa Garı 2009.....	62
Şekil 3. 11 Haydarpaşa Limanı, (Kişisel Belge, 2009).....	62
Şekil 3.12 Haydarpaşa Limanı 2000, (url-1 , 2009)	63
Şekil 3.13 Haydarpaşa Silueti, (Kişisel belge, 2008).....	63
Şekil 3.14 Haydarpaşa Gar Binası ve Liman Siloları	63
Şekil 3.15 Haydarpaşa Dolu-Boş ve Topoğrafya Analizi.....	64
Şekil 3.16 Haydarpaşa Garı ve iskelesi.....	65
Şekil 3.17 Haydarpaşa Garı Denizden Görünüm.....	65
Şekil 3.18 Pervititch Haritalarında Kadıköy-Haydarpaşa.....	66
Şekil 3.19 Kadıköy Meydanı hava fotoğrafı.....	67
Şekil 3.20 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa –Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışmasında 1.lik ödülü alan Proje	68
Şekil 3.21 Proje alanı boyunca sürekliliği sağlanan yeşil sistemi	71
Şekil 3.22 Ulaşım ve Mekansal İlişkiler	74
Şekil 3.23 Haydarpaşa “Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziyer Liman” Dönüşüm Projesi, Kıyı görünümü	77
Şekil 3.24 Haydarpaşa ve Çevresi Proje Fotomontajı, Mimarlar Mektup 2005	77
Şekil 3.25 Atelier D'art Urbain’ın hazırladığı ikinci projeye ait vaziyet planı	78
Şekil 3.26 Atelier D'art Urbain, ikinci projeye ait sahilden perspektif.....	79
Şekil 3.27 Atelier D'art Urbain, ikinci projeye ait genel sokak perspektifi	79
Şekil 3.28 Galataport Yerleşim Planı.....	82
Şekil 3.29 Galataport Projesi Saat Kulesi –Meydan ilişkisini gösteren Perspektif.....	84
Şekil 3.30 Geçmişte Nusretiye Camii ve Limanın görünümü	84
Şekil 3.31 Salıpazarı ve Liman Kompleksi Projesi Vaziyet Planı.....	87
Şekil 3.32 B Blok Bodrum kat, Zemin kat ve 1. kat planları.....	88
Şekil 3.33 B Blok Görünüş, Boyuna Kesit ve Enine Kesit.....	89
Şekil 3.34 A Blok Zemin Kat ve 1. Kat Planları	90
Şekil 3.35 A Blok Görünüş ve Kesitler	91

Şekil 3.36 Projeye Ait Perspektifler	93
Şekil 3.37 Haliç Uydu Fotoğrafi	94
Şekil 3.38 Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi	102
Şekil 3.39 Sötlüce Kongre Merkezi	104
Şekil 3.40 Sötlüce Kültür Merkezi İnşaatı	107
Şekil 3.41 Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi	109
Şekil 4.1 Dengelenmiş ve Sürdürülebilir Gelişme için Hedef Üçgeni	118
Şekil 4.2 Barselona Kentinin Tarihsel Gelişimi	121
Şekil 4.3 Barselona Kıyı Dönüşüm Planı	122
Şekil 4.4 1853 yılında yarışma ile elde edilen kent Panı	123
Şekil 4.5 Barselona tarihi kentsel gelişim şeması	125
Şekil 4.6 Port Vell	126
Şekil 4.7 Diagonal Mar yerleşim planı	128
Şekil 4.8 Pinon, Viaplana ve Miralles'in Sants İstasyonu meydanı düzenlemesi	128
Şekil 4.9 Diagonal Mar Park düzenlemesi	129
Şekil 4.10 Barselona Limanı	129
Şekil 4.11 Barselona Limanı Kuşbakışı	130
Şekil 4.12 Barselona Olimpiyat Köyü	131
Şekil 4.13 22@ Proje Alanı	132
Şekil 4.14 22@ Projesinde Kullanılan Alanlar	134
Şekil 4.15 Poblenou Bölgesi	135
Şekil 4.16 Poblenou'da gerçekleştirilmiş bir konut projesi. Cerda Planı' ndaki dokunun güncel yorumu	135

İSTANBUL KİYİLLARINDA MEKANSAL DÖNÜŞÜM: GÜNCEL PROJELERDEN ÖRNEKLER

ÖZET

Kentler var oldukları dönemden itibaren değişim ve dönüşüm içinde şekillenmiştir. Her dönemin kendine özgü sosyo-kültürel, ekonomik, politik ve teknolojik süreçleri bu dönüşümün biçimini belirlemiştir.

Kentsel Dönüşüm, Kentsel Yenileme, Kentsel Yenileşme kavramları ülkemizde gerek akademik çevrede gerekse uygulama alanında sıklıkla tartışılan bir konu haline gelmiştir. Özellikle İstanbul'da her geçen gün yeni projeler kentsel dönüşüm adıyla gündeme taşınmakta ve bu projeler tartışılırken de dünyanın pek çok yerinde gerçekleştirilmiş dönüşüm projelerine ve modellerine referans verilmektedir.

Bu çalışmada incelenmek istenen ülkede, özellikle de 1950'lerden sonra ortaya çıkan değişimlerin İstanbul'un kentsel kıyı mekanına etkileridir. Değişimler, İstanbul kıyılarının geleneksel karakteri ve kent ile organik ilişkisinin gözden geçirilmesinden yola çıkarak, dönüşen kent mekanına etkileri olarak incelenmektedir. İstanbul gibi bir su kenarı metropolünde suyun getirdiği avantajlardan daha iyi yararlanabilmek için kentin kendine özgü kimliği ve tarihsel sürekliliğine uygun büyüme ve gelişme modelinin nasıl olması gerektiği tartışılmaktadır.

Kıyı kavramı ve kıyı alanlarının kentler için önemi ve kentsel dönüşüm kavramının dünyada ve ülkemizdeki, gelişim süreci açıklanmış, İstanbul'un kıyı kenti özelliğinin tarih sürecindeki değişimi anlatılmıştır.

İstanbul'daki kentsel dönüşüm projeleri başlıklı üçüncü bölümde; İstanbul kıyılarında gerçekleşmiş ve gerçekleştirilmesi düşünülen dönüşüm projeleri konumu ve önemi, proje alanı ve kapsamı, yenileme nedenleri, organizasyon modeli ve sonuçları araştırılmıştır. Tez kapsamında İstanbul kıyıları için tasarlanmış Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Süreci, Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi, Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi projeleri ve Haliç 1/5000 Master Planı kapsamında Haliç kıyılarında yapılmış dönüşüm projelerinden Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi Söğütözü Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi, Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi) projeleri irdelenmiştir. Bu belirlenen ve araştırmaya konu olan projelerin seçilmesinin nedenleri proje büyüklükleri kapsamı ve organizasyon modelleri bakımından kentin mimarisi, belleği ve tarihi silüeti için çok önemli ve etkili coğrafik ve topografik konuma sahip olmalarıdır.

Dördüncü bölümde ise kentsel dönüşüm konusunun daha derinlemesine anlaşılması, bu projelerin nasıl gerçekleştirildiği ve nasıl bir modele dayandırıldığının anlamak,

Türkiye'nin kendi dönüşüm modelini oluşturmaya katkıda bulunabilmek için dünyada önde gelen kentsel dönüşüm projelerinden Barselona örneği incelenmiştir. Barselona kenti, ortaçağlardan günümüze kadar, planlama, mimarlık ve kentsel gelişme konularında farklı deneyimleri barındıran bir kent olmuştur. Kent, özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya koyulan planlama ve mimarlık performansları bakımından, her zaman farklı örneklerin tartışılmasına olanak sunmuştur. Barselona, kentler arası rekabetin çok yüksek olduğu bu dönemde, rekabete katılan ancak yerel dinamikleri, kültürü, kimliği, eserleri ve geçmişi ile sentezleyebilen ve kentlinin ihtiyaçlarını ve yararını gözetken bir kenttir. Barselona kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını 1992 Olimpiyat oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir. 80'lerden önce tersi doğrultuda yönlendirdiği gelişimini, kent 80 sonrasında, liman yönüne geri döndürerek onu odak olarak kullanmaktadır. Kent su arakesitinde yarattığı yeni yüzle büyük bir canlanma kaydetmiş ve bu canlandırıcı etkiden kentin diğer potansiyel kıyı bölgelerinde de yararlanmayı planlamaktadır. Barselona kıyı şeridi yeniden düzenlenmiş; alışveriş, rekreasyon, dinlenme, eğlence üniteleri ile farklı bir kimlik kazanmıştır. Barselona limanı 92 olimpiyatları için yeniden düzenlenmiş projede amaçlanan olimpiyatlar sonrasında da sağlıklı ve yaşanılır bir kent yaratmak olmuştur. Barselona kentinin geçirdiği bu kentsel dönüşüm süreci, Türkiye'de son günlerde çok tartışılan dönüşüm olgusuna olumlu kaynak ve örnek oluşturabilecek niteliktedir.

Son olarak değerlendirme bölümünde, İstanbul kıyılarında yapılmış kentsel dönüşüm projelerinde yerel yönetimlerin ve özel sektörün kısa vadeli hedefleri doğrultusunda hazırlanan parçacı projeler uygulandığı vurgulanmıştır. İstanbul kentinin diğer dünya kentleriyle rekabet edebilmesi ve olumlu yönde gelişebilmesi için bütüncül bir planlama anlayışının benimsenmesinin gereklilikleri ortaya konmuştur. Toplumun farklı kesimlerinden aktörleri içeren geniş çaplı katılımcılık, özel sektör ve kamu ortaklığı ilkeleri, kamusal bir alan olarak tanımlanan kıyılarda hazırlanan dönüşüm projelerinin sürdürülebilirliği için büyük önem taşımaktadır.

COASTAL SPATIAL REGENERATION IN ISTANBUL: EXAMPLES FROM CURRENT PROJECTS

ABSTRACT

Cities have been shaped within changes and transformation since they existed. Unique socio-cultural, economic, political and technological process of each period has determined the form of this situation.

Urban regeneration, Urban Renewal, Urban Innovation concepts and implementation in both academic circles and in practice has often been discussed in our country. Especially in İstanbul, new urban regeneration projects are moved to the agenda and the model transformation projects in many different parts of the world are given as references.

This study analyzes the effects of the changes that has especially been occurred after the 1950's on İstanbul's coastal locations. Changes are examined within the effects of the traditional character of İstanbul shore and its organic relation with the city. How the growth and the development of the city's own unique identity and historical continuity should be modeled in order to benefit from the advantages of water more, has been discussed.

The concept of coastal, the importance of the coastal areas for the cities and the developmental process of the concept urban transformation both in our country and in the world has been explained. In addition, the developmental process of the coastal characteristics of İstanbul is explored.

In the third section which has been titled as İstanbul's urban regeneration projects; the location and its importance, the project area and its scope, the renovation cause, the organisation model and the results of the regeneration projects that have been realized and will be carried out on the shores of İstanbul. In this thesis, Kadıköy Square, Haydarpaşa-Harem Around Urban Development Process, Haydarpaşa Station and Port Project, Salıpazarı Harbor and tourism complex project that have been designed for the shores of İstanbul and Feshane International Crafts Fair Congress Center Sötlüce and Cultural Activities Center Project, Rahmi Koç Industry Museum (Hasköy Shipyard) regeneration projects that are in the scope of the Golden Horn, 1/5000 Master Plan have been discussed. The projects that have been determined and have been the topic of the research are chosen due to the size, the scope and organisation models of the projects which have great importance on the architecture, memory and the historic silhouette of the city since they have very effective geographical and topographical locations.

In the fourth chapter Barcelona-one of the most important urban regeneration projects in the world has been examined in order to clarify the urban regeneration topic, how these topics were carried out and how it was based on a model to contribute Turkey's regeneration model. Barcelona is a city that has different

experiences on planning, architecture and urban renewal from medieval to present. Kent, especially since the second half of the 19th century displays different performances on planning and architecture and has presented different models. Barcelona has synthesised the local dynamics, culture, identity, history and antiquities and has considered the needs and the benefits of the community. Barcelona combined the purpose of gaining a new identity and dynamism, regaining the urban spaces back to the city and to form a new European city on the coast with 1992 Olympic games organisation and it has used the re-established relationship with water. The Barcelona city had directed its development on land before the 80's. However after the 80's it has drew the emphasis on harbor. It has been regenerated with the new aspect of the intersection of the water and the city. The city is planning to use this aspect in different potential coastal areas. The Barcelona coastline has been redesigned and has gained a new identity with the shopping, recreation, entertainment modules. The urban regeneration process of the Barcelona city is a constructive example and resource to the regeneration topic that has often been discussed in Turkey.

Finally, in the evaluation section, the emphasis is given on the urban regeneration projects on the shores of İstanbul. The private sector and the local governments' short- term objectives determine the fragmentary projects which have been carried out. It is indicated that a holistic planning concept should be applied in the projects that are carried out in İstanbul in order to compete with other world cities. Involving actors from different sectors of society large-scale participation, partnership, private sector and public policy have great importance for the sustainability of the regeneration projects that are carried out on the shore defined as public sphere.

1. GİRİŞ

1.1. Tezin Amacı

Kentler var oldukları dönemden itibaren değişim ve dönüşüm içinde şekillenmiştir. Her dönemin kendine özgü sosyo-kültürel, ekonomik, politik ve teknolojik süreçleri bu dönüşümün biçimini belirlemiştir.

Kentsel Dönüşüm, Kentsel Yenileme, Kentsel Yenileşme kavramları ülkemizde gerek akademik çevrede gerekse uygulama alanında sıklıkla tartışılan bir konu haline gelmiştir. Özellikle İstanbul’da her geçen gün yeni projeler kentsel dönüşüm adıyla gündeme taşınmakta ve bu projeler tartışılırken de dünyanın pek çok yerinde gerçekleştirilmiş dönüşüm projelerine ve modellerine referans verilmektedir.

Tezin amacı konunun daha sağlıklı anlaşılması, bu projelerin nasıl gerçekleştirildiği ve nasıl bir modele dayandırıldığının anlamak ve Türkiye’nin kendi dönüşüm modelini oluşturmaya katkıda bulunabilmek için İstanbul kent kıyısındaki dönüşüm projelerini, projenin ortaya çıkış nedeni, proje kapsamı, organizasyon modeli, sürdürülebilirlik etkisi, katılım derecesi ve sonuçları yönüyle incelemektir. Dünyada önde gelen kentsel dönüşüm projelerinden Barselona Kentsel Dönüşüm Süreci’ne de olumlu bir örnek oluşturması bakımından tez kapsamında incelenmiştir.

1.2. Tezin Kapsamı

Tezin kapsamı; İstanbul’da ekonomik ve teknolojik değişimlerin etkileriyle değişen kıyı alanlarındaki dönüşüm projeleri incelemek ve değerlendirmektir.

Tez 5 ana bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde, çalışmanın konusu ve önemi üzerinde durularak, amaç belirlenmekte, belirlenen hedefler doğrultusunda tezin kapsamı ve izlenen yöntem tanımlanmaktadır.

Kıyı kavramı ve kentsel dönüşüm başlıklı ikinci bölümde, kıyı kavramı ve kıyı alanlarının kentler için önemi, kentsel dönüşüm kavramı ve kentsel dönüşüm

kavramının dünyada ve ülkemizdeki, gelişim süreci açıklanmış, İstanbul'un kıyı kenti özelliğinin tarih sürecindeki değişimi anlatılmıştır.

İstanbul'daki kentsel dönüşüm projeleri başlıklı üçüncü bölümde; İstanbul kıyılarında gerçekleşmiş ve gerçekleştirilmesi düşünülen dönüşüm projeleri konumu ve önemi, proje alanı ve kapsamı, yenileme nedenleri, organizasyon modeli ve sonuçları araştırılmıştır. İstanbul için tasarlanmış Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Süreci, Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi, Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi projeleri ve Haliç kıyılarında yapılmış dönüşüm projelerinden Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi Söğütözü Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi, Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi) projeleri irdelenmiştir. Bu belirlenen ve araştırmaya konu olan projelerin seçilmesinin nedenleri proje büyüklükleri kapsamı ve organizasyon modelleri bakımından kentin mimarisi, belleği ve tarihi silueti için çok önemli ve etkili coğrafik topografik konuma sahip olmalarıdır.

Barselona ve diğer Avrupa kentlerinde dönüşüm başlıklı dördüncü bölümde ise, Avrupa'da kentsel dönüşüm kavramının gelişimi ve uygulama süreci incelenerek, kentsel dönüşüm projeleri arasında başarılı ve özgün bir örnek olarak değerlendirilen Barselona kentinin dönüşümü araştırılmış ve İstanbul'un kendi kentsel dönüşüm modelini geliştirebilmesi için örnek proje olarak incelenmiştir.

Sonuç bölümünün yer aldığı beşinci bölümde ise, İstanbul ve Barselona'da yapılmış kıyı dönüşüm projeleri değerlendirilerek ortak bir değerlendirme yapılmıştır.

1.3. Tezin Yöntemi

Tezin amacına uygun bir şekilde, kıyı kavramı, kıyı alanlarının kentler için önemi, kıyı alanı kullanımlarının değişim süreci araştırılmıştır.

İkinci aşamada, tezin kavramsal çerçevesini oluşturabilmek amacıyla kentsel dönüşüm kavramı ve dönüşümle ilişkili küreselleşme, sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kentsel gelişme, katılım, planlamanın bütünlüğü, kent kültürü, kent ve kıyı kimliği kavramları incelenmiştir.

Kentsel yenilemenin gündeminde önemli yer tutan, İstanbul'da kıyı alanlarında için uygulanmış ve uygulanması düşünülen projeler ile İstanbul kıyılarının son yıllarda geçirdiği değişim süreci araştırılmıştır. İstanbul'da son yıllarda kent gündeminde

sıkça yer alan Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Projesi, Tarihi Haydarpaşa Garı ve Limanı Projesi, Karaköy-Salıpazarı için önerilen Salıpazarı Turizm ve Liman Kompleksi Projesi ve Haliç kıyılarında uygulanmış projeler analiz ve karşılaştırma yöntemleri aracılığıyla tez kapsamında belirlenen kavramlar doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Ayrıca, dünyanın önde gelen dönüşüm projelerinden Barselona'nın kentsel dönüşümünü örneklem (case study) olarak yer almıştır. Barselona kentine bir inceleme gezisi yapılmış ve kentin geçirdiği değişim yerinde deneyimlenmiştir. İstanbul'un kendi dönüşüm modelini oluşturabilmesi, kent ve kıyı kimliğini, özgünlüğünü koruyabilmesi için Barselona'nın geçirdiği süreç olumlu bir örnek olarak ele alınmıştır.

Yapılan bu araştırmalar sonucunda yöntem olarak İstanbul'da yer alan örneklerin benzer ve farklı yönleri ortaya konmuş, Barselona'nın dönüşümünden yola çıkılarak İstanbul için öneriler sunulmuştur.

2. KIYI KAVRAMI VE KENTSEL DÖNÜŞÜM

2.1 Kıyı Kavramı, Kıyı Alanlarının Kentler için Önemi

Kıyı, kara ile suyun birleştiği alandır. Mimarlıkta özel bir alan ve kavram olarak tanımlanır. Kıyılar kentlerin ayrıcalıklı arazileridir. Mekansal tasarım olanakları açısından olağanüstü zenginliklere sahiptirler. Yalnızca coğrafi konumlarından dolayı değil, yarattıkları kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeniyle de kıyılar farklıdır. Bu ayrıcalıklı konumlarıyla tarih içinde uygarlıkların öncelikli yerleşim alanları olmuşlardır. Bunun başlıca nedenleri suyun ulaşım ve ticareti kolaylaştırmasıdır.

Bir dünya haritasının üzerinde tüm kıyılara paralel içeriye doğru 60 km.lik bir hat çizilse dünya nüfusunun yarısının bu tanımlanan alan içerisinde kaldığı görülür. Uzmanlar bu sayının 2020’de üç katına çıkacağını belirtiyorlar. Bugünkü eğilimin sürdüğü durumda, önümüzdeki yıllarda kıyı şeridindeki yapılaşmanın oldukça artacağı da kolayca tahmin edilebilir (Golem, 2003).

Kıyı, sadece tasarımcının değil, yöneticilerin, siyasi otoritelerin hatta kentlinin kendisini ifade etme alanı olmaktadır. Birçok batı örneğinde, kentsel mekanın, yeniden ele alınırken politik süreçlerin bir parçası olarak planlandığını görmekteyiz. Bugün mimarlığın çeşitli platformlarında tartışılan kavramlar (şeffaflık, çoğulculuk, çok kültürlülük, katılım gibi) kıyı mekanında sıklıkla karşılık bulmaktadır. Bunun nedeni, kıyının kamu alanı ve toplumsal buluşma noktası olarak taşıdığı değerdir.

2.1.1 Şehirlerin Gelişimi Açısından Kıyı Alanlarının Önemi

Su kenarlarında 2 türlü kent yerleşim tipi vardır:

- a. Kanal / nehir yerleşmeleri (Venedik, Amsterdam)
- b. Kıyı yerleşmeleri (İstanbul, St. Petersburg)

Şehir gelişimi için su ögesi, şehirlerin ilk kuruluşlarından beri önemli bir çekim alanıdır. Ulaşım ve ticaret bunun en önemli nedenidir. Kıyı, su kentleri için bir davet, suya dönüşür. Suyu onunla birlikte var olan kentlerde, eski ve yeni zorluklara

rağmen, varlıklarının ve gelişimlerinin özdeki karakteristik elemanını ifade eden bağ olarak tanımlamak çok doğrudur. Su-kent ilişkisinin, farklı disiplinlere ait bakış açıları ve farklı coğrafi konumlara bağlı olarak, çeşitli görünüşleri bulunmaktadır. (Bruttomesso, 1993)

Yapı malzemelerinin ve yiyeceklerin ulaştırılması, bir savunma çizgisi, bir su elde etme kaynağı ve gücün göstergesi olarak şehirlerdeki su elemanının büyük önemi vardır. Hemen hemen Avrupa'nın bütün büyük şehirlerinin bir nehirle, bir haliçle veya bir açık denizle yakın ilişkisi bulunmaktadır. Şehir formuna endüstri devrimiyle getirilen değişiklikler bile şehrin su sınırlarını kaybetmesine izin vermemiştir. 19. yüzyıl endüstri şehirlerinin çoğu su kenarında konumlanmıştır. Londra, New York, Buenos Aires, Cape Town ve Sydney önemli örneklerden sadece birkaç tanesidir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).Ulaşım yolu, bir savunma çizgisi, bir su elde etme kaynağı, doğal bir sınır ve gücün göstergesi olarak şehirlerde kıyının büyük önemi vardır.

Suyun karayla ilişkisinin biçimi sayısız peyzajı ortaya koyar. Kente biçimsel kimliğini veren en önemli etkenler arasındaki bu farklı peyzajlar, görsel olarak kentler arasında farklılıklar oluştururken, aynı zamanda kentin suyla ilişkisini, suyun kullanımını da tarifler. Kıyının kesitinin, örneğin gemilerin yanaşmasına olanak tanıyıp tanınamaması, o kıyıda yer alabilecek işlevleri doğrudan etkiler, kıyının karada devam eden kesiti de örneğin, kumluk, kayalık, uçurum, vs. gibi farklı karakterlerde oluşu, kıyıdan geriye doğru oluşturulacak yerleşim koşullarını belirler (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

Kentsel kıyılarda yer alan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik değerler, birbirine benzer olabilir. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, hummalı bir koşuşturma, insanlar, aktiviteler ve işlevlerin eşi görülmemiş bir karışımı izlenebilmektedir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).Suyla ilişkili kullanımlar olarak endüstrilerin, sadece liman aktiviteleriyle doğrudan bağlantılı olanları değil, genelde birçoğu, büyük su alanlarına yakın veya üzerinde konumlandırılmak durumundadır. Su kenarı konumlarının genelde tercih edildiği diğer kentsel kullanımlar ise rekreasyon, turizm ve konutu içerir.

Ayrıca, nehir, göl ve deniz kıyısı manzaralarıyla öne çıkan yerlerin popülerliği, insanların genellikle su özellikli peyzajlara ait bir estetik tercihe sahip olduklarını

göstermektedir. Bugünün kitle turizmi olgusunun, dünyanın her tarafında yayılmış ve gelişmiş bir gelenek olan, geleneksel İngiliz deniz kenarı tatili ile başladığı söylenebilir (Hudson, 1996).

2.1.2 Ekonomik ve Politik Açıdan Kıyı Alanlarının Önemi

Birçoğu aynı zamanda liman kenti olan kıyı kentleri, 1970’lerden itibaren, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedeniyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 20 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olmuşlardır (Erkök, 2002).

Kıyı alanlarının nitelikleri, onların kentsel gelişimin sağlanması bakımından eşsiz bir bölge oluşturduğu yönündeki görüşleri destekler. Eski limanların ve ona eşlik eden taşımacılık ve endüstri alanlarının gerilemesi, halkın “kıyı kentleşmesine” yeniden giriş imkanı kazanmasını sağlamıştır (Bren ve Rigby, 1994). Kıyı alanları, gözle görünür boyutlarda sosyal, eğlence ve çevre yönünden faydalar sağlamışlar ve güçlü menfaatler onların politik ve ekonomik durumlarını, önemlerini yükseltmiştir. Kıyı alanları kişisel politik hırslara hizmet etmede kullanılmış ve global ekonomideki yeni kavşaklara ev sahipliği yapmışlardır. Kıyı alanlarının ekonomik ve sembolik anlam ve önemi, mevcut kentsel alanların yakınında büyük gelişme bölgeleri oluşturan, bazı durumlarda da şehir merkezine doğru önemli boyutlarda genişlemeye neden olan kullanılmayan limanlar veya denizden toprak kazanılarak ıslah edilen bölgelerde, özellikle desteklenmiştir. Kıyı alanı aynı zamanda, küresel ekonominin ve para sermayesinin genişleme gösterdiği dönemlerde yatırımlar için birer hedef haline gelmişlerdir. Finansal ve mülkiyet çıkarlarının ortak operasyonları için bir buluşma noktası olarak kıyı alanları, sermaye birikimlerinin yeni kentsel yerleşim yerleri oluşturulması maksadıyla transferinde önemli bir rol oynamıştır (Amin ve Thrift, 1992).

Kıyı alanlarının yeniden gelişme için müsait hale gelişinin nedenlerini Hall (1993), eski limanların gerilemesini, taşımacılıkta konteynırların kullanılmasına, yeni rıhtım ve liman teknolojilerine, gemilerin büyüklük ve şekilleri ile ülke içine kargo, mal taşıma sistemlerindeki değişikliklere bağlamaktadır. Limanların ekonomik durumu ve birbirleri arasındaki rekabet, liman tesislerinin yeni yerleşimlerini daha derin

sularda ve daha iyi ülke içi taşımacılık ağları sunabilecekleri yerlerde konumlanmaya zorlamıştır. Bu süreç, kentsel gelişim için yeni bir cephe ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak, kıyı kentleri tarafından kullanılmak üzere çok fazla miktarda doklar doğmuş ve endüstri gelişimi meydana gelmiştir. Bununla birlikte, aynı zamanda yeni limanların, birleşik ticari bölgelerin, destekleyici altyapıların ve ulaştırma-taşımacılık ağlarının da gelişmesi gerekli olmuştur.

Kıyı alanlarının benzersizliğinin vurgulanması yönündeki eğilim belki de birçok faktörden kaynaklanmaktadır. Kıyı alanları, politik hırsları ortaya çıkaran büyük ve başarılı gelişmelere bir platform oluşturabilir veya bir şehir ya da ulusun küresel ekonomiye entegre olmasını sağlayabilir. Belki de, ekonomik ve politik önemleri nedeniyle, kıyı alanları yeni kent fenomeni için oyun alanı olarak görülmektedir. Buralar, uluslar arası gelişim sermayesi için birer arena ve post modern kültüre, “post-Fordist ekonomiye” geçiş için ve buna bağlı olarak yapılaşmada ve kentsel tasarımda ortaya çıkan değişikliklere birer basamak olarak sunulmaktadır (Ashword ve Voogd, 1990). Yine de, bu durumun kıyı alanlarının yeni şeylerin meydana geldiği eşsiz yerler anlamına mı geldiği yoksa sadece kapitalizm güçlerinin belirgin şekilde yeni bir dış görünüşün altında uygulandığı yerler mi olduğu şüphelidir.

Kıyı alanları, gelişimciler ekonominin genişleyen ve bol kazançlı sektörlerinden rant temin ettikçe, ortaya çıkan ekonomik değişimi de yansıtabilirler. Gerek gelişme gerekse sermayeyi toplaması bakımından, kıyı alanlarının ulusal ve uluslar arası alanda yükselen oyuncularını kendine çektiği şeklinde bir düşünce mevcuttur (Whimster, 1992).

Örnek olarak Barselona ve Sydney limanlarının yeniden yapılanması üzerinde farklı kuvvetler etkin olmuştur ancak bu limanlar aynı kategori içerisine girerler; bunların hepsi halka açık alanlar, plajlar ve eğlence olanakları sağlamaktadır. Amaç kentsel turizme katkı sağlamak ve kültürel merkez olmaktır. Sydney’ de olduğu gibi, kıyı alanı sahil boyu alışveriş alanı, “shopping-front” gibi de kullanılabilir. Bu yaklaşım Sidney kentinin politik ve küresel sembollerle dünyanın geri kalanının dikkatini çekmesini sağlamıştır.

2.1.3 Kıyı Alanlarında Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Dönüşüm kavramı, 2. Dünya Savaşı sonrası yeniden yapılanma sürecini takip eden yıllarda Batı Avrupa’da ortaya çıkmıştır. Şehirsel kıyı cephesinin yeniden

canlandırılması olgusu ise 1970' lerde Kuzey Amerika' da değerlendirilmiş ve 1980' lerde Avrupa liman şehirlerinde yayılmıştır. Bu tarihten beri, şehrsel yeniden canlandırma sorunu dikkate değer bir şekilde önemli hale gelmiş, ulusal ve yerel otoriteler tarafından kabul edilmiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

Tarih boyunca kıyı kentlerinin gelişiminde, liman ve kentsel işlevler, birbirinden ayrılmaz elemanlar olarak çok yakın biçimde iç içe geçmişler, ancak 20. yüzyılın son yıllarında birbirlerinden ayrılmışlardır. Bunun başlıca nedenleri ise;

- Teknolojik değişiklikler,
- Coğrafik değişiklikler,
- Sosyo-ekonomik değişiklikler, olarak sıralanabilir.

İlk olarak; teknolojik değişiklikler, son 30 yıl boyunca başlıca limanlarda denizcilik teknolojisi ve taşımak taşımacılığının yaygın gelişimini, ro-ro yükleme ve boşaltma metotlarını ve büyük miktarda kargo faaliyetlerini gerektirmiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

Liman ekonomisi ve limanlar arasındaki rekabeti liman tesislerini daha derin sulara ve daha iyi iç bağlantılar sunan alanlara taşınmaya zorlamıştır (Hall, 1993). Gelişen denizcilik teknolojisi, kentsel merkezlerde birleşen geleneksel ölçekleriyle oldukça uyumsuz olan yeni bir liman gelişim ölçeği gerektirmesiyle, kentler denizden ve denizcilik aktivitelerinden kopmuşlar, liman işlevi başlangıçta neden olduğu kentsel formlardan modern dönemde ayrılmıştır (Hoyle ve Pinder, 1992).

İkinci neden olarak; coğrafik değişiklikler söz konusudur, kara ve su şartları açısından modern limanların ölçeğinde büyük bir artış görülmüştür.

Üçüncü olarak ise; liman şehirlerinde sosyo-ekonomik değişiklikler, limanla ilişkili istihdamın düşüşünde dikkat çekici derecede önemli olmuştur (Hoyle ve Pinder, 1992).

Bu üç faktörle birlikte, kıyı kentlerindeki geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. 1960'lı yıllardan sonra, bu teknolojik, ekonomik faktörlere dayalı sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanması sonucu kent kıyılarından çekilmesi ile bu alanlarda yeni bir değişim ve gelişim süreci başlamıştır. Sanayi, liman ve limana dayalı işlevlerin kıyı ve kıyının gerisindeki kentsel alanlardan çekilmesi,

istihdama dayalı yeni bir göç sorununa neden oldu. Bu gelişmeler sonucunda, kentin kalbinde yer alan bu mekanlar terk edilmiş boş ve ıssız alanlar haline dönüştü.

Kentsel kıyılardaki bu çekilme, terk edilen kıyı ve gerisindeki alanların yeniden geliştirilmesi için yeni olanaklar yarattı. Bu fırsatlardan birisi, halkın, kıyıların uzun zamandır unuttuğu dinlenme, eğlence gibi olanakların farkına varması ki, bu gelişme çevreyle ilgili yaklaşımların da temelini oluşturmuştur. Diğeri ise, bu alanların kent ekonomisi ve kent refahı ile birlikte, kıyıların gerisinde yer alan kentsel alanların geliştirilmesi için yarattığı fırsatlardır (Ergun, 2004).

Böyle boş alanların kıyı alanlarında mevcut olması, en avantajlı alanlarda farklı fonksiyonlar yüklenmek adına bir rekabet oluşmasını sağladı. Yani terk edilmiş eşik diye adlandırılan kıyı boş alanları farklı kullanımlara fırsat doğurdu. Bu kullanımlar konut, restaurant ve alış veriş kompleksleri gibi kara temelli (land-based) fonksiyonlar olabildiği gibi marinalar, rekreasyon alanları ve su kullanım temelli faaliyetler de olabilirler (Hall, 1993).

Bir bütün olarak şehrsel yeniden canlandırma politikasına benzeyen kıyı cephesi yeniden gelişimi, konut stoğunun yeniden gelişimi ve şehrsel ekonomik yeniden yapılanma ve gelişimi ile ilişkilidir. Savaş sonrası dönemler boyunca bu olayı farklı döngüler izlemiştir.

Bu ekonomik yapılanma için oldukça değişken bir durumdur. 1960’larda ekonomik büyüme dönemi boyunca, limanların daha eski kısımları ve diğer şehirler için ekonomik canlanmaya ilgi azdır, oysa konut sağlamaya oldukça ilgi gösterilmiştir. Fakat bu durum 1970’lerde hızla değişmiştir. Ofislerde merkezlenen bir hizmet ekonomisinin ortaya çıkması durumunda birçok geleneksel aktivite ekonomik krize girmiştir. Terk edilmiş kıyı cepheleri ve eski sanayi alanları için başlatılan ekonomik yenileme politikalarına ilgi bu dönemde hızla artmıştır. Ekonomik ve sosyal amaçlarla politikalar arasında değişen bu denge, kıyı cephesi yeniden canlandırma çalışmalarına önemli bir zemin hazırlamıştır (Hoyle ve Pinder, 1992). 1980’lerde Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’da kentler, liman kentlerinin başrolü oynama durumunda oldukları, olağanüstü bir yeniden canlanma yaşamışlardır. “Kentsel kıyı” başarının uluslar arası bir formülü haline gelmiştir (Bren ve Rigby, 1994).

Yeni ekonomik politikalar, yeni ekonomik oluşumlar, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, kıyıların ekonomik potansiyeli ve buna karşılık dönüşümündeki maliyetin

fazla olması, yeni ve farklı bir organizasyonu beraberinde getirmiştir. Bu organizasyonun temeli kamu ve özel sektörün birlikteliğine dayanmaktadır.

Endüstri ve limanın desantralizasyonu ile birlikte, kent merkezi ve terk edilen alanlardaki sorunların temelinde özel yatırımların eksikliği görüldü. Bu sebeple bu alanlara özel yatırımları çekecek önlemler alındı. Özel yatırımların eksikliğinin sebebi olarak görülen, yerel kurumların sınırlayıcı tutumları ve vergilerin yüksek olmasına karşı yeni düzenlemeler yapıldı (Ergun, 2004).

2.2 Değişim, Dönüşüm ve Kentsel Dönüşüm Kavramları

Değişim kavramı sözlük anlamında bir zaman dilimi içindeki değişikliklerin bütünü olarak açıklanmaktadır (Url-1). Değişimin bir zaman dilimine bağlı olması onun bir süreci olduğunu göstermektedir. Bu süreç değişim kavramının karakterini belirlemektedir. Günümüzde de değişimi kavramak, geleceği bilmek, denetlemek ve kontrol etmek önemli bir unsur olmuştur. Var olanın özünü taşımak, iletmek ve geliştirmek de değişimin değerini göstermektedir. Dönüşüm kavramı ise sözlük anlamında olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılap, transformasyon olarak tanımlanmıştır (Url-2). Olduğundan başka bir hale gelme durumu var olan canlı cansız her şey için geçerli olmuştur.

Evrilmekte olan her şey değişim sürecine mahkumdur, sonucunda da dönüşmektedir. Değişim bir süreç boyunca devam etmekte ve ortaya çıkan olgu dönüşüm olarak nitelendirilmektedir. Bir önceki halinden farklı durum alması o şeyin dönüştüğünün göstergesi olmuş ve dönüşümün fiziksel olduğu kadar anlamsal içerik de taşımasını sağlamıştır. İnsanoğlu yaşamda fiziksel çevre ile kuşatılmıştır, ayrıca anlamsal bağlarla bu fiziksel çevreyle iletişim kurmaktadır. Bundan dolayı, fiziksel çevrenin değişmesi ile anlamsal bağların değişmesinin kaçınılmaz olduğu söylenebilir. Şu şekilde özetlenebilir ki, süreç içinde insan, etkileşim içinde olduğu çevresini değiştirmekte ve kendisi de bu süreç sonunda değişmektedir. Günümüzde dünya nüfusunun büyük çoğunluğunun kentlerde yaşaması da kentleşme ve yeniden yapılanma sürecini anlamamızın gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Sözlüğe göre kent, nüfusun çoğunun ticaret, sanayi hizmet veya yönetimle ilgili işlerle uğraşan, genellikle tarımsal etkinliklerin olmadığı yerleşim alanıdır (Hasol, 1998). Tarihte ilk kentlerin oluşumu insan uygarlığının başlangıcı olarak kabul

edilmiştir. Sosyal bilimciler kentlerin ortaya çıkışını neolitik evreye kadar götürmüşlerdir. Uygarlık tarihinde önemli bir yere sahip olan bu evrede, tarımsal üretim beraberinde de yerleşik yaşam ilişkileri şekillenmiştir. Uygarlık tarihi açısından önemli bir dönüm noktasını oluşturan kentlerin ‘Tarım Devrimi’ nin getirdiği bu yapı üzerinde yükseldiği bilinmektedir. Kıray’a (1998) göre tarım, nüfusun belli bir yerde toplanmasını ve yoğunluk kazanmasını sağlamıştır. Bu ilk yerleşim düzeninden sonra uygarlıkların tarihi aşağı yukarı kentlerin tarihidir denilmiştir.

Kentsel dönüşümü en genel anlamda tanımlamak gerekirse ‘değişime uğrayan kentsel bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel sorunlarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem’ olarak özetlemek mümkündür (Keleş, 2004).

Kentsel dönüşüm ile ilgili birçok farklı tanım bulunmaktadır. Bu tanımlar vurguladıkları vizyon, amaç, strateji ve yöntemlerine göre farklılık göstermektedir. Lichfield’a göre (1992), kentsel dönüşüm, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde bir uzlaşmadır. Donnison’a (1993) göre ise, kentsel dönüşüm, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir biçimde çözümlemek için ortaya konulan yeni yol ve yöntemlerdir. Roberts (2000), kentsel dönüşümü, kapsamlı ve bütünsel (entegre) bir vizyon ve eylem olarak, bir alanın ekonomik, fiziksel, toplumsal ve çevresel koşullarının sürekli iyileştirilmesini sağlamaya çalışmak olarak tanımlamaktadır. Bir başka deyişle, yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale getirilmesi; toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlardaki bu dengenin tekrar sağlanmasıdır (Roberts, 2000).

Dolayısıyla, kentsel dönüşüm, çökme ve bozulma olan kentsel mekanın ekonomik, toplumsal, fiziksel ve çevresel koşullarını kapsamlı ve bütünsel yaklaşımlarla iyileştirmeye yönelik uygulanan strateji ve eylemler bütünüdür. Bu nedenle, kentsel dönüşüm, yeni kentsel alanların planlanması ve geliştirilmesinden çok, var olan kentsel alanların korunması, planlanması ve yönetimi ile ilgilidir.

Dünyadaki ekonomik ve teknolojik gelişmeler, kentlerin yeni kimliklerinin belirlenmesinde önemli rol oynamaktadırlar. Kentlerin, sanayi kentinden, hizmetler

sektörünün ağırlıkta olduğu bir ‘global kent’ olma yarışına girmesiyle beraber, gelişmiş teknolojinin gereksinimi olan yeterli alt yapı ile birlikte nitelikli bir kentsel çevreye ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır.

Son yıllarda ekonomik kültürel teknolojik ve fiziksel açılardan kentsel dönüşüm, kent planlama ve kentsel tasarım çalışmalarında önemli bir konu haline gelmiştir. Yenileşme ihtiyacı şehirlerin sosyal ve ekonomik çöküşünden ortaya çıkmıştır. Başarılı, sürdürülebilir bir yenileşmenin esas amacının uzun süreli bir yenileme ile ekonomiyi yeniden canlandırarak zenginlik yaratmaktır (Couch ve Denneman, 2003). Kentsel yenileşme ile mevcut yapılaşmış alanlara fiziksel, kültürel, sosyal ve ekonomik olarak yeniden yatırımdan söz edilmektedir (Korkmaz, 2003).

Kentlerin büyümesi sürecinde kentsel fonksiyonlar sürekli olarak bir değişim süreci içine girerler. Bu dinamizmin ulaşamadığı tarihi kent bölgeleri ise zaman içerisinde yıpranma sürecine girerler. Bu süreci durdurup, tersine çevirecek ve tarihi kentsel alanların korunmasını sağlayacak en önemli girişimlerden biri kentsel yenileşme ve dönüşümdür.

Toplumun değer yargıları ve imgeleri ile çevrenin niteliklerinin değişmesi sonucunda, merkezi kent alanlarının beklentileri ve gereksinimleri karşılayamadığı görülmektedir. Giderek çöküntü alanına dönüşmeye başlayan kent merkezlerinin yeniden çekici hale getirilmesi için bazı önlemler alınması gerekli olmaktadır (Ülken, 2003).

2.2.1 Kentsel Dönüşüm ile İlişkili Kavram ve Tanımlar

Kentsel dönüşüm tanımları bilimsel yazında amaca ve kapsama göre çeşitlilik göstermektedir. Bu nedenle kentsel dönüşüm kavramının günümüzdeki kullanımını daha iyi kavrayabilmek için, öncelikle farklı amaç ve stratejilerin çerçevesinde değişen kentsel dönüşüm akımları kronolojik olarak sunulmaktadır.

19. yüzyıldan bugüne uygulanan kentsel dönüşüm politikaları ve müdahale biçimleri çeşitlilik göstermektedir. 1800’lerin ortalarından 1945’e kadar, kentlerdeki fiziksel ve toplumsal bozulmaya karşı en önemli müdahale biçimi “kentsel yenileme”dir (*urban renewal*). Endüstri Devrimi sonrasında, sanayi kentlerinde hızla artan çevre kirliliği, sanayi alanlarının düzensiz yapılaşması, kalabalık ve yaşam standartları düşük konut alanları ve yetersiz alt yapı hizmetleri sağlıksız kentlerin gelişmesine neden olmuştur (LeGates ve Stout, 1998).

Bu doğrultuda 20. yüzyılın ilk yarısında kentlerin sağlıklılaştırılması amacıyla İngiltere’de “Modernist Hareket” ortaya çıkar ve kentlerin İkinci Dünya Savaşı sonrası yeniden yapılanması sürecinde etkili olur. Savaş sonrası Avrupa kentlerinde oluşan büyük yıkımlar, “kentlerin yeniden inşası” (*urban reconstruction*) stratejisini gündeme getirir.

1954’ten itibaren “kentsel gelişim” (*urban development*) stratejisinin de uygulandığı görülmektedir. Bu yıllarda Batı kentlerinde gelişim kent çeperlerine de sıçrar ve birçok mevcut kent ile kasaba çevresinde banliyöler oluşur.

1960’lar ve 1970’lerin başları “kentsel iyileştirme” (*urban improvement*) ve “kentsel yenileme” (*urban renewal*) projelerine öncelik verilen yıllardır. Bu dönemde fiziksel bozulma ile toplumsal bozulma arasındaki doğrudan bağlantı kabul edilmiş; daha çok toplumsal sorunlara duyarlı ve alan odaklı kentsel iyileştirme ve yenileme projeleri geliştirilmiştir (Couch ve Fraser, 2003).

1980’lerde “Kentsel yeniden gelişim”(*urban redevelopment*) politikası yaygın olarak kullanılır. Bu dönemin dönüşüm projelerinin odağında, kentlerde boşaltılmış, atıl ve çöküntü haline gelmiş alanlarda, ekonomik canlanmayı sağlamak bulunmaktadır.

Bu amaçla, başta İngiltere olmak üzere, kıta Avrupa’sı ve Kuzey Amerika’da kentsel dönüşümün katalizörleri olarak işleyecek ‘öncü projeler (Çizelge 2.1) yapılmıştır. (Hubbard, 1995; Hall ve Hubbard, 1996) Bu öncü projelerin yarattığı yeni kentsel imajlar, bulundukları kentlerin pazarlanmasında kullanılmıştır.

Çizelge 2.1 Paris’teki “büyük çalışmalar” (Grands Travaux), (Evans, 2001).

Proje	Pound (milyon)
Orsay Müzesi	169
La Villette Bilim ve Sanayi Sitesi	569
La Villette Parkı	140
La Villette’teki Müzik Sitesi (Cite de la Musique)	97,8
Grand Louvre	526
Arap Dünyası Enstitüsü	30,7
La Defense’daki Grande Arche	113,4
Yeni Maliye Bakanlığı Binası (Grand Louvre’a yer açmak için)	375
Bastille Opera Binası	293
Fransa Kütüphanesi	549
Uluslararası Konferans Merkezi	263
Çeşitli müzelerin renovasyonu	105,2
TOPLAM	3231,5

1990 sonrasında günümüze kentsel dönüşümde kullanılan en yaygın müdahale biçimi, “kentsel yenileme” (*urban renewal*) ya da “kentsel dönüşüm” (*urban regeneration*)’dür. Bu dönemin önde gelen özelliklerinden biri, çok-aktörlü ve çok-sektörlü işbirliklerine yer verilmesidir.

1990’lardan itibaren tarihi ve kültürel miras ile ekonomik gelişme arasındaki güçlü bağın öneminin algılanmasıyla, “kentsel koruma” (*urban conservation*) da kentsel dönüşüm kavramı ile ilgili olarak ön plana çıkar. Kentsel koruma kentsel dönüşüm ile ilgili tüm kavramları kapsayan bir şemsiyedir. Özellikle Avrupa kentlerinde kentsel koruma amaçlı canlandırma projelerinin dört alanda yapıldığı tespit edilmiştir:

- a) çöküntü haline gelmiş tarihi merkezlerin canlandırılması,
- b) tarihi merkezlerin iyileştirilmesi,
- c) tarihi değeri olan sanayi ve ticaret alanlarının canlandırılması,
- d) küçük ve orta büyüklükteki tarihi kentlerin korunması (Drewe, 2000).

Çizelge 2.2 Kentsel Dönüşümün Evrimi, (Robert, 2000).

Kentsel Dönüşümün Evrimi					
Dönem	1950'ler	1960'lar	1970'ler	1980'ler	1990'lar
Politika Türü	Yeniden İnşa (<i>reconstruction</i>)	Yeniden Canlandırma (<i>revitalisation</i>)	Yenileme (<i>renewal</i>)	Yeniden Gelişim (<i>redevelopment</i>)	Dönüşüm (<i>regeneration</i>)
Ana strateji	Sıklıkla nazım plan temelinde, kasaba ve kentlerdeki eski alanların yeniden inşası ve yayılımı; banliyölerin gelişimi	1950'lerin stratejisine devam edilmesi, banliyö ve çeperin gelişimi, sağlıklılaştırmayla (<i>rehabilitation</i>) ilgili bazı erken dönem müdahaleleri	Yerinde yenilemeye ve semt şemalarına odaklanma, çeperde gelişimin devam etmesi	Gelişim ve yeniden gelişimle ilgili birçok ana şemanın varlığı, büyük projeler, taşra projeleri	Daha kapsamlı politika ve uygulamalara doğru hareket, bütünleşik müdahalelere yapılan vurgunun artması
Mekansal vurgu	Merkezi alanlar ve çeperdeki gelişimlerin yer değiştirmesi	1950'lerdeki müdahalelere devam ederken, buna paralel olarak mevcut alanların sağlıklılaştırılması	Eski kentsel alanlarda daha geniş çaplı bir yenileme	Yer değiştirmelerde ve yeni gelişimlerde artış, büyük projeler	1980'lerden daha mütevazı müdahaleler, miras ve korumanın önem kazanması

Yine bu dönemde uygulanan bazı kentsel canlandırma projeleri ise kültürel etkinliklerin öncülüğünde kentsel dönüşümü sağlamayı amaçlamaktadır (Fraser ve

diğ., 2003). Glasgow, Dublin, Rotterdam gibi Avrupa'nın kültür başkentleri olma yarışını kazanan kentler, kent merkez ve çeperlerindeki, eski liman ve sanayi alanlarındaki çöküntü bölgelerinin canlandırılmasını bu tür projelerle sağlamışlardır. Kültürel eksenli kentsel dönüşüm (culture-led regeneration) kavramı bu devreye denk düşmektedir. Robert'ın (2000) kentsel dönüşümün evrimini gösteren tablosu (Çizelge 2.2), tüm bu tarihsel süreci özetlemektedir.

2.2.1.1 Küreselleşme (Globalization)

Giddens (1991), küreselleşmeyi, modernliğin sonucu olarak nitelendirmiştir. Uzak yerleşimlerin birbiri ile ilişkilendirildiği yerel oluşumların kilometrelerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği dünya çapındaki olayların toplumsal ilişkilerin yoğunlaşması olarak tanımlanmaktadır. Geç modernliği açıklayan mekanizmalar ise aynı zamanda küreselleşme mekanizmalarını oluşturmaktadır. Giddens, alışveriş merkezindeki dükkanların birçoğunun dünya çapındaki mağazalar zincirine ait olduğunu, bunların açılıp kapanmasında yerel kararların değil küresel piyasa mekanizmalarının belirleyici olduğunu söylemiştir. Ayrıca, küresel kararlarda bireyin yakınlık kavramının da farklılaştığını vurgulamıştır (Giddens, 1994).

Küreselleşmenin hem toplumsal, hem ekonomik hem de teknolojik boyutları görsel kültürün yaratılmasını sağlamıştır. Dünya görsel olarak dev bir devinim alanı olarak özel yaşam mekanlarına girmiştir. Görsel deneyimler günümüzde mekanla kurduğumuz bedensel deneyimin önüne geçmiştir. Bu durum yeni zaman ve mekan anlayışımızın belirleyicisi olmuştur. Mekan duyumunun oluşmasına yönelik uzaklık, yakınlık, tanıdıklık gibi kavramlar yok olmaktadır. Teknolojik zaman ve mekan kavramı duyularla algılanabilir olanın yerini almıştır.

Thorns (2004) küreselleşmeyi ekonomik, kültüre odaklı, teknolojik ve çevresel açılardan özetlemiştir. Küreselleşmenin ekonomik açıdan anlamı, günümüzde gittikçe şiddetlenen küresel rekabet içinde yaşadığımızla ilişkilidir. Serbest ticaret ve sınırların ortadan kalkması politikaları ulusal yapıda ekonomik büyüme için önemli hale gelmiştir. Küreselleşmenin kültüre odaklı anlamı ise, teknolojik ve ekonomik süreçlerin de etkisiyle insan dolaşımının dünya üzerinde artmasıyla ilişkilidir. Yeni iletişim sistemleriyle kültürler arası etkileşim güçlenmiş, dünyanın farklı yerlerinde olmasına rağmen benzer etkinliklerde bulunan ve yaşayan insanlar olmuştur. Bu beraberinde, homojenlik ve çeşitlilik hakkında tartışmaları gündeme gelmiştir. Bu

noktada küreselleşmede insan aktörlüğünün boyutu tartışma konusu olmuştur. Küresel bilgi ve eğlence akımında yerel kültür farklarının kaybolması ve benzerliklerin artışı ile sonuçlanan yeme içme alışkanlıkları ve eğlence deneyimleri standartlaşmıştır. Küreselleşmenin teknolojik açıdan anlamı, yeni iletişim şekillerinin, (elektronik faks, internet, e-mail ve www gibi,) ortaya çıkmasıyla ilişkilidir. İletişim sistemlerindeki dönüşümün, bilginin paylaşımının ve dünya üzerinde diğerleriyle iletişimin, anında ve düşük maliyetlerle kurulmasını ortaya çıkarmıştır (Thorns, 2004).

