

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARININ (WATERFRONTS) DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ANALİZİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Fatih KOCA**

Anabilim Dalı : Gayrimenkul Geliştirme

Programı : Gayrimenkul Geliştirme

HAZİRAN 2011

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARININ (WATERFRONTS) DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ANALİZİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Fatih KOCA
(516081005)**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 06 Mayıs 2011

Tezin Savunulduğu Tarih : 06 Haziran 2011

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Şevkiye Şence TÜRK (İTÜ)

**Diğer Jüri Üyeleri : Doç. Dr. Özlem ÖZÇEVİK (İTÜ)
Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN (İÜ)**

HAZİRAN 2011

ÖNSÖZ

Öncelikle lisans eğitimim esnasında yakından tanıma şansı bulduğum ve üstün bilgi birikimini her zaman, en anlaşılır şekilde aktarmak için çaba sarfeden, desteğiyle beni yönlendiren, Sayın hocam Doç.Dr. Şevkiye Şence Türk'e emeği, desteği, anlayışı için en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca Gayrimenkul Geliştirme Yüksek Lisansı programına katılmam ve bu konuda kariyerimi şekillendirme konusunda manevi desteklerini esirgemeyen ve engin deneyimlerini her fırsatta paylaşan Sayın Hocam Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ'ye, çalışma hayatımın ilk yıllarında bana güvenen ve tezin oluşmasında katkı sağlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürü Sayın Uğur İNAN'a, Müdür Yardımcısı Sayın Muzaffer ŞAHİN'e ve çalışma arkadaşlarım Gözde AĞARTAN ÜNALDI, Ebubekir ATAR, Eyüp DELİCE'ye, danışma kurulunda katkılarından ve bizleri sürdürülebilir bir Haydarpaşa Projesi için doğru kaynaklara ve yaklaşımlara yönlendiren Sayın Doç.Dr. Zeynep ENLİL'e de teşekkürü ayrı bir borç bilirim.

Son olarak, bana iyi günde kötü günde inanan, güvenen, yanında zaman geçirmekten büyük mutluluk ve gurur duyduğum başta ailem olmak üzere, sevgili arkadaşlarım ve en stresli ve yoğun zamanlarımda anlayışı ve sabrıyla manevi desteğini hissettiğim R.Esma CORA'ya teşekkürlerimi iletmek istiyorum.

Mayıs 2011

Fatih KOCA
(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	iii
KISALTMALAR	vi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xv
SUMMARY	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Kapsamı.....	3
1.3 Çalışmanın Yöntemi.....	4
2. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ	7
2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Türleri.....	7
2.2 Kıyı Alanlarının Dönüşümü	9
2.3 Kıyı Alanlarının Önemini Yitirmesi ve Yeniden Geliştirilmesi	11
2.4 Sürdürülebilir Kıyı Alanı Kentsel Dönüşümü.....	16
2.5 Kıyı Alanı Yenileme Süreçlerinde Müdahale Yöntemleri	17
2.5.1 Kentsel koruma (Conservation).....	18
2.5.2 Kentsel yenileme ve yeniden canlandırma (Urban Renewal & Revitalization).....	21
2.5.3 Yeniden geliştirme (Redevelopment)	24
2.6 Bölüm Değerlendirmesi	26
3. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜNDE DÜNYA ÖRNEKLERİ	29
3.1 Barselona Kıyı Alanı	29
3.1.1 Alanın seçilme nedenleri	30
3.1.2 Konum ve mekansal analizler.....	31
3.1.3 Barselona kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri.....	33
3.1.4 Barselona kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar	39
3.1.5 Değerlendirme	44
3.2 Cenova Kıyı Alanı.....	45
3.2.1 Alanın seçilme nedenleri	46
3.2.2 Konum ve mekansal analizler.....	46
3.2.3 Cenova kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri.....	49
3.2.4 Cenova kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar.....	51
3.2.5 Değerlendirme	55
3.3 Londra (Dockland) Kıyı Alanı	57
3.3.1 Alanın seçilme nedenleri	58
3.3.2 Konum ve mekansal analizler.....	59
3.3.3 Londra kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri	60
3.3.4 Londra kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar	63
3.3.5 Değerlendirme	65
3.4 Bölüm Değerlendirmesi	69
4. TÜRKİYE KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ.....	73

4.1 Tarihsel Süreçte Kentsel Kıyı Alanlarının Kullanımı	74
4.2 Kentsel Kıyı Alanlarında Sanayi Alanlarının Dönüşümü	78
4.3 Kentsel Kıyı Alanlarında Mevzuat ve Planlama Yaklaşımı	82
4.4 Kentsel Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi ve Prestijli Projeler	90
4.5 Bölüm Değerlendirmesi	104
5. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ANALİZİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ.....	107
5.1 Analiz Metodolojisi	108
5.2 Haydarpaşa Kıyı Alanı Analiz Çalışmaları	109
5.2.1 Çalışma alanının tanımlanması, konum, ulaşım ve çevre ilişkileri	110
5.2.2 Gar ve liman alanının tarihsel yapısı ve koruma yaklaşımı	116
5.2.3 Fiziksel, doğal ve sosyal yapı analizler	123
5.2.4 Projenin ortaya çıkış nedenleri	145
5.2.5 Haydarpaşa projelerine genel bakış	148
5.3 Sürdürülebilir Geliştirme	160
5.3.1 Fiziksel sürdürülebilirlik	162
5.3.1.1 Çalışmada kullanılan kavramlar	163
5.3.1.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler	164
5.3.1.3 İlke kararları, mekansal planlama ve koruma yaklaşımı	167
5.3.1.4 Fiziksel sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme....	189
5.3.2 Sosyal sürdürülebilirlik	191
5.3.2.1 Çalışmada kullanılan kavramlar	191
5.3.2.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler	192
5.3.2.3 Sosyal, kültürel alanlar ve kamu-özel kullanım dengesi	193
5.3.2.4 Sosyal sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme	201
5.3.3 Ekonomik sürdürülebilirlik	203
5.3.3.1 Çalışmada kullanılan kavramlar	203
5.3.3.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler	203
5.3.3.3 En etkin ve verimli kullanım analizi, maliyet karşılaştırmaları ve finansman modelleri (Kamu-Özel Ortaklıkları)	205
5.3.3.4 Ekonomik sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme	210
5.4 Bölüm Değerlendirmesi	212
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	215
KAYNAKLAR	231
EKLER	237

KISALTMALAR

ARR	: Ortalama Otel Oda Fiyatı
DLH	: Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DLR	: Doklar Hafif Raylı Sistemi
DTO	: Deniz Ticaret Odası
GATA	: Gülhane Askeri Tıp Akademisi
GESAD	: Gemi Sanayicileri Derneği
ICZM	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
IRR	: İç Verim Oranı
ITC	: Yenilikçi Teknoloji Merkezi
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KAY	: Kıyı Alanları Yönetimi
KVTK	: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
LDDC	: Londra Dokları Geliştirme Şirketi
MIT	: Massachusetts Teknoloji Enstitüsü
MİA	: Merkezi İş Alanı
NPV	: Net Bugünkü Değer
ODTÜ	: Ortadoğu Teknik Üniversitesi
ROI	: Yatırım Getirisi
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odalar Birliği
TUROFED	: Türkiye Otelciler Fedarasyonu
TURSAB	: Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
TYA	: Tarihi Yarımada
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
YTÜ	: Yıldız Teknik Üniversitesi

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Kentsel dönüşüm uygulamalarının gelişim süreci	19
Çizelge 3.1 : LDDC arazi kullanımı	65
Çizelge 3.2 : Londra limanlar bölgesi dönüşüm projesi	68
Çizelge 4.1 : Türkiye’de kıyı mevzuatının gelişimi.....	84
Çizelge 5.1 : Haydarpaşa liman kapasite bilgileri	113
Çizelge 5.2 : Eşyükselti analizi.....	123
Çizelge 5.3 : Jeolojik yapı değerleri	124
Çizelge 5.4 : Arazi kullanımı	125
Çizelge 5.5 : Mülkiyet bilgileri analizi	130
Çizelge 5.6 : Arazi değer bilgileri analizi	130
Çizelge 5.7 : Rasimpaşa’da eksikliği duyulan donatılar.....	136
Çizelge 5.8 : Osmanağa’da eksikliği duyulan donatılar	136
Çizelge 5.9 : Rasimpaşa’da nüfusun çalıştığı sektörler	140
Çizelge 5.10 : Osmanağa’da nüfusun çalıştığı sektörler.....	141
Çizelge 5.11 : Rasimpaşa mahallesinde nüfusun çalıştığı yerler	142
Çizelge 5.12 : Osmanağa mahallesinde nüfusun çalıştığı yerler	142
Çizelge 5.13 : Alandaki çalışan nüfus.....	143
Çizelge 5.14 : Mevcut ve olması gereken donatı alanları analizi	144
Çizelge 5.15 : Kentsel tasarım proje yarışması alan kullanımları analizi.....	150
Çizelge 5.16 : Yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi uygulama stratejileri.....	172
Çizelge 5.17 : Kurum görüşü istenen ilgili kuruluşlar	188
Çizelge 5.18 : Model öneri çalışmaları	207
Çizelge 6.1 : Projenin genel künyesi.....	224
Çizelge 6.2 : Barselona, Londra ve İstanbul kıyı alan kullanımları kıyaslaması.....	226
Çizelge 6.3 : Cenova ve Haydarpaşa liman dönüşümü projesi verileri	228

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Kıyı alanı gelişim bölgeleri	10
Şekil 2.2 : Kıyı alanı şehirleri kentsel gelişim süreçleri	13
Şekil 2.3 : Kentsel mekanın değişimine ilişkin kavramların kronolijisi.....	18
Şekil 2.4 : Kentsel yenilemenin bileşenleri	23
Şekil 3.1 : Barselona bölgesel dağılımı ve çalışma alanları.	30
Şekil 3.2 : Port Vell planı çalışma alanı.....	33
Şekil 3.3 : Liman alanı endüstriyel alan kullanımı.	34
Şekil 3.4 : Barselona 22@ çalışma alanı.	37
Şekil 3.5 : Liman alanının bölgesel dağılımı.	38
Şekil 3.6 : Barselona rıhtım bölgesi.....	39
Şekil 3.7 : Port Vell ve Barcelonata bölgesi	40
Şekil 3.8 : Barselona kıyı alanı aktiviteler	41
Şekil 3.9 : Barselona kıyı alanı kamusal ortak alanlar.....	42
Şekil 3.10 : Liman alanı genel kullanımı	43
Şekil 3.11 : Cenova kıyı alanı	46
Şekil 3.12 : Cenova kent dokusu hava fotoğrafı	47
Şekil 3.13 : Kıyı alanı kullanımı – tarihi kent merkezi ilişkisi	47
Şekil 3.14 : Kıyı alanı yerleşim dokusu	48
Şekil 3.15 : Kurvaziyer terminal alanı	49
Şekil 3.16 : Fonksiyonel Alan Dağılımları	50
Şekil 3.17 : Kamusal açık alanlar	51
Şekil 3.18 : Liman alanı aktiviteler.....	52
Şekil 3.19 : Gece ve gündüz liman hareketliliği	53
Şekil 3.20 : Quartieri Antichi bölgesi	54
Şekil 3.21 : Acquario bölgesi.....	55
Şekil 3.22 : Londra doklar bölgesi.....	58
Şekil 3.23 : Londra doklar bölgesi – mekansal dağılım	60
Şekil 3.24 : Doklar bölgesi arazi kullanımı	62
Şekil 3.25 : Doklar bölgesi geliştirme süreci	63
Şekil 3.26 : LDDC kentsel dönüşüm önerileri.....	64
Şekil 3.27 : Kentsel gelişim bölgeleri (Canary Wharf).....	65
Şekil 3.28 : Proje öncesi ve sonrası mekansal değişiklikler	66
Şekil 3.29 : Bütünleşik kentsel gelişim kavramı.....	74
Şekil 4.1 : Kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösterir kroki	85
Şekil 4.2 : Haliç havzası arazi kullanımı	92
Şekil 4.3 : İBB haliç havzası proje senaryoları.....	93
Şekil 4.4 : Galataport projesi vaziyet planı.....	95
Şekil 4.4 : Galataport projesi alan kullanımları karşılaştırması.....	95
Şekil 4.6 : Ataport projesi modelleme çalışmaları.....	96
Şekil 4.7 : Ataport projesi vaziyet planı.....	97
Şekil 4.8 : Ataport projesi alan kullanımları.....	98

Şekil 4.9 : Kartal alt merkez ve kartal pendik kıyı kesimi proje alanı odak noktaları.....	99
Şekil 4.10 : İzmir kıyı alanı birincilik ödülü kazanan proje.....	101
Şekil 4.11 : İzmir liman bölgesi kentsel tasarım fikir yarışma projesi	102
Şekil 5.1 : Ulaşım analizi	113
Şekil 5.2 : Tarihi Haydarpaşa garı	117
Şekil 5.3 : Tarihi liman alanı.....	118
Şekil 5.4 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kentsel ve tarihi sit alanı eski eser envanter analizi	117
Şekil 5.5 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kayıp eserler	118
Şekil 5.6 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kronolojik envanter analizi	119
Şekil 5.7 : Haydarpaşa gar ve geri sahası günümüz tescilli yapıları analizi	119
Şekil 5.8 : Haydarpaşa garı anıt tescil fişi.....	120
Şekil 5.9 : Haydarpaşa proje alanı hava fotoğrafı	126
Şekil 5.10 : Arazi kullanım analizi.....	127
Şekil 5.11 : Haydarpaşa görsel değerler analizi	128
Şekil 5.12 : Silüet analizi	129
Şekil 5.13 : Mülkiyet analizi	131
Şekil 5.14 : Haydarpaşa çalışma alanı doğal ve yapay eşik sentezleri alan dağılımları tablosu.....	132
Şekil 5.15 : Haydarpaşa çalışma alanı doğal ve yapay eşik sentezleri	133
Şekil 5.16 : Plan mozaïği analizi.....	134
Şekil 5.17 : Rasimpaşa mahallesinde bina yapım yılları	135
Şekil 5.18 : Osmanağa mahallesinde bina yapım yılları	135
Şekil 5.19 : Rasimpaşa mahallesi hane halkı büyüklüğü analizi	138
Şekil 5.20 : Osmanağa mahallesi hane halkı büyüklüğü analizi.....	139
Şekil 5.21 : Rasimpaşa mahallesinde eğitim durumu	139
Şekil 5.22 : Osmanağa mahallesinde eğitim durumu.....	140
Şekil 5.23 : Çalışma alanı genel görünüşü	145
Şekil 5.24 : Kentsel tasarım yarışması 1.'lik ödülü alan proje	152
Şekil 5.25 : Kentsel tasarım yarışması 1.'lik ödülü alan proje modelleme çalışmaları	153
Şekil 5.26 : Haydarpaşa projesi çalışma örnekleri	155
Şekil 5.27 : Haydarpaşa projesi çalışma örnekleri vaziyet planı	156
Şekil 5.28 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları	157
Şekil 5.29 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları	158
Şekil 5.30 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları	159
Şekil 5.31 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları	159
Şekil 5.32 : 2009 yılı onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı	170
Şekil 5.33 : Planlama çalışmaları izlenen süreç	174
Şekil 5.34 : 3 boyutlu model çalışma örnekleri	174
Şekil 5.35 : 3 boyutlu model çalışma örnekleri	175
Şekil 5.36 : 1.senaryo zon-1 (ave b bölgeleri) fonksiyon belirleme çalışması genel görünüm.....	176
Şekil 5.37 : Planlama alanı taslak çalışması	177
Şekil 5.38 : Çalışma alanı 1/5000 planlama kararları – arazi kullanımı	187
Şekil 5.39 : İstanbul metropoliten alan içinde yer alan aktif yeşil alanlar	194
Şekil 5.40 : Mekanlar ve meydanlar arasındaki yeşil ve yaya sürekliliği.....	195
Şekil 5.41 : Chicago – Millennium Park kamusal alan kullanım örneği	198
Şekil 5.42 : Chicago – Millennium Park sembol yapı örneği.....	198

Şekil 5.43 : Chicago – Millennium Park kullanım türü	199
Şekil 5.44 : San Francisco Mission Park kamusal açık alanları	199
Şekil 5.45 : San Francisco Mission Park kamusal açık alan kullanımı	200
Şekil 5.46 : Liman alanı ekonomik göstergesi	208
Şekil 5.47 : Haydarpaşa hattı yolcu taşıma verimliliği	209
Şekil B.1 : DLH tarafından çalışmaları yürütülen lastik tekerlekli boğaz geçiş tüneli planı	244
Şekil B.2 : Üsküdar belediyesi öneri çalışması silüet etki alanları	253
Şekil B.3 : Üsküdar belediyesi öneri plan teklifi	254
Şekil C.1 : Otel ve ticaret alanı yatırımları tablosu, genel kullanımlar ve varsayımlar	257
Şekil C.2 : Proje bilgileri ve genel varsayımlar tablosu	258
Şekil C.3 : Geliştirme maliyeti ve gelir gider varsayımları tablosu	259
Şekil C.4 : Otel ve ticaret yatırımı nakit akış tablosu	260
Şekil C.5 : Ofis yatırımları tablosu, genel kullanımlar ve varsayımlar	261
Şekil C.6 : Ofis fonksiyonu geliştirme maliyeti ve gelir gider varsayımları tablosu	262
Şekil C.7 : Ofis yatırımı nakit akış tablosu	263

KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ANALİZİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

ÖZET

Küresel faktörler, 21. yüzyılın başından itibaren endüstriyel sonrası toplumların dönüşüm süreci ile paralel olarak tartışılmaya başlanmıştır. Bu yüzyılda gerçekleşen kıyı alanları yeniden canlandırılması politikaları, kentlerin ekonomik, çevresel, tarihi koruma ve kültürel özelliklerini göz önüne bulundurmaktadır. Sanayi sektörünün yerini Ticari ve Hizmet tesislerinin alması şehirlerin sosyo-ekonomik organizasyonlarını ve arazi kullanım şekillerini etkilemektedir. Her ne kadar desantralizasyon politikaları uygulansa da şehir merkezinde kalan atıl sanayi alanlarının nasıl onarılacağı yaklaşımları önem kazanmıştır.

Bu noktada TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları) kullanım dışı kalacak Haydarpaşa sanayi ve liman alanındaki taşınmaz mallarını değerlendirmek istemektedir. Bu bağlamda, Marmaray projesiyle işletmecilik bakımından kullanım dışı kalacak Haydarpaşa Garı ve Limanı ile çevresinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sırasında İstanbul'un tarih, kültür, bilim, sanat, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak dünya metropolleri arasındaki yerini alması ve kentsel mekânlarda yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bu önemli odak noktasında bir kentsel dönüşüm projesi planlanmaktadır. Proje alanı Anadolu yakasında Boğaz'ın girişinde konumlanmıştır. Haydarpaşa şehir içerisindeki bu konumundan kaynaklı olarak Tarihi Yarımada'nın en iyi seyredildiği ve algılandığı alan olmuştur. Harem, feribot limanı ve otobüs terminali ile yoğun trafik yüküne sahip bir transfer noktası olarak alanın kuzey sınırını tanımlarken İstanbul'un en eski yerleşim birimlerinden biri olan tarihi Khalkedon şimdiki Kadıköy proje alanının güney sınırını oluşturmaktadır.

Projenin temel amacı, Haydarpaşa konteynır limanını hinterlandı içinde yer alan 3 milyon kişiye hizmet edecek şekilde rekreasyon, turizm, ticaret ve kültür merkezi olarak yeniden canlandırmaktır. Bu yenileme projesinde, kıyı alanlarının halkın erişebileceği nitelikte kalmasına, yapıların şehir ile su arasında duvar formlarında tasarlanmaması, proje alanının tarihsel, kültürel, doğal alan değerlerini ve kentin otantik silüetinin korunmasına özel önem verilmiştir. Projenin bir diğer amacı, Haydarpaşa Bölgesi'ndeki değişen ihtiyaçlar doğrultusunda, İstanbul'un tek merkezliliğine karşı, turizm ve ofis kullanımları ile ticaret, rekreasyon, kültür ve sosyal tesisler (tiyatrolar, konser salonları, kongre merkezi, yat limanı, kurvaziyer limanı) geliştirerek, alternatif yeni bir merkez yaratmayı amaçlamaktır. Bu planlama anlayışının sürdürülebilirlik kavramı içerisinde değerlendirilmesi fiziksel, sosyal ve ekonomik yönleriyle değerlendirilmiştir.

Tez kapsamında ulaşılan ana sonuç, liman alanı kentsel dönüşüm projelerinde farklı kullanımların yer aldığı özelliikli bir örnek üzerinde fiziksel, sosyal ve ekonomik anlamda sürdürülebilirlik kavramının etkin olarak kullanımını ortaya koymaktır. Bu sonuca ulaşma isteği ise mevcutta var olan bir problemin tanımlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu problem; kentsel dönüşüm projelerinde planlama otoritelerin birtakım sosyal ve tarihsel kaygıları ön planda tutmada ki yaşadıkları zorluklar, aldıkları ilkesel kararlarla planlama anlayışının ekonomik yapı üzerindeki etkilerini değerlendirmede yaşadıkları zorluklar, en önemlisi, yerel arz-talep dengesinin kontrolü yapılmadan gerçekleştirilmesi, dolayısıyla projenin sürdürülebilirlik açısından yetersiz olması ve mekansal uygulamasında ortaya çıkan zorluklardır.

Dünya örnekleri ile karşılaştırmalı olarak yapılan çalışmalar ile Haydarpaşa alanının genel karakteristik özelliklerine, özgün yapısına en uygun sürdürülebilir geliştirme çalışmaları incelenmiştir. Türkiye’de liman alanı dönüşüm projelerinin ilkesel yaklaşımlarının belirlenmesinde ve kentsel kıyı alanlarının eylem planlarının geliştirilmesinde, sürdürülebilirlik kavramı planlama otoriteleri tarafından yeterince ele alınmamaktadır. Bu anlamda tez, örnek çalışma ve deneyimlerle bu açığı giderme amacına katkı sağlamaktadır.

SUSTAINABILITY ANALYSIS ON THE TRANSFORMATION OF WATERFRONTS: THE CASE OF HAYDARPASA

SUMMARY

While in the beginning of the 21st, the global factors in parallel with the transformation process of postindustrial societies are started to be discussed. The waterfront revitalization policies presented in this century consider the economic, environmental, historic preservation, and cultural characteristics of the cities. The installation of services and commercial facilities instead of the industrial sector is effected the socio-economic organization and the land use patterns of cities. However, the implementation of decentralization politics, the approaches in order how to maintain the retreated industrial areas in the centre of cities rather gained importance.

At this point State Railways of the Turkish Republic (TCDD) in terms of entrepreneurship, which will remain unavailable in Haydarpasa industrial area and Haydarpasa Port wants to assess real property. In this context, the Marmaray project will become operational with the use will remain non-common Haydarpasa Station and the Port of the environmental assessment and evaluation during Istanbul's history, culture, science, art, commerce and services a predominantly metropolitan city as a world metropolis between the replacing and urban spaces to enhance quality of life in this important focal point for an urban transformation project is planning. The project area is located on the Anatolian side, at the entrance of Bosphorus. Due to its location in the city, Haydarpasa is the best place where the Historical Peninsula is viewed and perceived. Ancient Khalkedon, one of the oldest settlement sites of Istanbul, now Kadıköy, forms the southern border of the project area while Harem, the transfer point with intense traffic load with the ferry port and bus terminal, defines the northern border.

The main aim of the project is the regeneration of the container port in Haydarpasa to be a centre of recreation, tourism, business and culture, which will serve 3 million people in its hinterland. In this regeneration project, special attention has been given that the coast remains accessible to public, the buildings designed do not form a wall between the city and the sea and that the overall project protects the historical, cultural and natural site values of the project area and city's authentic silhouette. The other aim of the project, one of the dorms east side of the city into a single center in Istanbul against in this area, business centers, tourism and office use, with commercial, recreational, cultural and social facilities (theaters, concert halls, convention center, marina, harbor cruise) by developing alternative aims to create a new center. This planning concept within the concept of sustainability assessment of the physical, social and economic aspects is evaluated.

The main results achieved within the scope of the thesis, the harbor area of urban regeneration projects with different uses, including an example on the physical, social and economic terms, the effective use of the concept of sustainability is to reveal. Desire to reach this result, has emerged to definition presently existing of a problem. This is the problem; planning authorities in urban regeneration projects experienced some difficulties in keeping in the forefront of social and historical concerns, understanding of their planning decisions in principle difficulties in assessing their impact on economic structure, most importantly, without control of the realization of the local supply-demand balance, therefore inadequate in terms of sustainability of the project and emerging challenges of spatial application.

In comparative studies with samples with the World sustainable development studies of the most appropriate the original structure and general characteristics of Haydarpasa area examined. The concept of sustainability are not taken adequately at The determination of the urban regeneration projects principled approaches in Turkey and developing action plans of urban waterfronts dealt with by planning authorities. In this sense, the thesis, case studies and experiences that contribute to the purpose of deficit reduction.

1. GİRİŞ

Kıyı alanları ve limanlar, kentlerde fonksiyon değişikliklerine ve verimsiz kullanımlarına bağlı olarak “kentsel dönüşüm” uygulamalarının en sık gözlemlendiği alanlardır. Dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde farklı süreçler halinde kendini gösteren kıyı alan dönüşümleri; turizm, kültür, ticaret, hizmet alanları gibi fonksiyonların ve aktivite alanlarının kullanımını beraberinde getirmektedir. Süreçler yönünden incelendiğinde ise; kamunun sürece katılımı, alanın planlama çalışmaları, hukuki ve mevzuat altyapısı ile ekonomik ve tarihsel boyutu, izlenen süreçleri ve deneyimleri birbirinden farklılaştırmaktadır.

Bu tez, “kıyı alanlarının dönüşümü” konusunu; tanımlamalar, literatür bilgileri, tarihsel süreç içinde fonksiyonel değişimler, dünyada gerçekleşmiş örnek çalışmaların analiz ve genel değerlendirmeleri, kentsel koruma anlayışı ve gayrimenkul geliştirme stratejileri, Haydarpaşa Kıyı Alanı ile ilgili genel bilgiler, analizler ve gerçekleştirilen planlama süreci deneyimleriyle, sürdürülebilir bir kıyı alan dönüşümü örneğine nasıl ulaşılması gerektiğini ortaya koymayı hedeflemektedir.

1.1 Tezin Amacı

Haydarpaşa Garı ve Limanı ile çevresinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sırasında İstanbul’un tarih, kültür, bilim, sanat, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak dünya metropollerindeki yerini alması ve kentsel mekânlarda yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bu önemli odak noktasında, TCDD ve protokol çerçevesinde İBB Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanan koruma amaçlı imar planlamaları kapsamında bir kentsel dönüşüm projesi hazırlanmaktadır.

Dünyada gerçekleşen birçok büyük ölçekli projeler de, kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi, çevreye duyarlı ve uluslararası nitelikte bir merkez yaratılması amaçlanmakta, ancak bununla birlikte fiziksel alanın kimliğinin korunması, sosyal dokunun geliştirilmesi dikkat çekicidir.

Bu noktada, bu tür kentsel değişimlerde sürdürülebilirlik kavramının önemi ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte, kentsel dönüşümler de bu kavramın içeriği konusunda tartışmalar da oldukça sınırlıdır.

Bu çalışma, dünyadaki diğer projelerle karşılaştırılmalı olarak ülkemizde kentsel kıyı alanlarının mekansal planlama anlayışı ile imar planlarının hazırlanması çerçevesinde alanın korunması, yenilenmesi, yeniden canlandırılması ve geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramının pratikte ve tüm uygulama süreçlerinde nasıl ele alındığını Haydarpaşa örneği üzerinden incelenmesini amaçlamaktadır.

Türkiye’de kıyı alanlarında gerçekleştirilen planlama çalışmalarında kent içerisinde kalmış olan atıl durumdaki veya kentin değişen dinamiklerine ayak uyduramayarak çağın gerektirdiği dinamizmden uzak kalan, verimli ve etkin kullanım özelliğini kaybetmiş liman alanlarının dönüşümünde, alanın kent ile bütünleştirilmesini sağlamak amaçlı yapılan kentsel dönüşüm projelerinde sürdürülebilir gelişme ilkeleri temel alınarak, planlama çalışmalarının doğru bir stratejik kurguya sahip olması gerekmektedir.

Türkiye’de liman alanı dönüşüm projelerinin ilkesel yaklaşımlarının belirlenmesinde ve kentsel kıyı alanlarının eylem planlarının geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramı planlama otoriteleri tarafından yeterince ele alınmamaktadır. Bu anlamda tez, örnek çalışma ve deneyimlerle bu açığı giderme amacına katkı sağlamaktadır.

Kültürel ve endüstriyel miras kavramlarının yeterince irdelenmediği, sürdürülebilir kıyı alanı dönüşüm projelerinin hayata geçirilemediği ülkemizde, Haydarpaşa örneği üzerinden Koruma Amaçlı İmar Planı çalışmaları kapsamında bir tartışma ve sonuç ortaya koymayı amaçlayan tez; süreçleri, analizleri, fiziksel planlama yaklaşımını, ilkesel kararları sürdürülebilirlik çerçevesinde eleştirel bir bakış açısıyla değerlendirmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa, Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı çalışmalarında Haydarpaşa Liman alanının dönüşüm potansiyelinin belirlenmesi ve en etkin-verimli kullanım planının oluşturulması aşamasında sürdürülebilirlik kavramı etkin bir araç olarak kullanılmamıştır.

1.2 Tezin Kapsamı

Bu tez kapsamında, TCDD'nin işletmecilik bakımından kullanım dışı kalmasını öngördüğü Haydarpaşa bölgesindeki taşınmaz mallarını değerlendirmek istemesinden yola çıkılarak ortaya konan projelerde bu alanın yeniden geliştirilme çalışması ve bu çalışmalarda sürdürülebilirlik kavramının uygulama süreçlerinde nasıl ele alındığı incelenmektedir.

Altı ana bölümden oluşan tez kapsamında birinci bölümde tez çalışmasının amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır. Kentsel Dönüşümün Tanımı, Dönüşüm Türleri ve Kıyı Alanlarındaki Kentsel Dönüşüm ikinci bölümün konusudur. Üçüncü bölümde; dünyadaki kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi konusundaki örnekler; ekonomik, fiziksel ve sosyal açıdan irdelenmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünde Türkiye'deki kıyı alanlarının kullanımından ve dönüşümünden yola çıkılarak mevzuat ve planlama yaklaşımları incelenmiş Türkiye'de kıyı kullanım alanlarından gerçekleşmesi planlanan dönüşüm alanları ile bilgiler verilmiştir.

Tezin beşinci bölümünde ise çalışma alanı Haydarpaşa Liman Alanı, Gar ve Geri Sahası Koruma Amaçlı İmar Planı deneyimleri ve süreçleri incelenmiş, tarihsel gelişimi ve Koruma Kurulu'nun kararları doğrultusunda koruma anlayışı ortaya konmuştur. Planlama çalışmalarının temelini oluşturan analizler tez kapsamında da değerlendirilmiş olup alanın geri sahasında yer alan konut yerleşim alanlarını da içine alacak şekilde genişletilmiştir.

Yine bu bölümde analizler ve diğer değerlendirmeler ışığında Haydarpaşa çalışma alanında yapılan Koruma Amaçlı İmar Planı'nın sürdürülebilirlik kavramı içerisinde nasıl değerlendirildiği ortaya konmuştur. Sonuç bölümünde tüm bölümlerin genel bir değerlendirilmesi yapılmış olup Türkiye'de kıyı alanlarının sürdürülebilir bir şekilde planlanması ve geliştirilmesi için nasıl bir yol izlenmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur.

Haydarpaşa Bölgesi'ndeki değişen ihtiyaçlar doğrultusunda, İstanbul'un tek merkezliliğine karşı, turizm ve ofis kullanımları ile ticaret, rekreasyon, kültür ve sosyal tesisler (tiyatrolar, konser salonları, kongre merkezi, yat limanı, kurvaziyer limanı) geliştirilerek, alternatif yeni bir merkez yaratmayı amaçlayan planlama anlayışının ve bu anlayışın sürdürülebilirliğe katkısı tüm yönleriyle tez kapsamında içerisinde değerlendirilmiştir.

1.3 Çalışmanın Yöntemi

Tez çalışması genel anlamda dört etaptan oluşmaktadır; kavramsal çerçeve, dünya örnekleri, Haydarpaşa Plan çalışmalarındaki süreçlerin incelenmesi ve sürdürülebilirlik bağlamında bu çalışmaların değerlendirmeleri ve sonuçtur.

Çalışma kapsamında ilk olarak konunun kavramsal çerçevesi irdelenmiş, daha sonra dünyada farklı kıyı alanı bölgelerinde gerçekleştirilmiş projelerin neden-sonuç ilişkileri ve süreçleri aktarılmış, son olarakta çalışma alanı olarak tanımlanan bölge özelinde gerçekleştirilen çalışmaların sonucunda elde edilen teorik ve pratik veriler ortaya konmuştur.

Sonuç kısmında ise tezin varsayımları ve alternatif çalışma önerileriyle beraber alan çalışmasında elde edilen verilerin değerlendirilmesi yapılmış olup mekansal planlama vizyonu, ilkesel ve stratejik gelişme kararları, sürdürülebilir gelişim önerileri ortaya konmuştur.

Kavramsal altyapının oluşturulması sürecinde geliştirilen kıyı alanlarına yönelik literatür araştırması yapılmıştır. Belirlenen tez kurgusu doğrultusunda anahtar konu başlıkları tespit edilerek bunların tanımları bölüm içinde genişletilerek anlatılmıştır.

Kütüphane çalışmalarında çeşitli kitaplar, yayınlar, süreli yayınlar taranmıştır. Ayrıca internet kaynaklarından makaleler, tezler, güncel veriler araştırılmıştır. Çalışma alanı Haydarpaşa'nın, dünden bugüne tarihsel gelişiminin incelenmesinde ise, belirlenen literatür araştırmalarının yanı sıra Koruma Kurulu Arşivi, Bölgenin Tarihi haritalarının edinimi için İBB Müzeler Müdürlüğü, Şehir Planlama Müdürlüğü ve İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi arşivleri taranmıştır. Haydarpaşa Projesinin detaylandırılmasında ise, alanda düzenlenmiş tasarım yarışması verileri, pazar araştırmaları raporları, koruma kurulu kararları ve kurum görüşlerine başvurulmuştur.

Çalışma alanına ilişkin anket, mülakat ve tespit çalışmaları ile ilgili bilgiler ise İBB Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesinde Haydarpaşa çalışma grubundan temin edilmiştir. Gerçekleştirilen fiziksel tespitler alan dahilindeki yapı, arazi kullanımını kapsamakta olup koruma amaçlı imar planına altlık oluşturacak verileri de içermektedir. Yapılan bu fiziksel analizlerden elde edilen veri tabanı, halihazır haritalarla dijital ortamda ilişkilendirilmiş ve haritalar güncellenmiştir.

Ayrıca Haydarpaşa Koruma Planı danışma kurulu toplantıları takip edilmiş ve uzman görüşlerinden faydalanılmıştır. Planlanan alanda sürdürülebilir bir gelişmenin ortaya çıkarılması için mekansal planlama ve koruma anlayışı çerçevesinde ilkesel kararların alınması, kamu – özel kullanım dengesinin oluşturulması, maliyet karşılaştırmaları, finansman modelleri, en etkin ve verimli kullanım analizleri ile yapılabilirlik analizleri konularında çalışmaların yer aldığı (Haydarpaşa Kıyı, Gar ve Geri Sahası proje bölgesi de dahil) ilgili verilerde İBB’den elde edilmiştir.

Dünya örnekleri ile karşılaştırmalı olarak yapılan çalışmalar ile Haydarpaşa alanının genel karakteristik özelliklerine, özgün yapısına en uygun sürdürülebilir geliştirme senaryoları incelenmiştir. Alan için yapılan en etkin en verimli kullanım analizleri ve finansal fizibilite yöntemleri ofis kullanımları, perakende alanları, turizm ve kültür alanları ile kurvaziyer limanı gelişimi için bu dünya örnekleri ve onların sonuçlarının bilinmesi gerekmektedir. Sonuç olarak dönüşüm potansiyeli değerlendirilen Haydarpaşa kıyı alanında gerçekleştirilecek bir kentsel dönüşüm yaklaşımında, fonksiyon seçiminde kullanılabilecek mekansal stratejiler, eylem planları ve sürdürülebilir yaklaşımlar tespit edilirken uluslar arası örneklerle karşılaştırma yapılmaktadır.

2. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ

2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Türleri

Kentsel dönüşüm kentlerin geçmişten geleceğe aktarılması gereken değerleri üzerine kurulan bir yapıyla yeni değerler yaratan ve verimlilik sağlayan bir süreçtir. Bilimsel anlamda dönüşüm, kentlerin ekonomik ve fiziksel çöküntüye uğramış ve sosyal ortaklığı bozulmuş bölgelerinde ekonomiyi canlandırmak ve sosyal barışı yeniden sağlamak için yapılan fiziksel ve sosyal müdahaleler bütünüdür.

Kentsel dönüşüm, içeriğinde, koruma, yenileme, yeniden yapılandırma, iyileştirme-sihhileştirme gibi faaliyetleri de barındırmaktadır. Kentsel dönüşümün içeriği, ülkenin gelişmişliğine bağlı olarak, birçok yoldan yorumlanabilir. En gelişmiş ekonomilerde amaç “kent dönüşümü”nü ilerletmek, kent merkezini yenilemek, rekabetçi uluslararası bağlamda faaliyetleri yeniden düzenlemek ve akıllı bir kent gelişimine doğru çevresel kullanımın kalitesini arttırmaktır.

Kentsel dönüşüm farklı şekillerde bölümlere ayrılabilir ve kategorize edilebilir. Dönüşüme yönelik farklı yaklaşımları anlamamanın biraz farklı bir yolu da, dört temel boyutu, ‘ekonomik, sosyal, fiziksel ve yönetsel’, incelemektir:

Kentsel dönüşüm ihtiyacı kentlerin ekonomik ve sosyal sistemlerindeki çöküntünün bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Başarılı ve sürdürülebilir bir kentsel dönüşümün en temel amacı yeniden canlandırma yöntemleri kullanılarak uzun süreli yenileme ve ekonomik refah yaratmaktır.

Kentsel dönüşüm geniş kapsamlıdır. Noktasal değişimlerin ötesinde belirli bir yaşam alanında sağlık, istihdam, konut, ulaşım, eğitim ve neredeyse tüm çevresel ve sosyal konuları kapsar.

Bu nedenle etkili bir kentsel dönüşüm projesi mülkiyete dayalı yenilemenin çok ötesindedir. Örneğin, toplumsal gelişmenin yanısıra alanın fiziksel durumunun da iyileştirilmesini göz önünde bulunduran bütünlüklü sosyo-ekonomik yenileme ve ilerleme programlarına ihtiyaç vardır.

Bu bağlamda, kentsel dönüşüm sadece mekanın iyileştirilmesine dayalı kaygıların güdülmediği fiziksel gelişmeyi tetikleyen, ama aynı zamanda kapsamlı bir ekonomik gelişme sağlamaya olanak veren bir araçtır.

Ancak fiziksel dönüşüm uygulandığı alanla ilgili algıların değişmesinde ciddi rol oynamakla beraber bu alana gelen dış yatırımların artmasını sağlayarak ekonomik girdilerin çoğalmasına da yardımcı olmaktadır (Rodney & Philip, 2000).

Metropolitan alan yönetimi sosyolojik, ekonomik, mekansal, yönetsel ve idari birçok değişkenin etkileşimine dayanan karmaşık bir kavramdır. Bu nedenle her türlü kent planlaması ve kent yönetimi çabası uygulanabilirlik açısından mevcut kurumsal yapılar ve çerçeveler göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmektedir.

Hemen hemen tüm dönüşüm girişimlerinde güçlü bir kamu sektörü katılımı bulunmalıdır ve bunların birçoğu ilgili kamu kurumları tarafından yönetilmektedir. İstenen hedeflere bağlı olarak yerel yönetimlerden, ilgili bakanlık temsilcileri, ekonomik kalkınma kurumlarından, bölgesel ticari ve düzenleyici temsilcilikler, kamu kurumlarından, üniversite ve yüksekokullardan, bölgesel ve ulusal yönetim temsilcilerinden ve sivil toplum kuruluşlarından oluşmalıdır.

Çarpıcı fiziksel ve ekonomik hedeflere sahip dönüşüm programlarının, özel sektör katılımı özelliğine sahip olması çok muhtemeldir. Farklı özel sektör türlerinin farklı çıkarları, hedefleri ve deneyimleri bulunmaktadır. Bu tür girişimler gayrimenkul sahipleri ya da ilgilileri ile gayrimenkul geliştirme şirketleri, yerel ve uluslararası yatırım firmalarını bölgeye çekmektedir.

Eğer bir alandaki fiziksel koşullar, kullanıcı profili ve istekleri göz önüne alınmadan değiştirilirse veya işletmelerin performansları güçlendirilmeden geliştirilirse, kişilerin yaşam standartlarında ve biçimlerinde anlamlı bir değişiklik olmayabilir. Diğer taraftan kişi veya işletmelerin bulunduğu yer geliştirilmeden, kişilerin beceri ve gelirleri (veya işletmelerin kapasiteleri) geliştirilirse, başka bir yere taşınabilirler. Elbette bu üç unsurun görece önemi yerel koşullara ve bir bölgeye özel sorunların yapısına göre değişiklik gösterecektir (Turok, 2004).

Kentsel Dönüşüm ile ilgili tüm bu tanımlamalardan yola çıkarak kavramı şöyle tanımlamak mümkündür: “kentsel çöküntü özelliği gösteren bölgelere müdahale ederek, kente ekonomik anlamda geri dönüşü ve geniş kapsamlı bir ekonomik büyüme sağlamayı hedeflemek.”

Sonuç olarak geçmişten günümüze hem kentsel dönüşüm araçları hem de bu araçlarının etki ettikleri mekansal, sosyal ve ekonomik çevre oldukça farklılıklar göstermektedir.

Özetle, “eski kent dokusunun ve çöküntü bölgelerinin yıkılıp yeniden inşasını ifade eden kentsel yenileme (renewal), boşalmış kentsel alanların yıkılıp yeniden iskanını anlatan kentsel yeniden yerleştirme (resettlement), eski kent dokusunun ve çöküntü alanlarının kısmi yenileme ile kullanıma açılması için kullanılan kentsel rehabilitasyon, yine belirli kentsel alanların farklı planlama anlayışları ve yapılaşma koşulları ile yeniden inşası için kullanılan kentsel yeniden imar etme (redevelopment) ve eski canlılığını kaybetmiş kentsel alanların özellikle de eski kent dokusu ve kent merkezlerinin alınacak sosyal önlemlerle yeniden canlılık kazanmasını sağlamaya çalışmayı ifade eden kentsel canlandırma (revitalization) gibi uygulamalar 1960'lardan 1980'lere kadar batı kentlerinde kentsel dönüşüm adı altında görülen çeşitlenmeyi açıkça göstermektedir” (Şahin, 2003).

2.2 Kıyı Alanlarının Dönüşümü

Limanlar, deniz ticaretini teşvik etmek için geliştirilmiş kentsel servis alanlarının bulunduğu ana kapılardır (Breen & Rigby, 1994). Aynı zamanda kıyı alanları ile bütünleşik olarak kentsel aktivitelerin de odak noktaları olmuşlardır. Su ile kent arasındaki bu ilişki antik kentlerden günümüze kadar süregelmiştir.

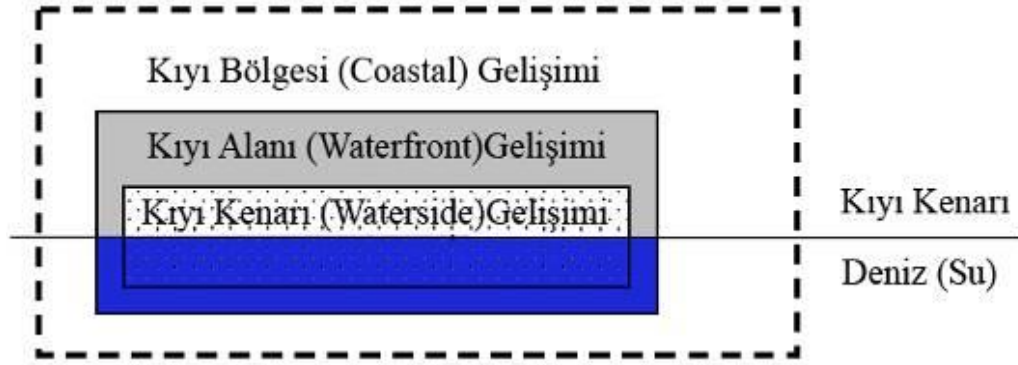
Kıyı alanlarının yeniden düzenlenmesi konusu ise uluslararası çalışmalarda iyi kurgulanmış bir olgu halini almıştır. Eski liman alanları, rıhtım ve bunların geri sahalarının endüstriyel alanlardaki çöküşü ile beraber, 20.yüzyılın ikinci yarısında tüm dünyada birçok şehirde kıyı alanlarının yeniden düzenlenmesi ve yeniden geliştirilmesi örneklerini görmekteyiz. 1970'ler de Kuzey Amerika'da Baltimore Limanı ile başlayan bu süreç, 1980'lerde Avrupa geneline yayılmıştır (Gospodina, 2001).

Birçok kentsel kıyı alanı, çalışan sanayi alanlarından ticari, rekreasyonel ve turizm fonksiyonlu çekim noktalarına dönüştürülmüştür. Özel gayrimenkul geliştiricileri projelerinin pazarlama aşamasında kıyı alanlarının ortamını kullanarak suyu nasıl altına dönüştürecekleri öğrenmiş bulunmaktalar.

Hem özel sektör hem de kamu otoriteleri bu teşvikler sonucu yeni park alanları, yürüyüş yolları, dinlenme ve rekreasyon alanları gibi kentsel yaşam alanlarının kalitesini arttıracak olanakların ve deniz yolu ulaşımının gelişmesini sağlamışlardır (Tunbridge & Ashworth, 1992; Acosta, 1990; Scoffham, 1989; Craig-Smith & Fagence, 1995).

Konut alanları, büyük ölçekli sanayi alanları ve kıyı bölgesi park alanları gibi homojen arazi kullanımlarının etki alanlarını içeren kıyı bölgelerinin kapsamı nispeten iyi tanımlanmıştır. Diğer taraftan özellikle terk edilmiş endüstriyel kıyı alanları ve küçük bir bölümü tarihi kent formunda kalan ticari ve konut alanlarının etkisinde gelişmiş kıyı alanlarının sınırları ve planlama alanları daha belirsizdir (Goodwin, 1999).

Kıyı alanı geliştirme projelerini birçoğu geniş kapsamlı kentsel dönüşüm, düzenleme ve yenileme süreçlerini benzeri ifadelerle tarif etmekle beraber özellikle yenileme fonksiyonu üzerine odaklanmaktadır. Bu konudaki benzeri ifadeler ise kıyı alanlarını yenileme, düzenleme ve yeniden geliştirmeyi açıklayan “waterfront regeneration” (e.g. in Wood & Handley, 1999), “waterfront revitalization” (e.g. in Goodwin, 1999), “waterfront rehabilitation” (e.g. in Hoyle & Pinder, 1981: 83), and “waterfront redevelopment” (e.g. in Gospodina, 2001) gibi terimlerdir.



Şekil 2.1 : Kıyı alanı gelişim bölgeleri, (Dong 2004) ten uyarlanmıştır.

Kıyı alanı gelişimlerinde kullanılan terimler çalışmanın sınırına ve bölgesel olarak etki alanına göre de değişebilir. Bu çalışmada bahsedilen kıyı alanları özellikle ticari anlamda getiri sağlayan sanayi, depolama ve lojistik kullanıma sahip alanlar olup mülkiyeti kamuya ait alanlardır.

2.3 Kıyı Alanlarının Önemi Yitirmesi ve Yeniden Geliştirilmesi

Kıyı alanlarında müdahale aslında fiziksel koşulların değiştirilmesinin yanında özellikle son yıllarda ekonomik, toplumsal ve teknolojik bir takım ihtiyaçların tatmin edilmesini ya da yeniden tanımlanmasını içermektedir. Genel anlamda kıyı dönüşümünü hazırlayan nedenler altı maddede özetlenebilir:

1) Liman bölgelerinin kapasite ihtiyacından kaynaklı sorunlar:

Liman ve kentin giderek azalan geleneksel ilişkisi, bölgesel fonksiyonların yer değiştirmesi sonucunda kent daha fazla limanıya arasında olan bağlantısını devam ettirememektedir. Birçok doğal derin limanlar ve diğer potansiyel liman bölgeleri kullanılmaz hale gelmiştir (Hoyle, Pinder, 1993; aktaran Karaoğlu, 2009).