Uluslar arası sermayenin dünya üzerindeki hareketi, teknolojik devrim, iletişim ağının gelişimi zaman ve mekan duyumunda önemli değişimlere yol açmıştır. Harvey (1996), tarafından zaman ve mekan sıkışması (space-time compression) olarak ifade edilen bu durum gece ve gündüz ayırımına bağlı bir zaman ve mekan duyumunu ortadan kaldırmıştır. Virilio'nun 'sahte gün' tanımı yeni bir zaman ve mekan duyumdur; günümüzde uydular sayesinde izleyici başka bir günün ışığı ve yeriyle birliktedir. Sermaye açısından ele alındığında ise gece ve gündüz olarak dilimlere ayrılan bir zaman ayırımından söz edilemez. Çünkü küresel düzlemde 24 saat açık borsalar, bir pazardan diğerine networkler içinde bir dünya yaratır (Harvey, 1996).

21. yüzyılda dünyanın küreselleşme dalgası ile büyük bir dönüşüm yaşadığı birçok alanda gündeme getirilmiştir. Oysa küreselleşme günümüzden çok öncesinde dünyanın küresel bir yapıya sahip olması fikri ile ortaya çıkan bir kavram olmuştur. Günümüzde ise küreselleşmenin çok boyutlu bir yapıya girmesi ve yeni anlamalar kazanması bu kavramın mekan ve zamanda farklılık yaratan, karmaşık bir süreç haline gelmesine yol açmıştır. Küreselleşmenin yansımaları olarak sayabileceğimiz elektronik iletişim ağları ve toplu ulaşım kentlerde yeniden yapılanma üzerinde önemli değişikliklere sebep olmuştur.

Küreselleşme süreci aynı zamanda günümüzdeki toplumsal değişmeyi de yansıtmaktadır. Yerel oluşumlar kilometrelerce uzaktaki oluşumlar tarafından şekillenmektedir. Yerel olaylar her ne kadar küresel süreçlerden farklı yönde gelişebilse de yerel dönüşümler küreselleşmenin bir parçasıdır (Aslanoğlu, 2000).

Şehirlerde ekonominin yeniden yapılandırılması ile dünyada sermayenin dolaşımı, endüstri sonrasında ve bununla birlikte küresel entegre olma döneminden itibaren

hızla yükselen bir ivmeye sahip olmuştur. 1980 ve 1990'lı yıllarda küresel ve yerel değişimlerin analizi yeniden önem kazanmıştır. Ekonomik yeniden yapılanma sürecinde, endüstrisizleşme ve bunun şehrin mekansal ve sosyal yapısına getirdiği dönüşümler araştırılmıştır (Smith, 1996).

Kentlerin küresel süreçte yer alabilmek için çeşitli girişimlerde bulunmaları gerekmiştir. Küreselleşme sürecinde sadece bazı kentler ön plana çıkarak cazibe noktası olma yolunda küresel ekonominin getirilerinden faydalanabilmişlerdir. Avrupa'da bu süreç, kendilerini yenileyemeyen eski sanayi kentlerinin küresel ilişkiler ağının dışında kalmaları ve dolayısıyla bu ilişkiler ağının ortaya çıkardığı refahtan pay alamaması sonucunu doğurmuştur.

Farklı ülke toplumlarında tek tipleşmeye, ortak bir kültür oluşturmaya iten güç olarak tanımlanan küreselleşme; kentleri küresel kent olma yolunda yeniden yapılanma süreçlerine taşımıştır. Bu sürecin gelişmiş ülkeler lehine işleyen bir sistem baskısı oluşturması tartışma konusu olmuştur. Kentlerin rekabetinde yerelliklerin ön plana çıkarılması gibi ifadeler küresel ve yerel arasındaki dengelerin çok iyi tanımlanmasını gerekli kılmıştır.

2.2.1.2 Sürdürülebilirlik ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişme:

Sürdürülebilirliğin ana fikri, uygarlaşmanın, gelecek nesillere, dünya üzerindeki tüm yaşamı ilgilendiren sürdürülebilir sistemleri sağlama sözünü vermek olarak özetlenmiştir (Bartuska ve Kazimee, 2002). Ayrıca günümüzün gereksinimlerini karşılarken gelecek nesillerin de gereksinimlerini karşılamalarına olanak tanıyacak şekilde kaynakların kullanımının sınırlanması da sürdürülebilirliği en genel anlamda açıklamaktadır (Koçhan, 2003).

Sürdürülebilirlik terimi en geniş anlamında ekolojik sürdürülebilirliğe referans olarak kullanılmıştır. 1992'deki Dünya Zirvesi'nden sonra birçok uluslar arası organizasyonda sosyal sürdürülebilirlik, ekonomik sürdürülebilirlik ve toplumsal sürdürülebilirlik hatta kültürel sürdürülebilirlik kavramları sürdürülebilir gelişmenin alt başlıkları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sürdürülebilir özgül sosyal ilişkiler, gelenekler veya yapıların ihtiyacının desteklenmesi üzerine sosyal sürdürülebilirlikten bahsedilmiştir. Günümüz toplumsal yapısı sürekli bir değişim içindedir ve bu sosyal değişime ayak uydurmak için sosyal yapının da sürekli değişmesi gerekmektedir. Bundan dolayı, sosyal sürdürülebilirliğin bu noktada tam

olarak neyi ifade ettiği tanımlanamamıştır. Gelişmenin değerli bir miras olan kültüre karşı sorumluluğu her zaman olmalıdır. Çünkü kültür geçmişteki değerlerin günümüze taşınmasında önemlidir. Kültür durağan bir kavram değildir, günümüz süreçlerinde etkileşim halindedir. ‘Kültür insanın gelişen ve değışen doğasında yenilikleri ve değışmeyi kabul etmediği zaman ne kadar gelişmenin bir aracı olabilir?’ sorusu sürdürülebilir gelişme çalışmasının önemli sorusu olmuştur (Pugh, 1996). Ekonomik sürdürülebilirliğe ilişkin, sağlıklı büyüme ve kalkınma, az maliyet-yüksek verim, akılcı kaynak ve enerji kullanımı ve sürekli döngü gibi başlıklar genel çerçeveyi anlatmaktadır. Sosyal sürdürülebilirlik kavramı da, kültürel kimlik, yaşam kalitesi, kimlik kazandırma, insan sağlığı ve güvenliği, istikrar, adalet ve kolay erişebilirlik, özürlüleri topluma kazandırma gibi temel toplumsal ihtiyaçlar vurgulanmaktadır (Koçhan, 2003).

İlk olarak 1980’de Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUNC) tarafından ‘Dünya Koruma Stratejisi’ adlı bildiride sürdürülebilir kalkınma ve toplumsal gelişmeye değinilmiştir. Daha sonrasında Birleşmiş Milletler (BM) Çevre ve Kalkınma Komisyonunca ‘Ortak Geleceğimiz’ adlı bildiri içinde kavram tüm dünyaca yaygınlaşmıştır. 1992 Rio Dünya Zirvesinde sürekli ve dengeli kalkınma ilkesinde insanların sağlıklı, doğa ile uyumlu yaşam hakkına sahip olmaları odak olarak ele alınmıştır (Keleş ve Hamamcı, 1998). Daha sonra sürdürülebilirlik başlığı altında birçok tartışma ve toplantı gerçekleştirilmiştir. Şimdiye kadar 140 ülke tarafından onaylanan 1997’de Uluslar arası Kyoto iklim sözleşmesi, taraf ülkelerin sera etkisine yol açan gazların havaya karışmasını engelleyecek ya da azaltacak önlemler almasını gerektirmektedir.

Sürdürülebilir gelişme gelecek kuşaklara bugünün değerlerinin aktarılması olarak görülmektedir. Herkesin temel ihtiyaçlarını karşılayabileceği sağlıklı bir çevre oluşturması yanında gelecek nesillerin ihtiyaçları düşünülerek davranılması sürdürülebilir kalkınmanın temellerindendir. Kaynakların kullanımı, yatırımların yönlendirilmesi ve teknolojinin getirilerinden toplum yararına faydalanılması sürdürülebilir gelişme sürecinde beklentilerin yanıtlanabilme kapasitesine sahip olmasını gerektirmiştir (Keleş ve Hamamcı, 1998).

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), 14 Aralık 1960 tarihinde imzalanan Paris Sözleşmesi’ne dayanılarak kurulmuştur ve savaş yıkıntıları içindeki Avrupa’nın Marshall Planı çerçevesinde yeniden yapılandırılması amacıyla 1948

yılında kurulan Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü'nün (OEEC) devamı niteliği taşımıştır. Örgütün tüzüğe bağlanmış amaçları arasında, finansal istikrarın eşzamanlı olarak korunduğu üye ülkelerde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde halkın yaşam standartlarının iyileştirilmesi, sürekli ve dengeli ekonomik gelişim sağlayan politikaya destek ve yardım, işsizliğin ortadan kaldırılması olarak geçen madde sürdürülebilir gelişme üzerine yoğunlaşmıştır (Url-3). Sürdürülemeyen ekonomik büyüme, sosyal parçalanma ve çevresel kalitenin düşmesine yol açmıştır. Günün genel geçer trendlerinin sürdürülebilir hale getirilmesi gerekmiştir. Sosyo-ekonomik organizasyonların temel formlarının sadece Pazar ekonomilerini oluşturmalarına değil, toplumun sağlıklı gelişmesi için var olması gerekliliğini öngörmüştür (Pugh, 1996).

AB İngiltere Dönem Başkanlığı'nın 6-7 Aralık 2005 tarihlerinde İngiltere'nin Bristol kentinde düzenlediği AB bakanları düzeyindeki toplantıda, Sürdürülebilir Topluluklar Üzerine Bristol Mutabakatı kabul edilmiştir. Mutabakat metni, Avrupa'daki farklı ölçekteki toplulukların sürdürülebilir olabilmesi için gerekli koşulları belirlemekte ve iyi uygulamaların paylaşılmasını amaçlamaktadır. Yapılı çevre ve dolayısıyla mimarlıkla doğrudan ilgili olan Mutabakat'ta sürdürülebilir toplulukları oluşturan temel özellikler kısaca 'Aktiflik, Kapsayıcılık, Güvenlik', 'İyi İdare', 'İyi Ulaşım', 'İyi Hizmet', 'Çevreye Duyarlılık', 'İyi Gelişim', 'İyi İdare', 'İyi Tasarım ve İnşaat' ve 'Herkes için Eşitlik' olarak açıklanmıştır. Sürdürülebilir topluluklar, insanların bugün ve gelecekte yaşamak ve çalışmak istedikleri yerlerdir. Mevcut ve gelecekteki kullanıcıların çeşitli ihtiyaçlarını karşılarlar, çevreye karşı duyarlıdır ve yüksek yaşam kalitesine katkıda bulunurlar. Güvenli ve kapsayıcı, iyi şekilde planlanmış, inşa edilmiş ve yönetilen, herkes için eşit olanak ve hizmet sağlayan yerlerdir (Bristol Mutabakatı, 2005). 'Sürdürülebilir Kalkınma' olarak adlandırılan anlayış, gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme imkanlarını tehlikeye sokmadan bugünkü kuşakların ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayacak kalkınma biçimi olarak tanımlanmıştır (Brundtland Report, 1987).

1996 İstanbul'da gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Habitat 2 Zirvesi sürdürülebilir gelişme konusunda önemli vurguların yapıldığı bir toplantı olmuştur. Habitat Gündemi'nin amaçları ve hedefleri arasında 'herkese yeterli konut' ve ' kentleşen dünyada sürdürülebilir insan yerleşmeleri' sağlanması için tüm insan yerleşmeleri politikalarının uygulanması, uyum sağlaması amacıyla, tüm yerel politikaların bütüncül olarak gözden geçirilmesi önerilmiştir. Bu toplantıda ayrıca,

sürdürülebilirlik, eşit haklara sahip olmak, geniş ölçekli katılım, sahiplenme, organizasyon, etkin ve çok aktörlü süreç ve yaşanabilirlik genel ilkeler olarak benimsenmiştir (Keleş, 2006).

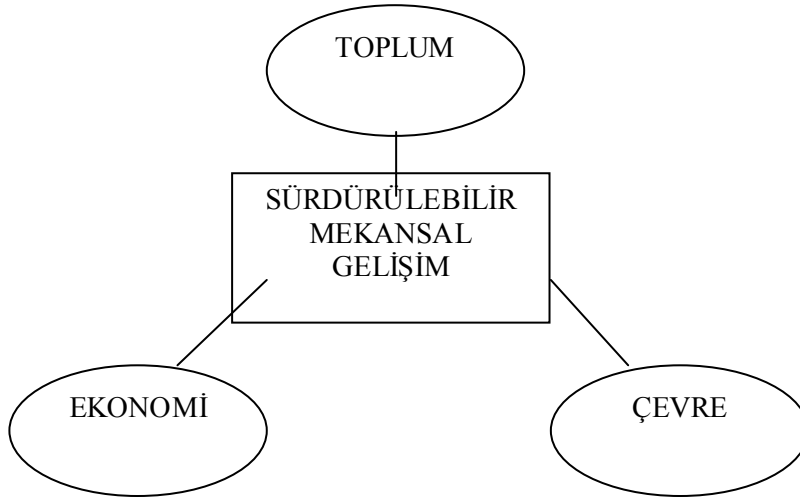
Turgut (2006) sürdürülebilir kentsel gelişmenin fiziksel gerekliliklerini, yüksek yaşam kalitesi, yüksek yoğunluk, minimum enerji ve kaynak tüketimi olarak vurgulamıştır. Ayrıca sosyo-kültürel gerekliliklerini ise; gelişme ahlakı, çevre ve sürdürülebilirlik bilinci ve mesuliyeti, sürdürülebilirlik çalışmalarına katılım olarak bileşenleri altında ele almıştır (Ketizmen, 2006).

Sürdürülebilir kentler yaratmak için yurttaşlık fikrinin yaygınlaştırılması ve katılımı toplumun rolünün ön planda tutulması gerekmiştir (Pugh, 1996). Ayrıca yerel yönetimlerin günün koşullarına göre, dönüşümün ve dinamiklerin bilincinde modernize edilmesi şart olmuştur (Jencks ve diğ., 2005). Toplumun refah düzeyinin artırılması ve gelecek süreçlere taşınması üzerinde sürdürülebilir gelişme, kentsel dönüşüm çalışmalarında önemle vurgulanan bir kavram haline gelmiştir. Sürdürülebilir gelişme için; kültürel tarihi mirasın zenginleştirilmesi, açık alanların düzenlenmesi, yerleşim alanlarının boyutlarının korunması, yerleşim alanlarındaki sosyal dengenin korunması ve ya iyileştirilmesi ana esaslar olarak görülmüştür (Binns, 2005).

Kentsel sürdürülebilirliğin sağlanmasında en iyi yol, kent merkezlerinin, bölgede yaşayan insanların, iş çevreleri, sosyal aktiviteleri ve kültürleri göz önünde bulundurularak geliştirilmesiyle mümkün olmuştur. Bölgede yaşayan insanları yerinden etmeden ve soylulaştırma yaklaşımının gerçekleşmesine izin vermeden çevresel kalitenin artırılması ve kamusal alanların tasarlanması gerekmektedir. Kentte, sürdürülebilir alternatif formların araştırılması önemlidir. Bunun için kentin karakteristikleri tanımlanmalı ve bunun üzerine sürdürülebilirlik formları tasarlanmalıdır. Modern ekonomik trendler ve politik trendlerin getirdiği metalaşma ve standartlaşmaya karşı, kent karakterinin tanımlanması ve desteklenmesi ile içerik ve diğer kentlerden özelleşen noktaların belirlenmesi önemlidir. Kentlerin ve toplumların sağlıklı gelişmeleri, içlerinde sembolik anlamları da içerdikleri zaman geçerli olmuşlardır (Jencks ve diğ., 2005).

Bu bağlamda, kentsel geliştirme konusuna bakışın 'sürdürülebilirlik' vizyonu öne çıkmaktadır. Günümüzde sürdürülebilirlik, kentsel gelişme bağlamında önemli bir

kavramsal temel oluşturmuştur. Sürdürülebilir toplumsal gelişme, ekonomik, sosyal ve çevresel gelişmelerin birbirleriyle uyumlu olarak etkileşim süreçleri içinde bulunmalarıyla gerçekleşmektedir. Sürdürülebilir toplumsal gelişme veya sürdürülebilir kalkınma 1970'lerden beri resmi gündemlerin konusu olmuşlardır. AB'nin mekansal gelişme perspektifi içinde dengelenmiş ve sürdürülebilir gelişme için hedef üçgeni AB'nin üç önemli politikası olan ekonomik ve sosyal uyum, doğal kaynaklar ve kültürel mirasın korunması, Avrupa bölgesinde daha dengelenmiş bir yarışabilirlik politikaları ile ilişkili olmuştur (European Commision, 1999).



Şekil 2.1 Dengelenmiş ve Sürdürülebilir Gelişme için Hedef Üçgeni, (ESP, 1999).

2.2.1.3 Katılım:

Kentsel dönüşüm ve yenileme süreçleri yaşayanlar ile birlikte kararlaştırılmalı, geliştirilmeli, planlanmalı ve yönetilmelidir. Süreçten herhangi bir kesimin herhangi bir gerekçeye sığınarak dışlanmaması gerekir. Katılım modelleri, yaşayanların sosyo-kültürel ve ekonomik özelliklerine uygun olarak kurgulanmalı, bu tip pratiklere alışık olmayanlara karşı sabırlı davranılmalı ve yaratıcı yöntemler geliştirilmelidir. İdarenin alışık olmaması halinde ise meslek içi eğitimler uygulanmalıdır. Katılım pratiklerinin karşılıklı öğrenme ile güçlendiğı hiçbir aşamada unutulmamalıdır. Katılım modelleri iyi kurgulanmış ve karar alma süreçleri bu modeller üzerinden gerçekleştirilmiş bir kentsel dönüşüm ya da yenileme süreci, hem daha uygulanabilir olacak, hem de toplumsal uyumun artmasına ve demokrasi kültürünün yerleşmesine olanak tanıyacaktır.

2.2.1.4 Planlamanın Bütünlüğü:

Türkiye’de planlama yaklaşımı, kurumsallaşması geleneksel planlama çizgisine dayanan, bugünün çok boyutlu sürdürülebilir yerel gelişme anlayışından uzak, daha kapsamlı bir fiziksel planlama anlayışı içermektedir. Çağdaş planlamanın çok taraflı karar süreci ve geniş kapsamlı sürdürülebilirlik gibi temel boyutlarını içermeyen bu anlayış, yerel planlamayı hala merkezi karar odaklı bir mekan düzenlemesi olarak değerlendirmektedir. Bu şekilde mekanda sınırlı, merkeziyetçi bir planlama anlayışı farklı öncelikli kentsel sorunlar ile bir araya geldiğinde, kentsel yenileşme ve uygulama süreçlerinde dünyadaki uygulamalarına kıyasla önemli farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Bunun sonucu olarak da kentsel yenileşmeye belli kent kesimlerinin fiziksel dönüşümü ile sınırlı bir projecilik anlayışı ile yaklaşılmaktadır. Ayrıca böyle sınırlı bir dönüşüm anlayışının arkasında geniş kapsamlı bir planlamanın ortaya koyabileceği uzun süreli bir gelişme vizyonu yer almadığı için, kentsel dönüşüm projeleri genel gelişmeye dönük herhangi bir işlev taşımayan projeler olarak kalmaktadır. Bu duruma bağlı olarak kentsel yenileşme ve dönüşüm konusu, tasarım boyutu ön plana çıkan, kaynak bulunabildiği ölçüde gündeme geleni siyasal getirisi yüksek büyük bir tüketim alanı olarak görülmektedir.

Türkiye’de kentsel yenileşme ve dönüşüm konusuna olan farklı bakış açısının nedenlerinden bir diğeri de, bu projelerin çok aktörlülüğü ve katılımcılığı benimsemeyen doğasına, teknik ve projecilik anlayışıyla yaklaşılmasıdır. Olağanüstü planlama olayları gibi ele alınan kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri, bütüncül planlama yaklaşımı hiçe sayılarak, kentlerin değer kazanmış ya da değer kazanmaya aday parçalarına yönelik olarak kurgulanmakta, bu durum kentlerin dengesiz ve sağlıklı büyümesine yol açmakta, dolayısıyla da sorunlara köklü çözümler üretilmemektedir. Oysa kentsel dönüşüm ve yenileme süreçleri, planlama sürecinin olağan parçaları olarak ele alınmalı, bütüncül planların işaret ettiği şekilde yönetilmelidir.

2.2.1.5 Kent Kültürü

Kültürü tanımlamak kolay bir iş değildir, çünkü kelimenin kökeni tarihsel süreçte birçok farklı anlamda kullanılmıştır. Kültürün en bilinen tanımlarından biri İngiliz antropolog Sir Edward Burnett Tylor’ a aittir. Tylor İlkel Kültür (1871) adlı eserinde zamanın anlayışına uygun olarak kültür ile uygarlığı aynı çatı altında toplayan şu

tanımlamayı yapar; “Kültür toplumun bir üyesi olarak kişinin elde ettiği bilgi, inanç, sanat, gelenek-görenek, alışkanlık ve becerileri içeren karmaşık bir bütündür” (Özer, 1993). Uygarlık ve kültürü ayıran ve en başarılı tanımlamayı yapan Thurnwald’a (1935) göre uygarlık, “bilgi ve tekniğin birikimidir”. Kültür ise “tutumlardan, davranışlardan, gelenek ve göreneklerden, düşüncelerden, ifade tarzlarından, değer yargılarından, kurum ve örgütlerden oluşan ve bütün bu faktörlerin zamanla birbirine karışmasından meydana gelen uyumlu bir bütün” dır.

Kent kültürü, gelenek ve görenekleri farklı, değişik kültürlerden gelen kişilerin, bireysel hak ve sorumluluklarının bilincine vararak, yaşadıkları kente özgün görgü ve nezaket kuralları çerçevesinde bir arada yaşama kültürüdür.

Kültür; insan ve insan dünyasıyla ilgili her türlü ürünü, yaratıyı içerir bunun yanı sıra kültür insan ilişkilerini ve birbirleriyle olan etkileşimlerini de kapsar. Bu anlamda kültür bir toplumun maddi ve manevi değerlerinin toplamını ifade eder. Gerek batı gerekse doğu dillerinde kent ve uygarlık kavramları yan yana kullanılmaktadır. Città, cité, ciudad, civitas sözcükleri; civilization, yani uygarlık sözcüğü ile aynı kökten gelmektedir. Doğru dillerinde ise Medina ile medeniyet arasındaki ilişki de göz önüne alındığında kentlerin bu süreçte uygarlıkların kaynağı olduğu algısı ön plana çıkmıştır. Bu anlamda kentler yaşayanlar, yönetenler değişse bile tüm zamanların yaşandığı ve gelecek nesillere bilgi ve birikimin aktarıldığı mekânlardır. Kültürle ve uygarlıkla bağlantısında kentsel ortamlar üretici ve tüketicilerin aynı ortamı paylaştığı alanlardır.

Kültür bilindiği gibi uygarlığın temelidir, mimarlık ise kültürün ayrılmaz bir parçasıdır. Tasarım buna bağlı olarak toplumsal ve kültürel iletişimin etkin bir aracıdır (Özer, 1993).

Kültürün üretildiği, yaratıldığı ortam olarak “kent” öne çıkmaktadır. Kentler günümüz dünyasında sürekli olarak genleşmektedir. Kent-kültür ya da kültür-kent ilişkisine bakıldığında, akışkanlığın, devingenliğin bu denli egemen olduğu ortamlarda kent kimliğini korumak olanaksız gibi görünmektedir. Öyleyse bir mekân olarak kenti kent yapanın ne/neler olduğunu sormak gerekmektedir. Üstelik birçok dilde kent ile uygarlık ve kültür arasında da sıkı bağlar olduğu bilinmektedir. Kent, toplum bireylerinin birbirinden farklı gereksinimleri doğrultusunda ve çok çeşitli biçimlerde karşılaştıkları ortamlardır.

Kuşatıcı/ölçütsüz, eleştirici/ölçütlü kültür kavrayışıyla kent-kültür ya da kültür-kent ilişkisine bakıldığında, akışkanlığın, devingenliğin bu denli egemen olduğu ortamlarda varılacak sonuçların karşılıklı ilişkisi içinde kendisini göstereceği açıktır. Yukarıda da belirtildiği gibi sürekli genleşen bir mekân olarak kent, kuşatıcı/ölçütsüz nitelikteki kültür öğeleriyle, daha yalın bir deyişle popüler kültür aracılığıyla sürekli olarak değişmektedir. Özellikle günümüzde yerellik-küresellik-evrensellik geriliminde kent, neredeyse tüm zamanların yaşandığı bir mekân niteliği taşımaktadır, başka bir deyişle “tüm zamanlılık” kentin ayrılmaz bileşenidir (Çotuk Söken, 2003).

2.2.1.6 Kent Kimliği

Eğer belirli bir çevre, kendine has, özel bir karaktere sahipse, o zaman belirli bir kimliği var demektir. Rossi'ye göre kentte yaşanan sosyal, ekonomik ve politik görüngüler tarihsel süreklilikte zihinsel bir etkinlik kazanmaktadır Kamusal bellek (collective memory) olarak tanımlanan bu zihinsel etkinlikte yer alan her kentsel gerçeğin, bir imgesi oluşmaktadır. Kentte imgesi kamusal bellekte saklı her görüntü somutlaştıran bir nesnel işaret yer almaktadır. Kentin nesneleri (urban artifacts) olarak tanımlanan bu işaretler, kentin mimarisini tanımlayan, ortak yaşama ilişkin her öğedir (Rossi, 1982). Böylece kente ait her anlamlı biçimin, nesnenin kentin belleğinin oluşmasında ve kentin kimliğinin belirlenmesinde yer, vardır. Binalar kentin kimliğini şekillendirirken, imgeler de mekanın akılda kalmasını ve kimlik kazanmasını sağlamaktadır. Bu sayede kentler birbirinden farklılaşmakta ve değişik özellikleriyle tanınabilmektedir.

Her kentin kendine has dokusu, doğal çevre özellikleri, fiziksel yapısı, mimarisi, iklimi, yaşam tarzı o kentlere bir kimlik, bir ruh kazandırmaktadır. Kent Kültürü dediğimiz olgu bu süreç içerisinde karşımıza çıkmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde “kent” ve “Kültür” öğeleri genellikle aynı çerçeve içerisinde yer almıştır. Özellikle sanayi devrimi sonrası yoğunlaşan kentleşme ve kente özgü yaşam tarzı beraberinde kentli yaşam adı verilen yeni bir yaşam türünü de beraberinde getirmiştir.

Her kent belli kimliksel özelliklerle kültürü yaratır, barındırır; kültürü ve kültürün ürünü olarak kendisi olur; başka bir anlatımla, kentle kültür arasındaki ilişki o kentin kimliğini kurar ya da oluşturur.

Kentler dış dünya tarafından yaşam tarzları, üretimleri, tüketimleri, yaratıları ile olumlu ya da olumsuz bazı özellikleriyle algılanırlar. Felsefî anlamda algı, dış dünyadan duyumlarla gelen bilgi, haber ve imgelerinin insan bilincinde yarattığı tasarımlar olarak düşünülebilir. Bu anlamda genel kabul gören algı ve imgeler kentle özdeşleşir. Bu özdeşliği sağlayan ise günümüzde ağırlıklı olarak kitle iletişim araçları haline gelmiştir. Algıyı daha evrensel boyuta taşıyan ve insanlığın hizmetine sunan ve turizm aracılığıyla maddi değer yaratan tarihsel ve kültürel değerlerdir. Roma'nın Collesium'u, Atina'nın Akropolis'i Paris'in Eiffel Kulesi, Moskova'nın Kızıl Meydanı, New York'un Özgürlük Heykeli, Kahire'nin Piramitleri kentin uluslar arası sembolleridir. İçsel ve dışsal pek çok faktör bir araya gelerek bazen kentlere bir sıfat eklenmesine neden olur. Paris için Aşıklar kenti, Milano için Moda kenti, Stockholm için masal kenti, Bordeaux için Şarap kenti, İstanbul için Yeditepeli kent gibi sıfatlar o kentlerin öncelikli imajları arasında yer alır.

Tez kapsamında incelenen İstanbul kıyılarındaki kentsel dönüşüm projeleri, bu bölümde bahsedilen küreselleşme, sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kentsel gelişme, katılım, planlamanın bütünlüğü, kent kimliği ve kent kültürü kavramları bakımından irdelenip değerlendirilecektir.

2.3 Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Gelişimi ve Uygulanma Süreci

Türk kentleri kentsel dönüşüm konusunda Batı ile benzerliklerle birlikte, oldukça önemli farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar, Türkiye'nin yaşadığı ekonomik ve siyasal koşullarla birlikte, tarihi, toplumsal, kültürel yapısından kaynaklanmaktadır. Türk kentlerinin mekansal yapısı ve dönüşüm süreçlerinin şekillenmesinde, bu dinamiklerin etkisi büyüktür. Bu nedenle, Türkiye'nin ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel ve çevresel dinamiklerine uygun kentsel dönüşüm müdahalelerinin geliştirilmesi gereklidir. Bununla beraber, Batı'da yaşanan kentsel dönüşüm konusundaki deneyimlerden yararlanmak ve ülkemizin dinamiklerine uygun hale getirerek kullanmak önemlidir.

Batı'da çok çeşitli kentsel dönüşüm problemlerine cevap verebilmek için farklı müdahale biçimleri geliştirilmiştir. Türkiye'de kentsel dönüşümde en çok ön plana çıkarılan konu gecekondu alanlarının dönüşümüdür (Türel ve diğerleri, 2005). 1950'li yıllarda başlayan hızlı kentleşme, şehirleri düzensiz gelişimlerle karşı karşıya getirmiştir. 1950'lerden itibaren bir dizi kentsel büyük operasyon sonucu, tarihi

dokular ve doğal alanlar içinden geçen bulvarlar ile yıkımlar yaşanmıştır. Sanayileşme, kırdan kente göç ve hızlı nüfus artışı süreçleri, kentleri bir anda nüfus yığınlarının yaşadığı kaçak alanlara dönüştürmeye başlamıştır. Gecekondu alanlarının ortaya çıkması ile birlikte Türkiye kentleri ekonomik, politik ve sosyal yeni dinamiklerle tanışmaya başlamıştır. Bu yeni dinamikler, kentlerin planlanmadan bağımsız bir biçimde kendiliğinden oluşmasına neden olmuştur.

Ülkede yaşanan sosyal, ekonomik ve politik değişimler, planlama yaklaşımında da büyük değişimlere neden olmuştur. 1980' lere kadar Türkiye kentlerindeki planlama sorunları, kente yeni göç edenlerin kurduğu yoksul mahalleler bağlamında düşünülmekteydi. 1980 sonrasında ise kentler, dışa açık ekonomik politikaların etkisiyle, küresel ekonominin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde hızlı bir dönüşüm geçirmiştir. Aynı zamanda, hükümetlerin devam eden popülist yaklaşımları ve kentleşme politikasının eksikliği düzensiz kentsel gelişmeyi devam ettirerek günümüzdeki sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Türkiye'nin giderek hızlanan ekonomik büyüme ve dünyaya açılma süreçleriyle beraber, ülkenin içinden geçmekte olduğu gelişme sürecinden kaynaklanan sosyal ve ekonomik sorunlar, kentsel dönüşüm sürecine de yansımaktadır. Çoğu zaman, kentsel gelişmeyi, sanayi ve istihdam olanaklarının geliştirilmesi olarak algılamının yanlışlığı, tarihi ve geleneksel kent dokularının bozulmasını, hatta yok olmasını beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, kentlerin sanayi ve istihdam olanaklarının yanı sıra sosyal, kültürel ve mekansal açıdan sahip olduğu farklılıklarının değerlerinin korunması öncelikli öneme sahiptir (Yirmibeşoğlu ve diğ. , 2003).

Günümüz Türk kentleri, depreme dayanıklı kentsel mekanların geliştirilmesi, doğa, tarihi ve kültürel mirasın korunması, yasa dışı ve yaşam kalitesi düşük geliştirilmiş kentsel alanların yasallaştırılması ve sağlıklılaştırılması, prestijli yeni merkezi iş alanları, fuar, alışveriş, eğlence merkezleri, konut alanlarının geliştirilmesi yönünde ulusal ve uluslar arası büyük sermaye baskısı, kıyılarda doğal çevrenin tahribine yol açan projelerin geliştirilmesi gibi birçok kentsel dönüşüm problemi ile karşı karşıyadır. Ülkemizde kentsel dönüşümü tek bir süreç ya da problem alanı olarak gören yaklaşımların bırakılması gerekmektedir. Bu tür yaklaşımlarla getirilen yasal ve kurumsal düzenlemeler, Türkiye'de birbirinden farklı kentsel dönüşüm problemlerini çözmek açısından yetersiz kalacaktır. Ayrıca, ülkemizde kentsel dönüşüme yönelik problem alanlarının açık bir biçimde tanımlanması ve bu problem

alanları içerisinde öncelikli olanlarının belirlenmesi; yasal, kurumsal ve finansal düzenlemelerin bu tür öncelikli dönüşüm alanları için bir an önce yapılması gerekmektedir.

Türkiye’de farklı dönüşüm problemlerine karşı verilen cevaplarda, genelde dönüşüm sorunları fiziksel mekanın dönüşümüne indirgenmiş; dönüşümün toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutları göz ardı edilmiştir. Oysa, kentsel dönüşüm, fiziksel mekanın dönüşümünün yanı sıra, sosyal gelişim, ekonomik kalkınma; ekolojik ve doğal dengenin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması ile birlikte kapsamlı bütünsel bir yaklaşımla ele alındığı takdirde başarıya ulaşabilir. Bu nedenle, Türkiye’de kentsel dönüşüm projelerinin geliştirilmesinde, fiziksel çevrenin dönüşümüyle birlikte, istihdam olanaklarının artırılması; ekonomik canlılığını yitiren alanlara yeni ekonomik aktivitelerin çekilmesi; buna yönelik teşvik programlarının geliştirilmesi; yerel girişimciliği destekleyici kredi programlarının oluşturulması; mekansal ve toplumsal güvenliği artırıcı önlemlerin alınması; çöken kentsel mekanlarda toplumun eğitim ve sağlık ihtiyaçlarına yönelik projelerin başlatılması; doğal enerji kaynaklarının hem korunması, hem de etkin ve verimli kullanılmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesi gibi toplumsal, ekonomik ve çevresel değerleri ön plana çıkaran politikaların da bulunması gerekmektedir.

Türkiye’de kentsel dönüşüm sorunlarına cevap, belirli bir plan ve program dahilindeki siyasal müdahalelerden çok, piyasa koşullarına, toplumun ‘spontan’ çözümlerine ve merkezi ve yerel yönetimlerin karşılıklı etkileşimlerine dayanılarak verilmiştir (Türel ve diğerleri, 2005). Türk kentleri, Batı kentlerinden daha hızlı dönüşüm süreçleri yaşamaktadır (Türel ve diğerleri, 2005). Bu dönüşümü denetleyen, yönlendiren kurumsal ve yasal düzenlemeler ve getirilen planlama yaklaşımları, çoğu kez dönüşümün gerisinden gelmiştir (Türel ve diğerleri, 2005). Kentsel dönüşüm müdahalelerinin geliştirilmesinde öncülük eden aktörler, önce kamu kuruluşları, sonra piyasa ve özel birey ve kuruluşlardır. Bu anlamda Türkiye’de merkezi yönetimin kentsel dönüşüm sorunlarına belirli ilkeler doğrultusunda tutarlı ve kapsamlı bir tavır geliştirmesi gerekmektedir. Bu ilkeler, kapsamlı ve bütünsel yaklaşım, stratejik planlama anlayışı, işbirlikli ve katılımlı planlama süreçlerinin benimsenmesinin yanında, “sürdürülebilirlik”, “çok boyutluluk”, “olanaklara eşit erişim”, “yaşam kalitesinin artırılması” gibi temel ilkelerdir. Ardından, merkezi yönetim tarafından, bu tür ilkelerin uygulamasına

yönelik yasal, kurumsal ve finansal düzenlemelerin belirli bir bütünlük ve tutarlılık içinde kurgulanması gerekmektedir.

Genel ilkelerin yanı sıra, yerelliklerin özellikleri ve özgünlükleri göz ardı edilmemeli; kentsel dönüşüm stratejilerinin geliştirilmesinde, yerelliklere özel çözümler ön plana çıkarılmalıdır. Ülkemizde her kent aynı kentsel dönüşüm sorunlarını yaşamamaktadır. Her yerelliğin kendine özgü sorun ve potansiyellerinin, kısıt ve tehditlerinin tespit edilmesi; bunlara bağlı dönüşüm strateji ve politikalarının geliştirilmesi şarttır. Bu anlamda, yerele özgü güvenilir bilginin üretilmesi önem kazanmakta; hem yerel yönetimlere, hem de üniversitelere önemli roller düşmektedir.

1980 sonrası planlama ve denetleme pratikleri ‘tepeden inme’ ve merkeziyetçi özelliklerini kaybetmeye başlamış; toplumu dışlamayan katılımlı planlamayı hayata geçirmeye yönelik tartışmalar, uygulamalar ve kurumsal düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır (Türel ve diğerleri, 2005). Bu olumlu gelişmelere rağmen, ülkemizde kentsel dönüşümde kamu ve özel sektör kuruluşlarının, gönüllü kuruluşların ve toplumun ilgili kesimlerinin katılımını sağlayacak ortaklıkların kurulması için önemli çabaların harcanması gerekmektedir. Öncelikle merkezi ve yerel yönetimlerin, kentsel dönüşümde rol ve sorumluluklarının açık bir biçimde belirlenmesi ve bunlara bağlı olarak kentsel dönüşüm projelerinde bu kurumların eylem alanlarının planlanması gerekmektedir. Özellikle yerleşik halkın ve yerelin geleceğinde söz sahibi bulunan aktörlerin dönüşüm projelerine dahil edilmesi, kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirliği açısından son derece önemlidir. Kentsel dönüşüm projeleri, uzun vadeli projelerdir. Bu projelerde, kurumsal yapılar değişkenlik gösterebilir de, farklı ilgi grupları arasında işleyen ortaklıkların oluşturulması ve sürdürülmesi gerekmektedir. Kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirliğindeki diğer önemli etken, ilgi grupları tarafından projelerin sahiplenilmesinin ve harekete geçirilen ortak çabanın devamlılığının sağlanmasıdır.

Türkiye’de kentler özellikle üst-gelir grupları, turistler, beyaz yakalı gruplar gibi toplumun belirli bir kesimine hizmet verecek kentsel mekanların geliştirilmesine yönelik ulusal ve uluslararası sermayenin baskısı altındadır. Kentsel dönüşüm sorunlarının çözümünde büyük ölçekli sermayenin varlığı önemlidir. Ancak, birçok ülkede olduğu gibi, Türkiye’de de, özellikle 1980 sonrası büyük ölçekli ulusal ve uluslararası sermayenin kar güdüsünün ön planda olduğu dönüşüm projeleri

sonucunda, kentlerin gereksiz yayılmasına, kültürel, tarihi ve doğal zenginliklerin tahribine, ekonomik, toplumsal ve çevresel sürdürülebilirlik ilkesine karşı, kamu kaynaklarının verimsiz kullanımına, yerel olmayan, toplumsal eşitsizliği artıran kentsel mekanların yaratılmasına yok açmıştır. Kentsel dönüşüm projelerinde ulusal ve uluslararası büyük ölçekli sermayenin varlığının olumsuzlukları azaltmak için kullanılması ve kentsel dönüşümde orta ve küçük ölçekli ulusal sermayenin katılımının sağlanmasına yönelik stratejilerin merkezi ve yerel yönetimler düzeyinde desteklenmesi gereklidir.

2.3.1 Tarihi Kent Merkezlerinde İşlevsel Değişim Süreci

Kentlerin değişimlerinin arkasında yatan en önemli etkenlerden birisi, kentlerin işlevlerinde ve denetim biçimlerindeki değişimler, buna bağlı olarak oluşan toplumsal tabakalaşmadır. Kent merkezlerindeki ekonomik yeniden yapılanma, nüfus hareketleri, fiziksel eskime, yoksulluk ve ona bağlı sosyal sorunlar, kent merkezi sorunlarını oluşturmaktadır. Kent merkezleri, bir yandan fiziksel eskime yaşarken, bir yandan da yerel, ülkesel ve küresel etkilerle sürekli bir değişim içerisinde. Kentlerin nüfuslarının artması ve kentsel alanların genişlemesi, giderek artan oranda kentsel yenileşme alanlarını ortaya çıkarmaktadır.

Büyüyen kentlerde nüfus, merkezden kent dışına doğru kaymakta ve kent merkezleri terk edilmektedir. Tüm bu nedenlerden dolayı, günümüz kentlerinde eskime, yıpranma, hava ve deniz kirliliği gibi fiziksel sorunlar ve sınıflar arası çatışmalar gibi sosyal problemler oluşmaktadır.

1960'lardan bugüne dek, kentin merkezinde sanayi yapılanmasında büyük değişimler yaşanmıştır. Sanayi faaliyetleri kent merkezlerinde giderek azalmaya başlamıştır. Sanayi ve ticaret aktivitelerinde yaşanan değişimle beraber kent merkezlerinde bu sektörlere bağlı ekonomik faaliyetlerinde azaldığı görülmüştür. Sanayi faaliyetleri daha çok kent dışı alanlar ya da kırsal alanlarda yoğunlaşmaya başlamıştır.

1970 ve 1980'lere gelindiğinde dünyada pek çok kent merkezinin yeniden bir cazibe alanı haline gelerek finans, hukuk ve bilişim sektörlerinin yer seçiminde tercih edilen, ofis, eğlence ve konaklama işlevlerince desteklenen bir yoğunlaşma ve dönüşüme sahne olduğu gözlenmektedir. Bu dönemde dönüşümü destekleyen etkenler, modernleşme sürecindeki kentsel düzenlemelere getirilen eleştirilerle paralellik göstermektedir. Yani bu dönemde, bölgelerin tarihi kimliği ve buna bağlı

olarak ortaya konabilecek mekansal ilişkiler başlıca cazibe nedeni olarak görülmektedir. İletişim teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucu iş için gerekli insan ihtiyacının ivmesinde görülen azalma da diğer bir etken olarak göze çarpmaktadır. Bütün bunlara ek olarak ortaya çıkan dönüşümün yeni bir rant alanı yaratmaya başlaması bu bölgelerin pazarlanmasında etkili olmuştur (Lynch, 1972).

Bu süreç sonucunda gelişmiş ülkelerde kent merkezlerinin büyümesiyle birlikte değişen işlevler ve işlevler arası ilişkiler, kentlerin pazar ekonomisi doğrultusunda fiziksel, sosyal ve en önemlisi de ekonomik açılardan tekrar canlandırılmaları gereksinimini ortaya çıkarmıştır. Özellikle eski niteliklerini kaybetmeye başlayan merkezlerin yeniden canlandırılması ve nitelikli hale getirilmesi amaçlanmış ve bir yenileme süreci başlamıştır (Ergun, 2003). Kent rantlarından sağlanan kazancın, kent yönetimleri ve özel sektör için giderek en önemli ölçüt olarak ortaya çıkması, büyük kent merkezlerinde hareketlenmeye neden olmuştur. Merkezi iş alanlarının kentte yer değiştirmesi, yeni ekonomik sektörlerin kentte yer edinmeye başlaması ile kentsel projeler gündeme gelmeye başlamıştır. Kent alanı içinde, yeni iş alanları, merkezler, kamusal alanlar ve büyük kentlerde dünya kenti olma yolunda uluslar arası boyuttaki yeni fonksiyonların kentte yerleşmeye başlaması ile imar ve koruma imar planlaması da giderek gözden düşmeye başlamıştır (Erden, 2003). Bununla beraber küçük ölçekli tasarım ve dönüşüm projeleri kent yönetimlerinin gündeminde daha cazip hale gelmeye başlamıştır. Kentlerin Pazar ekonomisine bağlı gelişimini ön plana çıkaran yeni yaklaşımlar, kentlerin yenilenmesinde ekonomik işlevleri içeren kullanımların önem kazanmasına neden olmaktadır. Kent mekanlarının tekrar canlandırılması, korunması, mevcut tarihi dokunun ekonomik girdi sağlayacak kullanımlarla değerlendirilmesi ve tüm bu yenileşme sürecinde, özel sektör ve kamunun katılımının sağladığı bir anlayış gündeme girmiştir.

Tarihi kent merkezlerinin yeniden canlandırılmasının kentsel yenileşme açısından önemi ülkemizde de giderek daha fazla anlaşılmaktadır. Ancak ülkemizin sosyo-ekonomik koşullarının yetersizliğinden dolayı, bu doğrultudaki geniş çaplı uygulamalar kısıtlı kalmaktadır.

Kentsel yenileşme çalışmalarında kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanları, öncelikli işlevlendirilen alanlar olarak dikkat çekmeye başlamıştır. Bu alanların projelerle kent yönetimlerinin prestij mekanları olarak yeniden işlevlendirilme süreçleri gündeme gelmiştir. Kent yönetimleri bu projelerden dolayı

yeni bir kentsel imaj, prestij sağlamayı beklerken, diğer taraftan kısmen projelere dahil olan özel sektör de rant paylaşımı süreçlerine dahil olmuştur. Stratejik planlama yaklaşımının geliştirdiği bütüncül bakış açısı, kentin sosyal, ekonomik ve kültürel bileşenleri birbirinden ayırmadan birlikte ele alınması çabasını ortaya koymuştur (Erden, 2003).

2.3.2 Kentsel Yenileşme Amaçlı Dönüşüm Projeleri

Günümüzün küresel dünyasında kentsel ekonomiler, ulusal ve bölgesel ekonominin gelişimini destekleyen motor güçler olarak görülmektedir. Dolayısıyla dönüşüm projeleri bu ekonomik gelişim içinde anahtar yatırımlar olarak gündeme gelmektedir. Bu projeler ekonomik yeniden canlandırma amaçlı işlevsel değişimler sonucu ve kentlerin yeni kimlikler edinmesi hedefleri ile ortaya çıkmıştır. Kentsel yenileşme amaçlı dönüşüm projeleri, şehirciliğin ve mimarlığın eylem alanı olarak, planlama, tasarım ve koruma disiplinlerinin uygulama araçları haline gelmiştir. Bu bağlamda bakıldığında kentsel yenileşme ve dönüşüm projeleri, disiplinler arasında bir kesişim noktası oluşturmaktadır.

Genellikle dünyada kentlerin terk edilen ya da işlevini yitiren tarihi liman ya da sanayi alanları gibi alanları, kentsel dönüşüm projelerinin hedef alanlarını oluşturmaktadır. Bu alanların öncelikle ele alınmasında dört ana neden öne sürülmektedir:

1. Mevcut altyapı olanakları; bu alanlar mevcut altyapı olanaklarına sahip alanlardır. Yeni geliştirilecek olan projeler, bu altyapı olanaklarını kullanacağı için projelerin maliyeti düşer ve uygulanabilirliği kolaylaşır. Bu nedenle altyapının varlığı hem yerel yönetim hem de girişimci açısından önemli bir potansiyeldir.
2. Mülkiyet; kent merkezlerinde yapılan projeler için en önemli sorunlardan biri karmaşık mülkiyet yapısıdır, işlevini yitiren büyük kamusal alanlar, mülkiyet sorunu taşımadığı için dönüşüm projelerinin bu alanlarda uygulanması kolaylaşmaktadır.
3. Büyük projeler; büyük alanlara ihtiyaç duyar, işlevini yitiren liman, sanayi alanları gibi bölgeler, bu tür projelerin alan ihtiyacını karşılamada yeterli büyüklüğe sahiptir.

4. Erişebilirlik; eski sanayi ya da liman alanları genellikle kent merkezinde ya da kent merkezinin yakın çevresinde yer alırlar. Yani işlevler genellikle kent merkezinde ya da kent merkezine yakın olmayı gerektiren kültür, sergi, müze, üniversite gibi işlevler oldukları için erişilebilir olmaları önemlidir. Dolayısıyla terk edilen alanlar bu tür projeler için önemli potansiyel sunar.

Kentin gelişmesi ve eski fonksiyonlarının desantralizasyonu ile dönüşüme açılan bu alanların merkeze katılması ya da kentle bütünleşmeleri açısından çözülmesi gereken bir sorun oluşturmaktadırlar. Ancak bu sorunlu alanların dönüştürülmesinde dikkat edilecek nokta, bu projelerin bütüncül bir planlama anlayışı kapsamında ele alınmasıdır. Aksi takdirde kentin kopuk parçalar halinde gelişimi ve dönüşümü, kent kimliği ve vizyonu açısından olumsuz etkilere yol açmaktadır (Erden, 2003).

Kentsel dönüşüm projelerinde yenilenecek alanların, çağdaş ve günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilecek kent parçaları haline gelebilmesi için kamu ve özel sektör ile sivil örgütlerin işbirliği ile yeni ortaklıklara ve buna imkan verecek yasal düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır.

Uygulanmış örnekler ve deneyimler dikkate alınarak, eylem planlarının oluşturulması ve bunlara geniş toplumsal destek sağlanmasına bağlı olarak, yeni bir yönetim anlayışının kamu, özel sektör ve sivil örgütler aracılığı ile ortaklaşa gerçekleştirilmesi önemli olmaktadır.

Mevcut kentsel düzenin iyileştirilmesi ve sürdürülebilir yaşam çevreleri yaratabilmek için yeni bir kentsel düzenin kurulması gerekmektedir. Bu düzenin kurulması için yenilikçi yaklaşım ve modellere ihtiyaç vardır.

Yerel yönetimler, kentlerin sağlıklı ve dengeli gelişimini sağlamak amacı ile kentlerin çöküntü bölgelerinde dönüşüm projeleri hazırlamakla yükümlüdürler. Ancak bugünkü kentsel dönüşüm yaklaşımı daha çok fiziksel planlama temeline dayanmaktadır, kentsel dönüşüm toplumsal bir proje olarak algılanmalıdır.

Yenilenmesi düşünülen alanlardaki mekansal değişikliklerin yanı sıra, o çevrede yaşayan insanlar da önemli ölçüde etkilenmektedir. Kentsel yenileşme amaçlı dönüşüm projeleri de, o çevrede yaşayan insanların yaşam koşullarını iyileştirmek, o bölgenin mekansal hatta toplumsal sorunlarını gidermek veya azaltmak amacı ile yapılırlar.

Toplumsal planlamaya ek olarak dönüştürülecek bölgenin ekonomik planının da yapılması gerekmektedir. Finansman sorunu çözülmeden projenin başlatılması söz konusu olamaz. Bu nedenle de projenin kapsamına bağlı olarak çeşitli biçimlerde finansman sorunu çözülebilir. Yerel yönetim yeterli bütçeye sahip ise kendi bünyesinde projenin gerçekleştirilmesini sağlayabilir. Diğer bir yöntem ise projenin yatırımcılara açılması ve projeye destek sağlanmasıdır, bu hem iç piyasaya dönük hem de uluslar arası yatırımcılara dönük gerçekleştirilebilir. Kentsel dönüşüm alanlarında her kesimin ulaşacağı sonuçların elde edilmesi toplumsal ve ekonomik açılardan uygulanabilir kararların alınabilmesine bağlıdır. Bu amaçla:

1. Kentsel dönüşüm alanında yapılması gereken projelerin ve sürelerinin saptanması, proje maliyetlerinin hesaplanması gerekmektedir.
2. Kentsel yenileşmenin o alana sağlayacağı değer kazancının hesaplanması, bu artı değerini yeni projelerde kullanılmak üzere oluşturulacak fona aktarılması gerekmektedir.

Kent yönetimleri, kentlerdeki sorun alanlarındaki potansiyellerden kazanç sağlamak amacı ile kısa vadeli çözümler olarak parçacı yaklaşımlar geliştirmektedirler. Bu noktada sorun, parçacı yaklaşımların içerdiği sosyal, ekonomik, mekansal tehlikeler ve tehditlerdir. Amin ve Thrift (1992), en genel gözlemlere göre, kenti hücresel bölgelere parçalandığı ve bölündüğü, daha geniş alanlara yayıldığı ve diğerlerini dışarıda tutarken özel kullanım alanlarının oluşturulduğunu ve bu durumun kentin ele alınmasında hatalara yol açtığını ileri sürmektedirler.