Limanlar kent içindeki konumlarını kaybetmeye başlamışlardır. Öyle ki; 19. yüzyıl sonlarında Amerika'daki kıyılar, limanlar, ambarlar, fabrikalar incelendiğinde liman bölgelerinin gürültü ve çöplük alanları haline geldiği gözlemlenmiştir (Şengül, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009).

Kent merkezine yakın olan bu boş alanların yeniden fonksiyon kazandırılması sorununa özellikle gelişmiş ülkelerde (Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya ve Avustralya) rastlanmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde de bu sorun ortaya çıkmaya başlamıştır (Eşkar, 1997; aktaran Karaoğlu, 2009).

2) Limanın ekonomik gelişimini tamamlamış olması:

Pazar gücüne dayanarak yaşam ve çevre kalitesi ile ilgili yeni düşünceler ortaya çıkmaktadır. Kent bölgesinin gelişimi için su önemli bir etken oluşturmaktadır. Metropoliten merkezlerin ekonomisinde, uluslararası değişimin giderek artan değeri fark edilmiştir. Bu durum, limanın kent gelişim stratejisinde önemli bir bağlantı olduğunun farkına varılmasını sağlamıştır. Böylece liman faaliyetlerini elemek yerine yeniden uyum sağlaması için elde tutmak gerektiğine karar verilmiştir (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009). Avrupa liman kentleri birçok nedenden dolayı değişime uğramıştır. Bunların en önemlilerinden biri Avrupada politik ve ekonomik ortamın değişimi olmuştur. Tek Avrupa Pazarının ortaya çıkmasıyla Avrupa'nın endüstriyel liman kentleri tek bir birleşmiş ekonomiye hizmet eden limanlar sistemi olarak görülmeye başlamıştır. Bu nedenle limanların yeniden

düzenlenmeleri ve yeni ekonomiye hizmet etmeleri oldukça önem kazanmıştır (Williams, R.; aktaran, Karaoğlu, 2009).

3) Liman bölgesinde ulaşım ve erişilebilirlik problemleri:

Ulaşım endüstrisi, ülkelerin ekonomik kalkınmasında en önemli faktörlerden birisi olmuştur. Deniz taşımacılığı, çok büyük taşıma kapasitesine sahip olması ve ucuzluğu nedeniyle, dünya ticaret hacminin en büyük bölümünü oluşturmaktadır. Deniz ulaşımının önemi düşünüldüğünde, limanların verimli çalışmasının, dünyada ekonomik gelişmeler açısından ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Liman tasarımlarında gemilerin ve liman yapılarının yüksek maliyetleri, her ikisinin de mümkün olabilecek en yoğun şekilde kullanımını gerektirmiştir. Ancak bir limanda, rıhtımların hizmet için sürekli dolu olması, gemilerin bekleme kuyruğu oluşturmalarına neden olmaktadır. Buna karşılık gemilerin çok hızlı hizmet görebilmeleri için çok büyük kapasitede yapılan liman tasarımı, kent içinde çok geniş liman alanı yaratarak, kentten kopuk bölgeler oluşturmaktadır. Kentlinin de su kenarı bağlantısının kesilmesine yol açmaktadır (Eşkar, 1997; aktaran Karaoğlu, 2009).

4) Liman bölgesinin, denizcilik ve gemicilik faaliyetlerindeki teknolojik altyapı ve gelişim süreçlerindeki yetersizliği:

Liman gelişiminde iki önemli etken ele alınabilir; ilk olarak liman taşımacılık teknolojisinin değişimi, ikinci olarak da kargo yükleme-boşaltma ve tüm taşımacılık sistemindeki yeni düzenlenmelerdir. Liman taşımacılığındaki teknolojik ve kavramsal değişiklikler bazı geleneksel liman fonksiyonlarını değiştirmiştir. Bazı özel su kenarı aktiviteleri azaltılmıştır, artık kullanılmayan alanlara liman otoriterleri ve büyük girişimciler kent yenileme programları içerisinde çözümler üretmeye başlamışlardır.

Liman taşımacılığında ideal olan; kargonun limandan mümkün olduğunca durmaksızın geçebilmesidir. Fakat zaman içinde limanlar yetersiz kalmış ya da liman ana fonksiyonları başka bölgelere kaydırılmıştır (Hoyle, Pinder, 1993; aktaran Karaoğlu, 2009).

Pek çok liman kenti, denizcilik endüstrisindeki teknolojik gelişmeler nedeniyle artık kullanılmayan eski liman tesislerine yeni işlevler vermektedir. Bu kentsel kıyı şeridini yeniden geliştirme projeleri, 1970 ve 1980'lerde fiziksel planlama ve kentsel

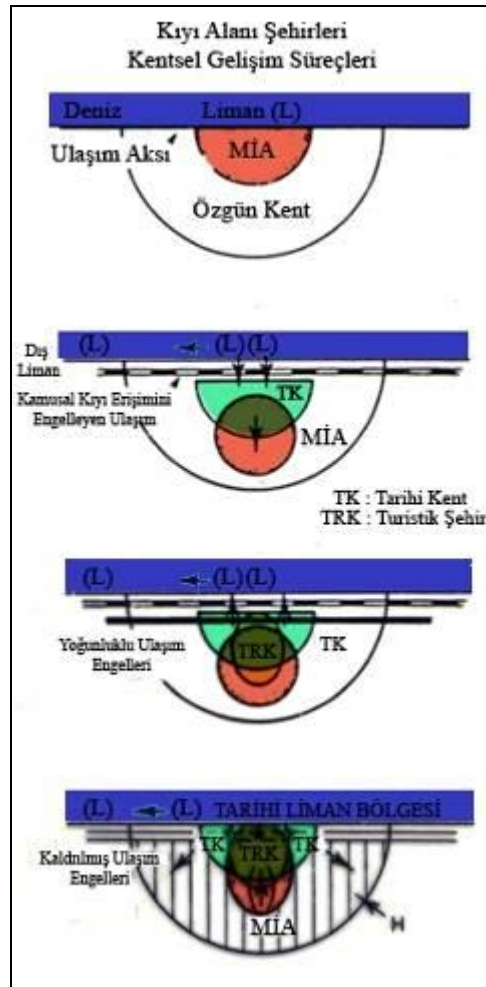
yenilemenin en belirgin örneklerinden biri olmuştur (Eşkar, 1997; aktaran Karaoğlu, 2009).

5) Liman bölgesine yönelik işgücü ve istihdamın azalması:

Doğrudan veya dolaylı olarak, liman aktiviteleri liman kentlerinin önemli bir istihdam kaynağıdır. Teknolojik değişimler sonucu, rıhtımlardaki iş gücü zayıflamıştır. Bölgedeki istihdamın ister liman faaliyetleri ile isterse de getirilecek yeni iş alanları ile yeniden artırılması ve düzenlenmesi gerekmektedir.

6) Kentte kamusal açık alanların, rekreasyon ve park alanlarının yetersiz olması ve ihtiyaçların giderek artması:

Kıyı alanlarında yer alan tarihi kent merkezlerindeki kentsel gelişim süreçleri ulaşım, kıyıya erişim ve tarihi kent merkezinden çevre bölgelerinde yer alan MİA'ya (Merkezi İş Alanları) doğru hareketlere göre şekillenmiştir.



Şekil 2.2 : Kıyı alanı şehirleri kentsel gelişim süreçleri, Dökmeci (Ders Notları)

Su, kent dokusunun havalanmasını ve kent peyzajının kaliteli olmasını sağlayacak olanaklar tanımaktadır. Kentin yeniden yapılanma çalışması, kentin suya açılımını sağlayan çok klasik bir kent yapılanma çalışmasıdır. Limanın diğer yeni fonksiyonlar için terk ettiği ‘boşalmış alanlar’ dan, yine kent yararlanmalıdır (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009). Su kenarlarının kentin sosyal ve ekonomik dokusunda tekrar vazgeçilmez bir öge olabileceği düşünülmektedir. Su kenarlarının doğal yapısı, bölgesel ve rekreasyonel olanaklara müsaittir (Gran, 1981; aktaran Karaoğlu, 2009).

Kullanılmayan limanlar, artık boş alan olarak veya rant nesnesi olarak görülebilmektedir. Liman alanlarının dönüşümü konusunda ekonomi unsuru her zaman ön plana çıkmaktadır. Yeniden yapılanma projeleri liman fonksiyonlarını veya liman bölgelerini yeniden geliştirmek için bir olanak oluşturmaktadır.

Liman dönüşümünün kapsamına gelindiğinde; liman fonksiyonu ve liman alanı için iki farklı başlıkla karşı karşıya kalınır. Limanın yeniden işlevlendirilebilmesi için, öncelikle mevcut durumda liman fonksiyonunun işlerliği sorgulanır. Eğer işler durumda bir liman söz konusuysa, öncelikle limanın ekonomik ve kentsel açıdan en uygun olan alan belirlenerek, buraya taşınması işi, dönüşüm kapsamındadır. Eğer liman işler durumda değilse, eski fonksiyonun farklı bir alana aktarılması söz konusu değildir. Ardından gelen aşamada, liman alanına ilişkin uygulamalara bakıldığında alana yüklenecek yeni işlevin belirlenmesi, sürecin en önemli aşamasını oluşturur. Genellikle yeterli sosyal ve fiziksel analizler yapılmadan gerçekleştirilen bu süreçte, doğal yapı, fiziksel yapı ve sosyal yapı analizlerinin eksiksiz olarak yapılması ve doğru bir şekilde değerlendirilmesi, büyük önem taşımaktadır.

Yeniden işlevlendirme aşamasına gelindiğinde alanda yer alacak kullanımlar seçilirken, dönüşümü gerçekleştirecek aktörler ve dönüşümün kimin için yapıldığı konuları da kapsam dahilinde olup, önemlidir. Kamuya ait olan bir liman alanında, kent içinde eksikliği görülen bir kamusal alan oluşturma amaçlı yapılan dönüşümlerde; turizm, konut, ofis, vb belli bir gelir düzeyine hitap eden uygulamaların payının kamunun lehine olacak bir seviyede kalması sağlanmalıdır. Ayrıca liman çevresinde yaşayan ve/veya limanda istihdam edilen insanların da liman dönüşümü kapsamında donatı, ulaşım, v.b ihtiyaçları karşılanarak, benzer istihdam olanakları verilerek dönüşümden negatif yönde etkilenmeleri engellenmelidir.

Kıyı alanlarının endüstriyel kullanımlarından ve önemini yitirmesinden kaynaklı bu altı neden kentsel dönüşüm odaklı projelerde 3 ana temele dayandırılmaktadır.

- 1) Zorunlu Kıyı Alanı Dönüşümü: Uzun süre terk edilmiş ya da bakımsız kalmış alanlardaki yaşam kalitesi düzeyinin değiştirilmesini içermektedir (Ör. Londra Limanlar Bölgesi).
- 2) Fırsatçı Kıyı Alanı Dönüşümü: Bu model kamu ve özel sektör yatırımcılarının uygun yerlerde geniş alanlara yayılan büyük projeler hazırlaması yoluyla dönüşümü içermektedir (Ör. Barselona, Hafen City, Rotterdam Kop Van Zuid).
- 3) Korumacı Kentsel Kıyı Alanı Dönüşümü: Bu tür dönüşüm modelleri sosyal ve ekonomik dokunun eskidiği alanlarda gerçekleştirilir (Ör. İstanbul, Cenova, İskenderiye).

Görülmektedir ki kıyı alanlarındaki kentsel dönüşüm mevcut durumun geliştirilmesini hedeflemenin yanında geleceğe dair -kentsel koruma ağırlıklı- bir takım önlemlerin de alınmasını hedeflemektedir. Böylece hem sosyal hem de ekonomik müdahaleler yapılarak potansiyel fırsatlar ekonomik getirilere dönüştürülebilmektedir.

Her durumun gerektirdiği koşullar ve program farklı olsa da Akdeniz Bölgesi Raporu (2004) Kentsel Dönüşüm Kılavuzu'nda kentsel dönüşümün amaçları ve hedefleri belli başlıklar altında tanımlanmıştır. Bunlar:

- Ekonomik: yatırımcıları çekmek, istihdam yaratmak, yeni iş olanakları yaratmak, kentsel ekonominin yenilenmesi gibi amaçlar güdülmektedir. (Anglo-Saxon dünyasındaki eski endüstri kentleri örneğinde olduğu gibi, Ör. Manchester)
- Sosyal: Kentsel konut üretimi ve yerel altyapının geliştirilmesi amacı söz konusudur (Fransa'daki "politique de la ville")
- Çevresel: Belli bir alanda yaşayan grupların isteklerini ve değerlerini dikkate alarak yaşam koşullarının geliştirilmesi, çevresel kirlenme sorunu ile mücadele (Gündem 21) gibi konuların geliştirilmesini amaçlamaktadır.

- **Kültürel:** Mimari ve kültürel mirasın (kent merkezi) ve kent turizminin geliştirilmesi, araştırmacıların ve akademik kurumların bölgeye çekilmesini amaçlamaktadır. (Ör. İskenderiye, Split).

2.4 Sürdürülebilir Kıyı Alanı Kentsel Dönüşümü

Sürdürülebilir kıyı alanı kentsel dönüşümü insanı merkezine alan ve yerelin özelliklerini göz önünde bir yaklaşımı gerektirmektedir. Sürdürülebilir dönüşüm sadece fiziksel dokuyu ve yeşil alanları değil aynı zamanda o alan içinde yer alan binaları, boşlukları ve her türlü aktivitenin de sürdürülebilirliğini içermektedir. Kentsel dönüşüm stratejisi kentsel dokunun yeniden canlandırılmasını ve sağlıklılaştırılmasını, ayrıca ekonomi ile toplumsal sermayenin yeniden yapılandırılmasına dair temel adımları belirtir.

Başarılı bir sürdürülebilir kentsel dönüşüm modeli sosyal eşitlik, kültürel çeşitlilik, mimari özgünlük, koruma anlayışı ve ekonomik gelişmeyi desteklemelidir. Kentsel dönüşüm hem sınır-ötesi hem de disiplinlerarası bir yaklaşımı içermeli ve toplumun tarihsel ve kültürel değerlerine itina göstermelidir. Kıyı alanı kentsel dönüşüm eylemi tasarlanacak olan alanlarda bir plan doğrultusunda yeniden yapılanmayı içerir. Bu süreçler, yerel ulaşım sisteminin ve ulaşım ağlarının etkin ve çevre-dostu olacak şekilde tasarlanmasını, köhne durumdaki yapıların modern ve temel standart ihtiyaçlara cevap verecek hale getirilmesini, tarihi ve kültürel değerlerin korunması yanında yerel öznellikleri olan mirasın korunmasını, çevresel ve görsel özellikler açısından çekici kent mekanları yaratılmasını kapsar. Bu noktada tartışılan en önemli konu yapıların yeniden dönüşümüne verilen önceliğin birey-odaklı planlamanın önüne geçmesi bu nedenle konunun ekonomik sürdürülebilirlik boyutunun ortadan kalkmasıdır. İyi tanımlanmış sürdürülebilir kentsel dönüşüm modeli insanı merkezine almalı ve ona uygun yaşam alanlarını yaratmalıdır (Kam, 2001).

Kıyı alan bölgesinin sürdürülebilir yeniden geliştirme ilkeleri genel olarak aşağıdaki maddelerle özetlenebilir.

- Denize açılan manzara noktalarını ve koridorları korumak,
- Binalar ve açık alanların boşlukları denize açılmalı,
- Düşük yoğunluklu binalar,

- Kamusal alanlara ve kıyı boyunca düzenlenen aktivitelere erişimin sürekliliği sağlanmalı,
- Denize doğru açılan yaya yolları,
- Yürüyüş yolları üzerindeki durma noktalarında meydan, park ve bisiklet park alanları oluşturulmalı,
- Tüm gelir düzeyinden alana gelen ziyaretçiler ve alanda ikamet edenler için kamusal ve özel gelişmeler planlanmalı,
- Arazinin büyük kısmı kamusal kullanımlar için planlanmalı,
- Binaların giriş katları aktif kullanımlar için ayrılmalı; ticari birimler, restoranlar gibi,
- Ticari birimler yürüyüş yolları ve meydanlar üzerinde konumlanmalı.

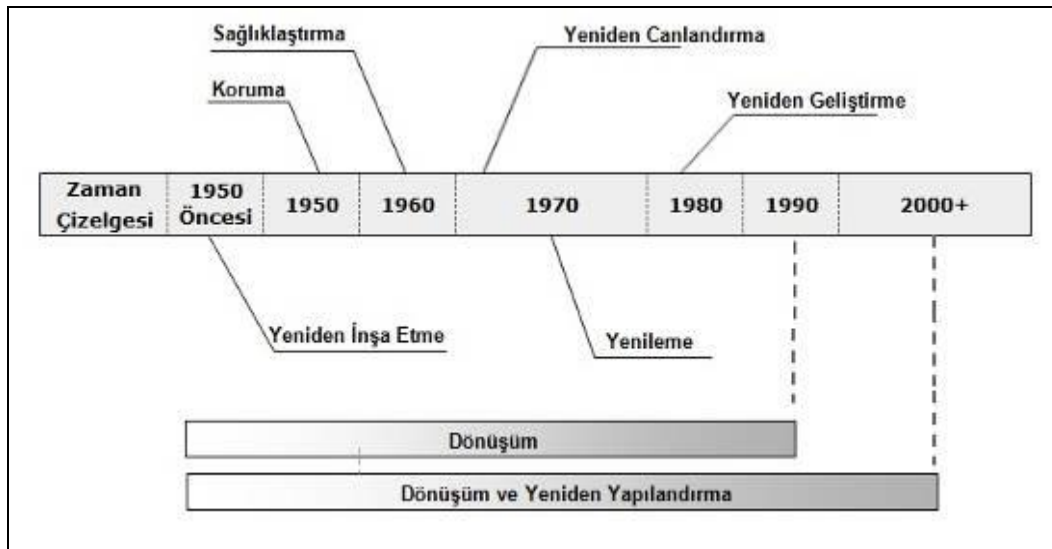
2.5 Kıyı Alanı Yenileme Süreçlerinde Müdahale Yöntemleri

Yenileme ve dönüşüm projelerinin sık rastlanan uygulama alanlarının başında kıyı bölgeleri gelmektedir. Tahrip edilmiş, işlevsiz kalan ya da terk edilmiş geniş alanlara yayılmış liman ve endüstri bölgelerinin yeniden geliştirilmesi ve kente yeniden kazandırılması, kıyı alanı düzenleme çalışmaları arasında yer alır. Güncel örneklerde de izlendiği üzere, yoğunlukla kent merkezinde yer almakta olan bu alanlar, tarihsel ve çevresel açıdan değerli alanlardır. Bu açıdan, söz konusu alanlarda üretilecek projelerde, koruma açısından farklı bir özene gereksinim duyulmaktadır.

Bu kısımda kentsel mekan değişimi ve dönüşümüne ilişkin süreçleri ifade eden kavramlar ve olgular tartışılmaktadır. Bu olgular, aşağıdaki şekilde ifade edildiği şekliyle ortaya çıktıkları dönemlere göre bir sıralama içindedirler.

Limanların dönüşümünde, kentin bulunduğu coğrafi bölge, sosyo-ekonomik karakter gibi kente özgü nitelikler, kısıtların ortaya konulmasında belirleyici olmalıdır (Hoyle, Pinder, 1993; aktaran Karaoğlu, 2009).

Dünya ölçeğinde bakıldığında, kıyı alanlarında liman bölgeleri için birbiriyle aynı ya da birbirinden tamamen farklı olan yöntemlerin uygulanabildiği görülmektedir. Bu yöntemler; koruma, yeniden canlandırma ve yeniden yapılandırma olarak üç grupta incelenebilir.



Ana başlıklar altında topladığımız bu kavramsal tanımların işaret ettiği kıyı dönüşümü kavramından kastedilen, “Kıyıların, ekonomik, sosyal, fiziksel ve çevresel anlamda çöküntüye, bozulmaya uğramış veya bu konularda önemini yitirmiş bölgelerinde, ekonomiyi yeniden canlandırmayı, sosyal dengeyi sağlamayı, fiziksel çöküşü engellemeyi, mevcut durumu geliştirmeyi hedefleyen her türlü müdahaleyi içeren stratejiler bütünü”dür. Bu stratejiler bütünü oluşturarak bazı müdahale yöntemlerini de genel olarak tanımlamak gerekir.

Bu çalışmada, fonksiyonel dönüşüm alanları, tüm kentin mekansal, sosyal ve ekonomik potansiyellerini değerlendirecek ve gereksinimlerini karşılayacak biçimde ele alınacaktır. Amaç, uzun ömürlü ve tüm kentin kazanımını hedefleyen yeni kentsel alanların oluşturulmasıdır. Bu tür dönüşüm projelerinin metropoliten kent sistemlerinde yeni kentsel-bölgesel merkezler oluşturan yapıları göz önüne alınarak kentin büyüme ve gelişme eğilimleri doğrultusunda oluşturulmaları esastır.

2.5.1 Kentsel koruma (conservation)

Kentlerin gelişmesiyle birlikte kentin -çoğunlukla tarihi- merkezi içinde, kentte yer alan diğer kullanımlara göre geniş, fakat artan nüfus ve değişen üretim ölçekleri sonucunda işlevi için yetersiz bir alanı kaplar duruma gelen liman alanlarının taşınması, kentin devamlılığı için kaçınılmaz bir durum olarak ifade edilebilir.

Limanın, işlevinin devamlılığı için daha uygun olan, çoğunlukla kent çeperinde yer alan bir alana- taşınmasının ardından, eski liman alanının ‘korunarak kullanılması’ uygulamada önem kazanmaktadır.

Çizelge 2.1 : Kentsel dönüşüm uygulamalarının gelişim süreci (Roberts P. Skyes H. 2000: 14).

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
Aktörler	Yerel ve ulusal hükümet, özel sektörde yer alan girişimciler	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge arayışı	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azaltılması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri	Baskın yaklaşımla işbirliği
Uygulama Düzeyi	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	İlk başta bölgesel ve yerel düzeyler, daha sonra yerel düzeyin ortaya çıkışı	1980’lern başlarında üst ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden tanıtımı
Ekonomik Düzey	Özel sektörün de içinde bulunduğu kamu yatırımları	Özel sektörün 1950’lerden beri büyüyen ilgisi	Kamu sektöründe kaynak kısıtlanması ve özel sektör yatırım artışı	Seçici kamu fonları nedeni ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özel sektör ve gönüllü fonlar arasında daha dengeli dağılım
Toplumsal Düzey	Yaşam standartları ve iskanın değişimi	Sosyal ortam ve refahın gelişmesi	Katılımcı planlama ve daha geniş yetkiler verilmesi	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
Fiziksel Mekana Etkileri	Merkez ve banliyödeki alanların yer değiştirmesi	Mevcut alanların yenileme ve rehabilitasyonu 1950’li yıllara paralel olarak devam etmesi	Eski yerleşimlerin daha kapsamlı yenilenmesi	Yer değiştirme ve yeniden geliştirme ana planlarının yeniden yapılması	Toplumun 1980’lerden daha etkin rol üstlenmesi

Kentsel koruma esas olarak tarihsel kenti konu almaktadır. Koruma Stratejisi daha çok, kentlerin dinamik birer organizma oldukları inancına dayanır. Bu yüzden, günü gerçekleştirmek ve geleceğe yönelik fırsatları desteklemek için kentler, geçmişlerini korumalıdır. Bu koruma yaklaşımı iki hedefe yöneliktir:

- 1) Yapı stoğunun katkısı ve belirgin nirengi noktalarının korunmasıyla, boş, kullanılmayan yapıların yeniden inşa edilmesi arasında dengeyi gözetme,
- 2) Kentin öznel ve vazgeçilmez karakterinin korunması gerektiğini vurgulama.

Tarihi koruma mantıklı bir büyümenin temel nitelikleriyle uyumlu, var olan toplumun ekonomik gelişmesini destekleyen, yerleşimcisine kent merkezinde, komşuluk ilişkilerini sürdürebileceği bir yerde kalması için sebepler üreten bir yapıdadır. Aynı zamanda, toplumların ekonomisini ve kentin merkezini yeniden canlandırır (Shubart & Makarewicz, 2002).

Tarihi koruma o bölgedeki hayatı ve o toplumsal yaşamı yeniden canlandırırken, kültürel turizme de hizmet etmektedir (Conway & Arnold, 2003). Kentsel koruma geçmişte anlaşıldığı gibi sadece restorasyonla sınırlı değildir ve bugün restore edilmiş yapının yeni kullanımlara da adaptasyonu söz konusudur.

1980'lerin sonlarından itibaren kent merkezleri, kent ekonomileri için önemli alanlar olarak dönüşmeye başlamış, yatırımların merkeze yeniden yönelmesi süreci içinde, merkezde yer alan tarihi bölgeler de dikkat çekmeye ve çekici alanlar haline gelmeye başlamıştır. Kent merkezindeki tarihi alanların yeniden çekici alanlar haline gelmesi ile kentsel iyileştirme, güzelleştirme, yeniden canlandırma gibi farklı uygulamalar ve planlama yaklaşımları da geliştirilmiştir.

Bugün kentsel korumaya konu olan tarihi ve kültürel değerler, yeni Dünya düzeni içinde evrensel değerler olarak ele alınmakta, UNESCO gibi kurumlar tarafından korunmaları denetlenmekte ve desteklenmektedir.

Bazı eski liman alanları, liman kültür merkezi veya yolcu limanları (krvaziyer) gibi farklı liman faaliyetlerine hizmet edecek şekilde planlanmaktadır.

Bu yaklaşım, alanda liman faaliyetini korumakta, fakat uygulamanın karakterini değiştirmekte; söz konusu liman alanını ekonomik ve teknik özellikleriyle beraber ele alarak kullanma imkanı vermektedir. Chaline, liman alanlarının yeniden kullanımı ile ilgili düşüncesini, özetle; 'boşalan liman bölgelerinin sadece liman dışı fonksiyonlarla geliştirilebileceği varsayımı, bugün düşündürücüdür' sözüyle ifade etmektedir (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009). Kentsel koruma altyapı ve üst yapısının sürekli bakımının yapıldığı, işlevi ve sosyal dokusunun değişmeden günümüze kadar ulaştırıldığı kent dokuları için kullanılan bir kavramdır.

Bu dokular fiziksel, işlevsel ve ekonomik olarak sürdürülebilirliğinin sağlanması gereken ve hedeflenen kentsel alanlardır. Bu müdahale yönteminde, mevcut yapıların basit ve esaslı onarımlarının yapılması, yeni yapı oranının çok düşük tutulması, işlevin değiştirilmemesi, sosyal dokunun korunması, gibi önlemler alınarak kentsel korumanın sağlanması hedeflenmektedir.

Diğer ülkelerdeki deneyimler kentsel koruma politikalarının sayısız faydalar ve olumlu sonuçlar ortaya koyduğunu göstermektedir (Kong ve Yeoh, 1994; Shipley, 2000; Leichenko, 2001; Ling, 2004). Kentsel koruma, kentsel yayılmayı (urban sprawl) ve yeni şehirlerin (new towns) oluşmasını azaltmakla beraber tarihi kent merkezinin işlevini güçlendirip eski binaları yeniden fonksiyonlandırma imkanı verir. Ayrıca güçlü bir tarihi kültüre sahip kent merkezleri daha fazla iş ve çalışma fırsatları oluşturmaktadır. Belirlenen tarihi alanlarda kültürel bağlar ve tarihsel imgelere bağlı olarak gayrimenkul piyasasında değer artışını beraberinde getirmektedir (Warner, 1978; Groff ve Weiss, 1978; Rypkema, 1994; Childs, 1977). Amerika, Uzak Doğu ve Avrupa'daki birçok kentsel koruma projesi tarihi kent merkezlerindeki gayrimenkul değerlerinde artışa yardımcı olmuştur (Yuen ve Ng, 2001; Pickard ve Pickerill, 2002).

Genel olarak kentsel koruma politikalarının etkileri geniş kapsamlı olup toplumu ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel yönlerden etkilemektedir (Rypkema, 1994; Pickard ve Pickerill, 2002; Leichenko, 2001).

2.5.2 Kentsel yenileme ve yeniden canlandırma (urban renewal & revitalization)

Yeniden Canlandırma eski canlılığını kaybetmiş kentsel alanlara özellikle de eski kent dokusu ve kent merkezlerine alınacak sosyal önlemlerle yeniden canlılık sağlanması işi olarak tanımlanmaktadır (Şahin, 2003).

Liman alanı için düşünüldüğünde, yeniden canlandırma, alana liman fonksiyonlarının yanı sıra yeni kent fonksiyonlarının eklenmesini içerir. Bu yaklaşımda, dağıtım işlevini yitiren liman alanları, kıyı ile kentin sosyal yaşamının arasındaki bağlantının sağlandığı alanlar olarak düzenlenmektedir. Bu uygulama kapsamında; liman alanı, coğrafi konumu ve endüstri mirasıyla beraber değerlendirilebilmektedir. Eski liman alanları içinde bulunan eski, tarihi liman

binalarının kullanımlarının dönüştürülmesi ve görece modern bir kullanım için kullanılmaya başlanması, çoğunlukla bu yaklaşım çerçevesinde gerçekleşir (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009).

Kent parçalarında, mahallelerinde yeniden canlandırma ekonomik, sosyal, kültürel yeniden yapılandırma üzerinde odaklanırken, tarihi alanlardaki yeniden canlandırma tarihi binalarda ve diğer tarihi değeri olan öznelere yapılmaktadır. Kent merkezindeki yeniden canlandırma ise teknik ve felsefi bir sürece dayanır. O alanda yaşayan tüm insanların yapıları ve yaşam şekilleri göz önünde bulundurulmalıdır. Bu alanlarda vurgu daha çok ekonomik alana doğrudur. Ancak sosyal, kültürel ve tarihi özellikler de göz ardı edilmez. Kent merkezlerinde yapılan yeniden canlandırma projelerinde toplumun çalışmalara ve süreçlere katılması projenin başarısı açısından oldukça önemlidir.

Yeniden canlandırmanın asıl amacı çeşitli kentsel fonksiyonlar sağlayarak ve çevre kalitesinin potansiyellerini vurgulayarak sürdürülebilir kentsel yenilemeyi gerçekleştirmek ve yaşam kalitesini artırmaktır.

Kentsel yenileme ise uygulamada radikal bir dönüşümdür ve fiziksel bir değişikliğe işaret eder. Bu değişiklik var olanın yıkılıp yerine yeniden yapılması şeklindedir. Genellikle yol yapımı, altyapı geliştirme, parklar, yaya yolları inşaatı gibi kamu kullanımdaki alanların iyileştirilmesi işi olarak tanımlanmakta ise de (Johnson & Tashman, 2002) yıkım ve yeniden üretim programları gerektiğinde daha büyük ölçeklerde de gerçekleştirilmektedir. Çöküntü alanlarında rantların çok düşmesi halinde bu yöntem uygulanabilir; Yeni imar haklarının verilmesi karlılığı yükseltebilir.

Bir başka tanıma göre, kentsel yenileme modası geçmiş ve sağlıklı konut, yetersiz ulaşım, gelişmiş güzel toprak kullanımı, trafik sıkışıklığı, hijyen ve benzeri problemleri göz önünde bulundurarak kentin kompleks problemlerine fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel, çevresel ve sağlık açısından farklı müdahaleleri içeren geniş bir konudur (Rui, 2003).

Buissink, (1985), ise kentsel yenileme tanımında kentin fiziksel elemanlarının fonksiyonel olarak işler duruma getirilmesi için eski ve köhne yapıların iyileştirilmesi ve yeniden inşa edilmesi işidir diyerek kentsel yenilemenin odak noktasının yıkma-yapma durumunu vurgulamıştır.

PROJE TAYİNİ	AKTİVİTELER	AMAÇ	FİZİKSEL ÇEVRE
BAKIM	Boyama, Tamir; Bozulan kısımların değiştirilmesi	Bakım, fonksiyon değerinin korunması	Etkilenmemiş
GELİŞTİRME	Yeni eklemeler yapmak: balkon, çatı odası, merkezi ısıtma, duş; varolan öğelerin bugünkü, güncel hale getirilmesi	Modernizasyon, Yeni sabit değerlere göre binalarda düzenleme yapması	Etkilenmemiş
RESTORASYON	Kusurları ortadan kaldırmak; Eski ve yeni ilave edilmiş öğelerin kaldırması	Modernizasyon, Binaların modern standartlarla tanışması için düzelenmeler yapılması	Etkilenmemiş
SAĞLIKLAŞTIRMA (KALİTENİN YÜKSELMESİ)	Ekseriyetle "restorasyon" altında	"Restorasyon" altında	Etkilenmemiş
YENİDEN İNŞA ETME	Dış görünümü muhafaza ederken iç yapıyı geliştirme ve düzenleme	Binaları yeni kullanımlara uygun hale getirme	Kullanımdaki değişiklikleri takip eden küçük düzeltmeler
TÜMDEN YENİLEME (YENİDEN YAPILANDIRMA)	Yeni inşaat tarafından takip edilen (sınırlı) bir alandaki binaların kısmi ya da tümünden tahribi	Bozulmuş ve çürümüş alanların tekrar kullanıma uygun hale getirilmesi	Plana göre yeniden inşa edilmiş

Şekil 2.4 : Kentsel yenilemenin bileşenleri (Rui, 2003).

Kentsel yenilemenin büyük çaplı fiziksel değişime işaret eden bir kavram olması uygulama süreçlerinde çeşitli ölçeklerde kullanılan diğer fiziksel müdahale araçlarını da kapsamı sonucunu doğurmuştur. Restorasyon, tamirat, ufak tefek eklentiler yaparak bina kalitesinin değiştirilmesi, yeniden inşa etme gibi temel yeniden

yapılandırma araçlarını içerir. Büyük çaplı bir operasyon olmasına rağmen, kentsel yenilemede uygulanan programlar ve belirlenen stratejiler alanın büyüklüğüne ve özelliklerine göre değişiklik gösterebilir.

Kentsel yenilemenin '80'li yıllardan önce geliştirilen kent merkezlerinin iyileştirilmesi amaçlı; rehabilitasyon, canlandırma, rönesans, güzelleştirme gibi yaklaşımlardan farkı, kente bütüncül bir bakış açısı ile bakması ve sürdürülebilir iyileşmenin sosyal, fiziksel ve ekonomik bileşenlerini birlikte ele almasıdır.

Kentsel yenileşme; İngilizce urban regeneration kavramının Türkçe karşılığı olarak kullanılmıştır. Regeneration kavramının Türkçe sözlük karşılığı; “yeniden hayat verme, canlandırma” dır (Oxford Dictionary, 1994). Urban Regeneration kavramı, bazı kaynaklarda Türkçe'ye “kentsel yenileme” olarak çevrilmiştir. Ancak, Türkçe'de “kentsel yenileme”, urban renewal kavramının karşılığı olarak kent planlama terminolojisine girmiştir. Kentsel yenileme, fiziksel bir mekanın yer yer yıkılması eylemini de içerecek şekilde yeniden yapılandırılması uygulamalarını tanımlamaktadır (İTÜ Sonuç Raporu, 2005).

Kentsel yenileşme; yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yolu ile fiziksel ve sosyal açılardan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kente yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylemler bütünüdür (Roberts, 2000)

2.5.3 Yeniden geliştirme (redevelopment)

Yeniden geliştirme, kentin tasarımı yapılmış ve planlanmış alanlarında bozulmayı önlemek ve ortadan kaldırmak amacıyla yeniden inşa etme, sağlıklılaştırma faaliyetlerini içeren, istenen gelişmeyi sağlayacak fakat sadece ikamet, ticaret, endüstri ve ticaret alanlarıyla sınırlı olmayan; bu anlamda yerel hükümetlere ve kente olanaklar sağlayan bir süreçtir. Yeniden geliştirme planı spesifik projelerin tanımlandığı bir çerçeve plandır. Plan uygulayıcı ve yönetim bürolarına kötüleşmekte olan şartların iyileştirilmesini sağlayacak olan projeler kapsamında bazı alım satım işlerinin yapılabilmesi için bir yasal çerçeve oluşturmaktadır. Planda projenin uygulanacağı asıl alan tanımlıdır ve proje mutlaka önce kamuya duyurulmalı, görüş alınmalı daha sonra planlama bürosunun faaliyetleri başlamalıdır.

Özellikle iş alanlarında ve komşuluk birimlerinde eskime ve bozulmaya karşı kullanılan en önemli araçtır. Yeniden geliştirme bir alanda bozulmaya karşı gerek duyulan kapitalin bu alanlara akıtılmasını sağlar; alanın mekansal olarak güçlenmesini ve yeniden gelişmesini sağlar. Yeniden geliştirme kentin görsel çevresinin ve yaşam kalitesinin artırılmasını, yeni iş alanları yaratılmasını, kötü durumdaki kullanılmayan alanların yeniden kullanıma açılmasını sağlar. Diğer bir deyişle kent içinde boş duran alanların kullanılması için bir olanak yaratır.

Liman alanlarının ‘yeniden geliştirilmesi’, liman fonksiyonunun, limandan tamamen bağımsız fonksiyonlarla yer değiştirmesi anlamına gelmektedir. Ekonomik canlanma, yeniden geliştirme yönteminin merkezinde bulunmakta olup, bu tür projelerin gerçekleştirilmesi için öncü projelere gereksinim duyulmaktadır.

Yeniden geliştirme çerçevesinde, liman alanına getirilen yeni fonksiyonlara bakıldığında, eski liman işlevinden kalan depo ve ofis yapıları, otel ve hizmet sektörünün gereksindiği ofis yapıları olarak yeniden değerlendirilmektedir. Eski yapı tipolojisi, çoğu örnekte yerini gökdelen ve benzeri gösterişli yüksek yapılara bırakmaktadır. Konut ve ofis yapılarının yanı sıra, alanın imajı açısından büyük bir önem arz eden bölgesel, ulusal ve uluslar arası toplantı salonlarını barındıran konferans merkezleri, oteller, sanat merkezleri, konser salonları, yüksek öğrenim alanları, farklı kültür ve spor faaliyetlerinin gerçekleşeceği yapılar oluşturularak, kent ekonomisine artı değer sağlayacak kullanımları içeren öncü projeler de gerçekleştirilmektedir (Akkar, 2006).

Yeniden geliştirmenin faydaları ise; fiziksel eskimenin durdurulması, ekonomik kayıpların kontrol altına alınması, mülk değerlerinin arttırılması, yeni çekici gelişme alanlarının yaratılması, kentsel arazi kullanımları için yeni olanakların yaratılması, kötüleşmekte ya da bozulmakta olan alanlar ve gayrimenkuller için çareler bulunması şeklinde özetlenebilir.

Planın hazırlanması sürecinde ciddi anlamda zaman ve işçü gerektiren bir çalışma olması, kamunun genellikle bu konuda yeterince bilgili olmaması bu nedenle sürece yeterince katkı veremeyip destek olamaması, faydaların çok kısa vadede görülmemesi, yeniden geliştirmede yanlış anlamalara ve dolayısıyla çeşitli müdahalelere karşı dirençlere açık bir yöntem olması yeniden geliştirmenin zorluklarıdır (City of Gardena, 2005).

Yeniden geliştirme süreci köhneleşmiş kentsel bölgelerin ortadan kaldırılmasını hedeflemektedir. Kentsel yeniden geliştirme, ekonomik ve yapısal özellikleri, iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde kötüleşmiş olan yoksul konutlarının yıkılması ve bunların oluşturduğu kent bölümlerinin yeni bir tasarlama düzeni içinde barındırılmasıdır (Keleş, 1998). Bu yöntemle, yapısal özelliklerle birlikte, sosyal yönden de değiştirilmesine imkan olmayan problemliler bölgeler yok edilir. Ancak bu müdahale biçimi, kentsel dönüşüm stratejilerinde sıkça rastlanan bir uygulama olmasına karşın, getirdiği yüksek maliyetler nedeni ile de eleştiri alan bir yöntemdir.

2.6 Bölüm Değerlendirmesi

Kıyı alanlarının dönüşümü literatür çalışmasında yer alan kavramlar, mekansal alanların yeniden gelişme stratejilerinin belirlenmesi ve kıyı alanlarının kentsel dönüşüm sürecini açıklayıcı temel kavramları açıklayıcı bir nitelik taşımaktadır. Bunlar; stratejik planlama, sürdürülebilir gelişme, katılımcı planlama, mekansal gelişme stratejileri, eylem planları, kentsel dönüşüm, kentsel koruma, yeniden canlandırma ve geliştirme olarak belirlenmiştir.

Bu kavramları güçlendiren açıklamalar ise, kentsel dönüşüm bakış açısı ile mekansal stratejik plan ve eylem planlarının bütünleşmesine yönelik anahtar kavramlardır. Bu çalışma kapsamında, mekansal planlama ve karar verme süreci, dönüşüm alanlarında önerilecek uygulama modelleri ile tanımlanacaktır. Bu nedenle, yer alan kavramlar kentsel dönüşüm ana teması içinde geliştirilen ve Türkiye’de kıyı alanlarıyla ilgili henüz yeni yasal ve kurumsal araçlarına kavuşmakta olan kavramlardır.

İşlevini yitiren özellikle kıyı alanlarının yeni fonksiyonlarının ve vizyonlarının oluşturulması, öncelikle bu yeni fonksiyonun kentin geleceğe yönelik hedefleri ve vizyonu ile ilişkili, kentin diğer alanlarındaki dinamiklerle uyumlu ve çevresinde güçlendirici ve itici bir güç yaratacak yapıda olması esaslarına dayanmalıdır. Bilimsel, hukuksal ve teknik yönleri gözetilerek kentsel dönüşüm, kentsel yenileme, kentsel koruma, kentsel yeniden geliştirme ve canlandırma, kentsel projeler düzeyinde açıkça tanımlanmıştır.

Kentsel Dönüşüm ile ilgili yapılan tanımlamalardan yola çıkarak, kentsel çöküntü özelliği gösteren bölgelere müdahale ederek, kente ekonomik geri dönüşü ve geniş kapsamlı bir ekonomik büyüme sağlamayı hedeflemek olarak tanımlayabiliriz.

Kent sürekli değişen dinamik bir mekandır. Kentsel problemlerin doğal karmaşık yapısı kentlerin büyük bölümünde kentsel dönüşüm hamlelerin başlamasına neden olmaktadır. Özellikle büyük kentlerde hızlı kentleşmenin ve nüfus yoğunlaşmasının getirdiği ciddi sorunlar kentin mevcut bina stoklarının ve kentsel değerlerinin ekonomik hayata geçirilmesi konusunda zorunluluklar yaratmıştır. Kentsel alanlara kentin ekonomik değişim sürecinin getirdiği baskılar sonucunda yeni fonksiyonlar tanımlanarak ya da kentsel aktivitelerin gerçekleştirildiği belirli alanlarda yeniden canlandırma anlamında müdahalelerde bulunarak kentsel kullanım yapısal olarak değişikliğe uğratılmaktadır. Kentin dönüşüm sürecinin hızlanmasında göç, nüfus artışı, makro-ekonomik değişimler gibi dışarıdan gelen baskıların etkileri olduğu kadar tüketim kalıplarının değişmesi, artan refah, ulaşım araçlarındaki çeşitlilik gibi kentin içsel dinamikleri de rol oynamaktadır (Tekeli, 2003).

Bu anlamda, kentsel dönüşüm süreci üç adımda gerçekleştirilmektedir.

- Kentsel dönüşüm sürecinin şekillendirdiği istenen sonucun elde edilmesini sağlayacak olan hedefler ve amaçların tanımlanması,
- Temel müdahale alanlarını ve projelerini belirleyen çok boyutlu önceliklerin yapısının oluşturulması,
- Finansal ve mekansal müdahalenin çerçevesini belirleyen ölçeğin tanımlanması.

Uluslararası projelerde kentsel dönüşüm odaklı gerçekleşen kıyı alanları gelişimlerinin ana stratejileri;

- Liman Bölgesi Planlama,
- Genel Erişilebilirlik ve Ulaşım,
- Kültürel-Tarihi Kalıntılar ve Kültürel Mirasa Sahip Çıkma,
- Çevresel Düzenleme ve Ekosistemin Korunması,
- Turizm ve Rekreasyon Alanı Gelişimleri, olarak belirlenmiştir.

Sonuç olarak, kıyı alanları dönüşümü başlığı altında açıklanan kentsel dönüşüm olgusu, kavramı, yöntemleri ve özelinde kıyı alanlarında geliştirilen mekansal gelişim stratejilerinin belirlenmesinde kullanılan araçlar en iyi ve verimli kullanım alanlarını oluşturmak ve kentsel kaliteyi arttırmayı amaçlamaktadır.

Kentsel kıyı alanlarını yenileme ve geliştirme yöntemleri ana 4 temel kriteri sağlamayı hedeflemektedir.

- Kentlerdeki fiziksel çöküşü durdurmak ve tarihi dokunun sürdürülebilirliğini sağlamak:

Kentlerde, özellikle tarihi merkezde yaşanan fiziksel çöküş ve kültürel mirasın yok olması sorunu karşısında kentsel yenileme, sürdürülebilir ve bütüncül bir yaklaşımla sorunlu dokuların iyileştirilmesini hedeflemektedir. Kentsel yenileme yalnızca tarihi kent dokularındaki fiziksel çökme sorunu ile değil, aynı zamanda, kıyı alanları ya da terk edilmiş kentsel alanlar gibi yeni oluşmuş alanlarla da ilgilenir.

- Ekonomik yaşamı canlandırmak:

Kentsel yenileme ve geliştirme fiziksel ve sosyal çöküntü içinde olan alanların yeniden canlandırılması ve iyileştirilmesinde, yerel ekonominin canlandırılmasını bir araç olarak kullanmayı hedeflemektedir. Terk edilen alanlarda yeniden işlevlendirme, ekonomik ömrü dolmuş fonksiyonlarda yenileme ve yeniden geliştirme, çöküntüye uğramış konut alanlarında yerel ticareti ya da üretimi harekete geçirecek yeni mekansal ya da örgütsel oluşumlar yaratma ya da küresel ölçekte uluslararası finansı alana çekme gibi yöntemlerle ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirerek, fiziksel yenilemeye itici bir güç oluşturmayı hedeflemektedir.

- Kentsel yaşam kalitesini artırmak ve kültüre dayalı dinamikleri harekete geçirmek:

Kentsel yenileme, fiziksel çevrenin iyileştirilmesi ve yerel ekonominin canlandırılması yolu ile yenileme alanındaki kentsel yaşam kalitesinin artırılması, daha yaşanabilir bir kentsel mekan yaratılması ve yerel kültüre ait dinamikleri harekete geçiren; mekanın yeniden işlevlendirilmesi veya eski işlevlerin canlandırılması politikaları yolu ile kentsel yaşam kalitesinin artırılmasını amaçlamaktadır.

- Her ölçekte katılımı sağlamak:

Kentsel yenileme, fiziksel, sosyal ve ekonomik sorunların çözümünde geliştirdiği modellerde yukarıdan aşağıya karar süreçleri ile aşağıdan yukarı doğru katılımı birleştirmeyi hedeflemektedir.

3. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜNDE DÜNYA ÖRNEKLERİ

Kıyı alanlarının dönüşümü başlığı altında incelenmek üzere seçilen dünya örnekleri genel olarak, örnek çalışma alanı olan Haydarpaşa Gar ve Liman sahası dönüşüm alanı ile paralel özellikler taşıyan, tarihsel ve çevresel niteliklere sahip, kent içerisinde önem arzeden ve fonksiyon değişikliğinden kaynaklı, kentsel kaliteli arttırmaya dönük dönüşen Avrupa kıyı şehirleridir.

Avrupa'dan seçilen kıyı alanı dönüşümü örnek alanları; Barselona, Cenova, ve Liverpool olarak belirlenmiştir. Seçilen örnekler tarihi geçmişi itibariyle İstanbul'un sahip olduğu değerlere yakın özellikler gösterirken, diğer taraftan da kısıtlayıcı etken olarak liman alanının geri sahasında bulunan silüet değeri özelliği taşımasıdır.

Seçilen örneklerde alanın seçilme nedenleri, konumu, mekansal analizleri, kentsel koruma ve geliştirme stratejileri ile beraber dönüşüm sonrası arazi kullanımı ve kararları konularında değerlendirme yapılmıştır.

3.1 Barselona Kıyı Alanı

Barselona kentsel mekanı tekrar işlevsel hale getirip kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, kıyı alanında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını, 1992 Olimpiyat Oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve kıyıyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir.

Barselona'nın niteliksel planlama özellikleri, 1980'lerin ilk zamanlarında diğer şehirlerde ki yapılanmanın gelişmiş bir uygulama şeklidir. Barselona Metropoliten Alanı, kent merkezi, kıyı alanı ve diğer merkez alanlarında kentsel yaşamın kalitesini arttırma amaçlı birçok gelişme stratejileri belirlemiş ve yeniden yapılanma süreçleri ile ilişkili gelişmeler gözlemlenmiştir.