Kent içinde dönüşüme açılan alanlar, öncelikle kısa vadeli ekonomik hedeflere yönelik olarak projelendirilmektedirler. Özellikle tarihi sanayi alanları dönüştürülen alanların başında gelirler. Bu alanlara ekonomik olarak daha fazla yarar sağlayacak fonksiyonlar verilmektedir. Bu tür projelere ilişkin kararlar verilirken ilk aşamada kentin ekonomik kazanımı önde tutulur. Mevcut potansiyeller öncelikli olarak ekonomik zeminde değerlendirilir. Bunun altında yatan neden, projenin sadece yakın çevresinde değil, uzak çevre ve hatta ulusal ölçekte canlandırıcı etkisinin olmasıdır. Kent parçalarının bu şekilde ekonomik kazanca göre değerlendirilmesi, kısa vadeli çözümler üretilmesine yol açar. Kısa vadeli hedeflere göre elde edilen sonuçlar, çoğunlukla kentin uzun vadeli vizyon hedefleri ile uyumsuz. Her bir proje, her bir alan kendi içinde, piyasa koşullarına göre ekonomik karlılığı ile değerlendirilir. Bu

tür proje alanları, kent içinde yan yana gelerek çoğunlukla birbiri ile ilişkisi olmayan parçaları oluşturur.

Oysa bu projelerin bir kent vizyonu içinde farklı roller üstlenen ve vizyonun gelişmesini destekleyen öğeler olarak ele alınması gerekmektedir. Vizyon ve hedeflere yönelik olarak gerçekleştirilen projelendirme, uygulama aşamasında tüm tarafları devreye sokan katılımcı bir yapıya sahiptir. Buradaki taraflar, projelendirme ve uygulama süreçlerine farklı koşul ve konumlarda katılan kamu ve özel sektör kurumları ve birimleri, kentliler ve kullanıcılar, uzmanlar, medya ve iletişim sektörü gibi çeşitlilik göstermektedir. Bütüncül, esnek ve katılımcı yapısı ile stratejik planlama, kentsel yenileşme sürecinde gerekli bir planlama yaklaşımı olarak ortaya çıkmaktadır. Stratejik planlama, kentlerdeki mekansal, sosyal ve ekonomik gelişmeyi, kentsel yenileşme ve dönüşüm projeleri ile yönlendirmektedir (Erden, 2003).

2.3.3 Tarihi Sanayi Alanlarının ‘Endüstri Arkeolojisi’ Bağlamında Değerlendirilmesi ve Dönüşüm Projeleri

Son yirmi yılda özellikle önceden endüstri tesisi olan binaların şimdi endüstri tesisi dışı kullanımlara adapte edilmesi söz konusu olmuştur. Fiziksel yenilenmenin aksine yeniden üretme, mevcut kent dokusundan başlayarak sosyal, ekonomik ve kültürel yönde iyileşmeyi sağlamak önemli hale gelmiştir.

Endüstriyel miras kavramı, tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait olan değerleri yok olma tehdidi altında iken doğmuştur. 19. yüzyılda Avrupa’da gelişen sanayi, geleneksel doku için bir tehdit oluşturduğu zaman bu dokunun korunması için gereken eylemler başlamıştır. Sanayisizleşme süreci ile sanayinin kent merkezlerinden desantralizasyonu, kentlerde yer alan işlevini yitirmiş tarihi alanların değerlendirilerek kente kazandırılmaları gereğini doğurmuştur. Bu noktada ise ‘endüstriyel miras’ kavramı ortaya çıkmıştır.

Endüstri alanları 20. yüzyılın ortalarına kadar, kötü iş koşulları ve geri teknolojilerin simgeleri olarak görülmekte ve bunların ortadan kaldırılmasının gerekli olduğu düşünülmüştür. Ancak 20 yüzyılın son çeyreğinde İngiltere’deki endüstri mirasının uluslar arası önemi anlaşılmış ve bu mirasın kültürel bir kaynak olarak değeri fark edilmiştir.

Büyük arsa spekülasyonlarının yaşandığı günümüz kent merkezlerinde sıkışıp kalmış olan sanayi yapıları, sahip oldukları geniş alanlar nedeniyle de değerli görülmektedirler.

Artık miras kaynaklarının kullanımı ve değerlendirilmesinde daha esnek davranılmaktadır. Burada kamu yetkilileri, gönüllüler ve de ticari kuruluşlar ortaklaşa çalışarak genel hedeflere ulaşmayı amaçlar. Kültür mirası politikaları da evrimleşmiştir. Kültür mirasının korunması eylemi Bölge planlama, Nazım planlar ve Şehircilik çalışmaları içine dahil edilmiştir. Böylelikle ekonomik ve sosyal destek sağlanmıştır. “Bütüncül koruma” önemli hale gelmiştir. Genişletilmiş miras kültürü günümüzdeki politik yapıda önemli bir yer tutmaktadır. Birçok ülkenin ekonomisinde miras ile ilgili yatırımlar oldukça önem kazanmıştır. “Endüstri Arkeolojisi” endüstri anıtlarının yerinde incelenerek, kayda geçirilmesi, bazı hallerde koruma altına alınması olarak tanımlanmaktadır. Hedefi ise, işlevini yitirmiş bu anıtların sosyal ve teknolojik tarih bağlamı içerisinde önemini değerlendirerek, bu sayede sosyal ve ekonomik kazanca dönüştürülmelerini sağlamaktadır.

Terk edilen sanayi alanları geriye ıslah edilmesi gereken çöküntü alanları bırakırlar. Bu çöküntü alanlarının ıslahı ve bunların yeniden canlandırılmalarına yönelik olarak, çevrenin gereksinimlerine ve kültürel yapısına uygun işlevler verilerek kentle bütünleşmesi sağlanmalıdır (Kıraç, 2001).

Geçmişin üretim tesislerini bir ‘toplumsal gelişme belgeseli’ olarak geleceğe aktarmak, özellikle yine Türkiye gibi rant ekonomisiyle yaşayan ve bilimin giderek dışlandığı bir ülkenin ‘tüketime ve toprak yağmasına alıştırılan’ toplumu üzerinde de aydınlanmayı yeniden anımsatan çok yönlü etkiler yapacaktır. Çünkü endüstri mirası, aynı zamanda inanç yerine aklın egemen olması durumunda, insanoğlunun neleri başarabildiğinin de ‘tarihsel belleteni’ gibidir (Ekinci, 2001).

Tarihi sanayi alanlarının korunarak yeniden işlevlendirilmelerinde ‘kamu yararı’ yadsınamaz bir gerçektir. Yenileşme ve dönüşüm sırasında bu alanların kültürel önemi fark edilmediği takdirde, sadece fiziksel koruma ve tasarım anlamında bakıldığında projelerin bir takım eksik yanları kalır. Bu durum ise projelerin hayata geçirilmelerinde ve devamlılığının sağlanmasında sorunlara yol açar. Toplumsal ve kültürel değerlerin göz önünde bulundurulması nitelikli çevre, sağlıklı bir toplumsal ve kültürel yaşam açısından büyük önem taşır.

Tarihi sanayi alanlarının yenileşme ve dönüşüm projeleri bağlamında ele alınması bulundukları çevrede toplumsal ve kültürel iyileşmeyi sağlamalarının yanı sıra ekonomik canlanmaya katkılarından dolayı da önemlidir. Bu sayede sağlanan ekonomik fayda ile toplumsal yararı uygun bir biçimde birleştirmek gereklidir.

Kent merkezlerinde yer alan bu alanlar için dönüştürme projelerinde, yoğun yerleşmeden kaynaklanan sorunlar yaşanmaktadır. Ancak kent merkezlerindeki yoğun yapılaşma talebi de bu yapıların değerlendirilmeleri için cazip imkanlar sunmaktadır. Özellikle de yoğun kent merkezlerinde kamu kullanımı için ihtiyaç duyulan kültür ve sanat etkinlikleri bu yapılar için oldukça uygun görülmektedir (Kıraç, 2001).

Örneğin yakın geçmişe kadar sanayi bölgesi olma özeliğini taşıyan Haliç'te bugün mevcut olan sanayi tesislerinin değerlendirilmesi ile bölgenin kültür ve sanat merkezi haline dönüştürülerek iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Tezin üçüncü bölümünde örnek projeler kapsamında Haliç'teki sanayi alanlarının dönüşümü de incelenecektir.

2.4 Bölüm Sonucu

Dünyada özellikle son 25 yılda meydana gelen ekonomik ve teknolojik gelişmeler kentlerin yeniden yapılanması gereğini doğurmuştur. Sanayi kentinden, hizmetler sektörünün ağırlıkta olduğu bir 'küresel kent'e dönüşüm yaşanırken, gelişmiş teknolojinin gereksinimi olan nitelikli bir kentsel çevreye ihtiyaç duyulmaktadır. Asıl önemli konu, kentlerin küresel talepleri yeniden karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılarak yarışabilirliğini arttırmak olmuştur.

Kentlerin büyümesi sürecinde kentsel fonksiyonlar sürekli olarak bir değişim sürecine girerler. Böyle bir değişim sürecinde özellikle tarihi kent bölgeleri olumsuz etkilenmektedirler. Zamanla bu bölgeler köhneleşme sürecine girerler. Bu durumu tersine çevirmede son yıllarda ön plana çıkan kentsel yenileşme ve dönüşüm projeleri etkili olmuştur.

1980'li yıllardan itibaren, özellikle kent merkezlerine yönelen nüfus ve finansı yönlendirmek ve mekanın içerdiği fiziksel dokuyu iyileştirmek amacıyla Avrupa ve Amerika'da kentsel yenileşme yaklaşımı geliştirilmiştir. 1980'li yıllardan itibaren tüm dünyada kültür mirasının korunması ve yaşatılması gereğini ortaya koyan yeni bir kolektif bilinç doğmaya başlamıştır. Korumayı yenilemeye taşımak ve

yenileşerek korunmanın sağlanması temel amaç haline gelmiştir. Kentsel dönüşümün, kentsel korumanın, gerek sosyal, gerek ekonomik ve gerek fiziksel açıdan sağlandığı ve bu durumun sürdürülebilirliği sağlamada rol alan bir planlama aracı olarak gündeme gelmiştir.

Kentsel yenileşme ve dönüşüm özellikle tarihi kent merkezlerinde yaşanan çöküntü karşısında, sürdürülebilir ve bütüncül bir planlama yaklaşımıyla sorunlu dokuların iyileştirilmesini hedeflemektedir. Ayrıca, fiziksel ve sosyal çöküntü alanlarının yeniden canlandırılması ve iyileştirilmesinde, yerel ekonominin canlandırılmasını bir araç olarak kullanmayı hedeflemektedir. Kentsel yenileşme ve dönüşüm, yerel kültüre ait dinamikleri harekete geçirerek, mekanın yeniden işlevlendirilmesi veya eski işlevlerin canlandırılması politikaları yolu ile kentsel yaşam kalitesinin arttırılmasını amaçlamaktadır. Fiziksel, sosyal ve ekonomik sorunların çözümüne yönelik geliştirilen modellerde yukarıdan aşağıya karar süreçleri ile aşağıdan yukarı doğru katılımın birleştirilmesi hedeflenmektedir.

Kentsel yenileşme alanlarında sorunların çözümüne yönelik olarak geliştirilen kararların oluşum ve uygulama süreçlerinde tüm aktörlerin işbirliği içinde olması amaçlanmaktadır. Kentsel yenileşme amaçlı dönüşüm projeleri, batıda geniş kapsamlı sürdürülebilir planlamanın etkin bir aracı olarak kullanılmasına rağmen, Türkiye’de bu projelerin böyle bir vizyondan uzak tasarım boyutu ağırlıklı olarak ele alındıkları görülmektedir. Bunun en önemli nedeni olarak, Türkiye’de yerel potansiyelleri kullanmaya dönük çok boyutlu ve çok aktörlü planlama anlayışının eksikliği gösterilebilir. Bu şekilde mekanla sınırlı, merkeziyetçi bir planlama anlayışı, kentsel dönüşüm ve uygulama süreçlerinde dünyadaki uygulamalarına kıyasla önemli farklılıklar ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye’de kentsel yenileşme ve dönüşüm konusuna karşı farklı bakış açısının nedenlerinden bir diğeri de, çok aktörlülüğü ve katılımcılığı göz ardı eden bir anlayışın hakim olmasıdır.

Kentsel yenileşme çalışmalarında kent merkezlerindeki işlevini yitiren eski sanayi ve liman alanları, öncelikle işlevlendirilen alanlar olarak dikkati çekmeye başlamıştır. Kentin gelişmesi ve eski fonksiyonların desantralizasyonu ile dönüşüme açılan bu alanların kentle bütünleşmeleri planlama açısından önemli sorun oluşturmaktadır. Bu yapıların yeniden işlevlendirilme projeleri ‘Endüstri Arkeolojisi’ bağlamında ele

alınmaktadır. Endüstri Arkeolojisi'nin hedefi, işlevini yitirmiş sanayi yapılarının, genellikle kültürel ve sanat amaçlı işlevler sayesinde sosyal ve ekonomik kazanca dönüştürülmesini sağlamaktır.

Eski yapılara yeni işlev verilmesi gelişmiş batı ülkelerinde çok yaygınlaşan, ülkemizde de örneklerini gördüğümüz bir yaklaşımdır. Özellikle tarihi değeri olan yapıların korunması ve böylece kent kimliğinin sürdürülmesine katkısı açısından bu tür uygulamaların önemi büyüktür.

Bu yapıların korunarak yeniden işlevlendirilmeleri sürecinde kamu yararı göz ardı edilmemelidir. Yenileşme ve dönüşüm sırasında bu yapıların kültürel ve toplumsal öneminin göz önünde bulundurulması, nitelikli ve sağlıklı bir çevre ve toplum için büyük önem taşımaktadır.

3. İSTANBUL’DA KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJELERİ

3.1 Bir Su Kenti Olarak İstanbul, Tarih Boyunca Kentin Gelişimi

Dünyada iki kıtayı birleştiren noktada ve bir su engeli üzerinde kurulmuş tek kent İstanbul’ dur. İstanbul’un önemi sadece kendi sınırları içinde değil, ülke genelinde etkili bir dünya kenti oluşundan kaynaklanmaktadır (Cansever, 1976).

İstanbul, kıyıda yaşama, büyük kent olma, baskın kent olma başlıkları altında ele alındığında, çok faktörlü, karmaşık ilişkili bir yapı gösterir. Bu karmaşıklık ve iç içe geçmişlik, basit neden-sonuç ilişkilerine ulaşmayı engeller. İstanbul’un kıyı kentliliği, konumunun önemi, topografyası, tarihi boyunca oynadığı rolü, ticari ilişkileri, ilk ve sonraki yerleşme biçimleri, kentin yaşama biçiminden ayrı tutulamaz. İstanbul yaşadığı süreçlerle aşağıdaki dönüşümü geçirmiştir:

Su kenti → kıyı kenti → kara kenti

Bu dönüşüm, kentin suyla kurduğu yaşamı şüphesiz değiştirmiştir. Bu nedenle kente karakterini veren bu “özel ilişki”yi yaşantısına yeniden yerleştirebilmek ve suyu yeniden bir kentsel yaşam kalitesi olarak kullanabilmeyi sağlamak için kenti bu yönüyle okumaya ve daha iyi kavramaya çalışmak gerekmektedir (Erkök, 2002).

Kentsel yaşama katkı bakımından düşünüldüğünde İstanbul’un kıyıları sınırsız olanaklar sunar. Çevresindeki denizler, Boğazlar ve Haliç’in tarihi kentle birleştiği mekânlarıyla İstanbul dünyada eşi benzeri olmayan bir zenginliğe sahiptir. Kentin doğal yapısı kendi ruhuna özgü çözümlere işaret eder.

Su kenarı yerleşmesi kimliğinin İstanbul’un gelişiminde ve makro-formunun belirlenmesinin yanı sıra, aynı zamanda sakinlerinin yaşamında belirgin etkileri olmuştur. Coğrafi konumu gereği İstanbul her dönemde uluslararası bir liman işlevi görmüştür. Deniz kentin alt bölgelerini (karşılıklı kıyıları) birbirinden ayıran, aynı zamanda da birleştiren bir öğesi olmuştur. Bu özellik nedeniyle kıyılar ve deniz, ulaşım ve dinlenme-eğlenme eylemleri için potansiyel yerlerdir. Dolayısı ile,

İstanbul'da su ögesinin kentlilerin yaşamında önemli yeri vardır ve olmalıdır (Eşkar, 1997).

İstanbul metropolü, kentsel yenileme uygulamasına en çok gereksinme duyulan yerleşimlerden biridir. Ülke ölçeğinden gelen çok bileşenli sosyo-ekonomik sorunların mekana yansması, sağlıksız kentleşmeyi ortaya çıkarmaktadır. Kentsel çöküntü de bu sağlıksız kentleşmenin doğal sonuçlarından biridir. Özellikle “Tarihi Yarımada” gibi kültür mirası açısından zengin, ancak çeşitli nedenlerle boş ve bakımsız bırakılarak köhnemeye terk edilmiş, yanlış ve zararlı kullanımlara açılıp tahrip edilip bozulmuş, içinde sonradan yaşamaya başlamış yeni sosyal tabaka nedeniyle değiştirilmiş yapı gruplarından oluşan eski kent parçaları, etraflarındaki kalitesiz çevre özellikleriyle birlikte kentsel yenilemenin zorunlu olduğu alanlardır. Dahası, yeni ulaşım düzeninin başrolünü oynayan metronun sur içine enjeksiyonu, beraberinde yeni kavramsal tartışmaları getirmiştir. Bu noktada kentsel koruma ilkeleri, kamu yararı, gelişen kent gibi kavramların yeniden gözden geçirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Sözü edilen alanlarda yenilemenin, kentsel koruma ile paralellik içinde ve koruma ilkeleri ışığında gerçekleştirilmesi bir zorunluluktur. Bu, bir yandan alandaki kültür mirası korunurken, diğer yandan diğer yapıların ve yapı çevrelerinin de fiziksel kalitelerinin yükseltilmesi, bu alanda yaşayan nüfusun sosyal açıdan ıslahı, alanın şartları ve özelliklerine uygun olarak alana yeni ekonomik işlevler yüklenmesi gibi eylemleri içermektedir (Bailey ve Robertson, 1997).

Haliç ve İstanbul Boğazı gibi topoğrafik şartlar sonucu ortaya çıkan ve İstanbul'un karakteristik yapısını oluşturan üç önemli yerleşim alanı, İstanbul, Galata ve Üsküdar iken ve bu üç öge İstanbul'un yerleşim düzeninde çevre mekanlarıyla birlikte “doğal, kültürel ve beşerileşmiş peyzajını”, bir diğer deyimle “bütünleşen sitler bölgesini” oluştururken, kentin bu niteliklerini bugün artık algılamaya olanak yoktur (Çubuk, 1981). Oysa ki İstanbul, suriçindeki özgün yapısı, surdışındaki serbest gelişimi, Boğaziçi'nin, Anadolu yakasının sunduğu binbir renk ve desen ile algılanabilir olmalı ve eski dokusu, yeni gelişimi ve bunların birbirleriyle tam anlamı ile bütünleşmesi sonucu yaşanılabilir bir dünya kenti olarak kendini kabul ettirebilmelidir. Metro, tüp geçiş ya da küreselleşmenin bir sonucu olarak kente enjekte edilen plazalar, büyük alışveriş birimleri, vs.nin getireceği yeni kentsel dönüşümler ve bunun sonuçları son derece hassas bir şekilde hesaplanmalıdır (Akin, 1999).

1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri göz ardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönde yayılmakta, su kenti kimliğinden koparak kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar. Su yüzeyleri giderek kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir.

İstanbul'un günümüzdeki mimari kimliği:

-Çok merkezli kent,

-Topografya nedeniyle kıyı kenti,

-Her yöne yayılan kente dönüşmüştür.

İstanbul konumu itibarı ile bir su kenarı yerleşmesidir ama günümüzde bu kentin Marmara Denizi'ndeki 75 km.lik kıyısının sadece kabaca 25 km.lik kısmı ulaşım ve sanayiden başka işlevlere, bunun da çok sınırlı bir bölümü dinlenme ve eğlenme alanlarına ayrılmıştır. Halen İstanbul metropoliten alanında yaşayan 8 milyon kişinin iş yeri-konut, merkez-konut ve diğerk amaçlı ulaşımalarında denizyolu taşımacılığının payının %7 olduğu bulgusu da göz önüne alınırsa bu "su kenarı kenti özellikli" yerleşmenin yaşamında suyun ne denli günlük yaşamdan soyutlanmış olduğu anlaşılır.

Kültür mirasının mekânsal çevre ile etkileşiminin çok zengin ürünler yarattığı İstanbul'da değışen koşullarda kentsel mekanların oluşumunda geçmişle geleceği bağlamak, kültürel sürekliliği sağlamak, güncel bir sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Çevrenin korunması sürecinde yeni bir planlama yaklaşımına gereksinim duyulmaktadır. Bu yaklaşımın gelişen koşullara uygunluğu oranında kültürel değerkere sahip kent mekanlarının yeni işlevlerle donatılması, çağdaş uygulamalarla zenginleştirilerek yeniden topluma kazandırılması, kentsel imajın yaşatılması mümkün olabilecektir.

İstanbul halkı gibi dinamik toplumlarda fiziksel çevrenin değışim, süreklilik, esneklik dengesinin kurulması ve denetiminin sağlanması yaşamsal önemdedir.

Değişim ve süreklilik ise yeni teknolojilerin kente ve kentlinin yaşamına yaratıcı katkısının sağlanması ile olasıdır. İstanbul'un geçmişe yaslanarak çağdaş koşullarda geleceğe yönelmesi kentin olumlu bir iletişim alanı olarak kentlilere hizmet etmesini sağlayacak, kent – kentli bütünleşmesi başarılabilecektir.

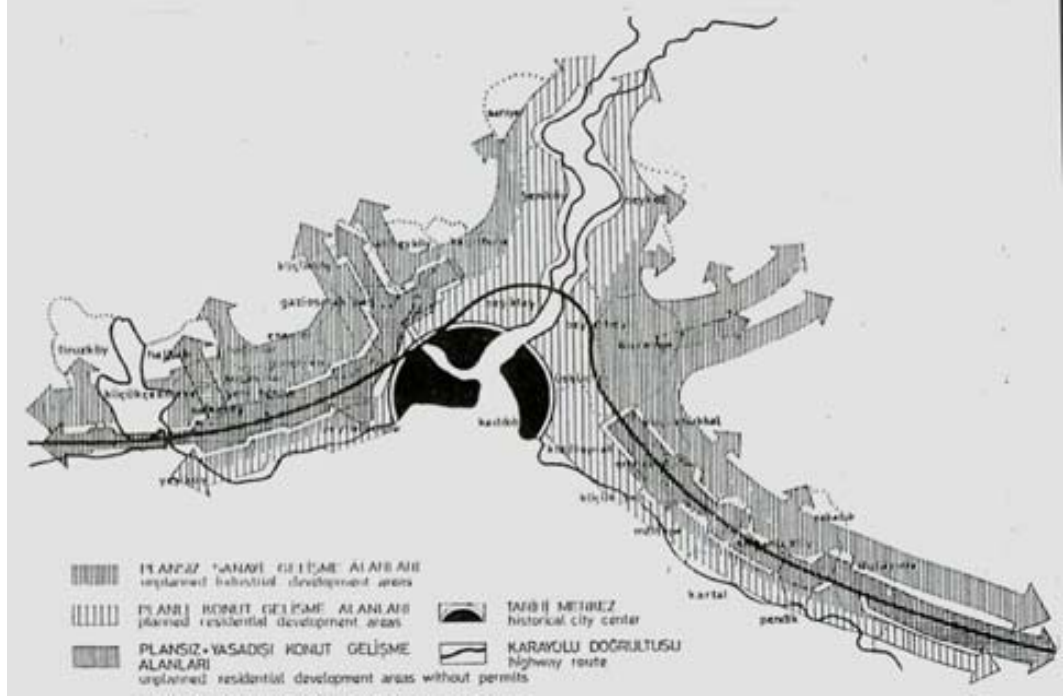
Bu çalışmada incelenmek istenen ülkede, özellikle de 1950'lerden sonra ortaya çıkan değişimlerin İstanbul'un kentsel mekanına etkileridir. Değişimler, İstanbul kıyılarının geleneksel karakteri ve kent ile organik ilişkisinin gözden geçirilmesinden yola çıkarak, dönüşen kent mekanına etkileri olarak incelenmektedir. İstanbul gibi bir su kenarı metropolünde suyun getirdiği avantajlardan daha iyi yararlanabilmek için büyüme / gelişme modelinin nasıl olması gerektiği tartışılmaktadır.

19. yüzyılın ortalarına değin İstanbul genelde Ortaçağ kentinin özelliklerini taşıyan bir yerleşmedir. Son Osmanlı döneminde tarihi yerleşme Haliç'in güneyi ile Marmara Denizi kuzeyindeki kesimde Suriçi'nde yer almakta; Haliç'in kuzey kıyısındaki Galata ticaret bölgesi, Eyüp ziyaret yeri ile Boğaz'ın karşı kıyısındaki Üsküdar bu yerleşmenin su ile ayrılmış parçalarını oluşturmaktadır. Bu haliyle İstanbul maksimum 3 km. yarıçaplı bir alan içinde “concentric” bir makro form sergilemektedir. Bu şehirler galaksisi bütünlüğüne İstanbul Boğazı'nın iki yakasında yer alan ve ana yerleşmeden ayrı olarak yaşayan Boğaz köyleri de dahildir. Bu dönemde Yarımada ile Galata ve Üsküdar arasında su ayırıcı bir öğedir, çünkü kıyılar arasında ulaşım, gerektiğinde, pek de güvenli bir ulaşım aracı olmayan kayıklar aracılığı ile sağlanabilmektedir (Ünal ve diğ. , 1992).

3.1.1 Tarih Boyunca İstanbul Kıyıları

Osmanlı ülkesinin sanayileşen Batı ülkelerinin hammadde alanına ve sanayi malları pazarına girmesi ile 19.yüzyılın ikinci yarısında İmparatorluk başkentinde metropolleşmenin ilk belirtileri görülmeye başlamıştır. Deniz yolu, demiryolu, tünel, liman, gar, köprü (Unkapanı ve Galata Köprüleri) gibi ulaşımaya dönük altyapı yatırımları ile 15. yüzyıldan beri Tarihi Yarımada'da yer alan merkezi yönetim bölgesi ve MİA Haliç'in kuzeyine atlamış, bu arada 5 km. yarıçaplı bir alan içinde şehir sur dışında İstanbul Boğazı boyunca yayılmaya başlamıştır. Şekil 3.1'de görülen bu halkanın içindeki kıyı yerleşmeleri yer yer konut alanlarına dönüşmüş,

(halkanın dışında yazın kullanılan sayfiye yerleşmeleri kalmıştır). Boğaz kıyıları boyunca prestij grubuna ait yalıların yoğun biçimde yerleştiği görülmektedir.



Şekil 3.1. İstanbul Metropoliten Alanı Büyüme Modeli, Kaptan, 1989

Bu olgu zihinlerde İstanbul'un kimliğini oluşturan bir özellik olarak 1980'lere değin yaşanmıştır. Buna karşılık vadi içlerinde Boğaz köyleri yer almıştır. Boğaz'ın iki yakasında bunlar dışında korular, orman çiftlikleri, ayazmalar, çayırılar ve dinlenme – eğlenme alanları bulunmaktadır. Yeni vapur iskeleleri vadilerin kıyıya açıldığı, yalıların yoğunlaştığı noktalarda yer seçmiştir. Böylece vadi içlerinde yaşayanlarla yalılarda oturanların diğer yerleşmelerle ve iş yeri-konut-iş yeri ve merkez ulaşimleri buralardan, 1850'lerde organize olarak şehir hatları seferlerine başlayan, buharlı vapurlarla sağlanmıştır. Deniz taşımacılığı sisteminin gelişmesi topografya nedeniyle birbirleriyle ancak denizden veya kıyı boyunca ilişki kurabilen yerleşmelerin sürekli oturulabilir bir nitelik kazanmasını hızlandırmış, dönüşümlü olarak kentin karşılıklı kıyıları arasında kentlilere yönelik deniz taşımacılığının önemi artmıştır. Bu sistem içinde iskeleler düşük yoğunluklu köy yerleşmelerinin merkezlerine yaya erişme mesafesi içinde konumlanmıştır. İskele meydanları kullanıldıkları sürece ticari metanın, zanaat ürünleri satışının ve sosyal ilişkilerin karşılandığı, resmi dairelerin, kiraathaneler, berber, gibi birimlerin yer aldığı, sosyal iletişimi yoğun, diğer bir deyişle sosyo-ekonomik işlevi olan mekansal odaklardır (Aysu, 1989). Bu meydanların birim, ölçek, doku, renk, aydınlanma özellikleri

açısından insan psikolojisi üzerindeki uyarıcı, dinlendirici, öğretici vb. etkileri mekanla kullanıcılar arasında işlevsel, iletişimsel ilişki kurulmasında yardımcı olmuştur.

Yüzyılın başında, iki yaka arasında mal aktarımından yararlanmak, kentler arası motorlu taşıt ulaşımını sağlamak üzere düzenlenen araba vapurları da kısa sürede kent içi yolculuklara hizmet eden bir sistem halinde gelişmiştir. Boğaz yerleşmeleri ve Üsküdar ile merkez arasında su yolu aracılığı ile kurulan organik bağlantı 1956-60 yıllarında Boğaziçi'nde yerleşmeleri karadan bağlamak üzere topografyaya aldırılmaksızın açılan 30 metre genişliğinde yol ile zedelenmiştir. Bu yol Boğaz köyleri-ulaşım noktaları-iskele meydanları organizmasının yara almasına, deniz ve kara yaşamları örüntüsünün ortaya çıkardığı çeşitlilik ve zenginliğin yitirilmesine, kıyı-yerleşme ilişkisinin bozulmasına yol açmıştır. 1973'te I. Boğaz Köprüsü'nün yapılması ile bu ilişki kopma noktasına gelmiştir (Şekil 3.1). Bu süreç sonunda, düşük yoğunluklu ve az katlı, doğal çevreye ve komşulara saygılı yapılanma ile görsel olarak, meltemini hissederek, kıyısında dinlenerek denizle yaşayan kentliler, denize yaya erişimi uzaklığındaki mahalleler İstanbul'un mazideki özellikleri haline gelmiştir (Ünal ve diğ., 1993). Bu dönemde yol ve sanayi kuruluşları yapımı etkinliklerinin Marmara, Boğaz ve Haliç kıyılarında konumlandırılması kıyılarda, giderek, "toplum yarar"ına olmayan bir sonuca varılmasını getirmiştir (Gülöksüz, 1976,). Metropol kıyılarındaki yoğun yapılaşma ve kirlenme sağlıklı kıyı kullanımını güçleştirdiği gibi sahil yollarından kıyının görülememesi olgusunu da ortaya çıkarmıştır.

İstanbul'un bir su kenarı yerleşmesi olarak sahip olduğu kimliğin onun gelişiminde olduğu kadar, kentlilerin yaşamında da büyük bir etkisi bulunmaktadır. İstanbul, tarihi süreci içinde aslında oldukça yakın tarihlere kadar (1960-70'ler) denizle çok yakın bir ilişki içindeydi. Kentli, suyu bir kentsel yaşam kalitesi aracı olarak kullanabilmekteydi. Denizin sağladığı büyük avantajlar, tarihi boyunca değerlendirilmiş, ulaşım, ticaret, savaşçılık, balıkçılık, dinlenme, rekreasyon vs. deniz kente tam anlamıyla hizmet etmiştir. Kent bu şekilde deniz kültürüyle yoğrulmuş, su kültürü geçmiş bulunmayan Osmanlılar da aslında İstanbul ile bu kültürle tanışmış ve onu oldukça ileri noktalara götürmüşlerdir (Dağgölü, 2001).

Kentin yer aldığı kıyılar ise, günümüzdeki biçimini insanoğlunun binlerce yıl süren müdahaleleri sonucu almıştır. Tarihi yarımada insanların henüz yerleşmediği

yıllarda, günümüz Eminönü, Kadırga ve Langa adlarıyla bilinen bölgelerin, doğal limanlar olduğunu bilmekteyiz. Deniz, bu bölgelerde günümüzdeki kıyı şeridine oranla çok daha içerde bulunmaktaydı. Kıyı doldurma, rıhtım yapımı, deniz araçları yapımı gibi belirli bir teknoloji gerektiren işlemler, kentin deniz kültürünü geliştirdiyordu (Müler-Wiener, 1998).

Boğazda, topoğrafyanın ulaşımı zorlaması nedeniyle kıyı yerleşmelerine bağlantı denizden sağlanmaktaydı. Kenti diğer Osmanlı liman kentleriyle ya da Avrupa kentleriyle bağlantısını denizden kolaylıkla sağlıyordu. Savaşlar dışında hiç bir şey deniz ulaşımını engellememekteydi. Kent 16. ve 19. yüzyıllar arasında dünyanın en büyük tersanelerinden ve deniz üslerinden birini barındırmıştır. Tüm bu etkinlikler kentin deniz trafiğine olağan üstü bir zenginlik kazandırmış ve kıyıları son derece değerli ve etkin kullanılan alanlara dönmüştür. Kıyılarda yer alan birçok etkinlik, bu etkinlikleri barındıracak çok sayıda yapının da kıyılarda yer almasına neden olmuştur (Güngör, 1996).

1970'lerden bu yana ise hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri göz ardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent, su kenti kimliğinden koparak kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler denizle geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar (Ünal ve diğ., 1993). 1950 sonrasında ülke çapında karayolu politikalarının etkisi, kendini İstanbul'da büyük imar etkinlikleri şeklinde göstermiştir. Çok kapsamlı kamulaştırmalara mal olan bu etkinlikler, kentin suyla ilişkisini büyük oranda geriye döndürülmesi zor biçimde sekteye vurdurmuştur. Bu dönemlerde (1950'ler), kent nüfusunun savaş sonrasındaki düşüşten sonra çok fazla artış olması motorlu araç trafiğinin artışı, yapılacak hareketleri meşru kılmak için kullanılmıştır. İstanbul nüfusundaki iki patlama döneminden biri olan bu dönemde (1945-1955), Kurtuluş savaşı sonrası 600.000'lere düşen nüfus, 1.533.000'lere ulaştı (1955). 1950-1960 arasında Menderes Hareketleri kapsamında, denizin doldurulması ile kazanılan alanda Sirkeci'den Florya'ya kadar uzanan sahil yolu yapılmış, arkadaki dokunun denizle ilişkisi tamamen kesilmiş, deniz kenarındaki tarihi surlar kara surları haline getirilmiş ve kimlik tamamen değiştirilmiştir. Bu yol, ayrıca genişliği ve kesintisizliği sayesinde bir sürat yolu halinde tasarlanmış, bu da kıyıyla bağlantıyı zayıflatmanın ötesinde kesme noktasına taşımıştır.

Haliç'te de Dalan Dönemi'nde imar hareketleri ile doku tamamen yok edilip, açık bomboş alanlar haline getirilmiştir. Bu alanlar, yaratılan tekdüze, çeşitliliğini kaybetmiş boşluklar olmaları ve fonksiyonsuz kalmaları nedeniyle, deniz ile istenilen ilişkinin kurulamadığı yerler olarak kalmaktadırlar.

Boğaz'da 1980 sonrasında Arnavutköy ve Büyükdere'de (1985-1989) yapılan kazıklı yollar, Üsküdar-Harem sahil yolu ve Kadıköy-Pendik sahil yolunun (1984-1991) yapılmasıyla, tüm kıyılardan yollar geçirilmiş, İstanbul'da bir anlamda bütün sahillerin birbirine bağlanmasına çalışılmıştır. Kıyıdaki denizle ilişki de bu doğrultuda eski durumundan radikal biçimde değişmiştir. Artık insanlar denizle bu direkt bağlantıyı kuramamaktadırlar. Sonuç olarak, kıyılar geri dönülmesi zor biçimde yollaştırılmış, eski izleri de tamamen silinmiştir. Kıyıların birbirinden hiçbir farkı kalmamış, hiçbir yaratıcı, canlandırıcı yaklaşımla yaklaşılmamış, mimari çözümlerle de bağdaştırılmamış olmalarıyla, kentin halen korumayı başardığı zenginliğini gölgeleyen yapımlar halini almışlardır (Cansever, 1993).

3.1.2 İstanbul'un Kentsel Değişimi

1950 yılından başlayarak metropolün şekillenmesinde önemli faktör kent içinde ve ülke boyutlarında karayolu taşımacılığına ağırlık veren politikalarlardır. Bu olgu 1960 ve 1970'li yıllarda metropol içinde atölyelerden orta büyüklükte sanayiye geçiş sürecinde güçlenerek süregelmiştir (Kaptan, 1988).

Bu döneme değin İstanbul'un makro formu güneşlenme – rüzgar gibi iklim koşullarının yanı sıra su yüzeyleri (Boğaz, Haliç, Çekmece Gölleri) ve orman gibi doğal fiziki eşiklerle belirlenmiştir. Bu dönemde ise E-5 Karayolu ve I.Boğaz Köprüsü gibi ulaşım ağırlıklı yatırımlar kentin makro formunda doğaya rağmen etkili olmuştur. Şöyle ki: Kıyıdan 2-3 km. İçerden geçen, yer yer kıyı ile bütünleşen ve metropol boyunca Marmara Denizi kıyılarına koşut uzanan E-5 Uluslararası Karayolu'nun yapımı bu karayolu üzerinde plansız yerleşen sanayi alanları, ardından da plansız konut alanları için çekim alanı oluşturmuştur.

I.Boğaz geçişi fayda – maliyet analizi yapılmaksızın, arazi kullanım sisteminde yatırım öncelikleri belirlenmeksizin ve şehir içi kullanışa açık olarak 1973 yılında gerçekleştirilmiştir. I.Boğaz Köprüsü ile kent Köprü'nün iki başında yer seçmeye başlayan merkez işlevlerinin çevresinde kuzeye doğru yönelmiş, böylelikle Boğaziçi'nin yeşille bütünleşen mimari güzelliklerinin bozulması süreci başlamıştır.

Oysa orman alanları, içme suyu rezervleri ve su toplama havzaları ve birinci sınıf tarım alanları nedeniyle kentin kuzeye doğru gelişme potansiyeli sınırlıdır. Üstelik doğa ve tarihi çevre hesaba katılmasa bile, Boğaz çevresinde yoğunlaşma engebeli arazi nedeniyle pahalı bir kentleşmeye neden olmaktadır.

Artan nüfusun ve liberal ekonominin kıyılarda oluşturduğu baskı gerek Boğaz'ın Avrupa Yakası'nda gerek tarihi çekirdeği çevreleyen konut alanlarında gerekse Doğu Marmara kıyısındaki sayfiye alanlarında –planlı olarak- yüksek yoğunluklu ve çok pahalı bir yerleşme dokusu ile sonuçlanmıştır. Bu doku yık-yap-sat modelinde kıyılara apartmanlaşma biçiminde etki etmiştir (Kaptan, 1988).

Metropolleşme süreci içinde kent içindeki tüm yığılmalara karşın orta ve orta-üst tabakalar yoğun yerleşme sınırlarını aşarak kendi yöre kentlerini (banliyö) yaratmışlardır (Kıray, 1984; 33). Önceleri bu yöre kentlerin konumlanmasında buharlı gemi ve kıyıya koşut uzanan demiryolu güzergâhları etkili olmuştur. Ancak Boğaz'ın karayolu ile geçilmesini izleyen dönemde özel oto sahipliğinin de özendirilmesi ile iş yeri–konut–işyeri ilişkisinde ulaşım biçimi değişme sürecine girmiştir.

1950'lere kadar İstanbul tek merkezli bir kenttir. Otomobilin geniş kullanımı ve Boğaziçi üzerinde yapılan köprülerle banliyöler daha dışa itilmiş ve köyden kente göçe bağlı olarak gecekondu yerleşmesi artmıştır. 1960'larda iş kollarının büyük çoğunluğu şehrin çekirdeğinde yoğunlaşmıştır. 1970'lerde şehrin genişlemesiyle, İstanbul'da işgücü ve ticaretin yan merkezleri oluşmuştur. Böylece nüfus ve işgücünün yarattığı çok merkezli yeni bir mekansal strüktür oluşmuştur (Aysu, 1986) (Şekil 2.1).

3.1.3 Kentsel Dönüşümün İstanbul'da Mekansal Görünümü:

İstanbul'da kentsel dönüşümün kent bütününde mekansal dağılımına bakıldığında, bu proje ve planların belli mekansal başlıklar altında toplanarak özelleştiği görülmektedir. Kentsel dönüşüm projeleri mekan üzerinde farklı anlamlar barındırırken, bu projelere bütün olarak bakıldığında da bu projelerin birbirinden bağımsız, fakat rastlantısal olmadığı göze çarpmaktadır. Küresel Kent İstanbul Vizyonu ile tetiklenen bu süreçte bu vizyonun yarattığı fonksiyonelleşme ihtiyacı, farklı alanlarda kentsel dönüşümün farklı anlamlar içermesine neden olmaktadır. Buna göre İstanbul kıyıları bir sterilizasyon sürecine girerken, bir kentsel vitrin halini

almakta, diğer taraftan kıyıda kalmayan bölgeler yeni yeni vizyonun ihtiyaç duyduğu konut alanlarına dönüşmektedir. Bu süreçte müdahale de bir taraftan Kamu İdaresi tarafından yapılırken, diğer taraftan da kendiliğinden kamu müdahalesi dışında gerçekleşebilmektedir. Bu şekilde bakıldığında şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır (Kahraman, 2006)

Kamu Müdahalesi İle Gerçekleşen Kentsel Dönüşüm Proje ve Alanları

- Kıyı alanları
- TEM ve E5 Karayolları arasında kalan konut alanları
- Kent Merkezindeki Prestij Projeleri

Kamu Müdahalesi Dışında Gerçekleşen Kentsel Dönüşüm Alanları

- Soylulaştırılan alanlar

Kıyı Alanları

Çoğunlukla mevcut mekansal kullanımda da kentin üst sınıf yerleşimlerinin ve fonksiyonlarının yer aldığı kıyı alanları, Tuzla'dan Beykoz'a , Sarıyer'den Silivri'ye kentin tüm kıyıları boyunca aynı gelişme eğilimini göstermektedir. Genelde kamu İdaresi müdahaleleri ile dönüşen bu alanlarda bulunan alt sınıf konut yerleşimleri, eski sanayi alanları ve özellikle Silivri ve çevresindeki tarım alanlarındaki dönüşüm projeleri üst sınıf yerleşim ve fonksiyonlara ilişkin bir yeniden yapılanma göstermektedir. Kamu müdahalesi dışında gerçekleşen kentsel dönüşümlerin de, diğer bir anlatımla soylulaştırılan alanların da hepsi bu kıyı bölgelerinde yer alan tarihi yapıları çevrede gerçekleşmektedir.

Kent Merkezindeki Prestij Projeleri

İstanbul'da kentsel dönüşüm denildiğinde ilk akla gelen kentsel dönüşüm bölgeleri, kent merkezindeki prestij projeleri yapılması planlanan alanlardır. Kamu mülkiyetinde olan boş alanlarda yine kamu mülkiyetinde olan değişik fonksiyonlu tesis alanlarında ve sermaye kuruluşlarına ait büyük sanayi alanlarının bulunduğu bölgelerde yer seçen bu projeler, kent için önemli dönüşüm alanları olarak tariflenmektedir. Bu alanlar üzerinden de küresel kent imajına uygun olarak kentin pazarlanması beklenmekte ve pazarlama alanları yaratılmaktadır. Bu projelerde yükleniciler büyük ve uluslararası sermaye kuruluşlarıdır. Bu projelerden ikisi olan

Galataport ve Haydarpaşa’da Kruvaziyer Liman olarak tanımlanan bu süreç, kentin diğer merkezlerinde simge gökdelenler ve alışveriş merkezleri halini almaktadır.

Kentsel dönüşüm ve planlamanın İstanbul’da kaçınılmaz olduğunu düşünülürse, çoğunluk yararı arayışının ve katılımın kentteki dönüşümün ortak paydada gerçekleşmesi için tek yöntem olduğunu da kabul etmek gerekir.

3.2 İstanbul’da Kıyı Mekanları ve Dönüşüm Projeleri:

Kıyı kentlerinde su bir doğal sınırdır. Kıyı yerleşmelerinde kentin kıyı boyunca geliştiğini söylenebilir. Buna en iyi örneklerden biri İstanbul’dur. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları 1990’dan önce doğal sınır iken Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nden sonra kentin çeperlerinde kuzeye doğru bir gelişme başlamıştır. İstanbul zamanla kıyı kenti olma özelliğini kaybetmiştir.

İstanbul’un gelişimi, önce Tarihi Yarımada, sonra Galata-Pera, sonra Şişli daha sonra da Boğaz Köylerinin gelişimi şeklinde olmuştur. Ulaşım ağları da yerleşim kıyıya paralel olduğundan onlara uygun olarak kıyıya paralel inşa edilmiştir.

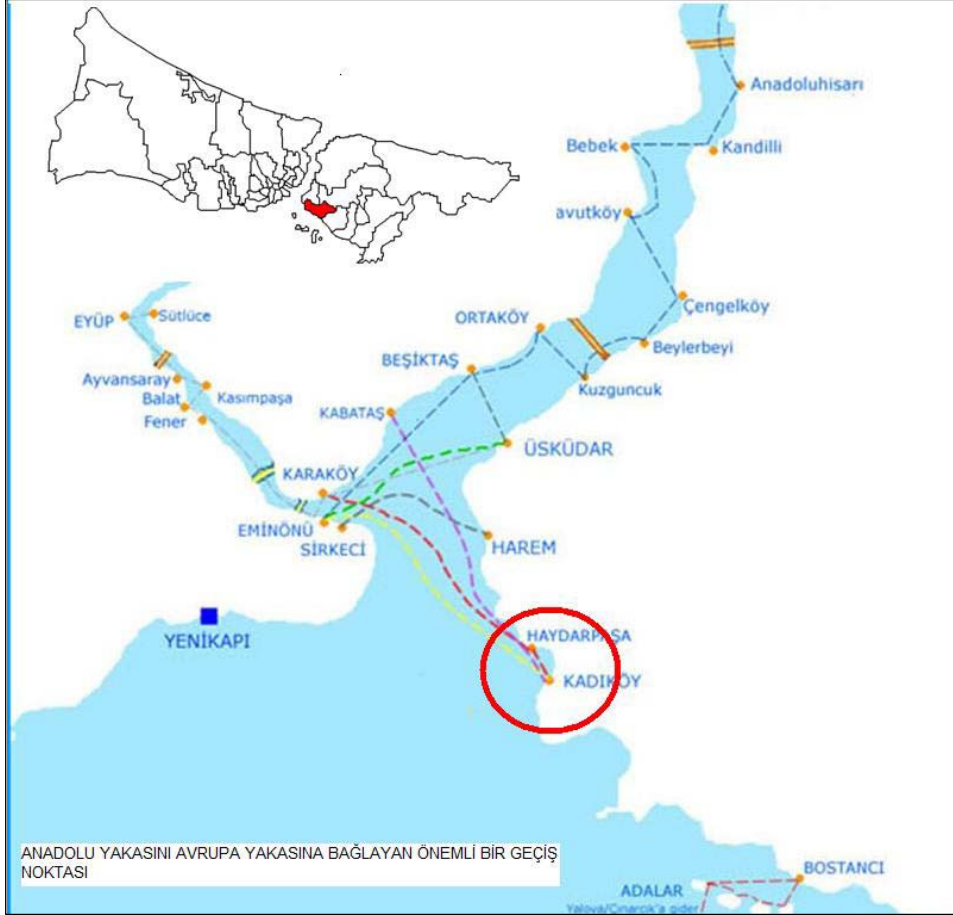
Bu bölümde İstanbul kıyıları için tasarlanmış Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Süreci, Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi, Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi projeleri ve Haliç 1/5000 Master Planı kapsamında Haliç kıyılarında yapılmış dönüşüm projelerinden Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi Söğütözü Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi, Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi) projeleri irdelenmiştir. Bu belirlenen ve araştırmaya konu olan projelerin seçilmesinin nedenleri proje büyüklükleri kapsamı ve organizasyon modelleri bakımından kentin mimarisi, belleği ve tarihi silueti için çok önemli ve etkili coğrafik ve topografik konuma sahip olmalarıdır. Bölüm sonunda incelenen projeler, Ek A1’de yer alan bir tabloda karşılaştırılarak değerlendirilmiştir.

3.2.1 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Gelişim Süreci

Kadıköy, Anadolu Yakası’nı Avrupa Yakası’na bağlayan önemli bir geçiş noktasıdır (Şekil 3.2). Kadıköy, İl Çevre Düzeni Planında alt merkez olarak gösterilmektedir.

Merkezi konumu ve arka planını Avrupa yakasına taşıyan önemli bir transfer

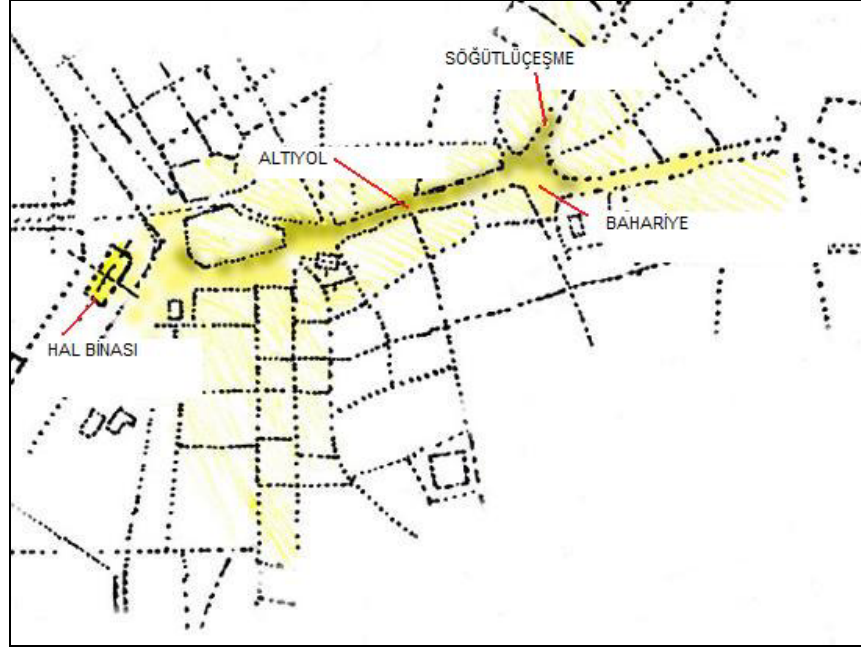
merkezi olması nedeniyle önemli bir odaktır. Bu planda Kadıköy'ü etkileyecek önemli bir faktör de Kartal'ın yeni bir alt merkez olarak gösterilmesidir (Ek 6: İstanbul İl Çevre Düzeni Planı). Kadıköy Konumu itibarıyla önemli bir limandır. Bu liman Kadıköy'ün karakterini belirleyen en önemli faktördür. Mevcut ve planlanan demiryolu hatlarıyla ulaşım bağlantılarının kesiştiği önemli bir merkez konumundadır.



Şekil 3.2 Kadıköy'ün İstanbul'daki Konumu

Kadıköy'ün ana karakteri bir limana sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Doğal bir liman ve ona dik saplanan Söğütluçeşme Caddesi ana karakterin iki önemli unsurudur (Şekil 3.3). Söğütluçeşme Caddesi ile limana ulaşan insanlar buradan limanı kullanarak İstanbul'a hareket etmektedir. Kadıköy'ün karakterinin çıkış noktası kendisinden, kendisinin bir çekim merkezi olmasından kaynaklanmamaktadır. Kadıköy'ün en önemli özelliği Şekil 3.2'de de görüldüğü üzere bir transfer merkezi olmasıdır. Daima tarihi kente bir “atlama taşı” olarak kullanılmıştır. Onun problemlerini çözebilmek için öncelikle arka planına bakmak

gerekmektedir (Özer, 2002). Kadıköy'deki problem, büyük ölçüde araç trafiği ve onu çözmek adına kentsel örgüye yapılan müdahaleler ve topografya ile oynanmasından kaynaklanmaktadır.