Dönüşüm alanı ve yeniden yapılanma planı dahilinde Barcelona kıyı alanında, Coast All Planı, Delta Planı, Port Vell Planı ve Villa Olimpica Planı olmak üzere 4 ayrı proje düzenlenmiştir. Tez çalışması kapsamında geleneksel merkez odağı olarak kentsel açıdan daha ön plandaki Port Vell projesine ve yakın dönemde gayrimenkul geliştirme stratejilerin ve mekansal düzenlemelerin yeni adı olan Barcelona22 projesine yer verilmiştir.



Şekil 3.1 : Barcelona bölgesel dağılımı ve çalışma alanları

3.1.1 Alanın seçilme nedenleri

Barcelona'nın liman dönüşümü kapsamında incelenmek üzere örnek alan olarak seçilmesinin temel nedenlerine baktığımızda, kentin ve liman alanın sahip olduğu tarihsel, çevresel ve ekonomik değer, planlama ve gelişme alanlarındaki ortak kısıtlayıcı etkiler ve yeniden geliştirme odaklı alanlara sahip olmalarıdır.

Fonksiyon değişikliğine dayalı gelişim stratejilerinin belirlenmesinde, mevcut liman alanının desantralize edilip yerine kültürel, turizm ve ticari sektörleri de içine alan geniş kapsamlı mekansal, sosyal ve ekonomik düzenlemeler Barcelona kıyı alanları ve tarihi merkezi için bir ihtiyaç haline gelmiştir. Bu kapsamda Port Vell Planı ve sonrasında Barcelona22 projesi kent içinde kalmış eski sanayi alanlarının yoğun bilgiye, iş hacmine ve sosyal alanlara dayalı aktiviteler için modern mekânlara dönüşümünü temsil etmektedir.

Barselona kentinin ve özellikle kıyı alanlarının en büyük problemleri, tarihi kent merkezinde nüfusun azalması, fiziksel yıpranma ve bozulmalar, diğer merkezi alanlardaki nüfus artışları ve sanayi bölgesindeki kontrolsüz gelişmeler olarak sıralanabilir. Bu problemler karşısında Barselona Metroliten yönetimi teşvikler, doğrudan ve kordineli olarak metropoliten alanlardaki kentsel alanlara saygınlığın arttırılmasını ve 1976 metropoliten planlarının uygulanmasını kolaylaştırmayı amaçlayan bir dizi program ve projeler açıklamıştır.

Bu proje ve programlar sırasıyla aşağıda sıralandığı gibidir.

- 1) Barselona Genel Metroliten Planı 1976;
- 2) İç Reformlara Dayalı Özel Planlar (PERI);
- 3) Yeni Merkezi Alanların Tanımı (ZCN);
- 4) Bütünleyici Prosedür Planları (PAI);
- 5) Belediye Eylem Planı (PAM) 2000-2003;
- 6) Barselona Stratejik Planı 2000.

3.1.2 Konum ve mekansal analizler

Barselona, İspanya'nın 17 özerk yönetiminden biri olan Katalunya Özerk Yönetimi'nin başkentidir. İber yarımadasının kuzeydoğusunda bulunan Katalunya doğuda Akdeniz, kuzeyde Fransa ve Andorra Prenslığı, batıda Aragon, güneyde ise Valensiya özerk yönetimleri ile çevrilidir.

Barselona, Madrid'den sonra İspanya'nın nüfusu en kalabalık şehridir. Katalunya'nın nüfusu 2008 rakamlarına göre 7.364.078'dir. Barselona ilinin nüfusu 5.416.447'dir. Barselona Metroliten alanının nüfusu 3.108.161, şehir merkezinin nüfusu ise 1.615.608'dir.

Güneyinde Akdeniz'e komşu, Barselona'nın tarihi kentsel çekirdek alanı ve liman alanı endüstriyel devrim sırasında İspanyol endüstrisinin merkez üssü, geniş çapta fabrikalar, liman faaliyet alanları ve bölge de çalışan kesimin de konut bölgesiydi. Merkezi tarihi alan ulaşım raylı sistemine bağlı olarak gelişmekte iken Güneyde kalan liman alanının Barselona' dan kopuk, karmaşık bir kentsel dokusu vardı.

1960 ortalarında Barcelona kıyı alanları endüstriyel sektörlerden arınma başlamıştır. Zona Franca'da oluşan yeni endüstriyel gelişim, liman ve buna bağlı gelişim bölgelerini kötü etkilemiş ve 1963-1990 arası, 1.300'den fazla fabrika kapanmıştır. Bir sürelik aşınma döneminden sonra, Olimpiyat Oyunları sonrası bölgede ulaşımın da gelişmesi ile beraber canlanmış ve bugünlerde 22@Barselona Organizasyonu beraberliğinde, dramatik bir değişim geçirmektedir. Vila Olimpica dahil birçok alan bu proje sayesinde gelişmiştir. Orijinal, bitmemiş planı tamamlanan The Avinguda Diagonal şimdi Plaça de les Glories'den denize kadar uzanmakta ve dolayısıyla bölge, Barselona'nın merkezi ile bağlantılı hale gelmektedir. Yeni planlar eski endüstriyel kıyı bölgesini, şehrin teknoloji ve yenilik bölgesine dönüştürüp, konut ve eğlence alanlarını arttırmayı hedeflemektedir.

Dünya genelinde, sanayileşme sürecinin ardından başta İngiltere olmak üzere tüm gelişmiş ülkelerin birbiri ardına büyük bir hızla girdiği “sanayisizleşme” süreci, beraberinde, kent içinde kalmış sanayi ve liman alanları gibi, yalnızca sanayi ve ticaret fonksiyonlarına doğrudan hizmet eden büyük alan kullanımlarının farklı işlevler için değerlendirilmesi ihtiyacını getirmiştir. Bu süreç içinde liman alanı, Barselona örneğinde de önemini yitirmiş, liman bölgesi terk edilmeye başlanmış ve kıyı alanının yeniden değerlendirilmesi açısından önemli bir fırsat kendiliğinden ortaya çıkmıştır.

Alanı 54 ha (134 acre) olan Port Vell, Balear Adalarına giden gemilerin hareket noktası olan Barcelona Rıhtımı ile Catuluna Rıhtımı arasında kalmaktadır. Olimpiyat oyunları kapsamında yelken sporları başta olmak üzere diğer su sporlarını dahil olarak etkinliklere olanak sağlaması; bunlarla birlikte tüm spor faaliyetlerini destekleyecek fonksiyonların da projede yer alması hedeflenmiştir.

Su sporları için geliştirilecek alanların yanısıra perakende satış, lokanta ve ofis gibi destekleyici fonksiyonlarla birlikte cazibe merkezleri kurmak ve Port Vell'de bulunan faaliyetleri kullanmaya teşvik etmek amaçlanmıştır.

Proje alanı 200 ha (115 ada) olan 22@Barcelona da ise Port Vell' deki kıyı alanları gelişimi ve fonksiyon değişikliklerine paralel olarak Medya, Enerji, Bioteknoloji, Bilgi ve İletişim Teknolojileri, Tasarım'a dayalı ticari sektörlerde kümeleşmeler oluşmuştur.

22@barcelona projesini canlandıran unsur ise 1992’de Olimpiyat Oyunları olmaktadır. Oyunlar sayesinde birçok yeni kentsel alan inşa edilmiş olup, Villa Olímpica, Front Maritim, Diagonal Ma vb. Yerel yönetimler artık Poblenou’nun da yenilenmesinin gerektiğini düşünerek, oyunların sağladığı gelirlerden ve kurumlar arası (kamu ve özel sektörler) işbirliğinden faydalanarak bu projeyi hayata geçirmeye başlar.

3.1.3 Barselona kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri

Yeniden değerlendirilme kapsamında olan kıyı alanı limanın en eski bölgesinde yer alan 54 ha alanın dönüşümünü içermektedir. Bu alan yıllardan beri terkedilmiştir ve zayıf da olsa endüstriyel faaliyetlerin bulunduğu alandır.



Şekil 3.2 : Port Vell planı çalışma alanı

Eski liman alanının yeniden biçimlendirilmesi sürecinde üç ana hedef belirlenmiştir.

- 1) Liman bölgesinin kente açılması
- 2) Liman bölgesinde eğlence ve rekreasyon faaliyetleri başta olmak üzere çeşitli aktivitelerin sağlanması ve bütünleştirilmesi
- 3) Liman alanının karakterini kaybetmeden bölgesinden yeniden yararlanma.

Bu hedefler 2 aşamalı olarak gerçekleştirilmiş olup 5 farklı uygulama bölgesini içine almaktadır.

Genel olarak Port Vell Liman Bölgesi yeniden geliştirme yaklaşımında otel, ofis alanları, kültürel alanlar, spor ve eğitim alanları gibi fonksiyonların planlanması hedeflenmiş ve ulaşım aksları kuvvetlendirilmiştir.

Barselona’da kentin sahne olduğu dönüşüm (yeniden canlandırma) sürecinin gerçekleştiği alanlar;

1) El-Raval bölgesi

Çoğunlukla yoksul, göçmenlerin; düşük gelir grubunun barındığı, merkezde yer alan çöküntü bölgesi olarak ifade edilebilir.

2) Bari Gothic

Katedral, kilise, müze gibi anıtsal yapılar ile turistik aktiviteler açısından önem taşıyan tarihi, sanatsal ve kültürel birçok eserin yoğunlaştığı merkez alanı olarak ifade edilebilir.

3) Antik Yerleşim Bölgesi

Roma ve Ortaçağ döneminin izlerini taşıyan, Barselona’nın eski yerleşim bölgesi

4) Barcelonetta ve eski liman alanı

Eski limanın bulunduğu bölgeye dönüşüm sürecinde verilen genel isimdir. Tez kapsamında incelenecek olan “Liman Alanı”nı ifade etmektedir.



Şekil 3.3 : Liman alanı endüstriyel alan kullanımı (Özgün)

Barselona liman alanında yeniden değerlendirilme kapsamında ele alınan kıyı alanı, limanın en eski bölgesinde yer alan 54 ha alana sahip bir bölgenin dönüşümünü içermektedir.

“Eski liman alanı olarak adlandırılabilcek olan bu alan, genel olarak “terk edilmiş” olarak nitelendirilebilecek bir alan olup, düşük bir düzeyde endüstriyel faaliyetlerin bulunduğu bir alanı kapsamaktadır.

1989 ve 1995 yılları arasında gerçekleştirilen uygulamaların ilk kısmının kapsamı aşağıdaki gibidir:

- 1) Eğitim ve kültürel açıdan gelişim; Katalunya Tarih Müzesi, El Far Feneri vb.
- 2) Port Vell Limanı’nın kamuya açık alanlarının düzenlenmesi; rıhtım ve şehri bağlayan bir köprü
- 3) Sea World alanını kapsayan bir rekreasyon alanı oluşturulması; sinema, İmax vb..
- 4) Bir odak noktası oluşturulması, kafeler, restoranlar, vb.
- 5) Spor alanının geliştirilmesi
- 6) Yeni gemi terminalleri oluşturulması ve Barselona Limanı’nın Akdeniz gemilerinin uğrak noktalarının başını olusturmasına izin verilmemesi

Programın ikinci aşaması ise 1995’ten günümüze devam eden bir gelişim sürecidir. Bu kapsamda hedeflenenler şöyledir:

- 1) Bölge limanı ve rekreasyon amaçlı oluşturulan limanın birbirinden ayrılmasını sağlamak amaçlı yeni bir giriş düzenlenmesi,
- 2) Limanın iki bölgesini bağlayan bir köprü oluşturulması,
- 3) 135.000 m2 alana sahip alan içerisinde konferans salonu, iş merkezi, bir otel, restoran ve barların bulunduğu Dünya Ticaret Merkezi yapımı,
- 4) 90 m yüksekliğe sahip ve yeni liman girişinde bir otel yapımı

Proje alanının %20’sini oluşturan yapı alanlarının dağılımı; %22 spor alanları (yüzme havuzları), %5 enstitü alanları, %14,5 ofis alanları, %24,3 rekreasyon alanları, %15 marina ve tekne sahiplerine teknik destek alanı, %4,2 eğitim alanları, %10 var olan konaklama alanları ve %5 oteller olarak düzenlenmiştir. Alanın geri kalan yapısı ise marina alanını da kapsayan su, ulaşım bağlantıları ve kamusal alanlardır.

Bu plan ile Barselona, kamusal alanların kalitesinin arttırıldığı ve kullanımının geliştirildiği, kent merkezi ve Olimpiyat Alanı'nı bağlayan 2 kilometrelik bir serbest kumsal alanının oluşturulduğu bir kente dönüştürülmüştür. Diğer yandan ise Barselona'nın geleneksel bir spor dalı olan yüzme için de, oluşturulan yüzme havuzları ve spor alanları sayesinde Barselona 2003 Yüzme ve Sutopu Şampiyonluğu'na ev sahibi yapmıştır.

5) Şehrin eski sanayi merkezi olan Poblenou bölgesi (22@Barcelona)

22@Barcelona, halkın girişimi ile gelişecek 925.482 m²'lik geliştirilecek alanın %47'sini kapsayan altı bölge sunmaktadır. Bunların dışında kalan bölgeler ise özel ya da kamu girişimi sayesinde geliştirilecek olup yenilenmenin kentsel planlamaya, ekonomik ve toplumsal gereksinimlere uygun olmasını sağlamak açısından farklı plan alternatifleri ile beraber sunulmaktadır.

Proje alanı ulaşılabilirliği yüksek ve merkezi konumda yer almaktadır.

- 1) La Ronda del Litoral kıyından geçen çevre yolu proje alanını metropolitan alanın geri kalanı ile bağlamaktadır.
- 2) Metro hatları (L1, L2 and L9), tramvay hatları ve otobüs hatları proje alanını şehrin geri kalanı ile bağlamaktadır.
- 3) Yeni metropolitan tren istasyonu, gelecekteki Plaça de les Glòries El Prat uluslar arası havaalanı ile gelecekteki Plaça de les Glòries çok modlu ulaşım merkezi ile bağlayacaktır.
- 4) Gelecekteki hızlı tren istasyonu, proje alanını Avrupa hızlı tren ağına bağlayacaktır.
- 5) Bisiklet servisi, Barcelona Belediyesinin yeni kamusal ulaşım modu olarak benimsenmiştir ve Poblenou mahallesinde birçok istasyon kuracaktır.

En iyi uyumu sağlamak ve süregelen kullanım ve işlevler üzerinde herhangi bir travmatik etki yaratmamak amacı ile 22@Barcelona, dışarıdan, detaylı bir planlama süreci dayatmamaktadır.

Bunun yerine, son durumun her projenin çevresinin belirli özelliklerine uyum sağlayıp gelişerek tanımlanmasına izin vermektedir.



Şekil 3.4 : Barselona 22@ çalışma alanı (www.22barcelona.com)

Yeni inşa edilen Vila Olímpica ve Diagonal Mar alanlarının yanı sıra, çoğu sanatçı ve genç çalışan, eski fabrika ve depoları loft, galeri ve dükkanlara dönüştürmüştür.. Sanat ve tasarım okulları ve stüdyoları açılmış, böylece bölge yaratıcı bakış açısı ile tanınır hale getirilmiştir.

Aynı zamanda Barcelona'nın doğu bölgesinin yenilenmesi açısından önem taşıyan bu proje, diğer kentsel projeler ile ilişkilendirilerek şehrin doğu tarafına tamamen yeni bir düzen getirilmesini amaçlamaktadır.

Poblenou'nun etrafındaki geniş çaplı üç proje şöyledir:

- 1) Sant Andreu-Sagrera Projesi: yeni tren garının çevresinde 666.000 m²'lik iş yerleri ve 7.900 konut projesi
- 2) Plaça de las Glories meydanını kültürel bir kavşağa dönüştüren tasarımı
- 3) Forumla ilgili çalışmaları kapsayan sahilde Frente Littoral-Besò tasarımı

Bu yerlerin Poblenou'nun çevresinde bir üçgen oluşturması, bölgenin değerini artırmakta ve kent sakinlerinin talep ettiği bir alana dönüştürmektedir.

Yenileme süreci 3 plan tarafından düzenlenmektedir. Bunlar;

- 1) Genel Metropolitan Planın Revizyonu, mevcut konutları koruyarak, yeni kullanımlar önermektedir.

3.1.4 Barselona kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar

Projenin uygulama ve yönetimi aşamasında ilk olarak, Barselona Bağımsız Liman Yönetimi tarafından eski Liman Özel Planı ile Barselona, Espana dokları ve Barselona kıyısının üzerine detaylı çalışmalar yapılarak kendi tüzel kişiliği ile yeni bir oluşum olan ve “Liman 2000” olarak adlandırılan kent planlama yönetimi oluşturulmuştur. “Liman 2000” adı verilen kent planlama yönetimi birimi öncelikle, yapılacak işleri farklı kategorilere ayırarak her biri için ihaleler düzenlemiş ve farklı hizmetler için alınan tüm ihale tekliflerini incelemiştir.

Ardından gelen süreçte belirlenen alt bölgeler için planlar hazırlanmış, birçok kamu yapısının hizmet, altyapı ve uygulama sürecinde, projeyi teşvik eden Barselona Liman Yönetimi etkin olarak rol almıştır. Barselona Kıyı Alanı Dönüşüm Projesinin uygulanması aşaması, iki ana bölgede gerçekleşmiştir. Bunlar;

1) Barselona Rıhtım Bölgesi

Geleneksel kullanımı ve anlamı sebebiyle Barselona Rıhtım Bölgesi, proje süreci dahilinde uluslar arası ve ulusal deniz yolcu taşımacılığına ayrılmıştır. Eski limana yeniden işlev kazandırılan planlama sürecinde, bu rıhtım modernize edilerek uluslar arası ticaret merkeziyle (Dünya Ticaret Merkezi) birlikte değerlendirilmiştir.



Şekil 3.6 : Barselona rıhtım bölgesi (www.22barcelona.com)

Rıhtım bölgesinde yer alan ve dönüşümün alana getirdiği en belirgin yeniliklerden biri olan Dünya Ticaret Merkezi binasının taban alanı 22.500 m², kat alanı 100.000 m²’dir. Yapının maksimum yüksekliği 37 m’dir.

Rıhtım bölgesine erişim, eski liman bölgesindeki trafiği dağıtan bir meydan ile sağlanmaktadır. Ulusal deniz terminallerine de ev sahipliği yapan ticaret kompleksi yapısı, aynı zamanda taşıdığı daire formuyla rıhtım alanına giriş kapısı niteliği de taşımaktadır.

2) Espana rıhtım bölgesi; Portvell ve Barceloneta Bölgesi

Bu bölgenin tümü, Portvell alanının eğlence, rekreasyon, ticari ve kültürel çekirdeğini oluşturmaktadır. Kuzeyinde eski liman alanının bulunduğu bu bölge, La Rambla caddesinin denizle buluşma noktasında yer almaktadır.



Şekil 3.7 : Port Vell ve Barceloneta bölgesi (www.22barcelona.com)

Bu alanda yer alan önemli prestij yapıları; Rebecca Horn tarafından Barcelonetta için tasarlanan “Homenatge a la Barceloneta” binası, “L’Aquarium” adı verilen büyük akvaryum ve alışveriş merkezi, “Monument A Colom” adı verilen ve Christopher Columbus’un anısına inşa edilmiş olan 60 metre yüksekliğindeki anıt, “Museu D’Historia de Catalunya” adı verilen ve tarihi niteliğiyle korunan değerli bir yapı olan Katalunya Tarih Müzesi olarak belirlenmiştir.

Söz konusu hedefler gözetilerek liman alanı genişletilmiş, yeni terminaller, yat limanı ve eğlence-kültür alanları oluşturulmuştur.

Söz konusu hedefler aşamalar halinde, ortaya kent ölçeğinde çekim merkezi niteliğinde eğlence, kültürel, turizm, ticari fonksiyonları da içinde barındıran, 7 kruvaziyer limanı ile yılda 1.000.000 yolcuyu alana taşıyan, kentliyi denizden koparmadan limandan gelir getirmeyi başaran bir proje ortaya çıkmıştır.

Barselona Limanı'na Kent Ölçeğinde bakıldığında tarihi dokunun limanın arkasında kaldığı, limanın ön kısmının açık denize baktığı görülmektedir. Liman alanının hemen arkasındaki kentin tarihi dokusu içinde çok sayıda ve türde müzenin, kilisenin ve katedrallerin, park alanlarının, turistik alanların yer aldığı görülmektedir. Liman alanı da barındırdığı son derece canlı olan kültür-sanat faaliyetleriyle kesintisiz erişilebilirliği son derece yüksek yaya yollarının dağılımıyla arkadaki alanlarla bütünleşmektedir. Böylece yoğun bir kruvaziyer limanının bile kentle bütünleştiği görülmektedir.



Şekil 3.8 : Barselona kıyı alanı aktiviteler (www.22barcelona.com)

Barselona da kentsel yenileme ile ilgili sorumlu otoriteler Konut ve Kentsel Planlamadan sorumlu Belediye Başkan Yardımcısı ve İçişleri Konseyidir. Hazırlanan Metropoliten Master Planları kentsel yenileme projelerinin listesini ortaya koyup 5 sene içerisinde uygulamaya geçmeyi hedeflemektedir. Master Planla ortaya koyulan politikalar şunları içerir:

- 1) Güçlü bir politika ve kentsel yenileme sürecinin yöneten yerel liderlik vurgusu.
- 2) Mevcut gayrimenkul stoklarının yenilenmesi için vergi teşvik indirimleri ve yardımları sağlamak.
- 3) Kültür merkezi, kütüphane, okul gibi kamu yararı için miras değeri olan yapıların korunması.
- 4) Kamu fonlarının kötü koşullardaki tarihi binaların renovasyonlarında kullanılması.
- 5) İç ve dış tasarımı başarılı, doğru fonksiyon kullanımlı ve yüksek standartlı binalar elde etmek için bölgedeki yapıların renovasyonlarını tamamlamak.

Barselona kentsel yenileme bölgesinde başarılı master planlar oluşturmak için yapılmış eylemler; La Rambla yaya ve cadde düzenlemesi, Ulusal Kültür Forumu alanı düzenlemesi, Port Vell Projesi, 22@Barcelona Projesi ve Diagonal Mar Projesi, Santa Caterina Pazar Alanı Düzenlemesi olarak sıralanabilir.



Şekil 3.9 : Barselona kıyı alanı kamusal ortak alanlar (Özgün)

Liman alanında cazibe yaratan eğlence, kültür ve ticari fonksiyonlu birçok yapıya rastlamak mümkündür. Bunların başında Akvaryum gelmektedir. Alandaki akvaryum Avrupa'nın en büyük akvaryumlarından biri olup içinde 11.000 çeşit balık bulunmaktadır. Diğer önemli yapı ise Imax sinema sisteminin bulunduğu sinema merkezidir. Burada izleyiciler 3 farklı projeksiyon sistemine sahip dev ekranlarda ve üç boyutlu olarak film izleme olanağına sahiptir.

Alanın içerisinde yer alan diğer yapı Katalunya Tarih Müzesi'dir. Müzede, katalunya tarihine ilişkin eserler sergilenmektedir. Deniz Müzesi ise alanda Colomb Anıtı'nın hemen yanında yer almaktadır. Burada ziyaretçilere canlı deneyimler yaşatılmaktadır. Colomb Anıtı ise limanda yer alıp asansörle tırmanarak alandaki manzarayı izleme imkanı vermektedir.

Dünya Ticaret Merkezi Binası'nda alışveriş merkezleri, ofisler ve otel bulunmaktadır. Port Vell Liman bölgesinde 9 adet terminal bulunmaktadır. Bunların 7'si kurvaziyer terminali olup çeşitli büyüklüklerdedir. Terminal A, moll adosat üzerinde yer almakta ve mega kurvaziyer gemilerini ağırlamak için inşa edilmiştir. Terminal B, hemen yanında bulunup 3600 kişilik kurvaziyer gemileri için tasarlanmıştır. D ve C daha çok transit operasyonları için kullanılmaktadır.

Barselona rıhtımı üzerinde bulunan kuzey ve güney terminallerine 3 adet orta büyüklükte kurvaziyer gemisi yanaşabilmektedir. Bu alanın karşısında yer alan Maremagnum alanına ise mega yatlarla yanaşabilmekte ve yürüme mesafesiyle şehir merkezine ulaşabilmektedir. Yine bu alana ismini vermiş alışveriş merkezi de burada yer almaktadır.



Şekil 3.10 : Liman alanı genel kullanımı (www.earth.google.com)

22@Barcelona projesinde kullanılan yasal araç ve yöntemler Port Vell'e göre değişiklik göstermektedir. Bu alan için geliştirilmiş Metropoliten Plan Kararlarında;

- 1) Sanayi kullanım kararı yerine çevreye zararsız diğer sektörlere açmak, İnşaat hakkını artırmak (2'den 2,2.-2,7'ye)
- 2) Teşvikler; araştırma ve bilimsel teknolojilere ve bölgenin hayat şartlarını geliştiren kamusal yapılara (sosyal lojmanlar, yeşil alanlar...) yatırım yapan firmaların arazileri kullanım oranının ekstradan yükseltilmesine izin vermek.
- 3) Kümelenme: Kentsel dokuyu yoğunlaştıracak şekilde düşünülen planın, aktivitelerin yoğun bir şekilde bulunduğu bir bölgede, aktörler arasında iletişim ve paylaşım oranını yükselterek daha verimli sonuçlar sağlaması beklenir. Mülk sahipleri inşaat hakkının tamamını kullanmak istiyorlarsa, yapacakları kullanımın en az %20 si @ faaliyetler olmalıdır.

Sağlanan plan esnekliğinde yenilenecek olan alanlar ve yerleşecek olan firmalar için genel bir kentsel plan yerine, her parsel ve aktiviteye göre verimi artıracak şekilde belediyenin onayından sonra bireysel yerleşim tasarımlarına izin verilmektedir.

Firmaların yapılarla ilgili bazı kuralara uyması gerekmektedir. Örneğin, eski dokunun bozulmaması; çevreye faydalı olacak yeşil alan ve kamusal altyapılara yatırım yapılması önem arz etmektedir. Projeyi tasarlayan ekipler de şehir plancıları, ekonomistler, hukukçular, sosyologlar gibi farklı meslek uzmanlarından oluşmaktadır.

Bu projenin finansmanının sağlanmasında ise;

- 1) 1992 Olimpiyat Gelirleri, Kamu-Özel ortaklığı.
- 2) Yerleşen firmaların ise bölgeyi düzenleyecek yeni mekânlara yatırım payı vermeleri gerekmektedir. Altyapı maliyetinin, %30'u kamu hizmetleri şirketleri, %70'i mülk sahipleri tarafından karşılanacaktır (kaynak: plan raporu)
- 3) Kamu Finansmanı: 22@Barcelona Proje Yardım Yönetim Birimi (Project Aid Management Unit, bölgede yer seçen ya da alana taşınacak olan firmalara, firmaların stratejik projeleri için, mevcut kamu finansmanı fırsatları konusunda danışmanlık hizmeti vermektedir.
- 4) 22@Capital: özel ve risk sermayesi yatırım ağları: Global Büyüme Programı (Global Growth Program), büyüme potansiyeli yüksek olan teknoloji şirketlerine, global olarak büyümelerine yardımcı olmaktadır. Program, MIT Entrepreneurship Center tarafından yürütülmektedir.

3.1.5 Değerlendirme

Barselona Liman Alanı yenileme ve kentsel dönüşümü örneği, mekansal düzenlemeler, sosyal, ekonomik yaklaşımlar ve sürdürülebilirlik açısından, çok katılımlı olması, özel ve kamusal aktörlerin belirlenmesi ve ulusal politikalarla eylem planlarının oluşturulması, stratejik planlama çalışmaları, alanın tarihi ve mimari nitelik taşıyan yapılarını ön plana çıkararak yeni kullanımlarla bütüncül bir şekilde ele alması, dönüşüm ve yeniden canlandırma sürecini etaplar ve alt bölgeler bazında gerçekleştirmesi ve merkez alanı ile büyük ölçüde ilişkili olan kıyı ve liman alanını büyük ölçüde kamusal kullanıma ait alanlar olarak değerlendirmesi açısından olumlu bir proje olarak nitelendirilebilir.

Park alanlarının, rıhtım boyunca yürüyüş yolları ve kamu kara ve deniz taşımacılık sistemlerinin bütünlüğü iyi bir planlama örneği olmuştur. Port Vell projesinde planlaması yapılan ulaşımın güçlü olması kamunun alana kolaylıkla ulaşılmasını sağlamıştır.

Öte yandan kamusal kullanıma kapalı alanlar ve kent ile kıyı alanının arasında oluşan bariyerler, proje alt bölgelerinin bir kısmında alınan önlemlere rağmen önüne geçilemeyen soylulaşma süreci, projenin negatif yönleridir.

1992 Olimpiyat oyunları organizasyonu kentin dönüşümünde büyük rol oynamıştır. Çeşitli faktörlerin kombinasyonunda gerçekleşen dönüşüm ve yenileme hareketi demokratik bir sürecin sonucudur.

Tüm yenileme işlemleri güçlü kamusal ekonomik katkı ve tüm bölgesel yönetim birimlerinin işbirliği ve liderliği ile gerçekleşmiştir. Özellikle fonksiyon değişiklikleri ve tarihi çekirdekte yer alan yapıların niteliğinin iyileştirilmesi adına özel sektörün plan ve projeler kapsamında katılımı çok önemlidir.

1990'lardaki yenileme faaliyetlerinde elde edilen en büyük katkı vatandaşların projelerin yürütülmesi ve stratejiler üzerinde fikir birliğine varması olarak değerlendirilebilir. Sonuç olarak toplumsal uzlaşma ve doğru strateji ve liderlikle kurumsal düzenlemeler kentsel yenileme ve dönüşüm projeleri için vazgeçilmez öğelerdir.

3.2 Cenova Kıyı Alanı

Akdeniz'in en önemli ticari ve endüstriyel faaliyetlerinin mekanı ve aynı zamanda turizm için bir geçiş noktası olan Cenova Limanı, bugün eski kentle denizi birbirine bağlayan görkemli bir turistik / kültürel alan olarak hizmet vermektedir.

Cenova Limanı toplamda yaklaşık 700 hektarlık bir alanı kaplamakta ve Eski Liman alanından başlayarak batıya doğru uzanan 20 km.'lik bir kıyı bandını oluşturmaktadır.

Cenova Liman'ı lojistik ve yolcu taşımacılığı aktivitelerini içeren; konteynır limanı, kargo limanı, kruvaziyer limanı ve feribot terminalleri ile ticari ve turistik trafiğin İtalya'daki en önemli merkezi konumundadır.



Şekil 3.11 : Cenova kıyı alanı (www.aigagenova.it)

3.2.1 Alanın seçilme nedenleri

Cenova'nın liman dönüşümü konusu kapsamında incelenmek üzere örnek alan olarak seçilmesinin temel nedeni; kentin ve liman alanının taşıdığı tarihi nitelik, kent genelinde bulunan tarihi ve mimari açıdan önemli yapılar olarak belirtilebilir.

Port Antico (eski liman) köhnemiş bir kıyı alanı iken bugün, yolcu terminallerine yakınlığı ile yeniden canlandırılmış, eski ve yeni yapıları, restoran, dükkan, tiyatro, deniz müzesi ve akvaryumu ile canlı bir kıyı alanı olarak işlev kazanmıştır. Bu işlevsellik kazandırma ve sürdürülebilir geliştirme faaliyetleri sonucu alan fiziksel, ekonomik ve sosyal açıdan kentsel ölçekte cazibe merkezi haline getirilmiştir.

3.2.2 Konum ve mekansal analizler

Cenova, nüfusu 890.000 kişi olan ve 1.838 km²'lik bir yüzölçümüne sahip olan İtalya'nın kuzey batı kıyısında yer alan bir şehirdir. Toplam 37 km'lik bir uzunluğa sahip olan sahil şeridinin 27 km'si liman fonksiyonlarına, havalimanına ve Fiera sergi merkezine ayrılmıştır. Cenova limanı Avrupa'nın 7. büyük, Akdeniz'in ise en büyük limanı konumundadır (Marshall, 2001).

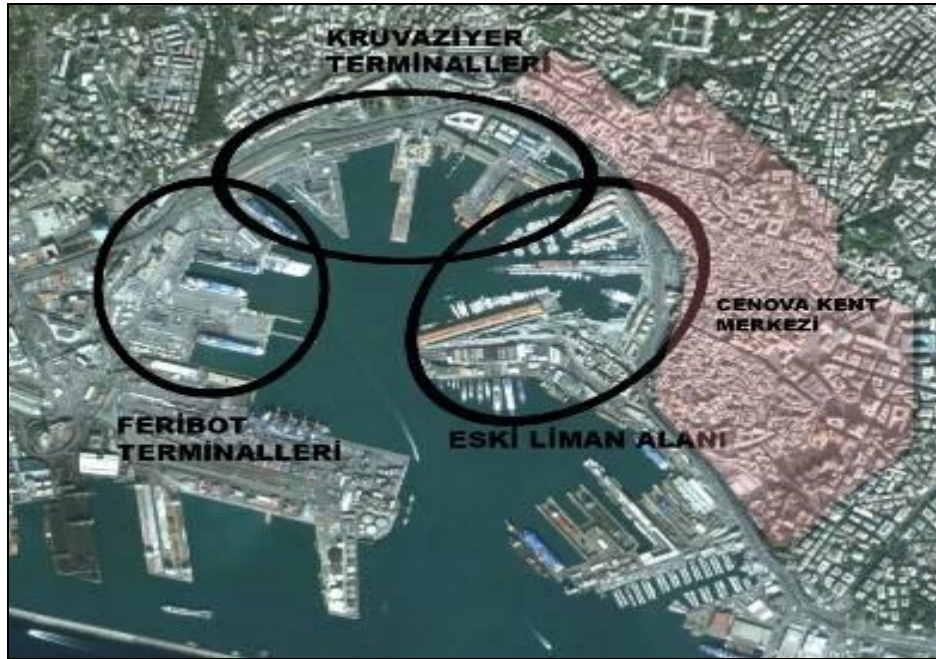
19. yüzyıldan itibaren yeni kent merkezi, kıyıdan uzaklaşarak tepelere doğru gelişen konut alanları ile birlikte ve kentin antik duvarlarının dışında oluşmaya başlamıştır.

20. yüzyılda Cenovalılar tarihi merkezi terk ederek yeni gelişen alanlarda ikamet etmeye başlamıştır. Kent, yeni ve geniş endüstriyel yapıların oluşmasıyla, yeni kıyıya paralel olan vadiler üzerinde batı ve doğu yönünde genişlemeye devam etmiştir.



Şekil 3.12 : Cenova kent dokusu hava fotoğrafı (www.aigagenova.it)

20. yüzyılda, sanayi limanı aşamalı olarak batıya doğru genişlemeye devam etmiştir. Konteyner sisteminin gelişmesiyle birlikte daha modern tekniklerle batıya doğru genişleyen liman alanı, tarihi kent yanında yer alan tarihi liman terk edilmesini beraberinde getirmiştir. Dünya üzerindeki birçok kıyı kenti gibi bu durum, kent ekonomisinin dayalı olduğu sanayi sektörü için önemli bir darbe olmuştur.



Şekil 3.13 : Kıyı alanı kullanımı – tarihi kent merkezi ilişkisi

Bu ekonomik kriz karşısında Cenova yerel yönetimi, kent kıyısını yeniden tasarlamak üzere önemli turizm faaliyetlerini ve ek aktivitelerini kapsayan karma bir plan hazırlamaya başlamıştır. 1964 yılına tarihlenen “Eski Limanın Planı”, planın hazırlandığı dönem için tipik bir plan özelliğindedir ve kenti bütüncül bir şekilde değerlendirmekten uzaktır. Bu plan, sadece liman faaliyetlerini içermekte ve limanın gelişmesini öngörmektedir.

1964 planı, otoritelerce tamamen yanlış olduğu düşünülen bir kararla Cenova kentinin Akdeniz’deki ana liman rolünü sürdüremeyeceğini savunmuştur. Bunun sonucu olarak 1970’lerde endüstri ve liman faaliyetlerinin rasyonelleşmesi ile gemi faaliyetleri Akdeniz sahasından uzaklaşmış, deniz ticareti Kuzey Avrupa limanlarına kaydırılarak, bu limanlar büyütülmüş ve Cenova limanı köhneme sürecine girmiştir (Marshall, 2001).

İtalya’da kıyılar, doğal değişim ve ana kara parçasındaki organize gelişmelerle birlikte limanlara çısından büyük gelişmeler göstermiştir. Ekonomik açıdan ülkenin en zengin bölgesi Padana Deltası’nın hemen yanında bulunan ve ticari trafiğin merkezi durumunda olan Liguria Bölgesi, liman bakımından oldukça gelişmiş bir bölgedir. Malların yükleme ve boşaltma tonajı bakımından İtalya’nın en büyük limanı Cenova’dır.



Şekil 3.14 : Kıyı alanı yerleşim dokusu (www.porto.genova.it)

3.2.3 Cenova kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri

Çok merkezli bir kent olan Cenova’da, kentsel alanın ortasında liman ile direkt bir bağlantısı bulunan tarihi merkez yer almaktadır. Uzun bir geçmişe, güçlü kamu sektörüne ve yolcu-kargo trafiği bakımından Akdeniz’in en yoğun limanına sahip olan 19. yüzyıl sanayi kentinin merkezi, eski (tarihi) çekirdeğin dışında yer almaktadır.

Son 10 yılda Cenova, bir endüstri kenti olmaktan çıkıp, elektronik ve iletişim alanında uzman şirketlerin yer aldığı hizmet sektörünün birincil sektör haline geldiği bir kent olmasına sebep olan büyük dönüşüm süreçleri geçirmiştir. Bunun yanında Cenova’da, kültür ve turizm alanlarına da ciddi yatırımlar yapılmıştır.

130.000 m²’lik (13 ha.) Tarihi Liman; (7 ha. Kapalı alan ve 6 ha. Açık alan) kentsel dönüşüm projelerinin en iyi örneklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Mandraccio adlı eski limanın, Cenova Kent Meclisi’nin desteği ile 1992 yılında başlayan modern düzenlemeler sonucunda Cenova Limanı’nın yeniden canlandırılması sağlanmıştır.



Şekil 3.15 : Kurvaziyer terminal alanı (www.porto.genova.it)

Cenova Kent Meclisi kıyı alanında öngörülen kentsel yenileme ve fonksiyon değişiklikleri ile Cenova Kıyı Alanının; tarihi liman kimliğini yeniden kazandırmak ve kültürel aktiviteleri, konferans sergi ve fuar alanları ile geliştirerek ulusal ve uluslar arası bir turizm merkezi oluşturmayı amaçlamaktadır.

Günümüzde Tarihi Liman 13 ha.'lık yaya bölgesinde yıllık 250'nin üzerinde düzenlenen aktiviteleri ile 3.5 milyon ziyaretçi çekmektedir.

Cenova'nın 2004 yılında Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi ile turizm ağırlıklı aktiviteler hız kazanmış; Kruvaziyer liman alanının geliştirilmesi ve eski liman alanı dönüşümü bu yöndeki önemli gelişmeler olmuştur.

Liman Alanı içerisinde; Eski Pamuk depolarında günlük 1000 kişiyi ağırlayan açık tiyatro, konser ve gösteriler yapılmaktadır. Fuar ve Festival alanları önemli açık alanlar olarak görülmekte; konser, kongre, gösteri ve spor gibi kamusal aktivitelerin kullanımına sunulmaktadır.

Yaya ağırlıklı düzenlemelerle meydanlaşmaların ve açık alanların oluşturulduğu Eski Liman alanında müzeler yer almakta ve her yıl kültürel etkinlik kapsamında standlar açılarak ziyaretçiler bu alana gelmektedir. Her yıl ortalama 350.000 ziyaretçinin katıldığı boat show gibi önemli etkinliklerin yapıldığı Cenova'nın uluslararası fuar alanı da bu bölgede yer almaktadır.



Şekil 3.16 : Fonksiyonel alan dağılımları

Cenova'nın sanayi kenti olduğu yıllarda gerçekleştirilen endüstriyel faaliyetler, belediye ve liman yönetimi tarafından kurulmuş zoraki bir ilişki çerçevesinde gerçekleştirilmekteydi. Zoraki de olsa böyle bir birliktelik, çeşitli farklı grupları da içeren 'kültürel dönüşüm süreci'ni başlatmak için ortak bir zeminin kolaylıkla kurulmasını sağlamıştır. Cenova Üniversitesi, "Liman Otorite Plan Birimi"nin oluşumunda önemli bir rol oynamıştır.

Bu birimde; akademik kadro, araştırmacılar, danışmanlar ve öğrenciler yer almıştır. Birim içinde; diğer planları incelemek, planlar arasında karşılaştırma ve kıyaslamalar yapmak ve bu konuda bilgi edinmek üzere konferanslar düzenlenmiştir. Liman Otorite Plan Birimi; Ticaret Birliği, Liman İşletmecileri ve Kullanıcıları Komitesi, Kent ve Bölge Meclisleri, Liman Ofisi ve Gümrük Ofisi gibi kamu yönetim birimleri ile sürekli bir ilişki ve iletişim içinde olmuştur (Marshall, 2001).

Bu dönüşüm örneğinde de çok katılımlı bir süreç gözlemlenmiştir. Yerel yönetim, dernek temsilcileri ve yerel halkın temsilcileri eşgüdümlü olarak çalışarak; belirledikleri ortak hedefler doğrultusunda bir dönüşüm süreci yürütmüşlerdir.

3.2.4 Cenova kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar

Tarihi Liman'da yapılan kıyı alanı düzenlemeleri ile bugün Cenova Kıyı Alanı; meydanlar, açık alanlar ve rekreatif alanları ile yerli – yabancı ziyaretçiler tarafından yoğun olarak ziyaret edilmekte ve yaya bölgeleri olarak aktif bir biçimde kullanılmaktadır.

Her yıl ortalama 1.250.000 kişi tarafından ziyaret edilen Akvaryum 2500 m²'lik sergileme alanı, galerileri ve satış birimleri ile alanın önemli cazibe noktalarından birini oluşturmaktadır.



Şekil 3.17 : Kamusal açık alanlar (www.porto.genova.it)

Cenova Limanı'nda yolcu terminallerinin, (feribot ve kruvaziyer terminalleri) planlanması, inşa edilmesi ve işletmesi; 1987 yılında kurulan Stazioni Marittime s.p.a şirketine aittir ve bu şirket 2040 yılına kadar işletme hakkında sahiptir. Eski limanla birleştirilen yeni liman, feribot ve kruvaziyer gemilerinin yolcu taşımacılığı için ayrılmış bir bölüm olarak kullanılmaktadır. Terminallerle bütünleşen demiryolu sistemi ile şehir içine ulaşım sağlanmakta ve böylece liman şehirden kopuk olmamaktadır.

250.000 m2 (25 ha.)'lik bir alan içerisinde toplam 5 adet terminal; feribot (2) ve kruvaziyer terminalleri (3) bulunmakta ve 3000 metrelik rıhtım alanına ve 14 demirleme noktasına sahip bulunmaktadır. Yolcu terminalleri; 5 kruvaziyer gemi, 13 feribot ve 4 milyonun üzerinde feribot yolucusuna hizmet eden bir alan olmuştur. Bu terminallere hizmet veren 400 araçlık bir otopark da bulunmaktadır.

Kruvaziyer Liman terminali olarak eski denizcilik işletmesi istasyon binası (Ponte dei Mille) restore edilmiştir. Terminal binası yüksek kalite hizmetlerin sunulduğu, güvenliği olan ve konfor standartlarına uygun olarak donatılmış ve teknolojik açıdan ileri düzeyde tasarlanmıştır. 10.000 m2'lik bu bina içerisinde geniş yolcu holleri, check – in alanları, free shoplar, bekleme salonları, müzik ve video gösterimleri vb. aktiviteler yer almaktadır.

Terminal, son nesil 2 kruvaziyer ve daha küçük 1 kruvaziyer gemisini aynı anda karşılayabilmekte ve günde 10.000'in üzerinde yolcuya hizmet verebilmektedir. Bir diğer kruvaziyer terminali olan Ponte Andrea Doria terminali ise 3500 m2'lik alanı ile günlük 8.000 yolcuya hizmet verebilmektedir.

Özellikle restore edilerek kruvaziyer terminali olarak kullanılmakta olan Ponte Mille Terminali; tarihsel, kültürel ve sanatsal geçmişi ile günümüzün modern ve fonksiyonel kullanımının önemli bir buluşma yeri olmuştur.



Şekil 3.18 : Liman alanı aktiviteler www.porto.genova.it)

Cenova kenti, kentin genel üst ölçekli planı ile birlikte ele alınan “Liman Master Planı”na sahip ilk İtalyan kentidir. Bu plan bütünü sayesinde, kentin yakın geleceği için kentsel ve stratejik planlamayı bir arada geliştirmek mümkün olmuştur.

Batıda bulunan Darsena alanı özel proje alanı olup, tarihi çekirdeğin kıyısında konumlanmıştır. Liman alanının ticaret merkezi olarak önem kaybetmesi ile Scio alanında bir Ekonomi ve Ticaret Üniversitesi oluşturulmuştur.

Tüm tarihi liman bölgesinin gelişimi ile bağlantılı olarak Darsena öze proje alanının dönüşümü de sürmüştür.

Belediyenin özel proje alanı olan Darsena ile ilgili hedefleri şunlardır:

- 1) Üniversite faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin Galata alanıyla bütünleşmesini destekleyen yeni ve tamamlayıcı aktivitelerle kentsel ve çevresel gelişimini sağlamak
- 2) Kamu alanı ve altyapısının gelişimini sağlamak
- 3) Alanın Pra'ya bağlanmasını da dikkate alarak yaya ve taşıt yollarının düzenlenmesini sağlamaktır.

Kamusal servis olanaklarının oluşturulması ve tanıtılması ile alan ekonomisini canlandırmak ve yeni ticari faaliyetleri (barlar, restoranlar, vb) ve yeni konut gelişimini sağlamak; projenin hedefleri arasındadır.



Şekil 3.19 : Gece ve gündüz liman hareketliliği (Üzmez, 2008)

Ponte Parodi alanının dönüşümü, tarihi limanın ortasında büyük bir merkezin inşa edilmesini hedeflemekte ve deniz kıyısında kültürel aktiviteler içeren geniş kamusal nitelikli bir meydanın yapılmasını içermektedir. Bu hedefe ulaşmak için, amacı; uluslararası düzeyde kent imajını tanıtan yapı ve geniş bir alan yaratmak olan uluslararası mimari yarışma düzenlenmiştir.

Dönüşüm süreci içinde hazırlanan Cenova Master Planı, kentin ve limanın planlarını özetler niteliktedir. Kent ile liman arasında üretken bir bağ kuran plan, liman yönetimi tarafından 2000 yılında resmen kabul edilmiştir. Master planının amacı, kent gelişiminin yeni dokusuna katkıda bulunmaktır. Kentin gelişimi, üst ölçekli gelişmeler sonucunda ayrı bir şekilde değerlendirilmeye başlanan kent ile limanın ayrımını kabul etmeyerek, fiziksel ve yapısal açıdan kapsamlı bir tutum almıştır (Marshall, 2001).

Kıyı alanında, liman alanı ve liman kullanımının yeniden tanımlanması, eski tarihi kıyı alanında değer artışı sağlamıştır. Bu durum, kıyı alanının tarihi kent merkezinin bir parçası olduğu fikrini herkese kabul ettirmiştir. 1980’lerde kent, Ripa’daki sanayi izi taşıyan kıyı parçalarını tahsis etmiş ve gümrük alanı, demiryolu, karayolu gibi işlevsiz parçaları; kent-kıyı arasındaki bariyerleri kaldırmıştır.

Liman Master Planı’nın amacı, Avrupa ile Asya arasındaki trafik hacmini geliştirmektir.



Şekil 3.20 : Quartieri Antichi bölgesi (www.porto.genova.it)

Liman için potansiyel gelişme alanları, konteyner ve yolcu gemisi trafiğinin sağlandığı alanlar ve gemi onarım alanları olarak belirlenmiştir. Liman etrafında yer alan kent dokusu, limanın gelişimini sınırlandırmaktadır. Hazırlanan planda, liman için gereken gelişimi sağlamak için 3 olanak belirlenmiştir. Bunlar:

- 1) Mevcut liman alanının etkin kullanımını sağlamak
- 2) İmalat endüstrisinin terk ettiği kıyı alanlarının yeni liman kullanımına açılması
- 3) Denizin doldurulması yöntemiyle liman gelişme alanlarının yaratılması

Toplam 700 hektarlık bir alanı kapsayan liman alanının dönüşüm süreci sonunda kazandığı içerik şu şekildedir:

250.000 m2'lik alan içinde 5 adet terminal: 2 feribot terminali (13 feribot için) 3 kruvaziyer terminali (5 kruvaziyer gemi için), 3000 m2'lik rıhtım alanı ve 14 demirleme noktası.