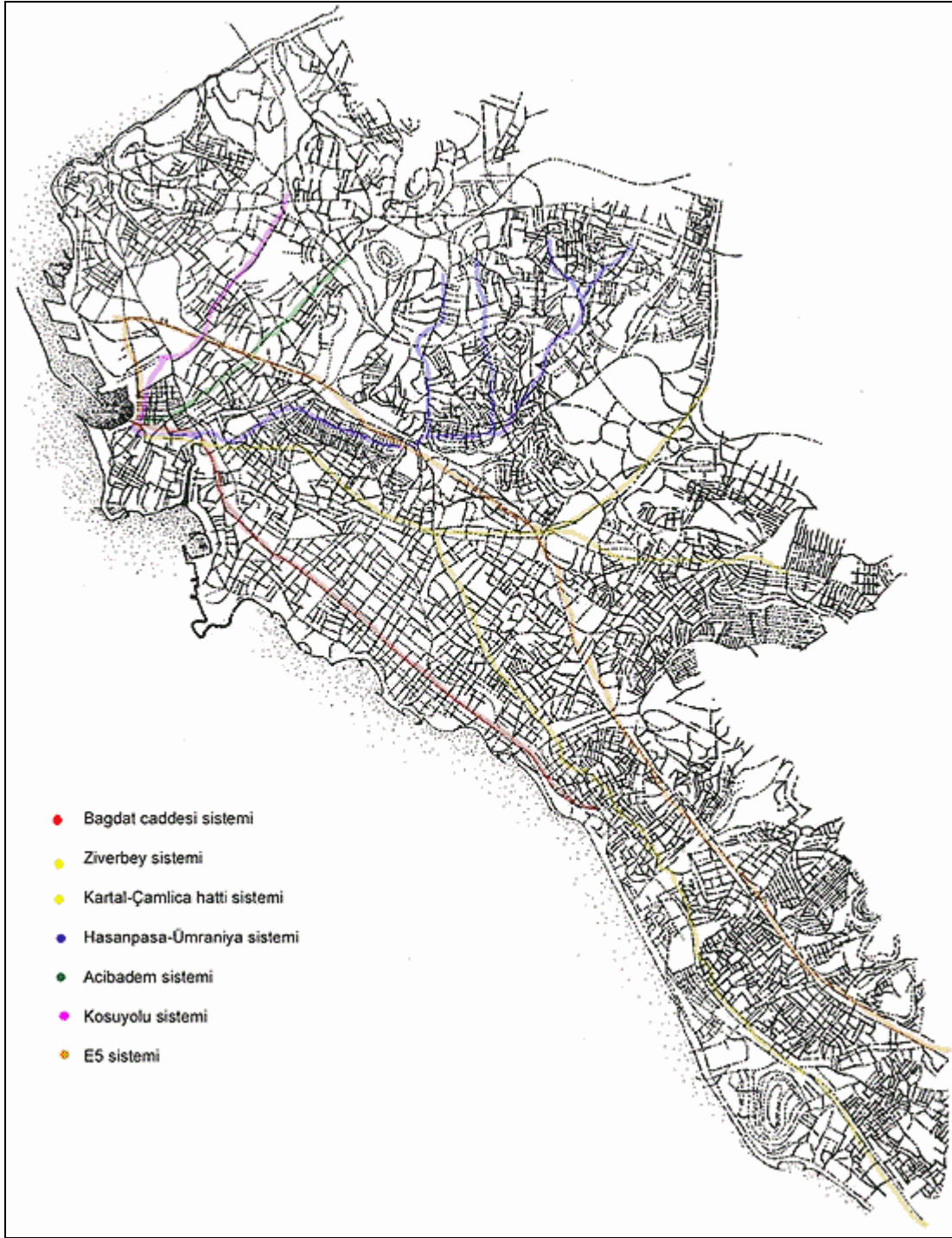


Şekil 3.3 Kadıköy'ün geleneksel omurgasını gösteren şema



Şekil 3.4: Kadıköy'ün Ulaşım Analizi

3.2.1.1 Kadıköy Tarihi:



Şekil 3.5 Kadıköy Ulaşım Sistemleri

Kadıköy için, Şekil 3.5'te de görüldüğü gibi, Marmara sahilleri boyunca Haydarpaşa'dan Bostancı'ya dek kuzeybatı- güneydoğu doğrultusunda oldukça uzun bir sahil şeridi ve buna paralel olarak uzanan ulaşım güzergahlarının yerleşme yapısını belirlediği, daha geride yer alan Ankara Yolu'nun ise yerleşmeyi bir anlamda sınırlandırdığı söylenebilir. Her ne kadar Ankara Yolu'nun kuzeyinde yer

alan Küçükbakkalköy, İçerenköy gibi yerleşmeler günümüzde gerek idari gerekse ekonomik açıdan Kadıköy İlçesi'nin bir parçasını oluşturuyorlarsa da Kadıköy geniş anlamda kuzeyinde Ankara Yolu'na, güneyde Marmara Denizi'ne kadar kıyıda ise Haydarpaşa ile Bostancı arasında kalan bir alan içinde düşünülebilir. Kadıköy'deki yerleşmenin başlangıcını oluşturan tarihsel çekirdek, Haydarpaşa Koyu çevresi ile Moda Burnu'nun oluşturduğu alanda yer almaktadır. İlçeye adını veren yerleşme merkezi ve asıl Kadıköy semti kabaca kuzeyde ve kuzeydoğuda demiryolu, doğuda Kurbağlıdere (Kuşdili Deresi) ve Kalamış Koyu, batıda ise Marmara Denizi ve Haydarpaşa Koyu'nun sınırladığı bir alan olarak düşünülmelidir. Bugün bu alan Kadıköy Çarşısı, Yel değirmeni ve Moda gibi tarihi yerleşme alanlarını da içeren Rasim Paşa, Osman Ağa, Cafer Ağa mahallelerinden oluşmaktadır. Günümüzde bütünüyle kentsel alan içinde kalan ve yapılaşmış bulunan Kadıköy, Bostancı'ya kadar uzanan semt ve mahalleleri ile ancak 19. yy. da sürekli iskan sahası haline gelip kentle bütünleştikten, İstanbul'un diğer tarihsel semtlerine nazaran şehir tarihi içerisinde oldukça genç bir yerleşme olarak kabul edilir. Bununla birlikte geçmişİ İstanbul'dan çok daha eskilere dayanmaktadır.

İstanbul çevresinin paleolitik çağın ardından iskan edildiği sanılmakla birlikte, bilinen en eski bulguların buzul çağlarda ortaya çıkan paleolitik devrin çeşitli evrelerine ait olduğu görülür. Karadeniz ve Marmara çevresinde son buzul çağı ile MÖ 6000 arasında oldukça yoğun iskan izlerine rastlanmasına karşın Boğaziçi çevresinde herhangi bir iz görülememesini, bu dönemde deniz yüzeyi ve topografyanın bugünkünden farklı olmasıyla açıklamak mümkündür.

İstanbul ve çevresinin günümüzdeki doğal görünümü ve kıyı çizgisi MÖ:5500 yıllarından tamamlanmıştır. Bu dönemde İstanbul çevresindeki vadi ağızlarında koylar meydana geldiği gibi Kurbağlıdere'nin ağzından da Kalamış Koyu oluşmuştur. (Belge, 2007)

Şekil 3.6' da görüldüğü gibi 19. yy. başlarında Kadıköy İskelesi ve çarşı çevresindeki mahalle büyüklüğünü korunmaktadır. Demiryolu ise, Kadıköy örneğinde tüm 19.yüzyıl kentlerinde görüldüğü şekilde, yerleşmenin önce hat boyunca istasyon çevrelerinde noktasal olarak saçaklanmasına, ardından da yeni oluşan ya da mevcut hat boyu yerleşmelerinin kalabalıklaşıp büyüyerek birbirleri ve merkezle ilişkilerinin artmasına, nihayet esas yerleşmenin birer semt ve mahallesi haline dönüşmelerine neden olur.

Bu tarihlerde Kadıköy bazı kaynaklarda 1856, bazılarında 1860 olarak gösterilen büyük bir yangına maruz kalır. Bu yangın Kadıköy'ün gelişiminde önemli bir dönüm noktası olur. İstanbul sur içindeki büyük yangınlarla karşılaştırıldığında mütevazı görülebilecek bu yangın yine de henüz yeni yeni gelişmeye başlayan kasaba büyüklüğündeki bir yerleşmede çok etkili olmalıdır. Merkezde 250 yapıyı kül eden yangın, o tarihlerde iskele meydanı çevresinde güney ve kuzeye doğru birkaç yapı adasını ancak kaplayan ve bugünkü Altıyol'da sona eren mütevazı büyüklükteki bir yerleşmenin neredeyse tamamında etkili olur. Yangının ardından Kadıköy için aynı dönemde İstanbul'un başka yerlerinde de görülen yangın sonrası planlardan farklı olmayan bir ızgara plan uygulaması yapılır. Dönemin anlayışına uygun olarak, çağdaş bir kent formu elde edecek şekilde 8-10 m genişliğinde doğrusal sokaklar açılır ve çarşı içinde yapı adalarının köşelerinin kırılması yoluyla bugün de mevcut olan meydancıklar oluşturulur (Şekil 3.6). Plan bu açılardan özellikle 1856 Aksaray yangını sonrası İtalyan Luigi Stokari'nin yaptığı planı hatırlatmaktadır. Yangın sonrası Kadıköy fazla bir büyüme göstermese de daha düzgün bir yol strüktürü içinde çabuk gelişir. O dönemde bir Avrupalı seyyah bu duruma işaret ederek şöyle der: “Kadıköy kısa bir süre önce tamamen yanmışken şimdi tam bir Avrupa kenti gibi yeniden inşa edilmekte ve gözle görülür bir biçimde, her ulustan insanın barındığı İstanbul'un en gözde semti olarak gelişmektedir.” (Belge, 2007) .

20. yy.ın başına gelindiğinde Kadıköy'ün mekansal yapısında çok büyük değişiklikler görülmemektedir. İskele çevresi cami, Rum ve Ermeni kiliseler ile çeşitli resmi toplantıların ve çarşının yer aldığı bir merkezdir. İstanbul'da 1860'lardaki ilk imar operasyonlarından herhangi bir pay elde edemeyen Kadıköy 1912 – 1914 arasında Cemil Topuzlu'nun şehreminliği sırasında ikinci imar operasyonları döneminde bazı önemli imar uygulamalarına sahne olur. Bazı yol yapımı ve alt yapı uygulamalarının yanı sıra Şehremini Cemil Paşa'nın şehir ve semt parkları oluşturma projesi kapsamında Gülhane, Fatih, Üsküdar Doğancılar, Camlıca Kısıklı parklarıyla birlikte Kadıköy'de Kuşdili Deresi'nin kıyısında Yoğurtçu Parkı yapılır. Ayrıca İskele meydanında bulunan ve halen kullanılan Şekil 3.17'de görülen Belediye binası bu dönemde inşa edilmiştir. Savaş sonunda Kadıköy, Haydarpaşa, Kuşdili Deresi ve Moda Burnu arasında oldukça geniş bir alana yayılmış durumdadır.



Şekil 3.6 Pervetitch Haritasında Kadıköy

Haydarpaşa'nın kuzeyinde Üsküdar'a giden yolun çevresi Tıp Fakültesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Veterinerlik Okulu ve Haydarpaşa Askeri Hastanesi ile dolmuştur. Haydarpaşa Garı ve demiryolu tesislerinin gerisinde ve Yeldeğirmeni tarafında Mütareke yıllarında İngilizlerin askerleri kamp kurup sömürge askerlerinin yerleşecekleri eski büyük çayırdan arta kalmış, ancak hala yeterince geniş çayırlar uzanmaktadır.



Şekil 3.7 Kadıköy Belediye Binası 1940'lı yıllar, (Url-4)

Cumhuriyet Dönemi

1936-1951 arasında İstanbul Nazım Planı'nı hazırlayıp yönlendiren Fransız H. Prost'un önerilerinde daha ölçülü kaldığı görülür. Prost Kadıköy'de bir stadyum, Fenerbahçe Yarımadası'nda da İçişleri Bakanlığı isteğiyle bir yat limanı düzenler. Bu arada 1938'de Belediye İmar Bürosu müşavirlerinden Sabri Oran, Kadıköy ve yakın çevresi için bir plan teklifi hazırlar. Plan genel olarak uygunlaşmamışsa da bu plandaki kimi önerilerin zaman içinde gerçekleştiği görülür. Haydarpaşa yönünde Rıhtım Caddesi'nin istimlak maliyetlerinden kaçınmak için denizin doldurularak genişletilmesi (bkz. Şekil 3.8), o zamanki Ankara yolu olan Bağdat Caddesi'nin genişletilmesi yer tanzimi, bu çalışmanın sonradan gerçekleşen önerilerindendir. Bu planın ilginç yönlerinden bazıları İbrahimağa ve Acıbadem yönünde bahçeli evlerden oluşan bir toplu konut alanı inşa edilmesi (bu önerinin Koşuyolu'nda kısmen gerçekleştiği söylenebilir), keza Haydarpaşa Çayırı'nda demiryolu mensupları için bir mahalle oluşturulması ve Kadıköy'ün kimliğine uymadığını iddia ettiği hal binasının yıkılarak meydanın genişletilmesidir. Yapımı 1953'de başlayan Haydarpaşa Limanı ilave rıhtım ve depo inşaatları ile 1954'te başlayıp 1957-1958'de biten Haydarpaşa-Pendik çift şeritli yolu (eski E-5, yeni D-100), bu dönemde Kadıköy'de gerçekleşen iki büyük ve önemli projedir. Özellikle Bağdat Caddesi yerine yerleşmenin kuzeyinde inşa edilen yeni Ankara yolu güzergahı ile Bağdat Caddesi ve Kadıköy merkezini Merdivenköy, Göztepe, Erenköy, İçerenköy gibi iç taraftaki yerleşmelere bağlayan yeni yollar sayesinde, yapılaşma deseni daha önceki kıyı, Bağdat Caddesi, demiryolu çizgisinden koparak sonraki on yıllarda Ankara yolu çevresindeki boşluk ve çayırlara doğru kaymıştır.



Şekil 3.8 Kadıköy Rıhtım Caddesi 1940'lı yıllar, (Url-5)

Böylece kıyıya paralel uzanan ve demiryolundan fazla uzaklaşmayan yapılaşma örüntüsü, karayolu tercihine bağlı olarak iç bölgelerde ve Ankara yolu çevresinde de yoğunlaşmıştır. Bununla birlikte 1950'li yıllar Kadıköy ve çevresinde az yoğun müstakil ve yer yer Bahçeli yapılaşma türünün halen devam ettiği bir dönemdir. Kadıköy'ün özgün karakterini oluşturan bu mekansal yapının dönüşümü ağırlıklı olarak 1960'larda gerçekleşir.

1950'lerden itibaren hızla artan nüfus, merkezden yazlıklara doğru yayılmaya başlamıştır. Böylece 1960'ların sonlarından itibaren Göztepe, Erenköy, Caddebostan, Fenerbahçe, Suadiye ve Bostancı gibi semtler gün geçtikçe yazlık niteliğini yitirmeye ve kentleşmeye başlamıştır. 1950'lerde iki yanında sanayi tesislerinin kurulmaya başladığı Ankara Asfaltı'nın (E-5 Karayolu) çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur. Kurtköy-Pendik-Kartal yöresinin sanayi alanı olarak belirlenmesi, ülkenin çeşitli kesimlerinden İstanbul'a göç edenler için Kadıköy ile çevresini çekici bir yerleşme yeri durumuna getirmiştir. 1965'te Kat Mülkiyeti Kanunu'nun çıkarılması, 1972'de de imar planının yapılması bu kesimde yoğun bir apartmanlaşma faaliyetine yol açmıştır. Bağdat Caddesi ve demiryolunun iki tarafındaki köşk ve villaların bahçeleri parselasyona uğrayarak apartman arsalarına dönüşmüştür. 1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün açılması, kentin iki yakası arasındaki

ilişkiyi güçlendirerek nüfus dengesinde Kadıköy'ün ağırlık kazanmasına yol açmıştır. İstanbul kentinin iki yakası arasındaki ulaşımı kolaylaştırınca Kadıköy İlçesi'nde yeni yerleşime açılan alanlarda yapılan seyrek düzenli apartmanlarda oturmak çekici hale gelmiştir (Şekil 3.9).



Şekil 3.9 Kadıköy 1950, (İBB arşivi, 2009)

1980'li yıllarda Türkiye'de hemen bütün metropoliten merkezlerde izlenen gösterişli kentsel yatırımlar ve düzenleme çalışmaları Kadıköy'de de kendini göstermiştir. Bu dönemde gerçekleştirilen çeşitli projeler arasında, Haydarpaşa Koyu'nun doldurularak meydanın genişletilmesi, Dalıyan-Bostancı arasında denizin doldurularak kıyı düzenlemesi yapılması ve sahil yolu açılması (1984-1988), Kalamış Koyu ve Fenerbahçe'de yat limanı inşası (1985-1988), yapımı 1993'te tamamlanan İskele-Mühürdar arasında deniz doldurularak meydanın büyütülmesi ve yeşil alanlar kazanılması sayılabilir. Yapıldıkları yıllarda ekonomik açıdan eleştirilen bu dolgu çalışmalarıyla denizden 900.000 m2 den fazla alan kazanılır ve 5km'den uzun bir sahil yolu elde edilir. Kadıköy Meydanı da bu dönemde bazı önemli değişiklikler geçirir. Eski hal binası konservatuara tahsis edilir ve iskele ile hal arasında kalan alan trafiğe kapatılarak yaya kullanımına açılır. Haydarpaşa yönünde, dolgu alanda yeni durak yerleri oluşturulur. Çarşı içinde de bazı sokaklarda yaya alanı uygulaması başlatılır. İskele yanındaki park yeniden düzenlenir, ancak Kadıköy Meydanı, kendisini “meydan” olarak tanımlayacak sınırlayıcılardan kurtularak her iki yöne doğru ölçüsüzce genişlemesiyle, kimliğini büyük ölçüde yitirmiştir. Bugün meydan

yerine çeşitli araç yolu ve yapılarla bölünmüş, çok farklı işlevleri bir arada barındırmaya çalışan tanımsız geniş bir alandan bahsetmek daha doğru olacaktır. 1985-1986 arasında Bağdat Caddesi düzenlemesi gibi görsel-estetik düzenlemeler de bu dönemin önemli imar operasyonları arasında sayılmalıdır (Url-7).

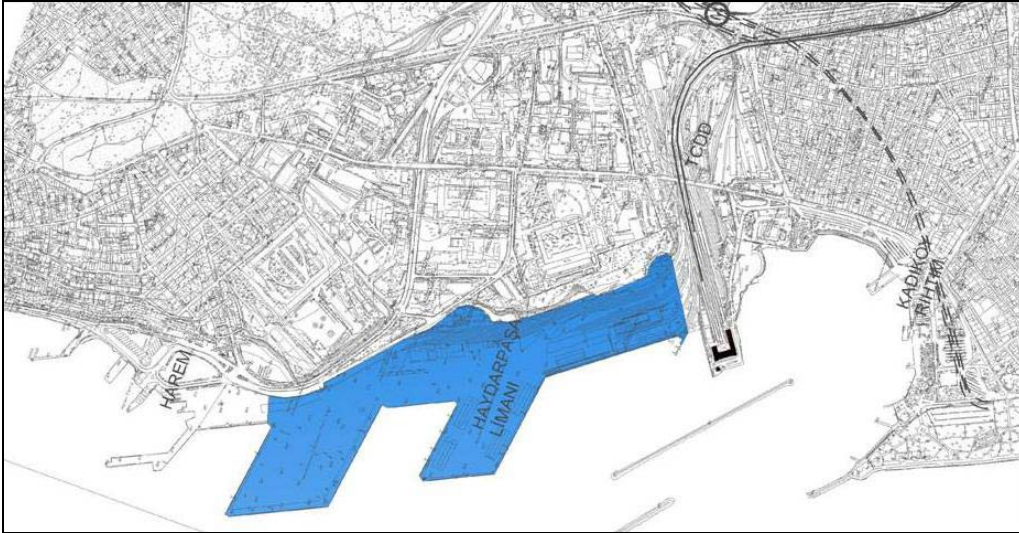
1984'te 3030 sayılı yasayla Kadıköy'ün ilçe belediyesi haline gelmesi ve 1980'lerden itibaren metropoliten şehirlerin geniş parasal kaynaklarla desteklenmesi sonucu gerçekleştirilen gösterişli yatırımların bir kentsel politika şeklinde benimsenerek günümüzde de devam ettirildiği görülmektedir.

1990'larda II. Çevre Yolu'nun tamamlanarak Kozyatağı bağlantılarının oluşturulduğu alt merkezlerin belirmesi, Fenerbahçe'de 1992'de yarımadanın düzenlenerek yeniden bir mesire yeri haline getirilmesi, alışveriş merkezi inşa edilmesi ve yat limanının yarattığı hareketle bu yörenin rekreatif kimliğinin ağırlık kazanması, Bostancı'dan öteye sahil dolgusu ve yolunun devam ettirilmesi, Moda Burnu'nda yeni bir dolgu alanı oluşturulması ve Bahariye yaya yolu düzenlenmesi (1993) bu dönemde Kadıköy'ün yapısını etkileyebilecek önemli kentsel projeler ve dinamikler olarak ortaya çıkmıştır.

1985'te kabul edilen 3194 sayılı İmar Kanunu ile bir parselde birden fazla yol yapılmasının mümkün hale gelmesi Kadıköy örneğinde etkisini özellikle az sayıda kalabilmiş köşklerin bahçelerinde yeni bir apartmanlaşmanın başlaması şeklinde göstermiştir. Böylece ayakta kalabilmiş köşkler yıkılmaktan kurtarılmış olsa da, yörenin zamanında bir Kadıköy uygarlığı olarak adlandırılabilen özgün mekansal yapısının son izleri de büyük ölçüde silinmiştir. 1984'ten sonra Kadıköy'le Pendik arasında açılan “ sahil yolu”, kıyı kesimindeki son boş alanların da tükenmesine yol açmıştır. Anadolu'nun çeşitli merkezlerini İstanbul'a bağlayan demiryolu hattının ilk istasyonu Haydarpaşa'dadır (Şekil 3.10). Haydarpaşa'daki gar binası ve öteki demiryolu tesisleri Kadıköy sınırları içerisindedir. Ayrıca, Kalamış Koyu'nda büyük bir yat limanı vardır.



Şekil 3.10 Kadıköy limanı ve Haydarpaşa Garı 2009, (Url-8).



Şekil 3. 11 Haydarpaşa Limanı, (Kişisel Belge, 2009)

3.2.1.2 Haydarpaşa Limanı

Türkiye' nin en büyük 3. limanıdır. Konteynır kara terminaline sahip en önemli limanlardandır (Şekil 3.11). Dış ticaret hacminin yarısına sahiptir. Bölge ve donanım nedeniyle stratejik önemi vardır. İstanbul ili Kadıköy ilçe sınırları içerisinde bulunan, yük aktarma limanıdır. Şekil 3.12’da görülen Limanda 250.000 ton taşıma kapasitesine sahip bir yüzer vinç, 3 demiryolu feribotu, 3 adet 2500 HP gücünde

römorkör ve 2 adet palamar botu mevcuttur. Haydarpaşa Garı ile tren yolu bağlantısı mevcuttur (Akbulut, 1994).



Şekil 3.12 Haydarpaşa Limanı 2000, (Url-9)



Şekil 3.13 Haydarpaşa Silueti, (Kişisel belge, 2008)



Şekil 3.14 Haydarpaşa Gar Binası ve Liman Siloları

3.2.1.3 Haydarpaşa Garı



Şekil 3.15 Haydarpaşa Dolu-Boş ve Topoğrafya Analizi

Haydarpaşa Garı, 1908'de İstanbul - Bağdat Demiryolu hattının başlangıç istasyonu olarak inşa edilen tren garıdır (Şekil 3.14). Gar, TCDD'nin ana istasyonudur. İstanbul'un Anadolu Yakasında Kadıköy'de bulunur. Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde Bağdat Demiryolu yanında İstanbul-Şam-Medine (Hicaz Demiryolu) seferleri de yapılmaya başlanmıştır. Devrin Osmanlı Padişahı II. Abdülhamit döneminde 30 Mayıs 1906 tarihinde yapımına başlanmıştır. 1908 yılında ise hizmete girmiştir. Binanın bulunduğu sahaya III. Selim'in paşalarından Haydar Paşa'nın adı verilmiştir. Bina'nın inşaatı, *Anadolu Bağdat* adı altında bir Alman şirketi gerçekleştirmiştir. Ayrıca garın önünde mendirek inşa edilerek Anadolu'dan gelecek veya Anadolu'ya gidecek vagonların ticari eşyasını yükleme ve boşaltma işlevi için tesisler yapılmıştır (Şekil 3.15).

Haydarpaşa Garı denize temel kazıkları çakılarak inşa edilmiştir. Koca bina 1100 adet kazığın üzerine oturur. Helmut Cuno ve Otto Richter adlı iki Alman mimarın 20. yüzyıl başlarında, 1906–1908 yılları arasındaki ortak çalışmalarıyla meydana getirilen şimdiki anıtsal gar yapısı, Türk edebiyatı ve sinemada da sık sık konu edilir. Eklektik bir yapı özelliği taşır, ama Alman Rönesansçı üslubu daha ağır basar. Beş katlıdır. Gar binasının ünlü saatini yüzyıl başlarında Mustafa Şem-i Pek yapmıştır. Anadolu Demiryollarının başlangıç noktası olması, tarihi toplumsal bellek ve insanlar üzerinde bıraktığı etkili kentsel imaj açısından önem taşımaktadır (Eyice, 2004). Anadolu'nun İstanbul'a açılan kapısı olarak büyük önem taşıyan Haydarpaşa

İskelesi şirket-i hayriye tarafından ünlü mimarlarımızdan Vedat Tek'e yığma taş bina olarak inşa ettirilmiştir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığınca eski eser tescilli olduğundan alınan restorasyon izni ile 1980 yılında restore edilmiştir (Şekil 3.16 ve 3.17).

Haydarpaşa Garı İstanbul'un silüetinde önemli yeri olan, şehrin kimliğiyle bütünleşmiş yapılardan biridir. Marmaray Projesi kapsamında işlevini yitirmesi durumu söz konusudur. Haydarpaşa Garı ve çevresi Türkiye'nin tarihi ve belleğinde önemli yer tutmaktadır. Bu yapıyı değiştirmek kentin belleğine ve özgün kimliğine zarar verecektir.



Şekil 3.16 Haydarpaşa Garı ve iskelesi, (Url-9).



Şekil 3.17 Haydarpaşa Garı Denizden Görünüm, (Url-9).



Şekil 3.18 Pervititch Haritalarında Kadıköy-Haydarpaşa, mavi renkli çizgi günümüzdeki kıyı çizgisini ifade etmektedir.

3.2.1.4 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa –Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması:

Kentsel Dönüşüm Nedeni:

Kadıköy sahilinde yapılan kentsel düzenleme çalışmalarıyla 900.000 m2 dolgu alan yaratılmış, 5 km.den fazla sahil yolu yapılmıştır. Eski hal binası konservatuara tahsis edilmiş, vapur iskeleleri ve hal arası trafiğe kapatılarak yaya kullanımına açılmıştır. Dolgu alanlarında toplu taşıma durak yerleri oluşturulmuş, çarşı içinde bazı sokaklar trafiğe kapatılmıştır (Bkz Şekil 3.19). Kadıköy Meydanının ölçüsünün genişletilmesi ve farklı birçok işlev yüklenmesi bu alanın tanımsız bir meydan olmasına neden olmuştur. Kadıköy-Pendik arasında açılan sahil yolu kıyı kesiminde yoğunlaşmaya neden olmuştur.



Şekil 3.19 Kadıköy Meydanı hava fotoğrafı

Yoğun trafik (araç ve yaya) baskısı, ulaşım bağlantılarının iyi çözülmemiş ve yetersiz oluşu, açık alan organizasyonlarındaki düzensizlik, yeşil alan/rekreasyon alanı yetersizliği, sosyo-kültürel aktivite alanı eksikliği, kıyı kullanımındaki düzensizlik, bina cephelerindeki proje dışı uygunsuzlukların silueti olumsuz etkilemesi, liman işlevinin kent içinde, trafiği olumsuz etkileyecek bir konuma gelmiş olması Kadıköy'ün çözülmesi gereken kentsel sorunlarıdır.

2000 yılının sonunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi burası için Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa ve Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması adında tek

kademeli ulusal bir yarışma açmıştır. Yarışma Kadıköy, Haydarpaşa ve Harem'i birbirine bağlayan 2 km2 alanın yeniden yapılanması için düzenlenmiştir. Amaç bir ulaşım merkezi olarak Kadıköy Meydanı'na eski mevkisi ve tarihi, kültürel kimliğini de yeniden kazandırmaktır. Yarışmaya 60 proje katılmış ve kazanan proje 2001 Haziran'ında açıklanmıştır.

Proje Kapsamı

Yarışmada birincilik ödülü alan projede planlama alanı yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşama alanları ilişkisi kurulması açısından Kamu Proje Alanlarına (KPA) ayrılmıştır. Anadolu yakasında deniz ile ilişkisi kurulmuş, aktif ve pasif rekreasyon koridorlarıyla desteklenen odaklar öngörülmüştür. Bunlar, Kadıköy Meydanı düzenlemesini de içeren Kadıköy Metropoliten Alt Odağı, TCDD Triyaj tesisleri alanının yeniden değerlendirilmesi ve gerek belediyelere gerekse İstanbul Tüp Geçit projesine destek sağlayacak olan kamu – rant tesislerini içeren Haydarpaşa Ulaşım ve Transfer Odağı, gümrük limanının yeniden ele alınması ile oluşturulacak ve deniz akvaryumu ile müze, sanat galerileri, turistik kullanımları içeren Haydarpaşa Deniz Bilimleri, Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi ile alanın Üsküdar yönüne devamlılığını sağlayacak olan Harem Ulaşım Alt Odağı'dır (Acar, 2001) (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa –Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışmasında 1.lik ödülü alan Proje, (İBB, 2001).

Yarışma alanındaki mevcut sorunların çözümü ve imkanların kullanılmasına yönelik tasarımlarda, insan mekanın odak noktası olarak ele alınmıştır. Kimlik kavramı, özellikle kentsel kimlik, kentsel devamlılık ve bütünlük temel tasarım prensipleri olmuştur.

Planlama alanı yapılaşma düzeni ulaşım altyapısı ile bir bütündür. KP Alanları etaplama ulaşım-altyapı ve kamu alan dönüşümleri ile eş zamanlı uygulanmalıdır. Planlama alanında uygulama çalışmalarının birinci derecede etki alanına giren çevresel dönüşüm için metropoliten etkileşim alanlarında da alt ölçek ve mülkiyet çalışmaları yapılması gereklidir. KPA' ların dönüşümünde ivmeyi sağlayacak çekirdek yapı ve yatırımlar belirlenmiştir. Özel ve/veya Kamu Proje paketleri olarak tanımlanan bu alanların mülkiyet dönüşümü ve tasarımında öncelikli olmaları esastır. Arkad geçişler yeşil köprü ana aks tanımlama elemanları gibi ilkelerin hayata geçirilmesinde bu konu önemlidir (Mimarlık, 2001).

Uygulama süreci örgütlenmesinde kontrol ve koordinasyon sağlayacak yapının oluşturulmasında yerel yönetimin ağırlıklı yer alması ve koordinasyon sağlaması ve proje alanı ile 1. derece etkileşimi olan metropoliten yaşama alanlarında mevcut planların gözden geçirilmesi esastır.

İstanbul metropoliten alanı Anadolu yakası gelişmesinde metropoliten alt merkezler ve yaşama alanları ilişkilerinin kentsel rekreatif koridorlarla deniz açılımı göz önüne alınarak düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Bu anlamda, metropoliten iş merkezi alanı odaklarına 'kentsel kimlik ' kazandırılması, bu alanlar arasında' kentsel devamlılık' sağlanması ve Anadolu yakası Üsküdar-Moda arası kentsel belirginlik' kazandırılması amaçlanmıştır (Mimarlık, 2001).

Ulaşım

Ulaşım politikaları yalnızca yarışma alanının çevre ile bağlantısı anlamında dar bir kapsamda değil, çok daha büyük bir ağı parçası olarak ele alınmalıdır. Dolayısı ile alanın kendi içindeki yaya ve taşıt sistemi çözümlerinin yanı sıra, daha üst ölçekli bağlantılar düzenlenmeli ve geliştirilmelidir.

Yarışma alanının en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekansal olarak kopuktur ve ilişkileri zayıftır. Bu nedenle, bunların bir araya toplanması, birbirleri ile ilişkilerinin güçlendirilmesi ve

diğer ulaşım modları ile bütünleştirilmesini sağlayacak bir metropoliten ulaşım ağı önerilmektedir.

Bu amaçla Kadıköy’de bulunan dolmuş duraklarının Haydarpaşa Garı işletme ve bakım tesislerinin olduğu bölgenin bir bölümüne taşınması öngörülmektedir. Dolmuş duraklarının yanı sıra burada otobüs durakları ve hafif raylı sistem durağı da bulunacaktır. Bu ulaşım odağı, yalnızca Kadıköy halkına değil, burayı bir transit ulaşım noktası olarak kullanan İstanbullulara da daha iyi ulaşım imkanları sağlayacaktır. Bu amaçla transfer noktaları bir araya toplanmış ve geçiş zamanı en aza indirgenmiştir (Mimarlık, 2001).

Ulaşım odağından sahile doğru uzanan yaya yolu ise, deniz ve Kadıköy-Harem arası işlemesi öngörülen tramvay hattı ile bağlantılı olacaktır. Ayrıca Harem’de turistik amaçlı kullanıma dönüştürülmesi hedeflenen liman uluslar arası ve şehirlerarası yolcu taşımacılığına hizmet edecektir. Bu, bölgeye yeni bir canlılık getirecek ve alanın daha üst ölçeklerde İstanbul, Türkiye ve dünya ile bağlantısını güçlendirecektir.

“Yaya için kent” gittikçe önem kazanan bir kavramdır. Bu kavramın temel ve ilginç yönlerinden biri de artan karmaşıklık ve üç boyutluluktur. İstanbul kenti geleneksel yaya yolu ağları, tarihi yapıları, çarşıları, meydanları, parkları ile “kentsel geçirgenlik” kavramının önemli örneklerinden biridir. Alandaki öneri ulaşım sistemi tek bir ulaşım moduna öncelik verecek şekilde tasarlanmamıştır. Farklılıkları vurgulayan, çeşitliliği içinde barındıran ve insan ölçeğini kaybetmeyen bir tasarım ilkesi benimsenmiştir. Bu nedenle, yaya ve farklı taşıt (şehir içi-dışı deniz, otobüs, dolmuş, demiryolu, metro, hafif raylı sistem, tramvay) modlarının birlikteliği esas alınmıştır. Bu bağlamda yaya sistemi, yukarıda açıklanan ulaşım modlarını birbirine bağlamakla birlikte, bundan bağımsız bir sistemde de işlemektedir. Sahil yolu boyunca uzanan ana yaya-yeşil aksına asılı bağlantı yaya-yeşil sistemleri, alanın iç bölgeleri ve sahil arasındaki mekansal ve fiziksel bağlantıyı sağlamaktadır. Bunun için mevcut taşıt yollarının bir bölümünün yaya yoluna dönüştürülmesi önerilmektedir. Bu taşıt-yaya dönüşümü kıyı ve diğer müdahale alanları ile bütünlüğü sağlayacak mekansal bütünleşmeyi sağlayacak ve fiziksel kopukluğu önleyecektir (Mimarlık, 2001).

Yeşil Sistemi

Üsküdar yönünden geliştire Harem’de başlayan yeşil sistemi, hafif raylı sistem durağı, Kadıköy- Harem arası işleme öngörülen tramvay hattı ve Harem’de turistik amaçlı kullanıma dönüştürülen liman ile desteklenecektir. Bu ulaşım noktaları, yaya jeneratörü işlevi görecek ve yaşayan bir metropoliten alt-yeşil sistemi için gerekli insan akımını başlatacaktır. Yeşil sisteminin önemli ayaklarından birini öneri botanik bahçesi oluşturmaktadır. Botanik bahçesi İngiliz mezarlığını kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. Üsküdar-Harem-Haydarpaşa Garı boyunca uzanan mevcut yeşil kuşak korunacaktır. Bu kuşağın cephesine Şekil 3.21’de görülen öneri bir ‘yeşil kuşak’ eklenmiştir. Sahil yolu bu öneri yeşil kuşağın içinden geçecek ve Botanik parkı ile bütünleşecektir. Bu yeşil kuşak, servis ve durak noktalarında açılarak alana giriş ve servis sağlanmasına olanak tanımaktadır (Mimarlık, 2001).



Şekil 3.21 Proje alanı boyunca sürekliliği sağlanan yeşil sistemi,
(Mimarlık, 2001).

Öneri dolmuş-minibüs duraklarının kuzeyindeki Haydarpaşa Garı İşletme ve Bakım Tesislerinin mevcut kapasitesi azaltılarak buradaki mekansal dağınıklık giderilecektir. Kazanılan alan rekreatif kullanıma tahsis edilecek ve Karacaahmet Mezarlığı ile bütünleşecektir.

Bu yeşil kuşağın Haydarpaşa Garı’ndan Kadıköy’e kadar olan bölümünde bağlantıyı “yeşil köprü” sağlayacaktır. Yeşil köprü hem sahil yolu, hem öneri tramvay yolu,

hem de yeşil sisteminin devamlılığını sağlamayı amaçlamaktadır. Böylece Haydarpaşa Garı'nın yarattığı fiziksel kopukluk ortadan kalkacak, mekansal devamlılık sağlanacaktır. Bu alanın tarihi yarımada'yı en iyi gören yerlerden biri olduğu unutulmayarak; meydanlar, yeşil ve yaya sistemleri, buna asılan iç bağlantılar ile güçlü bir görsel ilişki sağlanmıştır.

Kadıköy-Mühürdar dolgu alanı odağı kültürel park olarak tasarlanmıştır. Bu alan olabildiğince pasif ve az yoğunlukta kullanımlara ayrılmıştır. Alanda kısıtlı bir ticaret kullanımı önerilmiştir. Rekreatif ağırlıklı kültürel etkinlik alanlarının her biri farklı bir kullanıma ayrılacaktır. Yaya yolları sergi amacı için de kullanılabilir. Moda'dan gelen bir yeşil aks, öneri yeşil sistemi ile bütünleşecektir (Mimarlık, 2001).

Rekreasyon ve Kültür

Harem'den başlayan yeşil sistemi liman meydanı ile bütünleşmektedir. Meydan, öneri bir Denizcilik Teknolojisi Tarihi ve Deniz Bilimleri müze kompleksi ile tanımlanmaktadır. Liman meydanı ve kültür alanına hizmet edecek otoparklar, alana yakın bir konumdadır. Haydarpaşa yönünde devam ettikçe, kültür merkezi ile bütünleşen bir deniz akvaryumu önerilmektedir. Bu akvaryum, açık ve kapalı bölümlerden oluşacak, dolayısı ile yılın her ayı kullanıma açık olacaktır. Amaç çevre duyarlılığını geliştirmenin yanı sıra burada küçük bir tema parkı yaratmaktır. Günlük kullanıma yönelik kafe, lokanta, kitapçı gibi küçük üniteleri de içinde barındıracak olan alan, aynı zamanda İstanbul'un turistik özelliklerine de katkıda bulunacaktır (Mimarlık, 2001).

Akvaryumun hemen arkasında kültürel alan önerilmiştir. Bu alan müze ve sanat galerilerini içinde barındıracaktır. Deniz-kara-demiryolu müzelerinin yanı sıra, farklı büyüklükte sergi ve sanat galerileri burada bulunacaktır. Açık, yarı açık ve kapalı mekanlar kompozisyonu ile yılın her ayı, her günü ve her saati yaşayan bir bölge olması amaçlanmıştır. Müzenin bulunduğu alanda önerilen liman, büyük gemilerin yanaşabileceği niteliktedir ve buraya turist getirebilecektir. Ayrıca burada birçok yeme-içme üniteleri önerilmektedir. Bunlar bütün alana hizmet verebilecek büyüklük ve sayıdadır. Gününbirlik aktivite ve gezme için ideal özellikler bu alanda yoğunlaştırılmış ve önerilmiştir (Mimarlık, 2001).

Ticaret

Mevcut Haydarpaşa Garı İşletme ve Bakım Tesisleri alanında önerilen dolmuş, otobüs, hafif raylı sistem duraklarının yanında geçen Orgeneral Şahap Gürler caddesi yeni bir ticaret kullanımı için çok uygun niteliktedir. Bu alan yoğun ticaret kullanımının gereklerine cevap verebilecek özelliktedir. Bu öneri ticaret alanı, yakın çevresinde bir çekicilik yaratacak ve kentsel kalitenin artırılması için bir çekirdek olacaktır. Aynı zamanda, mülkiyeti demiryollarına ait olan bu alanda, proje paylaşım esasına göre gerçekleştirilecek ve kuruma ek bir gelir getirecektir (Mimarlık, 2001). (Şekil 3.22)

Sonuç

Yeni kentsel çözümler birbirinden farklılaşmadan kullanıldıkça, kimlik sorunu ortak bir kentsel problem olarak karşımıza çıkacaktır. Tarihi devamlılık ise genel anlamda kenti çevreleyen mevcut yapılara ve fiziksel elemanlara saygı gösterilmesi olarak tanımlanabilir. Tasarımcı, çağdaşıktan uzaklaşmamalı, fakat aynı zamanda tarihi kentin değerlerine bağlı kalmalı ve bu değerleri gelecek kuşaklara aktarmalıdır. Aktarılacak bu miras yalnızca günümüzün kazanımları değil, aynı zamanda geçmişin birikimleri olmalıdır. Tarihi devamlılık, gelişmenin yönü ve sürdürülebilirliği için bir temel oluşturmalıdır.

İstanbul tarihi boyunca bir dünya kenti olmuş, dünyanın en büyük imparatorluklarına başkentlik yapmış bir kenttir. Gerek Roma/ Bizans, gerekse Osmanlı imparatorluğu döneminde yüzyıllar boyunca geniş bir coğrafyanın yönetimi ve denetimi bu kentten yapılmıştır. Yarışma alanı dahil İstanbul için ortaya konulan ve konulacak her türlü çözüm önerisi ve planlama müdahalesi, bu kaygılarla İstanbul'un kimliğine ve tarihi devamlılığına özel önem göstermelidir (Mimarlık, 2001).

Organizasyon Modeli:

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen tek kademeli ulusal yarışma sonunda, projenin finansının da belediye tarafından karşılanacağı açıklanmıştır. Ancak yarışmada derece alan projelerden hiçbiri uygulama şansı bulamamıştır.

ULAŞIM VE MEKANSAL İLİŞKİLER HARİTASI



KENTSEL YEŞİL ALANLAR VE GÖRSEL İLİŞKİLER HARİTASI



Şekil 3.22 Ulaşım ve Mekansal İlişkiler

Projenin Değerlendirilmesi

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2000 yılında açılan yarışmada birincilik ödülü alan proje ile İstanbul Metropolitan alanı Anadolu yakası gelişmesinde alt merkez olan Kadıköy'de ulaşım ve yerleşim ilişkisini çözümlmek ve nitelikli bir kimlik kazanmasını sağlamak

amaçlanmıştır. Bu anlamda proje, Kadıköy sahil şeridinin gelişme vizyonu ile olumlu yönde paralellik göstermektedir.

Kent Planı ile uyumu: Harem'den başlayan yeşil sistemi Haydarpaşa Limanı'nda oluşturulan meydanda Denizcilik Teknolojisi Tarihi ve Deniz Bilimleri Müzesi, deniz akvaryumu ve günlük kullanıma yönelik kafe, lokanta, kitapçı gibi küçük üniteleri de içinde barındırmaktadır. Böylece yoğun ulaşım ağları nedeniyle kıyı ile kopan gündelik ilişki yeniden kurulmuştur.

Ekonomik yapıya etkisi: Harem'de turistik amaçlı kullanıma dönüştürülmesi hedeflenen liman, deniz akvaryumu, müze, sanat galerileri ve küçük ölçekli kafe ve restoranlar bölgeye yeni bir canlılık getirecek ve kentle ilişkinin güçlenmesini sağlayacak biçimde tasarlanmıştır.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Projede, Kadıköy ve çevresi metropolitan ölçekteki fonksiyon ve oluşumların merkezi haline dönüşürken aynı zamanda semt ölçeğindeki yaşamın da tarihi, kültürel ve sosyal zenginliği ile tahrip olmaksızın sürdürülmesi sağlanmıştır. Kıyı boyunca tasarlanan park, botanik bahçesi, müze, galeri gibi farklı işlevlerdeki alanlarla çevre sakinlerinin yaşam kalitesinin arttırılması düşünülmüştür.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Harem'den başlayarak kıyı boyunca oluşturulan yeşil alan sistemiyle bir kentsel devamlılık sağlanmıştır. Kıyıdaki yoğun ulaşım aksı otobüs ve minibüs duraklarının taşınması ve sahi boyunca tasarlanan tramvay hattı ile hafifletilmiş ve mevcut tarihi doku ortaya çıkarılmıştır.

Sürdürülebilirlik etkisi: Projede Üsküdar-Kadıköy arasında kamusal kıyı alanları oluşturulmuştur. Kentsel devamlılık sağlanmış ve Haydarpaşa Limanı ve Haydarpaşa Garı çevresi ön plana çıkarılarak "Kentsel Bellek" açısından taşıdığı önem vurgulanmıştır.

Her ölçekte katılım derecesi: İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen bir yarışma projesi kapsamında olduğundan ve uygulama şansı bulamadığından katılım boyutu tartışmalıdır.

3.2.1.5 Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi

Haydarpaşa Limanı'nın artık ihtiyaca cevap verememesi, bölgede hem deniz hem de kara trafiğini alt üst etmesi, gemilerin yüklerini boşaltabilmek için haftalarca beklemesi gibi nedenlerden İstanbul Büyükşehir Belediyesi, hazırladığı 1: 50000 nazım İmar Planı'nda Haydarpaşa Limanı'nın, Selimpaşa-Silivri arasında ya da Marmara'da başka bir yere taşınmasını önermiştir.

Haydarpaşa bölgesinde yeni bir düzenlemeye gidilmesi için ilk girişim 2003 yılında TCDD'den gelmiştir. Girişimin ardından bir Alman firması gar bölgesinde otel yapılmasını öngören tasarısını TCDD'ye sunmuştur. Tasarıyla birlikte Haydarpaşa port'lar zinciri içinde, "İstanbul görücüye çıkıyor" sloganıyla uluslararası proje yarışmalarına ve Dünya Gayrimenkul Emlak Fuarı'nda uluslararası sermayeye sunulmuştur.

17.9.2004 tarihinde 5234 sayılı kanunun geçici 5. maddesi ile Haydarpaşa liman ve gar alanında bulunan hazine malı taşınmazlar, bedelsiz olarak Devlet Demiryollarına terk edilmiş ve bu taşınmaz mallarla ilgili olarak "imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plan ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilan ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tabi olmaksızın, her ölçekteki imar planını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, rensen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye" Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

Aynı kanunda devamla, "Plan hazırlama ve onaylama işlemleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görülen birimince, ruhsat ve plan uygulama işlemleri ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı il teşkilatınca yerine getirilir" denilmekte ve "Kesinleşen planlar ilgili belediyelere tebliğ edilir. Bu planların uygulanması zorunludur." hükmü bulunmaktadır. Bu kanundan açıkça anlaşılacağı üzere tüm İstanbullularla birlikte ilgili yerel yönetimlerinde devre dışı bırakıldığı bu karara bağlı olarak alınan 5335 sayılı "torba" kanunun 32 maddesi ile de tüm bu taşınmazların satış ve devir yetkisi; Özelleştirme Yüksek Kurulunca özelleştirme programına alınan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu'na bırakılmış ve yerel yönetimler sadece görüş bildiren merciler haline getirilmiştir.

Haydarpaşa için tartışma yaratan proje ise, “Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziyer Liman” dönüşüm projesidir. 1 milyon metrekareyi kapsayan alana dair çalışmalar Çalık Grubu tarafından hazırlandı. Bu projeye göre, devasa gökdelenler Haydarpaşa ve çevresini kaplamakta, turizm, kongre, iş ve kültür merkezi gibi birimler öngörülmekte, Kadıköy ve Harem’i de içine alan sahil kesimi yat limanı ve marinaya dönüşmekte, tren yolu işlerliğini kaybetmekte, Haydarpaşa Garı ise bir otele dönüşmektedir. Her iki alan için de ortak kaygı; kamusal alanların, kentsel rant baskısıyla şekillenen projelerle turizm ve ticaret alanlarına dönüşmesi, kentsel siluetin bozulması ve parçacıl dönüşüm projeleriyle kentsel bütünlüğün bozulmasıdır.



Şekil 3.23 Haydarpaşa “Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziyer Liman” Dönüşüm Projesi, Kıyı Görünümü, (Mimarlara Mektup, 2005).



Şekil 3.24 Haydarpaşa ve Çevresi Proje Fotomontajı, (Mimarlara Mektup, 2005).

İstanbul Haydarpaşa Garı ve çevresinin yeniden düzenlenmesi kapsamında Çalık Grubu'na 7 gökdelenli proje hazırlayarak tepki toplayan mimar Şefik Birkiye, 2.2 milyon dönümlük bir alanı içeren yeni bir proje hazırlamıştır. Çalık Grubu şirketlerinden GAP İnşaat için hazırlanan ve Kadıköy ile Üsküdar ilçelerinden arazileri kapsayan yeni projede gökdelenlere yer verilmemiştir. Şefik Birkiye'nin merkezi Brüksel'deki mimarlık şirketi Atelier D'art Urbain tarafından hazırlanan ve Venedik tarzı kanalların yer aldığı projenin içinde, konut, ofis, otellerin yanı sıra alışveriş merkezi, kongre merkezi, fuar alanları ve marina da bulunmaktadır.



Şekil 3.25 Atelier D'art Urbain'in hazırladığı projeye ait vaziyet planı, (Url-10).

Proje ile ilgili çalışmaların basında yer alması ile birlikte, toplumun birçok kesimi, sivil toplum kuruluşları ve Mimarlar Odası olumsuz yönde tepki göstermiştir. Projelendirme çalışmalarının ardından 26 Nisan 2006'da Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu bölgeyi kentsel ve tarihi sit alanı ilan etmiştir. Ancak, karar 6 ay süresince Resmi Gazete'de yayımlanmadı. TCDD yönetimi ise kurul kararının iptali istemiyle 3 kez dava açtı ancak mahkeme itirazları kabul etmemiştir.

Başvurunun reddinin ardından TCDD ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında İBB'nin koruma planı yapmasını içeren bir protokol imzalanmıştır. İBB'nin Şubat 2008'de plan çalışmalarına başlamasının ardından, TCDD Genel Müdürlüğü,

Marmaray hattının işlevine başlamasıyla Haydarpaşa Garı'na ihtiyaç duyulmayacağı yönünde açıklamalarda bulunmuştur.



Şekil 3.26 Atelier D'art Urbain, ikinci projeye ait sahilden perspektif, (Url-10).



Şekil 3.27 Atelier D'art Urbain, ikinci projeye ait genel sokak perspektifi, (Url-10).

24 Temmuz 2008'de TBMM'de kabul edilen “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı” ile TCDD'ye ait tüm taşınmazların Türkiye

Özelleştirme İdaresi'ne (TÖİ) teslim edilmesine karar verilmiştir. Yasal düzenlemeyle imar planı yapma yetkisi de verilen TÖİ'nin, sit alanları üzerinde yaptığı imar planlarını Koruma Kurulu'na onaylatması zorunluluğu da kaldırılmıştır. 5 yıl süreyle planların değiştirilmesi ve yenilenmesi ile ilgili tüm yetki de TÖİ'ye devredilerek Haydarpaşa Garı ve çevresi projesi için tüm engeller kaldırılmıştır (Tatarer, 2008).

Projenin Değerlendirilmesi

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: Mimar Şefik Birkiye yönetiminde Atelier D'art Urbain'in hazırladığı proje, kentin gelişme vizyonu ve planı dışında hazırlanmış tekil bir projedir. Proje alanının kent için önemi ve etkisi bakımından son derece olumsuz katkısı olduğu söylenebilir.