Şekil 3.21 : Acquario bölgesi (www.porto.genova.it)

Kruvaziyer Liman terminalinde, eski denizcilik işletmesi istasyon binası restorasyon yöntemi ile yenilenmiştir.

Yenilenen istasyon binası içinde yolcu holleri, check-in alanları, free-shoplar, bekleme salonları, müzik ve video gösterimleri gibi aktiviteler yer alır. Yenileme süreci sonrasında terminal alanının tarihsel, kültürel ve sanatsal geçmişi, günümüzün modern ve fonksiyonel kullanımı ile birleştirilerek, liman alanı içindeki önemli bir buluşma yeri olmuştur (Marshall, 2001).

Port Antico adı da verilen eski liman alanı, yenileme çerçevesinde yeniden canlandırılmış; eski ve yeni yapıları, restoran, dükkan, tiyatro, deniz müzesi ve akvaryumu ile canlı bir kıyı alanı olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Marshall, 2001).

3.2.5 Değerlendirme

Günümüzde kruvaziyer turizminin; liman alanlarının dönüşümünde önemli bir belirleyici olduğu görülmektedir. Cenova Liman Alanı'nda yaşanan 20 yıllık dönüşüm hareketinde; süreçler, yapılanmalar ve fonksiyonel çeşitlenmeler Haydarpaşa çalışma alanına ışık tutması çerçevesinde incelenmiştir.

Cenova Limanı'ndaki ticari faaliyetlerinin yanı sıra yoğun kruvaziyer ve feribot taşımacılığı ile hareketlenen ve günlük 10.000'in üzerinde yolcu trafiği ile şekillenen bir liman alanı olduğu görülmektedir. Bu yoğunluğu kentin kendi coğrafi konumu, önemli stratejik noktalara yakınlığı ve ulaşım bağlantıları desteklemektedir.

Özellikle terminalin otoyol bağlantılarının güçlü olması ve dolayısıyla havaalanına yakınlığı bölgenin erişilebilirliğini arttırmaktadır. Terminal alanlarında otopark alanları oluşturulmuştur. Ayrıca Terminallerle bütünleşen demiryolu sistemi ile şehir içine ulaşım sağlanmakta ve böylelikle liman şehirden kopuk olmamaktadır.

Haydarpaşa Liman alanında önerilecek aktivitelerinin başarılı bir şekilde sürdürülmesi açısından ulaşım ve çevre bağlantılarının alana getirilecek fonksiyon değişimleri ve yoğunluklar bağlamında yeniden kurgulanması önemlidir.

Tarihi Liman alanı ve kıyı alanında bütüncül bir şekilde yapılan kıyı alanı düzenlemeleri sonucunda bugün Cenova Kıyı Alanı; meydanlar, açık alanlar ve rekreatif alanları ile; yerli ve yabancı ziyaretçiler tarafından yoğun olarak ziyaret edilmekte ve yoğun bir talep ile kullanılan aktif yaya bölgelerini oluşturmaktadır.

Tarihi niteliğe sahip olan alanlar açısından gösterdiği duyarlılık, liman alanının değerlendirilmesinde yaya ve kamusal kullanım alanlarına verdiği önem ve süreç boyunca yerel halkın katılımına verdiği değer sebebiyle benzer liman alanı dönüşümü uygulamalarında örnek alınması gereken unsurları bünyesinde bulunduran bir liman alanı dönüşümü örneği oluşturmaktadır.

Liman alanının dönüşümü süreci ve tarihi liman alanına yüklenen yeni işlevlere ilişkin çeşitli veriler, aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Alan için önerilen kullanımlardan deniz müzesi, ticaret işlevi, vb işlevler, alanın tarihi kimliğini yaşatırken, fuar, festival alanları, konser, kongre ve spor alanları, vb işlevler geniş toplanma ve dinlenme alanlarını oluşturmuş, alanın ekonomik sürdürülebilirliği de kruvaziyer liman, feribot limanı, restoran, akvaryum gibi işlevlerle sağlanmıştır.

Cenova'nın 2004 yılında Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi ile turizm ağırlıklı gelişmeler hız kazanmış; Kruvaziyer liman alanının geliştirilmesi ve eski liman alanı dönüşümü bu yöndeki önemli gelişmeler olmuştur. İstanbul 2010 Kültür Başkentliği ile Haydarpaşa'nın stratejik bir alan olacağı öngörüsü bu açıdan önemlidir.

Cenova Liman Alanı sadece yolcu ve yük limanı olarak kullanılmamaktadır, çok fonksiyonlu - karma bir kullanımla kamusal bir alan olarak geliştirilmiş ve ulusal - uluslararası bir cazibe merkezi olarak tarihi kentle bütünleşmiştir.

25 ha. lık kruvaziyer ve feribot Alanı ile 13. ha'lık tarihi liman rekreasyon alanı ile silüete saygılı, fonksiyon çeşitliliği olan, liman alanı olarak görsel ve fonksiyonel bütünlüğü olan ve ticari - turizm aktiviteleri ile ekonomik getirisi olan bir alandır.

Cenova Kruvaziyer Liman terminalinin eski liman ve şehir merkezi ile ahenkli ve başarılı bir biçimde harmanlanması, liman alanlarının dönüşümünde ve kamusal alan kavramının kıyı alanlarında yeniden düşünülmesinde önemli bir çıkış noktası olacaktır. Bu bağlamda; kıyının turizm ve rekreasyon ile yeniden tanımlanabileceği ve kentlinin su ile ilişkisini sağlayabilecek politikalar geliştirilmelidir.

3.3 Londra (Dockland) Kıyı Alanı

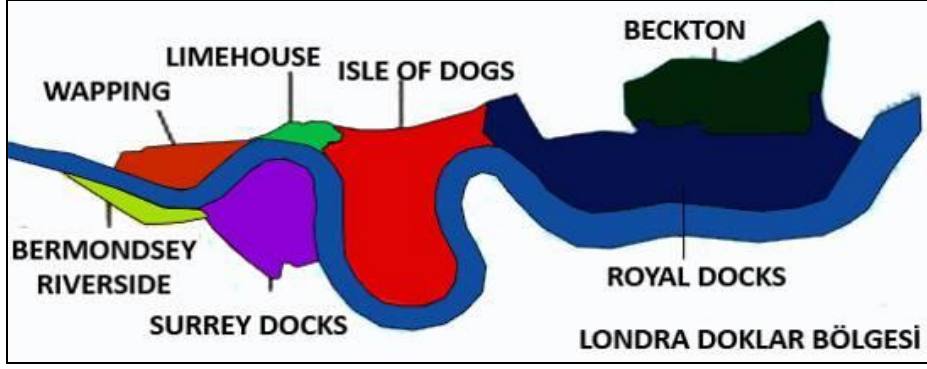
Londra'nın boş kıyı alanları 1980 ve 1990'larda merkezi hükümet tarafından marka değeri taşıyan yeni karma kullanım alanlarına dönüştürülmüştür. Dönüşüme neden olan faktörler, süreçleriyle beraber organizasyon şemaları ve sonuçları bu bölümde açıklanmıştır.

Kentsel yayılma 20.yüzyılda İngiltere kentsel politikaları içerisinde en büyük problem olarak görülürken yakın gelecekte bunun yerini kentsel dönüşüm, kompakt ve sürdürülebilir gelişme baskıları almıştır (Ward, 2004).

Küresel ekonominin merkezlerinden biri olan Londra, endüstri devrimleri sonrası İngiliz şehirlerinin ekonomik yeniden yapılanmalarının negatif etkilerini paylaşmasına rağmen gelişen şehir statüsünü korumaktaydı.

Bununla beraber desantralize edilen eski sanayi alanlarının dönüşümünü gündeme gelmiştir. Bu dönüşümden üretime dayalı tesisler kadar liman alanları ve demir yolları etkilenmiştir (Fraser, 2004).

Özellikle 1970 ve 1980'lerdeki görkemli inşaat projelerinin ve şehir merkezindeki çok sayıda yeniden gelişme alanlarının mülkiyeti İngiltere Demiryolları ve Londra Kıyı Alanı Otoritesi'ne aitti (Fainstein, 1994).



Şekil 3.22 : Londra doklar bölgesi (www.lddc-history.org.uk)

3.3.1 Alanın seçilme nedenleri

1980’lerden itibaren etkisini hızla arttıran küreselleşme Londra’nın küresel ekonomide önemli bir rol üstlenmesini sağlarken, sosyal ve mekansal anlamda hızlı bir dönüşüm geçirmesine neden olmuştur. Kentsel mekan, özellikle de kent merkezi, küresel ekonominin gereksinim duyduğu gerekli altyapı, ofis binaları ve çalışanlarına yönelik konut alanlarını karşılamak için hızla şekil değiştirirken artan insan hareketliliğine bağlı olarak daha kozmopolit bir yapıya bürünmüştür.

İngiltere’nin Londra kenti kentsel dönüşüm yaşayan en önemli örneklerden birisidir. Bu bölgede de kentsel dönüşümün ortaya çıkışının nedenleri olarak 1970’lerden itibaren günümüze kadar endüstriyel üretimdeki % 50 azalma ve buna bağlı olarak nüfusun da % 25 oranında azalması gösterilmektedir.

Diğer Avrupa başkentleriyle karşılaştırıldığında Londra “görece düşük yoğunlukta” bir kenttir. Barındırdığı nüfusun ve işgücünün çoğunluğu uydu kentlerdedir. Bu alan toplam yayıldığı alanın 2/3’ünü oluşturmaktadır. Gerek yeşil alanlar ve su kaynaklarının bulunduğu açık alanlar gerekse farklı büyüklük ve işlevlere sahip merkezleri ile iyi kurgulanmış bir kenttir. Ancak dönemsel olarak Londra’yı değişime zorlayan bazı gelişmeler yaşanmıştır. Bunlar:

- 1) Nüfus artışı,
- 2) Ekonomik büyüme,
- 3) Çevre sorunları,
- 4) Yaşam anlayışının (değerlerin) değişimi,

Londra'daki kentsel dönüşüm, tarihi kent merkezini, tersaneleri, mevcut antrepo-depo yapılarının yeniden işlevlendirilmesini, merkezde kültürel, eğlence işlevlerinin yaratılmasını, marina fonksiyonunun getirilmesini içermektedir. Kent merkezi ve merkezi çevreleyen bölgelerde bu dönüşüm gerçekleştirilmiştir.

1960'larda Londra'daki kent merkezinin artık günün getirdiği ihtiyaçlara cevap veremez duruma gelmesi ve denizcilikte yaşanan değişimler sonucu Thames nehrinde bulunan dokların bulunduğu alanların yeniden değerlendirilmesi için bir fırsat yaratmıştır (Gülersoy, 1995).

Bu değişim çalışma konusu olarak seçilen Haydarpaşa kıyı alanının içinde bulunduğu liman alanlarındaki değişen teknolojik koşullar ve desantelize faaliyetleri ile örtüşmekte olup kent içerisinde kalmış yapı adalarının yeniden fonksiyonlandırılması adına örnek çalışmalardır.

3.3.2 Konum ve mekansal analizler

Doklar bölgesi, Londra'nın kuzey ve güneydoğu bölgelerini kapsayan İngiltere'deki kıyı alanlarının yarı resmi adıdır. Southwark, Tower Hamlets, Newham ve Greenwich mahallerinin bir bölümünü oluşturmaktadır.

Zamanında dünyanın en büyük limanlarından olan Dok Bölgesi eski Londra'nın bir parçası olarak liman faaliyetlerinin uzaklaştırılmasıyla daha çok ticari ve konut gelişimine esas olacak şekilde planlanmıştır.

Büyük bir alanı işgal eden Doklar bölgesi, son 30 yılda nüfusu neredeyse 2 katına çıkarak hem büyük iş merkezleriyle hem de yaşamak için giderek kabul edilebilir bir alan olmayı başarmıştır. Bu bölge 2.200 hektar Doğu Londra kent dokusu içinde sıkışmış 710 hektarlık fonksiyonel anlamda terk edilmiş sanayi alanlarını ve 180 hektarlık kıyı alanlarını kapsamaktadır.

Dok bölgesi sanayi faaliyetlerinden ötürü son derece kirlenmiş olup arındırılması gereken bir alandır. Yaklaşık 40.000 işçi bu bölgede konfordan yoksun eski işçi evlerinde yaşamıştır. Tüm durdurulmuş deniz ve sanayi ile ilişkili faaliyetler ve bununla beraber yeni kentsel gelişim alanlarına ihtiyaç duyulması şehir içinde yeni bir şehir yaratma imkânını ve fırsatını gündeme getirmiştir.



Şekil 3.23 : Londra doklar bölgesi – mekansal dağılım (www.lddc-history.org.uk)

Devlet, hukuksal ve finansal anlamda güçlü olan Londra Doklar Bölgesi geliştirme şirketini (LDDC) ana yüklenici olarak seçmiş olup, yeni araziler üretmek, proje geliştirmek ve yürütmek daha sonrasında ise özel sermaye geliştiricilerine bina haklarını satmayı hedeflemektedir.

3.3.3 Londra kıyı alanı kentsel koruma ve geliştirme stratejileri

1980 yılında çıkartılan Planlama ve Arazi Yasası ile Docklands'deki değişimi araştırarak kentsel yenilemeler ve yeniden geliştirmeler için stratejiler oluşturacak yeni bir kurumun kurulması kaçınılmaz olmuştur.

1981 yılında kamu ve özel sektör birlikteliğine dayalı 11 ortaklığın ilki, Çevre Bakanlığınca atanan üyelerden oluşan LDDC'dir.

Londra Doklar bölgesindeki ilk gelişmeler büyük ölçüde deneysel nitelikte olup bir plan dahilinde ve detaylı imar planları oluşturarak şekillendirilmemiştir. LDDC geliştiriciler ile toplantılar düzenleyerek teklif edilen önerilerin çoğunu kabul ederek yol almıştır.

Birden fazla işlevli, karma kullanımlı yapılar ve çeşitlendirilmiş zengin peyzaj öğeleri kabul edilip mümkün olduğunca geçmişte deniz ile ilişkili mirasa sahip yenilenmiş depo binalarını koruyan bir yaklaşıma vurgu yapılmıştır. Bu projeyle 150.000 kadar ağaç dikimi de gerçekleştirilmiştir.

LDDC kurulduğundan beri dok alanının fiziksel ve fonksiyonel olarak tamamlanmasını sağlayacak stratejiler zaman içinde yeniden düzenlenmiştir. 1981 ve 1995 yılları arasında, 4 farklı mekansal strateji dok alanına uygulanmıştır. Bu stratejiler;

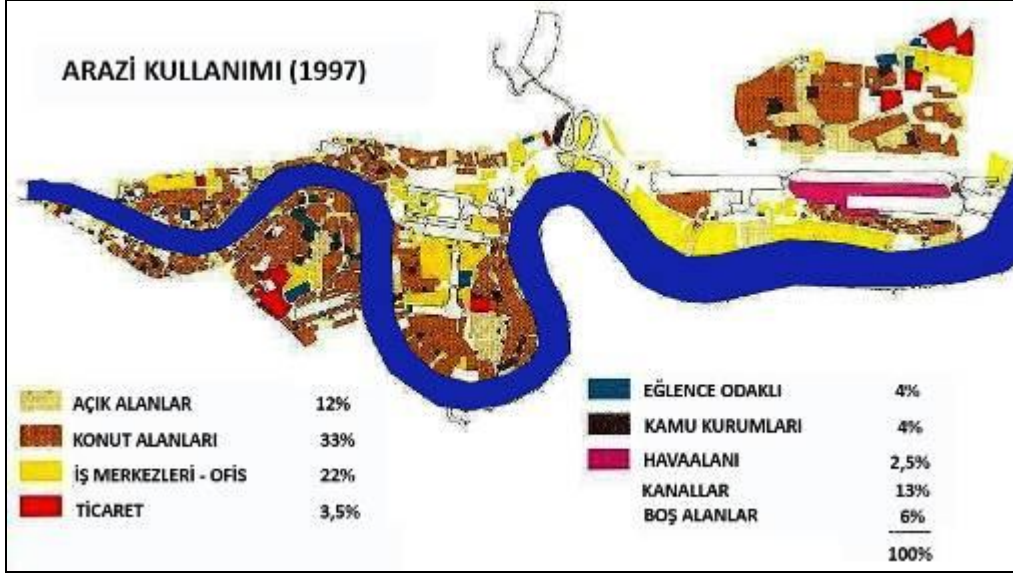
- 1) Dokların tümü için dengeli bir şehirselleştirme kavramı,
- 2) Sınırlanan kent planı,
- 3) Yeni bir merkezileşmenin geliştirilmesi,
- 4) Kentin yapısı ve şekli arasında yeni bir ilişkidir (Meyer, 1999).

Thames nehri üzerinde 4 proje alanı geliştirilmiştir. Bu projeler Isle Of Dogs, Wapping, Surrey Docks ve Royal Docks'dur. Kentsel ölçeğe sahip olan Docklands Projesi'nin yeniden geliştirilmesi için temel hedef; terk edilen dok alanlarındaki fiziksel, sosyal ve ekonomik sorunların yanısıra ulaşım ve altyapı sorunlarını da çözmek olmuştur. Bu şekilde kentle ilişkileri kopan alanı, yeniden yaşayan bir bölge haline getirmek amaçlanmıştır.

Bu bölge için hazırlanmış 1944 yılındaki Abercrombie Planı ve 1951 Kent Meclisi tarafından hazırlanan geliştirme planları varolan sorunlara çözüm olamamıştır (Hinsley ve Malone, 1996).

Bu da gösteriyor ki dönemin fiziksel, ekonomik ve sosyal şartlarına uygun olmayan sürdürülebilirlikten uzak planlama yaklaşımları, koruma ve geliştirme dengesi oturtulmamış mekansal planlama stratejileri ve bölgesel ekonomiye de canlılık getirmeyen yerel çözümler sorunlu bölgelerin dönüştürülmesinde ve yeniden canlandırılmasında yeterli olmamaktadır.

LDDC Kurul üyeleri; mülkiyet sahipleri sanayiciler, gayrimenkul geliştirme ve yapım şirketlerinden, kamu kurum yöneticilerinden oluşmaktaydı. LDDC, kamu ve özel sektör arasında koordinasyonu sağlayacak, sınırsız bir güce sahip olarak bir master plan hazırlamıştır. Master plan doğrultusunda ulaşım ile ilgili olan uygulama ve yatırımlar, LDDC'nin alt kuruluşu olan Dockland Light Railway (DLR) tarafından gerçekleştirilmiştir. LDDC ise özel sektörü alana çekecek gerekli altyapı çalışmalarını, arazilerin kamulaştırılmasını, temizlenerek geliştirmeye hazır hale getirilmesini sağlamıştır.



Şekil 3.24 : Doklar bölgesi arazi kullanımı (www.lddc-history.org.uk)

Ekonomideki tüm gelişmelere karşın kentin bütününün bu olumlu gelişmeden eşit oranda yararlandığını söylemek mümkün değildir. Yapılan araştırmalar son 20 yıl içerisinde yoksulluğun, sosyal dışlanmışlığın ve mekansal ayrışmanın İngiltere genelinde ve özellikle de Londra’da 4 hızla arttığını ortaya koymuştur. Küreselleşmenin olumsuzluklarından yoğun bir şekilde etkilenen bu alanlar “kent merkezine bitişik bir konumda yer almakta ve merkezin gelişme yönünde yarattığı baskılara oldukça duyarlı bir yapı sergilemektedir.” (Gibson-Kocabaş,2001b)

Londra için bu alanların; sosyal dışlanmışlığı azaltmada mekansal ve toplumsal bütünleşmeyi amaçlayan yenileşme projelerinde önemli bir konuma sahip olduğu görülmektedir.

İngiltere, tarihi anıt, çevre ve yerleşmelerin korunup değerlendirilmesi konularında ise, diğer Avrupa ülkelerinden farklıdır. Bu farklılığın en önemli nedeni, amacı mimari ve tarihi bakımdan önemli yapıları ve tabii güzellikleri olan araziye kamu yararına devamlı olarak koruma şeklinde özetlenebilecek “National Trust” adlı kuruluşun varlığıdır.

İlk çalışmalarını kıyılardaki araziye korumaya yöneltmiş, ülkenin tabii özelliklerinin ve iyi yapıların bozulmamasını denetlemiş, arkeolojik dernekleri mahalli kuruluşlarla birleştirmeye çalışmıştır (Erder, 1975, s.221).

Koruma ve geliştirme kavramının Batı ülkelerinde bu hızlı gelişiminde halkın bilinçlenmesi ve devletin koruma ve dengeli geliştirme konularındaki sorumluluklarının artırılması gibi süreçlerden geçilmiştir. Bugün gelinen nokta kentsel bütün ve bir planlama kapsamında koruma ve geliştirme kavramının birlikte ele alınmasıdır.



Şekil 3.25 : Doklar bölgesi proje geliştirme süreci (www.lddc-history.org.uk)

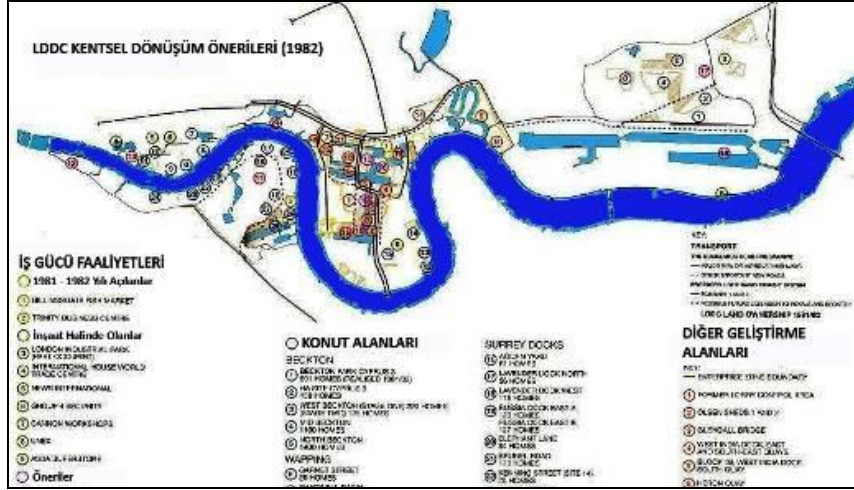
Nihayetinde Londra Doklar Bölgesi ticaret yönelimli projeye örnek bir geliştirme projesidir. Proje, Londra'da büyük bir çoğunluğu kamu arazisi olan limanlar bölgesinde 1980'li yıllarda kamu özel sektör işbirliği ile başlatılan büyük bir dönüşüm projesidir. Proje, etaplar halinde, ticaret, ofis alanları, konut ve kamu yatırımları içeren uluslararası yatırımcıları da kapsayan bir projedir. Proje, proje geliştirme şirketi, merkezi yönetim, yerel yönetim, özel sektör ortaklığıyla yürütülmüştür. Dockland Projesinin amaçları kent merkezinin uluslararası bir ticari merkez haline dönüştürülmesi, ekonominin canlandırılması ve iş olanaklarının canlandırılması şeklinde özetlenebilir (Ledwidge 2000).

3.3.4 Londra kıyı alanı dönüşümü sonrası arazi kullanımı ve kararlar

Bu projenin hedefi, sosyal ve ekonomik çöküntü alanlarının yeniden canlandırılması ve özellikle sosyal açıdan kentle bütünlüğünün sağlanmasıdır. Bu alanlar suç oranlarının yüksek olduğu ve özellikle belli bir etnik grubun yerleştiği ve kentsel servislerin yetersiz olduğu bölgelerdir.

Merkezi ve yerel yönetimin yanı sıra gönüllü sivil inisiyatiflerle birlikte yürütülen projelerde katılımın sağlanması ile projelerin uygulanabilirliği artırılmıştır. Bu projenin gerçekleşmesi sürecinde 18 alt proje daha geliştirilmiştir.

Alt projeler, genel stratejiler doğrultusunda esnek, yerel (proje alanına özgün) kararların alınması ve yürütülmesini sağlamıştır. Dönüşüm alanlarında gelecekteki sorunların giderilmesi ve çevresel kalitenin sürekliliğinin sağlanması amacını içeren eğitim programları geliştirilmiştir.



Şekil 3.26 : LDDC kentsel dönüşüm önerileri (www.lddc-history.org.uk)

Projenin genel bir değerlendirmesine baktığımızda, bölgenin yenilenmesiyle orta sınıf 80.000 kişi alana yerleştirilmiştir. 19.000 yeni satılık konut inşa edilmiş ve 7.700 şehir içerisindeki eski ev yenilenmiştir. Yerel ekonomi tamamen dönüşüme uğramış 2,3 milyon m² alan hafif üretim endüstrisi ve servis alanları için yenilenmiş ve Canary Wharf'ta 1 milyon m² ofis alanı oluşturulmuştur. 1 üniversite alanı inşa edilmiş, birçok yüksek kalite de otel inşaatı tamamlanmıştır. Proje öncesi 27.000 işgücüne karşılık 100.000 kişilik işgücü oluşturulmuştur. Projenin en zayıf noktası ise hafif raylı sistemin banliyölerde yetersiz kalmasıdır. Ancak ilerleyen dönemlerde devlet destekli olarak Jubilee Line'nın faaliyete girmesiyle bu sorunda çözülmüştür.

Thames Nehri kıyısında orta sınıfa hitap eden konutlar, uluslararası ileri teknoloji alanı, yüksek katlı ofis binaları, otel, alışveriş alanları, tiyatro gibi pek çok farklı fonksiyonlar bulunmaktadır. LDDC'ye on yılda, 1,135 milyar poundluk bir kaynak yaratılmıştır. Bu kaynağın büyük bir bölümü arazi alımlarında ve arazinin temizlenmesinde kullanılmıştır. Mülkiyet satışı ve ulaşımdan ise on yılda 794 milyon pound gelir elde eden LDDC, 1989 yılında yaptığı açıklamada 547 milyon poundluk bir kamu yatırımının 6,850 milyar poundluk özel yatırımı alana çekerek, modelin hedefine ulaştığını ifade etmiştir (Shaw, 1993).

Çizelge 3.1 : LDDC arazi kullanımı hektar (LDDC, 1998a).

Kullanım	Royal Docks	Surrey Docks	Wapping, Isle Of Dogs	Toplam
Havaalanı	102	-	-	102
Ofis	13	1	92	106
Canary Wharf	-	-	31	31
Diğer Ticaret	182	19	48	249
Toplumsal	2	3	3	8
Olanaklar	8	7	5	20
Eğitim	9	1	4	14
Diğer Alanlar	197	115	114	426
Konut	30	32	4	66
Perakende	12	-	2	14
Yollar ve Ulaşım	25	-	-	25
Üniversite				
Toplam				2173

Sosyo-ekonomik anlamda geliştirilen program ve uygulamalar kapsamında beklentilerin üzerinde sonuçlar alınmıştır. Programların yerel ekonomik koşullara uyum sağlayabilecek esnekliğe sahip olması daha sonraki projelerde önemli bir anahtar olarak ele alınmıştır.



Şekil 3.27 : Kentsel gelişim bölgeleri (www.lddc-history.org.uk)

3.3.5 Değerlendirme

Doklar bölgesi LDDC'nin çalışmaları ile fiziksel anlamda Londra şehrinin fonksiyonle bir parçasına dönüştürülmüş olmasına rağmen bu süreci başarıya ulaştıran kesinlikle akademik ve politik altyapının hazırlanmasıdır.

Kentsel yenileme, dönüşüm ve yeniden canlandırma sürecinde Londra'da 3 ana temel konu üzerinde tartışmalar devam etmiştir.

Bunlar; projenin finansal başarısı, yerel kararların sorumluları ve bölgedeki mevcut nüfus üzerindeki sosyal ve ekonomik etki olarak belirlenmiştir (Urkun Bowe, 2008).

Projeye karşı çıkan gruplar bu projenin sadece finansal kamu yararı amacıyla değil aynı zamanda özel avantajlar sağlaması gerektiğini iddia etmişlerdir. Hatta projenin ticari amiral gemisi olan Canary Wharf, “dünyanın en büyük gayrimenkul geliştirme başarısızlığı” olarak kabul edilmektedir.

Yapılan hesaba göre özetlemek gerekirse böyle küçük kamu katkısı ile beraber yüksek kaldıraç etkisiyle ortaya konmuş özel sermayenin birlikte kamu yararı ortaya koyması gerçek dışı bir yaklaşımdır (Fainstein, 1994).



Şekil 3.28 : Proje öncesi ve sonrası mekansal değişiklikler (www.lcacc.org)

Docklands Projesi, sosyal hedeflerin sınırlı tutulmasına karşılık, ekonomik hedeflerin ön planda olması ve yoğun yapılaşma gibi bazı konularda birçok eleştiri almıştır.

Buna rağmen, yeniden işlev kazanan tarihi binalar, eski ve yeni entegrasyonu, özellikle depoların restorasyonu ile konut, ofis, perakende ticaret, kültür gibi farklı fonksiyonlara dönüşümü ve bunlara entegre olmuş yeni binaların yarattığı şehirselleşmiş görünüm, bu bölgeye tekrar geri gelmesini sağlayarak başarıya ulaşmıştır.

LDDC'nin geliştirme yaklaşımı Docklands projesinin başarısındaki en önemli yapılardan biri olan kamu- özel sektör işbirliğinin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Proje de kamu sektörü katalizör görevi görmüş olup alan içinde kalan ilçe belediyeleri ise böyle bir organizasyonun dışında kalmış, ayrıca, toplantılar ilk zamanda halka kapalı iken, sonraki dönemlerde halkın katılımı gerçekleşmiştir.

Bölge de gerçekleştirilen yenileşme çalışmasının ana vurgusu tüm diğer yenileme ve dönüşüm alanlarında olduğu gibi bölgeye yönelecek girişimcilerin gereksinim duyduğu mekanları bir bütünlük içerisinde tasarlarken, Londra'daki yatırımları çekebilecek öncelikli iş ve konut alanı yaratmak ve sürdürülebilir ekonomik canlılığı oluştururken yaratılan değerden yerel halkında en iyi şekilde yararlanmasını sağlamaktır.

Yerel yönetimlerle birlikte planlama, ulaşım, yol ve altyapı konularında yetkileri paylaşmışlardır. Mevcut arazinin temizlenmesi sürecini hızlandırmak amacıyla zorunlu alım yetkisine sahiptir. Yatırımcıları teşvik edici girişimlerin başında vergi muafiyeti gelmektedir.

Yalnızca Canary Wharf bölgesini geliştirenlere 200 milyon pound vergi avantajı sağlanmıştır. LDDC finansal anlamda gücü merkezi hükümetten ve arazi satışlarından elde etmektedir. Yine aynı şekilde arazi alımlarına ve reklam faaliyetlerine de büyük miktarda harcamalar yapılmaktadır. Öncelikli eğilim burada bir pazar yaratmak ve yeni yatırımları alana çekmeyi amaçlamaktır. Alanın eski sakinlerine yönelik geliştirilen konut alanlarına ilave olarak %40 oranında yeni konutla bölgeye nüfus çekilmiştir (Özden, 2002).

LDDC'nin izlediği fiziksel, sosyal ve ekonomik yeniden oluşum yöntemlerine baktığımızda bir takım ilkeler, farklılıklar ve katkılar görmekteyiz. Bu çerçevede aşağıdaki çizelgede Londra limanlar bölgesi dönüşüm projesinin genel oluşumları verilmiştir.

Londra'nın limanlar bölgesinin dönüşüm projesi son elli yılın en önemli örneklerinden biridir. Projenin başarısının arkasında iyi bir yönetim şemasının ve görev tanımının netlikle yapılmış olması etkili olmuştur. Örneğin merkezi hükümet politikaları anlatan klavuzları basımını yaparken, bölgesel hükümet bölgesel mekan stratejileri konusunda rehberlik yapmıştır. Çizelgede Londra Limanlar Bölgesi Dönüşüm Projesi'ne ilişkin genel bilgiler özetlenmiş ve genel hatlarıyla değerlendirilmiştir.

Çizelge 3.2 : Londra limanlar bölgesi dönüşüm projesi

Özellikler	Veriler
Projeler/ Programlar	-Programın ana öğeleri: Ulaşım erişimi, ıslah, kamu hizmetleri, çevre, ticari gelişme, barınma, toplum altyapısı (community infrastructure), özel yatırım, iş, işsizlik, nüfus
Problemler	-Londra'dan fiziksel ve sosyal izolasyon -Ulaşım akslarının sayısında ve kalitesinde sorunlar -Toplu taşıma yetersizliği nedeniyle erişilebilirlik sorunu -Köhneme çok ciddi boyutlara ulaştığından kentsel dönüşüm için finansal kaynak sağlama konusunda ciddi sıkıntılar
Hedefler	-Piyasa koşulları yaratmak ve özel yatırımların Londra Docklands'de ekonomik dönüşümünü finanse edecek çekicilikler yaratmak -Aynı zamanda sosyal altyapıya ve kamu refahına hizmet edecek, belirli bir ulaşım altyapısı sağlamak -Burada yaşayacak ve çalışacak insaları bilgilendirmek (London Docklands Kalkınma Şirketi (LDDC), gelecekle ilgili kapsamlı gelişme şemaların oluşturulmasını ve bunların tamamlanması sürecini halka açık gerçekleştirmiş ve saydamlık çerçevesinde toplumsal irtibat büroları oluşturmuştur.
Faaliyetler	-Gelecekteki yatırımcıları bilgilendirmek (hem gayrimenkul yatırımcılarını hem de buraya taşınacak insanları hedef alır. LDDC'nin hedefleri ve programı güven ve devamlılık yaratır). -Alanın dönüşüm projeleri ile ilgili olarak LDDC'nin politikalarını açıkça ortaya koymak (kanuni planlama sürecine bölge meclislerine sorumluluk bırakan, kapsamlı ve tutarlı projeler/yaklaşımlar) -Londra Docklands Kalkınma Şirketi: arazi ve yapıları etkili kullanıma sokmak en temel görevidir (London Docklands Development Corporation -LDDC- 1981'de 8.5 mil2 bir alanda hizmet etmek için Yerel Yönetim, Planlama ve Arazi yasası kapsamında kurulmuştur)
Aktörler	-LDDC kamulaştırma ve müzakere yapmakta yetkilidir. Yerel yönetimin planlama yetkisi LDDC'ye teslim edilmiştir.
Uygulama Süreci	

- 1) Fiziksel Yeniden Oluşum: Hükümet 1/5 oranında bir girişimcilik oranı belirlemiştir. Zemindeki ticaret alanlarının verimli kullanımı sağlanmaktadır. Altyapı ve ulaşım çalışmalarının geliştirilmesinde katkı sağlanmıştır.
- 2) Ekonomik Yeniden Oluşum: Şirket sayıları ve iş istihkamları konularında ciddi artışlar sağlanmıştır.
- 3) Sosyal Oluşum: Alanda, düşük nitelikli bir konut stoğu yeralmakta iken yapılan yatırımlarla mülkiyet dengeleri değişmiş sosyo-kültürel farklılıklar ortaya çıkmıştır.

Yerel yönetimler ise yerel ve strüktür planlarının içeriğini korumuş ve planlarda alınan kararların/şemaların uygulanmasını sağlamıştır. Diğer taraftan bütün yönetim kademeleri arasında gelişme şemaları konusunda fikir birliği oluşturulmuştur.

3.4 Bölüm Değerlendirmesi

Avrupa'da planlama sistemi, arazi kullanım düzenlemelerini, doğal kaynakların korunmasını, yeniden yapılanma/dönüşüm yatırımlarını ve altyapı yatırımlarını daha bütünlüklü bir mekansal kurgu ile düzenlemek üzere fiziksel arazi kullanım planlamasından stratejik planlamaya doğru bir geçiş sürecindedir.

1980'lerde Avrupa'da mekansal ve bölgesel planlama pratiği, kentsel peyzajın yenilenmesi ve dönüşümüne yönelik büyük projelere odaklanmıştır. 1990'ların sonlarında ise, stratejik mekansal planlar, çerçeveler ve perspektifler ön plana çıkmıştır.

Arazi kullanımı planlaması belediye veya fonksiyonel kentsel bölgeye odaklanmakta ve master plan enstrümanlarını kullanmaktadır. Strateji ve stratejik planlama ise süreçlerle ilişkilidir, sosyal bir süreçtir ve kamu sektörü kılavuzluğunda gelişmektedir. Avrupa Birliğinin kentsel politikası, 1998'de Avrupa Komisyonu'nun, kentsel yönetim mekanizmalarını geliştirmek üzere yayınladığı raporu (EU, 1998) ile paydaşların ve yurttaşların artan katılımı için çağrıda bulunmuştur. Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi (European Commission, 1999)'nin de yönlendirmesiyle Berlin, Londra ve Viyana kentleri stratejik planları AB yapısal fonlarından desteklenerek üretilmiştir.

AB yapısal fonksiyonlarında, kent politikalarının değerlendirilmesinde farklı yaklaşımlar mevcuttur. Performans ve verimlilik ölçümleri ile ilgili “enstrümantal” yaklaşımlar yerine, güç ilişkilerini anlamaya yönelik “yorumlayıcı” yaklaşımlar önemlidir (Murtag ve Mc Jay, 2003).

- 1) 1990’lar, kent politikalarında gayrimenkul liderliğinde yenileme yaklaşımları yerine, topluluk odaklı, sosyal hedef ve topluluk güçlendirilmesini merkeze alan yaklaşımlara bir dönüşüm olmuştur.

Bu yaklaşım, 1980’ler ve 1990’lar başındaki Thatcher tarzı projeler ile ilişkilendirilen verimlilik- öncüllü ölçüm ve izleme yaklaşımlarından farklıdır. Kamu harcamalarında paranın değerine işaret eden, projeler ve sayısallaştırılmış hedefler, özellikle iş yaratma ve arazi ve bina üretimi için özel sektör odaklı projelere önem verilmiştir.

Batı’da yönetimler kentsel değişimin öngörülemeyen yörüngesi ile uğraşırken; kentsel analiz ve programlar için yeni ortaklar, süreçler ve yönetsel yapılar sunmuştur. AB’nin Bölgesel Politikaları; Fransa’nın mekansal planlamada “ortaklık”, bütünleşme ve sosyal grupların toplumsal yaşama katılımı kavramlarındadır. Uluslar arası alanda ve özellikle Avrupa’daki kıyı alanı dönüşüm modelleri ve stratejilerinde ortaya çıkan sorunlar, çözüm alternatifleri ve bunlara bağlı olarak üretilmeye çalışılan sürdürülebilir kullanım kararlarında farklılıklar olmasına rağmen bir takım deneyimler ve ortak kararlar bütününe ulaşmak mümkündür.

Kentsel dönüşümün farklı çalışmalarında, farklı ölçeklerde (ulusal, kentsel ve yerel) kararlar almak için aşağıdaki gibi uygun bir sınıflandırma yapmak söz konusu olabilir.

- 1) Ulusal Ölçek: Ulusal ölçekte kentsel dönüşüm uluslar arası gelişmelerden, dünyadaki sosyo-ekonomik eğilimlerden doğrudan doğruya etkilenmekte ve bu etkiler dönüştürülecek alanlara yapılacak müdahalenin yönünü belirlemektedir. Sonuç olarak ulusal ölçekte politik kararlar ve bunların getirdiği yasal düzenlemeler, ayrılan finansal kaynaklar yapılan müdahalelerin temel belirleyicisi olmuştur.

- 2) Kentsel Organizasyonel Ölçek: Bu ölçek planlama kararlarının kentin makro-gelişme şeması içinde tanımlandığı ölçektir. Yerel düzeyde alınan planlama kararları kentin sosyo-ekonomik gelişmesini belirlerken diğer taraftan yeni mekansal genişleme yönlerini, ulaşım akslarını ve fonksiyon alanlarını da şekillendirmektedir. Nazım İmar planlarının oluşturulduğu bu ölçekte kentle ilgili yasal düzenlemelerin tasarlanması ve kentsel dönüşümün gerçekleştirilmesi için gereken çeşitli mekanizmaların yaratılması söz konusudur.
- 3) Yerel Mekansal Ölçek: Yerel ölçekte ise gelişim operasyonları tanımlanmaktadır. Kentin fizik mekanında yeniden üretimin şekillendirildiği bu ölçekte ideolojik müdahaleler, sermaye yatırımları gibi faktörlerin etkileri görülmektedir. Kentsel dönüşüm sürecinin stratejik planlamadan fiziksel uygulamalara dönüştürüldüğü yerel mekansal düzeyde özellikle kentiçi alanlarda ciddi bir yeniden üretim süreci söz konusudur (Gürler, 2003).

Çeşitli örneklerden edinilen bilgiler doğrultusunda kentsel dönüşüm, yenileme ve yeniden canlandırma faaliyetlerinde belirlenen koşulların gerçekleştirilmesi noktasında Bütünleşik Kentsel Gelişim kavramı öne çıkmaktadır. Bu çerçevede yer alan üç bileşen proje organizasyonunun organize olma kapasiteleri ile ölçülmektedir.

Koruma amaçlı imar planı ve kıyı alanı geliştirme yaklaşımı kapsamında projesi hazırlanan ve bu tezin konusu olan Haydarpaşa Kıyı Alanı projesi, dünyada gerçekleşmiş projelerle benzerliklerini/ farklılıklarını araştırmak amacıyla gerekli literatür araştırmalarının ardından örnek çalışma alanlarının incelenmesiyle bölüm tamamlanmıştır.

Buradaki amaç; Haydarpaşa projesine yön verebilmek; çıkabilecek sorunlarla ilgili öngöründe bulunabilmektir. İncelenen projeler, Avrupa'nın farklı yerlerinde bulunan, çeşitli ölçeklerdeki projeler olup turizm, konut, ticaret gibi birçok fonksiyonu içeren karma kullanımlı ve kamusal alana da hizmet veren projelerdir. Alanların seçimindeki temel ilkelerden biri de koruma – geliştirme dengesinin sağlanması ve silüet değeri taşıyan, tarihsel şehir merkezine sahip kıyı alanlarıdır. Mevcut binaların fonksiyon değiştirilmesi ve yeni alanların kullanılması ile karma kullanımların olduğu proje, farklı hedef kitleleri düşünülerek şekillendirilmiştir.

İncelenen projeler çoğunlukla, değişen teknoloji ve sosyo-ekonomik yapı dolayısıyla köhneleşen ve atıl hale gelen alanların yeniden geliştirme projeleridir. Yapılan çalışmalarda belirlenen ana hedef kıyı alanları ve suyla ilişkisini kopartan şehirlerin, tekrar suya dönmesi amaçlanmış, aynı zamanda kentsel alanların işlevsel olarak kazandırılması için çalışmalar yapılmıştır.

İncelenen örneklerin tümünde, farklı katkıları olsa da, kamu ve özel sektörün organizasyonda birlikte yer aldığı tespit edilmiştir. Birçok örnekte, Londra'daki Dockland Projesindeki LDDC (London Dockland Development Corporation) ve Barcelona Liman-İşletmesi gibi kamu-özel sektör ortaklığı ile kurulan kuruluşlar geliştirmeyi gerçekleştirmiştir.

İncelenen projeler karma kullanımlı ve büyük ölçekli projelerdir. Tez kapsamında araştırılan Haydarpaşa alanında da başta turizm fonksiyonu olmakla birlikte ofis, ticaret kullanımları ve kamusal açık alanlarla beraber sosyal kültürel merkezlere yer verilmiştir. Farklı oranlarda da olsa, her projede yer almaktadır.

Çalışmalardan derlenen bilgiler ve Haydarpaşa kıyı alanı özelinde belirlenen kentsel yenileme ve geliştirme ilke ve esasları şöyle sıralanabilir.

- 1) Sosyo-ekonomik, fiziksel ve işlevsel açıdan karmaşık bir yapı sergileyen alanlarda, yenileme faaliyetleri, belirli bir politika, belirli bir bütünlük, teknik ve yöntemle yapılmalıdır.
- 2) Kentsel yenileme, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanabilmesinde önemli bir araçtır. (Kültürel, Tarihsel, Mimari mirasın korunması ve zenginleştirilmesi, sosyal dengenin korunması, kamu kullanımlarının arttırılması)
- 3) Hukuki ve yasal süreçlerin irdelenip etkili biçimde kullanılması gerekir.
- 4) Bütüncül şehir planı ile uyumu sağlanmalı, hinterlandında yer alan alanlarla etkileşimi sağlanmalıdır.
- 5) Sosyal eşitsizlik yaratmamalı ve özel alanlar tahsis ederek kamusal kullanımları kısıtlamamalıdır.
- 6) Tarihi merkez, yeni yerleşimler ve yakın çevrede, tek tür kullanımlar yerine çeşitli karma kullanımlar tercih edilmelidir.

4. TÜRKİYE KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ

Ülkemizde kıyılarının genel kullanımına baktığımızda yerleşme (kentler), ticaret (limanlar), sanayi (rafineri ve santraller), kaynak (madenler, kum, çakıl), turizm, rekreasyon (dinlenme alanları), atık boşaltım (kentsel ve sanayi atıkları), gıda (balıkçılık), ...vb. amaçlarla kullanıldığını görmekteyiz. Ancak bu kullanımların bazıları kıyılarının özelliklerini ve doğal dengeyi bozucu boyutlarda tehlikeli denebilecek düzeye kadar gelmiştir. Kıyılarının biyolojik, hidrobiyolojik, ekolojik, iklimik, fizyolojik, estetik vb. özelliklerinin dengesi olumsuz anlamda bozulmuştur. Akarsu kıyıları erozyon ve kum, çakıl ocakları ile deniz kıyıları her türlü fiziksel müdahale ve yapılaşmalar ile günden güne sahip oldukları dengeyi kaybetmektedirler. Bazı durumlarda ise fonksiyonel özelliğini kaybetmesinden dolayı yurtdışı örneklerinde de rastlandığı gibi kullanım değişikliğine gidilmiştir.

Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silueti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli olan özelliklerini zedelemiştir. Bu durum 1950'li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle konteynerlerin kullanılmaya başlaması ile limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri beraberinde getirmesine kadar sürmüştür. Konteynırlar ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımayı ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını gerektirmiştir (Hall, 1993).

Bu dönemde limanların kent dışına taşınmasını gerektiren bir diğer neden ise, karayollarının gelişmesi ile kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır. Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkânları doğurmuştur.

Bu imkânlardan en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsatıdır.

Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır.

Dünya üzerinde 1960'lı yıllarda başlayan su kenarından geri çekilme hareketi su kenarı kentlerinde farklı dönüşüm çözümlerini de beraberinde getirmiştir. Türkiye de dönüşüme konu olan kıyı örneklerinden birçoğu eski sanayi alanlarının desantralizasyonu ile ortaya çıkan alanlardır.

4.1 Tarihsel Süreçte Kentsel Kıyı Alanlarının Kullanımı

Kent içinde kalmış eski limanların yük gemicilik endüstrisi kullanımları ve çevresinde yer alan sanayi yapıları ile olan ilişkileri her geçen zayıflamaktadır. Şehirlerin imajları, silüet değerleri ve gelişim dinamikleri açısından terk edilen alanların büyük sorunlarla beraber fırsatları da beraberinde getirmektedir. İlk olarak tüm limanlar sanayi yapıları olduğu için kirliliği beraberinde getirmektedir. İkincisi, çevresinin endüstriyel yapılarla çevrili olması sebebiyle büyük çaplı bir dönüşüm gerektiğinden sadece kamu ve kullanıcılar değil özel gayrimenkul geliştirici ve yatırımcılarında sürece dahil edilmesi gerekmektedir.

Kuruluşundan bu yana sürekli etkileşim içinde olan kent ve kıyısı arasındaki ilişkiler, çeşitli dinamiklerin etkisiyle süreç içinde çeşitlenmiş zaman zaman kesintiye uğramış, özellikle sanayileşme süreciyle kopmuştur. Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte kopan kent-kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yarattı. Bu nedenle kentsel kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesinde kent-kıyı ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alınmıştır (Kılıç,1999).

Kıyıda yerleşim kentlere bazı ortaklıklar kazandırabilmekte, ayrıca kıyı kentlerinin birbirleriyle ilişkili ve karşılıklı bir etkileşim içinde bulunabilecekleri düşünüldüğünde, ortak payda büyük daha da büyümekte, ancak kentin karmaşık doğasına bağlı olarak kıyı kentleri de mutlaka farklılıklar göstermektedir.

Kıyılardan yararlanma biçimleri, kıyı miktarının arttırılamaz olması nedeniyle birbiriyle çatışır duruma gelmiştir.

Kıyılar çoğaltılamayan ancak, planlı kullanımla kullanışı arttırılabilen, tüketilemeyen ancak kötü ve yanlış kullanımla niteliği bozulabilen bir kaynaklardır (Özkan,1997).