Kent Planı ile uyumu: Proje alanının büyük bölümü yerleşime uygun olmayan dolgu alanda yer almaktadır. Öngörülen turizm, konut, iş ve kültür merkezi yat limanı, marina fonksiyonlarının nazım imar planlarında nasıl yer aldığı açıklanmamıştır. Kent planı ile uyumdan söz etmek mümkün değildir.

Ekonomik yapıya etkisi: Ekonomik anlamda çok değerli bir bölgede tasarlanan projenin bulunduğu bölgeye değil ama kent ve ülke ekonomisine katkısı şüphesiz yüksektir. Burada düşünülmesi gereken konu, kentsel rant için kamusal alanların özelleştirilmesi ve kent kimliğinin yok edilmesidir.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Projede yer alan farklı işlevlere sahip binalar ve bu alanlar dışındaki park, oyun alanı, spor alanı, yol gibi sosyal donatı alanları kamunun kullanımına kapalı, özel güvenli alanlar olarak tasarlanmıştır. Çevresinden kopuk ve içe dönük bu projede sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki düşünülmemiştir.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Kıyı kanununa aykırı olarak kıyının kamu kullanımını engelleyecek şekilde tasarlanmıştır. Yeni marina ve dolgu alanı önerileri ile fiziksel dokuyu olumsuz biçimde etkilemektedir.

Sürdürülebilirlik etkisi: Anadolu Yakası'nın silüetini oluşturan Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi gibi tarihi binalar bu proje ile görünmez olacak ve silüet tamamen değişecektir. Proje, tarihi yarımada ve Boğaz silüetini de olumsuz

etkilemektedir. Haydarpaşa Garı'nın otele dönüştürülmesi fikri ile kent ve ülke tarihinin kimliğine ve belleğine olumsuz yönde etki etmektedir.

Her ölçekte katılım derecesi: Özel sektöre hazırlatılan projenin kamuoyundan gizlenmesi ve sivil toplum örgütlerinin süreç dışında bırakılması dikkat çekicidir. Bu da kentsel dönüşüm sürecinin şeffaflık ilkesine ters düşmektedir.

3.2.2 Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi

1950 yılında kurulmuş olan ve o zaman İstanbul Liman İşletmesi'ne bağlı en büyük tesisler orta liman sahasında olan Salıpazarı limanında, rıhtım boyu yaklaşık 600 m. ve su derinliği 10.5 m.dir. Eni 14 m. olan liman betonarme kazıklar üzerine oturtulmuştur. Bu rıhtımın gerisinde 4 adet iki katlı ve 3 adet 5 katlı ambar mevcut olup toplam sahası 80.955 m² dir.

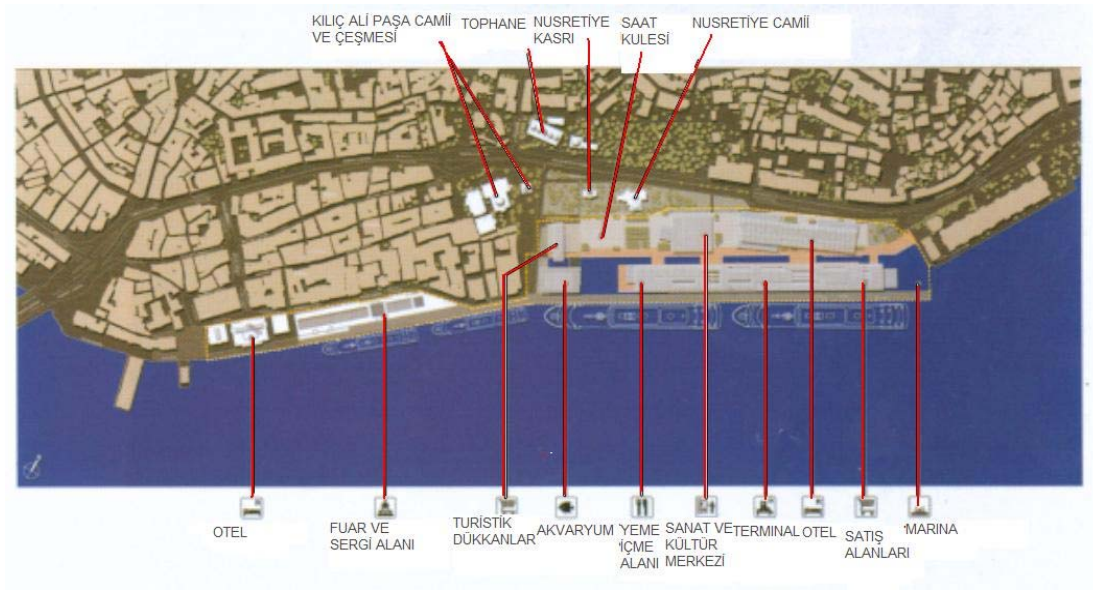
Zamanla Salıpazarı rıhtımında kara (tırların getirdiği trafik yükü) ve deniz (gemi trafiğinin getirdiği yük) trafiği açısından büyük bir yük oluşmaya başlayınca rıhtım, 1986 yılında gemi trafiğine, 1988 yılında ise tır trafiğine kapatılmıştır. Salıpazarı yükünün bir kısmı o zamanlar fazla yük trafiği olmayan Haydarpaşa'ya, diğer bir kısmı da o zamanlar çok yoğun olmayan Tekirdağ iskelesine kaydırılmıştır. Günümüzde Salıpazarı Rıhtımı sadece Rus, Bulgar vb. gibi ülkelerden gelen yolcu gemilerini karşılamakta ve senede 5000 civarı yolcu gemisini karşılamaktadır.

Mimari Konsept

Tabanlıoğlu Mimarlık tarafından hazırlanan Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi Projesi'ne ilişkin açıklama raporuna göre; İstanbul'un en kritik noktalarından birinde yer alan ve yüzyıllardır deniz kapısı olarak varlığını sürdüren tarihî Galata Rıhtımı, hazırlanan yeni projeye farklı işlevler kazanacak ve kültür, turizm ve ticaret merkezi olarak İstanbul'a yeni bir değer katacaktır. 100.000 m² açık alana ve 151.665 m² inşaat alanına sahip olan 1.2 km lik Galata Rıhtımı projesi kapsamında mevcut tarihî binalar aslına uygun olarak renove edilmekte ve bu binalara yeni işlevler kazandırılacaktır (Tabanlıoğlu, 2002).

Sonuç olarak, Tabanlıoğlu'na göre (2002); proje bittiğinde Galata, Beyoğlu ile bütünleşecek ve İstanbul Boğazı'nın bu çok değerli bölümü yepyeni bir estetik değer olarak İstanbul'a katkıda bulunacaktır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri, bu şeritteki mevcut düzeni içinde, yılda 126 adet yolcu gemisine ve 110.902 yolcuya hizmet

vermektedir. Mevcut düzen Türkiye'nin uluslararası imajına yakışır biçimde yabancı yolcuya hizmet vermeye uygun değildir. Gümrük işlemleri ilkel bir şekilde gerçekleştirilmektedir. Ayrıca yine bu mevcut düzen içinde söz konusu kıyı şeridi İstanbulluların kullanımına tamamen kapalıdır. Bu proje hayata geçirildiğinde, yeni limana gelecek “cruise” gemilerinin sayısı artacak ve aynı zamanda bu gemilerle gelen turist kalite ve sayısında da önemli bir artış gözlenecektir. Bunun doğal sonucu olarak da bölgede yaratılan yeni işlevler sayesinde hem büyük bir rant elde edilecek, hem de İstanbul'un çağdaş gelişimi ilk ayak basıldığı andan itibaren hissettirilebilecektir (Tabanlıoğlu, 2002).



Şekil 3.28 Galataport Yerleşim Planı, (Tabanlıoğlu, 2002).

Mimari Ölçütler:

Ana İlkeler

1. Uluslararası düzeyde, çağdaş bir “Cruise Limanı ve Turizm Kompleksi”nin İstanbul’a kazandırılması. Mevcut yük limanı işlevlerinin kaldırılması ve “cruise” gemileriyle gelen yolcuların, yük taşımacılığından doğan kaostan kurtarılması.
2. İstanbul’un yurtdışına açılan kapısı olan bu bölgenin, limana ayak basan turistlere, arzu edilen İstanbul imajını vermesi.
3. İstanbul halkı ile denizin yakınlaştırılması.
4. Tarihî Tophane Meydanı’nın canlandırılması, deniz ve çevre ile bütünleştirilerek kültür-sanat etkinlik alanına dönüştürülmesi ve çağdaş bir kimlik kazanması.

5. İstanbul içindeki sosyal, ticari ve kültürel merkezlerle bağlantıların güçlendirilmesi. 1995 yılında “Turizm Alanı” ilan edilen bu bölgenin, “Beyoğlu Kent Turizmi Projesi” kapsamında pilot bölge olarak ele alınması, Beyoğlu ve çevresiyle bütünleşmesi, Beyoğlu’ndaki mevcut yaya aksının Boğazkesen yolu ile sürekliliğinin sağlanarak Tophane Meydanı’na ulaşılmasının sağlanması.
6. Tarihî yarımadaının karşısındaki bu önemli bölgede yapılacak mimari çalışmaların İstanbul silüetini olumlu yönde etkilemesi.
7. 2001 yılında 2. derece tarihî eser olarak tescilli yapılmış olan tarihî binaların renove edilerek yeni işlevlerle İstanbul’a kazandırılmaları. Bu alanda, yolcu salonu ile 20 no.lu antrepo binası arasında kalan gümrük binasının da (Çinili Rıhtım Han) proje kapsamında ele alınması.
8. Bölgeye getirilen yeni işlevler sonucunda İstanbul’un yeni bir kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezine kavuşması.
9. Bu proje sayesinde yeni işyerlerinin oluşması ve istihdam olanağının sağlanması.
10. Projenin bölgeye gece ve gündüz canlılık getirmesi.
11. Liman faaliyetlerinin inşaat süresince aksamadan sürdürülmesi. Bu süreçte ve sonrasında liman faaliyetlerinin TDİ tarafından yürütülmesi (Tabanlıoğlu, 2002).

Ulaşım

1. Meclis-i Mebusan Caddesi’nde, hızlı trafiğin yeraltına alınması planlanmış olup caddenin üst kısmı yavaşlatılmış bir trafik akımı ve yaya akımını sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Böylece denizin ve tarihî Tophane Meydanı’nın algılanmasının sağlanması ve Beyoğlu bağlantısının da güçlendirilmesi hedeflenmektedir.
2. Kara trafiği yanında deniz trafiğine de büyük önem verilmiştir. Planlanmış yeni marinaya özel tekne ve gezi tekneleriyle de ulaşım sağlanabilecektir. Ayrıca otel kompleksi önündeki iskeleye de tekneyle ulaşılabilir (Tabanlıoğlu, 2002).



Şekil 3.29 Galataport Projesi Meydan ilişkisi perspektifi (Url-11).



Şekil 3.30 Geçmişte Nusretiye Camii ve Limanın görünümü (Url-12).

3. Yolcular otobüslere ulaşmak için yürüyen merdiven ve asansörlerle bodrum katına inmektedir. Birinci bodrum katı, yüksek bir otopark olup (6 metre) yolcu otobüsleri terminali olarak tasarlanmıştır. Meydana ulaşmak, alışveriş yapmak veya sosyal etkinliklerden yararlanmak isteyen yolcular ise zemin katından gümrüksüz alana geçiş sağlayabilmektedir (Tabanlıoğlu, 2002).

Arsa Verileri-Çevre Düzeni

1. Projenin kapsamı içinde ve çevresindeki tarihî, doğal değerleri düzenleyici ve birleştirici bir niteliği vardır. Bu çerçevede tarihî üniversite binası, camiler, saat kulesi, çeşme, Tophane binaları ve bunun devamı olan şehir yapısı, parklar ve Beyoğlu bağlantısı gibi etkenler önemle ele alınmıştır. Bu düşünceyle Tophane Meydanı ve tarihî saat kulesi çevresi yeniden düzenlenerek şehir içinde bir odak merkezi yaratılmaya çalışılmıştır. Avrupa'daki tarihî şehir planlarında gördüğümüz, günümüzdeki sosyal etkinliklere yer verebilecek bir meydan oluşturulmuştur.
2. 6 ve 7 no.lu antrepo binaları, mevcut yapı aksları korunarak kısmen yıkılmış ve bir çatı altında birleştirilmiştir. 5 no.lu antrepo dış sınırları korunarak yeniden düzenlenmiştir. Açık satış alanları yaratılarak meydan ile bütünleştirilmiştir. Düşey sirkülasyon; yürüyen rampa ve merdivenler, asansörlerle sağlanmıştır. Oluşturulan galerilerle yeraltı ve sokak bağlantısı sağlanmıştır. Dört mevsim kullanılacak ve servis verebilecek bir ortam yaratılmıştır (Tabanlıoğlu, 2002).
3. Gümrüklü alan, 1.2 km.lik rıhtım boyunca devam etmektedir. Rıhtıma yanaşan gemilerle gelen yolcular özel bir asansör sistemiyle alınıp otobüslerle terminal binasına ulaştırılmaktadır. Bu araçlardan gümrüklü alan “zone”undaki belli lokasyonlarda 3-4 adet bulunması gerekmektedir. Bu alanın altında yer alan yatay şafttan gemilere, teknik gereksinimlerinin ulaştırılması sağlanmaktadır (elektrik, su vb.).
4. Antrepo binalarının bulunduğu bölgede orijinal kıyı şeridi ortaya çıkarılmıştır. B1 ve B4 binaları ise deniz üzerinde yüzen bir platformda yer almaktadır. Bu ahşap platformda, yer yer boşluklar bırakılarak havuzlar oluşturulmuştur.
5. Marina oluşturulmuş, böylece denizden ulaşım sağlanmıştır. Marina çevresinde ahşap platform bulunmaktadır. Deniz üzerine uzanan restoran ise hem marinaya canlılık katmakta, hem de insanların İstanbul Boğazı'nı çok farklı bir açıdan algılamasını sağlamaktadır.
6. Akvaryum (B4) önünde bulunan ve meydan ile bütünleşen havuz üzerine ahşap platform uzanmaktadır. Bu platform üzerinde, restorana ait açık oturma mekânları bulunmaktadır.
7. A1 ve A2 binalarına otel kompleksi olarak yeni işlev kazandırılmıştır. Çevre düzenlemeleri bir bütün olarak ele alınmıştır; havuz ve yeşil alanlar bulunmakta,

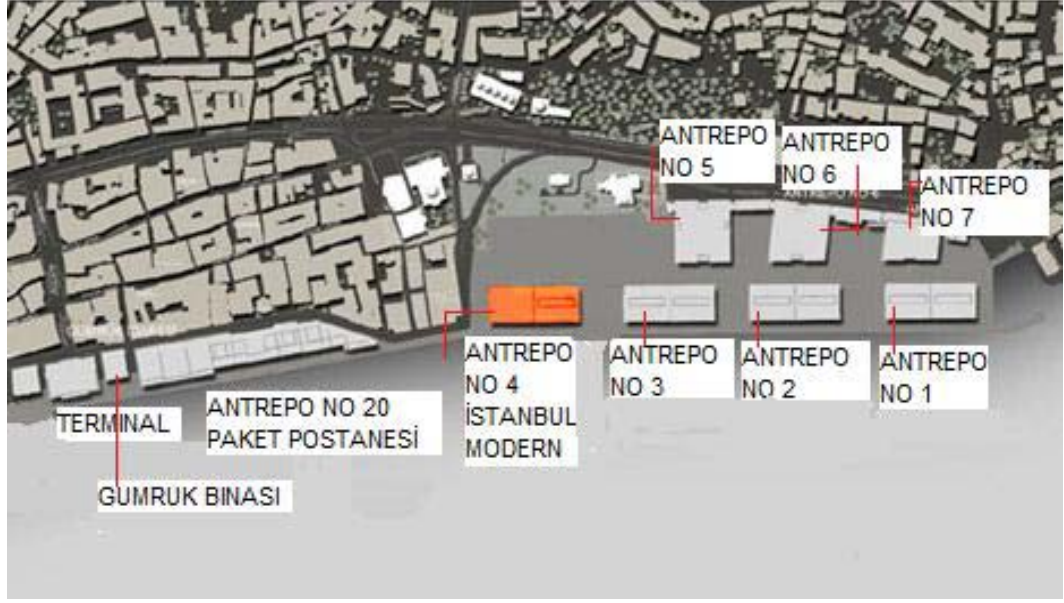
deniz kıyısında ahşap platformlar yer almaktadır. Kafelerin oturma, bar, güneşlenme alanları bu ahşap platformlar üzerinde bulunmaktadır. Böylelikle insanlarla deniz yakınlaşmıştır. Oluşturulan iskeleyle de denizden ulaşım sağlanmıştır.

8. A3 binası, önündeki gümrüklü alandan cam panellerle ayrılmıştır. Böylece deniz ve tarihî yarımada ile görsel ilişki kurulmuştur. Yangın kaçışları ve servis girişleri için cam paneller ile bina arasında bir alan bırakılmıştır. Cam paneller B4 binasına kadar devam ederek gümrüklü alan ile gümrüksüz alanı, görsel ilişkileri kesmeden ayırmakta; şehir içinde yolculuk eden insanın da denizi ve mekânları algılamasını sağlamaktadır. Cam panellerin bittiği noktada ise gümrüklü ve gümrüksüz alan, su ögesiyle ayrılmaktadır (Tabanlıoğlu, 2002).

Binaların Tanımları

B1 Binası:

(1, 2 ve 3 no.lu Antrepo Binaları) Bu üç bina ana terminal binası olarak düzenlenmiş olup, binaların taşıyıcı sistemleri korunmuş, gerekli yerlerde galeri boşlukları ve çekirdekler için revizyonlar ve eklemeler yapılmıştır (Şekil 3.35). Mevcut bina aralarında kalan boşluklar binalara eklenip tek bir kütle olarak planlanmıştır. Bu kısımlar iç avlu ve ana giriş çıkış mekânları olarak düzenlenmiştir. Bu alanlarda yeşil doku ve doğal malzemeler (ahşap vb.) çoğunlukla tercih edilmiş, yüksek hacim olarak tasarlanmıştır. Binaların üstü yeni bir çelik çatıyla da örtülmüş olup bu çatı içinde yer yer cam ve güneş kırıcı elemanlar işlevlere göre yerleştirilmiştir. İç avlularda bu çatı çok daha etkili bir doğal ışık kaynağı olarak tasarlanmıştır. Binalar yapı itibariyle kazıklar üzerinde oturtulmuştur ve su düzeyi üstünde kalmaktadır. Binaların çevresinde ve gümrüklü kısımda ahşap yer panelleri kullanılmıştır. Bu ahşap platformda yer yer boşluklar bırakılarak havuzlar oluşturulmuştur. Meydan ile bütünleşen havuz üzerine ahşap platform uzanmaktadır. Bu platform üzerinde restorana ait açık oturma mekânları bulunmaktadır. Terminale ulaşan yolcular, iki katlı hacim içerisinde bulunan “duty-free shop”lara ulaşmakta ve bagaj kontrol işlemlerini gerçekleştirmektedir. Asansör ve yürüyen merdiven gibi düşey sirkülasyonlar aracılığıyla alt kata inerek otobüslerine ulaşmaktadırlar.



Şekil 3.31 Salıpazarı ve Liman Kompleksi Projesi Vaziyet Planı.

Üst katta ise bürolar, satış alanları, teknoloji merkezi ve restoran bulunmaktadır. Marinaya açılan teraslarda açık oturma alanları düzenlenmiştir. Bina cephesindeki camlar tamamen açılarak, açık mekânlar oluşturmaktadır. İki adet iç avlu, terminal ana girişini ve “fastfood” alanlarına girişi vurgulamaktadır. İç avlular, mevcut antrepo binaları arasında yer almakta ve birleştirici, bütünleştirici nitelik taşımaktadır. Yüzer “deck” üzerinde yer alan bu bina içerisinde, yer yer döşeme yırtılarak havuzlar oluşturulmuştur.

B2 Binası:

Otelin yer aldığı bu binanın alt katlarında satış alanları yer almaktadır. Tek bir hafif çelik çatı altında birleştirilen üç kütleden oluşmaktadır. 6 ve 7 no.lu antrepo binalarının bazı bölümleri yıkılarak sirkülasyon alanına dahil edilmiştir. Yeşil alanlar ve satış alanlarıyla canlılık katılarak meydanla bütünleştirilmiştir. Böylece tarihî Tophane Meydanı’nın her noktadan algılanması sağlanmıştır.

B3 Binası:

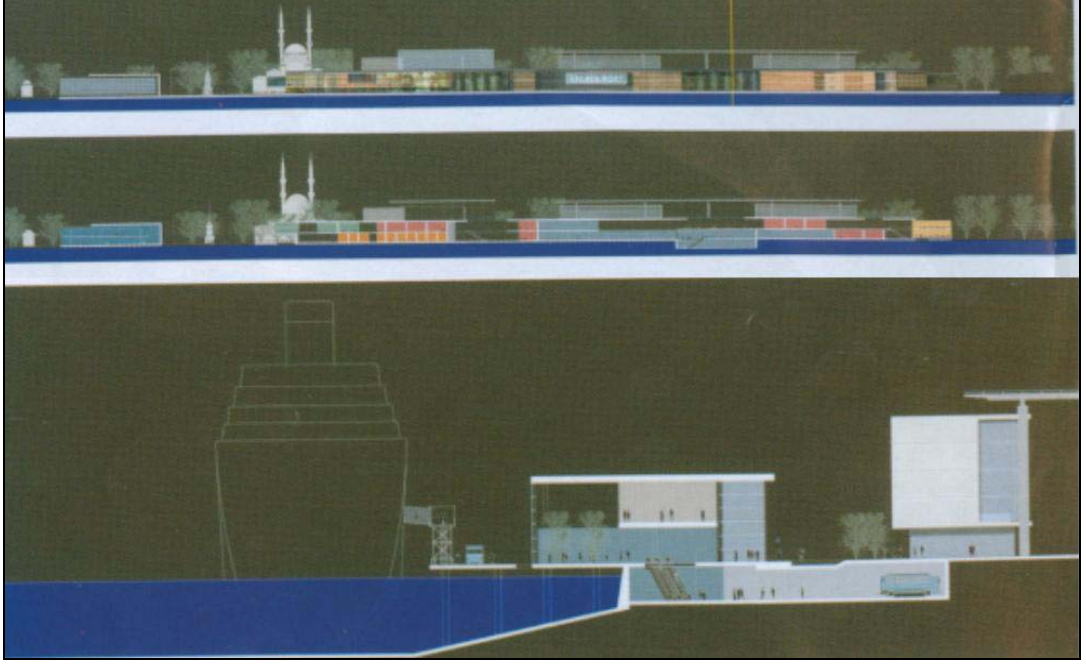
5 no.lu antrepo binası, dış hatları korunarak yeniden inşa edilmiştir. Sergi salonları bulunan bu bina içinde yer alan galeri, bodrum katına açılımı sağlamaktadır. Çelik ve camdan oluşan çatı, doğal ışığın iç mekânlara ulaşmasını sağlamaktadır. Tamamen saydam dış kabuk, iç mekân ile dış mekân arasında görsel bağlantı kurmaktadır. Bina içinden tarihî Tophane Meydanı algılanmaktadır.



Şekil 3.32 B Blok Bodrum kat, Zemin kat ve 1. kat planları, (Tabanlıoğlu, 2002).

B4 Binası:

Akvaryum olarak tasarlanan bu bina, deniz üzerinde yüzen bir platformda yer almaktadır. Önünde bulunan ve meydan ile bütünleşen havuz üzerine uzanmaktadır.



Şekil 3.33 B Blok Görünüş, Boyuna Kesit ve Enine Kesit (Tabanlıoğlu, 2002).

B5 Binası:

Meydan ile bütünleşen saydam satış modülleridir. Tek katlı bu yapı, çelik ve cam çatı örtüsü ile bütünleştirilmiştir.

A1 ve A2 Binaları:

A1 ve A2 binalarına, otel kompleksi olarak yeni bir işlev kazandırılmıştır. Çelik köprüyle bağlantıları sağlanmıştır. Gümrük binasının da projeye katılması önerilerek üç binadan oluşan bir kompleks oluşturulmuştur. A2 binası terasında, kuleyle de bütünleşen, kapalı ve açık kullanımı olan bar-restoran düzenlenmiş, kapalı alanı tamamen cam kütleden oluşturulmuştur. Tarihî yolcu salonu olan bu binanın orta avlusu, saydam bir örtü ile kapatılmıştır. Böylece gün ışığının iç mekânlara kadar alınması sağlanmıştır. Çevre düzenlemeleri bir bütün olarak ele alınmıştır; havuz ve yeşil alanlar bulunmakta, deniz kenarında ahşap platformlar yer almaktadır. Kafelerin oturma alanları, bar, güneşlenme alanları, bu ahşap platformlar üzerinde yer almaktadır. Böylece insanlarla deniz yaklaşmıştır. Oluşturulan iskeleyle de denizden ulaşım sağlanmıştır (Tabanlıoğlu, 2002).



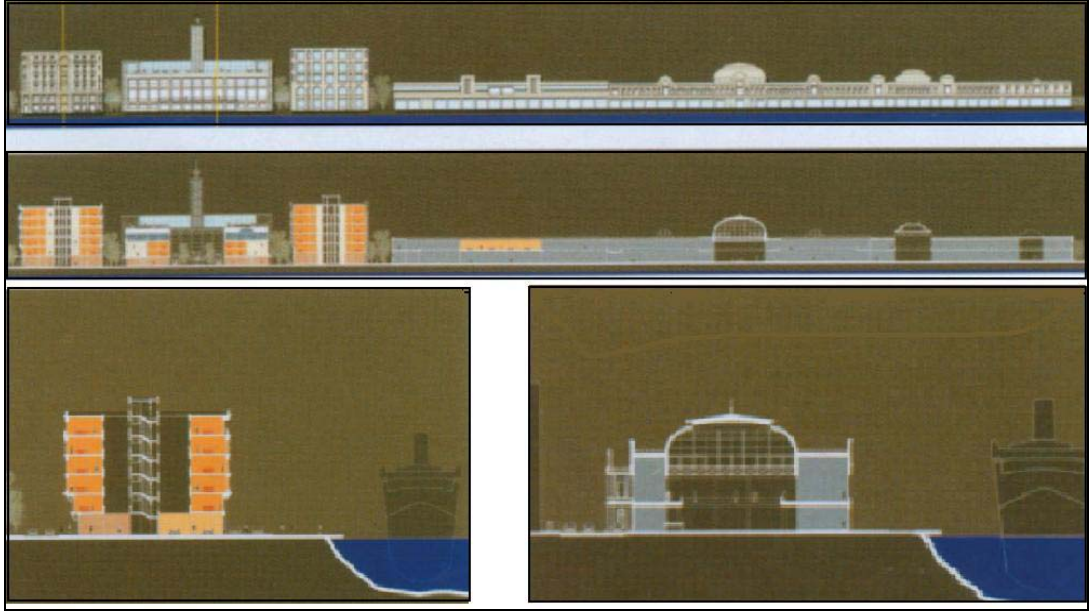
Şekil 3.34 A Blok Zemin Kat ve 1. Kat Planları, (Tabanlıoğlu, 2002).

A3 Binası:

A3 binası ise 20 no.lu antrepo ve “Paket Postanesi” birleşiminden meydana gelmiştir. Tek bir çelik çatı örtüsü altında doğal ışık alan mekânlar elde edilmiştir. Bu binalara yeni işlevler kazandırılarak; fuar, sergi, seminer salonları olarak düzenlenmiştir. A3 binası boyunca orta akslar boşaltılmış, galeriler meydana getirilerek katlar arası görsel iletişim sağlanmıştır.

Projede Sunulan Öneriler

1. Meclis-i Mebusan Caddesi’nin yeraltına alınarak, üstten yavaşlatılmış trafiğin akması önerilmiştir. Böylece denizin ve tarihî Tophane Meydanı’nın algılanmasının sağlanması hedeflenmektedir. Bu şekilde Beyoğlu bağlantısı da güçlendirilmektedir.
2. Tarihî Tophane Meydanı altında iki katlı araç otoparkı oluşturulması, 25.740 m² lik ek otopark alanının projeye dahil edilmesi önerilmektedir.
3. Projede, çelik ve cam bağlantılarla birleştirilen A1 ve A2 binalarına, gümrük binasının da katılması; bu üç binanın bir bütün olarak ele alınarak otel kompleksine dönüştürülmesi (Tabanlıoğlu, 2002).



Şekil 3.35 A Blok Görünüş ve Kesitler, (Tabanlıoğlu, 2002).

Projenin Gelişim Süreci:

2000 yılında Salıpazarı'nda antrepo ve yakınındaki Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne ait arazi üzerindeki binaların yeniden değerlendirilmesi amacıyla Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından projeler hazırlanmış ve bunların arasından yukarıda detaylı bir şekilde yer verilen Tabanlıoğlu Mimarlık' a ait proje seçilmiştir.

Projenin sahibi olan ve tüm yetkileri Türkiye Denizcilik İşletmeleri 'ne (TDI) devredilen Galataport projesine 2005 yılı Nisan ayında 1 No' lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan onay alınmıştır. 24 Ağustos 2005 günü Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nde ihaleye açılmıştır. 3 Konsorsiyum katılmıştır. Tepe İnşaat Ortak Girişim Grubu (Tepe, Tuner, Singapore, Sawport şirketlerinden oluşmuş), Pilot Ortak Finans Gayrimenkul Ortak Girişim Grubu (Finans Gayrimenkul Geliştirme İnşaat ve Yatırım AŞ, Pilot, Ude Turizm Yatırım İşletmecilik San ve Ticaret AŞ, Fiba Holding AŞ, Venezia Terminal Passeggeri SPA, Five Mounts Properties Europe B.V şirketlerinden oluşmuş) ve Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu (Royal Caribbean Cruises Ltd, Global Yatırım Holding AŞ, Rouse Tri-Party Miscellaneous LLC, Sasso Holding INC, ACI Antbel Antalya Bellek Turizm Yatırımları AŞ, Limak İnşaat ve San ve Tic AŞ şirketlerinden oluşmuş) 16 Eylül 2005 tarihinde sonuçlanan ihaleyi Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu kazanmıştır (Ekinci, 2006).

Ancak, İstanbul Şehir Plancıları Odası'nın itirazı üzerine Danıştay 6. Dairesi, projeye ilgili imar planı değişikliğini onaylayan Kültür ve Turizm Bakanlığı işleminin yürütmesini, bakanlığın imar yetkisi olmadığı gerekçesiyle durdurmuştur.

Galataport ihalesinde iptal kararı üzerine, Özelleştirme İdaresi yeniden imar planı hazırlayarak, üç yıl önce ikinci ihale için, Anıtlar Yüksek Kurulu'na başvurmuştur.

Salıpazarı-Karaköy Kuvaziyer Liman Kompleksi olarak bilinen Galataport'un ise ikinci kez ihaleye çıkabilmek için Anıtlar Yüksek Kurulu'nun onayı beklenmektedir. Yetkililer, Galataport'ta belediyelerle ilgili çalışmaların tamamlandığını, gerekli görüşlerin alındığını belirtirken, Anıtlar Yüksek Kurulu ile ilgili yazışmaların devam ettiğini ve kurulun onayının beklendiğini ifade etmişlerdir.

2006 yılı Nisan ayında İstanbul Valiliği ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın daveti üzerine UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu) Dünya Miras Merkezi ve ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) uzmanlarından oluşan bir heyet İstanbul'da inceleme yapmışlar ve detaylı bir rapor hazırlamışlardır. Galataport, Haydarpaşa Liman Projeleri için UNESCO'nun hazırladığı raporda, "İstanbul'un tarihi yarımadasının görsel bütünlüğü tehdit edilmemelidir" görüşü ifade edilmiştir.

Projenin Değerlendirilmesi

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: 2000 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından Tabanlıoğlu Mimarlık'a hazırlatılmış özel bir projedir. Kentin gelişme vizyonundan bağımsız ve kıyı düzenlemelerine aykırı bir projedir.

Kent Planı ile uyumu: Kent planı ile çelişen, kıyı kanunlarına uyumsuz bir tasarımdır. Proje alanına yüklenen otel, alışveriş ve eğlence merkezi, fuar sergi ve seminer merkezi, ofis, gibi kıyıyla direk ilişkili olmayan fonksiyonlara sahip yapılar Karaköy sahilinin kamuyla ilişkisinin kopmasına neden olacaktır.

Ekonomik yapıya etkisi: Ekonomik anlamda çok değerli bir alanda tasarlanan projenin kentin en gözde noktalarında yer alması kruvaziyer turizmine olumlu etkisi, yabancı yatırımcılar için çok dikkat çekicidir. Bu projede de Haydarpaşa Limanı'nda olduğu gibi kentsel rant ile tarihsel kimlik ve süreklilik kavramları karşıtlık içermektedir.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Proje uygulanacağı alanın kent yaşamına katkı sağlamamaktadır. 1200 metrelik sahil şeridi özelleştirilmiş ve kamuya kapatılmış duruma gelecektir. Şehrin sosyal ve kültürel hayatına olumlu katkıda bulunan İstanbul Modern'in bulunduğu antreponun tescilli olmadığı ve Tophane Meydanı'nın denize açılması gerekçeleriyle yıkılması kararı da olumsuz noktalardan biridir.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Kullanılan çelik çatı, güneş kırıcı ve geniş cam cepheli birimlerin fiziksel dokuda var olan geleneksel mimari kimliğine ve tarihi dokuya uymayan olumsuz bir etki söz konusudur.

Sürdürülebilirlik etkisi: Projede kıyıların kamu kullanımından çıkarılması ve kent-kıyı ilişkisinin yok edilmesi sürdürülebilirlik etkisi bakımından olumsuzdur. Eminönü-Karaköy bölgesinin tarihi kimliğine ve dokusuna uyumsuz bir tasarım söz konusudur. Tünel-Galata Meydanı'ndan, Tophane Meydanı'na kadar kıyıları ve denizini kullanamayan Beyoğlu'nu denizle buluşturmak için, Tophane Meydanı'na yüzyıl öncesinde saat kulesi kasr ve camileriyle sahip olduğu meydan kimliği geri kazandırılmalıdır.

Her ölçekte katılım derecesi: Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından hazırlatılan proje ile ilgili kamuoyu yeterince bilgilendirilmemiş ve sivil toplum örgütleri ve akademik kurumlar projenin gelişim sürecine dahil edilmemiştir. Katılım açısından olumsuz değerlendirilebilir.



Şekil 3.36 Projeye Ait Perspektifler, (Tanalıoğlu, 2002).

3.2.3 Haliç

Türkiye’de dönüşüm sürecini en hızlı ve yoğun yaşayan kent; İstanbul’dur. Ekonomik dönüşümlerin neden olduğu mekansal yer değiştirmeler, kırdan kente yoğun olarak yaşanan göç, fiziksel eskime gibi etkenler İstanbul kentinin bazı bölgelerinde köhneme olgusunun yaşanmasına yol açmıştır (Akalin, 2003).

İstanbul’un geleneksel kimliğinin sürdürülebilmesi ve sahip olduğu fiziksel değerlerinin korunarak gelecek kuşaklara aktarılması dünya ölçeğinde geçerli bir konudur. Bu bağlamda Haliç’te kentsel kimliğin giderek yok olması sorunu önemli olmaktadır.

İstanbul’un bir iç limanı olarak tarih boyunca önemini sürdürmüş olan Haliç; İstanbul ve Beyoğlu semtlerini ayıran koya verilen isimdir. Uzunluğu 8 km, genişliği 200 metre (Eyüp- Hasköy) ile 700 metre (Kasımpaşa açıkları) arasında değişen bu eşsiz koy, tarihi yarımada ile Beyoğlu yakasını birbirinden ayıran ve İstanbul’un eşsiz boğazının güneyinden batısına doğru boynuz biçiminde ilerleyen bir tabiat ürünüdür (Baştürk, 2001). (Şekil 3.28)



Şekil 3.37 Haliç Uydu Fotoğrafı, Url-13.

Haliç kıyıları günümüzde İstanbul’un 6 ilçesinde de sınırları kendi kıyısında toplar. Bunlar İstanbul yakasının güney ucundan başlayarak sırasıyla Eminönü, Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu ilçeleridir. Unutulma ve tahrip süreci yaşayan

Haliç kıyısındaki semtler şöyle sıralanabilir: Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Yemiş İskelesi, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Alibeyköy, Kağıthane, Sötlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Karaköy ve Galata (Baştürk ve diğ., 2001).

Bölge sahip olduğı tarihi ve arkeolojik kalıntılar ve değerler nedeniyle turizm merkezi niteliğindedir. Haliç, merkezi konumda yer alması, ulaşım kolaylıkları, tarihten gelen altyapı ve merkezi fonksiyonların burada yoğunluk kazanmış olması nedeniyle İstanbul için önemi halen tartışılmayacak bir merkezdir. Gerek anıtsal yapıları, gerekse kentsel dokuları ve farklı mimari özellikleri ile korunması gerekli bir bölgedir. Buna rağmen geçmişten beri Haliç'in dönüşümü ve yenilenmesi üzerine yapılan, bütünsellik içermeyen projeler Haliç'in kimliğinin yok olma eğilimini doğurmuştur. Bu durum ise Haliç'in sahip olduğı kültürel ve doğal değerleri açısından tehdit oluşturmaktadır. Bu nedenle Haliç'in kimliğini oluşturan unsurların devamlılığını sağlayacak bütüncül stratejilere ihtiyaç vardır (Yüçetürk, 2000).

Haliç, İstanbul'un mekansal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde yönetimlerin ve özel girişimcilerin sürekli ilgi odağı olmuştur. Coğrafi konumu, korunaklı bir liman oluşu, üst üste birçok dönemin izlerini taşıyor olması, sahip olduğı kültürel ve etnik çeşitlilik, ilgi odağı olmasının nedenlerini oluşturmaktadır. Ayrıca İstanbul kentinin merkezinde yer alıyor olması ve Galata ile Tarihi Yarımada gibi iki önemli tarihi merkezi birbirine bağlar konumda olması Haliç'in stratejik önemini arttırmaktadır (Erden, 2003)

Son dönemde Haliç'te yaşanan gelişmelerden biri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin öncülüğünde Haliç'e kıyısı bulunan ilçe belediyelerinin (Beyoğlu, Eminönü, Fatih, Kağıthane) katılımıyla 'Haliç Belediyeler Birliği'nin kurulmasıdır. Birlik Haliç ve çevresinin yeniden doğal, tarihi ve kültürel misyonuna kavuşmasını amaçlamaktadır. Birlik çalışmalarında, üniversite, sivil toplum kuruluşları ve koruma kurulları ile işbirliği yapmaktadır.

Haliç'te bugün uygulanan ve uygulanması planlanan projeleri kentsel yenileşme ve dönüşüm açısından değerlendirebilmek için önce İstanbul'un tarihsel gelişimi içinde Haliç'in yeri, değişimi ve dönüşümünü anlamak gereklidir. Bu bölümde Haliç'in tarih süreci içinde kimliğinin değişimi, mekanın organizasyonu, sosyal ve ekonomik

yapıdaki değişimler ve tüm bu değişimlerde etkili olan uygulamaları değerlendirerek günümüz uygulamalarına bakılacaktır.

İstanbul'un Tarihsel Gelişimi İçinde Haliç

Tarihi gelişimi içinde Haliç, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli “savaş ve ticaret limanı” başka bir ifadeyle “ticaret ve gemicilik merkezi” olmuş, kıyı kullanımı da bu amaçlara göre gelişmiş, özellikle Galata-Hasköy arası bu amaca dönük tesislerle donanmıştır. Eminönü-Unkapanı arası ise, yükleme-boşaltmadan dolayı önemli bir ticaret merkezi olmuş, Fener ve çevresinde konut yerleşmeleri gelişmiştir. Eyüp, Osmanlı Padişahlarının ibadet ettikleri ve kılıç kuşandıkları manevi değeri büyük bir din merkezi olmuştur. Haliç'te yaşayanların ve tüm İstanbullunun kara ve yeşile olan ihtiyacını karşılamak üzere Haliç, mesire yeri halinde gelişmiştir. Lale devrinde dillere destan Kağıthane eğlenceleri, denizin tatlı su derelerinin, yeşilliğin ve ormanın bulunduğu bir mesire yerine dönüşmüştür. Burada kayıklarla veya yürüyerek gezinti yapan İstanbullular, Haliç'i eğlencenin merkezine oturtmuşlardır. Aynı zamanda birçok yalı, köşk ve sahil saraylarının yapıldığı ve tıpkı Boğaziçi'nde olduğu gibi su kıyısının kültürel ve mimari yönden değerlendirildiği bir mekan olmuştur (Eşkar, 1997).

Bütün bu özellikler Haliç'in tarihte oluşturduğu su kanalı ile sıkı sıkıya ilişkili ve ona dayalı olarak olmuştur. Bugün Haliç'te geçmişteki Haliç'i simgeleyen ve bu coğrafik sit'in ortaya koyduğu gerçek kullanım şeklini veren çok az şey kalmıştır.

Bizans, Roma ve Osmanlı Medeniyetlerine başkentlik yapmış olan İstanbul, gerek fiziki boyutları gerekse stratejik konumu ile önemini her zaman korumuştur. 15. yüzyıla kadar süren Bizans kimliği, Osmanlı döneminde de, yerleşim biçiminin fazla değiştirilmemesi, ticari alanların, limanların ve yolların kullanılmaya devam etmesi ve geliştirilmesi sayesinde korunmuştur. Bu dönemde kentin ana işlevi fazla değiştirilmeden geliştirilmeye çalışılmıştır. 18. yüzyılda kent kimliğini etkileyen en önemli gelişim, Boğaziçi ve Haliç'in kent merkezi ile bütünleşmesi olmuştur. 19. yüzyıl sonlarına doğru geleneksel toplum yapısı, sanayi devrimi ile ortaya çıkan dinamizmden büyük ölçüde etkilenmiştir.

Cumhuriyet döneminde 1945'li yıllarda başlayan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Bu dönemde açık ekonomiye geçiş hızlandırılmış ve özel sektör yatırımlarının harekete geçmesiyle İstanbul büyük

oranda nüfus çekim merkezi haline gelmiştir. 1970’li yıllarda Organize Sanayi, önceki sanayi alanlarının yoğunlaşması ve uzantıları şeklinde devam etmiş, mevcut işyerleri yenileme ve yükselme yoluyla yoğunluğunu arttırmıştır. Bu durum başta Tarihi Yarımada olmak üzere eski kent dokusunun yaşadığı alanlardaki tarihi ve kültürel kimliği oldukça tahrip etmiştir. 1937’ den sonra Prost tarafından yapılan imar planında, tarihsel merkezlerin korunması için bazı önlemler alınmıştır. Yapılan bu çalışmalara rağmen imar planında sanayinin Haliç’e yerleşmesi, merkezi iş alanlarının Eminönü ve Karaköy’de bırakılması gibi ticaretin ve sanayinin gelişmesini tarihsel merkeze yönelten kararlar, kentin geleneksel dokusunun giderek baskı altında kalarak bozulmasına neden olmuştur (Ülken, 2003).

Haliç, sanayileşme çabaları ile maruz kaldığı fiziksel ve sosyal dönüşüm sonucunda sahip olduğu nitelikleri ve kimliğini hızla yitirmeye başlamıştır. Sanayi, bu dönemde Avrupa’dakine benzer bir biçimde gelişme eğilimi göstermesine rağmen, İstanbul’da özellikle Haliç kıyılarında yer seçmiş ve fiziki mekanda dönüşümlere yol açarak kentin geleneksel görünümünde önemli ölçüde değişikliklere neden olmuştur. Saray mensuplarının kıyıları süsleyen köşkleri, yalıları, bahçeleri giderek terk edilmiş ve yerlerine fabrikalar yapılmıştır. Böylece sanayinin denetimsiz büyümesi, 20. yüzyılın başında Haliç’in silüetinde önemli değişikliklere neden olmuştur (1/5000 ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu, 2001).

Sanayi kuruluşlarının Haliç çevresinde yer seçiminde deniz ulaşımı başlıca rol oynamıştır. Dolayısıyla birçok sanayi kuruluşunun Haliç kenarında yer almasının nedeni deniz ulaşımıdır. Zamanla Haliç’te deniz ulaşımı giderek gerilemiştir. Bunda kara ulaşımındaki gelişmelerin ve ayrıca Haliç’in giderek dolmakta olmasının büyük rolü vardır.

İstanbul’daki sanayi işletmelerinin kuruluş yerlerini etkileyen faktörler, çeşitli sanayi kollarında değişiklik göstermekle beraber merkezi iş alanına yakınlık ile geniş arazi imkanları etkili olmaktadır. İstanbul şehrinde kuruluş yeri seçimini etkileyen faktörler zaman içinde değişime uğramışlardır. Haliç buna iyi bir örnektir. Haliç’e sanayiye çeken ilk önemli faktör nakliye kolaylığıdır. Hammaddenin deniz yoluyla kolaylıkla taşınması ve gerekli su ihtiyacının sağlanması nedeniyle Haliç kıyıları tercih edilmiştir (Önem, 2003).

Sanayi tesislerinin yer seçim tercihleri Haliç'teki ve Haliç'e yönelen mahallelerdeki sakinlerin yaşamlarını da etkilemiştir. Bu durum prestij konut alanlarının Haliç'ten, Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymasına neden olmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle beraber her topluluktan zenginleşen kesim, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir.

Cumhuriyet sonrası yapılan planların Haliç'in bugünkü görünümüne olumlu ve olumsuz katkıları olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümü yapılan plan ve uygulamalar sonucu ortaya çıkmıştır.

Prost Planı

Önceki dönemlerde başlayan parçacıl planlama çabaları yerine kentin o zamanki çekirdeğinin bütününe eğilen ve tüm öngörülerini uygulanmamakla beraber İstanbul'un biçimlenmesinde oldukça etkili olan Prost Planı kısaca şu kararları içermektedir: Sanayinin Haliç'te toplanması, Boğaziçi'ndeki sanayi ve depoların kaldırılarak Haliç ve Yenikapı çevresine getirilmesi önerilmiştir. Konut alanları ile ilgili olarak ise Haliç'in kuzey yakasından Taksim'e kadar olan alanların yıkılarak yeniden geliştirilmesine karar verilmiştir. Bu durumun kent mekanındaki en önemli sonucu sanayi tesislerinin yakınlarında konumlanan ve giderek de yoğunlaşan gecekondu alanları ile organik ilişkisidir. Kazlıçeşme ile başlayan bu eğilim Haliç ve çevresindeki yamaçları da etkilemiştir.

Menderes Operasyonu

1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Artan sanayileşme ile birlikte o zamana kadar görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bir dönemdir. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin simgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareket etmiştir. 1950 yılında çıkan kanun çerçevesinde geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde gerçekleşen bu uygulamalar gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir unsur olarak görülmüştür. Bu uygulamalar sonucunda Haliç sanayi alanlarının konumu pekişmiştir. 20. yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç'teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çözüm yolları aranmaya başlamıştır.

Dalan Operasyonu

1980 sonrası dönem Türkiye’de her alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Ekonomik ve politik alanlardaki değişim sosyo-kültürel yapıyı da etkilemiştir. 1980 yılında karma ekonomik düzenden serbest piyasa ekonomisine geçiş, devletin müdahaleciliği ve enerji, ulaşım gibi altyapı yatırımlarına yönelmesi, yabancı sermayeyi teşvik etmesi, hayatın her alanını etkilemiştir (Erden, 2003).

1985 yılında Bedrettin Dalan’ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olması ile başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise Haliç’in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların da yıkılmasıdır.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanları, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiştir. Diğer taraftan altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır.

Bu olumsuz gelişmelerin en önemli nedenlerinden biri, 30 yıl öncesinde Menderes Operasyonu sırasında düşülen yanlışın tekrarlanmasıdır. Bu uygulama sırasında ortaya çıkan olumsuzlukların nedeni, üst ölçekte İstanbul Metropoliten Alanıyla ilişkilerin kurulduğu, mülkiyet, uygulama, mevzuat yönünden hazırlıkların yapıldığı yöre sakinlerinin katılımının sağlandığı bütünsel bir planlama yaklaşımının olmamasıdır (1/5000 Ölçekli Haliç Kıyıları Master Plan Raporu, 2001).

Dalan operasyonlarının en temel amacı, sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç’ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü sürecine girmiş yapıların yıkılarak bölgenin temizlenmesi, böylece Haliç’in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya dönüştürülmesidir. Dalan operasyonları, Haliç’in bugünkü kimliğinin oluşumunda önemli bir yere sahiptir. Özellikle kıyı alanlarının işlevsel kullanımlarının değişimi, Haliç’in bir sanayi alanından eskiden olduğu gibi rekreasyon ve konut alanına dönüşmesini sağlamıştır (Erden, 2003).

Bu operasyonlarla Haliç bir yönü ile kirlilikten ve salaş kaçak yapılardan kurtuluyordu; ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belirli bir mimari karaktere sahip hal binası, birçok rıhtım ve iskele, Balat gemi tamir atölyesi, fener

evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğratılıyordu.

Feshane dokuma üretimiyle uzun yıllar yalnız İstanbul'un değil, Türkiye'nin ihtiyaçlarını karşılamış ama iplik, boyama ve diğer atıklarla Haliç'i kirletmiştir. Silahtarağa Elektrik Santrali, yine İstanbul'un tüm elektrik enerjisini üretmiş ama termik santral olduğundan yakıt olarak kömür kullanmış ve atıklar hem havayı hem de suyu kirletmiştir. Sütlüce Mezbahası ise yine insanların protein gibi önemli bir gıdasını karşılamış ama atıklarıyla yıllarca Haliç'i kirletmiştir.

Karakteristik mimarisiyle, verdiği hizmetlerle yararlı ama atıklarıyla da zararlı olan bu binaların bundan böyle köhneleşen Haliç'in kurtarılmasında, yeniden işlevlendirilmeleri ile öncelikli görevler üstlenebileceği fikri 1987-1988 yıllarında ortaya çıkmıştır. Feshane'nin Sanayi ve Teknoloji Müzesi, Silahtarağa Elektrik Santrali'nin su sporları ve yiyecek-içecek merkezi, Sütlüce Mezbahası'nın ise uluslar arası etkinliklere de olanak verebilecek çok amaçlı kültür ve sanat merkezi olarak isimlendirilmesi ve çevre düzeniyle restore edilmesi gerektiği fikri ortaya atıldı.

Sözü edilen bu üç bina daha önce yıkılan tarihi yapılar gibi yıkılacak binalar arasındaydı. Ancak verilecek yeni işlevler ile Haliç'in kurtarılmasında görev alabilecekleri doğrultusunda alınan karar ile yıkımdan kurtarılabilmişlerdir. Bugün özgün nitelikleri ile Haliç'te kültürel ve sosyal dönüşümü sağlayacak öğeler olarak korunmaları ve yaşatılmaları amaçlanmaktadır (Bkz. Ek 4).

Haliç'teki tüm projelerin entegrasyonunun kurulabilmesi için ' Haliç Master Planı ve Raporu' (2001) hazırlanmış, Haliç'in eski kimliğine kavuşturulmasında bütünsellik ilkesi göz önünde bulundurulmuştur (Ek-5).

Haliç 1/5000 Master Planı'nın amacı, 2003 yılına kadar olan süreçte Haliç'in evrensel düzeyde taşıdığı, tarihi, kültürel, doğal öz değerlerine sahip çıkarak; tarihi-kültürel kimliği ile özdeş, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir kültür limanı statüsü kazandırmak üzere; kent kalkınması ile uyumlu büyümesi ve gelişmesi sağlanırken, bölgesel fırsatları iyi kullanan ve bu yapılaşmada tarih, kültür, sanat ve hizmet ağırlıklı bir kıyı olarak koruma ve gelişme dengesinin kurulmasıdır.