Kıyı aşağıda sıralanan kullanımlarla karşımıza çıkmaktadır. Bunlar;

- 1)Ulaşım (karayolları, liman)
- 2) Ticaret (limanlar, serbest bölgeler, depolar)
- 3) Sanayi (rafineri, tersane)
- 4) Tarım (sulu tarım)
- 5) Artık Hammadde atımı (sanayi ve kentsel atıklar)
- 6) Hammadde kaynağı (kum, tuz)
- 7) Savunma (deniz üsleri)
- 8) Rekreasyon ve turizm (turistik tesisler, ikinci konutlar, plaj tesisleri)
- 9) Sağlık (kür merkezleri)
- 10) Enerji (deniz hareketlerinden yararlanma tesisleri)
- 11) Konut yerleşmeleri (kentler, kırsal yerleşmeler)
- 12) Gıda maddeleri kaynağı (deniz ürünleri)
- 13) Spor (yüzme, yelken)
- 14) Çeşitli bitki ve Hayvan topluluklarının yaşam alanı

İnsanların kıyıların çevresinde toplanmalarının birçok sebebi vardır. Tarihsel olarak bakıldığında dünyadaki büyük şehirlerin kıyılarda kurulmuş olduğunu görmekteyiz.

Dolayısıyla, bu alanlar, tarihi birikimin yarattığı kültürel değerler açısından önemlidirler. Kıyıların estetik özelliğinin yanı sıra ılık bir iklime sahip olması da bu alanların yerleşme amacıyla seçilmesinde önemli rol oynamaktadır.

Ayrıca, kıyıların insanlara karalardan daha zengin kaynaklar ve iş olanakları sunması, ulaşımın daha kolay ve çeşitli olması, yerleşmenin gerektirdiği su kaynaklarının bolluğu ve öteden beri su kaynaklarının atık depolama amacı ile kullanılır olması kıyıların çekiciliğini artırmıştır.

Kıyılar, tüm bu özellikleri ile turistik amaçlara da hizmet ederler, ancak bu alanlarda, turizm kullanımlarının devam edebilmesi için, su kenarlarındaki ekolojik sistemin korunması gerekmektedir. Genellikle turizm, gelen nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için bir takım ticari ve dinlenmeye yönelik olmayan ihtiyaçlarını da beraberinde getirir. Plansız gelişen turizm faaliyetleri, kıyıların çekiciliğini azaltır. Bu çekicilik ülkemizde genellikle deniz kıyıları için söz konusudur.

Kıyıların sunduğu olanaklar, buralarda nüfusun hızla artmasına neden olmaktadır. Yüksek nüfus artışı sebebiyle, kıyıların doldurulması, konut, sanayi ve hizmet sektörünün ve bunların oluşturduğu atıklar, bu verimli alanlar üzerinde önlenemez olumsuz etkilere yol açmaktadır. Kıyı bölgeleri, bazen birkaç kullanımı birden içerebilir. Önemli olan kıyılar için seçilecek kullanımlarını her biri ile çelişmeden, bir arada ve doğal kaynakların özelliklerini yitirmeyecek oranlarda olmalıdır.

Geleneksel olarak, liman kentleri dışarıya doğru aşamalı olarak büyümüştür. Sanayi çağının başlamasıyla oranda ve değişimin doğasında değişiklikler olmuştur. Kıyı birçok özelleşmiş tesisin geliştiği bir yer haline gelmiştir. İskele, büyük yük iskelesi ve rıhtımlar sudan dışarıya ve daha az görünür oldukları yerlere taşınmıştır. İç kesimlerde ise destek faaliyetleri ve park alanları ile kent sudan uzaklaştırılmıştır. Bu fiziksel bariyerlerle kıyı, kentin büyük ekonomik çıkarlarına hizmet eden ve kamunun girişinin yasak olduğu bir görüntü kazanmıştır (Fisher,2004).

Kentsel alanlarda dinlenme, sağlık, spor, eğlence, doğa sevgisi, iklim gibi nedenlerle oluşan turizmin dışında, araştırma, merak, dini nedenler, ziyaret, sağlık, kültür ve çoğunlukla iş için yapılan seyahatlerin yarattığı turizm ön plandadır. Kıyılarda yer alan turizm amaçlı kullanımlar değerlendirildiğinde ülkemizde konaklama tesislerinin kıyıda yer seçtiği görülmektedir.

Özellikle ekonomisi turizme dayalı olan kıyı yerleşmelerinde kıyılardan maksimum yararlanma adına konaklama tesisleri ve plaj alanları bir bütünlük içinde yer almaktadır. Özellikle kentsel yerleşmeler dışında görülen bu tablonun yanı sıra kentsel alanlarda kıyılardan turizm amaçlı yararlanma konusunda rekreasyon ve günübirlik kullanım alanlarının bir arada yer aldığı görülmektedir.

Ticaretin taşımayı gerektiren bir faktör olması, ticari hizmetleri barındıran şehirlerin etrafında geniş bir etki alanı yaratmasına neden olmuştur.

Geniş sahaları, büyük ölçüde mal değişimini hedef alan büyük ticari hizmetler bu etkiyi yaratan başlıca fonksiyonlardır. Şehirlerin hem tarih boyunca hem bugün taşıdıkları önem onların taşımacılık bakımından bulundukları konumla ölçülmektedir. Bu önem zaman içinde taşıma araçlarından, ulaşım olanaklarında yaşanan gelişmelerden ayrıca ticarete konu olan mamul ve hammaddelerin değişikliklerinden büyük ölçüde etkilenmiştir.

1826 yıllarında Osmanlı döneminde devlet kendi ihtiyaç duyduğu yerli hammaddelerin yabancı tüccarlar tarafından yurtdışına çıkarılmasını önleyen yed-i vahid (tekeli) sistemini uygulamaya koymuştur. Bu sistem Büyük Britanya'nın çıkarlarına uygun düşmemektedir ve İngilizler kendilerine Osmanlı topraklarında ayrıcalıklar verilmesi için Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaktadırlar. Bu baskı sonucu imzalanan Baltalimanı Ticaret Konvansiyonu (Baltalimanı Antlaşması) ticari imtiyazlarla beraber ülkemizdeki liman alanı faaliyetlerini arttırmış ve liman dönüşümlerini etkilemiştir.

Kıyıda yer alan endüstri faaliyetleri, maden/çıkarma endüstrisi, ağır sanayi kuruluşları ve enerji santralleridir. Maden/çıkarma sanayisi, petrol, doğalgaz, tuz, fosfat ve katı minerallerin hammadde olarak kullandığı faaliyetlerdir. Ağır sanayide zaman zaman deniz suyuna duyulan gereksinimden dolayı kıyılar tercih edilir. Enerji santralleri için de soğutucu olarak kullanılacak su potansiyellerinin varlığından dolayı kıyı bölgelerinde tercih edilen bir faaliyettir (Kaplan, 1995).

Önemli kaynaklara, altyapı olanaklarına, kentleşmiş mekana hazır işgücüne, birikmiş ana paraya, karar organlarına yakınlığa ve bağımsız arazi değeri artışı güvencesine sahip kıyı mekanının ülkesel sistemde yöresel, yatırım ve işletme-karlılık maksimizasyonu açısından yaklaşılması, kısıtlı bir kaynak olan kıyı mekanı üzerinde plansız sanayileşmeye neden olmaktadır (Karabey, 1978).

Kıyılarının, toplumun her kesimince dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanıma açık tutulması gereği ve hakkı, toplumun ve kişilerin sağlıklı yaşamını sürdürmedeki giderek artan rolünden kaynaklanmaktadır. Sanayileşme ve şehirleşme düzeyi ile birlikte açık alanların ve kıyılarının kişinin doğal ve ruhsal dengelerini korumadaki rolü de artmaktadır.

Çeşitli işlevler yüklenmiş olan parkların alan olarak yeterliliklerinin yanı sıra kullanışlı, güzel ve rahat olmaları gibi hususlar kentin bütünü ile ilgili estetik ve işlevsel bir parkın saptanmasında önemli konulardır.

Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi, gerçekte ülke topraklarının doğal kaynaklarının toplumsal amaçlara, toplumsal adalete, toplum yararına kullanılmasının bir sonucudur. Kıyıların pek çok kullanıma uygun olması nedeniyle "toplum yararına kullanılması" düşüncesi soyut düzeyde olduğu kadar somut örneklerle de desteklenmelidir.

Kıyı alanları sınıflara ayrılır ve bu kıyılar özelliklerine uygun farklı fonksiyonlar yüklenirler. İlki tarihi önem taşıyan kıyı alalarından oluşan Tarihi kıyı alanları (Historic Waterfront) ikincisi konut, ticaret alanı ve rekreasyon gibi birçok kullanımı bir arada barındıran çok amaçlı kıyı alanları (Mixed Use Waterfront), üçüncüsü yeşil alanlar ile eğlence ve dinlenme alanlarının oluşturduğu rekreasyonel kıyı alanları (Recreational Waterfront), dördüncüsü doğal özelliklerini kaybetmemiş çevresel kıyı alanları (Environmental Waterfront), beşincisi ticari amaçlara hizmet eden ticari amaçlı kıyı alanları (Working Waterfront), altıncısı konut alanı olarak kullanılan ikamete açık kıyı alanları (Residential Waterfront) ve yedincisi de sahip olduğu kültürel özellikleriyle ön planda olan kültürel kıyı alanları (Cultural Waterfront)'dur (İnan, 2005).

Rekreasyon amaçlı kıyı alanlarında mevcut kıyı kullanımının eğlenme, dinlenme ve park gibi yeşil alanlara dönüştürülmesi söz konusudur. Dünyadaki birçok örneğinde kıyı alanı olma özelliğini, sanayi ve endüstriyel faaliyetler gibi başka amaçlar için kullanılması nedeniyle yitirmiş olan alanlar, halkın 24 saat erişebilirliğinin sağlanması amacıyla rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüşlerdir.

4.2 Kentsel Kıyı Alanlarında Sanayi Alanlarının Dönüşümü

Kentsel kıyılar çevresiyle yakın bir ilişki içerisinde olup sosyal, ekonomik ve endüstriyel ortamda meydana gelen değişimi yansıtır. Örneğin yeni teknolojiler, dönemsel olarak kıyıların değişiminde etkilidir. Kıyılara bu teknolojik değişime uyum sağlayamadığında eski canlılığını kaybedebilmektedirler (Rafferty ve Holst,2004).

Tarihsel süreç içinde liman ve beraberinde getirdiği depolama ve sanayi gibi alt işlevlerin diğer kentsel işlevler ile iç içe geçmiş yapısı, 20. yüzyılın sonlarına doğru teknolojiye ilerlemeler ve buna bağlı olarak gelişen mekansal (coğrafi) ve sosyo-ekonomik değişimler sebebiyle birbirinden ayrılmaya başlamıştır.

1970’li yıllarla birlikte bu teknolojik ve ekonomik faktörlere göre sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanmasının bir sonucu olarak bu işlevlerin kentsel kıyılardan geri çekilmeleri söz konusu olmuştur.

Geri çekilmeyle birlikte bu alanlarda mekansal boyutu içeren fonksiyonel bir değişimle birlikte sosyal, toplumsal ve ekonomik boyutlara da sahip çok yönlü bir değişim süreci başlamıştır. Sanayi, liman ve limana dayalı alt fonksiyonların kıyı ve kıyı gerisindeki kentsel alanlardan çekilmesi istihdama dayalı bir göç sorunu da yaratmıştır. Bu gelişmeler sonucunda kentin kalbinde yer alan bu mekanlar terk edilmiş, boş ve ıssız alanlar haline dönüşmüştür.

Kıyılar tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur (Konvitz, 1982; Kılıç, 1999).

Bu potansiyel, merkezi iş alanlarına olan mesafe, ulaşım bağlantıları, kıyı alanlarının rekreasyon anlamındaki kültürel değerleri, doğa ile ilişkisi (teması) ve terkedilmiş kıyı alanlarının etkileyciliğine katkıda bulunan diğer bütün faktörler sebebiyle yatırımcılar açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda, kaybedilen kentsel alanları yeniden kazanmak amaçlı yenileme yaklaşımlarının içerisinde dönüşüm projeleri önemli bir araç olarak ön plana çıkmaktadır.

Bu alanlar çeşitli kentsel dönüşüm yaklaşımlarıyla (yenileme, yeniden işlevlendirme, vb.) ele alınarak, kent açısından özgün ve çekici mekanlar olarak kente entegre edilmektedir.

Özüne bakıldığında bu yeni durum mekansal formdaki belirgin bir değişimi yansıtır. Bunu günümüz kenti ile ilintili kılan faktör ise; bu terk edilmiş kıyı alanlarının büyük ölçekli konut alanlarına, kamusal parklara, festival alanlarına, kültürel alanlara, eğlence ve turizm alanlarına dönüşümüdür.

Sanayi alanlarının yenilenmesinden ve dönüşümünde söz ederken “brownfield” kavramına da değinmek yerinde olacaktır. Bu alanlar, Amerikan Çevre Koruma Temsilciliği’nin tanımıyla, “büyüme ve gelişmenin gerçek ya da görünen çevresel pislikten ibaret olduğu yerlerde bulunan terkedilmiş, atıl ya da kullanım dışı kalmış endüstriyel ve ticari donatı alanları”dırlar (Centre of Excellence for Sustainable Development, 2001).

İçinde bu tür alanlar barındıran sanayi şehirleri ya da şehir içindeki köhne sanayi alanları, şehirlere geri kazandırılmak amacıyla bir program içinde yeniden canlandırılmakta ya da yeniden oluşturulmaktadır. Bu programlar, genel olarak, sanayi alanının yeniden işlevlendirilmesi, şehirde ya da alanda yaşayan sanayi nüfusunun yeni profilinin tanımlanması ve biçimlendirilmesi, söz konusu alanda iş ve üretim olanaklarının ve alternatiflerinin yeniden tanımlanması ve çeşitlendirilmesi, endüstriyel mirasın korunması ve sürdürülebilirliğin sağlanması, alanın işlevinin rekreasyon ve turizm unsurları ile güçlendirilip zenginleştirilmesi, donatı alanlarının, alanın yeni profilini vurgulayacak şekilde ve miktarda arttırılması, alanın canlılığına katkıda bulunmak üzere, alanda konut kullanımının desteklenmesi, bu yenileşmeyi vurgulayabilecek şehirselleştirme ilkelerinin ortaya konması ve ulaşım deseninin de yenileşmeye güç verecek ilkeler ışığında oluşturulması gibi konuları içine almakta ve finansal olanaklarını da somut olarak ortaya koymaktadır. Bu bağlamda üretilecek olan şehir gelişim analizleri ise, şu noktalar üzerine odaklanmak durumundadırlar (Gittel, 1992):

- 1) Şehirdeki bireylerin ve örgütlerin davranış ve tutumları,
- 2) Şehrin kurumsal, politik, sosyal ve entelektüel kapasitesi,
- 3) Şehirdeki iş oranı ve ekonomik fırsatlar,
- 4) Üretim, yöntem ve fiyat döngüsü faktörü gibi konularda şehrin durumu,
- 5) Şehrin uzun dönem ekonomik potansiyeli

Sanayi şehirlerinin yeniden canlandırılması konusunda sıkça başvurulan yöntemlerden biri de sanayi ve bilim müzeleri, sanayi parkları gibi gerek yöresel, gerekse dışarıdan nüfusu çekecek cazibe merkezleri oluşturmaktır. Bunu iki şekilde gerçekleştirme mümkündür.

- 1) Mimari miras ve yapı stoğu açısından zengin alanların, diğer donatılarla beslenerek yeniden oluşumu,
- 2) Bu şehirlerin baskın kimliği olan sanayi işlevini bir fırsat olarak değerlendirip, yeni projeler ayrılan alanların bu amaçla organize edilmesi

Kentsel kıyı alanlarının mekansal kullanımlarının sanayi ile ilişkisi ve bu çerçevede kıyıda yer seçen sanayi alanlarının sanayileşme ve sonrasındaki süreçlerde geçirdiği değişimleri bu tez kapsamında irdelenmiş bulunmaktadır.

Kıyı alanları, ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentsel yaşama birçok katkı sağlamaktadır. Sanayileşme bağlamında ele alındığında ise kıyı sağladığı ekonomik katkı ile ön plana çıkmaktadır. Sanayi öncesinde ticaret açısından büyük önem taşıyan kıyı (liman) kentleri, sanayileşme sürecinde daha çok önem kazanarak daha büyük alanlara yayılmışlardır.

Bununla birlikte kıyı alanları, önemli bir ulaşım odağına yakın olma, potansiyel işgücünün barınma alanına yakın olma, soğutma suyu temini ve atık deşarjı imkanı sunması açısından sanayinin yer seçimi konusunda önemli avantajlar sağlamışlardır.

Sanayileşmeyle birlikte kentsel kıyı alanlarında konumlanan liman, sanayi, vb. alt fonksiyonlar 1970’li yıllarda yaşanan sosyo-ekonomik ve mekansal değişimler neticesinde birbirinden ayrılmaya başlamıştır.

Bu doğrultuda sanayi üretim ve organizasyonunun yapılanma sürecinde bu fonksiyonlar kentsel kıyı alanlarından geri çekilmeye başlamıştır. Geri çekilmeyle birlikte, büyüyen kentsel makroformların merkezinde konumlanan bu önemli mekanlar terk edilmiş ve boş, bakımsız alanlara dönüşmüştür.

Bu kapsamda özellikle 1980’lerle birlikte kıyı alanlarının kente ve kentsel ekonomiye yeniden kazandırılması konusundaki çabalar yaygınlaşmıştır. Bu çabalar çeşitli kentsel dönüşüm projeleri aracılığı ile hayata geçirilmiştir.

Farklı dinamiklere sahip coğrafyalarda gerçekleştirilen bu kentsel dönüşüm projeleri, organizasyon yapıları, stratejileri, aktörleri, finansman modelleri, yasal tabanları vb. faktörler açısından çeşitlilik göstermekle birlikte hepsinin ortak hedefi kaybedilmiş kentsel kıyı alanlarını kente yeniden entegre etmektir.

4.3 Kentsel Kıyı Alanlarında Mevzuat ve Planlama Yaklaşımı

1957'deki 6785 sayılı İmar Kanunu'nun 25. ve 40. maddeleri yapıların yol ve su kenarlarına olan uzaklıklarını saptama yetkisini yönetmeliklere ve tüzüğe bırakmıştır. İmar Tüzüğü'nün 40. maddesi de “Su kenarlarından en az 30 m. mesafede hususi inşaata müsaade edilemez.” hükmünü getirmiştir. Aynı Kanunla mücavir alan kavramı gelmiş ve turistik alanlar bu kapsam içine alınmıştır. Bir yıl sonra yürürlüğe konan Arazi Kanunu hem toprakta özel mülkiyete izin vermiş hem de 132. maddesi ile denizi doldurarak toprak edinmeye göz yummuştur. Turizmi Teşvik Kanunu'nda alınan önlemler yeterli olmadığından, 1970 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile kıyılardaki alım-satım, kiralama işleri durdurulmak istenmiştir. Bu da yeterli olmayınca Ek 7. ve 8. Maddeler getirilmiştir (Sağ, 2005).

Ek 7. madde ile öngörülen en az 10 m.lik şerit içinde bulunan binalı ve binasız arazi ve arsaların özel mülkiyete intikal ettirilmeyeceği ve bu yerlerde denizden doldurma ve bataklık kurutma suretiyle özel mülkiyet adına arsa ve arazi kazanılamayacağı da belirtilmiştir. Yine kıyılarının kamu mülkiyetini haiz olduğu yönündeki bu düzenleme kıyı alanlarının çeşitli düzenlemelerle giderek kamu yararına kullanımlarının azalmasının önüne geçmeyi amaçlamıştır. 01.12.1984 tarih ve 18592 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3086 sayılı Kıyı Kanunu, kıyılarla ilgili kavramları yeniden tanımlamıştır. Kanun Anayasaya uygun olarak kamu yararının gözetilmesi ilkesini benimsemiştir (Sağ, 2005).

Kanun, “kamu önceliği” olan yerler dışında plan kararı ile özel yapı yapmaya da izin vermiştir.9 Ayrıca kıyı kuşağının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde, imar planı olan yerlerde 10 m., planı olmayan yerlerde ise 30 m.den az olmayacağı hükme bağlanarak Ek 7. ve 8. maddelerle getirilen iskan dışı alanlarda sahil şeridinin 100 m. Olduğuna ilişkin hüküm kaldırılmıştır. Böylece kıyı alanlarının kamu yararına kullanımı ilkesi ihlal edilmiştir diyebiliriz. Ancak Anayasa Mahkemesi bu düzenlemeyi Anayasa'nın 43. maddesine aykırı bulmamıştır (Sağ, 2005).

Kıyı kentlerinin meskûn alanlarında, nadiren boş kalmış ve 3830 sayılı Yasa uyarınca kısmen veya tamamen yapılaşma tanımına uymayan imar adalarında sahil şeridi genişliğinin 100 metre olarak tanımlanmasının cephe hattında düzensizlikler oluşturduğu gerekçesiyle 1994 tarihinde yönetmelik değişikliği yapılmıştır.

1994 tarihli yönetmelik değişikliğinde kısmi yapılaşma; kentsel ve kırsal uygulama imar planlarında, mevzi imar planlarında, turizm merkez ve alanlarında farklı değerlendirmelere tabi olmuştur.

Yine aynı yönetmelikte kıyı, dar yüksek kıyı ve alçak basık kıyı, olarak iki farklı şekilde tanımlanırken, günöbirlik tesislerin tanımına; spor tesisleri, golf alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ifadeleri eklenmiştir. Sahil şeridinin ikinci bölümünde yer alacak kullanımlarda inşaat emsali maksimum %20 ile sınırlandırılmıştır (Sağ, 2005).

1996 tarihindeki yönetmelik değişikliğinde ise; liman, tersane, yat limanı, balıkçı barınağı, yat çekek yeri, yönetim birimleri, destek birimleri, teknik ve sosyal altyapı terimleri mevzuatta ilk kez tanımlanırken, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisi ile günöbirlik turizm tesisleri tanımında değişiklik yapılmıştır.

Faaliyetlerin özelliğı gereğı kıyidan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesislere; yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri ilave edilmiştir. Ayrıca yat limanlarının ihtiyacı olan üst yapı tesisleri için kara alanının %55'i ile %20'si oranında emsal ve 1kat sınırlaması getirilirken, kara alanı; dalkıranlar da dahil olmak üzere doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alan olarak tanımlanmıştır (Sağ, 2005).

1996 tarihli 3830 sayılı Kıyı Yasası Ve Yönetmeliğı İlişkin Genelge (tanımlamalar, kurumlar arası ve yasalarla uyum, emsaller gibi konuları açıklayıcı), Doldurma Ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma İle İlgili Genelge ve 209 sayılı Danıştay Kararı ile (Kıyı Kanununun kısmi yapılaşma tatbiki ilk 100 m. İçinde olacağı gerisindeki alanın da 3194 sayılı İmar Kanunu ve 2634 sayılı Yasaya tabii olacağı hükmüne varılarak) kıyı alanları ile ilgili hükümler getirilmiştir (Sağ, 2005).

30 Mart 2004 Tarih ve 25418 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğü giren "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik" ile Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğın 4 üncü maddesindeki 'Liman' tanımından sonra gelmek üzere, 'Kruvaziyer Liman' tanımı eklenmiştir. "Ayrıca, özelleştirme kapsamı ve programı içinde olsun veya olmasın, sahil şeridinde kalan resmî kurum ve kuruluşlara ait alanlar, kısmî yapılaşma tanımı içinde değerlendirilmez (Sağ, 2005).

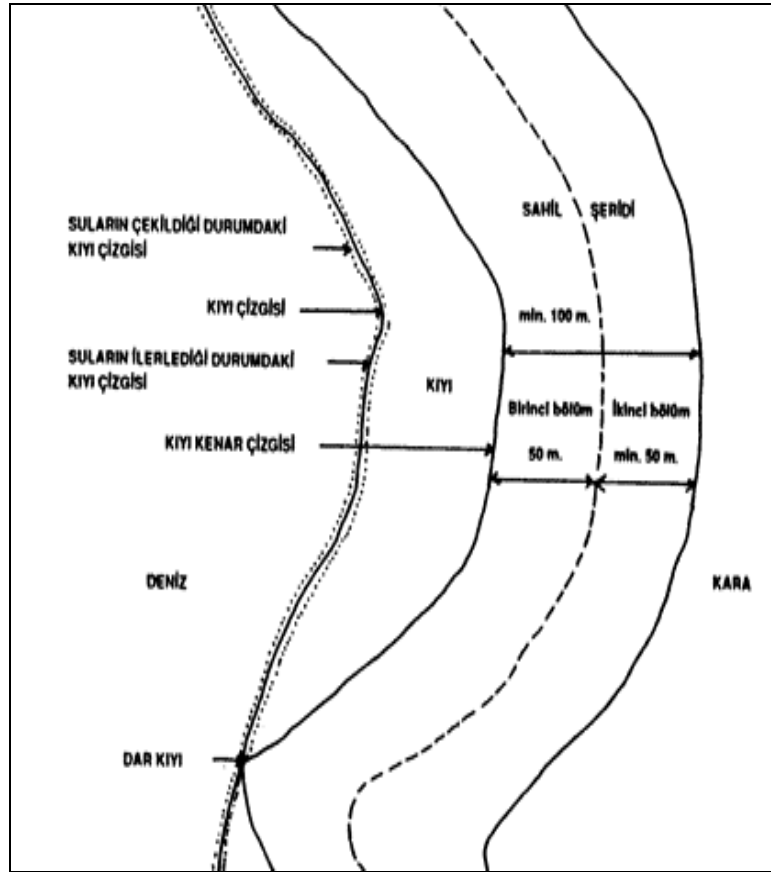
Bu alanlarda, ilgili kurum ve kuruluşların olumlu görüşleri alınmak suretiyle Kanunda öngörülen kullanımlar ile birlikte toplumun faydalanması amacıyla turizm yapıları ve tesisleri yapılabilir. Bu alanlara ilişkin imar plânları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlıkça, Valilikçe ve Belediyesince onaylanarak yürürlüğe konulur" ifadeleri ile değişiklik yapılmıştır. 21.07.2005 tarihinde Kıyı Kanununda ek ve değişiklik yapılmıştır. Buna göre Kıyı Kanunu 6. maddesine c bendi ile kruvaziyer ve yat limanı yapılabileceği, ek madde ile kruvaziyer ve yat limanlarında yapılabilecek tesislerin yapılaşma şartlarının imar planı ile belirlenebileceği hükümleri eklenmiş ve bu değişiklik ile Kıyı Mevzuatı günümüzdeki kullanım durumuna getirilmiştir (Sağ, 2005).

Çizelge 4.1 : Türkiye’de kıyı mevzuatının gelişimi

TARİH	SAYI	MEVZUAT
1926	643	Medeni Kanunun 641. Maddesi
1933/1957	2293	Belediye Yapı Ve Yollar Yasası 4/F Maddesi
11.07.1972	6785	İmar Yasasına 1605 Sayılı Yasa İle Eklenen Ek 7. Madde
18.01.1975	1605	Yasanın Ek 7. Ve 8. Madde Yönetmeliği
		Kıyı Alanları İle İlgili 43. Madde
1982	Anayasa	Kıyı Yasası
01.12.1984	3086	Kıyı Yasasına İlişkin Yönetmelik
18.05.1985	3086	Yasa İptaline İlişkin Mahkeme Kararı
10.07.1986	3086	Genelge
15.07.1987	110	Kıyı Yasası
17.04.1990	3621	Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Karar
23.01.1992	3621	3621 Sayılı Kıyı Yasasında Değişiklik
11.07.1992	3830	Yasaya İlişkin Yönetmelik
13.10.1992	3830	Yasaya İlişkin Genelge
17.08.1993	3830	Yönetmeliğe İlişkin Yönetmelik Değişikliği
30.03.1994	3830	Kıyı Kanununun
27.07.1996	22709	Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
		Kıyı Yasası Ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge
14.08.1996	3830	Doldurma Ve Kurutma Yoluyla Arazi
04.09.1996	10713	Kazanma İle İlgili Genelge
		Danıştay Kararı
22.10.1996	209	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair
30.03.2004	25418	Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında
		Yönetmelik
		3621 Sayılı Kanuna Ek Ve Değişiklik
21.07.2005	5398	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair
25.03.2011	27885	Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında
		Yönetmelik

Ülkemizde kıyı alanlarıyla ilgili mevzuat gözden geçirildiğinde konu ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili birçok kanun, yönetmelik, tüzük bulunduğu ve bu kanunların verdiği yetki çerçevesinde çeşitli kurum ve kuruluşların görev üstlendikleri görülmektedir. Kent dokusu içerisinde kalmış kıyı ve liman alanlarını ilgilendiren öncelikli olarak ilgilendiren kanunlar aşağıda sıralanmıştır.

- 1) -3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 2) -3194 sayılı İmar Kanunu
- 3) -2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu
- 4) -2872 sayılı Çevre Kanunu
- 5) -2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
- 6) -618 sayılı Limanlar Kanunu



Şekil 4.1 : Kıyı Çizgisi, Kıyı Kenar Çizgisi, Dar Kıyı, Sahil Şeridi Tanıtlarını gösterir kroki (Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, 1990)

Kıyılarımız özellikle 1960'lar sonrasında turizm hareketleri sonucunda özel kişiler, kamu kuruluşlarınca kullanılmıştır. “Kıyı yağması” olarak kamuoyunca bilinen bu gelişmede sanayiciler, büyük ve küçük sermaye sahipleri, turizm yatırımcıları, turizm alanlarında toprağı bulunanlar, iç turizm olanaklarından yararlanan orta sınıflar ve kamu kurum ve kuruluşları farklı roller oynamışlardır.

Oysa kıyıları Kıyı Kanunu'nun 5. maddesine göre devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Buralardan yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılardan kamu yararına uygun olarak, herkesin serbest ve eşit şekilde yararlanabilmesi için ise öncelikle kıyıların planlanması gerekir. Planlama her şeyden önce bu alanların bugünkü kullanım şekillerinin belirlenmesini ve kıyılardaki mevcut durumun hukuki statüye kavuşturulmasını zorunlu kılar. Bu planların yapımında kıyı kenar çizgisi tespit edilerek bu çizgiye göre kıyı ve sahil şeridi belirlenir, sonrasında ise plan hazırlanır (Kıran, 2008).

Kıyılarda ve sahil şeritlerinde yapılması zorunlu kılınmış imar planlarının belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeler, bunun dışında kalan alanlarda ise il özel idaresi tarafından yapılması ve belediye sınırları içinde belediye meclisi, bunun dışında kalan alanlarda ise il genel meclisi tarafından onaylanarak yürürlüğe girmesi gerekir. Ancak Kıyı Kanunu'nun 7. maddesine göre kurutma ve doldurma yoluyla elde edilen arazilerde yapılacak planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın onayı ile yürürlüğe girer. Yine doldurma ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerde ve kıyı ile sahil şeritlerinde 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına giren alanlarda yapılacak uygulama imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. Ancak bu yetki Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nin 12. maddesi ile sınırlandırılmıştır.

Kıyı alanları ile ilgili en önemli oluşumlardan biri olan KAY (Kıyı Alanları Yönetimi) Türkiye Milli Komitesi ise, 1993 yılında ülkemizin en değerli doğal kaynaklarından olan kıyı alanlarının, dengeli, uzun erimli ve etkin bir biçimde ve kaynağı yok etmeyen düzeyde kullanılmasına, bu alanlarımızın doğal özelliklerinin korunmasına katkıda bulunmak üzere, ilgili çalışmaları özendirmek ve desteklemek; üniversiteler, kamu ve özel sektör kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek için kurulmuştur.

Kıyı mevzuatı genel anlamda değeriendirildiğinde kıyıların diğeri alanlardan ayrı ele alınarak hukuki düzenlemeler yapılması gereken bölgeler olduğu, özel planlama gerektirdiğı ve kamu yararına kullanım ilkesinin kabulü mevzuat çalışmalarının olumlu tarafları olarak nitelendirilebilir. Ancak konuyla ilgili en belirgin olumsuzluk belirli bir kıyı yönetim yaklaşımına sahip olunamamasıdır.

Kıyı alanlarında planlama yetkisi değışik kurumlar arasında dağılmış durumdadır. Bu kurumların başlıcaları şunlardır;

- 1) Belediyeler,
- 2) Valilikler,
- 3) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı,
- 4) Çevre ve Orman Bakanlığı,
- 5) Kültür ve Turizm Bakanlığı,
- 6) Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı,
- 7) Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Yüksek Kurulu,
- 8) Milli Savunma Bakanlığı,
- 9) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Boğaziçi İmar Müdürlüğü,

Planlama konusunda değışik kanunların farklı kurumlara yetki vermesi, bu kurumlar arasında yargıya intikal eden anlaşmazlıklara neden olmaktadır. Planların, kurumlar arasındaki anlaşmazlıklar veya başka nedenlerle dava konusu olması ise planlama çalışmalarını aksatmakta, plansız kullanımlara yol açmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye kıyıları sık sık gündeme gelen mevzuat değışiklikleri, yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler, istikrarsız uygulamalar sonucu özellikle de 1980 sonrasında plan dışı yapılaşmalara ve bu alanların hassas dengesini, kültürel, tarihi ve doğal güzelliklerini giderek kaybetmesine sahne olmuştur.

Haydarpaşa alanı özelinde planlama yaklaşımın da benzeri belirsizliklerin sebep olduğu ve birden fazla otoritenin alan üzerindeki tanımsız yetkilerinden kaynaklı sorunları daha sonraki bölümde detaylı olarak anlatılacaktır.

Kıyıların korunması ve toplum yararına kullanılması, kıyı planlaması ve yönetimiyle ilgili mevzuatın temel ilkeleri arasında yer almasına karşın, gerçekleştirilememiştir. Kıyı bölgelerine ilişkin planlamalarda koruma – kullanma dengesi sağlanamamakta daha çok kullanıma ağırlık verilmekte, ilgili kanunlarda yer alan korumaya ilişkin hükümler uygulamada dikkate alınmamaktadır.

Kısaca kanundan gelen temel açıklamalar eşliğinde kıyı alanlarındaki planlama esaslarına aşağıdaki şekillerde tanımlanmıştır.

- 1) Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.
- 2) Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,
- 3) Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- 4) Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- 5) Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep halinde üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- 6) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.
- 7) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- 8) Sahil şeritlerinin derinliği, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.
- 9) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.
- 10) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir (Kıyı Kanunu Madde 5)

Kıyıda imar planı uygulamaları ile bir takım kararların alınıp uygulandığı görülmektedir. Bunlar;

- 1) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi alt yapı ve tesisleri,
- 2) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan tesisler,
- 3) Kruvaziyer gemilerin bağlandığı, liman hizmetlerinin sağlandığı, gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, turizm amaçlı fonksiyonlara sahip tesislerin (yeme içme tesisleri, alışveriş merkezleri, banka, konaklama, ofis binaları) yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları, yapılabilir.
- 4) Doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.
- 5) Dolgu alanlarında ayrıca yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.
- 6) Kıyılarda uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, 6 m'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir (Kıyı Kanunu Madde 6, 7, Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Madde 12).

Sahil şeridinde imar planı uygulamaları alınan kararlar ise;

- 1) Sahil şeritlerinin birinci bölümünü içeren uygulama imar planları, diğer tanımlanan kullanımlar hariç, tümüyle açık alan olarak toplumun kullanımına tahsis edilecek şekilde düzenlenir.
- 2) Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak planlar, diğer tanımlanan kullanımlar hariç, halka açık günübirlik turizm yapı ve tesislerini kapsayacak şekilde düzenlenir.
- 3) Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılacak günübirlik turizm yapıları için emsal 0.20'yi, H=4.50 metreye, asma katlı yapılması halinde H=5.50 metreyi geçmemek üzere plan kararları getirilebilir.
- 4) Sahil şeridinin ikinci bölümünde veya gerisinde kalan alanlarda yer alan özel tesislere ait arıtma tesisleri sahil şeridinin birinci bölümünde yer alamaz (Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Madde 17 ve 18).

4.4 Kentsel Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi ve Prestijli

Projeler

Çeşitli problemlerle karşılaşılacak kıyı alanları için özel ve kapsamlı bir yaklaşımın gerekliliği giderek anlaşıldığından, özellikle AB ülkeleri kıyı yönetimi yasası çıkarmışlar yada kıyı alanı yönetimi için hazırlıklar başlatmışlardır. En önemli noktalardan biri kamuya ayrılmış bir kuşağın tanımlanmasının ötesinde, ihtiyaca cevap verecek kamu yararlı alanların oluşturulması ve kıyı alanlarının toplumun yararlanmasına açık olmasının denetiminin sağlanmasıdır. Bu da bütünüyle bir yönetim işidir. Türkiye’de kıyı alanları yönetimi programının önündeki en büyük engel, planlama ve imar konularındaki yetkilerin çeşitli Bakanlık ve Kuruluşlar arasında dağılmış olmasıdır. Bu nedenle, tüm kıyı alanları için kapsamlı ve tutarlı bir kurumsal düzenleyici çerçeve geliştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Ülkemizde kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olması, kıyıların korunması ve kamu yararına kullanılması, kıyı mevzuatının başlangıcından bu yana temel ilkeleri olmuştur. Yine de bu olumlu yaklaşıma rağmen kıyı mevzuatı düzenli kullanımı, kıyıların doğal güzelliklerinin ve kaynaklarının korunmasını sağlayamamıştır.

Türkiye’deki kıyı mevzuatı genel olarak incelendiğinde, en belirgin olumsuzluk, bir kıyı yönetimi yaklaşımından yoksun oluşudur. Kıyı mevzuatının genelde diğer bir olumsuzluğu da çevre korunmasına ilişkin konuları yeterince içermemesidir. Kıyı, sahil şeridi ve kıyı kullanım alanları kıyıların tabiatı, coğrafi konumu ve topoğrafik yapısı ile doğrudan ilgilidir. Kıyılarla ilgili mevzuatta bölgesel düzenlemelerin yapılması, özellikle son 10 yıl içinde uluslararası profilde çok daha yüksek oranda yer almaya başlayan Bütünleşik Kıyı Bölgesi Yönetimi (ICZM) çalışmalarının ülkemizde de gerçekleştirilebilmesi için, gerekli altyapı ve hazırlık çalışmalarına başlanması, dünyadaki uygulamalar irdelenerek, olumlu ve olumsuz tecrübelerden yararlanılması, gerekmektedir.

Çeşitli kentsel sorunların beraberinde getirdiği toplumsal, ekonomik, çevresel ve mekansal çöküşe çözüm olması beklenen kentsel dönüşüm stratejileri ve bu doğrultuda oluşturulan projeler, dönüşümü öngörülen alanların içinde bulunduğu ekonomik, sosyal, coğrafi, politik, yasal, vb. koşullar bağlamında çeşitlilik göstermektedirler.

Kıyı alanlarının dönüşümü özelinde; Sanayileşme ve liman faaliyetleri, bu aktivitelerin yer seçimi, kıyıda yer alan sanayi alanları ve sanayisizleşme ile birlikte bu alanların terk edilmesi gibi birbirini takip eden süreçler çalışmayı kıyı alanlarının dönüşümü ve yeniden nasıl değerlendirilmesi gerektiği noktasına getirmiştir.

Bu noktada önemli bir planlama aracı olarak ön plana çıkan kentsel dönüşüm projelerinin Türkiye kıyı alanları özelinde de irdelenmesi, teori ile pratik arasındaki ilişkinin kurulması, ülkesel anlamda yaklaşımın ortaya konması ve konunun somutlaştırılması açısından önem taşımaktadır.

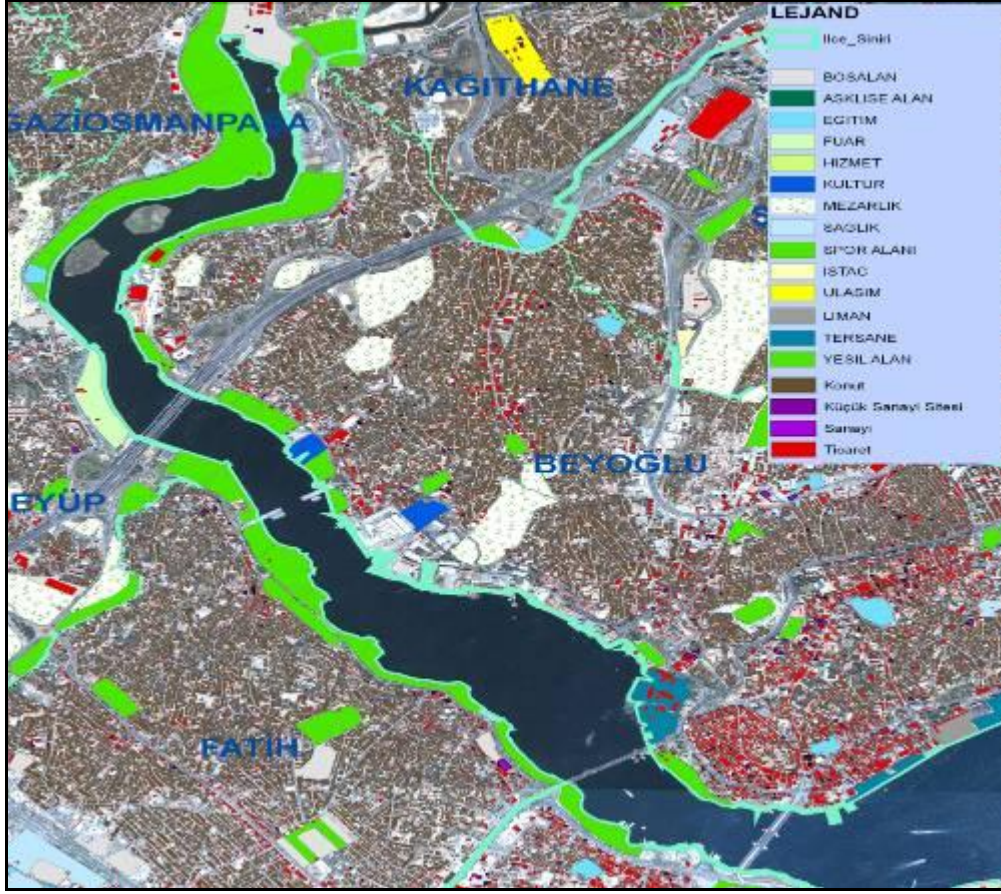
Türkiye’de ve özellikle İstanbul’da öne çıkan kıyı alan dönüşüm örneklerinin temelleri sanayi sonrası değişen fırsatlar ve mekansal kullanımlar sonucu fonksiyon değişikliklerine dayanmaktadır.

Bu kapsam da Haliç Tersaneler Bölgesi, doğal (su ögesi), kültürel (kentsel doku, sivil mimari, anıtsal yapılar, endüstriyel arkeoloji) ve konum (merkez, su kenarı) açısından önemli bir değere sahiptir. Tersaneler Bölgesi ve geri alanı, üzerinde çok fazla spekülasyon olan ve henüz kentsel dönüşüm anlamında ele alınmamış önemli potansiyele sahip bir bölgedir.

Bu bağlamda tersane alanları kentsel dönüşüm kapsamında değerlendirmeye alınmalıdır. Ancak tersane alanlarının, geri alanından bağımsız, noktasal olarak ele alınması mevcut kentsel problemleri çözmeyecektir. Gerçekleştirilecek kentsel dönüşüm projesi, tersaneler ve geri alanlarıyla birlikte ele alınarak, Haliç bütünü ve İstanbul Metropoliten Alanı’na entegrasyonun sağlanacağı üst ölçekli bir plan ile kurgulanmalıdır.

Haliç ölçeğinde eski sanayi alanlarının kentsel dönüşüm kapsamında ele alınması sürecini değerlendirdiğimizde şu noktaların önem taşıdığını görmekteyiz.

- 1) İşlevini yitirmiş eski sanayi alanlarındaki yapısal envanterin çıkarılması,
- 2) Bu alanların çevresiyle (hinterlandıyla) bir bütün olarak ele alınması,
- 3) Endüstriyel miras niteliğindeki yapıların yeniden işlevlendirilerek kullanılması,
- 4) Gerçekleştirilecek projeler aracılığıyla bu alanları terk eden iş kollarında çalışanların istihdamına yönelik çeşitli fırsatlar yaratılması.



Şekil 4.2 : Haliç havzası arazi kullanımı (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Bu çıkarımlar doğrultusunda, ülkemizdeki kentsel dönüşüm süreçlerinde sorun olarak göze çarpan iki önemli konu, kentsel dönüşüm proje alanlarının belirlenme süreçleri ve bu alanlarda gerçekleştirilecek olan kentsel dönüşüm yaklaşımlarında, öngörülecek fonksiyonların seçim ve değerlendirme sürecidir.

Haliç İstanbul'un tarihten günümüze yerleşim bölgesi olmasından dolayı tarihi ve kültürel değerleri içinde barındırmaktadır. Yasadığı sorunlar, geçmişte uygulanan yanlış planlama stratejileri nedeniyle kimliğini kaybetme süreçleri, kentsel dönüşüm uygulamalarında Haliç'i hedef bölge haline getirmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç'i "kültür ve sanat vadisi" olarak tanımlayarak bu tanım çerçevesinde birçok proje ve yatırımlar planlamıştır.

Bu projelerin birbiriyle olan entegrasyonunun sağlanması için "Haliç Master Planı ve Raporları" kapsamında değerlendirilerek Haliç'te yer alan tüm projelerin sisteminin elde edilmesi amaçlansa da Haliç'in bütünsel bir yaklaşımla ele alınmadığı görülmektedir.

Projenin geliştirilmesi sırasında Denizcilik İşletmelerine ve diğer işletmelere ait binaların boşaltılacağı şartı getirilmiştir.

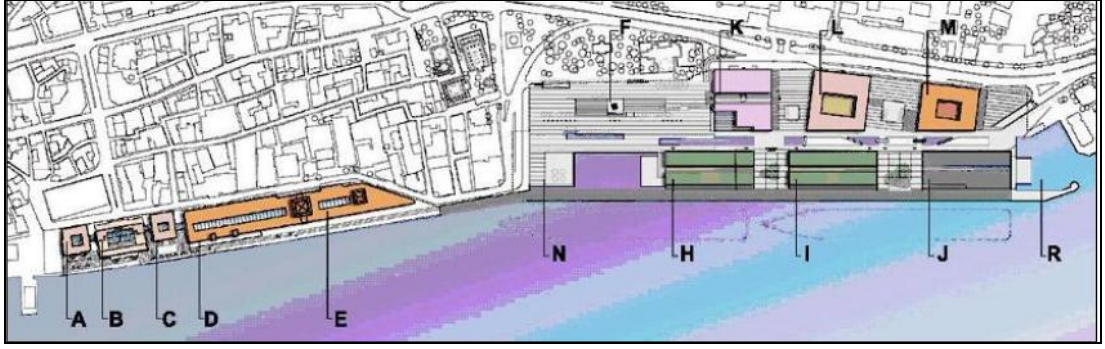
Başka bir deyişle fuar-sergi alanları, alışveriş mekanları, kültür-sanat merkezleri gibi konaklama hizmetlerini destekleyen, aynı zamanda yerel halkın gündelik olarak da kullanmasının mümkün olduğu alanlarla proje desteklenmiştir.

Ancak Şehir Plancıları Odası kKyı Yasasının Uygulama Yönetmeliğine “krvaziyer liman” tanımı eklenerek yasal zemini oluşturulmaya çalışılan Galataport Projesinin, hem kıyılarımızın kamu yararına kullanımı ilkesine hem de İstanbul’un kentsel dinamikleri, koruma hedefleri ve plan bütünlüğüne olan aykırılıkları tezleriyle bu projeye karşı çekincelerini ve itirazlarını belirtmişlerdir.

Projenin ana hatları ise;

- 1) Mevcut yük liman fonksiyonlarının tamamıyla kaldırılması ile Kruvaziyer gemileri ile gelen yolcuların yük taşımacılığı ile ayrışmasını sağlamak amacıyla İstanbul’a çağdaş bir Kruvazier Limanı, Turizm ve Ticaret Kompleksi kazandırılması,
- 2) Tarihi Tophane Meydanı yeniden canlandırılarak, ortaya çıkmasının sağlanması, çevre ve denizle bağlantısı kuvvetli kurulmasının yanı sıra çağdaş bir kimlik kazandıracak kültür-sanat faaliyetlerinin bulunması,
- 3) İstanbul içindeki sosyal, ticari ve kültürel merkezler ile bağlantıları güçlendirilmesi,
- 4) Beyoğlu Kent Turizm Projesi kapsamında pilot bölge olarak ele alınmalı, Beyoğlu bölgesi ile yaya aksının sürekliliğinin sağlanmasının yanında Beyoğlu ve çevresi ile bütünlüğünün kurulması,
- 5) Konumu dolayısı ile yapılacak mimari çalışmaların özellikle Tarihi Yarımada’dan İstanbul silüetini bozmayacak şekilde hazırlanması gerekli,
- 6) Bölgeye getirilen yeni fonksiyonlar sonucunda İstanbul’un yeni kültür, sanat, iş ve alışveriş merkezine kavuşması,

olarak belirlenmiştir (Tabanlıoğlu, 2003).



Şekil 4.4 : Galataport projesi vaziyet planı (Tabanlıoğlu, 2003).

Galataport Projesindeki kapalı alan dağılımları detaylı incelendiğinde turizm fonksiyonunun ağırlığının yüksek olduğu, ancak bu oranların değişebileceği düşünülebilir. Dünyadaki gerçekleşmiş projeler incelendiğinde, kültürel ve rekreasyonel alanların ağırlıklı olarak projelerde yer aldığı ve turizm fonksiyonunu desteklediği söylenebilir.

		Mevcut Kullanım		Proje Alanları	
		Kullanım alanı	Alan (m ²)	Kullanım alanı	Alan (m ²)
Karaköy Bölgesi	Blok A	TDİ Genel Md. Binası	5.597	Otel	5.346
	Blok B	Karaköy Yolcu Salonu	7.711	Otel	9.906
	Blok C	Gümrük Müdürlüğü	4.999	Otel	5.030
	Blok D	Antrepo # 20	6.412	Apart Otel+Loft+Kiralanabilir A.+Kafe/Restoran	6.309
	Blok E	Paket Postanesi	10.356	Apart Otel+Loft+Kiralanabilir A.+Kafe/Restoran+ Sergileme	11.437
Salıpazarı Bölgesi	Blok F	Saat Kulesi	50	Saat Kulesi	
	Blok G	Antrepo # 4	7.951,50	Yıkılacak alan	
	Blok H	Antrepo # 3	7.951,50	Lofts+Kiralanabilir alan/ Perakende	9.518
	Blok I	Antrepo # 2	7.951,50	Lofts+Kiralanabilir alan/ Perakende	10.137
	Blok J	Antrepo # 1	7.951,50	Port+Kiralanabilir alan/ Perakende	10.013
	Blok K	Antrepo # 5	21.177,50	Sinema+müze+sanat galerisi+restoran	15.209
	Blok L	Antrepo # 6	20.895	Otel+ kiralanabilir alanlar	20.367
	Blok M	Antrepo # 7	16.272	Apart Otel+kiralanabilir alanlar	16.650
		Toplam	125.276	Toplam	119.922

Şekil 4.5 : Galataport projesi alan kullanımları karşılaştırması (Tabanlıoğlu, 2003).

Galataport Projesi'ndeki turizm fonksiyonun etkin olabilmesi için bu kültürel ve rekreasyonel alanların ağırlıklarının artırılması gerekebilir. Yatırımcı açısından bahsedilen değişikliklerini projede yapılmaması, proje üzerinde kendine özgü riskler taşımaya başlayacaktır. Dolayısı ile yatırımcının risk alma oranı yani iskonto oranı yükselmesi söz konusu olabilir.

İstanbul'un en büyük prestij projelerinden biri olarak gösterilen İstanbul Zeytinburnu Yat Limanı Projesi (Ataport) de yargı engeline takılması nedeni ile dört yıldan bu yana gerçekleştirilememektedir.

İstanbul Defterdarlığı, Zeytinburnu Kazlıçeşme Mahallesi'nde çoğunluğu denizin doldurulması ile elde edilen 1.4 milyon metrekare alana bir yat limanı yapılması için 2006 yılı Aralık ayında ihale açtıktan sonra ihaleyi özel bir ortaklık kazanmıştır.



Şekil 4.6 : Ataport projesi modelleme çalışmaları (İBB Şehir Planlama Arşivi)

TMMOB Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası'nın Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan imar planının iptaline yönelik açtıkları davayla, proje bir dönem askıya alınmıştır.

TMMOB Şehir Plancıları Odası dava metninde, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 09.07.2007 tarihinde onaylanarak İBB tarafından 27.08.2007 tarihinde askıya çıkarılan ve Zeytinburnu İlçesi, Kazlıçeşme Mahallesinde bulunan 774-754-755-756 ve 757 adaların önüne isabet eden mevcut dolgu ve ilave dolgu alanında yer alan 1/5000 ölçekli İstanbul Ataköy Turizm Merkezi Kazlıçeşme Deniz Turizmi Tesisleri Nazım İmar Planının kanunlara, yönetmeliklere, kamu yararına, şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına açıkça aykırı olması nedeniyle iptaline ve telafisi güç zararlar doğabileceği için yürütmenin durdurulmasını talep etmiştir. Ataport projesinin mimari çalışmaları ve yasal izin süreçleri devam etmektedir.

Bakırköy - Sirkeci sahil yolu üzerinde yapılmış olan 144,264 m² mevcut dolgu alanı ve planla önerilen 325.736m² ilave dolgu alanı ve 1.000.000 m² deniz yüzey alanı olmak üzere toplam 1.470.000 m²'lik bir alanı kapsamaktadır.

Öneri plan kararı ile deniz üzerinde üretilen bu alana 710.000 m²'lik yapı alanı ve kruvaziyer liman tesisini öngörmektedir. Bu kapsamda, büyük kısmı dolgu alanlarında yer alan “kruvaziyer liman” kullanımlarına planda yer verilmektedir. Ancak, anılan Kanun maddesi uyarınca, Kanun’da kruvaziyer liman kapsamında kalan tüm kullanımların ve bu amaçla inşa edilecek binaların dolgu alanlarında yer alabileceği düzenlemesine yer verilmemiştir.



Şekil 4.7 : Ataport projesi vaziyet planı (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Limanın yolcu kapasitesinin 8 milyon olacağı ve aynı anda 10 tane kruvaziyer geminin yanaşabileceği bir altyapıya sahip olacağı belirtilmektedir. Proje içerisinde ayrıca mega yatların demirleyeceği büyük bir mega yat limanının da yer alacağı ve bölgenin otel, alışveriş merkezleri, ofisler, restoran ve fuar alanı, kongre merkezi ile destekleneceği belirtilmektedir.

Kullanımlar ve alansal büyüklükleri incelendiğinde, hakim kullanım türünün kruvaziyer liman olmaktan uzaklaştığı görülmektedir. Aşağıda kruvaziyer liman alanında kalan kullanımların alansal büyüklükleri ve payları görülmektedir.

Zeytinburnu sahilinde gerçekleştirilecek ve toplam maliyeti 3 milyar Doları bulacağı söylenen projenin tamamlanması halinde turizm gelirlerinin ilk 9 yılda 4 milyar Dolar, 2020 yılında ise 8 milyar Dolar artış göstereceği öngörülmektedir.

KULLANIMLAR	Alansal büyüklük, m2	Dağılım, %
Kruvaziyer terminali	25.000	3,55
Yat Onarım ve Bakım Ünite.	15.000	2,13
Kr. İşletme ve Yönetim Birim.	5.000	0,71
Yat Limanı İşletme Tesisleri	5.000	0,71
Genel İdare Binaları	5.000	0,71
Fuar Alanı	70.000	9,93
Kongre Merkezi	40.000	5,67
Eğlence Üniteleri	35.000	4,96
Sinema ve Bowling Alanları	15.000	2,13
Konser Salonu	15.000	2,13
Tiyatro Salonu	10.000	1,42
Alışveriş Merkezi	120.000	17,02
Yeme İçme Alanları	45.000	6,38
Otel Alanları	205.000	29,08
Turizm Acentaları vb Ofisler	15.000	2,13
Banka vb Ofisler	15.000	2,13
Hastane ve Sosyal Üniteler	10.000	1,42
KapalıSpor Alanları	45.000	6,38
Kültür Merkezi	10.000	1,42
TOPLAM	705.000	100

Şekil 4.8 : Ataport projesi alan kullanımları (İBB Şehir Planlama Arşivi)

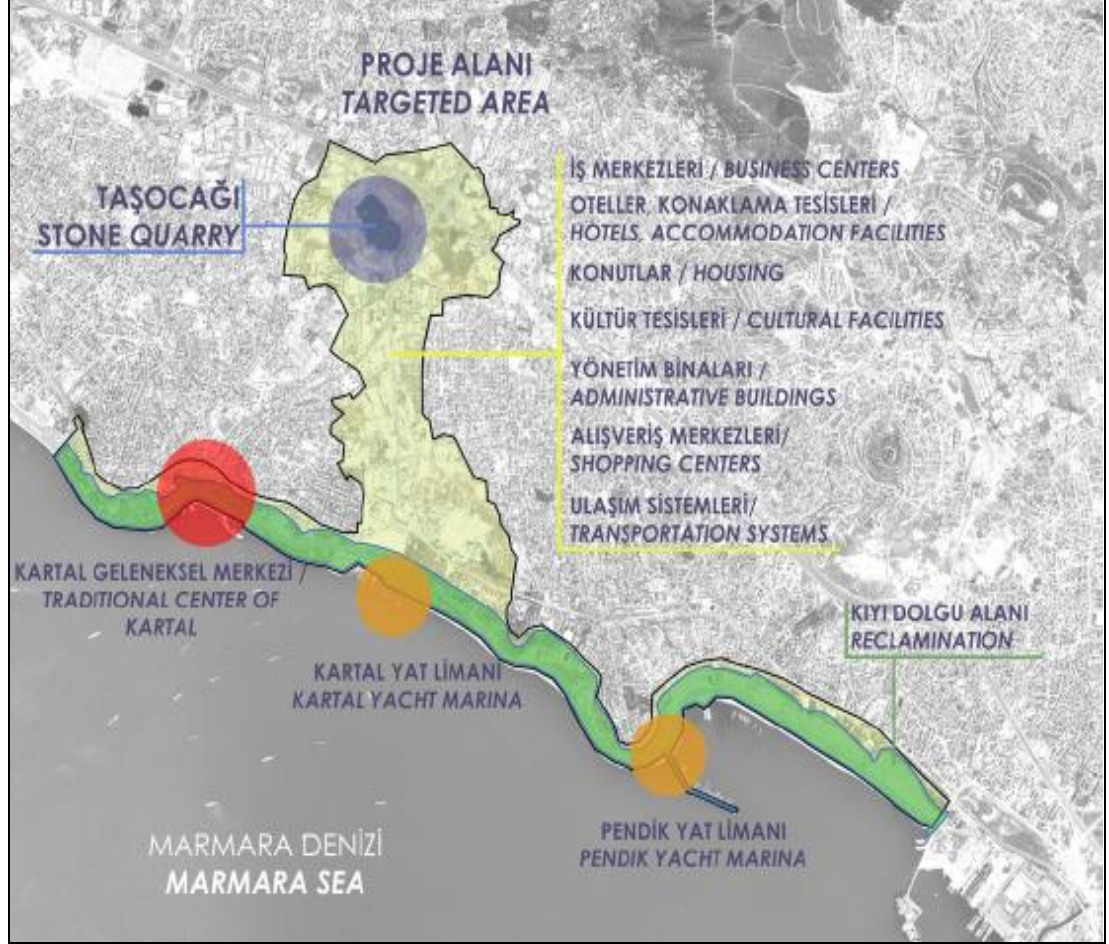
Projenin içeriğinde, Akdeniz bölgesinin en büyük kruvaziyer limanının yapılması hedeflendiği ve İstanbul'a turizm açısından önemli bir katkı sağlayacağı belirtilmektedir.

Bir diğer dönüşüm odak noktalarından biri olan Kartal Alt Merkez ve Kartal-Pendik Kıyı Kesimi Bir zamanlar kıyı yerleşmesi olan Kartal ve Pendik sahilinin yol açmak için doldurulması, bu yerleşmelerin kimliklerinin ve denizle ilişkilerinin kaybolmasına neden olmuştur.

Kartal ve Pendik yerleşmelerinin geleneksel merkezleri denizden koparılmıştır. Sahilde oluşturulacak rekreasyon ve turizm alanları ile geleneksel merkezler kıyı ile bütünleştirilecektir.

Oluşturulacak olan rekreasyon ve turizm alanları da diğer işlev alanları gibi sadece Kartal'da yaşayanlar için değil, doğu yakasında yaşayanların tümüne hizmet etmesi için planlanmaktadır. Proje alanı, İstanbul Kenti'nin Kartal ve Pendik ilçelerinin idari sınırları içinde yer almaktadır.

İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan önemli ulaşım akslarından biri olan E-5 (D-100) karayolu üzerindeki Kartal Kavşağı ile sahil yolu arasında bağlantıyı sağlayan caddenin doğu ve batısında yerleşmiş sanayi alanlarını ve güneybatıda Kartal geleneksel merkezini, güneydoğuda da Pendik kıyı kesimini içine almaktadır.



Şekil 4.9 : Kartal alt merkez ve kartal pendik kıyı kesimi proje alanı odak noktaları (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Toplam proje alanı 555.Ha.'dır. Bu alanın 420,4 Ha.'lık kısmı Kartal İlçesi sınırlarında, 134,6 Ha.'lık kısmı ise Pendik İlçesi sınırlarında yer almaktadır. Kıyı kesiminde marina inşa edilecek, otel ve rekreasyon alanları ile çevrilecektir. Bu proje etaplar haline uygulanabilecek şekilde tasarlanmıştır.

İstanbul dışında en büyük kentsel kıyı alanı dönüşüm yenileme ve tasarım konularıyla gündeme gelen bir diğer proje de İzmir Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Projeleridir Anadolu'nun batı ucundaki körfezin çevresinde konumlanan ve günümüzden 5000 yıl önce kurulduğu tahmin edilen İzmir, Helenistik dönemden beri önemli bir liman kenti olmuştur.

Bugün körfez çevresinde yaklaşık 70 km boyunca yayılmış olan kent, 3 milyon nüfusuyla Türkiye'nin üçüncü büyük kenti konumundadır.

Son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Turan, Bayraklı, Halkapınar kıyı bandının rekreasyon amaçlı düzenlenmesi, Körfezin temizlenme çalışmaları, Liman Bölgesi için bir kentsel tasarım projesi yarışması açılması İzmir'e kentsel dönüşüm konusunda önemli katkılar sağlamıştır.

Bu noktada Liman Bölgesiyle ilgili yarışmanın gerekçeleri olarak Turan, Bayraklı, Halkapınar kıyı bandının rekreasyon amaçlı düzenlenmesi projesinden de kısaca bahsetmek gerekmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, İzmir-Çeşme Otoyolu için doldurduğu İzmir Kordon bölgesi, Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin çabalarıyla, kentlilerin gereksinimlerini karşılayacak şekilde, yaya yolları, bisiklet ve koşu parkurları, meydanlar ve kent mobilyalarıyla donatılmış bir yeşil alan olarak düzenlenmiş, yapıların bulunduğu bölümde de iki izli bir trafik yolu ile restoran-kafe kullanımlarına olanak veren bir kaldırım alanı şeklinde tamamlanmıştır.

Ayrıca yapılan çalışmalara Cumhuriyet Meydanı ve Pasaport düzenlemeleri ile Konak Meydanı'na kadar devam edilmiş ve bölge kentlileri denizle buluşturan kesintisiz bir rekreasyon alanına dönüştürülmüştür.

Bu süreçte Mimarlar Odası'nın belirlediği ilkelerin yanı sıra, tarihsel referanslara yer verilmesi, Pasaport iskelesinin yenilenmesi, Pasaport-Gümrük arasında yaya düzenlenmeleri kente dönük sağlıklı önerilerin etkin sonuçlarından biri olmuştur (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004).

Bölgedeki arazi kullanımının gelişimi şu şekildedir: 19. yüzyıl sonu 20. Yüzyıl başlarında ve Cumhuriyet sonrası dönemde yabancı ülkelerle yaşanan yoğun ticari ilişkilerin sonucunda bir liman kenti olarak İzmir'in öneminin giderek artması, limanın güney ve güneydoğusundaki bölgede (Alsancak Limanı arkası, Salhane, Bayraklı, Turan) depolama ve sanayi işlevlerinin gelişmesine neden olmuş; bölge, gaz ve elektrik üretim tesisleri, yağ fabrikaları, tütün işleme tesisleri, depolar, buğday siloları ve demiryolu binalarıyla işgal edilmiştir.

Ancak zaman içerisinde, sanayi alanları terk edilmeye başlanmış, liman ve çevresindeki kullanım biçimi bölgenin gelişmesinde önemli bir engel oluşturmuş, kendisini yenileyemeyen bölge giderek yıpranmış ve günümüzde plansız yapılaşma, ulaşım sistemindeki aksaklıklar, çevre kirliliği gibi çeşitli fiziksel, çevresel ve sosyo-ekonomik problemlere sahip bir tür çöküntü bölgesine dönüşmüştür.



Şekil 4.10 : İzmir kıyı alanı birincilik ödülü kazanan proje

Bu proje geleceğin İzmir'ine ilişkin model bir alanın gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır.

İlk olarak, yüksek katlı binalar ile bina aktivitelerini bu bölgeye çekerek, tarihi kent merkezi üzerindeki baskıları azaltmakta, aynı zamanda kamusal kullanım için büyük açık alanlar yaratmaktadır.

İkinci olarak, Bayraklı arkeolojik alanındaki potansiyelin özellikle vurgulanarak, bölgenin kentsel gelişimi için bir başlangıç noktası oluşturmaktadır. Bu iki noktanın yanı sıra, yayalar ve bisiklet kullanıcıları için bir ulaşım ağı ve daha geniş bir iletişim sistemini sağlayan park alanları önerilmekte, binalar hakim rüzgar doğrultusunda yönlendirilmektedir. Mevcut spor aktiviteleri ve uzantılarındaki yeni aktiviteler olimpik bir park oluşturmakta, tüm idari fonksiyonlar, hem fiziksel hem de sembolik olarak Bayraklı ile bağlantısı kurulan bir forum etrafında bütünleştirilmektedir (Küçük 2003).



Şekil 4.11 : İzmir liman bölgesi kentsel tasarım fikir yarışma projesi

İzmir Liman Bölgesi için önerilen projenin temel kentsel amacı, İzmir Körfezini çevreleyen kesintisiz gelişimin - Kordon'un - yaratılabilmesi amacıyla, yarışma broşüründe belirtildiği gibi, kentin su ile birleştiği yeni yüzünün ve çeşitli kullanımlı kentsel alanların tasarlanmasıdır.

Bu yeni yüz, kentin günümüzde eksik olan çağdaş imajının güçlendirilmesi ve tarihsel mimari karakterinin 19. yüzyıldan 22. yüzyıla taşınmasını vurgulama amacını gütmekte ve Antik İzmir ile Kadifekale arasında bağlantı sağlamayı hedeflemektedir.

Kentsel tasarım önerileri körfezin kuzey kıyılarının - Karşıyaka'nın - güneyde Konak çevresindeki eski doku ile bütünleşmesini sağlamak amacıyla. Kesintisiz kordon, elektrikli tramvay ve üzeri örtülü yaya yolları ağı ve pavyonlar sistemi ile birbirine bağlanmış rekreasyon kullanımlarını, yürüyüş, spor tesislerini, kürek sporu tesislerini, kafeleri, bisiklet parkurlarını, danışma pavyonlarını, balık tutma platformlarını içerecektir.

Su kenarındaki şeridin, İzmir'in Konak ve Alsancak arasında mevcut olan 'kordon' geleneğini canlandırmak amacıyla kullanılması önerilmektedir. Kültür Park Fuar Alanı ve Bayraklı Arkeolojik Parkı - Antik İzmir arasında Ticaret-İş Merkezi, Alışveriş Merkezi ve Yönetim Merkezini içeren bir yaya aksı önerilmektedir. Bu aks, bir anlamda, günümüz İzmir'ini M.Ö. 3. yüzyılın Antik İzmir'ine bağlamaktadır.

Yeniden canlandırmanın hedefleri;

- 1) Ulaşım ağındaki çeşitlilik nedeniyle kolay ulaşılabilir su kenarı şeridi,
- 2) Gelişme bölgesi içindeki işlevlerin uyum ve entegrasyonu,
- 3) Eski İzmir ve Kadifekale ile uyumlu olarak mevcut binaların yeniden kullanımı,

Kültür ve sanat merkezi / Liman güneyinde çok amaçlı kullanım bölgesi: 19. yüzyıl İzmir'ine ait endüstriyel yapılara, gaz-elektrik yapılarına, yağ fabrikalarına, depolara, buğday silolarına ve demiryolu binalarına 21. yüzyıl imajını oluşturmak amacıyla müze, fuar, sergi salonu, tiyatro, konser salonu, demiryolu müzesi, İzmir Müzesi gibi kültürel işlevler verilmiştir.

Mevcut konumunda, karayolu, demiryolu ve havaalanı ulaşımı ile kolay bağlantılı olarak yeni uluslar arası ve ulusal liman önerilmiştir. Bu alanda su kenarında yürüme yolları, rekreasyon amaçlı yapılar, kültürel ve görsel performans alanları, marina yer almaktadır. Meles Çayında bu merkeze hizmet veren ulaşım sistemi düşünülmüştür. Mimari olarak tarihsel çevreden referanslarla çağdaş bir dil oluşturulması hedeflenmiştir.

Yönetim merkezi mevcut Adliye Binası çevresinde, arada Tören Alanı oluşturulmak üzere şekillendirilmiştir. Ana kentsel ve mimari konsept, gölgeli iç avlular, bu avluları bağlayan yaya geçitleri ve İzmir'in rüzgar yönüne göre konumlandırılmış yapılardan oluşmaktadır. Yapılar sembolik plazalara ve Antik İzmir'e yönelmiş yaya aksları etrafında düzenlenmiştir; karayolu ulaşımı kolay olan bir bölgede yer alırlar.

Yönetim merkezinin tüm meydanlarına sahildeki rekreatif yaya şeridinden ya da kent içi bölgelerinden ulaşılabilir. Toplantı merkezine bu bölge içinden, yaklaşım yolları vasıtasıyla ulaşım önerilmiştir. Yönetim ve toplantı merkezlerinde mimari imaj, 21. yüzyıl imajının yaratılmasını destekleyecek doğrultuda olacaktır.

Körfez çevresindeki ve Turan'da güneye bakan alandaki rekreasyon alanında açık yeşil alanlar, dinlenme alanları, eğlenceye yönelik tesisler, su sporları ve diğer spor tesisleri planlanmıştır. Bu bölge, Karşıyaka ve Konak'ı birleştirmeyi ve çevreleyen diğer kentsel zonlarla bütünlüğü sağlamayı hedeflemektedir.

Ticaret-İş merkezi: Belirtilen üçgen alanda çeşitli ticaret ve iş komplekslerini içeren yeni bir ticaret-iş merkezi önerilmiştir. Mimari olarak, gölgeli iç avlular, geçitler, İzmir iklimine uygun yapı tipolojisi kullanılmıştır. Farklı yükseklik ve boyutta yapılaşma ile küçük ya da büyük kuruluşlara uygun ofis mekanlarının ve tarihsel-çağdaş arakesitinde bir imajın yakalanması amaçlanmıştır.

Alışveriş işlevleri kapalı alışveriş merkezi tipinde bir yapı ve daha küçük boyutta, 2-3 katlı, dış arkatlı yapılar grubunda barınacak şekilde planlanmıştır. Merkez, metropoliten İzmir'e hizmet edecek şekilde, karayolu, metro, demiryolu ve hafif raylı sistem ile kolaylıkla ulaşılabilir şekilde konumlandırılmıştır.

Toplantı merkezi, İzmir limanı gelişim bölgesi içinde çağdaş 21. yüzyıl imajını sergilemek üzere yapay bir ada üzerinde tasarlanmıştır. 7,000 kişiye hizmet edecek merkezde 3,500 kişilik toplantı salonu, uluslararası ve ulusal toplantıların yer alacağı daha küçük diğer salonlar, salonların altında garaj, açık hava sinema-performans alanı, açık ve kapalı yaya yolları, farklı kotlarda manzara terasları bulunmaktadır.

4.5 Bölüm Değerlendirmesi

Kentsel dönüşüm kavramıyla ilgili kuramsal açıklamalar ve yurt dışı örneklerinden sonra, planlama, geliştirme ilkelerinin ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolünün Türkiye'de kıyı alanlarındaki örnekler üzerinden tartışılması, sürecin nasıl işlediğinin ve sonuçlandırıldığının anlaşılması açısından önem taşımaktadır.

Bu noktada farklı bölgelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projelerinin incelenmesinin, tez kapsamında ele alınan Haydarpaşa Kıyı Alanı dönüşüm sürecinde çalışacak aktörlere gerek tasarım, gerekse uygulama aşamalarında ve özellikle mevzuat ve planlama yönlerini de kapsayacak şekilde önemli ipuçları vereceği ve konuya farklı bakış açılarından yaklaşım sağlayacağı düşünülmektedir.

Tez kapsamında incelenmiş kentsel dönüşüm projeleri, kent merkezlerinde kalmış kıyı bölgelerinde ve özellikle sanayi alanlarından dönüşmüş boş alanlarda gerçekleşmiştir.

Kıyı alanlarında planlama, geliştirme, dönüşüm ve yönetim yaklaşımı kamu sektörü, özel yatırımcılar ve diğer aktörlerden oluşan üçgen arasında koordinasyon kurulmadıkça başarıya ulaşamaz. Kamu sektörü; düzenleme çerçevelerini belirleyerek, fiziksel, mekansal, hukuki, sosyal sürdürülebilirlik, işlevsellik kazandırma, ekonomik, politik ve sosyal hakları sağlayarak kıyı planlamasını ve dönüşümünü etkinleştirir.

Diğer taraftan yatırımcıların sosyal boyutlarıyla projeyi ele alıp fiziksel mekana kaliteyi koruma ve geliştirme dengesini de gözeterek mevzuat kuralları içerisinde finans sağlama işlevini yerine getirmesi kıyı alanı gayrimenkul geliştirme faaliyetinin vazgeçilmez olgularından olmalıdır.

Kıyı alanlarına yönelik ulusal bir yaklaşımın belirlenmesi doğrultusunda her zaman yasal düzenlemelere uyulmalı, kurumsal düzenlemeler de bu doğrultuda gerçekleştirilmelidir. Bu alanlarda planlama faaliyetleri çok yönlü ve çok disiplinli bir yaklaşımla gerçekleştirilmediğinden uygulamada birçok sorunla karşılaşmaktadır.

Mekansal planlama ilkeleri belirlenirken temel amaç bugünün ihtiyaçlarını sağlarken gelecekteki nesiller için de olanaklar sağlamak olmalıdır. Koruma amaçlı planlar yapılırken dahi kıyı alanının ekonomik üretkenliği ve canlılığının sağlanması, sosyal refahın sürdürülmesi, yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve bu faaliyetlerin eşgüdüm içerisinde gerçekleştirilmesi de gözönünde bulundurulmalıdır.

5. KIYI ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ ÜZERİNE BİR SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ANALİZİ: HAYDARPAŞA ÖRNEĞİ

İstanbul, Boğaz ile ayrılan iki büyük yarımada üzerinde yer almakta ve Marmara Denizi'ne paralel yollar boyunca büyümektedir. Kuzeyinde, koruma altındaki orman alanları ve su havzaları İstanbul için doğal sınırları oluşturmaktadır. Kent 1960'lı yıllarda 2 milyon dolayında nüfusa sahipken, endüstriyel ve kültürel bir çekim merkezi olması, nüfusu hızla arttırmış ve günümüzde kent nüfusu 12 milyona yaklaşmıştır. Ülke ekonomisinin önemli merkezi haline gelen İstanbul günümüzde, dünyanın en hızlı büyüyen metropollerinden biri olmuştur.

Endüstrinin gelişmesine bağlı hızlı büyüme kentin kültürel kimliğini etkilemiş; kent bu hızlı büyümeye karşı tarihsel ve kültürel kimliğini korumada zorlanmıştır. Günümüzde İstanbul endüstriyel üretimin ve bankaların genel müdürlüklerinin toplandığı önemli bir finans merkezidir. Bunun yanında altı devlet ve onun üzerinde özel, toplam on altı üniversitesi, bu okullardaki birkaç yüz bini aşan üniversite öğrencisi, uluslararası sanat festivalleri, bienalleri, fuarları ve benzer kültürel etkinlikleriyle Avrupa'nın sayılı kültür merkezlerinden bir olma yolundadır.

Hızlı kentleşmeye karşın özellikle Tarihi Yarımada'da kent silueti denetim altında tutulmaya çalışılmış ve tarihsel siluetin yoğun yapılaşmadan zarar görmemesinin yolları aranmıştır. Buna karşın kent çeperlerindeki yasadışı yapılaşmanın önüne geçilememiştir. Altyapı ve özellikle ulaşım sistemine getirilen çözümler kentin büyüme hızının gerisinde kalmış İstanbul benzer dünya metropollerinin karşılaştığı, konut, trafik sıkışıklığı, arsa spekülasyonu gibi sorunlarla karşılaşmıştır.

Marmaray Projesinin hayata geçirilmesi ile kullanım dışı kalacağı öngörülen Haydarpaşa Garı ve Limanı ile çevresinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sırasında İstanbul'un tarih, kültür, bilim, sanat, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak dünya metropolleri arasındaki yerini alması ve kentsel mekânlarda yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bu önemli odak noktasında bir kentsel dönüşüm projesi planlanmaktadır.

Bu alanın, özellikle Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen dönüşüm projeleri alanları ile ortak özelliği, terk edilmekte olmaları ve planlı bir dönüşüm gerçekleştirilemediği takdirde çöküntü bölgesine dönüşme olasılıklarıdır. Projenin amaçlarından biri doğu yakasını yatakhane şehir haline getiren İstanbul'un tek merkezliliğine karşı, bu bölgede, iş merkezleri, turizm ve ofis kullanımları ile ticaret, rekreasyon, kültür ve sosyal tesisler (tiyatrolar, konser salonları, kongre merkezi, yat limanı, kurvaziyer limanı) geliştirerek, alternatif yeni bir merkez yaratmayı amaçlamaktadır. Bu yolla terk edilmekte olan Haydarpaşa endüstri alanının bir çöküntü bölgesine dönüşmesi engellenebilecek, kentsel yaşam kalitesi yükselecektir.

Alanda geliştirme yapmak ve devamında tasarım süreciyle somut projeler üretmek için öncelikle bir vizyon oluşturmak esastır. Yenileme süreci, kentsel yaşamın kalitesinin yükseltilmesini, bu alanda kimlikli, çevreye duyarlı, uluslararası bir merkez yaratılmasını amaçlamaktadır.

Alandaki yenilikçi fikirleri elde edebilmek için ihtiyaç programını da geliştirmek faydalı olacaktır. Alana ve hinterlandın da bulunan Kadıköy merkeze özgü bir piyasa araştırması bu kapsam da temel çıkış noktası olmalıdır.

5.1 Analiz Metodolojisi

Öncelikli olarak bu bölümde Alana ilişkin verilerin toplanması ve analiz aşamasında tez konusu ile ilgili katılım gösterilen kentsel kalite ve kentsel dönüşüme yönelik çalıştay, sempozyum, seminer vb. toplantılardan da çalışmaya girdi sağlanmıştır.

Alan çalışması kapsamında belirlenen sınırlar çerçevesinde Haydarpaşa Kıyı Alanı ve Gar geri sahasında bulunan bakım atölyeleri, büyük ölçekli kamusal alanlar ve çevresel ilişkide bulunduğu Rasimpaşa, Osmanağa mahalleleri konut fonksiyon alanlarının değerlendirildiği bir analitik çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma iki ayrı etap ve bu etaplara konu olan alanlardan oluşmaktadır.

- 1) Kentsel dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alan bütününe ilişkin analitik çalışma,(Haydarpaşa Kıyı Alanı, Gar ver Geri Sahası)
- 2) Kentsel dönüşümün tetikleyeceği öngörülen konutların yoğunlaştığı Alana (Rasimpaşa, Osmanağa Mahalleleri) ilişkin bakış.

Yapılan alan çalışmalarının metodunu İBB bünyesinde gerçekleştirilen anket, mülakat ve tespit çalışmaları oluşturmaktadır.

Gerçekleştirilen fiziksel tespitler alan dahilindeki yapı ve arazi kullanımını da kapsamaktadır. Yapılan bu fiziksel analizlerden elde edilen veri tabanı, halihazır haritalarla dijital ortamda ilişkilendirilmiş ve paftalar halinde düzenlenmiştir. İkinci etapta gerçekleştirilen sosyal yapıya ilişkin anket çalışmaları sonuçları da teze girdi olarak eklenmiştir.

Daha sonra dönüşüm potansiyeli değerlendirilen Haydarpaşa alanında pazar araştırmaları, kamu ve sivil toplum örgütleri kurum görüşleri, danışman hocaların ve konusunda uzman katılımcıların katkıları, İBB Şehir Planlama Müdürlüğü proje toplantıları, arama konferansı ve üç boyutlu modellerle desteklenmiş silüet çalışmaları incelenmiştir. Analizlerin ve incelemelerin değerlendirilmesi bölüm sonlarında yapılmış olup üretilen çizelge ve tabloların ilgili kısımları da teze eklenmiştir.

5.2 Haydarpaşa Kıyı Alanı Analiz Çalışmaları

Planlama alanının odak noktası olan Haydarpaşa Garı ve Limanı; Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden başlayarak İstanbul tarihinin çok önemli olaylarına tanıklık etmiş, uzun yıllar boyunca Anadolu'ya giriş-çıkış kapısı olmuş ve günümüzde de İstanbul ulaşımında büyük bir yolcu kitlesi için bir kilit noktası fonksiyonuna sahip, tüm Türkiye için ve uluslararası ölçekteki ulaşım fonksiyonuyla, çok önemli bir değer niteliği taşımaktadır.

Gar ve Liman Alanı'nın geri sahası olarak adlandırılan, plan sınırları içinde bulunan ve Kadıköy Merkez Bölgesi'nin konut alanlarından bir kısmını içeren bölgede sit alanlarının yoğunluğu dikkati çekmektedir. Bütün bu değerler bir araya getirildiğinde Haydarpaşa Gar ve Limanının Geri Sahası ile birlikte "korunmasının" önemi ortaya çıkmaktadır.

Alan için yapılan analitik çalışmalar, alanın sahip olduğu değerleri ve sorunları ortaya koyarak, sonraki aşamada gerçekleştirilecek olan plan çalışmalarına bir zemin oluşturacak niteliktedir.

Çalışma alanı olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası; içinde barındırdığı Haydarpaşa Garı ve Limanı'ndan dolayı İstanbul Metropoliten alan içinde ulaşımında önemli bir odak noktası olduğu gibi, yıllarca metropole Anadolu'dan giriş-çıkış kapısı niteliği taşımış olmasından dolayı tüm Türkiye için de bir odak noktası, tarihi bir değerdir. Proje alanı kapsamında;

- 1) Haydarpaşa Limanı alanı,
- 2) Harem Otogarı,
- 3) Haydarpaşa Tren İstasyonu ve gar sahası,
- 4) Et Balık Kurumu yapıları ile
- 5) Toprak Mahsulleri Ofisi siloları

yer almaktadır.

5.2.1 Çalışma alanının tanımlanması, konum, ulaşım ve çevre ilişkileri

Çalışma alanı olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası kısmen Kadıköy İlçesi Merkez Alanına, kısmen de Üsküdar İlçesi sınırlarına girmektedir. Alanın batı sınırını Marmara Denizi oluşturmakta, doğu sınırını Koşuyolu, Acıbadem semtleri ile Arakıyeci Mehmet Mahallesi oluşturmaktadır. Alanın kuzeyinde İhsaniye Mahallesi bulunmakta, güneyinde ise bir kısmını içine aldığı Osmanağa ve Caferağa Mahalleleri bulunmaktadır.

Çalışma alanı karayolu, demiryolu ve denizyolu açısından güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir. Alanda, kentsel ölçekte karayolu bağlantıları, iskeleler ve raylı sistem hatları mevcuttur. Alan içerisinde bulunan Haydarpaşa Limanı uluslararası ölçekte, Haydarpaşa Garı ülke ölçeğinde ve Kadıköy merkez bölgesi metropoliten alan ölçeğine önemli odak noktalarıdır.

Karayolu ulaşımı;

Çalışma alanındaki en önemli karayolu ulaşım aksı, metropolün doğu ve batı yakasını bağlayan E-5 (D-100) karayoludur. Alana ana girişler, E-5 karayolu, Üsküdar – Harem sahil yolu, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi, Tıbbiye Caddeleri ile sağlanmaktadır.

Demiryolu ulaşımı;

1) Haydarpaşa – Gebze Banliyö Hattı ve Haydarpaşa Garı

Çalışma alanı içerisindeki en önemli mevcut raylı sistem, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattıdır. Haydarpaşa – Gebze hat uzunluğu 44,2 km.dir. 27 istasyon vardır. Ortalama yolculuk süresi 65 dakikadır. Günlük yolculuk sayısı 90.000/gün'dür.

2) Kadıköy – Moda Nostaljik Tramvayı

Kadıköy Merkez Bölgesi'ne hizmet veren tramvay hattı, 1 Kasım 2003 tarihinde ring sefer olarak hizmete girmiştir. 4 adet tramvay aracının çalıştığı Kadıköy – Moda tramvayı kısmen eski 20 numaralı tramvay hattı güzergahını takip etmekle birlikte Kadıköy Meydanı'ndan hareket edip, Söğütluçeşme Caddesi üzerindeki otobüs özel yolunu ve Bahariye Caddesi'ni geçerek Moda Caddesi üzerinden Kadıköy İDO iskelesi önünde turunu tamamlamaktadır. Normal şartlar altında sefer süresi 20 dakika olup, günlük sefer sayısı 82 ve günlük yolcu sayısı 2500 yolcu/gün'dür.

3) Marmaray Hattı

Proje kapsamında Avrupa ve Anadolu yakası banliyö hatları mevcut tren istasyonlarının birçoğunun, onarımdan geçirilerek yerinde kalmaları planlanmaktadır. Bunlara ek olarak Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da yeraltı istasyonları kurulmaktadır. Projenin tamamlanmasıyla iki yaka arasındaki erişim süreleri kısalmaktadır. Projede, 40 adet iyileştirilmiş veya yeni istasyon bulunmaktadır.

4) Kadıköy – Kartal Metro Hattı

Yoğun araç trafiğine sahip olan Kadıköy-Kartal arasındaki D-100 karayolunun yükünü azaltmak, bu aksta hızlı ve kitlesel yolcu taşınmasını sağlamak ve iki kıta arasında ulaşımı hızlandırmak amacıyla Kadıköy-Kartal Metro Hattı projesinin yapılmasına karar verilmiştir. Bu hat, İbrahimağa İstasyonu'nda Marmaray Hattı ile entegre edilmekte ve aynı zamanda Kadıköy İstasyonu vasıtasıyla da deniz bağlantısı sağlanmaktadır. 8 adet vagondan oluşan metro trenleri, her 2,5 dakikada bir aynı yöne doğru hareket etmeleri planlanmaktadır. Sistem, yoğun saatte bir saat içerisinde aynı yöne 70.000 yolcu taşıyabilecek kapasitede olup, günde bir milyonun üzerinde yolcuya hizmet vermesi düşünülmektedir.

Denizyolu ile yolcu taşıma sistemi olarak; şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorları bulunmaktadır. Çalışma alanı, İstanbul Metropolitan Alanı içerisinde deniz ulaşımının Anadolu yakasındaki odak noktasıdır. Haydarpaşa, Kadıköy (Beşiktaş Adalar) , Kadıköy (Eminönü, Karaköy) hatları çalışma alanı içerisinde.

Şehir içi yolcu taşımacılığında deniz otobüsleri ve şehir hatları dışında taşımacılık yapan ve özel kişilerce çalıştırılan deniz motorları, TURYOL (Kooperatif), DENTUR AVRASYA (Kooperatif), YOL-TUR (Boğaziçi Yolcu ve Turizm), (İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Dolmuş Nakil Vasıtaları Esnaf Odası) bünyesinde faaliyet göstermektedirler.

Kadıköy merkez bölgesi yanı sıra, çalışma alanın kuzeyinde yer alan Üsküdar merkez bölgesi de, deniz ulaşımı açısından odak noktası niteliğindedir. Alanda, şehir hatları vapurları, Turyol ve DenturAvrasya'ya ait motor iskeleleri bulunmaktadır.

Haydarpaşa limanı;

Haydarpaşa Limanı, geniş bir alanda hizmet vermektedir. Bu alan içerisinde, Haydarpaşa Garı ve istasyon eski binası, Türkiye Denizcilik İşletmesi'nin (TDİ) arabalı vapur hizmetinin verildiği rıhtım, Haydarpaşa Garı ve TDİ arabalı vapur rıhtımının arasında Liman faaliyetleri alanı yer almaktadır. Haydarpaşa limanın en büyük özelliklerinden biri raylı sistemin deniz taşımacılığı ile buluştuğu tek noktadır. Limanda ayrıca Asya-Avrupa arasındaki transit tren taşımacılığı da yapılmaktadır.

Haydarpaşa Liman tesisleri 20.04.1899 tarihinde Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyasına inşa ettirilmeye başlanmış ve 1924 senesine kadar bu kumpanya tarafından işletilmiştir.24.05.1924 tarih ve 506 sayılı yasayla liman, Hükümet tarafından satın alınmış ve 31.05.1927 tarihine kadar özel bir rejimle idare edilmiştir. 31.05.1927 tarih ve 1042 sayılı yasa gereğince Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı bulunan Demiryolları İdaresine devredilmiştir.

Limanın mevcut tesisleri yeterli olmadığından, Bayındırlık Bakanlığınca 05.02.1953 tarihinde başlayan tevsiatin ilk kısmı 1954 senesinden itibaren peyderpey TCDD İşletmesine devredilmiştir. Liman gerçek anlamda 1967 yılında hizmete girmiştir. Günümüzde 21 adet rıhtımı bulunan yük limanının toplam rıhtım uzunluğu 3413 m'dir. Limanın kapasitesi ile ilgili bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

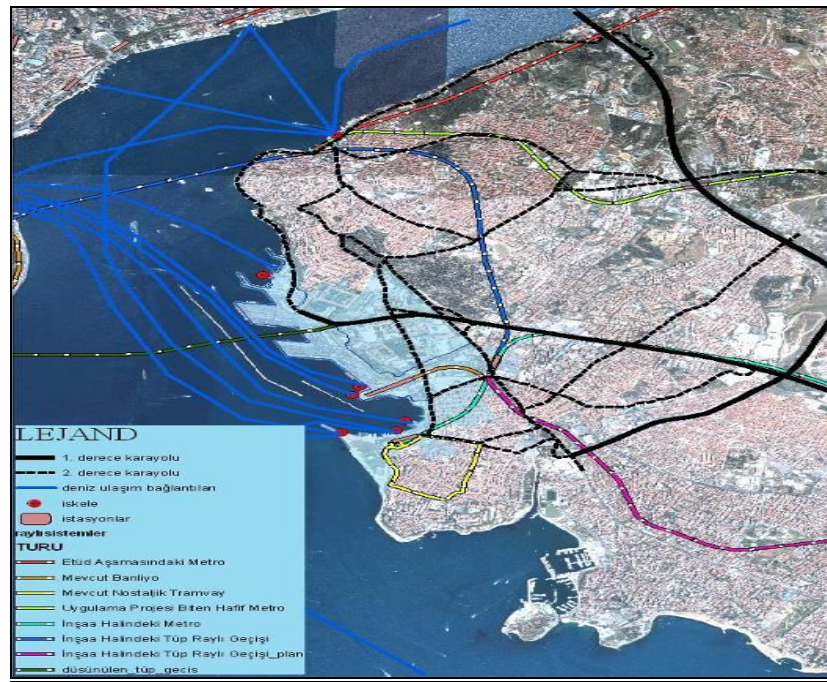
Çizelge 5.1 : Haydarpaşa liman kapasite bilgileri (TCDD İstatistik Yıllığı, 2008)

	Dökme Kuru Yük (Ton)	Genel Kargo (Ton)	Konteynır (TEU)	Ro-Ro (Araç)
Liman Kapasitesi	1.000.000	3.000.000	550.000	200.000

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı değerlendirmesine göre; ileriye dönük olarak yolcu ve yolcu-yük gemilerine hizmet vermek amacıyla yolcu salonu yapımı projesi sonuçlandırılmakta, bununla birlikte ileride Limanın bulunduğu alanın turizm potansiyelini arttırmak için otel ve marina projeleri gündemdedir. Bu amaçla Limana yönelik karışık yük hizmetine son verilerek alternatif limanlara kaydırılması planlanmakta olup, kruvaziyer ve yolcu-yük gemilerine hizmet verilmesinin yanında konteyner taşımacılığına ait hizmete devam edilmesi düşünülmektedir.

Çalışma alanı içerisindeki Kadıköy merkez bölgesi, İstanbul Anadolu yakasına dağılımın sağlandığı, aynı zamanda Avrupa yakasına karayolu ile erişime yönelik İETT, minibüs ve dolmuş hatlarının yoğun olduğu bir odak noktasıdır.

Çalışma alanı içerisinde, Anadolu yakasındaki semtlere dağılımı sağlayan minibüs hatlarının ana durakları yer almaktadır. Kadıköy merkezden hareket eden 12 adet hat bulunmaktadır. Toplam araç sayısı 786'dır.



Şekil 5.1 : Ulaşım analizi (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Çalışma alanı, metropolün doğu ve batı yakasını bağlayan E-5 (D-100) karayolunu içinde barındırmaktadır. Alana ana girişler, E-5 karayolu, Üsküdar – Harem sahil yolu, Dr. Eyüp Aksoy Caddesi ve Tıbbiye Caddeleri ile sağlanmaktadır. E-5 karayolu batı yönünde Üsküdar İlçesi'ne, doğu yönünde Maltepe İlçesi'ne doğru devam etmektedir.

Alanın tamamı brüt olarak 267.82 hektar olup, bu alanın 110 hektarı sadece Haydarpaşa Garı'na ve Limanı'na aittir. 157.82 hektarlık bir alan da Gar ve Liman Sahasının etkileme alanı olarak belirlenmiştir. Geri sahadaki konut alanlarında hanehalkı anketlerinden elde edilen verilerle yapılan hesaplamalara göre 18 408 kişilik bir nüfus yer almaktadır.

Çalışma alanı Üsküdar ve Kadıköy İlçe sınırlarının her ikisine de girdiği gibi içinde Selimiye, Osmanağa, Caferağa ile Koşuyolu Mahalleleri'nin bir kısmını, Rasimpaşa Mahallesi'nin ise tamamını barındırmaktadır. Alan içerisindeki konut fonksiyonunun büyük çoğunluğu Rasimpaşa Mahallesi'nde bulunmaktadır.

Alanın doğu kesiminde Kadıköy Merkezi İş Alanları, Kuzey batı kesiminde Üsküdar Merkezi İş Alanları alanı yer almaktadır. Alanın kuzeydoğu kesiminde Naitulus gibi alışveriş mekânları oluşmuştur. Alanın doğu kesiminde Kartal Metrosu, Marmaray istasyon alanları projelendirilmekte yine aynı kapsamda İstanbul Sürat Demiryolu, Sirkeci-Halkalı banliyö hattı raylı taşınım istasyonları yer alacaktır.

İstanbul Metropolitan Alanı, doğal yapısı sonucu İstanbul Boğazı ile doğu ve batı yakası olmak üzere iki bölgeye ayrılmıştır. Ticaret, sanayi, kültür, yönetim, konut ve rekreasyon alanları bu iki yaka üzerinde homojen olmayan bir biçimde gelişmiştir. Özellikle merkezi iş alanları ve buna bağlı olarak işgücü dağılımı, İstanbul Metropolitan Alanı'nın batı yakasında yoğunlaşmıştır.

Hizmet sektörü aktivite oranı batı yakasında 0.40 iken doğu yakasında 0.15 dolaylarındadır. Bu yoğunlaşma, tarihi çevreyi ve İstanbul Boğazı kıyılarını baskı altında tutmakta ve yapılan gökdelenlerle boğaz silüetinin bozulmasına neden olmaktadır. Çalışan sayısının da batı yakasında yüksek olması nedeniyle doğudan batıya günlük geçişler yaşanmakta ve bu durum trafiği yoğunlaştırmaktadır. Tüm bu yoğunlaşmalar ve baskılar, doğu yakası ile batı yakası arasındaki dengesizliğin hem sebebi hem de sonucudur.

Doğu yakasında 1. derece merkez konumunda sadece Kadıköy bulunmaktadır. Her iki yaka arasındaki ticaret ve hizmetler sektörü açısından bu dengesizliği gidermek ve alternatif bir merkez oluşturmak, İstanbul Metropoliten Alanı için kaçınılmaz zorunluluktur.

Bu proje, batı yakasında, Tarihi Yarımada'da, Beyoğlu'nda ve Boğaz sırtlarında süreklilik gösteren merkezi iş alanlarına, doğu yakasında hizmetler sektörü ve işgücü desantralizasyonu perspektifinde alternatif yaratmayı amaçlamaktadır.