Planın eylem alanları şu şekildedir:

1. Feshane Uluslar arası Meslek Fuarları Merkezi

2. Eyüp Piyer Loti Bölgesinin Tarihi Mezarlık alanı ve Çevre Düzenlemesi Projesi
3. Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi)
4. Sötlüce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi
5. Miniatürk
6. Unkapanı-Galata Köprüsü Arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi
7. Sa'dabad Mesire Alanı Koruma ve Geliştirme Projesi
8. Eyüp Merkezi Rehabilitasyon Projesi
9. Fener-Balat Semtlerinin Rehabilitasyon Projesi
10. Ayvan saray Kentsel Sit Alanı Koruma Projesi
11. Kuzey Haliç Yeşil Kuşak Projesi
12. Haliç Tersanesi Yeni Kullanım Projesi
13. Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Projesi

Kentsel dönüşüm bina ölçeğinde noktasal ya da tekil projeleri ifade eden bir kavram değildir. Kentsel dönüşüm projeleri bir kentin tamamını etkileyen bütüncül planlanlama ilkelerine sahip projeler olmalıdır. Bu çalışmada incelenen,

- Feshane Uluslar arası Meslek Fuarları Merkezi
- Sötlüce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi
- Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi)

Projeleri de Haliç 1/5000 Master Planı kapsamında Haliç kıyılarında yer alan tarihi sanayi alanlarının işlevsel değişimleri bakımından değerlendirilmeye çalışılmıştır.

3.2.3.1 Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi

Feshane, 1835 yılında İstanbul'un Eyüp ilçesinin Defterdar semtinde Osmanlı'nın önemli sanayi ürünleri olan çuha ve fesin temini için kurulmuş, yapı üretimi özelliğiyle de türünün ilk örneği olan tekstil fabrikasıdır.

Feshane Binası 1894-1916 yılları arasında tadilat görmüş ve genişletilerek yenilenmiştir. 1917'lere kadar Levazımat-ı Umumiye-i Askeriye İdaresi'nde hizmet vermiş ve Türkiye'deki dokuma sanayinin en büyük kuruluşu haline gelmiştir.

1925'te askeri idareden Sanayi ve Maadin Bankası'na devredilen Feshane, bankanın kurduğu Feshane Mensucat TAŞ tarafından işletilmeye başlanmıştır. 1933-1953 yılları fabrikanın gelişmesinin arttığı yıllardır. Bu sürecin Eyüp ilçesinin gelişmesine de katkısı olmuştur. 1937'de Sümerbank'a devredilen Feshane'nin adı Sümerbank Defterdar Yünlü Sanayi Müessesesi olmuştur.

Feshane, 1998 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç düzenlemesi kapsamında yıktırılmak üzere boşaltılmıştır. Daha sonra yine Belediye tarafından müze ve sanat merkezi olma işlevi ile restorasyon çalışmalarının başlatılmasıyla kurtarılabilmektedir.



Şekil 3.38 Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi, (Url-14).

Elde edilen tüm bilgiler raporlanmış, bu raporlar uygulama esasları ve fonksiyon şemaları kararların verilmesinde altyapıyı oluşturmuştur. Bu çalışmalara belli ölçekte anket çalışmaları da eklenerek dönüşüm kararları geliştirilmiştir. Tasarım sürecinde yapının mevcut yapısı içerisine yerleştirilecek fonksiyonların araştırmasıyla başlanmıştır. Yöntem olarak fonksiyona göre mekan oluşturmak yerine mekanlara göre fonksiyon arayışı tasarımı yönlendirmiştir. Tasarım sürecinde önce Feshane'nin el sanatları çarşısı ve kahveli çarşı olarak değerlendirilmesi gündeme gelmiştir. Ancak konu ile ilgili bir takım meslek grupları ile yapılan görüşmeler sonucu böyle bir fonksiyonun gerekli olup olmadığı tartışılmıştır. Diğer alternatif ise, Feshane'nin el sanatları çarşısı olması dışında müze olarak kullanılması olmuştur (Baştürk ve diğ., 2001).

Sonuç olarak mekan sergi, fuar, konser, müzayede, kongre ve çeşitli davetler gibi farklı işlevleri kapsayacak şekilde tasarlanmış, altyapı ve konfor donanımları bu farklı fonksiyonları işletebilecek kapasitede düşünülmüştür.

Eyüp Feshane binasının 56.000 m2 bahçesi peyzaj çalışmasıyla çevre düzenlemesi kapsamında ele alınmıştır. Bu alanın 18.000 m2 si Feshane'deki aktivitelerin katılımcılarına yönelik otopark olarak, geri kalan 38.000 m2 alan ise Feshane'nin çevresine ve Eyüp-Haliç sahiline canlılık katmak amacıyla yürüme yolları, seyir ve dinlenme bölümleri, çocuk parkı, bahçe, restaurant ve ana girişe yönlendirilmiş doğal görünümlü süs havuzu şeklinde tasarlanmıştır. Ayrıca Feshane'nin aksında bir motor iskelesi düşünülmüş ve böylece mekana deniz yoluyla ulaşım da sağlanmıştır (Ekiz, 2001).

Değerlendirme:

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: Proje işlevsel kullanım açısından, İstanbul kentinin büyük bir kültür alanı olması hedefi ve de “Haliç’i kültür ve sanat koyuna dönüştürme” vizyonu ile uyum içindedir.

Kent planı ile uyumu: 1/5000 ölçekli Haliç Kıyıları Düzenleme Master Planı’na uygun olarak sergi, fuar, konser, müzayede, kongre ve çeşitli davetler gibi farklı işlevleri kapsayacak şekilde projelendirilmiştir.

Ekonomik yapıya etkisi: Projenin en temel amaçlarından biri çeşitli aktiviteler sayesinde çevresine ekonomik canlılık getirmesidir. Ancak bunun hedeflenmesine rağmen uygulama araçları çoknet bir biçimde ortaya konmamıştır. Feshane'nin yılın belli dönemlerinde düzenlenen bir takım organizasyonlar dışında çok fazla kullanıldığı söylenemez. Dolayısıyla çevresine ekonomik canlılık kazandırdığı şüphelidir.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Projenin verilen işlevler ile çevresinde bulunan sosyal ve kültürel dokuda dolaylı bir şekilde iyileştirici etkisinin olacağı düşünülmese de, bu konuda da planlama açısından bakıldığında uygulama araçlarının çok net bir şekilde ortaya konmadığı söylenebilir. Bölgede yaşayan halka sunduğu hizmetler yeterli değildir.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Feshane'nin çevresine ve Haliç sahiline canlılık katması amacıyla yürüme yolları, seyir ve dinlenme bölümleri, çocuk parkı, bahçe,

restaurant ve ana giriŖe ynlenmiŖ doğal görünümlü ss havuzu tasarlanmıŖtır. Ayrıca, Feshane aksında bir motor iskelesi dŖnlmŖ ve böylece mekana deniz yoluyla ulaŖım da saęlanmıŖtır.

Sürdürülebilirlik etkisi: Tarihi Feshane binasının korunması ve kente kazandırılması konusunda olumludur. Bunun yanı sıra çevreye zarar vermeyecek yeni iŖlevleri sayesinde Haliç'ın ekolojik dengesi ve fiziksel sürdürülebilirliği açısından bakıldığında da olumlu olduğu söylenebilir.

Her ölçekte katılım derecesi: Proje noktasal bir yeniden iŖlevlendirme süreci olarak ele alınmıŖ, hazırlanma sırasında tüm çıkar çevrelerinin bir araya geldiği etkili bir katılım süreci hedeflenmemiŖ ve yaŖanmamıŖtır.

3.2.3.2 Stlce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi



Ŗekil 3.39 Stlce Kongre Merkezi, (Url-15).

Tarihsel GeliŖim

Stlce Mezbahası, Haliç'ın Beyoğlu kıyısında, Eyüp Sultan Kllyesi karŖısına gelen kesiminde bulunmaktadır. 1920 yılında yapımına baŖlanan binanın inŖaatı bittiğinde daha önce Tophane'de bulunan mezbaha buraya taŖınmıŖ ve zaman içerisinde ihtiyaçlar doğrultusunda ek binalar yapılarak kullanım alanı bytlmŖtir. Stlce Mezbahası ihtiyaç duydukça eklemlenen ve her birinin iŖlevi birbirinden farklı olan bina topluluğundan meydana gelmiŖtir. Mimari slup olarak 1. Ulusal Mimari özelliklerini yansıtan bina tarihi eser olarak tescillenmiŖtir. İlk bina, Neoklasik bir stilde kulelerle birlikte inŖa edilmiŖtir. Bu bölüm son olarak buzhane

olarak kullanılmıştır. Bundan başka; kuzeybatı yönünde sırasıyla kesimhane, et teşhir pavyonları vb. işlevler için eklemelenen binalar yer almaktadır (Baştürk ve diğ.,2001).

1985'lere kadar şehrin en büyük et kesim yeri olan Sötlöce Mezbahanesi, Haliç'i en çok kirleten binalar arasında yer almaktaydı. O tarihten itibaren bir süre sadece et dağıtım merkezi olarak kullanılmıştır. Bedrettin Dalan döneminde (1984-1989), Haliç projeleri kapsamında kültür merkezine dönüştürölmesi kararlaştırılmıştır. Bu amaçla üç ayrı proje hazırlanmış fakat bunlardan hiçbirini uygulanmamıştır. 1994 yılından itibaren ise, tekrar ele alınan Haliç projelerinden biri olan Sötlöce Mezbahanesi'nin kültür merkezine dönüştürölmesi projelerine başlanmıştır.

Projenin Amacı

Bu projenin amacı, işlevini yitirmiş olan tarihi bir sanayi yapısı ve kompleksinin yeniden işlevlendirilerek İstanbul kentinin en büyük ve en kapsamlı kültür merkezinin oluşturulmasıdır.

Projenin ortaya çıkış süreci, Haliç'te önemli bir konumu olan ve mimari açıdan özgün bir yapı olan Sötlöce binasının yeniden işlevlendirilme ihtiyacı ile başlamıştır. Projenin özgün tarafı; işlevini yitirmiş tarihi bir yapının yeni eklemelerle kentin kültür aktivitelerini besleyecek ve ekonomik olarak destekleyecek bir alanın Belediye ve Üniversite işbirliği ile restorasyonudur.

Projenin kısa dönem hedefleri:

1. Sötlöce mezbahasının tarihi yapılarının restorasyonu,
2. Yeni ve büyük bir kültür merkezinin kente kazandırılmasıdır.

Uzun dönemli hedefleri ise;

1. Haliç'in canlandırılması ve kültür aksı olma vizyonunun ilk etaplarından biri olan motor bir proje yaratılması,
2. Çevredeki kötü koşullardaki yapılaşmanın kamulaştırılarak, yeşil alana dönüştürölmesi,
3. Sötlöce'deki eski dokunun iyileştirilerek canlandırılması için bir etkinin yaratılması,
4. İstanbul kentinin kongre turizmi kapasitesin yükseltilerek ekonomik bir kazanım sağlanmasıdır (Baştürk ve diğ., 2001).

Proje Alanı ve Kapsamı

Alanın seçim kriterlerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. İstanbul kentinin büyük bir kültür merkezine olan ihtiyacını karşılayabilecek büyüklükte bir alana sahip olması,
2. Haliç'in karşı kıyısındaki Feshane Kültür Merkezi ile yakınlığı,
3. Haliç'in kültür aksı olması yolundaki vizyonu desteklemesi,
4. Sötlüce mezbahası tarihi yapılarının restorasyonu ile korunarak sürdürülebilirliğinin sağlanması.

Tarihi bir yapı olan Kuleli Bina;

- Müze,
- Galeri ve
- Yaygın sanat eğitimi işlevlerine yönelik olarak restore edilmiştir.

Kesimhane binası ise, Tiyatro ve kongre salonu işlevlerine yönelik olarak restore edilmiştir.

Çizelge 3.1 Sötlüce'de Fonksiyonların Değişimi

Eski İşlevi	Fiziksel Müdahale Biçimi	Yeni İşlevi
Buzhane	Az Müdahale ile Restorasyon	Sergi Holleri ve Yaz Okulu
Kesimhane	Restitüsyon	Tiyatro
Eski Ek Binalar	Restitüsyon	Konser Salonu

Toplam alanı 156 bin metrekareye ulaşan Sötlüce Kültür ve Kongre Merkezi 41 bin metrekare kapalı alana sahiptir. Yeni ek binalar kültür kompleksinin diğer işlevleri için inşa edilmiştir. Merkezde 650 kişi kapasiteli bir lokanta, 8 bin 200 kişi kapasiteli bir sergi salonu da vardır. Ayrıca 3 bin 500 kişi kapasiteli konser ve kongre salonu, bin 100 kişilik üç sinema salonu, bin 800 kişi kapasiteli dört lokanta bulunmaktadır. Bir barkovizyon salonu, bin 300 kişilik tiyatro salonu, beş katlı açık otopark, 12 adet

dükkân, 500 metre boyunca uzanan rıhtım inşaatı ve 10 bin metre karelik gezi alanı da kompleks içinde yer almaktadır. Merkez, aynı anda 12 bin kişiye hizmet verecek kapasiteye sahiptir. Beş metre derinliği ile rıhtımından deniz ulaşımı da sağlanabilmektedir. Tüm salonları çok amaçlı tasarlanan merkez, NATO Zirvesi, Uluslararası Mimarlar Kongresi gibi büyük ölçekli kongrelere ev sahipliği yapacak kapasite ve niteliktedir.

Finansman Kaynakları

Projenin finansı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kaynaklarından ayrılmıştır. Ancak maliyeti yüksek bir proje olduğu için yapım işleri yavaşlatılmış ve tamamlanma süreci uzamıştır. 2001 yılında tamamlanması gereken inşaatın 2009 yılı sonunda biteceği planlanmaktadır (Baştürk ve diğ. , 2001).



Şekil 3.40 Sütlüce Kültür Merkezi İnşaatı, (Url-16).

Projenin Değerlendirilmesi

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: Proje işlevsel kullanım açısından, İstanbul kentinin büyük bir kültür alanı olması hedefi ve de “Haliç’i kültür ve sanat koyuna dönüştürme” vizyonu ile uyum içindedir.

Kent Planı ile uyumu: 1/5000 ölçekli Haliç Kıyıları Düzenleme Master Planı’nda bu alan kamuya ait alan olarak tanımlanmıştır. 1/1000 ölçekli uygulama imar planında ise bu alan; 1997 yılında plan tadilatı yapılarak kültür merkezi olarak

onaylanmıştır. Projenin plana değil, planın projeye uygun olarak düzenlendiği söylenebilir.

Ekonomik yapıya etkisi: İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne göre böylesi uluslar arası düzeyde bir kültür ve kongre kompleksinin, Sötlöce, Haliç, İstanbul hatta Türkiye ölçeğinde önemli bir ekonomik getirisinin olacağı düşünülmektedir. Projenin finans kaynağı Büyükşehir Belediyesi'dir. Proje için bir finans ve işletme modeli yoktur. İBB kaynaklarındaki yetersizlik nedeniyle, projenin uygulanması uzun süreçlere yayılmıştır. Sötlöce'de 1923'te hizmete açılan Mezbahane ile eklentilerinin yenileme ve yeniden kurma yöntemiyle restorasyonu gerçekleştirilmek üzere ilk defa 1989 yılında projelendirilmiş, mevcut yapı yıkılarak merkezin inşaatına başlanmış, dokuz yıl sonra yeniden güncelleştirilerek gerekli revizyonlar yapılmıştır. Halen inşaatı devam eden proje 2009 yılında tamamlanacaktır.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Çöküntü alanına dönüşen kent parçalarında sanatsal ve kültürel etkinlikler sayesinde bu alanların kent yaşamına kazandırılması mümkün olabilmektedir. Haliç çevresinin köhneleşmenin etkisinde olması nedeniyle bu tür uygulamalara ihtiyacı olduğu projede belirtilmiştir. Bu alanda yaşayan kırsal kesimden gelen, gecekonduya yaşayan insanların kentte yaşadıkları sorunları çözümlerinde burada düzenlenen uluslar arası etkinliklerin yarar sağlayabileceği düşünülmüştür. Katılım ve yaygın eğitim sayesinde halkın kent kültürü kazanması hedeflenmiş olsa da, bunun nasıl sağlanacağı konusunda net araçlar ortaya konmamıştır. Projenin çevresinde kaçak yapılaşmadan oluşan bir konut stoğu bulunmaktadır. Projenin sadece yapı ölçeğinde yeniden işlevlendirme olarak değil, sürdürülebilir ve bütüncül planlama açısından değerlendirilmesi gereklidir. Projenin çevresinde nasıl bir dönüşüme etki edeceği önceden değerlendirilmemiş ve soylulaştırma (gentrification) etkisi görölmüştür. Bu bakımdan olumsuz olarak değerlendirilebilir.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Projenin çevre konut alanlarında iyileştirme hedefi yoktur. Sosyal ve fiziksel açıdan projesin yapı ölçeğinde değil bütüncül bir planlama anlayışı çerçevesinde dönüşümü hedeflemesi gerekmektedir.

Sürdürülebilirlik etkisi: Sötlöce Kültür Merkezi projesi, eski Sötlöce Mezbahası'nın işlevini yitirmiş binalarının yerine, binaların tarihi dokusuna sadık kalınarak inşa edilmesi öngörölen binalardan oluşmuştur. İstanbul'un en önemli

endüstri mirası yapılarından biri olan mezbahanın Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun olumsuz yöndeki kararına rağmen yıkılması ve gerekçe olarak mevcut tarihi binanın iç mekan düzeninin müteahhidin öngördüğü inşaat programına uygun olmamasının gösterilmesi tartışmalıdır. Ayrıca bilim insanlarının ilgisini çeken, görmek için yurt dışından geldikleri dünyanın ilk biyolojik atık su arıtma tesisleri de inşaat sırasında yok edilmiştir. Uzmanlara göre kültür merkezinin yapım aşamasında mutlaka proje yönetiminin olması, yapı tasarımlarının profesyonel olarak ifade edilmiş olması gerekliydi. Oysa projelendirilme safhasına, sadece Türkiye'deki kültür sanat kuruluşları değil belediyenin kültür alanında sorumluluk taşıyan birimleri de dahil edilmemiştir. Katılıma kapalı yürütülen projede, eksikliklerin, kültür merkezinin kullanılması aşamasında ortaya çıkacağını d    nd rmektedir.

Her ölçekte katılım derecesi: Projenin hazırlanması sürecinde belediye özel sektörle işbirliğine girmemiştir. Bu durum projenin uzun süre uygulanamaması konusunda etkili olmuştur. Proje, katılımı içeren bir yapı taşımamaktadır.

3.2.3.3 Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi)

Rahmi M. Koç Müzesi, İstanbul Beyoğlu ilçesinin Hasköy semtinde Piri Pa a Mahallesi'nde yer alan Lengerhane binasının restorasyonu ile 15 Aralık 1994 tarihinde hizmete girmiştir. Mevcut sergileme alanlarının müze koleksiyonuna yetersiz kalması nedeniyle, Haliç kıyısındaki Hasköy Tersanesi de 20 Kasım 1990 tarihinde, satın alınarak restore edilmiş, 10 Temmuz 2001'de ziyarete açılmıştır.



Şekil 3.41 Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi, (Url-17).

Lengerhane: Yapım tarihi hakkında kesin bilgiler mevcut olmamakla birlikte, III. Ahmet döneminde (1703-1730) inşa edilen yapının, Osmanlı donanmasında dökümhane olarak hizmet verdiği bilinmektedir. Osmanlılarda gemiyi denize sabitlemek için suya atılan zincir ve ucundaki çapaya “lenger”, bunların yapıldığı yere de “Lengerhane” denilmektedir.

III. Selim döneminde onarım gördüğü bilinen yapı, Cumhuriyet döneminde Maliye’ye ait depo ve Tekel Cibali Tütün Fabrikası’nın ispiroto deposu olarak kullanılmıştır. Bina 1991 yılında Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından satın alınmıştır. Doğusunda Lengerhane binası, güneyinde küçük tek katlı bina, kuzey ve batısında yüksek taş duvarlarla çevrili olan arsa, yaklaşık 2100 m2 dir. Lengerhane binası, İstanbul 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları’nı Koruma Kurulu’nca II. sınıf tarihi eser olarak değerlendirilmiştir (Ergin, 2001).

Mevcut binaların müze için yeterli alana sahip olmaması nedeniyle mevcut üç eleman; yani Lengerhane, küçük bina ve bunların oluşturduğu iç avlunun özüne dokunmadan tasarımın gerçekleştirilmesine çalışılmıştır. Bodrum kat seviyesinde oluşturulan bir sergileme alanı, şeffaf bir galeri ile ana binaya bağlanmıştır. Lengerhane binasına ilave edilen çelik konstrüksiyonlu asma kat, taş duvarlara yaslanmadan yüzer kat olarak imal edilmiştir. Galeri katı, Lengerhane binasının iç mekanını bozmadan izleyicilere mekanın bir başka kottan izleme imkanı vermektedir.

Hasköy Tersanesi: Hasköy Tersanesi, 1861 yılında Şirket-i Hayriye tarafından kendi vapurlarının bakım ve onarımını yapmak amacıyla kurulmuştur. Önceleri atölye düzeyindeki birkaç binadan oluşan bu kuruluş, zamanla eldeki olanaklar oranında genişletilmiştir.

Şirket-i Hayriye, 1945’te Münakalat Vekaleti (Ulaştırma Bakanlığı) tarafından satın alınca, bu tersane, Devlet Deniz Yolları ve Liman Umum Müdürlüğü’ne devredilmiştir. 1952 yılında Denizcilik Bankası’na devredilen kuruluş, Haliç Tersanesi’ne bağlı bir başmühendislik olarak çalışmıştır. 1954 yılından itibaren Gemi İnşa ve Tamir İşletme Müdürlüğü adıyla anılmaya başlanmıştır. 1984 yılında Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.’ye bağlanan Hasköy Tersanesi birçok şehir hattı vapurunun ve küçük teknelerin bakım onarımını üstlenmiştir. Tersane, 20 Kasım 1996 tarihine Rahmi M. Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından satın alınmıştır.

Müze fonksiyonları, binaların alan ve yüksekliklerine bağlı olarak sonradan seçilmiştir. Mekanlarda sergileme yapılırken izleyicilerin gördüklerini net olarak hissetmelerine gayret edilmiş, müzede sergilenen objelerle izleyicilerin bütünleşmesi sağlanmıştır. Müzeyi gezenler, objelere yaklaşmak ve dokunmak yoluyla onları hissedebilmektedirler. Ayrı fonksiyonlardaki iki kompleksin restorasyonlarıyla bütünleştirilen 20.250 m2 lif arazi üzerindeki 11.250 m2 lik kapalı alana sahip olan Rahmi M. Koç Müzesi, binaları ve bünyesindeki eserler ile kamunun hizmetine açılmıştır. Amaç, koleksiyondaki eserlerin sergilenmesi yanında eski tarihi binaların da izleyicilere hissettirilmesidir. Rahmi M. Koç Müzesi düzenlediği sergi, konser gibi etkinliklerle Haliç kıyısında yaşayan bir kültür merkezi haline gelmiştir (Ergin, 2001).

Projenin Değerlendirilmesi

Kentin gelişme vizyonu ile paralellikleri: Proje, özel bir girişimcinin hedefleri doğrultusunda oluşturulmuştur. Yapıya verilen yeni işlev açısından bakıldığında ise, yerel yönetimin “Haliç’i kültür ve sanat koyuna dönüştürme” vizyonu ile uyum içindedir.

Kent Planı ile uyumu: 1/5000 ölçekli Haliç Kıyıları Düzenleme Master Planı’nda bu alan uygulaması biten projeler arasında yer almaktadır.

Ekonomik yapıya etkisi: Proje tamamen özel girişimcinin inisiyatifleri doğrultusunda oluşturulduğu için çevresine ekonomik anlamda doğrudan etki yapması hedeflenmemiştir. Yakın çevresinde ekonomik anlamda istihdam arttırıcı bir etki yaratmıştır. Müzede çalışan hizmetliler, temizlik ve güvenlik görevlilerinin yakın çevrede yaşayan insanlar olması, çevresine de dolaylı bir katkı sağlamıştır.

Sosyal ve kültürel yapıda yaşam kalitesini arttırıcı etki: Müze bünyesinde oluşturulan projeler, Hasköy İlköğretim Okulu’nun “kardeş okul” olarak tanınması ve öğrencilere bir süre ücretsiz giriş sağlanması açısından çevreyle bütünleşmeye olanak sağladığı söylenebilir.

Fiziksel dokuda iyileştirme etkisi: Bu bölgede uygulanan ilk dönüşüm projelerinden biri olan bu müze, Haliç’teki diğer dönüşüm projelerini harekete geçirecek bir motor etkisi yaratmıştır. Haliç bütününde bu şekilde bir etkiye rağmen, yakın çevresinde fiziksel anlamda önemli ölçüde değişiklik yaşanmadığı söylenebilir.

Sürdürülebilirlik etkisi: İstanbul'un tarihsel kimliğini yeniden kazandırmak ve Haliç silüetini güçlendirmek bakımından olumlu bir etkisi vardır. Yapı ölçeğinde ise, fiziksel, ekonomik ve sosyal açılardan sürdürülebilirliğin sağlandığı söylenebilir.

Her ölçekte katılım derecesi: Tamamen özel sektör tarafından yürütülmüş bir projedir. Meslek kuruluşları ve ilgili taraflarla işbirliği olmamıştır. Katılımcı ortamın sağlanmaması ve ortak karar alma mekanizmasının işleyememesi eksik bir noktadır.

Çizelge 3.2 İncelenen Projelerin Değerlendirilmesi.

Proje Adı	Kentin Gelişme Vizyonu ile Paralellikleri	Kent Planı ile Uyumu	Ekonomik Yapıya Etkisi	Sosyal ve Kültürel Yapıya Etkisi	Fiziksel Dokuda İyileştirme Etkisi	Sürdürülebilirlik Etkisi	Her Ölçekte Katılım Derecesi
Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumsuz
Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi	Olumsuz	Olumsuz		Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz
Salıpazarı Turizm ve Liman Kompleksi	Olumsuz	Olumsuz		Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz
Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi	Olumlu	Olumlu	Olumsuz	Olumsuz	Olumlu	Olumlu	Olumsuz
Sütlüce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi	Olumlu	Olumlu		Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz	Olumsuz
Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi)	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumsuz

3.3 Bölüm Sonucu

Dünyada İstanbul büyüklüğünde pek az kent, bu kadar farklı kültürleri, dinamik bir ekonomiyi, kozmopolit bir sosyal yapıyı ve yoğun kültürel mirası bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle, İstanbul kentinde yapılacak herhangi bir müdahale dünyadaki değişimlerden soyutlanmamalıdır. Eğer İstanbul yeni küresel ağ içindeki yerini pekiştirecek ise, kente yapılacak her müdahale bu gelişim dinamikleri ışığında olmalı ve bu amaca hizmet etmelidir. Ekonomik, sosyal, kültürel, tarihi ve coğrafi kaygılardan uzak müdahaleler, İstanbul'u dünya kenti niteliğini koruma ve geliştirme amacına hizmet etmeyecektir. Böyle bir durumda ise, kentin mevcut potansiyeli tam anlamıyla kullanılamayacaktır.

Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi ve Kentsel Tasarım Projesi'nde alana verilecek fonksiyon halkın kullanımına özgürlük tanıyan kamusal rekreasyon alanı kullanımıdır. Son dönemde gündemde olan Haydarpaşa Gar ve

Liman Projesi'ne göre çok daha olumlu tasarım ilkelerine sahip olan proje uygulama fırsatı bulamamıştır.

Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi ve Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi projelerinin bulunduğu alanlar, uluslararası ulaşım taşımacılık lojistiği açısından son derece önemli olduğu gibi, tarihi Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Limanı ve Salıpazarı Limanı gibi çok önemli tesisleri barındırmaktadır. Dolayısıyla bu projeler sadece İstanbul'u değil tüm ülkeyi ilgilendirmekte ve etkilemektedir. Her iki proje alanı İstanbul'a denizyolu ile yaklaşırken Boğaziçi mimarisinin ve tarihi İstanbul silüetinin algılandığı çok etkili coğrafi ve topografik konuma sahiptir ve bu özellikleri nedeniyle "kentsel sit alanı" ilan edilmiştir. Dünyada iki kıta üzerinde yer alan ve içinden deniz geçen başka kıyı kenti bulunmamaktadır. Bu anlamda İstanbul ve kıyıları dünya kültürel ve uygarlık mirası açısından da son derece önemlidir. Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi ve Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi projeleri ile ilgili olarak izlenen yöntem ve süreç, özel sektör tarafından planlanan ve gerçekleştirilmesi düşünülen, kamu ortaklığının yer almadığı bir süreçtir. Oysa dünya örneklerinin başarısının altında yatan en önemli güç kamu özel sektör ortaklığıdır.

Haliç, İstanbul'un mekansal, sosyal ve ekonomik değişimi içinde yönetimlerin ve özel girişimcilerin sürekli ilgi odağı olmuştur. Merkezi konumda yer alması, ulaşım kolaylıkları gibi nedenler Haliç'in İstanbul içindeki önemini her zaman korumasını sağlamıştır. Haliç, sanayileşme çabaları sırasında sanayinin yer seçim kararlarıyla beraber sahip olduğu niteliği ve kimliği kaybetmeye başlamıştır. Bunun üzerine çeşitli dönemlerde yapılan planlarda sanayinin yer seçimi ile ilgili bir takım kararlar geliştirilmiştir.

1980 sonrası dönem geliştirilen ve uygulanan planlar açısından en çarpıcı sonuçların yaşandığı bir dönem olmuştur. 1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının desantralizasyonu sürecinde, bir takım yıkımlar yaşanmıştır. Bu operasyonlarla Haliç bir yönüyle kirlilikten kurtulurken, diğer yönüyle kentin tarihi belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip yapılarda yıkılma sürecine girmiştir. 1990'lardan sonra ise, Haliç'te dönüşüm projeleri ile yeni bir vizyon kazandırılması amaçlanmıştır. Bu dönemin yerel yönetimi Haliç'i bir kültür koyu olarak geliştirmeyi hedeflemiştir. Haliç'teki parçacı anlayışla ortaya çıkan projeleri bir bütün halinde gören planlama yaklaşımı, yerel yönetimin

gündeminde ancak 2000’li yıllardan sonra yer almaya başlamıştır. Bu bölümde Haliç’teki sanayi yapılarının dönüşümünü içeren projeler incelenmiştir.

Bu bölümde bu projelerin içeriği, kim tarafından, ne zaman, hangi amaçla ortaya çıktığı hakkında genel bir bilgilendirmeden sonra, kentsel dönüşüm açısından değerlendirilmeye çalışılmıştır. Genel değerlendirme çizelgesi Ek A.1’de yer almaktadır.

Bütüncül bir bakış çerçevesinde oluşturulacak kentsel dönüşüm projeleri sayesinde, bölgenin canlılığı sağlanacak ve yapıların ve bölgelerin kültürel yapılarının sürdürülebilmesi mümkün olacaktır. İşlevini yitirmiş tarihi sanayi yapılarının uygun bir şekilde yeniden işlevlendirilmesi ve kent yaşamına kazandırılması önemli bir koruma ve dönüşüm stratejisi olmaktadır. İncelenen tüm örneklerden sonucunda bu projelerin hazırlanması ve uygulanması sürecinde bütüncül bir anlayışın hakim olduğu, çevre yerleşmeleriyle uyumlu bir kentsel dönüşüm süreci yaşanmadığı sonucuna varılmıştır. Daha çok noktasal bir kentsel dönüşüm projesi olarak ele alındıkları gibi çevreyle ilişkilerin çok fazla kurulmadığı bir süreç yaşanmıştır.

4. BARCELONA VE DİĞER AVRUPA KENTLERİNDE KENTSEL DÖNÜŞÜM

4.1. Avrupa’da Kentsel Dönüşüm Kavramının Gelişimi ve Uygulanma Süreci

Kentsel dönüşüm uygulamaları 1980’lerde değişen politik ve ekonomik çerçeveye bağlı olarak oldukça farklı bir yapılanma içerisine girmiştir. 1980’lerden sonra kentlerde yaşanan sanayisizleşme süreci, ekonomik durgunluk, artan işsizlik ve buna bağlı olarak artan sosyal güvenlik harcamaları, neo-liberal politikalarla birleşerek yeni kent politikaların oluşmasını başlatmıştır. Bu durum ise, dönüşüm uygulamalarının piyasa süreçleri altında şekillenmesine sebep olmuştur. Bu yeni politikalar daha çok yatırım bölgeleri, yeni altyapılar eğitim ve istihdam üreten sosyal programlar, doğal ve tarihi dokunun korunması gibi konular etrafındaki uygulamalarla ortaya çıkmıştır. Bu yeni uygulamalarda en çok dikkati çeken, kamu harcamalarını düşürmek için yerel yönetim kaynakları ve güçlerinin azaltılarak merkezde toplanması, yoğun bir özelleştirme sürecine girilmesi olmuştur. Yaşanan tüm bu yapısal değişimler ve azalan kaynaklarla birlikte kentlerin artık kent içi alanlarda 1970’lerin hâkim yenileşme çalışmalarını sürdürmesi imkânsızlaşırken, özelleştirme çalışmaları, uzun dönemli planlamanın yerine piyasaya duyarlı esnek planlama yaklaşımı ve bunun yarattığı kent dışı gelişmeler, 1980’lerde yenileşme çalışmalarının farklı boyutlarda ilerlemesine neden olmuştur. Asıl önemli olan konu kentlerin küresel talepleri karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılarak yarışabilirliklerini arttırmak olmuştur. Bu nedenle dönüşümün kapsamı ekonomik yenilemeye doğru kaymış ve kentsel yenileşme konusunda öncelik kentlerin yarışabilirliğini arttıracak projelere verilmiştir.

1980’lerin uygulamalarında yeni olan bir diğer nokta ise kentsel dönüşüm projelerinde uygulama görevinin yerel yönetimlerden alınarak kamu-özel sektör ortaklığına dayanan ‘ Kentsel Gelişme Şirketleri’ ne verilmiş olmasıdır. Smith (1995), 1970’lerin ekonomik kriziyle başlayan ve sonra 1980’lerde ve 1990’larda devam eden bir süreçte, liberal kent politikalarının tüm dünya kentlerinde yaygınlaştığını savunmaktadır. Bu liberal kent politikalarının etkisinde ortaya çıkan

kentsel dönüşüm, kentlerde kamu ve özel yatırımcıları birlikte çalışmak için bir araya getirmiştir. Liberal kent politikaları ile yönetilmeyen kentlerde ise; kentsel yenileşme farklı bir ekseninde ortaya çıkmıştır. Bu tür kentlerde, tarihi kent merkezlerinde, küresel Pazar etkisinde yarışmacı kentsel stratejiler devreye girmiştir (Erden, 2003).

Özel sektörün bu ortaklıkta daha önemli roller üstlenmesi için özendirici mekanizmalar tanımlanmıştır. Yenileşme için belirlenen alanlardaki tüm planlama yetkisi ve kamu fonlarının idaresi kentsel gelişme şirketlerine verilmiştir. Bu şirketlerin asıl görevi belirlenen alanlarda küresel ekonomik talepler doğrultusunda genişleyen kent merkezlerinin gereksinim duyduğu ofis binaları ve bu sektörlerde çalışanların taleplerini karşılayacak konut alanları sağlamaktır.

Kent mekanı sürekli bir değişme ve dönüşme baskısı altındadır. Kentsel yenileşme ise esas olarak, bir dönüşüm mekanı olan kentlerde, çöküntü alanlarını dönüşüm projeleri ile yenileyerek kente yeniden kazandırmak, ayrıca yerel ekonomik politikalar ile birlikte uluslar arası iş fırsatları yaratmak amacını taşımaktadır.

21. yüzyıla girerken, neo-liberal kent politikaları, gelişmiş ve gelişmekte olan dünya kentlerini ortak bir noktada birleştirmiştir. Bu kentlerin planlama deneyimlerini etkileyen faktörler ve yaklaşımlar benzer hale gelmiştir. Tek bir noktaya odaklı yaklaşım yerine, bütünleştirici bir yaklaşımın gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu dönemde planlama yaklaşımları da parçacı-kısa vadeli yaklaşımların yanı sıra bütüncül yaklaşımları da içeren bir çerçevede genişlemiştir.

1990'ların kavramsal olarak en çok tartışılan yaklaşımlardan biri stratejik planlama olmuştur. Stratejik planlama, kentsel ve bölgesel ölçekte ulaşım, çevre, sağlık gibi konularda bütüncül bir anlayışla bakmıştır. Stratejik planlama öncelikle, rekabetçi ortamlarda hayatta kalabilme durumunda olan özel sektörün kullandığı bir planlama yöntemidir. Büyüme ve çağın gereklerini yerine getirebilme çabası içinde olan şirketler, belirsiz olan gelecekteki konumlarını esnek ve çok taraflı bir yaklaşımla çözmek amacıyla stratejik planlamaya yönelmişlerdir. Daha sonra stratejik planlama kent planlarında da kullanılmaya başlamıştır. Şirketler gibi kentler de yarışmacı ortamda, gelişmiş dünya kentleri ile rekabet edebilmek için gerekli olan stratejik planlama anlayışına yönelmişlerdir. Bir alanın sahip olduğu potansiyelleri, zayıflıkları, fırsatları ve tehlikeleri değerlendirerek, belli sorun alanlarında belirli amaçlara ulaşmak için eylem stratejileri oluşturabilmek stratejik planlama ile

mümkün olmaktadır (Keskin ve diğ., 2003). Stratejik planlama, kentsel projelerle ele alınan alanların, kentle mekansal bütünleşmesinin sağlanması açısından da önemli olmaktadır. Özellikle kentsel projelerin oluşturulması ve uygulanmasında stratejik planlama yaklaşımı, geçerli olan planlama yaklaşımı olarak ele alınmaktadır.

1990'ların ortasından itibaren AB, sadece ekonomik anlamdaki birliktelik değil, aynı zamanda toplumsal ve çevresel boyutları da içeren bir birliktelik oluşturmayı hedeflemiştir. Bu sayede küresel ekonomide daha etkin bir konuma ulaşarak yarışabilirliğini arttırmayı amaçlamıştır. Büyümenin ve toplumsal politikaların, bölgesel alanlara dengeli bir şekilde yönelmemiş olması, bütün otorite ve yöntemlerce dikkate alınacak mekansal gelişme stratejileri ve politikalarının oluşturulması ihtiyacını doğurmuştur. Bunun sonucunda AB, topluluk bütününde büyüme eşitsizliklerini ve dengesizliklerini yok etmeyi amaçladığı ‘ Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi’ni oluşturmuştur.

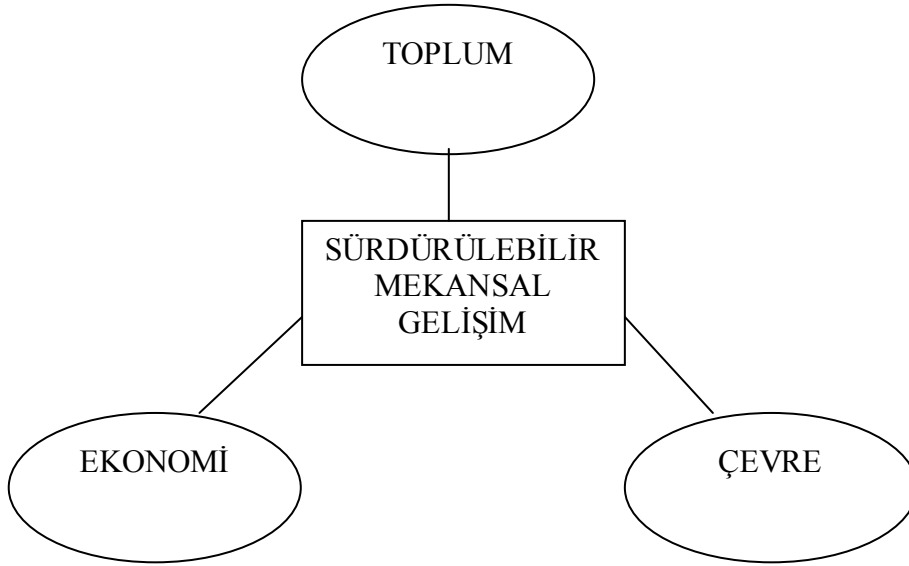
Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi, AB'nin dengelenmiş ve özellikle ekonomik ve sosyal uyuma önem veren, sürdürülebilir gelişmeyi güçlendirme amacına dayandırılmıştır. Bu noktada sürdürülebilir gelişme, kaynakların gelecek nesillerinde kullanımına olanak veren ve dengeli mekansal gelişmeyi içeren esaslı bir ekonomik gelişme olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca, geniş ölçekle sürdürülebilir ve dengelenmiş alansal gelişime katkı sağlanması gerektiği de belirtilmiştir.

AB'nin mekansal gelişme perspektifi içerisinde tanımlanmış olan, ‘ Dengelenmiş Sürdürülebilir Gelişme için Hedef Üçgeni’ şemasında (Şema 4.1) AB'nin üç önemli politikası olan; ‘ Ekonomik ve Sosyal Uyum, Doğal Kaynaklar ve Kültürel Mirasın Korunması, Avrupa Bölgesinde Daha Dengelenmiş Bir Yarışabilirlik’ politikaları önemle vurgulanmıştır (Keskin ve diğ., 2003).

Kentsel yenileşme, tüm Avrupa'ya yayılan bir politika olmasına karşın; her ülkede kent politikalarına göre farklılaşma gösteren farklı örgütlenmeler ve modeller içermektedir.

Kentsel yenileşme yaklaşımı, tüm Avrupa'ya yayılan bir politika olmasına karşın, her ülkede kent politikalarına göre farklılıklar gösteren örgütlenme ve modeller içermektedir. İngiltere, kentsel dönüşüm stratejilerini ulusal ölçekte yasalar ve fonlar ile kurumsallaştıran ve kentsel dönüşüm örneklerinin en hızlı yayıldığı ülkedir. İngiltere'deki süreç, ideal bir kentsel gelişmenin ‘sürdürülebilirlik’ kavramının

ekonomi, toplum ve çevre gibi üç temel alanda sağlanmasıyla mümkün olabileceğini göstermektedir. Sürdürülebilirliğin ön plana çıktığı modelde, kentsel planlamanın ekonomik, sosyal ve çevresel olmak üzere üç temel kavramı, ortak tabanlı ve esnek bir yaklaşımla sentezlenmektedir.



Şekil 4.1 Dengelenmiş ve Sürdürülebilir Gelişim için Hedef Üçgeni, (Keskin ve diğ., 2003).

İngiltere ise; kentsel yenileşme stratejilerini ulusal ölçekte yasalar ve fonlar ile kurumsallaştıran ve kentsel yenileşme örneklerinin en hızlı yayıldığı ülkedir. Kentsel dönüşümün İngiltere’de 1980’lerden 1990’lara kadar geçirdiği evrimi, sürekli mekansal hedefe yönelme, yerel yönetimlerin rolünün azaltılarak özel sektörle işbirliğinin öne çıkarılması ve planlamanın mekan hedefli ve zamanlama programları içinde oluşturulması biçiminde özetlemek mümkündür. Ancak daha sonraki dönemde, İngiltere’nin kentsel dönüşüm stratejilerinde, sadece konutların ve fiziksel çevrenin iyileştirilmesini değil, aynı zamanda suç, işsizlik ve 1980’lerden beri güç bakımından zayıflamış olan kamu sektörü gibi problemlerini de ele aldığı görülmektedir. Bu süreç, ideal bir kentsel gelişmenin ‘sürdürülebilirlik’ kavramının ekonomi, toplum ve çevre gibi üç temel alanda sağlanmasıyla mümkün olabileceğini göstermiştir (Erden, 2003).

Bu sürecin sonunda 1998 yılında ‘Sürdürülebilir Yenileşme Modeli’ geliştirilmiştir. Bu model, kentsel yenileşmeye ayrıntılı ve bütünleştirilmiş bir yaklaşım sunmasıyla, daha önceki yaklaşımlardan hem ele aldığı ölçek, hem de hedefleri bakımından

farklılık göstermektedir. Sürdürülebilir kentsel yenileşme modelinde, kentsel planlamanın son derece dinamik olan ekonomik, sosyal ve çevresel olmak üzere üç temel kavramı, ortak tabanlı ve esnek bir yaklaşımla sentezlenmiştir.

4.2. Barselona Kentinin Örneklem (Case Study) Olarak Seçilmesinin Nedenleri

Kentsel Dönüşüm, Kentsel Yenileme, Kentsel Yenileşme kavramları ülkemizde gerek akademik çevrede gerekse uygulama alanında sıklıkla tartışılan bir konu haline gelmiştir. Özellikle İstanbul’da her geçen gün yeni projeler kentsel yenileme adıyla gündeme taşınmakta ve bu projeler tartışılırken de dünyanın pek çok yerinde gerçekleştirilmiş dönüşüm projelerine ve modellerine referans verilmektedir.

Konunun daha sağlıklı anlaşılması, bu projelerin nasıl gerçekleştirildiği ve nasıl bir modele dayandırıldığının anlamak, Türkiye’nin kendi dönüşüm modelini oluşturmaya katkıda bulunabilmek için bu araştırmada dünyada önde gelen kentsel dönüşüm projelerinden Barselona kentinin incelenmesine karar verilmiştir. Bu bölümde Barselona’nın süreç içerisindeki kentsel gelişimi ve değişimi, kentsel yenileşme modeli, bu çerçevede gerçekleştirilen önemli projeleri incelenecektir.

Barselona dünyada en yoğunluklu şehrsel alanlardan birinin merkezi, İspanya’nın Katalonya Bölgesi’nin başşehridir. 478 km² alan, 3 milyonun üzerinde nüfusa sahip olan Barselona Akdeniz’deki en önemli liman şehirlerinden biridir. Liman, bölgenin ekonomik ve şehrsel gelişmesinde önemli bir role sahiptir, yükleme boşaltma hizmetleri ve iç bölgelere yapılan her türlü ürün dağıtımını üstlenmiştir. Ayrıca Balear Adaları’na sürekli bağlantılarından dolayı önemli bir ziyaretçi potansiyeline hizmet etmekte olan liman, uluslar arası seyahatler için de bir durak konumundadır (Rodriguez ve Sastre, 1993).

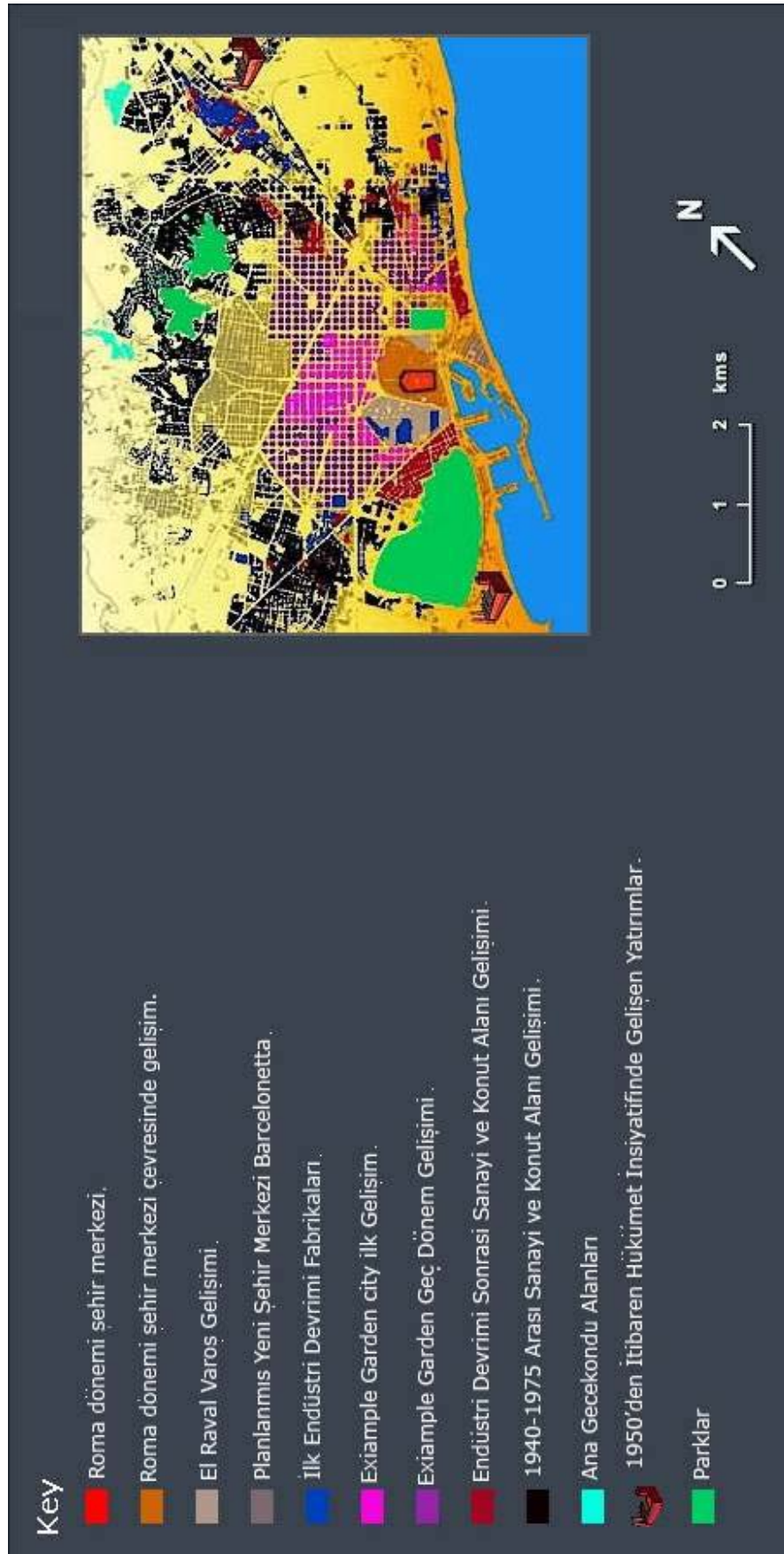
Barselona kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını 1992 Olimpiyat oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir. 80’lerden önce tersi doğrultuda yönlendirdiği gelişimini, kent 80 sonrasında, liman yönüne geri döndürerek onu odak olarak kullanmaktadır. Kent su arakesitinde yarattığı yeni yüzle büyük bir canlanma kaydetmiş ve bu canlandırıcı etkiden kentin diğer potansiyel kıyı bölgelerinde de yararlanmayı planlamaktadır (Rodriguez ve

Sastre, 1993). Barselona kıyı şeridi yeniden düzenlenmiş; alışveriş, rekreasyon, dinlence, eğlence üniteleri ile farklı bir kimlik kazanmıştır. Barselona limanı 92 olimpiyatları için yeniden düzenlenmiş projede amaçlanan olimpiyatlar sonrasında da sağlıklı ve yaşanılır bir kent yaratmak olmuştur.

Barselona İspanyol kentsel dönüşüm olgusunun yıldızıdır. Barselona kentsel projelerinin bütünü, 1999 yılında RIBA tarafından Altın Ödüle layık görülmüştür. Mimarlık dalında verilen ödülün bir kente layık görülmesi Barselona'nın kentsel tasarım ve mimarlığı bütünleştirmesindeki ve uluslararası ortamda bir referans haline gelmeyi başarması ile ilişkilidir. Ödül töreninde kent adına konuşan mimar-kent tasarımcısı Oriol Bohigas, baş aktörlerinden olduğu kentsel dönüşüm deneyimini on maddelik bir kentsel yöntem olarak sunmuştur kent politik bir olgudur; kent kamusal alanıdır; gerilimler ve rastlantılar kentsel bilginin araçlarıdır; kent kamusal mekanların bütünüdür; kent üst, alt ve çatışan kimlik tanımlarıyla tasarlanmalıdır; tasarlanan kentli tarafından okunabilmelidir ve tasarımla sağlanabilir; master planların yerini alt ölçekte bir dizi mimari proje almalıdır; burada merkezin sürdürülmesi esastır; mimarlığın aynı zamanda hizmet ve sanat olma durumunun yarattığı ikilem bakidir; bu ikilem mimarlığın kentin bir parçası olarak tasarlaması yoluyla aşılabılır. Sunuşun çevirisi ekte yer almaktadır (Bkz Ek.3) Bu belge, İspanyol kentlerinin deneyimi kavramsallaştırması bakımından, Türkiye'de son günlerde çok tartışılan dönüşüm olgusuna kaynak oluşturabilecek niteliktedir.

4.3 Barselona'da Kentsel Yenileme Nedenleri

İspanya'nın 17 özerk bölgesinden biri olan Katalonya bölgesinin başkenti olan Barselona; ülkenin kuzeyinde, Akdeniz sahilindedir. İspanya'nın nüfus bakımından ikinci büyük kenti ve başlıca limanıdır. Katalonya özerk bölgesinin merkezi olan, 91 km²'lik bir alana yayılan Barselona, Akdeniz kıyısında, yükseltisi 192 m'yi bulan Montjuic tepesinin eteklerinde kurulmuştur. İklimi ılıman Akdeniz iklimidir. Rakımı 412 m.dir. Her birinin nüfusu 100.000'in üstünde 5 sanayi kenti içeren Barselona " büyükşehir " alanı 487 km. yayılmıştır.