TCDD ve İBB Şehir Planlama Müdürlüğü projenin ana amacı olarak, Haydarpaşa'da yer alan ticari liman ve TCDD'nin boşaltacağı alanı, arkasında bulunan 3 milyon kişilik bir hinterlanda hizmet verecek bir rekreasyon, turizm, iş ve kültür alanına dönüştüren, kültürel sürekliliği ortaya çıkaran, kimlikli, İstanbul'un tarihsel değerlerine ve doğal çevreye saygılı, kentsel estetik ve peyzaj değerlerini öne çıkaran bir tasarım elde etmeyi belirlemişlerdir. Ayrıca bu alanın Avrupa yakasında bulunan Galata yolcu limanının yükünün azaltılması amacıyla kruvaziyer gemilerine de hizmet etmesi düşünülmektedir.

Bugünkü Harem, Haydarpaşa ve Kadıköy bölgesinde uluslararası ölçekli, kentsel ölçekli ve yerel ölçekli işlevler birlikte yer almaktadır. Bu işlevler mekânsal yapıya da yansımıştır. Semtlere hizmet eden minibüs ve otobüs durakları Akdeniz'in en büyük liman tesislerinden biri ile yan yana yer almaktadır. Projenin amaçlarından biri Haydarpaşa-Harem sahil bandı ve aksına yeni bir işlevsel ve mekânsal ölçek ve boyut kazandırmaktır.

Bunun yanında Selimiye Kışlası, Eski Haydarpaşa Lisesi, Haydarpaşa Garı gibi tarih ve mimarileri açısından özellikleri olan yapılar ve bunların arasında kalan ağaçlıklı yeşil alanların oluşumuna katkıda bulunduğu özgün kimliğe ait izleri yakalamak, yeni yapılaşmanın buna uyumunu sağlamak projenin temel hedeflerindendir.

Bu bölge ticaret, turizm, konut, kültür, yönetim ve rekreasyon fonksiyonlarının yer alacağı önemli bir merkez haline dönüştürülecektir. Kıyı kesiminde sanayiden dönüşümün gerçekleştirileceği alanın kıyı ile birleştiği yerde güçlü bir marina ve deniz ulaşım sistemi düşünülmüştür. Bu marina, önerilecek olan turistik tesisler ve kıyı rekreasyon alanları ile bütünleşecektir.

Proje alanını doğal koşullar ve alanda yer alması beklenen işlevler yönünden iki grupta düşünmek mümkündür. Bunlardan birincisi Haydarpaşa Garı ile Harem transfer merkezi arasında kalan ve şu an liman olarak kullanılan bölge, diğeri ise Haydarpaşa Garı'na bitişik olan TCDD tesislerinin bulunduğu, 1860 öncesi Haydarpaşa Çayırı olarak bilinen bölgedir.

Harem bölgesi şu anda şehirlerarası otobüs terminalidir. Aynı zamanda Avrupa yakası ile feribot bağlantısı, kentsel yolcu transfer merkezi gibi bir hayli karmaşık işlevleri de üstlenmiş görünmektedir. Liman tesisleri ve Harem otobüs terminalinin buradan kalkmasıyla birlikte burası kentsel ulaşımında bir transfer merkezi olma özelliğini geliştirerek sürdürebilir.

Haydarpaşa'daki bakım, onarım ve depolama tesislerinin olarak kaldırılması düşünülmektedir. Haydarpaşa Garı ise Marmaray Projesinin hayata geçirilmesi ile birlikte TCDD işletmecilik faaliyetleri yönünden işlevsiz kalacaktır.

5.2.2 Gar ve liman alanı'nın tarihsel yapısı ve koruma yaklaşımı

Günümüzde Haydarpaşa olarak bilinen alanın kamu kuruluşları arazilerinden oluşması ve ayrıca burada konut kullanımlarının hemen hiç bulunmaması ve ayrıca İstanbul tarihine göre oldukça geç yerleşilmiş bir alan olması sebebiyle bir semt olarak tanımlanması ve kesin sınırlar saptanması mümkün görünmemektedir. Bu alan içerisinde Haydarpaşa Garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi çeşitli kuruluşlar yer almaktadır. Kısmen Üsküdar Belediyesi sınırları içinde kalan Haydarpaşa'nın Kadıköy Belediyesi'nde kalan kısmı bütünüyle Rasim Paşa Mahallesi içinde yer almaktadır.

Tanzimat sonrası değişen yönetim yapısıyla birlikte çayırların kullanım ve idaresinde de önemli değişikliklerin başladığı görülür. Çayırlar yine hazine malıdır. Ancak Haydarpaşa ve kimi diğer Kadıköy çayırlarının otlarının gazete ilanları yolu ile açık arttırmada satılması gibi örneklerle rastlanır. Bununla birlikte Haydarpaşa Çayırı ve çevresi gözde sayfiye yeri olma özelliğini sürdürür. Haydarpaşa yöresinin tarihindeki en dramatik değişim ise 1873'te İstanbul - İzmit demiryolu hattının hizmete girmesiyle olur.

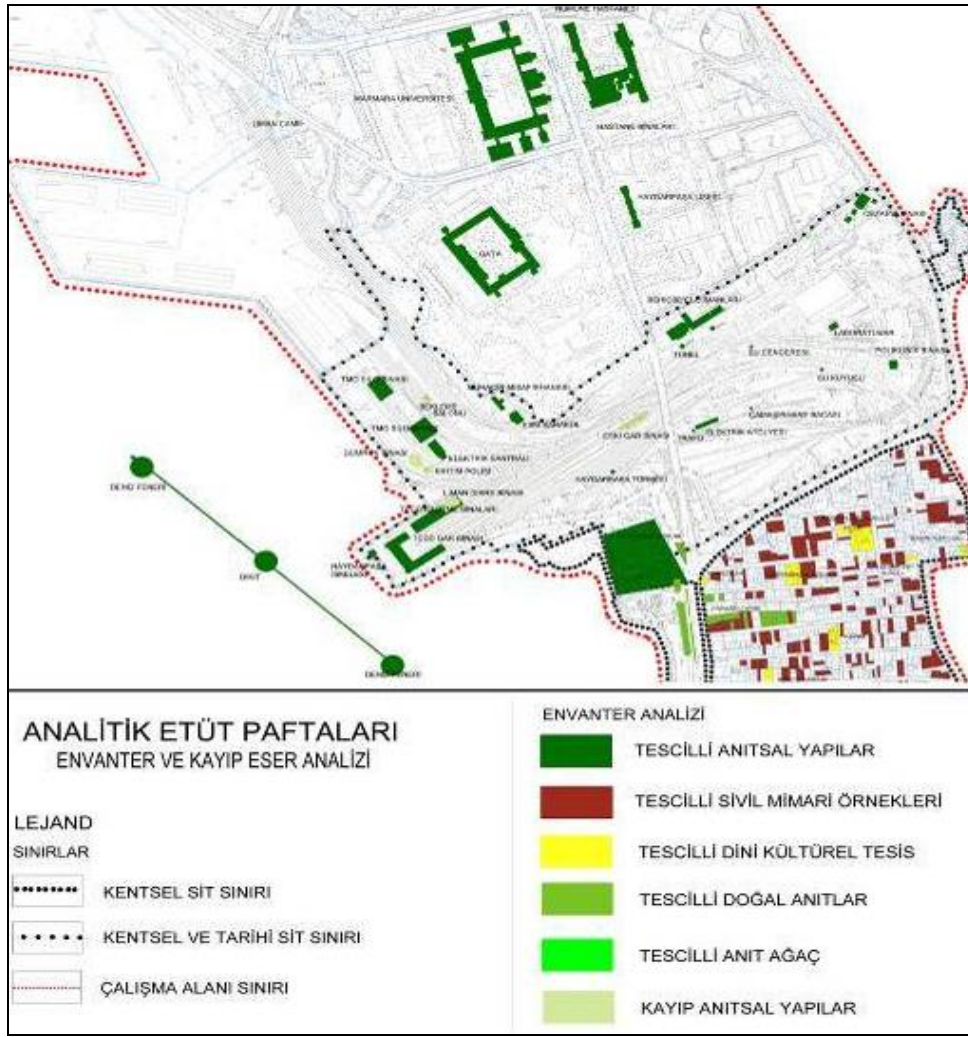


Şekil 5.2 : Tarihi Haydarpaşa garı (Koruma Kurulu Arşivi)

Çayırı adeta ikiye bölen demiryolu hattının nihayetinde Haydarpaşa Koyu’nun kuzey kısmında bir gar binası inşa edilir. Daha sonra 1899-1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta bir mendirek ilavesiyle bir liman oluşturulur. Bu arada Alman sermayesiyle inşa edilen Bağdat demiryoluna görkemli bir başlangıç yaratmak arzusuyla eski gar binasının yerine Alman neorönesans stilinde yeni bir gar binası yapılır. Şehir içi vapur işletmeciliği ve demiryolu ile bölge gelişmeye başlamıştır.

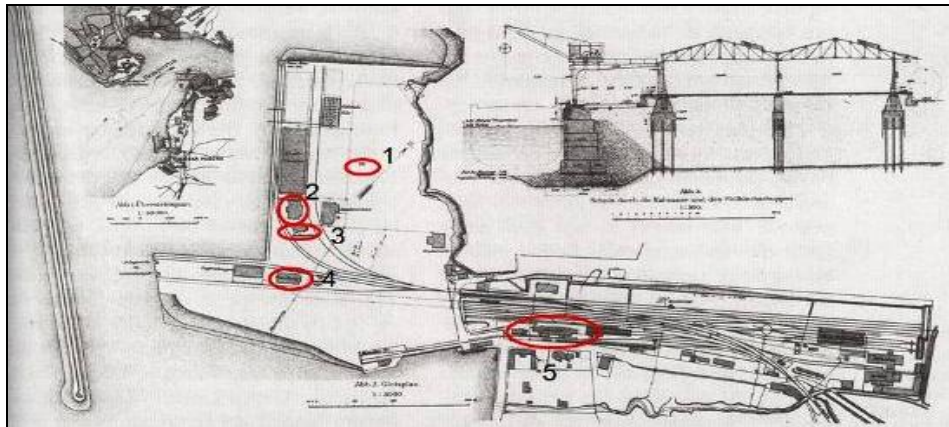


Şekil 5.3 : Tarihi liman alanı (Koruma Kurulu Arşivi)



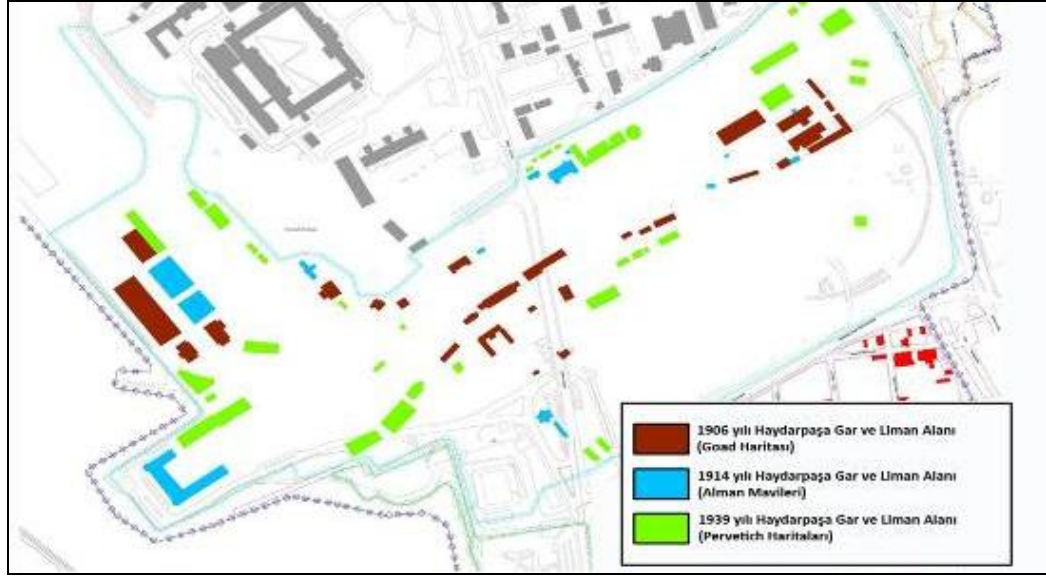
Şekil 5.4 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kentsel ve tarihi sit alanı eski eser envanter analiz (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Haydarpaşa Gar ve Geri Sahasında tespit edilen ve bilgilerine ulaşılan bazı kayıp eski eserler bulunmaktadır.

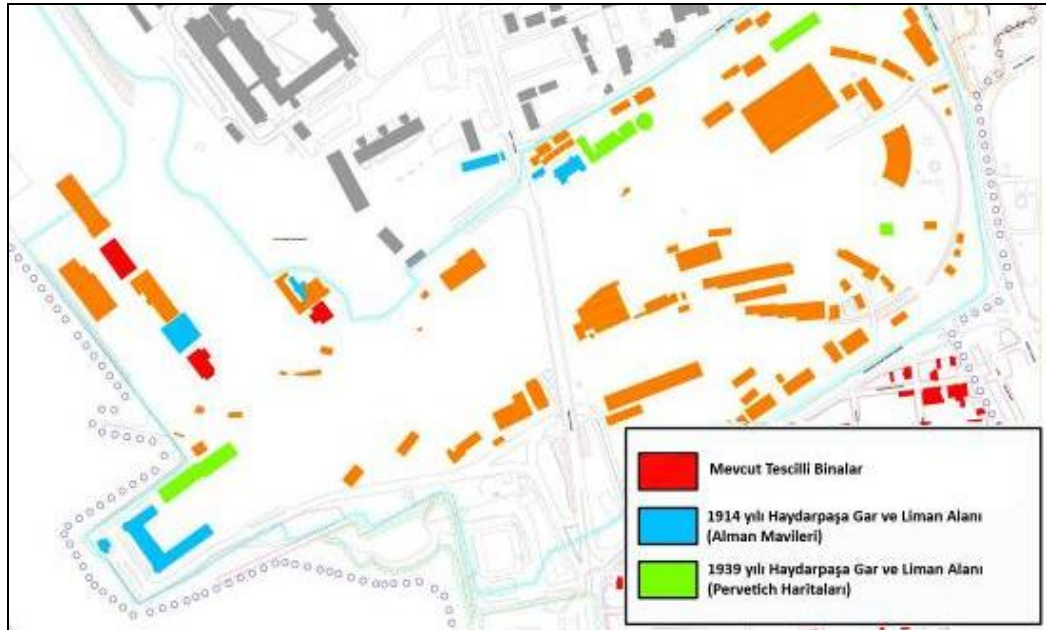


Şekil 5.5 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kayıp eserler (Koruma Kurulu Arşivi)

- 1)Bekleme Salonu
- 2)Gümrük Binası
- 3)Rıhtım Polisi Binası
- 4)Liman İdaresi Binası
- 5)Haydarpaşa Eski Gar Binası

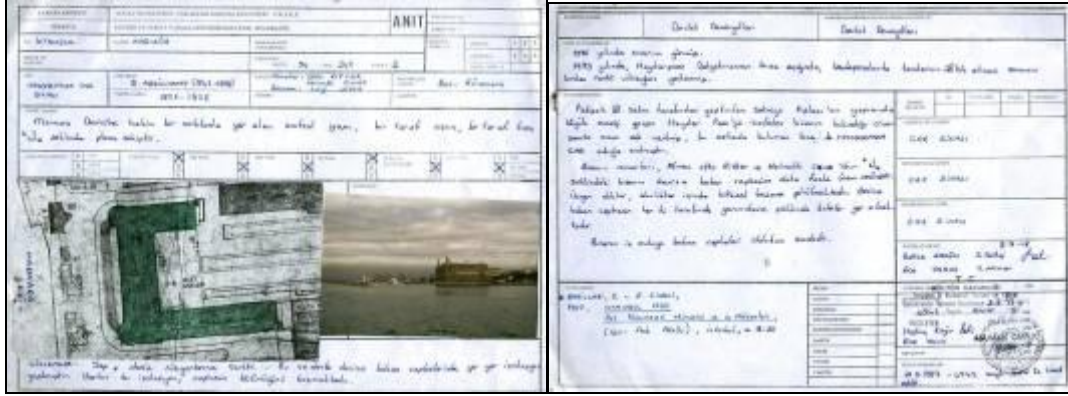


Şekil 5.6 : Haydarpaşa gar ve geri sahası kronolojik envanter analizi (İBB Şehir Planlama Arşivi)



Şekil 5.7 : Haydarpaşa gar ve geri sahası günümüz tescilli yapıları analizi (İBB Şehir Planlama Arşivi)

Kadıköy ilçesi 54 pafta, 240 ada, 1 parsel sayılı yerde bulunan Haydarpaşa Garı ve çevresi İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 26.04.2006 gün ve 85 sayılı kararıyla "Kentsel ve Tarihi Sit" olarak tescil edilmiştir.



Şekil 5.8 : Haydarpaşa garı anıt tescil fişi (Koruma Kurulu Arşivi)

Alanla ilgili alınmış kurul kararı;

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 20.07.2005 gün 438 sayılı kararında Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün 05.07.2005 gün B.16.KTV.0.10.00.01.720/269-95103 sayılı yazısı ekinde iletilen Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Taşınmaz Mallar Dairesi Başkanlığı'nın 07.06.2005 gün 3566 sayılı yazısı ekinde 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Değişikliği Planının iletiliği ifade edilmekle birlikte, Genel Müdürlüğün bahsi geçen yazısı ekinde Kadıköy-Üsküdar Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Yaklaşım Planı adı altında 1/5000 ölçekli plan ile 1/1000 ölçekli İmar Planının iletiliğine;

Hazırlanan planların, gerek görüntü kirliliği yaratan Haydarpaşa Limanı, gerekse Marmaray projesi kapsamında fonksiyonunu yitirecek olan Haydarpaşa Gar ve çevresinin planlama çalışmalarının yapılmasına ihtiyaç olduğuna; yeni planlamayla kamu yararının yüceltilmesi ve kentin silüetinin zenginleştirilmesinin uygun olacağına; yaklaşım planında mer-i imar planı kapsamında, planlanan alanın çevresi ve kent ile nasıl bütünleştirildiğinin anlaşılamadığı, ayrıca yollar, yapı yükseklikleri, konumları gibi ayrıntıya dönük bilgilerin yer almaması nedeniyle de korunması gerekli kültür varlıklarının nasıl etkileneceğinin anlaşılamadığından kurulca sağlıklı bir değerlendirilmenin yapılabilmesi için;

Oluşturulacak planlarda:

- 1) Planlanan alanın kent bütünlüğü içindeki yerinin tanımlanması ve yolların belirlenmesi;
- 2) Denizden ve karadan siluet verilerek öneri yapıların, İstanbul'un simgeleri kabul edilen kültür varlıklarını nasıl etkilediğinin belirlenmesi,
- 3) Korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının plana işlenmesi
- 4) Şehrin bütünü düşünülerek bölgede ve yakın çevresinde yapılacak ulaşım etütleri doğrultusunda emsal hesaplarının brüt parsel alanı üzerinden değil, net parsel alanı üzerinden hesaplanması, gerekli görülmesi halinde emsalin düşürülmesi,
- 5) Otopark ihtiyacının tamamının otopark yönetmeliğinde belirlenenden az olmamak şartıyla ulaşım etütleri doğrultusunda planlama alanı içinde çözümlenmesi ve
- 6) Plan yapım yönetmeliğindeki donatı standartlarına uyulması;

Bu bağlamda, yeniden oluşturulacak planlarda:

- 1) Emsal net parsel alanı üzerinden hesaplanacaktır.
- 2) Plan Yapım Yönetmeliğindeki donatı standartlarına uyulacaktır
- 3) Yapıların kontur ve gabarileri, siluet çalışmaları yapılarak İstanbul Boğazının her iki yakasındaki İstanbul'un simgeleri olarak kabul edilen yapılar ile diğer korunması gerekli kültür varlıkları dikkate alınarak tespit edilecektir.
- 4) Şehrin bütünü düşünülerek bölgenin ve yakın çevresinde yapılacak ulaşım etütleri doğrultusunda gerekiyorsa emsal düşürülecektir,
- 5) Kültür varlıkları ve koruma alanlarındaki her türlü uygulama (onarım, yeni yapı, dolgu, tevhit-ifraz vb.) Koruma Bölge Kurulu'nun kararları doğrultusunda yapılacaktır.

6) Koruma Bölge Kurulu tarafından uygun bulunacak Kentsel Tasarım Projesine göre uygulama yapılacaktır.

Plan notlarının eklenmesine,

Ayrıca planlama alanı içinde kalan 54 pafta,240 ada,1 parselde İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 21.08.1997 gün 4542 sayılı kararı ile I.grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescilli Haydarpaşa Garı,Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu’nun 11.2.1978 gün 10275 sayılı kararı ile tescili

İskele Binası(Vedat Tek’in eseri), İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 31.03.2004 gün 6910 sayılı kararı ile tescilli Elektrik Evi,Muhacir Misafirhanesi, Yatakhane ve Yemekhane olarak kullanılan bina, Poliklinik Binası,Eski Karakol Binası; 240 ada, 3 parselde Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu’nun 15.11.1975 gün 8762 sayılı kararı ile tescilli iki adet yapı;

Haydarpaşa Garı önündeki tarihi mendireğin üzerinde(780 ada,1 parsel) İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 31.03.2004 gün 6910 sayılı kararı ile tescilli 2 adet Fener ile Dikitin yer aldığına,

Envanter Numarası ile Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu’nun 19.06.1981 gün 12853 sayılı kararıyla “doğal anıt” olarak tescil edilen kıyı bandındaki ağaçlar 09.02.2005 gün 215 sayılı anıt ağaç olarak tescil edilmiş olup,söz konusu tabiat varlıklarının (namazgah ve ahşap yapıların) karşı yapı adasında ve planlama alanı içinde kalan 240 ada,14 parselin (Et Balık Kurumunun yer aldığı parsel) Kurulumuzun 09.02.2005 gün 215 sayılı kararı ile tescilli kültür ve tabiat varlıklarının koruma alanı olarak belirlendiğine;

240 ada,1 parselin planlama sınırı içinde kalan lojman binalarının,üç adet kagir yapının Devlet Malzeme Ofisi tarafından kullanılan Siloların (2 adet) ve tescilli 2 adet Fener ile Dikitin yer aldığı Tarihi Mendireğin korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmesine, tescil edilen kültür ve tabiat varlıklarının da plan paftaları üzerine işlenmesine;ayrıca plan paftaları üzerinde yeri yanlış işaretlenen Poliklinik Binasının yerinin de düzeltilmesine karar verilmiştir.

5.2.3 Fiziksel, doğal ve sosyal yapı analizler

1) Jeomorfoloji ve Topografya

Alan dolgu malzemesi ile kaplı olduğundan genelde topoğrafya açısından fazla engebeli bir yapıya sahip değildir. Sadece gar binasının arkasındaki kuzeydoğuda yer alan ve tren rayları Alanı sınırlayan bölgelerde eğimler başlar. Özellikle alanın kuzeyinde yer alan ve İngiliz Mezarlığının çok sık olduğu bölüm, kuzeye çıkıldıkça yükselen bir morfolojik yapıya sahiptir. Mezarlığı ve devamındaki alanlarda meyilli bölgeler bulunmaktadır. Proje alanında yerleşimi ya da yapılaşmayı engelleyecek nitelikte eğim yoktur. Eğim kriterleri göz önüne alındığında % 0–10 eğim arası alanlar yerleşilebilirlik açısından gerek ulaşım ve teknik altyapı gerekse maliyet açısından herhangi bir sınırlama gerektirmeyen alanlardır. Eğim derecesi % 0–10 ve altındaki alanlar % 85’lik bir oranla toplam proje alanının önemli bir kısmını teşkil etmektedir. Merkez bölgesi eş yükselti analizi incelendiğinde alanda yükseltinin sahil kesiminden başlayarak iç kesimlere doğru arttığı görülmektedir.

Alanda eş yükselti analizi 25 m aralıklarla irdelenmiştir. 0-25 m aralığındaki alanlar %25’ini, 25-50m aralığındakiler %27’sini, 50-75 m aralığındakiler %21’ini, 75-100 m aralığındakiler %9’unu, 100-125 m aralığındakiler %7’sini, 125-150 m aralığındakiler %6’sını ve 150 m üstündekiler %5’ini kaplamaktadır.

Çizelge 5.2 : Eşyükselti analizi (İBB Şehir Planlama Plan Raporu)

Yükseklik (m.)	Oran (%)
0-25	% 25
25-50	% 27
50-75	% 21
75-100	% 9
100-125	% 7
125-150	% 6
150+	% 5

Merkez bölgesinde Rasimpaşa ve Caferağa mahallelerinin batısında eğimin ağırlıklı olarak %0-5 aralığında, bu mahallelerin doğusunda ise eğimin % 10’un üzerine çıktığı görülmektedir. Alanın %4’ünün eğimi %20’nin üzerindedir, %39’unda ise eğim %5’e kadardır.

2) Jeoloji ve arazi yapısı

İstanbul Metropoliten Alanı ülke bütününde yapılan deprem ve jeolojik etüdlere göre 1. derece deprem bölgesidir. Jeolojik araştırmalar neticesinde proje alanı ve çevresi 4 gruba ayrılmıştır.

Alanın jeolojik yapısı yerleşime uygunluk açısından değerlendirildiğinde alanda %48.77 ile en yüksek orandaki bölümünün yerleşime uygun olduğu görülmektedir. Sözkonusu alanlar, çalışma alanının kuzeyinde ve güneyinde yer almaktadır. Jeolojik açıdan yerleşime uygun olmayan alanlar ise çalışma alanının batı kesiminde, sahil boyunca devam eden ve gar alanı ile yakın çevresinden oluşan bölgeyi kaplamaktadır.

Alanda yerleşime uygun olan alanlar %48.77 oranında, jeolojik bakımdan yerleşilmesi sakıncalı alanlar %33.33 oranındadır. Jeolojik etüt gerektiren alanların oranı ise %14.38'dir.

Çizelge 5.3 : Jeolojik yapı değerleri (İBB Şehir Planlama Plan Raporu)

Jeolojik Yapı	Alan (ha)	Oran (%)
Jeolojik Etüt Gerektiren Alanlar	42.79	14.38
Sakıncalı (Yerleşilemeyecek) Alanlar	99.22	33.33
Yerleşime Uygun Alanlar	145.18	48.77
Önlem Alınarak Yerleşilebilecek Alanlar	10.47	3.52

3) Arazi kullanımı

Çalışma alanı Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı ile etkilenme alanı olan ve “Geri Sahası” olarak adlandırılan iki alanın tamamından oluşmaktadır. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı 100 hektar alan olup, geri sahası ile birlikte ise toplam 267.82 hektar alandır.

Alansal arazi kullanımı analizine göre en fazla alanı %18.68 ile askeri alanlar kaplamaktadır. En yüksek ikinci oranda yer kaplayan fonksiyon ise yollar, teknik altyapı ve ulaşım tesisi alanlarıdır.

Çizelge 5.4 : Arazi kullanımı (İBB Şehir Planlama Plan Raporu)

FONKSİYON ADI	ALAN (ha)	ORAN (%)
AKARYAKIT ALANI	1.51	0.56
ANAOKULU	0.01	0.00
ASKERİ ALAN	50.02	18.68
DEPO	1.01	0.38
DİNİ TESİS	1.01	0.38
EĞİTİM ALANI	0.01	0.00
İDARİ TESİS ALANI	13.62	5.09
İLKÖĞRETİM TESİSİ ALANI	0.56	0.21
KENTSEL ALTYAPI ALANI	0.12	0.04
KENTSEL HİZMET ALANI	14.67	5.48
KENTSEL ULAŞIM TESİSİ ALANI	36.42	13.60
KONUT ALANI	9.49	3.54
KÜLTÜREL TESİS ALANI	0.59	0.22
KÜÇÜK SANAYİ	0.81	0.30
LİSE	0.02	0.01
MESLEK LİSESİ ALANI	7.44	2.78
MEZARLIK ALANI	0.94	0.35
OTOPARK	1.79	0.67
PARK	10.92	4.08
REFÜJ ALANI	3.03	1.13
SAĞLIK TESİSİ ALANI	6.2	2.31
SPOR TESİSİ ALANI	1.5	0.56
TEKNİK ALTYAPI ALANI	37.66	14.06
TİCARET ALANI	15.54	5.80
YÜKSEKÖĞRETİM ALANI	8.72	3.26
BOŞ ALAN	3.26	1.22
YOL	40.95	15.29
TOPLAM	267.82	100.00

Bina bazında yapılan fonksiyon alanları dağılımına bakıldığında ise, % 15.43 ile en yüksek oranda ticaret alanlarının bulunduğu görülürken % 13.87 oranla konut fonksiyonunun dağılımda ikinci sırada yer aldığı dikkati çekmektedir.

Deniz kıyısı boyunca Moda ve Caddebostan ise daha çok üst gelir grubundaki insanların ikincil konutlarının olduğu bölgelerdir. Bu ikincil konutlar demiryolu ile Marmara Denizi arasında kalan bölgede Bostancı'ya kadar devam etmektedir.

Çalışma alanındaki konut alanlarının geçmişi çok eskilere dayanmaktadır. Özellikle iskele çevresindeki mahallelerde eski tarihi yapıların yoğunlaştığı kentsel sit alanları bulunmaktadır.

Genel olarak bu yapıların en büyük sorunu evlerin bakımsız ve içlerinde yaşayan düşük gelirli insanların evleri onarabilecek durumda olmamalarıdır. Bu yapılar zamanla konut kullanımından çıkarak, ticari amaçla kullanılmaya başlamıştır.

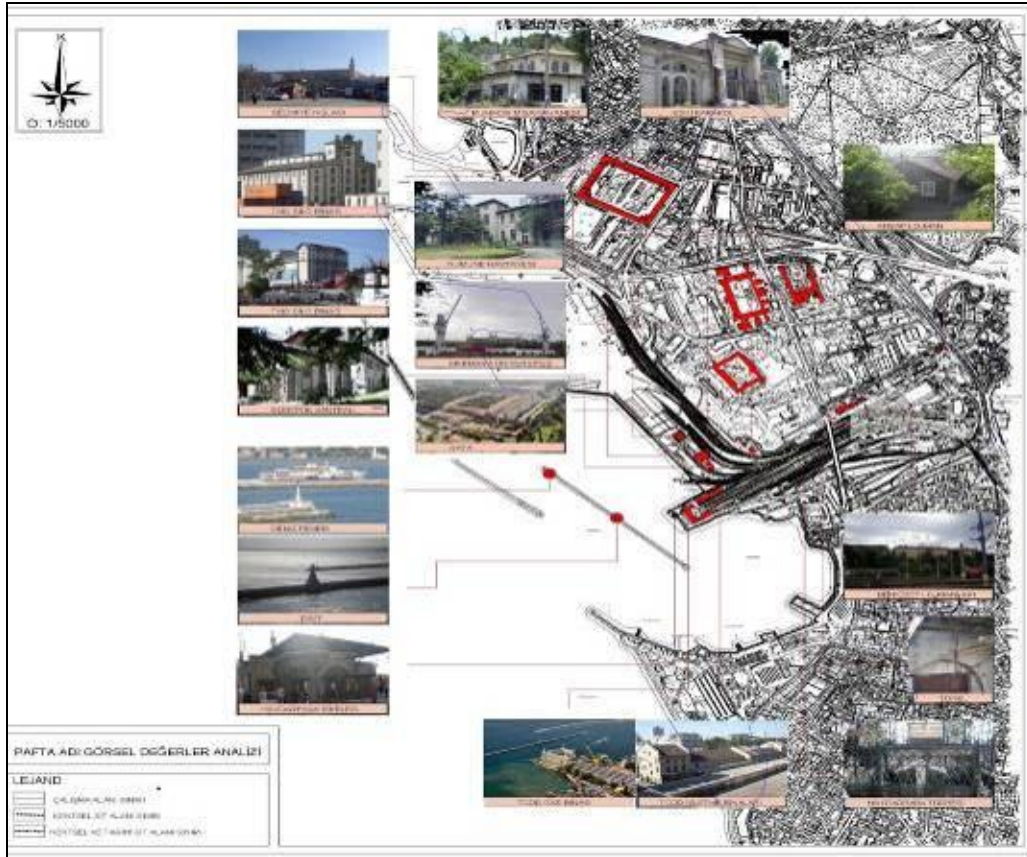
4) Görsel değerler, odak noktaları ve silüet analizi

Alan içinde, Haydarpaşa garı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Haydarpaşa Askeri Hastanesi, eski Haydarpaşa Lisesi ve Haydarpaşa İngiliz Mezarlığı gibi hepsi aynı ortak adı kullanan çeşitli kurum ve kuruluşlar yer almaktadır.



Şekil 5.9 : Haydarpaşa proje alanı hava fotoğrafı, 2008

Selimiye Kışlası yapıldığı günden bu yana, İstanbul'a özellikle deniz yoluyla gelenleri etkileyen ve kente özgün bir silüet ve görüntü katan anıtsal bir mimarı yapıdır.



Şekil 5.11 : Haydarpaşa görsel değerler analizi

Proje alanı ve çevresi, sahip olduğu silüet değeri açısından dünya ölçeğinde benzersiz bir nitelik taşımaktadır.

Alanın bu açıdan değerlendirilmesi açısından hazırlanan bu kısımda, öncelikle alan, batı yakası ile birlikte ele alınarak silüet analizleri gerçekleştirilmiş, ardından bu analizlerden yola çıkarak bir sentez çalışması hazırlanmıştır.

Haydarpaşa Garı her dönem işaret ögesi olarak kent mekanında önemini sürdürecektir. Ayrıca odak noktası niteliği taşıyan diğer bir demiryolu istasyonu Söğütlüçeşme İstasyonudur.

Son dönemde banliyö hattının önemini yitirmesi ile buranın da odak olarak değeri azalsa bile yeni ulaşım sistemi ile gelecekte eskisinden daha yoğun kullanılan bir odak olması beklenmektedir.



Şekil 5.12 : Silüet analizi

5) Mülkiyet analizi ve arazi değerleri

Çalışma alanının genelindeki mülkiyet analizinden elde edilen bilgilere göre %37.93 oranla alanda en fazla hazine mülkiyetine ait araziler yer kaplamaktadır, şahıs mülkiyetine ait arazilerin oranı ise %22.46 ile ikinci sırada yer almaktadır.

Çizelge 5.5 : Mülkiyet bilgileri analizi (İBB, Plan Raporu)

MÜLKİYET SAHİBİ	ALAN (ha.)	ORAN (%)
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI	32.76	19.02
ŞAHIS	22.46	13.04
VAKIF	5.82	3.38
TMO	0.59	0.34
TCDD	86.76	50.36
İLÇE BELEDİYESİ	5.97	3.47
İBB	12.74	7.40
DİĞER KAMU KURUMLARI	5.17	3.00
TOPLAM	172.27	100.00

Arazi değerlerinin oransal dağılımı aşağıdaki çizelgede gösterildiği gibidir; alanda en yoğun yeralan arazi değeri 1250-1500 değer aralığıdır, sözkonusu alan 43.28 hektarlık bir yer kaplamaktadır.

Çizelge 5.6 : Arazi değer bilgileri (İBB, Plan Raporu)

ARAZİ DEĞER ARALIĞI (YTL)	ALAN (ha)
0-250	1.34
250-500	0.8
500-750	14.33
750-1000	4.2
1000-1250	9.03
1250-1500	43.28
1500-2000	3.54
2000-2500	2.41
TOPLAM	78,93

6) Eşik sentezi analizleri ve plan mozaiği

Planlama sınırları içerisinde “Doğal Yapı Analizi” sonucunda ortaya konan arazinin topoğrafik, jeolojik yapısı ve diğer coğrafi değerleri incelenerek dere yatakları, tepeler, yüksek eğimli alanlar, ayrıntılı jeoteknik etüd gerektiren alanlar, önlem alınmadan yapılaşmaya izin verilmeyecek alanlar, yerleşime uygun olmayan alanlar, kuzeye yönelen alanlar gibi plan yapımında yerleşim alanlarını yönlendiren doğal planlama eşikleri belirlenmiştir.

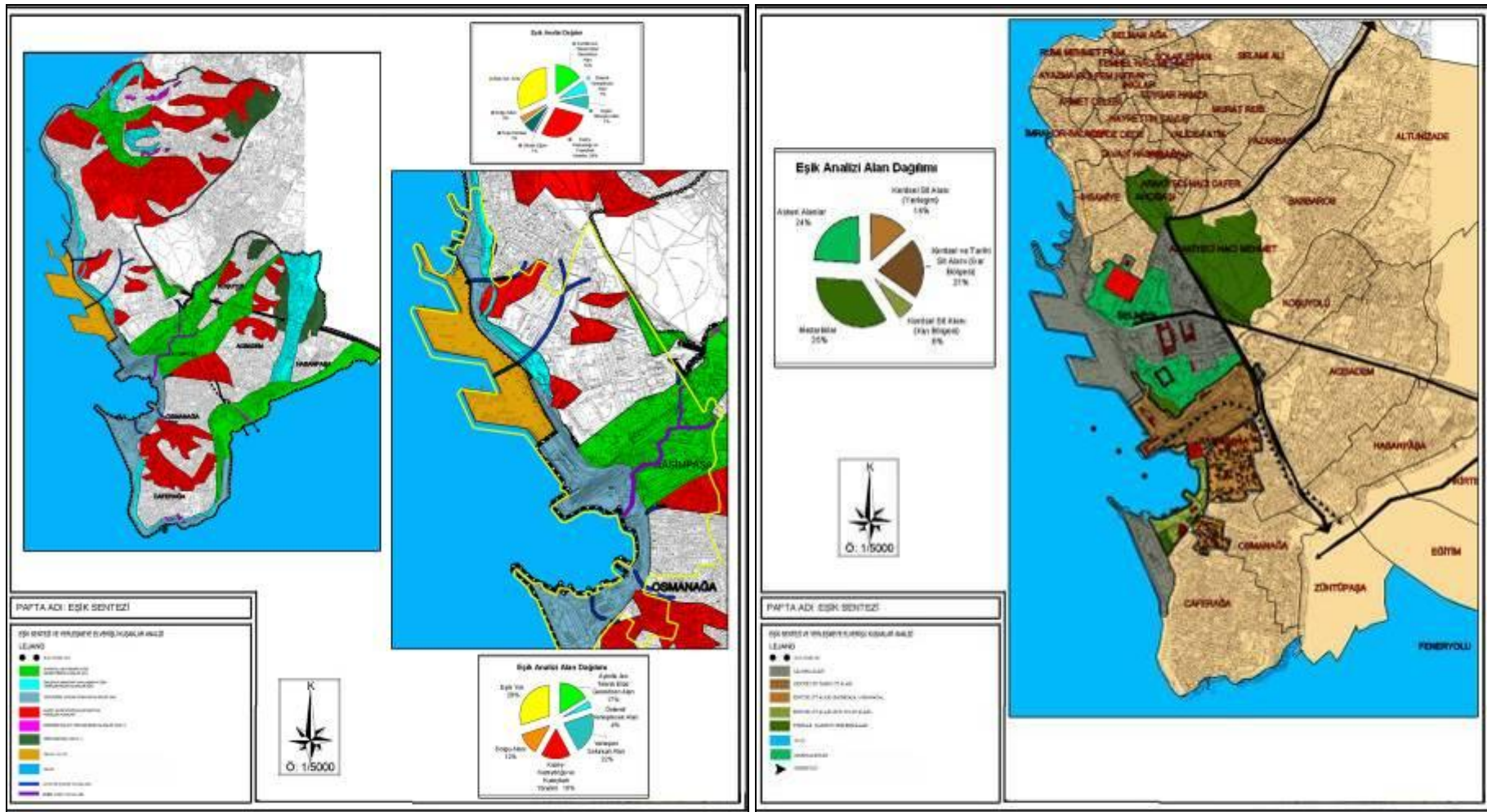
Bölgenin doğal yapısı ve eşikleri incelendiğinde, batı yönünden, aynı zamanda kıydan başlayarak yükselen yapıya sahip olduğu görülmektedir. Eğimin en az olduğu alanlar ise sahildeki düzlük alanlardır.



Şekil 5.14 : Haydarpaşa çalışma alanı doğal ve yapay eşik sentezleri alan dağılımları tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

Planlama sınırları içerisinde analizler sonucunda ortaya konan arazi kullanımı incelenerek anayollar, demiryolu, sit alanları, mezarlıklar, askeri alanlar, mahalli ve idari sınırlar gibi plan yapımında yerleşim alanlarını yönlendiren yapay planlama eşikleri belirlenmiştir.

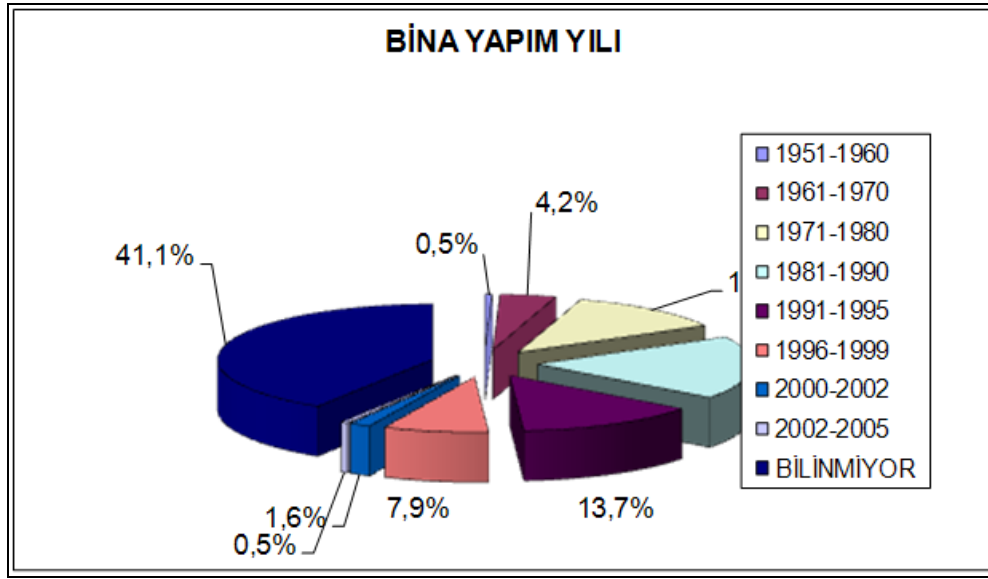
Çalışma alanı sınırları içinde 1/5000 ölçekli Kadıköy Merkez Nazım İmar Planı, 1998 onaylı Rasimpaşa 1/1000 ölçekli Koruma İmar Planı, 1995 onaylı Kadıköy Geleneksel Çarşı Sit Alanı Koruma İmar Planı yer almaktadır. Kadıköy Merkez Bölgesi'nin 1/1000 ölçekli imar planı çalışmaları devam etmektedir.



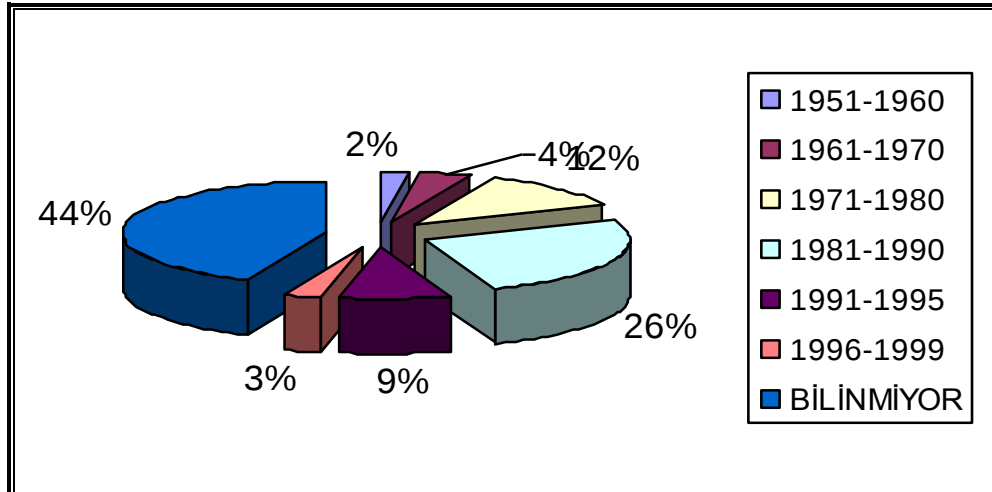
7) Konut Alanı (Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalleleri) Analizleri ve Sosyal Doku Analizleri

Yapılan hanehalkı anketlerinde planlama alanındaki konut türleri incelenmiş, elde edilen sonuçlar incelenmiştir.

Alandaki konutların %98.4 gibi neredeyse tamamına yakın bir oranı apartmanlardan oluşmaktadır. Benzer şekilde Osmanağa Mahallesi'nde de % 96 gibi çok büyük bir oranda konut türünün apartmanlardan oluştuğu görülmektedir.



Şekil 5.17 : Rasimpaşa mahallesinde bina yapım yılları (İBB Arşivi)



Şekil 5.18 : Osmanağa mahallesinde bina yapım yılları (İBB Arşivi)

Rasimpaşa ve Osmanağa Mahallesi'nde Bina Yapım Yılları incelendiğinde en yüksek oranın 1981-1990 yılları arasında yapılan binalara ait olduğu görülmektedir. Rasimpaşa Mahallesi'nde yaşayan halkın bu bölgede yer seçmesinin bilinen en yüksek orandaki nedeni ev ve arsa sahibi olmaktır. Osmanağa Mahallesi'nde ise işe yakın olma yer seçiminde en etkili nedendir. Rasimpaşa Mahallesi'nde yaşayan halkla yapılan anketlerde halka hangi donatılara ihtiyaç duydukları sorulmuş, alınan yanıtlara göre aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Çizelge 5.7 : Rasimpaşa'da eksikliği duyulan donatılar (Plan Analiz Raporu)

Çocuk Oyun Alanı	13
Park	69
Okul	4
Spor Alanı	14
Kültürel Tesis	7
Altyapı	7
Sağlık Tesisi	4
Eğlence Merkezi	4
Otopark	46
Hepsi Yeterli	15
Sahil Düzenlemesi	7

Çizelge 5.8 : Osmanağa'da eksikliği duyulan donatılar (Plan Analiz Raporu)

Çocuk Oyun Alanı	3
Park	26
Okul	2
Spor Alanı	8
Kültürel Tesis	2
Yol	1
Altyapı	2
Sağlık Tesisi	2
Otopark	17
Hepsi Yeterli	27
Sahil Düzenlemesi	2

Rasimpaşa'da yaşayan halkın en çok eksikliğini duyduğu donatı alanlarının park alanı ve otopark alanları olmaktadır. Osmanağa Mahallesi'nde yaşayan halkın en fazla ihtiyaç duyduğu donatı alanları da aynı şekilde park alanları otopark alanlarıdır.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü'nün alanda yapmış olduğu anketlere göre Rasimpaşa Mahallesi'nde yaşayan halk %93.7 gibi bir oranla Kadıköy'den alışveriş yapmaktadır. Bunun dışında ise Üsküdar'dan alışveriş yapılmaktadır.

Osmanağa Mahallesi'nde yaşayan halkın %88'i alışverişlerini Kadıköy'den yapmakta, bunun dışında birbirine yakın oranlarda Beşiktaş, Eminönü, Ümraniye ve Üsküdar'dan alışverişini tercih ettiğini analiz raporlarından görmekteyiz. Kadıköy İlçesi'nin her ihtiyaca yanıt verebilecek konumda bir merkez olduğu düşünüldüğünde bu sonucun çıkması doğaldır.

Çalışma alanında yaşayan halk, alanın Kadıköy İlçe Sınırları dahilindeki bölümünde yer almaktadır. Kadıköy İlçesi nüfusunun İstanbul Büyükşehir Belediyesi yetki sınırları dahilinde yaşayan nüfusuna oranı; 1985 yılında %10,27 iken 1990 yılında bu oran % 9,41'e, 1997 yılında % 8,29 ve 2000 yılında % 7 seviyelerine gerilemiştir. Kadıköy'ün ticari bir merkez haline gelmesine bağlı olarak özellikle Kadıköy merkezinde gece nüfusu azalma eğilimindedir. Mevcut fiziksel dokunun doygunluğa erişmiş olması, yeni yapılaşma alanlarının diğer ilçelere oranla azlığı nüfusun gerilemesinde başlıca etkenler olmuştur.

Alan sınırları içindeki mevcut nüfus 18 408'dir. Söz konusu nüfus, arazi tespitlerinden elde edilen toplam dolu hane sayısının 4 olarak kabul edilen ortalama hane sayısı ile çarpımı sonucu bulunmuştur.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından Kadıköy İlçesi'nde 2005 yılında yapılan hanehalkı anketlerinden elde edilen veriler doğrultusunda, Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalleleri'nde demografik yapı özelliklerine ilişkin analizler yapılmıştır.