Şekil 4.2 Barselona Kentinin Tarihsel Gelişimi, (Esteban, 2004).



Şekil 4.3 Barselona Kıyı Dönüşüm Planı, (Url-18).

Barselona, 1.6 milyon nüfusuyla yoğunluğu en yüksek Avrupa kentlerinden biridir. Avrupa'nın 6.büyüğü olan Barselona Metropoliten Bölgesinin nüfusu 4.2 milyondur. Büyük bölümü Katalanlardan oluşur.

Barselona'nın oldukça iyi korunmuş orta mahalleleri, Roma yerleşimlerinin üzerine kurulmuştur. Ortaçağ binalarının altında dikey Roma sokaklarının örnekleri görülebilmektedir. Ortaçağ kentindeki alan; eski kent merkezi peyzajının günümüzde de yaşamını sürdürmesine ve tarihsel devamlılığa en iyi örneği sunarken alan; dar sokaklar, patikalar ve küçük meydanların labirentiyle karakterize olmaktadır.

Barselona, 12. yüzyıldan itibaren ekonomik olarak yükselmiş ve zenginleşmiştir. Barselona (Katalanlar) 14. yüzyıl başlarında bir dönem bağımsız olarak yönetilmiş olmasına rağmen, 15.yüzyıldan itibaren İspanya'nın bir eyaleti olmuştur. Ancak, İspanya Krallığının politikaları nedeniyle, İspanya'nın gelişme olanaklarından yeterince yararlanamamış bir kent olmuştur. Barselona, surlarla çevrilerek korunmuştur. Kent surlarının yapımı Roma döneminde başlamış, kent büyüdükçe yeni surlar yapılmıştır. (13. yüzyılda, kent toplam 5.000 metre sur ile çevrilidir). Ancak özellikle V. Philip, hem kenti denetlemek için, hem dış saldırılardan koruyabilmek için 1714 yılında kenti çok sıkı surlarla çevirmiştir. Ayrıca iki noktaya da güçlü kaleler (Ciutadella) kurarak hem kenti gözetleme altında tutmuş, hem de

dışarıdan gelebilecek saldırıları takip etmiştir. Bu dönemde, kentte Katalanca konuşulması yasaklanmış; Katalan Üniversiteleri kapatılmış ve bunun gibi kültürel yaşama birçok yasak uygulanmıştır. O dönemde kentin surlar dışında gelişimi kesinlikle yasaktır. Surların içine sıkışıp kalmış olan kentin sanayi ve ticari gelişimi; Amerika ile olan ticaretin artması ve endüstri devriminin İspanya'ya ilk olarak Barselona'da başlamış olması nedeniyle, bu yıllarda ivme kazanmıştır. Bu gelişme, artan nüfusun kentsel ihtiyaçları yanı sıra, özellikle kıt alan içinde kalmanın yarattığı sorunları da beraberinde getirmiştir. Nüfus artışı o yıllarda oldukça hızlı gerçekleşmiştir. 1800 yılında nüfusu 115.000 olan kentin 1900 yılındaki nüfusu 500.000'e ulaşmıştır.



Şekil 4.4 1853 yılında yarışma ile elde edilen kent planı, (Demirtaş, 2006).

1850'li yıllarda, yeni bir kent planı yapılması ve yeni yerleşim alanları açılmasına yönelik bir planlama yarışması düzenlenmiştir. Bu yarışma sonucunda, Katalan bir inşaat mühendisi olan Cerda'ya 1853 yılında yaptırılan plan, bugünkü Barselona'nın temel yapısını oluşturan bir plan olmuştur. Söz konusu plan ile kentin surları yıkılarak, kent boş alanlara doğru geliştirilmiştir. İzleyen dönemlerde nüfus artışı ise hızlanarak sürmüştür. 1900'de 500.000 olan nüfus 1930'a gelindiğinde 1.000.000'a yaklaşmıştır. Günümüzde Barselona, endüstriyel ürünlerin ihracatı ve gelişmiş teknolojisi ile Madrid ve Valencia'yı geride bırakarak, İspanya'nın küresel ölçekteki yarışmacı tek kenti olma özelliğini elinde tutmaktadır. Diktatör Franco döneminin

dışlanmış ve gelişmesi engellenmiş Katalan başkenti Barselona, 1975'te Franco yönetiminin devre dışı kalmasıyla birlikte yeni teknolojik devrim hareketine dahil olabilmek için büyük bir mücadele içine girmiştir. Doğal eşiklerle sınırlanmış olmasından dolayı yeni gelişim alanları yaratamayan Barselona kenti için kentsel dönüşüm kaçınılmaz bir planlama aracı olarak gündeme gelmiştir. 1976 yılında 'Metropolitan Alan Planlama Çalışması' ile kentsel dönüşüm çalışmaları başlatılmış, fiziksel-sosyal-ekonomik yaklaşımlarla kentin dönüşümü problemi bütüncül bir anlayışla ele alınmıştır (Demirtaş, 2006).

Barselona Limanı'nın faaliyetleri, ulaşım ve kargo yükleme teknolojilerindeki değişimlerle limanın hinterlandında endüstri ve ticaretin büyümesine bağlı olarak gelişmiştir. Kente damgasını vuran yerlerden biri Akdeniz'in en hareketli limanı olan Barselona Limanı'dır. Bu limana yılda 700.000'den fazla gemi uğradığı söylenir. Yaklaşık 11 km uzunluğundaki liman, ülkenin başlıca limanıdır. Barselona Limanı'nın dört tane terminali vardır. Aynı anda 10 büyük gemi rahatlıkla yanaşabilmektedir. Marsilya ve Venedik yeni iskelelerle Cruise şirketlerinin programında olan limanlardır.

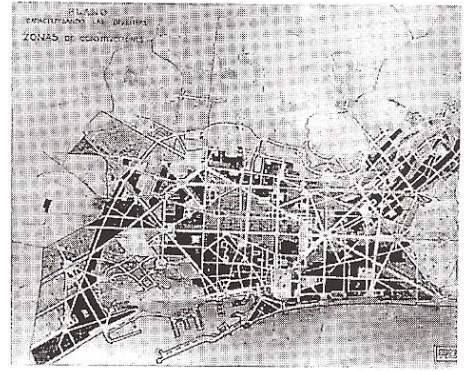
Barselona' da düzenleme çalışmalarının çıkış noktasını, taşımacılık ve turizm alanlarında ortaya çıkan gelişme ve olimpiyat oyunlarının burada düzenlenmesi oluşturmaktadır. Özellikle 1978'den sonra, limanı ve şehri geliştirmek için büyük çabalar harcanmıştır. Şehrin gelişiminde, Barselona Limanı anahtar rol oynamıştır. Taşımacılık, yükleme ve ürünlerin depolanmasındaki teknolojik değişimler Barselona Limanı'nı etkilemiş, yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek alan gereksinimi ortaya çıkmıştır. Liman güneye doğru genişleyerek, şehrin tarihi merkezine yakın konumdaki eski bölgeye doğru gelişmiştir. Şehir ve liman arasındaki bütünleşme ve uyum, karşılıklı gelişme ve ilerleme için gereklidir (Rodriguez ve Sastre, 1993).

4.4 Kentsel Dönüşüm Projesinin Kapsamı

1800lü yılların ürettiği kentsel mekanlar, günümüzde yıpranmış ve sorunlu alanlar halini almıştır. Söz konusu bölgelerin yenileme ihtiyacı kaçınılmaz olarak ortaya çıkmıştır. Kentin (kentin bölgelerinin) yenilenmesinde, parçacı yaklaşımların benimsendiği süreçler hızla terk edilerek giderek bütünü denetleme hedefleri ortaya konurken, yerel otoritelerin kararlı tavrı, sürece hız kazandırmıştır. Bu planlama çalışmalarında 'tarihsel değerler' duyarlılıkla korunmuştur.



a



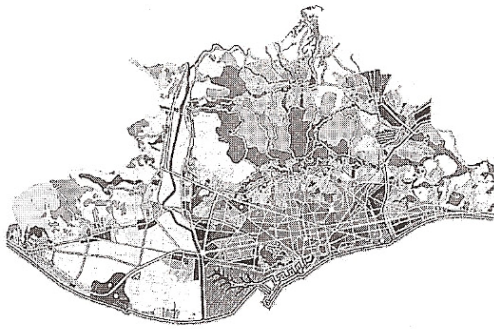
b



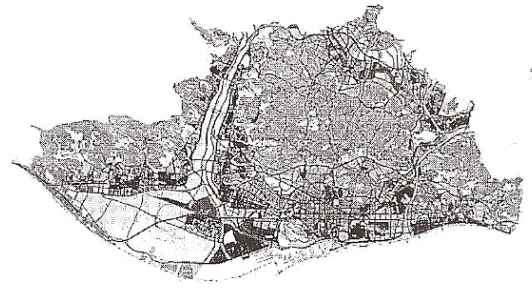
c



d



e



f

Şekil 4.5 Barselona tarihi kentsel gelişim şeması, (Esteban, 2004).

Ayrıca, kent merkezinde bir çöküntü yaşanmaması için, çeşitli merkez faaliyetleri de korunmuştur. Dönüşüm çalışması yapılan bölgelerden biri, kentin en eski yerleşiminin olduğu bölgedir. Bu bölge 4 mahalleden oluşmaktadır:

- El-Raval (çoğunlukla yoksul, göçmen ve mülteci gruplarının barındığı merkezin çöküntü bölgesi)
- Bari Gothic (Katedral, kilise, müze gibi anıtsal yapılar ile tarihi, sanatsal ve kültürel birçok eserin yoğunlaştığı merkez)
- Antik yerleşim Bölgesi (Roma ve Ortaçağ dönemi izlerini taşıyan bölge)

- Barcelonetta (eski -antik- limanın bulunduğu bölge)



Şekil 4.6 Port Vell, (Url-19).

Projenin uygulamasına 1988 yılında başlanmıştır. Uygulamanın başarılı olabilmesi için, bir özel şirket kurulmuştur. Söz konusu şirketin, projeyi faydalı yürütmesi için, 14 yılsonunda projenin tamamlanması planlanarak, şirketin 14.yılsonunda feshedileceği baştan belirtilmiştir.

Proje ile

- Çok kötü durumda olan yapılar tespit edilerek yıkılmış ve bu yapılarda yaşayanlar için, yönetim (belediye veya özerk yönetim) yeni konutlar inşa etmiştir.
- Uygulama öncesinde, bu bölgelerde “açık alan” bulunmamaktaydı. Sadece açık alan, nefes alma alanları yaratabilmek için bazı yapılar yerlerine yenisi yapılmamak üzere yıkılmıştır.
- Bölgede “meydan” bulunmadığından dönüşüm projesinde meydan yaratılması önemli kentsel tasarım projeleri olarak ele alınmıştır.
- Sosyal donatı alanları yaratılmıştır. Toplum merkezleri, sosyal mekanlar, yaşlılar evi, öğrenci yurtları, kütüphaneler, sağlık merkezleri vb. kurulmuştur.
- Otopark problemi yeraltı otoparkları yoluyla çözülmüştür (ancak bölge, tüm kentten nüfus çeken bir bölge olduğu için bu otoparkların yeterli olduğunu söylemek zordur.)
- Altyapı, tüm elektrik, su ve gaz tesisatlarının düzenlenmesi gerekli olduğundan yenilenerek modernleştirilmiştir.

- Alanda yaşayan ve dönüşümden en çok etkilenecek, baskı altındaki yoksul ev sahiplerinin alanı terk edip; alanın el değiştirmesine engel olmak ve sınıfların bir arada yaşamasını sağlamak için “toplumsal iyileştirme birimi” kurulmuştur (Planlama, 2007).

4.5 Proje Kapsamında Ele Alınan Bölgeler

4.5.1 Port Vell:

Port Vell'in sınırları, Balear Adaları'na giden gemilerin hareket noktası olan Barcelona Rıhtımı ve Cataluna Rıhtımı arasındaki çizgiye kadar dayanır. Bölge liman özelliğini zedelemeyen olimpiyat oyunları için gerekli olan düzenlemeyi gerçekleştirmek önemlidir. Ortaya çıkan yeni modeli yine limanın kendi doğal karakteri belirlemiştir. Port Vell yelken sporu ile birlikte, diğer su sporları ile ilgili etkinlikleri de içermekte, bunlar lokanta, alışveriş ve ofis gibi işlevlerle desteklenmektedir. Projenin hedefleri, çekici merkezler kurmak, insanları Port Vell üzerindeki faaliyetleri kullanmaya yönlendirmektir (Rodriguez ve Sastre, 1993).

Proje 1989-1992 yılları arasında tamamlanmıştır. Espana Rıhtımı, aktivitelerin yeniden canlandırılmasında odak noktasını oluşturmaktadır. Espana Rıhtımı'nın temel unsur olan suya bağlı her yaş grubundan insan için çeşitli aktiviteler içeren birinci sınıf bir çekim merkezi olarak geliştirilmesi planlanmıştır. Burada bir konferans ve sergi salonu, rekreasyon ve eğlence merkezi inşa edilmesi ve açık yaya alanlarının yer alması düşünülmüştür.

Barcelona kıyı dönüşüm projesi konusunda önemli bir örnektir. Yüzyıl başından itibaren deniz ile gündelik ilişkisi neredeyse tamamen kopmuş olan kentin bütün kıyısı bu projelerle kamusal bir alan haline getirilmiştir. Tarihi kent önündeki eski dok adaları üzerinde çarşı, restoran, sergi ve gösteri işlevlerini barındıran yeni binalar yapılmış (mimarlar Pinon ve Viaplana), birisi tarihi Ramblas'nın devamında olmak üzere iki ana noktadan yaya bağlantısı sağlanmıştır. Kentin kuzey doğusunda kıyı boyunca uzanan eski endüstri yapılarının yerinde beş kilometrelik bir plaj kordonu düzenlemesi yapılmıştır; yıllar içinde B-tipi plaj haline gelen Barcelona'da artık kent içinden denize girilebilmektedir. Barcelona planında açık kamusal alanların tasarlanması konusu, en önemli hedeflerden olmuştur. Açık kamusal alanlar-İspanyol tarihi kentlerindeki meydanlara benzer bir şekilde- özellikle sert peyzaj

elemanlarının (taş, ahşap, kum, çakıl, metal) baskın olarak kullanılmasıyla, birer “mimari mekan” şeklinde tasarlanmıştır. Kentsel park ve açık alanlarda sanat eserlerinin kullanımı yanında, açık alan düzenlemelerinin birçoğu kendisi “yer-sanat eserleri niteliğindedir. Örneğin, Pinon, Viaplana ve Miralles'in Sants İstasyonu meydanı düzenlemesi bu şekilde bir alandır (Şekil 4.3, Şekil 4.4). Araç kavşak noktaları bile kamusal açık alanlar olarak düzenlenmiştir; ortasında park olan bir “amfi-park” şeklinde tasarlanmış Glories kavşağı gibi. Kentsel alanda yaya dolaşım sürekliliği vurgulanırken, kentin ana meydanlarının hızlı dolaşım ağları ile bağlantısı sağlanmaya çalışılmıştır; Havaalanından Catalunya Meydanına, Mayorka feribot iskelesinden Sagra da Família'ya, Sans İstasyonundan plaja gidilebilmektedir.



Şekil 4.7 Diagonal Mar yerleşim planı, (Url-20).



Şekil 4.8 Pinon, Viaplana ve Miralles'in Sants İstasyonu Meydanı Düzenlemesi, (Kişisel Belge, 2007).



Şekil 4.9 Diagonal Mar Park düzenlemesi, (Kişisel Belge, 2007).



Şekil 4.10 Barselona Limanı, (Url-21).



Şekil 4.11 Barselona Limanı Kuşbakışı, (Url-22).

Sonuç:

Port Vell'in yeniden gelişimi Barcelona'da uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin en önemlilerinden biridir. Bu çalışma Londra Docklands, Baltimore, San Fransisco, New York gibi şehirlerde uygulanan, doklar bölgesindeki depo gibi yapıların yeniden kullanımını amaçlayan çalışmaları örnek almıştır.

Port Vell'e ulaşımın güçlü olması herkesin bu alana kolaylıkla ulaşmasını sağlamıştır. Çok sayıda park alanı, yayalar için rıhtım boyunca yürüyüş yolları, kamu ve deniz taşımacılık sistemi çok iyi planlanmıştır. Port Vell kentsel dönüşüm projesi şehri ve insanları, diğer limanlarla ve denizle ilişkiye sokacak kalitede bir yenileme çalışmasıdır (Rodriguez ve Sastre, 1993).

4.5.2 Barcelonetta

Eski liman bölgesinde yeni mimari yapılarla, restoran, bar, müze, sergi alanları gibi merkeze canlılık kazandıracak kullanımlar getirilmiş, kıyı boyunca yaklaşık 5 km. sürekli bir yaya dolaşım alanı kazandırılmıştır. 1976 yılında başlatılan metropoliten plan çalışmalarında öncelik merkezin yenilenmesi iken, son 20 yıl içinde iki önemli etkinliğe; 1992 Olimpiyat Oyunlarına ve Dünya Kent Forumu II' ye (2004) ev sahipliği yapan kent, kendini dünyaya açma şansı bularak Batı Avrupa'daki diğer kentlerden oldukça farklı bir dönüşümü yaşamaya başlamıştır.

Bu olanağı iyi değerlendiren ve yeterli örgütlenme kapasitesi ile gelişmiş alt-üst yapısı ile canlı ve yaşanabilir kentsel mekanları ile kendini tanıtan kent, bu çerçevede sadece altyapı yenilemesi ve kenti kıyıya açmakla kalmayıp, yeni kent

modellemesini diğer kentsel alanlarında da sürdürmüştür. Bu alanlarda da tekil dönüşümler değil, kentin biçimi ve yapısını vurgulayacak bütünsel dönüşümler hedeflenmiştir. Kentle ilişki kuramayan ve kentlinin dışarı çıkmasıyla çöken kent merkezinin yenilenme hareketine ek olarak, Olimpiyat projeleri çerçevesinde de hız kazanan kıyının kentle bütünleşmesini ve kamusal mekan üretimini ana hedef koyan projeler üretilmiştir. Bu projelerden biri de; eski üretim alanlarının bulunduğu ve giderek yeni bilişim ve iletişim teknolojilerinin ve şirketlerinin merkezine dönüşen Poblenou bölgesinde geliştirilen 22@ isimli projedir.



Şekil 4.13 22@ Proje Alanı (Alanda sunulan hava fotoğrafı, 2005).

Poble Nou 22@ Projesi

Kentin kuzey doğu çeper kıyısı da dahil olmak üzere Diagonal Mar ile başlayıp, Forum alanı ile sonlanan ve “22@” olarak adlandırılan proje alanı, yoğunlukla üretim alanlarının bulunduğu Poblenou bölgesinde bulunmaktadır. (Şekil 4.3) İspanya’nın ve Barselona’nın 19. yüzyıldaki sanayileşme sürecinde en büyük katkısı sunan Poblenou bölgesi, Barselona’nın lider konumunu koruması ve yeni teknolojileri kent yaşamına ve ekonomisine katabilmesi için stratejik öneme sahip bir bölgesi olarak önerilmektedir. Bilişim sektöründeki uzmanlaşma süreçlerini hızlandırmak ve sektörün gelişimini teşvik etmek için, ekonomik ve teknoloji platformu olarak Poblenou’da yenileme hareketi başlatılmıştır. Bunun için metropoliten bölge planında büyük değişikliklere gidilen Barselona’da, kentin

tümüne müdahaleden çok, farklı müdahale alanları yaratılarak, belirli gelişme yönlerinin, stratejik alanların dönüşümünden ve yine mevcut dokudaki tek bir yapıdan hareketle bütüne yayılacak bir dönüşüm yaklaşımı benimsenmiştir.



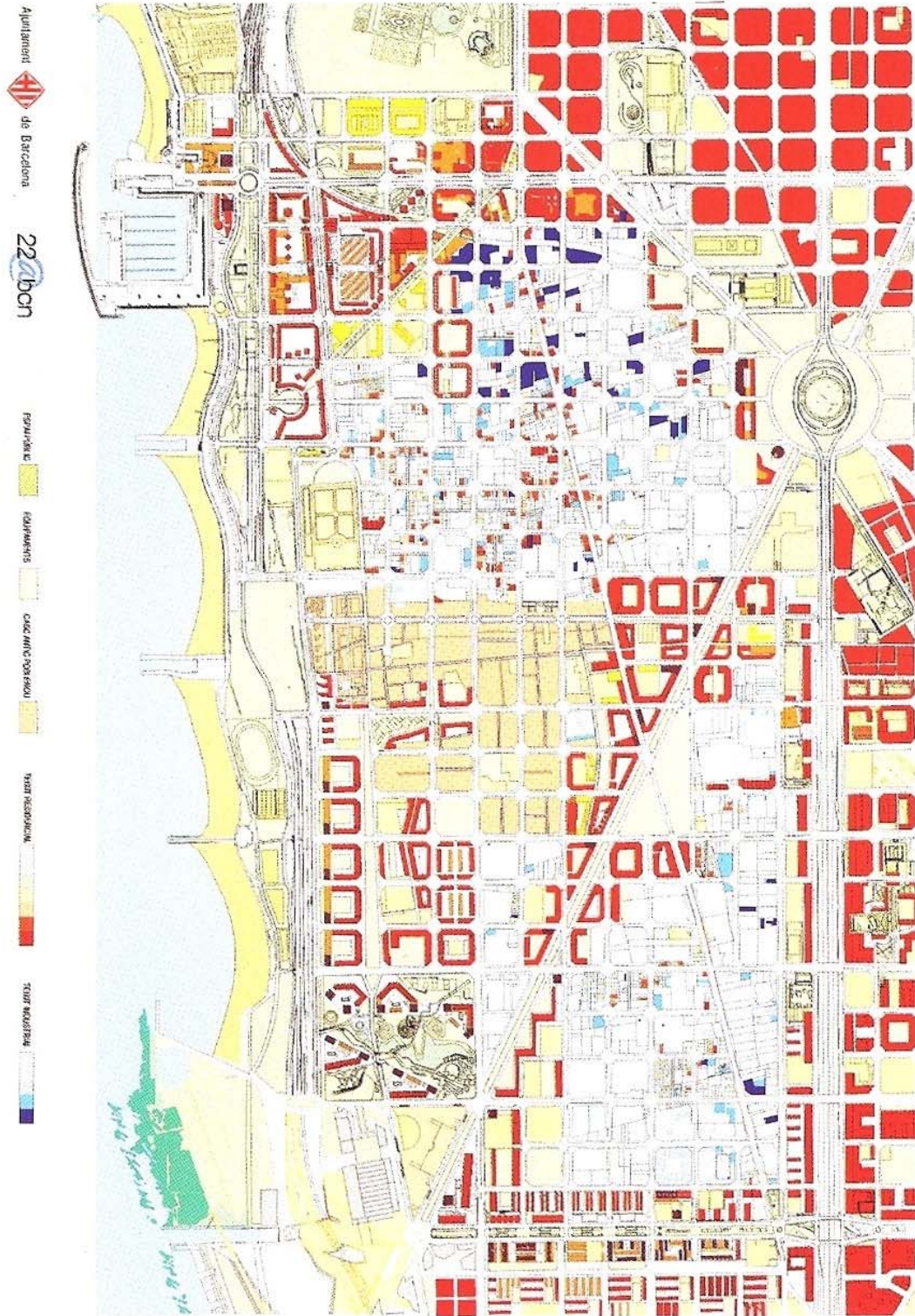
Şekil 4.12 Barselona Olimpiyat Köyü, (Url-23).

Sanayi alanlarında, yeni üretim etkinliklerinin desteklenmesi; eğitim, araştırma-geliştirme ve yine gelişmiş kentsel servislerin, yeni konut sunumunun gerçekleşmesi hedeflenmiştir. Yeni planda öngörülen değişimler, endüstriyel alanların yenilenmesini vurgularken, yeni üretim süreçlerinin ve özel kentsel koşulların tanınmasını da gerektiriyordu. Bu bağlamda Poblenou bu dönüşümü mümkün kılacak mevcut üretim örgütlenmesi, endüstriyel deneyimleri, erişilebilir konumu ve merkeziliği gibi çok sayıda potansiyeli içermektedir. Plan, yalnızca bir planlama deneyimi olmanın ötesine geçerek, pilot projelerin uygulanması ve tanıtım etkinlikleriyle, katılım süreçlerinin kent bütününde, tabandan tavana yayılmasını sağlamayı başarmıştır. Plan ayrıca alandaki fiziksel dönüşümün ne olacağına ve araçlarına (örneğin özel geliştirilmiş yeni ‘Altyapı Planı’na) ilişkin stratejik adımları da içermektedir.

Metropolitan Planın çerçevesini, Poblenou'daki üretim alanlarını ve bu alanların 22@ bölgesi olarak dönüşürken etkinlik çeşitliğini koruyan, konut kullanımını destekleyen bir yapıda dönüşmesini ilke edinmiştir. Büyük bir kamu katılımı ile onaylanarak değişen plan, öncelikle 26 öneri projenin kamu incelemesinden sonra seçilmiştir. Seçilen proje, 20 gün içinde Belediye Başkanı tarafından kabul edilerek onaylanmıştır. Planlama süreçlerinde kurumlar, sanayi ve ekonomi çevrelerindeki birçok mesleki uzmandan danışmanlık hizmetleri alınmıştır ve çalıştaylar düzenlenmiştir. Ayrıca kent plancıları ve mimarların katkıları ile yeni planın teknik kısımları Planlama Servisleri Birimi çatısı altında gerçekleştirilmiştir. Geleneksel planlama stratejisi, baskın faaliyeti sanayi üretimi olduğuna dayanırken; yeni strateji, geleneksel endüstriyel üretim modelinden yeni teknoloji tabanlı üretim biçimlerine geçişi vurgulamaktadır.

Ayrıca, Poblenou'daki 22@ bölgesi yeni teknolojik ilişkiler çerçevesinde yeniden kurgulanarak, konut gibi öncelikli kullanımların korunması şeklinde yenilenmesi planlanmıştır. 22@ Projesi, Barselona kent merkezine oldukça yakın eski sanayi alanlarını içeren Poblenou'daki 200 hektarlık alanda bir dönüşüm önermektedir. 22@ bölgesinin, bilgi ve iletişim teknolojilerine dayalı yeni ekonomik aktivite bölgesine dönüşmesini amaçlayan proje, öncelikle altyapının sağıklaştırılmasını hedeflemiştir. Üst yapıda ofis ve ticari kullanımların bilişim yoğunluklu aktivitelere ayrılması planlanan ve yaklaşık 3 milyon m²'lik bir alanda gerçekleşmesi tasarlanan proje alanı olarak seçilen Poblenou, kentin doğusundaki stratejik konumu ve köklü yerleşim dokusuna sahip olması nedenleriyle, alanda çok kapsamlı bir kentsel dönüşüm hareketinin başlatılmasına zemin hazırlamıştır.

Proje, eski sanayi alanlarının temizlenmesiyle elde edilecek yaklaşık 3.200.000 m².lik alanda 100.000 ile 300.000 arasında yeni iş alanları yaratarak, bölgedeki iş hacmini %4 den %15'lere çıkarmayı hedeflemiştir. Proje hedefleri arasında, yeni iş alanları yaratıcı ve istihdam sağlayıcı sektörleri hareketlendirmenin yanı sıra, sosyal altyapının iyileştirilmesi ve kaliteli/yaşanabilir kentsel mekanlar yaratılması ve Poblenou'daki kullanımların (özellikle yeni teknoloji tabanlı kullanımların) bu yeni aktivitelerin merkezinde ve bölgenin kentsel kalitesinin iyileştirilmesinde etkili olması da yer almaktadır.



Şekil 4.14 22@ Projesinde Kullanılan Alanlar, (kırmızı renkler konut, mavi renkliler endüstri alanlarını ifade etmektedir), (Esteban, 2004).

- Esneklik
- Eğitim ve yenilik merkezleri
- Gelişmiş altyapı sunumu
- Yeni konut sunumu
- Çekim noktaları yaratılması

Kullanımların Düzenlenmesi

Öncelikle 22@ bölgesini endüstriyel nitelikli bir bölgeden ayıran özellik, kullanımlardaki çeşitlilik ve desteklenen yeni faaliyetlerin yapısıdır. Yeni faaliyetleri tanımlarken bütüncül bir liste çıkarmak oldukça güç iken, bir teknik heyet'in kurulması önerisi getirilerek; bölgedeki bilirkişilerden oluşan bu heyet ile kullanımların listelenmesi, yönlendirilmesi ve değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir. Genel İl Planı değişikliklerindeki müdahale düzeyleri, Özel İç Reform Planları ile denetlenmiştir. Özellikle öncelikli 6 alanın dönüştürülmesi kararı, bölgenin fiziksel dönüşümünün yeni yapısal elemanlarının yaratılmasını planlaması ve bölgenin yapısını belirlemesinde önemli bir rol oynamış ve Özel Planlar ve kamu girişimleri ile desteklenerek ivme kazandırılmıştır. Yine bu planla, özel planların hangi parametrelerle ve hangi koşullarda (her özel eylem alanının düzenlenmesini belirlerken) denetlenmesi gerektiği belirlenmiştir. “Özel Plan”lar ile sağlıklılaştırma, mevcut sanayi yapılarının konuta dönüştürülmesi gibi projeler üretilmiştir.

Proje Yönetimi

Barselona Kent Konseyi Planlama Dairesi ile 22@ Barselona şirketi ortaklığında gerçekleştirilen projede, bölgenin %46'sını oluşturan ve kamu sektörü tarafından mali olarak desteklenecek öncelikli 6 adet dönüşüm odağı belirlenmiştir. Sektörün yeni dinamiklerini oluşturacak birer simge olarak stratejik bir öneme sahip olan bu odaklar, alanın bütününe dönüşümü için motor görevini üstlenmişlerdir. Dönüşümün karmaşık yapısı nedeniyle bu özel alanların yenilenme sürecinde; farklı ihtiyaçlara cevap verebilecek kendi araçlarını ona uyarlayabilecek ve planlama norm ve ilkelerine uygun nitelikte özel planlar hazırlanmıştır.

Böylece alanın tümünün ihtiyaçları aynı oranda gözetilmeye çalışılmıştır. Poblenu'nun özellikle hassas bölgeleri olarak geçen bu alanların dönüşümde itici güç olmaları beklenmektedir. Amaç kentsel yaşama uyum sağlayabilecek ve var olanı yok etmeyecek bir dönüşümün bütüncül bir sistem içinde tüm bölge içinde uygulanmasını sağlamaktır. Plan, dönüşümün hedef ve ilkelerine ters düşmeyecek şekilde ve sektörün dönüşümüne uyum sağlayabilecek durumdaki mevcut endüstriyel yapı ve kurumların varlığını benimsenmektedir. Bölgenin bütünüyle şekil değişimini hedeflememekle beraber, plan modernizasyonu ve yeni teknolojilerin gereklerine cevap verecek, merkezi konumu nedeniyle artık geleneksel üretim yöntemlerinin değişmesini sağlayacak bir dönüşümün çerçevesi oluşturulmuştur. Plan içerisinde yapılan tüm müdahaleler iki büyük İdare şeması ile belirlenmiştir. Bunlardan altyapı sunumunun kendi gelişim projeleri ve mali araçlar ile özel altyapı planı ile sağlanması; bir diğeri de tüm müdahalelerin plana uygunluğunu sağlayacak bir özel şema'ya ilişkindir. Plan, aktiviteler serisinin, ekonomik gerçekliklere uyarlanması sürecinde, Danışma Komitesinin katılımını bir koşul olarak görmekte ve bu komitenin yeterli birikimi olan kişilerden oluşması gerektiğini vurgulamaktadır. Ayrıca, bu süreçlerin dönüşüm hareketini kontrol etmeyle eşdeğer görülebilecek özel planlar aracılığı ile sağlanacağını belirtmiştir.

4.6 Barselona'nın Dönüşüm Modeli

- Uluslar arası etkinlikler; itibarı arttırmak, özel yatırımları çekmek ve kentin işgücünü motive ederek ona odaklanmak için kullanılmıştır. Etkinlikleri için inşa edilen binalar ve altyapı oldukça niteliklidir ve ikili bir amaca; etkinliklerin kendi içinde kısa dönemli kullanım ve uzun dönemde kentin çürüyen bölgelerinin yenileşmesi anlamında hizmet etmektedir.
- İnşaat sektöründe düşük ücretli göçmen işçilerin ve çoklu alt yüklenicilerin kullanımı
- Kent, farklı bölgeleri ihtiva eden bir yer olarak değil, mahallelerinin bir toplamı olarak görülmektedir. Bu yenileşmeye parçacıl yaklaşımların cesaretini kırarken, onun yerine toplumların inşasını vurgulamaktadır
- Kamusal müdahaleler yerel toplumun talepleriyle bağlantılıdır.
- Kentsel yoğunluk 20% azaltılmıştır.

- -En kötü etkilenen alanların çeperlerinin radikal dönüşümü. Bozulmanın çok belirgin olmadığı yerlerde dönüşüm sürecine başlamak çok daha kolaydır.
- Yenileşmeyi cesaretlendirmek ve tekrarı önlemek için kamusal binaların konumunun dikkatli bir biçimde planlanması
- Miras değeri olan binaların okul, kütüphane, ofis, kültür merkezi gibi kamusal kullanımı için korunması
- Bir alana; hizmet endüstrisi, ofisler ve ticaret, özel sosyal konutları da içeren yeni karma alan kullanımların tanıtılması
- Yenilikçi mimari ve düşüncenin desteklenmesi
- Erişebilirliği arttırabilmek için ulaşım altyapısına yatırım yapılması. Bu ekonomik ve sosyal aktive için fırsatları arttırmaktadır.
- Mahrum kalmış mahallelere yeni sosyal karmanın tanıtılması için kasıtlı bir politika
- Sosyal karışımı cesaretlendirmek için stratejik alanlarda yeni toplumsal açık mekanların oluşturulması. Bu açık alanlar, yeni bina gelişmeleri başlamadan çok önce oluşturulmaktadır
- Planlamada katı bir tutumdansa esnek bir yaklaşım
- Ticaret ve hizmet endüstrisinin kent geneline, canlı toplumlar kazanabilmek adına özellikle de kent merkezine yayma politikası;
- Kent dışı alış veriş merkezi gelişmeleri üzerine bir blok
- kamusal fonları kullanarak yenilenebilmesi için oldukça kötü koşullardaki binaların zorunlu satışı
- Bina renovasyonları, hem iç mekan hem de cephe olarak yüksek standart kullanımı - Mülklerin yenileştirilmesi için vergi teşvikleri
- Yenileşme Projelerini yönlendirecek güçlü politik ve yerel liderlik
- Cehalet, kötü sağlık ve yüksek işsizliğin sosyal problemleriyle baş edebilmek için Eğitim, iş eğitimi, sağlık, suç ve boş zaman girişimleri
- Sosyal dışlanmayla mücadele için boş zaman ve sosyal hizmetleri birimleri arasında işbirliği

4.7 İspanya İdari Yapısı ve Barselona Planlama Yapısı

Günümüz İspanya'sında devlet yönetimi, 1930-1947 yılları arasında cumhuriyetle yönetilmiş olmasına rağmen, 1978 yılında kabul edilen Anayasa uyarınca parlamenter sisteme dayalı meşruti bir monarşidir. Yasama yetkisi iki meclisli (temsilciler meclisi ve senato) bir organ olan Cortes Generales'in elindedir. 350 üyeden oluşan Temsilciler Meclisi genel oyla doğrudan halk tarafından dört yılda bir yapılan seçimlerle oluşturulur. 207 üyeli senatoda 17 özerk bölgeden ve ada illerinden gelen dörder üye yer alır. Senato da dört yılda bir oluşturulur.

1978 yılı anayasası, İspanya'da yönetim sistemi açısından yeni bir yaklaşım ortaya koymuştur. Buna göre, merkezi bir yönetim yapısı yerine yetkilerin bir kısmının devrini öngören ve üç kademeli olan bir model benimsenmiştir. Bu kademeler yönetim, bölge yönetimi ve yerel yönetim kademeleridir. İspanya'da iç savaşın ardından köktenci bir devlet reformu getirmiş olan 1978 Anayasası özerk bölge kademeleri ile geniş yetkilere sahip il ve belediye yönetimleri öngörmüştür.

Belediyelere tanınan bu yetkiler nedeniyle, zaten sınırlı bir güce sahip eski metropoliten kademe örgütlenmeleri kaldırılmıştır. Bu durum hızlı nüfus artışıyla çok belediyeli alanlara dönüşmüş olan metropollerde büyük bir yönetim parçalanmışlığına yol açmıştır. Barselona Metropoliten Alanında (BMA) bu parçalanmışlığı aşmak için 26 belediyeden oluşan bir Metropoliten Alan Belediyeler Birliği kurulmuş. G-7 gurubu denen Büyük Metropoller Birliği güçlü bir metropoliten yönetim reformu için sürekli bir çaba göstermektedir.

Yerel kademede en etkili planlama otoritesi belediyelerdir. Hiyerarşik bir planlama sistemi yerel kademe planlarının üst kademe planlara uymasını öngörse de, bu planların çoğu hazırlanamamış olduğundan bu ilke her zaman uygulanamamaktadır. Metropoliten bir yönetim kademesinin olmaması, her belediyenin kendi planını yaptığı büyük bir planlama parçalanmışlığına yol açmaktadır. Bu parçalı planlama yapısını aşmak için bir süredir özerk bölge otoriteleri tarafından Metropoliten Alan Planları düzenlenmektedir. Bu planların yapımının uzun süredir devam etmesi ve gerçek bir uygulama yetkisinden yoksun olmaları nedeniyle, ne ölçüde etkili olacakları konusunda yaygın bir kuşku vardır (Sökmen, 2007).

Tarihi bir coğrafi bölge olarak Katalanya "Otonom Eyaletlerini" (State of Autonomies) geliştirmiş ve Katalan Yerel Yönetimi kurmuştur. 1987'de 4 adet

mekansal organizasyon (LOT) yasası yürürlüğe girmiş ve mevcut Katalan Bölgesi'nin (31895 km²) yönetim yapısını şekillendirmiştir. Bu özerk bölge 4 ilden (Barcellona, Girona, Liella, Tarragona), 41 idari bölgeden ve 946 belediyeden oluşur.

1950'lerden beri süregelen (simbiyotik) ortaklıkta, büyüme Barselona'da (Barselona metropoliten bölgesi nüfusunun % 80/85 kadarı) odaklanmıştır. O zamandan bugüne büyüme, Barselona merkezden etrafa doğru yayılmıştır. Öyle ki 1960'da Barselona'nın tüm bölge içerisindeki ağırlığı % 77 iken, 1970'te bu rakam % 64 e, 1980'de ise % 56 ya gerilemiştir.

Barselona'da 1990-1999 periyotları boyunca özellikle 1994'ten sonra yüksek teknolojinin kullanımı artmıştır. Bu oran 1990'da %1 iken 1999'da %14'e yükselmiştir. Barselona'da kullanılan ileri teknoloji oranı aşağıdaki tabloda Avrupa Birliği ile karşılaştırmalı olarak gösterilmektedir.

78 Anayasasını takiben yapılan yerel seçimlerden bir yıl sonra yönetime gelen ve bugüne kadar kenti sürekli yöneten sosyalist - komünist koalisyonu, başlangıçta yeniden dağıtıcı politikalara öncelik veren katılımcı yaklaşımlar izlemiştir. Kent planlamasının önem kazandığı ve kamusal mekanları yenilemeye öncelik verilen bu dönemde harekete geçirilen dönüşüm projeleri içinde en önemlisi, Tarihi Kent Merkezinin (Ciutat Vella) entegre bir rehabilitasyonunu amaçlayan proje olmuştur.

1988 yılında Barselona için bir Stratejik Plan hazırlama girişimi başlangıçta Barselona kent yönetimi tarafından gündeme getirilmiştir. Ancak giderek bu planın arkasında diğer karar taraflarının da katılımıyla kamu yönetimini aşan çok taraflı bir karar çevresi oluşmuş ve plan, "Barselona Stratejik Metropoliten Planlama Birliği" adlı kar amacı gütmeyen özel bir kuruluş tarafından yönetilen bir statü kazanmıştır. Stratejik Plan hedeflerine ulaşmak için birbiriyle ilişkili bir dizi büyük projeyi kullanmıştır (Sökmen, 2007).

Olimpiyatları düzenlemeye dönük yarışa girildiği dönemde kentin sanayileşme modelini aşarak, Barselona'yı Avrupa çapında bir finans ve hizmet merkezi yapmayı amaçlayan yeni bir sosyoekonomik modele yöneldiği görülmektedir. Plan bu modelin gerektirdiği stratejiyi uygulayabilmek için, sıkışık kent merkezinin dışında, iyi ulaşım ilişkilerine sahip yeni merkez alanlarının düzenlenmesini öngörmektedir.

Olimpiyat fırsatı değerlendirilerek, 60'lardan beri tasarlanan bir iç çevre yolunun yapımıyla yeni merkezlerin birbiriyle ilişkilendirilmeleri sağlanmıştır. Önceki dönemde sanayi bölgesi olan 200 ha'lık Poblenou Bölgesi, Olimpiyat tesislerinin ve yeni merkez alanlarının bir kısmının burada yer almasıyla stratejik bir dönüşüm bölgesi niteliğini kazanmıştır. 22@bcn Projesi olarak adlandırılan bu bölge için, dönüşüm hedeflerine dönük hükümler içeren özel bir Nazım Plan hazırlanmıştır.

1990 yılında onaylanan "Barselona 2000" adlı ilk Stratejik Planın arkasından, 1994 ve 1999 yıllarında onaylanan 2. ve 3. aşama planlara sıra gelmiştir. 3. Plan Barselona için yeni bir sosyoekonomik model getirerek onu yaratıcı bir bilgi kenti yapmayı öngörmektedir. Poblenou bölgesinde yer alacak öncelikli işlevleri yeniden tanımlayan Plan, bu projeyi Barselona'nın ekonomik coğrafyasını değiştirecek bir dönüşüm aracı olarak kullanılmaktadır.

Olimpiyatlara dönük projeleri uygulamak amacıyla özel statüde kurulan şirketler ile bazı uygulama ve eşgüdüm ajanslarının oluşturduğu örgütlenmeler "Olympic Holding (Holsa)" isimli bir çatı altında toplanmıştır. Ayrıca yeni merkez alanlarına sermaye çekmek amacıyla "Villa Olympica (Vosa)" isimli bir belediye şirketi ile kenti yurt dışında tanıtarak yabancı sermaye çekmeyi hedefleyen "Barselona Gelişme Ajansı (BDA)" kurulmuştur.

Barselona Stratejik Planının enformel statüsüne karşın, düzenleyici formel planın yanında onun göremediği işlevleri gören girişimci paralel bir plan olarak giderek kendini kabul ettirdiği görülmektedir. Bu başarıda, Stratejik Planın idari sınırlamaları ve formel fiziksel planlamanın parçalı yapısını aşarak, bütün yerel tarafların enerjisini ortak hedefler doğrultusunda harekete geçirecek bir işbirliğini sağlamaya dönük anlayışı özellikle etkili olmaktadır. Planının dolaylı bir etkisi, sağladığı başarıyla ülkenin diğer metropoliten kentlerini de bu yönde harekete geçirerek 90'lı yıllar boyunca kendi Stratejik Planlarını hazırlamaya yöneltmesi olmuştur.

Barselona Stratejik Planının uygulanma sürecinde gözlenen bazı özelliklerin, sağlanan başarıdaki etkisi önemlidir. Bunların başında, kent yönetiminin süreklilik taşıyan bir liderlik sayesinde bu süreçte daima merkezi bir rol oynamış olması gelmektedir. Bu sayede, yönetişimde rol alan özel aktörlerin her zaman kamu yönetiminin hazırladığı planlara uymak zorunda kaldıkları ve kurulan özel amaçlı şirketlerin ve ajansların kamu yönetimince kontrol edilebildiği görülmektedir. Ayrıca

merkezi yönetim tarafından sağlanan finansman da başarıda önemli rol oynamaktadır.

4.8 Bölüm Sonucu

Barselona kenti, ortaçağlardan günümüze kadar, planlama, mimarlık ve kentsel gelişme konularında farklı deneyimleri barındıran bir kent olmuştur. Kent, özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya koyulan planlama ve mimarlık performansları bakımından, her zaman farklı örneklerin tartışılmasına olanak sunmuştur. Kentler arası rekabetin çok yüksek olduğu günümüzde, bu rekabete katılan ancak yerel dinamikleri, kültürü, kimliği, eserleri ve geçmişi ile sentezleyebilen ve kentlinin ihtiyaçlarını ve yararını gözeten bir kenttir Barselona. 22@ Projesinden en çok etkilenecek grup olan bölge halkı projeyi desteklemezken ve alanı terk etmek zorunda kalırken, proje katılımcıları ve olası kullanıcıları projeyi desteklemişlerdir. Buradaki katılım boyutu tartışmalıdır. Hedeflenen katılım düzeyi sağlanamamıştır. Proje getirdiği yeni ve kalifiye alan kullanımlarını bölgede daha önce yaşayan yerel halk için ve yerel halk ile birlikte gerçekleştirememiştir. Projenin başlangıcında, katılım mekanizmasından bahsedilmesine rağmen, uygulama alanlarındaki yerel halkın etkinliğinden söz edilmesine rağmen, proje süreçleri büyük tepkilerle ilerlemiştir. Bölge halkı (yerel kullanıcı) projeyi desteklemediği ve istemediği halde proje geliştirilmiş ve sonuçta, nitelikli iş gücünün, turistlerin ve sanatçıların yaşam alanı haline gelmiş ve bir anlamda soylulaştırılmıştır. Yine de, 22@ bir kentsel yenileme projesi olduğu kadar Barselona kenti için yeni bir gelişme modelidir ve kentin ekonomik coğrafyasını değiştirecek ve bilgi toplumunu oluşturma yolunda ilk adımlarından biri olacağı yaklaşımı benimsemiştir. Projenin başarılı algılanmasının temel göstergelerinden birisi, sanayi alanlarının yapısal plan ile bütüncül olarak ele alınmış olması ve kentin diğer alanları ile ilişkilendirilebilmiş olmasıdır. Bu çerçevede, projenin tutarlı yönlerini sıralamakta fayda görülmektedir:

- Kentin temel planlama ilkeleri ile bu proje hedeflerinin tutarlılığı
- Bilgi teknolojilerinin geliştirilmesi ilkesi ile alanın tekno-park özelliğine bürünmesi,
- Tarihi kent merkezinin kimliğini koruması ilkesi ile merkezi komşuluğu göz önüne alınarak alanın öncelikli yenileme alanı olarak seçilmesi

- Konut stokunun yaratılması ve yeniden kullanılabilmesi ilkesi ile eski sanayi ve ticari yapıların konut amaçlı dönüştürülmesi
- Kıyı ile bütünleşme ilkesi ile kıyının yeniden kazanımı ve işlevlendirilmesinin sağlanması
- Kültürel ve boş zaman aktivitelerinin arttırılması ve kültür endüstrilerinin teşviki ilkesi ile alanda yerel sanatçı ve zanaatkarların belli çalışma ve sergi alanları yaratımı ile kentte önemli bir odak haline getirilmesi
- İstihdam olanaklarının arttırılması ilkesi ile alanda ofis, ticaret alanları ve kültürel etkinlik alanları yaratılması
- Çevresel değerlerin korunması ilkesi ile sanayi alanlarının kirlilik etkeni ortadan kalkarak kentsel kaliteye yakalayan yeni mekan tasarımları ve peyzajı ile önemli bir kentsel imaj alanı olmuştur.

Barselona'nın başı çektiği ve bir anlamda kuramsal alt yapısını oluşturduğu kentsel dönüşüm olgusu diğer İspanyol kentlerinin de kısmi veya büyük ölçekli olarak uygulama alanı bulmuştur. Burada kentlerin küresel sistemlerle ilişkileri, yerel değerleri, ekonomik olanakları ve kent politikalarına bağlı olarak farklı yaklaşımlar söz konusudur. 1992 Expo oyunlarına ev sahipliği yapan Sevilla'da Expo köyünün yanında tarihi kent içini de dönüştürmenin aracı olarak kullanılmıştır. Tarragona ve Merida kentleri özellikle Roma dönemine ait arkeolojik kalıntılarını var olan ve yeni yapılarla bütünleşmiş bir biçimde sergileme açısından çok katmanlı kentte tasarımın önemli uygulamalarıdır. Bilbao'nun nehir boyunun dönüştürülmesi projesi, güncel mimarlık gündemine giren önemli bir diğer örnektir. Frank Gehry tarafından yapılan Guggenheim Müzesi projesi, tek başına kenti bir çekim noktası haline getirmiştir. Bilbao'da “Guggenheim etkisi” baskın olmakla beraber kentin nehir boyu dönüşüm projesi sürmektedir ve bu kapsamda Soriano ve Palacios'un tasarladığı kongre merkezi gibi İspanyol mimarların yapıları da uygulanmıştır.

İspanyol kentlerinde 1980lerden beri yapılan kentsel dönüşüm projelerinde uluslararası mimarların projelere dahil edilmesi durumu, “Bilbao etkisi”nin çağrıştırdığının aksine tek taraflı bir olay değildir. Kısıtlı olarak yabancı yıldız mimarların projelere dahil edilmesi ile beraber uluslararası mimarlık ortamının İspanya mimarlığına ilgisi çekilmiş, bu ortamda İspanyol mimarların işlerinin de

uluslararası platforma taşınmasının olasılıkları aranmıştır. R. Moneo, E. Miralles, J. Baldeweg, C. Ferrater, S. Calatrava, A.Zaera, ve A. Campo Baeza gibi mimarlar gerek İspanya'da gerekse de yurtdışında gerçekleştirdikleri projelerle, kitaplarıyla, mimarlık okullarında verdikleri derslerle uluslararası ortama dahil olmuşlardır. Yapı üretimi yanında mimari eleştiri ve mimarlık kuramı alanında da önemli bir birikim oluşmuştur. İspanyol mimarlık yazımı küresel bir medya haline gelmiştir (Actar yayınevi ve El Croquis dergisi) mimarlık okulları Avrupa'dan ve özellikle Güney Amerika'dan öğrencilerin akın ettiği bir çekim merkezi olmuşlardır. İspanyol mimarların ve uluslararası mimarlık ofislerinin İspanyol kentlerinin yeniden dönüşümüne dengeli olarak dahil edilmesi durumu, son günlerde İstanbul'da yapılan ve sadece yabancı mimarların çağırılması ile elde edilen kentsel dönüşüm projelerine bir tezat örnek oluşturmaktadır, sırf bu açıdan İspanya deneyimini bir kere daha değerlendirmek yararlı olacaktır.

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu çalışma, 1950 sonrası İstanbul kıyılarında yaşanan mekansal dönüşümü, ayrıntılı olarak da tarihi sanayi yapı projelerini kentsel dönüşüm çerçevesinde incelemeyi hedeflemiştir. Bunun için öncelikle kentsel yenileşme ve dönüşüm hakkında bir kavramsal çerçeve oluşturulmaya çalışılmış; dünya ve Türkiye’de kentsel dönüşüm kavramının gelişme ve uygulama süreci incelenmiştir.

Bunun sonucunda Batı’da kentlerin ekonomik, sosyal ve mekansal sorunların çözümünde bütüncül ve sürdürülebilir bir anlayış ile oluşturulan bir kentsel dönüşüm anlayışı hakim iken, Türkiye’de tam aksine böyle bir vizyondan uzak tasarım boyutu ağırlıklı olan bir yaklaşımın hakim olduğu anlaşılmaktadır. Kentsel dönüşüm yaklaşımı, özellikle sanayisizleşen kentlerde oluşan fiziksel ve sosyal çöküntü alanlarının ekonomik olarak canlandırılmaları ve iyileştirilmeleri amacıyla ortaya çıkmıştır. 1980’lerden sonra kentlerde yaşanan sanayisizleşme ve neo-liberalizm politikaları kentlerde dönüşüme neden olurken, yeni bir anlayışın gerekliliğini de ortaya koymuştur. Küresel ortamda yerelin ön plana çıkması, kent merkezlerinin mekansal yeniden yapılanma ihtiyacını doğurmuş, bu yolla kentler yeni kentsel imajlar yaratan projeler ile küresel kentler arasında yer edinme yarışına girmişlerdir. Bu nedenle, bütüncül ve sürdürülebilir bir anlayışın hakim olduğu kentsel dönüşüm projeleri, kent merkezlerinin yenilenmesinde yerel yönetimlerin ve özel sektörün ilgi odağı haline gelmeye başlamıştır. Kentsel dönüşüm projeleri özellikle, terk edilen sanayi alanları ve işlevini yitirmiş liman alanlarının yeniden işlevlendirilerek kente kazandırılmaları konusuna yönelmiştir.