Rasimpaşa Mahallesi'nde yapılan anket sonuçlarına göre yaş grubu dağılımına bakıldığında; en yüksek oranın %19 ile 26 -35 yaş grubuna ait olduğu görülmektedir. Nüfusun %17'lik kısmı 21-25 yaş grubu, % 15'lik kısmı ise 36 – 45 yaş grubu içinde bulunmaktadır.

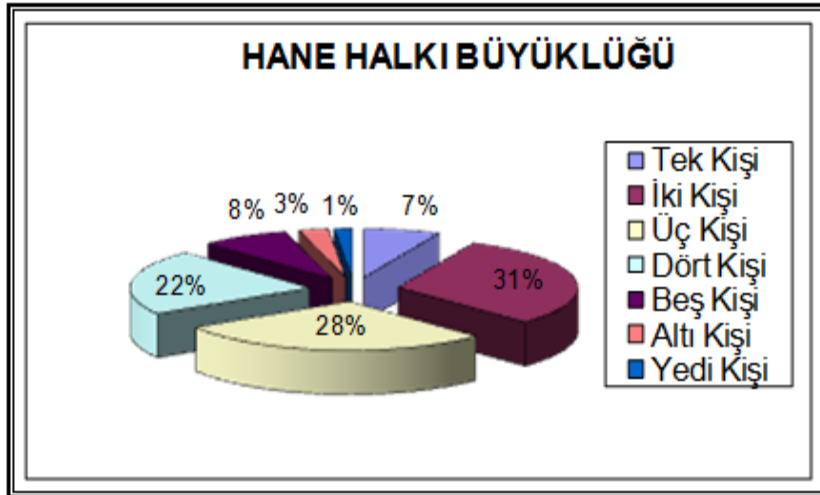
Nüfusun cinsiyet dağılımı İstanbul geneli için incelendiğinde 1960'lı yıllardaki tekil erkek göçü, bu yıldan sonra toplu aile göçü niteliğini kazanmıştır. Ayrıca bu dönemden sonra önceden göç ederek kente yerleşen erkeklerin ailelerini kapsayan bir kadın-çocuk göçü de başlamıştır.

Böylece göçlerin kadın nüfusunu da barındırır olması, erkek nüfusun kentlerdeki baskın ağırlığının giderek azalmasına neden olmuştur.

Rasimpaşa Mahallesi'nde yapılan anket sonuçlarına göre cinsiyet dağılımına bakıldığında; alanda % 45 oranında erkek nüfusun olduğu ve % 55 oranında kadın nüfusu olduğu görülmektedir. Bu verilerle, alanda kadın nüfusunun daha fazla olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

Rasimpaşa Mahallesi aile tipi analizinde, çekirdek tipi ailelerin yoğunlukta olduğu görülmektedir. yapılan anket sonuçları incelendiğinde; % 70 oranında çekirdek aile, %6 oranında geleneksel aile ve %51 oranında diğer tip ailelerin olduğu belirlenmiştir.

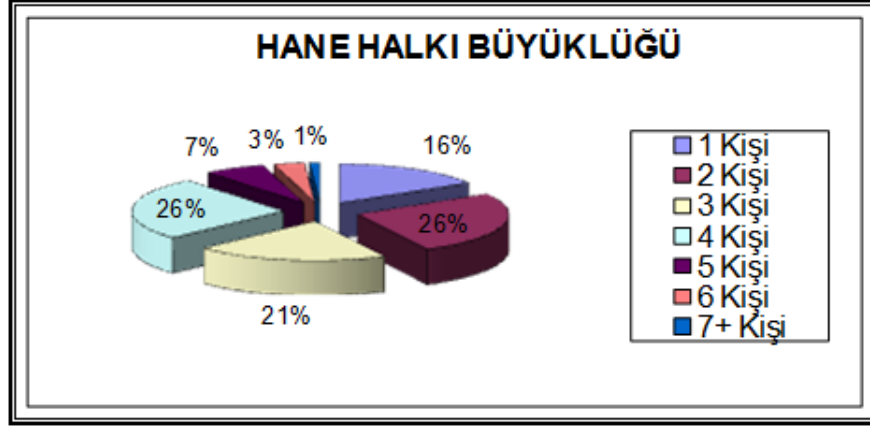
Rasimpaşa Mahallesi'nde hane halkı büyüklükleri anketler bazında incelendiğinde en büyük oranların % 30 ile iki kişilik ailelere ve % 28'lik oranla üç kişilik ailelere ait olduğu görülmektedir. Alanda dört kişilik aileler % 22'lik bir oranda, beş kişilik aileler % 8 oranında ve tek kişilik aileler ise %7 oranında bulunmaktadır. Alandaki en düşük oranlar, %3 ile 6 kişilik aileler ve %2 ile yedi kişilik aileler olarak görülmektedir.



Şekil 5.19 : Rasimpaşa mahallesi hane halkı büyüklüğü analizi (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

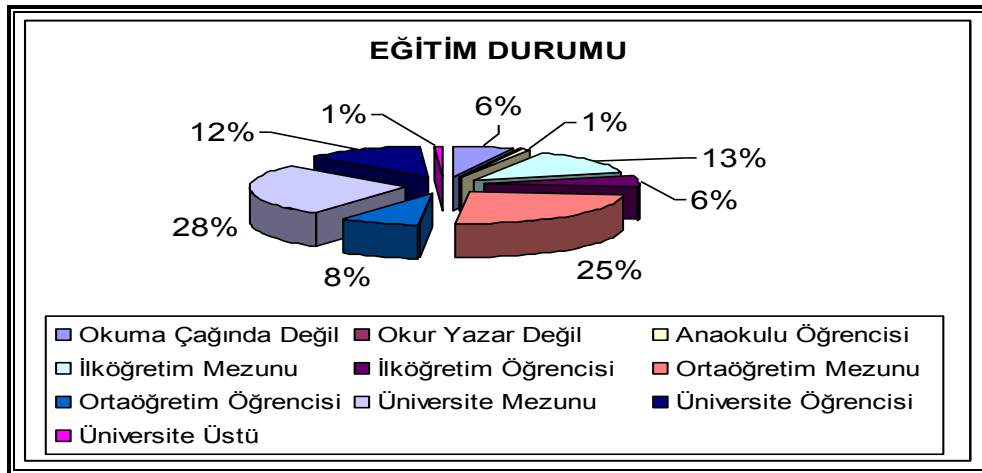
Osmanağa Mahallesi'nde aile tipleri incelendiğinde % 51'lik bir oranın çekirdek aile tipinde olduğu görülmektedir. Geleneksel aileler, nüfusun %10'unu oluştururken, %39 oranında diğer aile tipleri bulunmaktadır.

Osmanağa Mahallesi'nde hane halkı büyüklükleri anketler bazında incelendiğinde en büyük oranların % 26 oranla iki kişilik ve dört kişilik ailelere ait olduğu görülmektedir. Kişi sayısı yedi ve üzeri olan aileler ise dağılımda % 1'lik dilimi oluşturmaktadır.



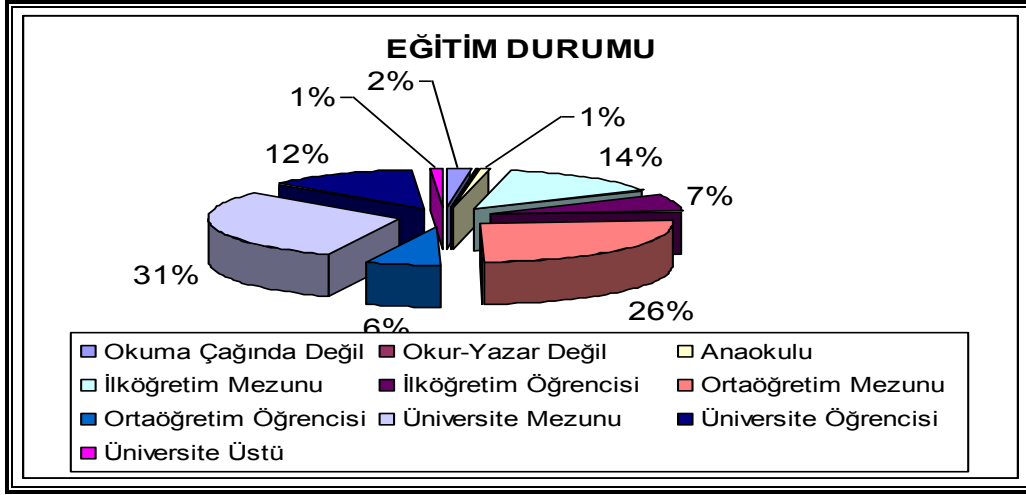
Şekil 5.20 : Osmanağa mahallesi hane halkı büyüklüğü (İBB. Plan Raporu)

Rasimpaşa Mahallesi'nde nüfusun eğitim durumuna yönelik yapılan anketler incelendiğinde; en yüksek değerlerin % 27'lik bir oranla üniversite mezunlarının olduğu görülmektedir. İkinci en büyük oran ise ortaöğretim mezunlarına ait olup okur yazar olmayanların oranının %0 olduğu ortaya çıktığından alanda yaşayan halkın eğitim durumunun yüksek olduğu söylenebilir.



Şekil 5.21 : Rasimpaşa mahallesinde eğitim durumu (İBB. Plan Raporu)

Osmanağa Mahallesi'nde yaşayan nüfusun eğitim durumu incelendiğinde üniversite mezunu ve ortaöğretim mezunlarının oranının en yüksek olduğu görülmektedir. Alan genelinde yaşayan nüfusun eğitim düzeyi yüksektir.



Şekil 5.22 : Osmanağa mahallesinde eğitim durumu (İBB. Plan Raporu)

8) Ekonomik yapı ve sektörel bilgiler analizi

Rasimpaşa Mahallesi'nde yer alan nüfusun % 98,3'lük oranını hizmetler ve %1,7'lik oranını sanayi sektöründe çalışanlar oluşturmaktadır.

Çizelge 5.9 : Rasimpaşa'da nüfusun çalıştığı sektörler (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

NÜFUSUN ÇALIŞTIĞI SEKTÖRLER	
SEKTÖRLER	KİŞİ SAYISI
Tarım	0
Küçük Sanayi	3
Sanayi	0
Toptan Ticaret	2
Perakende Ticaret	17
Otel-Restoran	2
Ulaşım-Haberleşme	0
Eğitim-Kültür	27
Küçük Sanatlar	0
Sağlık	27
Diğer	97

Rasimpaşa Mahallesi'nde çalışan nüfusun % 15,4'ü sağlık sektöründe, % 15,4'ü eğitim-kültür sektöründe ve % 9,7'si perakende ticaret sektöründe çalışmaktadır. Bunun dışında diğer sektörlerde çalışmaları oranları; Otel-restoran sektöründe % 1,1 , toptan ticaret sektöründe %1,1 ve küçük sanayi sektöründe % 1,7 olarak belirlenmiştir.

Çizelge 5.10 : Osmanağa’da nüfusun çalıştığı sektörler (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

NÜFUSUN ÇALIŞTIĞI SEKTÖRLER	
SEKTÖRLER	KİŞİ SAYISI
Tarım	0
Küçük Sanayi	0
Sanayi	0
Toptan Ticaret	2
Perakende Ticaret	16
Otel-Restoran	2
Ulaşım-Haberleşme	0
Eğitim-Kültür	6
Küçük Sanatlar	0
Sağlık	12
Diğer	48

Alandaki nüfusun % 18,6’sı perakende ticaret sektöründe, %14’ü sağlık, % 7’si eğitim-kültür sektöründe çalışmaktadır. Alandaki çalışan nüfusun % 55,8’i ise diğer sektörlerde çalışmaktadır.

Rasimpaşa mahallesinde meslek gruplarına bakıldığında en büyük oranın % 74 ile ilmi ve teknik elemanlar, serbest meslek sahipleri ve bunlarla ilgili diğer mesleklere ait olduğu görülmektedir.

Alanda çalışan nüfusun % 9’unu idari personel ve benzeri çalışanları, % 8’ini ticaret ve satış personeli, % 3’ünü şahsi hizmet işlerinde çalışanlar ve % 5’ini tarım dışı sektörlerde çalışan sanatkarlar, işçiler, ulaştırma makineleri sürücüleri oluşturmaktadır.

Osmanağa çalışma alanındaki meslek gruplarına bakıldığında en büyük oranın % 40 ile ilmi ve teknik elemanlar, serbest meslek sahipleri ve bunlarla ilgili diğer mesleklere ait olduğu görülmektedir. Bunu % 9,6 ile ticaret ve satış personeli, % 8,7 ile idari personel ve benzeri çalışanlar, % 5,8 ile tarım dışı sektörlerde çalışan sanatkarlar, işçiler, ulaştırma makineleri sürücüleri ve % 3,8 ile şahsi hizmet işlerinde çalışanlar sıralaması izlemektedir.

Rasimpaşa Mahallesi’nde oturan yerel halkın işyerlerine ulaşım ilişkisinin incelendiği bu analiz, alanda günlük hareketliliğin bir örneğini oluşturmaktadır.

Çizelge 5.11 : Rasimpaşa mahallesinde nüfusun çalıştığı yerler (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

Kadıköy	Üsküdar	Kartal	Maltepe	Anadolu Yakası	Avrupa Yakası
122	8	5	3	6	20

Rasimpaşa çalışma alanındaki nüfusun çalıştıkları yerler; % 74.4 oranla Kadıköy, %4.9 oranla Üsküdar, % 3 oranla Kartal, % 1.8 oranla Maltepe’dir. Çalışanların % 12.2’si Avrupa Yakası’nda ve % 3.7’si ise Anadolu Yakasının diğer ilçelerinde çalışmaktadır. Alanda oturan halkın ikamet alanı olarak bu bölgeyi seçme nedeninin işe yakınlık olduğu yukarıdaki tablodan da ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 5.12 : Osmanağa mahallesinde nüfusun çalıştığı yerler (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

Kadıköy	Üsküdar	Kartal	Maltepe	Anadolu Yakası	Avrupa Yakası
40	8	1	2	6	16

Osmanağa mahallesindeki nüfusun çalıştıkları yerler; % 54,8 oranla Kadıköy, %11,0 oranla Üsküdar, % 1,4 oranla Kartal, % 2,7 oranla Maltepe’dir. Çalışanların % 21,9’u Avrupa Yakası’nda, % 8,2’si ise diğer ilçelerde çalışmaktadır.

Planlama alanı içinde ticaret alanlarının daha çok Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalleleri’nde Rıhtım Caddesi boyunca yoğunlaştığı görülmektedir. Söz konusu ticaret alanları daha çok perakende ticaret birimlerinden oluşmaktadır.

Kadıköy Merkez Alanı olarak düşünüldüğünde ise ticaret alanlarının genel dağılımının Rıhtım Caddesi’nden başlayarak iç kesime uzanan Söğütluçeşme Caddesi üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Ana caddelerden ayrılan Bahariye Caddesi, Halitağa Caddesi ve Kuşdili Caddesi de ağırlıklı olarak ticari fonksiyonların bulunduğu bölgelerdir. Daha güneyde Mühürdar ve Moda Caddeleri, Yeldeğirmeni semtinde ise Karakolhane Caddesi diğer önemli ticaret akslarıdır.

Bölgenin ticaret merkezi olması nedeniyle ağırlıklı olarak ofis, giyim ve lokanta-cafe gibi fonksiyonlar göze çarpmaktadır. Ayrıca beyaz eşya, kitap, ofis ve kırtasiye malzemeleri, ozalit, bilgisayar malzemeleri ve teknolojileri, ikinci el eşya gibi belli bölgelerde yoğunlaşmış ticari fonksiyonlar da görülmektedir.

Demiryolunun üst kısmında, alanın güneyinde ise Acıbadem ve Koşuyolu caddelerinde bulundukları bölgeye hizmet veren ticari fonksiyonlar yer almaktadır.

Çalışma alanındaki gündüz nüfusunu önemli oranda etkileyen çalışan sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Çizelge 5.13 : Alandaki çalışan nüfus (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

ÇALIŞAN NÜFUSU	
ÇALIŞMA ALANI ADI	NÜFUS
KADIKÖY RASİMPAŞA MAHALLESİ	5237
KADIKÖY OSMANAĞA MAHALLESİ	2264
HAYDARPAŞA NUMUNE HASTANESİ	1030
HAYDARPAŞA LİMANI	814
SELİMİYE TARIM MESLEK LİSESİ	34
HAYDARPAŞA ENDÜSTRİ MESLEK LİSESİ	285
TOPLAM	9664

9) Donatı Alanları Analizi

Çalışma alanındaki mevcut donatı alanları aşağıdaki tablo ve grafikte toplam donatı alanları içindeki oranları ile birlikte verilmiştir.

Alanda en çok yer kaplayan donatı türü idari tesis olup toplam 13.62 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Park ve sağlık tesisi alanlarının da toplam donatı alanları içindeki oranı büyük olup sağlık donatısının yüksek çıkmasının nedeni metroplün tüm batı yakasına ağırlıklı olarak hizmet veren büyük hastanelerin alanda yer almasıdır.

Çizelge 5.14 : Mevcut ve olması gereken donatı alanları analizi (İBB Şehir Planlama Müd. Plan Raporu)

MEVCUT VE OLMASI GEREKEN DONATI ALANLARI			
DONATI TÜRÜ	MEVCUT ALAN (ha.)	KİŞİ BAŞINA DÜŞEN ALAN (m2)	OLMASI GEREKEN ALAN (ha.)
ANAOKULU	0.01	1	1.8
İLKÖĞRETİM TESİSİ ALANI	0.56	4	7.2
LİSE	0.02	3	5.4
DİNİ TESİS	1.01	0.5	0.9
İDARİ TESİS ALANI	13.62	3.5	6.3
KÜLTÜREL TESİS ALANI	0.59	1	1.8
SAĞLIK TESİSİ ALANI	6.2	2	3.6
PARK	10.92	10	18

Çalışma alanı içinde 2 adet kültürel tesis bulunmakta, bunların toplam alanları 0.59 hektar olmaktadır. Kültürel tesis alanı alan geneli için yetersiz olup 1.8 hektar daha kültür tesisi alanına ihtiyaç vardır.

İstanbul genelinde, kullanım özellikleri ve oluşum özelliklerine göre ayırım göz edilmeksizin toplam 73.288,9 ha büyüklüğünde yeşil alan bulunmaktadır. 2000 yılı nüfusu sayımı sonucunda elde edilen nüfus büyüklüğü 9.449.925’dir. Bu büyüklükten hareketle, İstanbul genelinde kişi başına düşen toplam yeşil alan miktarı 77,6 m² olmaktadır.

İstanbul genelindeki toplam 73.288,9 ha büyüklüğündeki yeşil alanların, oluşum özelliklerine göre dağılımı incelendiğinde, doğal yeşil alanların İstanbul genelindeki tüm yeşil alanların %96’sını oluşturduğu ve 70.121,5 ha büyüklüğünde oldukları görülmektedir. İstanbul genelinde kişi başına düşen doğal yeşil alan miktarı 74,2 m² olmaktadır.

Kentsel yeşil alanlar ise 3167,4 ha büyüklüğündedir ve tüm yeşil alan miktarının %4'ünü oluşturmaktadır. İstanbul genelinde kişi başına düşen kentsel yeşil alan miktarı ise 3,4 m²'dir.

Çalışma alanında aktif yeşil alan toplamı 10.92 hektar olup 7.08 hektar daha yeşil alan ihtiyacı bulunmaktadır.



Şekil 5.23 : Çalışma alanı genel görünüşü – boş ve niteliksiz alanlar (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

5.2.4 Projenin ortaya çıkış nedenleri

Haydarpaşa limanı şehrin çok göz önünde ve ortasında olduğundan artık liman olarak kullanılması mümkün olmayacağı anlaşılmış ve 2004'de çıkan yasa ile konu gündeme getirilmiştir. 2005 de yeni bir yasanın getirilmesi ile alanın planlama ve mülkiyetinin devlet demiryollarına geçtiği ve bu bağlamda belediyenin de söz sahibi olacağı dile getirilmiştir.

Daha sonra alanda bir plan çalışması yapılmış olup kararlarının incelenmesi ve onayların alınması amacıyla KVTK kuruluna gönderilmiştir. Koruma kurulu bu planı dayanakları ile beraber reddederek daha sonrada öneriler ve değerlendirmelerini de eklemek şartıyla alan için planlama ilke kararlarını yazılı olarak ilgili Müdürlüğe iletmıştır.

Kuruldan ret kararı alan planlama ve yüksek yapılaşma şartları daha sonrasında kamuoyundan da aynı tepkiler almaya başlamıştır.

Bu alanın konumu ve korunması gerekli değerleri, endüstriyel ve kültürel miras yapısı, dokusu, silüet değerleriyle beraber korunarak ve kullanma- koruma dengesi içerisinde katılımıyla bir planlama yaklaşımıyla ele alınması gerekliliği anlaşılmıştır.

TCDD, belediyeyle bir protokol imzalayarak, sözleşme şartları kapsamında çeşitli üniversitelerde akademik çalışmalar yapan öğretim görevlileri ve alan üzerinde planlama yetkisi olan kamu görevlilerinden oluşan bir danışma kurulu oluşturmuştur. Buradaki amaç alanın bölgesi içinde getirdiği planlama ilkeleri doğrultusunda katılımcı ve kamu inisiyatifli bir planlama yaklaşımının nasıl olması gerektiğidir.

1) Protokol;

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında “1/5000 Ölçekli Haydarpaşa, Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı” Yapımına İlişkin bir protokol imzalanmıştır.

Bu protokol Anayasa, Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, İmar Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kanunu ile yönetmelikleri, 5234 sayılı yasanın geçici 5.maddesi, 5335 sayılı Kanun’un 32. Maddesi, 5393 Sayılı Belediye Kanunu ve Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun çeşitli maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Protokolün kapsamında; üst ölçekli çevre düzeni planları ile İstanbul’un tarihi, kültürel, doğal ve estetik değerleri ve İstanbul Boğazının doğal peyzaj değerlerini koruyan; bu değerleri daha da zenginleştirecek nitelikte “1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları’nın yapımı ile işbirliği esasların belirlenmesi ve Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım projesi hukuki zemininin oluşturulması yer almaktadır.

Planın yapımı, Belediye’nin sorumluluğunda yürütülecek olup planlamanın her aşamasında Genel Müdürlüğün görevli teknik elemanlarının katılımı sağlanacaktır.

Planlama alışmaları süreci yürürlükte bulunan mevzuat çerçevesinde yürütülecektir. Belediye tarafından planlama aşamaları hakkında Genel Müdürlük bilgilendirilecek, görüş ve onayı alınacaktır.

Plan yapım aşamasında, Bakanlık, Milli Savunma Bakanlıkđı, Kültür ve Turizm Bakanlıkđı, Maliye Bakanlıkđı, Ulaştırma Bakanlıkđı, Genel Müdürlük, DLH Genel Müdürlüğü, Denizcilik Msteřarlıkđı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlıkđı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Kadıköy Belediye Bařkanlıkđı ve Üsküdar Belediye Bařkanlıkđı'nın görüşleri alınacaktır.

Plan yapımı tamamlandıktan sonra ilgili KVTK Kurulları'na sunulacak, ilgili Koruma Kurulları'nın istemesi halinde gerekli düzeltmeler yapılacaktır.

2) Yasal ereve;

Haydarpaşa Projesi'nin temel hukuki dayanaęđ 17 Eylül 2004 tarihli, 25590 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5234 sayılı "Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun"un Geçici 5. maddesidir.

Maddeye göre, Haydarpaşa Limanı TCDD'ye devredilmiş; her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İşkn Bakanlıkđı yetkili kılınmıştır.

Konuyla ilgili bir diğer kanun olan 24. 07.2008 tarihli 5793 sayılı Kanun TCDD'nin yetkilerini düzenlemektedir. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası ise, 6. maddesinde tersaneler ve rıhtımları korunması gerekli kültür varlıkları arasında sıralamaktadır.

03.07.2005 kabul, 21.07.2005 Resmi Gazete tarihli, 5398 sayılı zelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 13. maddesi, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na kruvaziyer liman kavramını yerleştirmiş; bu limanların içinde yer alacak işlevler tanımlanmış ve bunun hemen ardından, Kıyı Kanunu'nda bu değişiklik gerçekleştirilmiştir.

İlgili kanunların tamamı ekte yer almaktadır (EK A.1: İlgili Kanunlar).

İlgili kanunlar:

- 1) 5234 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 17 09 2004)
- 2) 5335 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 21 04 2005)
- 3) 5793 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 24 07 2008)

5.2.5 Haydarpaşa projelerine genel bakış

- 1) Kadıköy meydanı, haydarpaşa-harem yakın çevresi kentsel tasarım proje yarışması (İBB, 2000)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Bayındırlık Yapı İşleri Müdürlüğü Mühendislik ve Mimarlık Proje Yarışma Yönetmeliği çerçevesinde serbest, ulusal ve tek kademeli olarak açılan “ Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” 2000 yılında yapılmıştır.

- 1) Tüm üst ölçekli plan kararlarını irdeleyip yeniden değerlendiren,
- 2) Proje alanının yakın ve uzak çevre ile bütünleşmesini sağlamaya yönelik yeni mekansal düzenleme ve işlevsel ilişkileri kuran,
- 3) Kartal’dan Moda’ya ve diğer tarafta Üsküdar’dan Harem’e kadar uygulanmış ya da projeleri hazırlanmış sahil düzenlemelerini irdeleyerek proje alanı ile ilişkilendiren,
- 4) Proje alanı ulaşım altyapısını üst ölçekli plan kararları doğrultusunda irdeleyip yeniden oluşturan,
- 5) Anadolu yakasının en önemli merkezlerinden biri olan Kadıköy İskele Meydanı ve yakın çevresine yeni bir kimlik kazandıran,
- 6) Proje alanının kaybolan tarihsel ve kültürel değerlerinin yeniden ön plana çıkarılmasını sağlayan,
- 7) Güzel sanatları teşvik eden,

Planlama kararlarıyla beraber tasarım ilkelerini mekansal kurguda birleştiren tasarım projelerine yarışma jürisi tarafından derece ve mansiyon ödülleri verilmiştir. Çizelgede dereceye giren tasarım projelerinin, Haydarpaşa çalışma alanına ne tür fonksiyonları önerdikleri ve genel alan kullanımlarını nasıl şekillendirdikleri özetlenmiştir. Genel kullanımlara baktığımızda rekreasyon, kültür, ticaret, turizm ve ulaşım odağı olarak çözümlemelerin yapıldığı görülmektedir.

Projeleri değerlendiren Jüri üyeleri 60 proje üzerinde; üst ölçek ve alt ölçek kararları arasındaki uyumluluk, arazi kullanım kararları arasındaki bütünlük, kültürel doku ve miras ilişkileri içerisindeki duyarlılık, mekansal örüntü ve prensiplerdeki bütünlük, ölçeklilik, kimlik, gerçekleştirilebilirlik, uygulanabilirlik, esneklik, uygulama stratejileri, raylı taşıma ve deniz taşımacılığının ön plana alınması, ulaşım türleri arasındaki entegrasyon ilkelerini göz önüne alarak yaptıkları değerlendirme sonucunda yarışmayı sonuçlandırmış ve kazanan projeleri belirlemişlerdir.

Metropolitan alt merkez gelişme koridorunun kuzey ucunda bulunan alan aynı zamanda alan içi tramvay sisteminin de başladığı dağıtım-toplanma jeneratörü olarak düşünülmüş olup ticari fonksiyonlar ile desteklenmektedir.

Kamu-Belediye ortaklı geliştirilecek olan bu odakta kültür-turizm ve ticaret ağırlıklı fonksiyonlar planlanmıştır. Alanda; deniz bilimleri, tarihi ve teknolojisi kompleksi içerisinde ilgili kurumlar ile gerçekleştirilecek eğitim-araştırma, müze fonksiyonları yanı sıra turistik tesisler ve deniz akvaryumu önerilmiştir. Gerektiğinde büyük kapasiteli turistik gemilerin yanaşabileceği alanda tüm kente hizmet eden deniz kenarı rekreasyon aktiviteleri de bulunacaktır.

TCDD bakım onarım tesislerinin kademeli taşınması ile boşaltılacak olan alan Anadolu yakasının ulaşım yükünü düzenleyecek bir metropolitan transfer odağına dönüştürülecektir. Alanda ağırlıklı olarak belediye-kamu-özel ortaklı ticari fonksiyon altyapısı oluşturulacaktır.

Kamu eliyle gerçekleştirilecek projede temel ilke, metropolitan odak konumunda olan alana metropolitan yaşama ve çalışma alanları ile ilişkisini artırıcı ve kopuk deniz bağlantısını yeniden sağlayacak fonksiyonel bir kimlik kazandırmaktır.

Çizelge 5.15 : Kentsel tasarım proje yarışması alan kullanımları analizi

	HAREM BÖLGESİ	LİMAN ALANI	HAYDARPAŞA GARI VE GERİ SAHASI	KADIKÖY MEYDANI
1.ÖDÜL	Ulaşım + Ticaret	Kültür + Turizm + Ticaret + Rekreasyon + Yolcu Limanı	Ulaşım Transfer Merkezi + Ticaret	Rekreasyon
2.ÖDÜL	Ulaşım + Ticaret + Turizm + Meydan	Kültür + Rekreasyon + Tekne Limanı	Kültür + Ticaret + Ulaşım (Duraklar) + Turizm (Konaklama)	Kültür + Rekreasyon + Meydan
3.ÖDÜL	Ulaşım + Rekreasyon (Oyun - Spor Alanı)	Kültür + Ticaret + Hizmet (Ofis) Rekreasyon (Botanik Bahçesi)	Kültür + Ticaret + Ulaşım (Otopark+Durak)	Rekreasyon + Meydan
4.ÖDÜL	Ulaşım + Rekreasyon (Aquapark) + Meydan	Kültür + Hizmet (Ofis) + Rekreasyon + Konut + Rıhtım	Hizmet (Ofis+Sosyal Tesis) + Ticaret + Ulaşım + Rekreasyon	Kültür + Rekreasyon (Kentsel Park)
5.ÖDÜL	Ulaşım + Rekreasyon + Marina	Kültür + Rekreasyon + Ulaşım Transfer Alanı + Yolcu Limanı	Kültür + Ticaret + Rekreasyon + Konut	Rekreasyon + Meydan

Avrupa yakasından gelen (ve giden) yolcu akımının alan içerisine ve diğer ulaşım jeneratörlerine dağılımı tramvay ve yaya yolları ile sağlanmaktadır.

Tescilli yapıların yoğun olduğu Kadıköy-Moda Kentsel Koruma ve Geliştirme alanında müdahaleler kentsel koruma ve geliştirme ağırlıklı olarak etaplanacaktır. Bu alanda mülkiyet çözümlemeleri ve imar haklarının aşılmaması esastır. Yaya bölgeleri-Konut adaları ilişkilerinin kuvvetlendirilmesi amacı ile ada içi düzenlemeler özendirilecek, avlu-yaya yolu- meydan ilişkileri hiyerarşisi kurulacaktır.

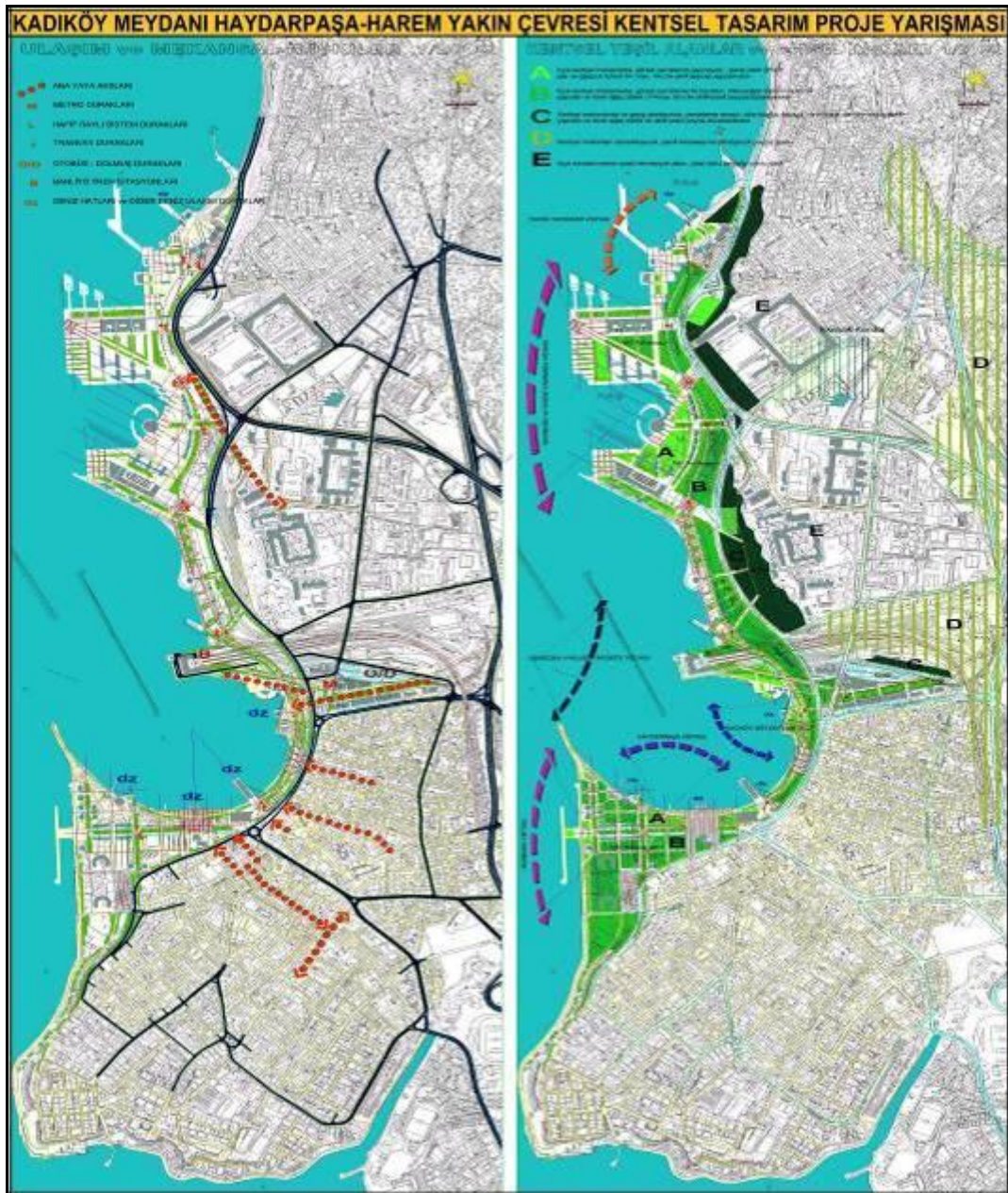
Planlama Alanı yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşama alanları ilişkisi kurulması açısından sahip olduğu kamu alanlarının konum ve işlevsellik avantajlarını kullanabilmek amacı ile Kamu Proje Alanlarına (PA) ayrılmıştır.

Anadolu yakasında deniz bütünlüğü kurulmuş, aktif ve pasif rekreasyon koridorlarıyla desteklenen metropoliten çalışma ve yaşama koridorları ve odakları öngörülmektedir. Planlama alanı yapılaşma düzeni ulaşım altyapısı ile bir bütündür. KP Alanları etaplama ulaşım-altyapı ve kamu alan dönüşümleri ile eş zamanlı uygulanacaktır.

Planlama alanında uygulama çalışmalarının birinci derece etki alanına giren çevresel dönüşüm için metropoliten etkileşim alanlarında da alt ölçek ve mülkiyet çalışmaları yapılması gereklidir.

PA ların dönüşümünde ivmeyi sağlayacak çekirdek yapı ve yatırımlar belirlenmiştir. Özel ve/ veya Kamu Proje paketleri olarak tanımlanan bu alanların mülkiyet dönüşümü ve tasarımı öncelikli olmaları esastır. Arkad geçişler yeşil köprü ana aks tanımlama elemanları gibi ilkelerin hayata geçirilmesinde bu konu önemlidir.

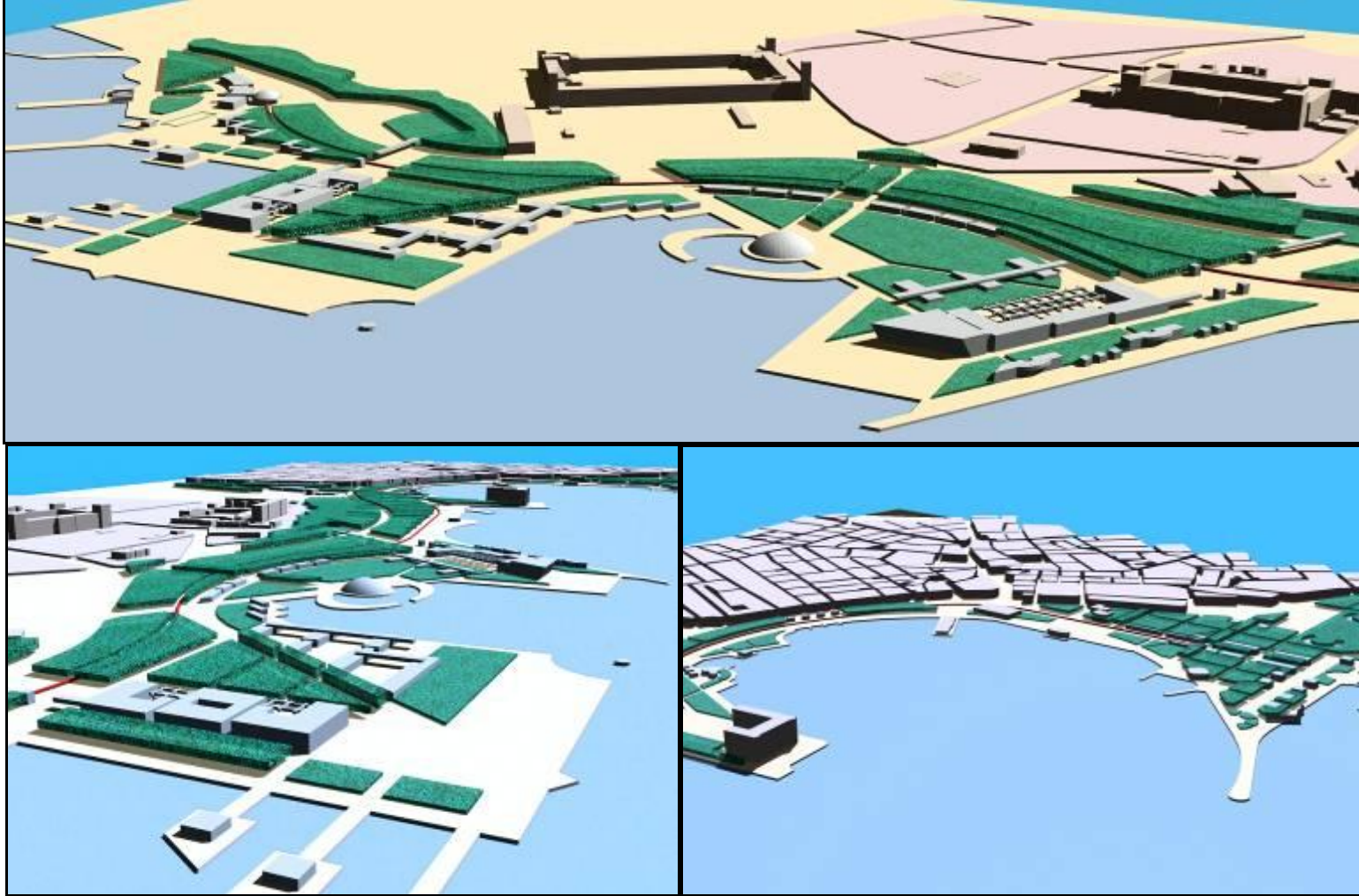
Planlama alanı ile şehir bütünü entegrasyonu, alan tahsisleri ve kendi aralarında tutarlılığı, Harem-Mühürdar arasındaki yeşil alanın kesintisiz devamlılığı, kamusal, yarı kamusal alanların bütünlüğü, ulaşım sistemlerinden raylı sisteme önem verilmesi, transfer merkezlerinin yer seçimi, devamlılık ve kimlik belirlenmesindeki özgünlüğü, duyarlılığı ve tutarlılığı, anlatım dilinin sadeliği ve uygulama aşamasında yeniden değerlendirmelere imkân verecek esnekliğe sahip olması olumlu bulunmuştur.



Şekil 5.24 : Kentsel tasarım yarışması 1.'lik ödülü alan proje (İBB Arşivi)

Ancak, Harem alanında yapılan dolgu alanının büyüklüğü, kıyı ve kentsel sit alanları arasındaki yaya ilişkisinin sorunlu olması, Kadıköy dolgu alanının güneyinde yer alan yeni iskele ve mendirek önerisi, başlıca olumsuzluklar olarak değerlendirilmiştir.

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



Şekil 5.25 : Kentsel tasarım yarışması 1.'lik ödülü alan proje model çalışmaları (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Kadıköy-Harem yeşil sistemi içerisinde Haydarpaşa raylı sisteminin üzerinden rekreatif bir yeşil köprü önerisi, alan bütünlüğünü sağlaması bakımından olumlu bulunmakla beraber, alt ölçeklerde birtakım uygulama sorunları yaratabileceği kanaatini taşıyan jüri, bu olumsuzluğu giderici alternatif çalışmaları yapılması fikrini paylaşmaktadır.

Ayrıca şehir hatları iskelesi ve çevresi ile raylı sistem bağlantısının yeniden ele alınması önerilmektedir.

2) Haydarpaşa proje çalışmaları (teklif projeler)

Haydarpaşa için ilk proje teklif ve konsept çalışmasını bir Alman firması üstlenmiştir. Tartışmalar nedeniyle şirket projeden vazgeçmiş olup bu süreçte devreye, farklı bir mimari grup girmiştir. Haydarpaşa Garı, limanı ve çevresinde yaklaşık 1 milyon m²'lik araziye uygun bir proje hazırlamıştır.

Liman İş Sendikası ve Mimarlar Odası buna karşı yargıya giderek projenin iptal edilmesini sağlamıştır. Daha sonra mimari grup, Haydarpaşa Garı için bu kez 2.2 milyon m²'lik alana yayılan yeni bir proje daha hazırladığı ortaya çıkmıştır.

İstanbul Haydarpaşa Garı ve çevresinin yeniden düzenlenmesi kapsamında 7 gökdelenli proje hazırlayarak tepki toplayan mimari şirket, 2.2 milyon dönümlük bir alanı içeren yeni bir proje hazırlamıştır.

Özel bir firma için hazırlanan ve Kadıköy ile Üsküdar ilçelerinden arazileri kapsayan yeni projede gökdelenler yer almamıştır. Bir diğer Mimarlık şirketi 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.

Hem işverenle hem de Avrupa'daki bir danışman grubuyla ortak bir fizibilite etüdü yapan mimari grup bu fizibilite etütlerinin neticesinde çeşitli seçenekler oluşturmuştur. Seçimleri bağlı bulunduğu şirketi yaptığı ve o seçimler doğrultusunda proje geliştiren mimar anadolu yakasının gelişmesi ile İstanbul'a çok önemli bir şehircilik dengesi getirebileceklerine inanmaktadırlar.

Anadolu yakasının daha çok konut olarak geliştiğini, iş merkezleri ve diğer etkinliklerin daha çok Avrupa yakasında kaldığını, bunun çok büyük bir dengesizlik ve devamında sürekli köprü ihtiyacını getirdiğini belirten mimar bir zonlama sisteminin oluştuğunu ve bir türlü dengelenememesinin büyük sorun oluşturduğunu düşünmektedir.

Oteller, iş merkezleri Anadolu yakasına geçmek isterken büyük etkinliklerin hep Avrupa yakasında gerçekleştiğini söyleyen mimar öyle aktiviteler getirelim ki, Anadolu Yakası'nın da diğer yakaya bağlı olmadan kendi içerisinde bir hayatı olsun fikrinden yola çıkmıştır.



Şekil 5.26 : Haydarpaşa projesi çalışma örnekleri (İBB Arşivi)

Bu nedenle de Haydarpaşa geri sahası için fonksiyon alanı olarak Avrupa'nın en büyük ticari merkezlerine uygun bir fuar organizasyonu getiren yaklaşımıyla aşağı yukarı 150.000 metrekare bir alanı bu kullanım için ayırmaktadır.

Fuar alanının da çevresinde kongre merkezleri, spor merkezleri, 4.000 odalı otel, restoranlar olması gerektiğini düşünen Birkiye buraya gelen insanların eğlenecekleri, konaklayacakları, alışveriş yapacakları, kültürel ve sosyal tesisler; sinemalar, spor tesisleri, kültürel merkezlerle beraber bir sistem tasarımına gitmiştir.

Alanı kendi içinde kendi hizmetlerini verecek bir şehir parçası olarak düşünen mimar, konutlar, iş merkezleri gibi diğer fonksiyonları ekleyerek ve çeşitli konularda özelleşmiş programcılarla bir araya gelerek, otel için ayrı, sinemalar için ayrı danışmanlarla çalışarak projeyi geliştirmiştir.



Şekil 5.27 : Haydarpaşa projesi çalışma örnekleri vaziyet planı (İBB Arşivi)

Çok orijinal bir alışveriş merkezi ortaya çıkardıklarını dile getiren mimar buna şehircilik görüşlerini de ekleyerek bütün alanı eski İstanbul'daki evlerin ölçeğinden esinlenmiştir. Üç-dört katlı binalarla - hangi devirlerden esinlenmişse ona göre değişen - çağdaş Osmanlı mimarisi şeklinde düşünüldü ise, üstünün tamamen bahçelerle kaplandığı bir konsept içinde tasarlanmıştır.

Yine aynı görüş doğrultusunda alanın %40'ı da çatı bahçeleri ve gezinti alanları şeklinde yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Projenin bir alternatifinde ise suni bir boğaz geliştiren ekip Venedik'te olduğu gibi suni bazı kanallar yaparak, yalıları oraya sarkıtan bir proje geliştirmiştir.

Deniz kıyısına inşaat yapamadıklarını dile getiren mimar, yalı havasını yaratmak için suni kanallar geliştirmiştir.

Bir alternatifinde ise simgesel kuleler olsun mu diye düşünen mimar diğer büyük şehirlerdeki gibi İstanbul'un da simgesel bir kısmı olsun mu, yoksa tarihi mimariden esinlenen adalar mı olsun bunun peşine düşmüştür. Böyle birkaç alternatif geliştiren mimar kulelerin olmadığı alternatifi de aynı gruba dahil olan başka bir şirket tarafından geliştirmiş bulunmaktadır. Yalnız mimari yaklaşımların belirlenmesinde kentsel belleğe katkı sağlayacak ve onu sürekli canlı tutacak; endüstriyel miras kavramını koruyarak öne çıkaracak ve bu mirası kamuya en iyi şekilde sunacak bir alan olarak da işlevlendirilmeli ve tasarlanmalıdır.

Zemin üzerinde aşığı yukarı 2.300.000 metrekare olan projede gerekli bütün otopark alanlarını planlamaktadır. Bu fuar alanlarının Türkiye'ye getireceğı ciro senede yaklaşık 1,2 milyar Euro olarak öngörülmektedir.

Bu projeyle Türkiye'ye, fuar alanlarında günlük harcamaları yaklaşık 600-800 Euro arasında olacak turistler getireceğini düşünen mimari grup ayrıca 1.2 milyar Euro'nun sadece işletme vergisiyle, kente geliri olabilecek yüksek bir rakam hedeflediğı görülmektedir.



Şekil 5.28 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları (İBB Arşivi)

Alana gelen cironun %80'inin diğerk aktivitelere dağıldığını belirten mimar projenin içerisine doğrudan gelen gelirin, sadece oteller ve kiralar olduğunu belirtmektedir.

Halbuki bu harcamaların büyük kısmının uçak, taksi ulaşımına, lokantacılara, ziyaretlere, alışverişlere gitmekte olduğunu dile getiren mimar projenin dışında tüm kentin kazancı olduğunu vurgulamaktadır.

Yeterli büyüklükte otel de yapılamadığından, otellerin fuar alanının dışına da taşıdığını, insanların başka yerlerde de kaldığını ancak 4.000, 5.000 metrekare konaklama alanı ayırabildiklerini ve sonuçta bu projenin şehir için çok büyük bir artı değeri olduğuna vurgu yapılmaktadır.

Ancak tarihi, kültürel, coğrafi ve stratejik önemi nedeniyle, Haydarpaşa alanının İstanbul'un spekülâtif amaçlı gayrimenkul piyasalarına açılması doğru bir yaklaşım değildir.

Burada sözü edilen yalnızca ekonomik kazanç olmamalı, kamu yararını sağlamaya yönelik “ölçülemeyen” faydalar da göz önüne alınmalıdır.



Şekil 5.29 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları (İBB Arşivi)