İstanbul kıyılarında işlevini yitirmiş tarihi sanayi yapılarının çoğunlukta olduğu ve bu alanların tekrar kente kazandırılmaları amacını taşıyan projelerle gündeme geldikleri bilinmektedir. Çalışmanın amacı bu projelerin kentsel dönüşüm bileşenleri açısından değerlendirerek sonuca varmaktır.

İstanbul Metropoliten Alan Planlamasında yer alan 2010 yılı vizyonuna bakıldığında, İstanbul’un evrensel düzeyde taşıdığı tarihi, kültürel, doğal ve özdeğerlerine sahip çıkılarak, geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir dünya kenti statüsü kazandırılması

ve bu süreçte koruma ve gelişme dengesinin kurulması temel amaç olarak belirlenmiştir. Bu amacın sağlanabilmesinde geliştirilen hedefler arasında kentin hizmetler sektöründe gelişmesi yer almaktadır. Hizmetler sektörü erişebilirliğin kolayca sağlanabildiği alanlarda yer seçme eğilimindedir. Ulaşılabilirliğin yanı sıra kent merkezlerinde yer alan ve büyük alanlara yayılan mülkiyet açısından sorun taşımayan alanlar yer seçiminde önemli olan diğer faktörlerdir. Bu açıdan Haliç, Kadıköy ve Salıpazarı uygun özelliklere sahip alanlardır. Bu eğilimlerin kentin üst ölçek planları doğrultusunda birbirleriyle entegre olacak şekilde planlanması gerekmektedir. Yerel yönetimlerin ve özel sektörün kısa vadeli hedefleri doğrultusunda hazırlanan parçacı projeler yerine, bütüncül bir planlama anlayışı çerçevesinde kentin gelişme vizyonu ile uyumlu bir şekilde ele alınmaları gerekmektedir. Aksi takdirde kısa vadeli ve parçacı yaklaşım kentte sosyal, ekonomik ve mekansal tehlikeler yaratabilir. Çalışmada incelenen İstanbul örneklerinde bütüncül bir eylem anlayışı sonucu karar verilen eylem alanları değil, aksine parçacı yaklaşımla ortaya çıktıkları görülmüştür.

Kentsel dönüşüm sürecinde önemli olan bir diğer konu ise geniş çaplı katılımcılığı sağlamaktır. Dönüşüm projelerinin uygulanabilirliğinin ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasında, o alandaki tüm çıkar çevrelerinin ortaklaşa karar almalarına olanak verecek bir platformun oluşturulması önemli olmaktadır. İncelenen İstanbul örneklerinde bu şekilde çok aktörlü bir işbirliği söz konusu değildir. Yerel yönetim, merkezi yönetim ve özel sektörün kentsel dönüşümün planlandığı bölgeyle ilgili ortak karar geliştirememesi kentte yeni sorunlara neden olabilir. Halkın katılımı ise, orada yaşayan aktörler olarak, alınan kararlardan ve uygulamalardan doğrudan etkilenecek kişiler oldukları için çok önemli olmaktadır. Bu nedenle projelerde öncelikle halkın çıkarları göz önünde bulundurulmalıdır. İstanbul'un gündemindeki kentsel dönüşüm projelerinin uygulanabilirliği ve sürdürülebilirliği için önce tüm çıkar grupları ve aktörlerinin sonunda memnun olabileceği bir dönüşüm programı oluşturulmalıdır. Bunun başarılı olabilmesi ise, bütüncül bir kentsel dönüşüm anlayışı çerçevesinde bu projelere bakmayı gerektirmektedir.

İstanbul'daki projelerin, sadece yerel yönetim ve ya sadece özel sektör tarafından geliştirilmesi ekonomik anlamda sorun yaratabilir. Başarılı bir dönüşüm sürecinin yaşanabilmesi için, aktörlerin ve rollerinin iyi tanımlandığı bir organizasyon sağlanmalıdır. Yerel yönetim burada uygulamayı harekete geçirecek bir motor görevi

üstlenebilir, özel sektör proje geliştirme konusunda yönlendirme ve finans konularında destekleyici bir aktör olarak yer alabilir. Halk ise iyi organize olmuş bir bilgilendirme süreci sonucunda projelerin hazırlanmasında yönlendirici olabilir. Ayrıca kentsel dönüşüm sürecinde çevreyi koruma, tarihsel ve kültürel değerleri koruma, yaşanan alanları güzelleştirme gibi konularda sivil toplum kuruluşlarının rolleri de göz ardı edilemeyecek boyuttadır.

İstanbul kıyıları ile ilgili projeleri kamuoyunun ortak bir platformda bilme, tartışma ve karşı çıkma hakkı olmalıdır. Zamanın baskısından kurtarılmış etkin, detaylı, tartışılmış değişimler ancak gelişimi sağlayabilir (Hasol, 2005). Su ile kentin ilişkisini kuran kıyı mekanını değerlendirmek mimarlar, kentsel tasarımcılar, sanatçılar ve bilim insanları için düşünsel bir platformdur. Bu platform politik kararlarla desteklendiğinde kıyılar kültürel gelişmenin çekim merkezlerine dönüşebilir. Kıyı gibi kentin birinci dereceden çekim alanlarını kamu yararına değerlendirmek, kentlinin kullanımına sunabilmek, toplumsal etkileşimi geliştirmektir. Bu nedenle “kıyı” ve “özeleştirme” kavramlarının kentsel mekanda karşılıklı içerdiği söylenebilir. Kıyı işlevsel olarak, sosyal ve kültürel etkinlik, eğlence, rekreasyon, ticaret, konaklama vb. gibi farklı alanları kapsadığı ölçüde yaşayan bir kent parçasına dönüşür.

Kentsel dönüşüm konusunun daha derinlemesine anlaşılması, bu projelerin nasıl gerçekleştirildiği ve nasıl bir modele dayandırıldığının anlamak, Türkiye’nin kendi dönüşüm modelini oluşturmaya katkıda bulunabilmek için bu araştırmada dünyada önde gelen kentsel dönüşüm projelerinden Barselona örneği incelenmiştir. Barselona kenti, ortaçağlardan günümüze kadar, planlama, mimarlık ve kentsel gelişme konularında farklı deneyimleri barındıran bir kent olmuştur. Kent, özellikle 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya koyulan planlama ve mimarlık performansları bakımından, her zaman farklı örnekleri tartışmamıza olanak sunmuştur. Barselona, kentler arası rekabetin çok yüksek olduğu günümüzde, bu rekabete katılan ancak yerel dinamikleri, kültürü, kimliği, eserleri ve geçmişi ile sentezleyebilen ve kentlinin ihtiyaçlarını ve yararını gözetten bir kenttir. Barselona kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını 1992 Olimpiyat oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir.

80'lerden önce tersi doğrultuda y6nlendirdiği gelişimini, kent 80 sonrasında, liman y6n6ne geri d6nd6rerek onu odak olarak kullanmaktadır. Kent su arakesitinde yarattığı yeni y6zle b6y6k bir canlanma kaydetmiş ve bu canlandırıcı etkiden kentin diğer potansiyel kıyı b6lgelerinde de yararlanmayı planlamaktadır (Rodriguez ve Sastre, 1993).

Barselona kıyı şeridi yeniden d6zenlenmiş; alışveriş, rekreasyon, dinlence, eğlence 6niteleri ile farklı bir kimlik kazanmıştır. Barselona limanı 92 olimpiyatları i7in yeniden d6zenlenmiş projede ama7lanan olimpiyatlar sonrasında da sağlıklı ve yaşanılır bir kent yaratmak olmuştur. Barselona kentinin ge7irdiği bu kentsel d6n6ř6m deneyimi, T6rkiye'de son g6nlerde 7ok tartışılan d6n6ř6m olgusuna olumlu kaynak oluşturabilecek niteliktedir.

KAYNAKLAR:

- Ashword G.J. ve Voogd, H.**, 1990. Selling the City: Marketting Approaches in Public Sector Urban Planning, Belhaven Pres, London.
- Aysu, Ç.**, 1989. Boğaziçi'nde Mekansal Değişim, *Doktora Tezi*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- Aysu, E.**, 1986, İstanbul Metropolitan Örnek Alanında Kentsel Büyüme – Mekansal Yapı İlişkileri Üzerine Bir Araştırma, *Doktora Tezi*, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Aysu, E.**, 1990, İstanbul Anakent Alanında Kent İçi Devingenlik Örüntüsü, Yıldız Üniversitesi, *Doktora Tezi*, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Akalın, E. Ö.**, 2003, Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması, Dolapdere Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ, İstanbul.
- Akar, Z. M.**, 2006; Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar Süreçler ve Türkiye. *Planlama Dergisi*, 2006, **2**, s. 29-38.
- Akbulut, R.**, 1994, Kadıköy, DBIA, Cilt:4, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.
- Amin, A. Ve Thrift, N.**, 2002. Cities: Reimagining The Urban, Cambridge: Polity.
- Aslan, Y.**, 2006. Kent Gündemindeki İki Temel Tartışma: Haydarpaşa ve Galataport, <http://www.arkitera.com/h12820-kent-gundemindeki-iki-temel-tartisma-haydarpaşa-ve-galataport.html>, alındığı tarih 20.08.08.
- Baştürk, A., Mete, B. Ve Altun, L.**, 2001. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Dönüşüm Projeleri, *Haliç 2001 Sempozyumu*, 3-4 Mayıs 2001, İstanbul
- Batur, A.**, 1990. Dünya Kenti İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları.
- Belge, M.**, 2007. İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 317-320
- Binns, L.**, 2005. Capitalising On Culture: An Evaluation of Culture-Led Urban Regeneration Policy, The Futures Academy, Faculty of the Built Environment, DIT, Ireland.
- Bruttomesso, R.**, 1993. Kıyı cephesi:Kıyı Şehirleri için Bir Çağrı, *Yapı*, **144**, s.52-74.
- Bruttomesso, R.**, 1992, (ed.) Cities and Ports: Towards a New Understanding?, New Relationships Between City and Port, Aquapolis 1992/3 Ed. Marsilio.
- Bohigas, O.**, 1991. Barselona : city and architecture 1980-1992, New York : Rizzoli.
- Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu**, 1970. İstanbul Metropolitan Planlama Çalışmaları, *Mimarlık*, **5**, Mayıs, s.55-77.

- Cansever, T.**, 1976. Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri, *Mimarlık*, **149**, s. 44-46
- Cansever, T.**, 1993. Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, *İstanbul*, **Ocak 1993**, s. 50.
- Cengiz, H.**, 1984. Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsel Merkezlerde Desantralizasyon Olguları, *Basılmamış Doktora Tezi*, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Couch, C. ve Fraser, C.**, 2003. Introduction: The European Context and Theoretical Framework, Oxford s. 1-17
- Çelik, Z.**, 1986. Remaking of İstanbul, Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century, University of Washington Press, Seattle & London.
- Çotuk Söken, B.**, 2003. Kent Kültürü Kültür Kenti, *TÜYAP "Kent ve Müzik" Paneli*, İstanbul.
- Demirtaş, Y., Engin, İ.**, 2006, Bir Kentsel Yenileme Deneyimi:Barselona, *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni*, Mayıs-Haziran 2006, s.155-162.
- Drewe, P.**, 2000, European experiences, Peter Roberts and Hugh Skyes (ed.) Urban Regeneration. London, Thousands Oaks, New Delhi p.281-293.
- Ekinci, O.**, 2001. Endüstri Mirasının Korunması, *İstanbul*, **Ekim 2001**, s. 134.
- Ekiz, M.**, 2001. Eyüp Sultan Feshane Binası İşlevsel Dönüşüm Süreci, *İstanbul*, **Ekim 2001**, s. 135.
- Erden, Y. D.**, 2003. Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, *Doktora Tezi*, MSÜ, İstanbul.
- Ergin, N.**, 2001. Rahmi M. Koç Müzesi, *İstanbul*, **Ekim 2001**, s. 136.
- Ergun, N.**, 2003. İstanbul Şehir Merkezi Yakın Çevresinde Kullanım ve Kullanıcı Farklılaşması, *Uluslar arası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, MSÜ, İstanbul.
- Erkök, F.**, 2002. Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kimliği Bağlamında İstanbul'un Özel ve Nesnel Değerlendirilmesi, *Doktora Tezi*, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Evans, G.**, 2001. Cultural Planning, an urban Renaissance?, Routledge, London.
- Eşkar, F.**, 1997. Liman Kentlerinin yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Esteban, J.**, 2004. The planning Project: bringing value to the periphery, recovering the centre, Transforming Barcelona, ed. Marshall, T., s. 111-151
- Eyice, S.**, 2004, "Haydarpaşa Garı ve Birkaç Hatıra", *İstanbul*, **48**.
- Genç, F.**, Haydarpaşa'da 'dönüşüm' gar binasından başladı!, <http://www.arkitera.com/h13074-haydarpasada-donusum-gar-binasindan-basladi.html> , alındığı tarih 10.07.2008.
- Giddens, A.**, 1984. The Constitution Of Society, Polity Press, Cambridge.

- Golem, S.**, 2003. Sustainable Development of the Costal Cities, *Proceeding of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastal Enviroment*, p:593-601, Ravenna, Italy.
- Gölöksüz, Y.**, 1976. Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler, *Mimarlık*, **147**, s.54-58.
- Hall, T., ve Hubbard, P.**, 1996. The Entrepreneurial city: new urban politics, new urban geographies?, *Progress in Human Geography*, **20 (2)** s.153-174.
- Hasol, D.**, 2005, Haydarpaşa, Salıpazarı ve İstanbul Liman Projeleri, *Yapı*, **Kasım 2005**, s. 1
- Hoyle H., ve Pinder, D.A.**, 1992. Europe Port Cities in Transition, Belhaven Pres, London.
- Hubbard, P.**, 1995. Urban design and local Economic development, *Cities*, **12(4)**, s.243-251.
- İBB**, 2001, Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları, İBB yayınları, İstanbul.
- Jencks, M., et. Al.**, 1996. A Question of Sustainable Urban Form: Conclusion, In *The Compact City, A Sustainable Urban Form?*, pp. 341-345, Eds., Jenks, M., et. Al., E&FN SPON, London.
- Işıkpınar, E.**, 1976, Boğaziçi Kıyı Meydanlarının Mimari Psikoloji açısından Değerleri ve Ruh Sağlığına Katkıları, IFLA'nın Kıyısız alanlarda İnsan Aktivitelerinin Ekolojik Etkileri, *Peyzaj Mimarlarının Yönetim ve Geliştirme Yönünden Rolü konulu XV. Kongresi*, İstanbul, 6-9 Eylül 1976.
- Kahraman, T.**, 2006. İstanbul Kentinde Kentsel dönüşüm Projeleri ve Planlama Süreçleri, *Planlama*, **2006/2**, s. 93-101.
- Kaptan, H.**, 1980. An Overview of Metropoliten İstanbul in Relation to the Overall Structure of Urbanisation in Turkey, *Economic Development and Inter Municipal Corporation in Mediterranean*, İstanbul, 12-15 Mayıs 1980.
- Kaptan, H.**, 1988. Metropoliten Alan İçinde Düşük Gelir Grubunun Yerleşme Düzeni, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Kaptan, H.**, 1989. E-5 Koridoru Planlama Çalışması, *Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Cuma Söyleşileri*, Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Kaptan, H.**, 1989, Directions of Urban Formation in İstanbul Area As Time Goes By., Metropoliten Development in a Industrializing Country, *The Case of Greater İstanbul, 19th. International Fellows Conference*, İstanbul, 17-23 Haziran 1989.
- Karabey, H.**, 1978. Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, *Doktora Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul.
- Kayra, C.**, 1990, İstanbul Mekanlar ve Zamanlar, İstanbul Aktivite Yayınları, İstanbul, s. 7-9.

- Keleş, R. ve Hamamcı, C.,** 1998. Çevrebilim, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Keskin, D.; Sürat, Ö.; Yıldırım, Ö.,** 2003. Londra'nın Sürdürülebilir Kentsel Yenileşme Deneyiminden, Türkiye ve İstanbul Özelinde Yenileşme Çalışmalarından Nasıl Faydalanılabilir?, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.
- Ketizmen, G ve Turgut Yıldız, H.,** 2006, *Social and Cultural Sustainability in Architectural Design Studios*, paper presented in 19 th IAPS International Conference, 11-16 September, Bibliotheca Alexandria, Egypt
- Kıraç, B.,** 2001. Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması, *Doktora Tezi*, MSÜ, İstanbul
- Kıray, M.,** 1984. İstanbul: Metropoliten Kent, *Mimarlık*, **199**, s.28-33.
- Kıray, M.,** 1998, Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Korkmaz, F;** 2003 Urban Regeneration of Old and Historical Sites, <http://www.bilkent.edu.tr/artweb/htdocs/iaed/cb/Korkmaz.html>, alındığı tarih 15.05.2008.
- Kuban, D.,** 1998, Kent ve Mimarlık üzerine İstanbul Yazıları, YEM Yayınları, İstanbul.
- LeGtes, R.T ve F. Stout,** 1998. Modernism and early urban planning, 1870-1940. Early Urban Planning 1870-1940. Richard T. LeGates ve Frederic Stout (ed.) Tht City Reader 2. baskı London, New York: Routledge, s.299-313.
- Lichfield, D.** 1992. Urban Regeneration for the 1990s London: London Planning Advisory Committee.
- Lynch, K.,** 1972. What Time Is This Place, The MIT Pres.
- Lynch, K.,** 1960. The Image of the City, Pres, Cambridge: The MIT Press.
- Meyer, H.,** 1999. City and Port: The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam, International Boks.
- Ormanlar, Ş.,** 1976. Boğaz Geçişlerinin İstanbul Şehirsel Gelişimine Etkileri, *Mimarlık*, **149**, s.47-49.
- Önal, S.,** Marmaray Projesi İstanbul'a ve Demiryollarına Ne Getirecek?, *TMMOB İstanbul Kent Sempozyumu*, 14 Eylül 2007, www.mimdap.org alınan tarih 21.02.2009
- Önem, B.,** 2003. Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik: Haliç Üzerine Bir Yöntem Önerisi *Doktora Tezi*, İTÜ, İstanbul.
- Özer, B.,** 1993. Yorumlar Kültür Sanat Mimarlık, YEM Yayınevi, İstanbul.
- Pugh, C.,** 1996. Sustainability, the Enviroment and Urbanisation, Earthscan Publications Limited, London.

- Roberts, P.** 2000, The Evolution, definition and Purpose of Urban Regeneration, Peter Roberts ve Hugh Skyes (ed) Urban Regeneration, London, Thousands Oaks, New Delhi, Sage Publications, s. 9-36.
- Rodriguez, J. ve Sastre, M.,** 1993 Remodelling the Old Port of Barcelona, Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water, Bruttomesso R., (ed.) Centro Internazionale Citta d'aqua, Venezia.
- Rossi, A.,** 1982, The Architecture of the City, The MIT Press.
- Craig-Smith, S.J ve Fagence, M.,** 1995. Recreation and Tourism As A Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment: An International Survey, Westport, Conn., Praeger.
- Suher, H.,** 2006. Trenlerini Bekleyenlerin Mekânı Tarihî Haydarpaşa Gar Lokantası, Bu Kez Haydarpaşa Garı'nı Bekleyenleri Ağırladı, *Mimarlar Mektup*, **89**, s. 1
- Sökmen, P.,** 2007, Barselona: Alternatif bir okuma, www.mimnap.org alınan tarih 03.04.2008
- Şenol, G., Yıldız, Ş.,** "Haydarpaşa'nın Dönüşmemesini İstemek Bağnazlıktır! Tabii Süreç Şeffaf Olduğu Müddetçe..." www.arkitera.com, alınan tarih 07.04.2009.
- Tabanlıoğlu, M.,** 2002, Salıpazarı Liman ve Turizm Kompleksi, Arrademento Mimarlık Dergisi, Temmuz-Ağustos 2002, s. 82-87
- Tabanlıoğlu, M.,** Yapı dergisi sayı 255, s. 72-78
- Tatarer, D.,** 2008, Haydarpaşa Oyunu, Cumhuriyet Gazetesi 27.08.08
- Turgut, H.Y., Ketizmen, G.,** 2006, Kentler ve Yerel Yönetimler: Stratejik Planlama Çalışmaları
- Url-1** < <http://www.tdk.gov.tr/tdksozluk>>, alındığı tarih 02.04.2008
- Url-2** < <http://tdkterim.gov.tr/bts/>> , alındığı tarih 02.04.2008
- Url-3** < <http://www.oecd.org/home/>>, alındığı tarih 23.01.2009
- Url-4** < www.kadikoy.bel.tr >, alındığı tarih 17.10.2007
- Url-5** <<http://www.forum.arkitera.com/1331>> alındığı tarih 18.10.2008
- Url-6** <www.arkitera.com/.../news/2008/05/22/manset5.jpg>, alındığı tarih 08.04.2008
- Url-7** < www.kadikoy.gov.tr >, alındığı tarih, 23.10.2008
- Url-8** < <http://earth.google.com/haydarpasa> >, alındığı tarih 18.09.2008
- Url-9** < <http://www.istanbul.com>>, alındığı tarih 05.04.2008
- Url-10** < www.atelier-art-urbain.com >, alındığı tarih 10.11.2008
- Url-11** < www.yapi.com.tr >, alındığı tarih 28.04.2008
- Url-12** < www.azizistanbul.com >, alındığı tarih 23.02.2008
- Url-13** < www.azizistanbul.com >, alındığı tarih 28.04.2008
- Url-14** < www.arkitera.com >, alındığı tarih 14.01.2009

- Url-15** <www.istanbul2010.org>, alındığı tarih 12.07.2009
- Url-16** < www.eyup.bel.tr >, alındığı tarih 12.07.2009
- Url-17** < <http://www.rmkmuseum.org.tr> > , alındığı tarih 12.07.2009
- Url-18** < www.map-of-spain.co.uk >, alındığı tarih 19.01.2008
- Url-19** < www.portvellbcn.com > , alındığı tarih 19.01.2008
- Url-20** < www.mimdap.org >, alındığı tarih 19.01.2008
- Url-21** < www.catalunya-web.com >, alındığı tarih 02.04.2009
- Url-22** < www.catalunya-web.com >, alındığı tarih 02.04.2009
- Url-23** <<http://radarpoblenou.net/?p=12>>, alındığı tarih 06.05.2008
- Url-24** < www.catalunya-web.com >, alındığı tarih 02.04.2009
- Url-25** < www.catalunya-web.com >, alındığı tarih 12.03.2009
- Ünal, Y.**, 1988, Ulaşım Planlaması Semineri, Basılmamış Araştırma Raporları, İstanbul: Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
- Ülken, G.**, 2003, Tarihi Çevrede Kentsel Dönüşüm Dinamikleri, *Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, MSÜ, İstanbul.
- Yapıcı, M.**, İstanbul ve Kentsel Dönüşüm Projeleri, *Mimarlık*,
- Ünal, Y., Yenen, Z., Enlil, Z.M.**, 1992, Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul, *Yapı*, 5, İstanbul, s. 60-62, 113-129.
- Yıldız, Ş.**, 2005. Haydarpaşa İçin Nasıl Bir Dönüşüm Projesi?, <http://www.arkitera.com/h3760-haydarpaşa-icin-nasil-bir-donusum-projesi.html>, alınan tarih 08.06.2008.
- Yirmibeşoğlu, F.; Yiğiter, R. G.**; 2003. Kentsel Dönüşüm Sürecinde Yerel Gündem 21'in Rolünün Türkiye'deki Uygulamalar ile Değerlendirilmesi, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, Bildiriler, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.
- Yüctürk, E.**, 2000, Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.
- Wagner, M.**, 1938, İstanbul'un Münakale Tahlili (İstanbul'un Ulaşım Analizi), *Arkitekt*, ss.143-146

EKLER

Ek A.1 İstanbul’da İncelenen Kentsel Dönüşüm Projelerinin Değerlendirmesi.

Ek A.2 Kentsel Dönüşümün Gelişimi Çizelgesi (Roberts ve Skyes, 2000).

Ek A.3 Kentsel Bir Metodoloji İçin 10 Madde Oriol Bohigas “Ten Points for an Urbanistic Methodology”.

Ek A.4 Haliç Master Planı Diyagramı, 1/5000 Haliç Master Plan Raporu.

Ek A.5 Haliç Projeleri Sistematiik ve Bütünsel Yaklaşım Modeli Esasları, 1/5000 Haliç Kıyıları Master Planı Raporu, 2001.

Ek A.6 İstanbul Büyükşehir Belediyesi İl Çevre Düzeni Planı .

Ek A.1 İstanbul'da İncelenen Kentsel Dönüşüm Projelerinin Değerlendirmesi

Proje Adı	Dönüşüm Nedeni	Proje Kapsamı	Organizasyon Modeli	Sürdürülebilirlik Etkisi	Katılım Etkisi	Kıyı Kimliğine Etkisi	Planlamanın Bütünlüğü / Kent Planı ile Entegrasyonu
Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi	Kıyı alanlarını canlandırmak, halkın kıyıyla buluşmasını sağlamak	Rekreatif ticari birimler, kültürel alanlar, müze ve sergi alanları- yeşil alanlar	Kamu sektörü	Olumlu	İBB tarafından düzenlenen yarışma, katılım boyutu eksik	Kadıköy Meydanı'na eski mevkisi ve tarihi, kültürel kimliğini kazandırmayı amaçlayan bir proje	Olumlu
Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi		konut, ofis, oteller ve alışveriş merkezi, kongre merkezi, fuar alanları ve marina	Özel sektör	Olumsuz	Proje aşaması kamuoyundan gizlenmiş ve sivil toplum kuruluşları süreç dışı bırakılmıştır	tarihi yarımada ve Boğaz silueti, bölgenin altyapısını ve kentsel sit alanının varlığı bakımından olumsuz etki	Olumsuz
Salıpazarı Turizm ve Liman Kompleksi	Alandaki donatıların yetersiz kalmasıyla atıl vaziyette olması	5 yıldızlı oteller, alışveriş merkezi, restoran, kafe, bar, eğlence mekanları, sinema ve tiyatro salonları, otoparklar	Özel sektör	Olumsuz	Özel çağrılı yarışma katılım boyutu eksik	tarihi yarımada ve Boğaz silueti, bölgenin altyapısını ve kentsel sit alanının varlığı bakımından olumsuz etki	Olumsuz
Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi	1998 sonrası işlevsiz kalmış olması	sergi, fuar, konser, müzayede, kongre ve çeşitli davetler	Kamu sektörü	Olumsuz	meslek kuruluşları ve orada yaşayan halk görüşlerine yer verilmemiş	Doğal çevrenin korunması bakımından olumlu	
Sütlüce Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi	1984'ten itibaren işlevsiz Haliç projeleri kapsamında dönüşümüne karar veriliyor	çok kapsamlı kültür ve fuar merkezi	Kamu sektörü	Olumsuz	meslek kuruluşları ve orada yaşayan halk görüşlerine yer verilmemiş	Doğal çevrenin korunması bakımından olumlu ve çevreye zarar vermeyen yeni işleviyle olumlu	Olumsuz
Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Hasköy Tersanesi)	İşlevini yitiren tersane alanının özelleştirilmesi	Müze	Özel sektör	tarihsel kimliği ve silüetini güçlendirmede Olumlu etki	özel sektör girişimi katılımcı bir ortam oluşmamış	Haliç silüetinin imakını güçlendirmede olumlu katkısı olmuştur.	Olumlu

Ek A.2 Kentsel Dönüşümün Gelişimi Çizelgesi (Roberts ve Skyes, 2000)

POLİTİKA TİPİ	1950'ler yeniden inşa edilme dönemi	1960'lar canlandırma dönemi	1970'ler yenileme dönemi	1980'ler yeniden geliştirme dönemi	1990'lar yeniden oluşum dönemi
Genel strateji ve oryantasyon	İmar planına göre şekillenmiş alanların yeniden yapılandırılması	1950'lerin teması devam ettirilmektedir. Kenar yerleşmelerin ve banliyölerin oluşması ve rehabilitasyonda ilk adım atılması	Kent yenilenmesine odaklanma ve mahalle planlarının yapılması, yine banliyölerde gelişme sağlanması	Gelişme ve yeniden gelişmenin planlarının yapılması, flagship projelerinin hazırlanması.	Daha kapsamlı politika ve uygulanmanın olduğu daha hassas planlar
Anahtar kişiler	Yerel ve ulusal hükümet özel sektörde yer alan girişimciler	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge kurulması	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azaltılması.	Özel sektör ve özel aracılık hizmetlerinin gelişmesi ve ortaklarının artması	Baskın yaklaşımla işbirliği
Uygulama düzeyi	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Uygulamanın bölgesel seviyesi ortaya çıktı	İlk başlayanlar bölgesel ve yerel düzeyler, sonra yerel etki	1980'lerin ilk kısımlarında alan üzerinde yapılan çalışmalar, sonlara doğru yerel ölçekte yapılan çalışmalar.	stratejik perspektifin yeniden tanıtımı
Ekonomik düzey	Özel sektörde az da olsa içinde bulunduğu kamu yatırımları	Özel sektörün 1950'lerden beri büyüyen ilgisi ile devam etti.	Kamu sektöründe kaynak kısıtlanması ve özel sektör yatırımları	Seçilmiş kamu yatırımlarında özel sektörün hakimiyeti bulunur.	Kamu özel sektör ve gönüllüler arasında daha dengeli dağılım
Sosyal doygunluk	Yaşam standartlarının ve iskanın geliştirilmesi	Sosyal ortam ve refahın gelişmesi	Katılımcı planlama ve daha geniş yetkiler verilmesi	Seçilmiş devlet desteği ile self- help yapılması	Toplumsal rolü etkindir.
Fiziksel vurgu	Merkez ve banliyödeki alanların yer değiştirmesi	Mevcut alanların rehabilitasyonu 1950'li yıllara paralel olarak devam etti.	Eski yerleşimlerin daha kapsamlı yenilenmesi	Yer değiştirme ve yeniden gelişme ana planlarının yapılması	1980'lerden daha makul ve akılda kalır
Çevresel yaklaşım	Peyzaj düzenlemeleri ve yeşillendirme	Seçilmiş gelişmeler	Yeni buluşlarla çevresel gelişimin sağlanması	Daha geniş kapsamlı çere bilincinin oluşması	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş kapsamlı

EK 3

KENTSEL BİR METODOLOJİ İÇİN 10 MADDE Oriol Bohigas “Ten Points for an Urbanistic Methodology”

Günümüzde Avrupa kentlerimiz mimarlar, mühendisler, kent planlamacıları, coğrafyacılar, ya da ekonomistler tarafından değil, yekvücut olarak kentliler ve onları temsil eden seçilmiş politikacılar tarafından yapılmaktadır. Burada Barselona'nın politik gerçekleri üzerinden geliştirilmiş on maddelik bir kentsel metodolojiyi açmak istiyorum.

1. POLİTİK BİR OLGU OLARAK KENT

Kent politik bir olgudur, öyle olduğu için de ideolojiyle ve politik pratiklerle yüklenir. Barselona'da kenti n tutarlı bir şekilde dönüşümü, ortak bir ideolojinin sürdürülmesi ve üç sosyalist belediye başkanı, Serra, Maragall ve Clos ve onların yardımcıları tarafından yürütülen programlarla mümkün olmuştur.

2. KAMUNUN ALANI OLARAK KENT

Bu politik ve kentsel fikirler radikal bir öneriye dayanır: kent, tutarlı bir kamusallığın çağdaş gelişimi için vazgeçilmez bir fiziksel alan oluşturur. Kent bireyin yeri değildir, ama bir topluluğu oluşturan bireylerin yeridir. Bu ünlü bir İngiliz politikacısının söylediğinden ne kadar da farklı: “toplum diye bir şey yoktur”, sadece bireyler ve devlet. Bireyler arasındaki ilişkiler, fikir örgülerini ve sürekli artan bilgi birikimini birbirine dokur. Kentin kendisi, bilgi birikimi, bilginin ürünlerine erişim ve bilginin üzerine kurulan herhangi bir sosyopolitik programın etkinleştirilmesi yönünde önemli garantiler sunar. Bu üç faktör olmadan medeniyetten söz edilemez.

3.BİLGİNİN ARAÇLARI OLARAK GERİLİMLER VE RASTLANTILAR

Kentin bize belli vazgeçilmez bilgi araçları sağladığını söylediğimde rastlantı ve gerilimlerin zenginleştirici varlığını kastediyorum. Medeniyet –Oymakların yapılarından kentin medenileştirici çekimine -sadece ve sadece- tekilliklerin, farklılıkların ve görünmez meziyetleri ile rastlantıların çatışmacı çakışmaları ile ilerleyebilir.

Kent zenginleştirici çatışmaların merkezidir, bu çatışmalar ancak bu şekilde tariflenmeleri veya farklı kaynaklardan gelen başka çatışmaların birlikteliği ile çözülebilir. Bana öyle geliyor ki, Atina Bildirgesi'nin kentselliğinde yapılan büyük hata tam da bu tür çatışmaların ortadan kaldırılmasına girişilmesindedir- onları başka çatışmaların tanınması yoluyla çözmek yerine yok etmek. Kentsel otobanlar, Le Corbusier'nin 7Vsi, işlevsel zonlama, yönlendirilmiş merkezler, büyük alışveriş alanları: bunlar problemlerin çözümünde işe yaramadı, aksine birçok Avrupa kentinin karakter ve işlevini yok etti.

4.KAMUSAL MEKAN KENTİN KENDİSİDİR

Eğer kentin kamunun çağdaş gelişimi için fiziksel bir alan olması fikrinden başlayacak olursak, kentin fiziksel anlamda kamusal mekanlarının bileşeni olduğunu kabul etmemiz gerekir. Kamusal mekan kentin kendisidir: Bu Barselona'nın üç Sosyalist belediye başkanının kentsel kuramının en temel prensiplerinden birisidir. Kent mekanının tanımlanmış rolünü yerine getirmesi için iki soruya cevap araması gereklidir: kimlik ve okunabilirlik.

5. KİMLİK

Kamusal mekanın kimliği geniş çevresinin fiziksel ve sosyal kimliğine bağlıdır. Ancak, bu kimliklendirme, kentin bütününe göre daha küçük ölçek sınırları ile tanımlanır. Böyle bir durumda, eğer özgün ortak kimliklerin oluşturulması ve yaratılması söz konusuysa, kenti toptan bütüncül bir sistem olarak değil bir seri göreceli özerk küçük sistemler halinde kavramak gerekir. Var olan kentin yeniden yapılandırılması örneğinde, bu özerk sistemler geleneksel mahalle yapılarıyla çakışabilirler. Kanımca, kentin bu şekilde mahallelerinin veya kimliklendirilebilen parçalarının toplamı olarak anlaşılması Barselona'nın yeniden yapılanmasında, bütün siyasi anlamı ve beraberinde merkezi olmayan idari araçların oluşturulmasıyla, temel kriterlerden birisi olmuştur. Ancak, bizim burada ele aldığımız basitçe mahallenin kimliği değil her ketsel mekan parçasının belirgin temsilci kimliğidir; bir başka deyişle, biçiminin tutarlılığı, işlevi ve imgesidir. Kolektif hayatın mekanı artık bir alan değildir, detaylı olarak tasarlanmış, kamusal ve özel yapıların bağlanabileceği, planlanmış ve anlamlı bir mekandır. Eğer bu hiyerarşi kurulmazsa kent zorlukla var olabilir, kendi kentsel değerlerinden uzaklaşmış pek çok Avrupa kentinin dış konut alanlarında ve çeper bölgelerinde durum budur.

6. OKUNABİLİRLİK

Kamusal mekanın tasarlanmış biçimi vazgeçilmez başka bir durumu karşılamak zorundadır: kolaylıkla okunabilir ve kapsayıcı olmak. Bu durum karşılanmadığında, eğer kentliler kendi kimliklerinin paylaşımını sağlayabilecekleri ve izlekleriyle buluşma noktalarını belirlemelerine olanak sağlayan mekanların kavrayışına sahip değillerse, kent bilginin alanı olmak ve erişilebilirlik sıfatının önemli bir kısmını kayıp eder. Bir başka deyişle, kent ortak yaşamın kaynağı olma özelliğini yitirir. Kapsayıcı bir dil oluşturmak için, kentlinin geleneksel bir gramerin terimlerinin birikimi ve üst üste gelmesi yoluyla halihazırda özümsemediği semantiği ve sentaksı tekrar kullanmak gereklidir. Bu basitçe tarihi morfolojileri yeniden üretmek meselesi değildir, okunabilir ve antropolojik olarak sokakta, meydanda, bahçede, anıtta, kent bloğunda saklı kalanı yeniden yorumlamaktır.

Hiç şüphe yok ki, bu fikirlerle pek çok sözde yaratıcı kent tasarımcısı tarafından tutucu, tepkisel ve eskide kalmış olmakla suçlanacağım. Ama ben kentin uzak durulması kolay olmayan kendisine ait bir dile sahip olduğu konusunda ısrarla durmak istiyorum. Bu Haussmann'ı bulvarlarını 19. yüzyıl kent ızgaralarını, Barok meydanları, veya Le Notre'un bahçelerini yeniden üretmek meselesi değildir. Esas mesele, örneğin, bu meydanların merkezde oluşturdukları çekimi neyin oluşturduğunun, dükkanların sıralandığı bir sokağın çok işlevli gücünün ne olduğunun, en sık rastlanan tipolojilerin oluşumuna vesile olmuş ölçülerin neler olabileceğinin analiz edilmesidir. Aynı zamanda mesele bu kanonların terk

edilmesinin nasıl kentin ölümüyle ve büyük alışveriş merkezleri, kentsel otobanlar, kent merkezinden uzak mesafede bir üniversite kampusu ve bunun gibi sıradan mekanların oluşması yönünde sonuçlanacağını farkında olmaktır.

7. MİMARİ PROJELERE KARŞI MASTER PLANLAR

Yukarıda belirttiğimiz varsayımlar bizi Barselona’ da uygulanmış başka bir önemli sonuca ulaştırıyor: bir kentin yeniden yapılanması ve genişlemesi için gerekli kentsel araçlar kuralcı ve nitel genel planlarla sınırlı tutulamaz. Burada daha ileri gitmek ve kentsel biçime kesin tanımlamalar getirmek gereklidir. Bir başka deyişle, master planları tekil dokümanlar olarak şekillendirmekten çok, bir seri özel kentsel proje önerilmelidir. Bu kentsel planlama yerine mimarlığı yerleştirmek meselesidir. Kamusal mekan- ki bu kentin ta kendisidir- nokta nokta, alan ve alan, mimari terimler içerisinde tasarlamak gereklidir. Master plan bir niyetler şeması olarak işlev görebilir, ancak bu söz konusu projeler, büyük ölçekli bölgesel sistem çalışmaları, objektif ve yöntemlerin politik olarak tanımlanmasının toplamı olmadığı sürece etkin olması mümkün olmayacaktır. Son otuz yıl süresinde bütün Avrupa’da, master planlar kentin çözülmesinin, fiziksel ve sosyal sürekliliğinin yok olmasının, gettolara bölünmesinin aracı oldular ve gelişmemiş alanlarda yasadışı spekülasyona yol açtılar. Buna ek olarak, kitlesel bir katılım kılıfına büründüler ki, bunların katılım kriterleri mantıksal olarak yerel mahalle ölçeğinin ötesine geçirilemez.

8. MERKEZİYETLERİN SÜREKLİLİĞİ

Kentin tekdüze master planlardan çok bir dizi proje bazında kontrolü, kentsel karakterin sürekliliği göreceli merkezîyetlerin devamlılığını imkanı kılar. Bu akut hale gelmiş tarihi kent ve çeperi arasındaki sosyal farklılıkların aşılmasının bir yoludur. Farkındayım ki, son yıllarda çeperlerin yaygın, informal kentini modern kentin arzulanan ve öngörülebilir geleceği olarak savunan pek çok kişi var. *Ville Eclatee, terrain vague*. Bu pozisyon, kanımca, aşırı derecede hatalıdır. Çeper kentler kullanıcılarının isteklerini karşılamak için inşa edilmemiştir. İki sebeple ortaya çıkmışlardır: kamusal ve ya özel alanlara harcanan kapitalin yararına hizmet etmek için ve muhafazakar politikaları ilerletmek için. Bunlar, gelişime ayrılmış alanların dışında kalan arazilerin değerini arttırmakta ve baskın gruplar tarafından problemli olarak bakılan bazı sosyal grupları toplumun genelinden ayrıştırmaktadırlar. Çeper kent modeline sarılan kent plancıları, etik başka kaygıları bir tarafa bırakırsak, bütün yaptıklarının arazi spekülâtörleriyle aynı tarafta yer almak olduğunu fark etmiyor görünüyorlar. Belli bir takım neo-liberal politikacının söylediği gibi, piyasa politikanın yerine geçiyor: varoşun hatta dış mahallerinin çektiği sosyal ve ekonomik hasarı göz önüne almaksızın- bir başka deyişle, kültür olmaksızın, politika olmaksızın.

9. MİMARİ KALİTE: HİZMET VE DEVRİMCİ TASARI

Eğer mimari kalite üzerine kurulmazsa bir kentsel öneri hiçbir şey ifade etmez. Eğer kent ve mimarlık topluma hizmet edeceklerse, toplum tarafından kabul edilmeleri ve anlaşılması gerekir. Ancak, eğer mimarlık bir sanatsa, bir kültürel çabaysa, geleceğe yönelik ve yerleşmiş alışkanlıklara karşı, bir yenilik arayışı içinde olması gerekir. İyi mimarlık, reel durum ile çatışma halinde bir tasarı olma durumundan arınmaz. Bir yandan şimdi ve burada hizmet ve bir diğer yandan devrimci tasarılar: iyi mimarlığın çözmesi gereken bu zor ikilemdir.

10. KENT PROJESİ OLARAK MİMARLIK

Mimarlığa dair bir başka probleme değinmeden sonlandırmak istemiyorum. Bugünlerde mimari ürünlerin çeşitliliğinde büyük bir sıçrama olduğu aşikar. Bir yanda dergilerde yayınlanan, sergilerde sunulan star mimarların kısıtlı sayıda üretimleri var. Bir diğer yanda aşırı yaygın olarak korkunç kent dışı yerleşimlerimizde, kıyılarımızda, otoyollarımızın kenarında, alışveriş yerlerimizde inşaa edilen reel mimarlık. Çok kötü bir mimarlık, tarihteki en berbatı, kentlerimizi ve peyzajımızı yok ediyor. Bu olgunun pek çok sebebi var, ama en açık olanı büyük projelerin tipolojik gariplikleri ve sıradan mimarlığın ticarileştirilmesi. Büyük Fildişi Kule projeleri artık metodolojik ve stilistik modeller oluşturamıyor ve bunun sonucu olarak, sıradan mimarlık başarılı bir kopya bile olamıyor. Açık ki, bugün, stiller tarihinde olduğu gibi akademik modellerin yaratılmasını bekleyecek bir durumda değiliz. Belki de tek olasılığımız, stilistik olmaktan çok metodolojik bir kuralı oluşturmak: mimarlık öncelikle kent biçiminin ve peyzajın bir sonucu olmalıdır ve bunların şekillendirilmesine katılmalıdır. Bu, kendini tatmin eden iyi mimarlık ve kültürsüz sıradan mimarlığın karşısında, yeni bir düzen için iyi bir araç olacaktır. Kentin bir mimari proje olması gerektiğini söyleyerek başladım, ve mimarlığın güncel problemlerine çözümün onu kentin bir parçası olarak tasarlamak olduğunu söyleyerek bitiriyorum.

Oriol Bohigas "Ten Points for an Urbanistic Methodology", ArchitecturalReview, Eylül 1999, s88-91; ingilizceden çeviren Namık Erkal.

HALİÇ MASTER PLAN DİYAGRAMI

HEDEFLER

Sistematik ve
Bütünsel Yaklaşım

Çok Zamanlı
Entegrasyon ve Etaplama

İşletme Modeli (Karmaşık
İşler Düzenleme ve
Belirsizlik Giderme)

İLKELER

Sürekliliği korunacak Ekolojik ve Tarihsel Kıyı Alanlarını
Tanımlama

Kamu Kıyı Alanlarını Tanımlama

Kıyı Mekanlarının Kullanımlarında Serbestlik ve Kısıtlamalar
Kavramlarına Açıklık Getirme

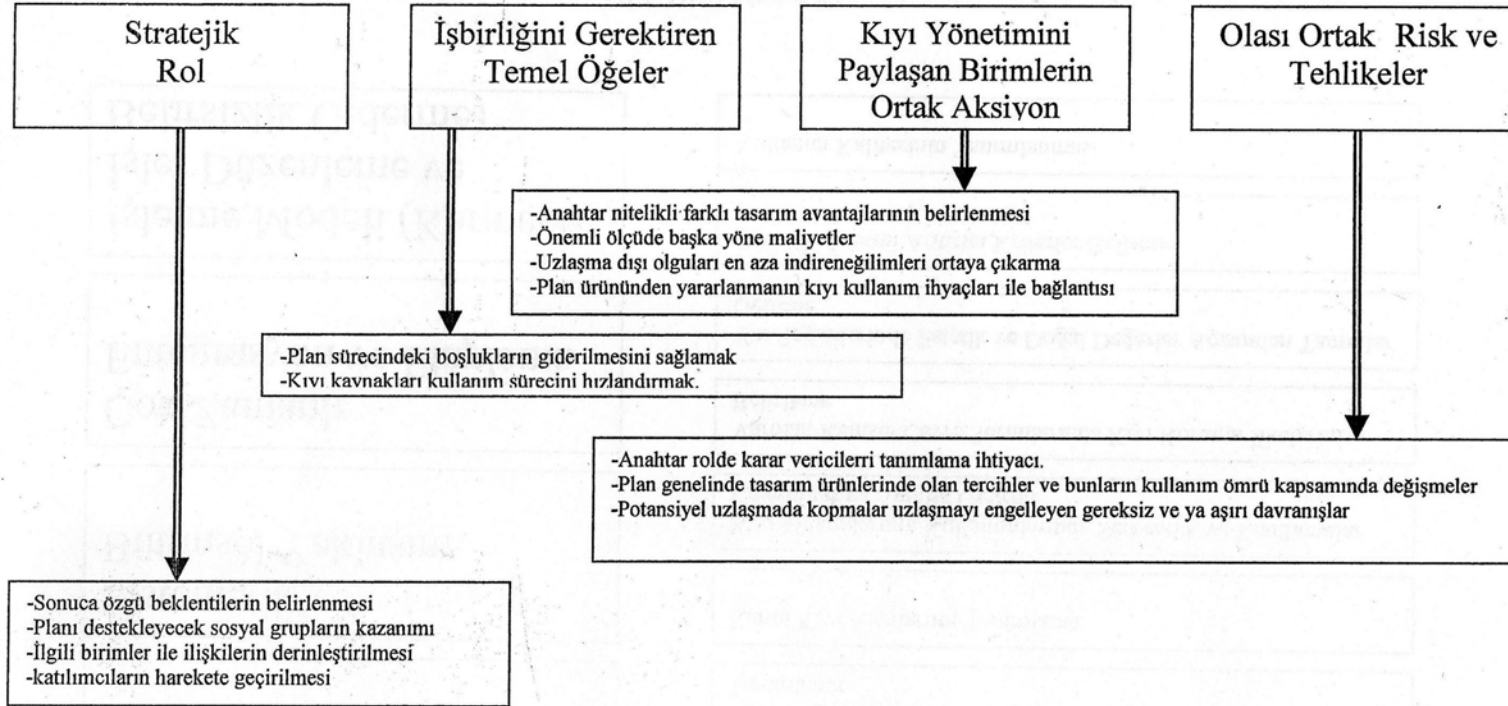
Varolan Kentsel Çevre Sorunlarında Kıyı Koruma İlkelerini
Belirleme

Yer Seçimlerinde Estetik ve Doğal Değerler Açısından Tanımlar
Getirme

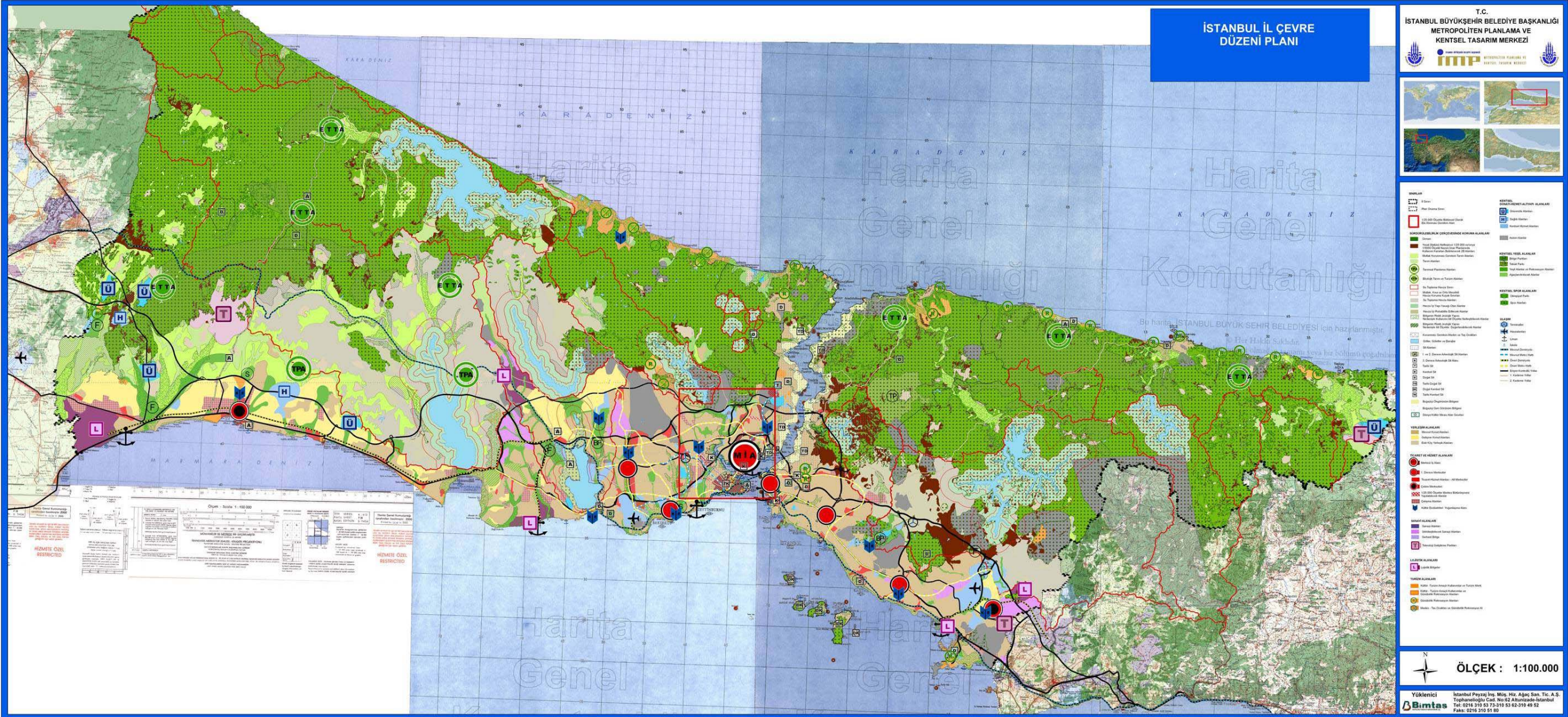
Çevre Kalitesini Arttırıcı Kriterler Belirtme

Kullanıcı Kalitesinin Tanımlanması

HALIÇ PROJELERİ SİSTEMATİK VE BÜTÜNSEL YAKLAŞIM MODELİ ESASLARI



Ek A.6: İl Çevre Düzeni Planı, Kaynak:İstanbul Büyükşehir Belediyesi verileri



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Sanem YILMAZ ATABEK

Doğum yeri ve tarihi: Düzce 21.02.1980

Adres: Ethem Efendi cad. Şehit Şakir Elkovan sok. no:21 d:11 Erenköy, İstanbul

Lisans Üniversite: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi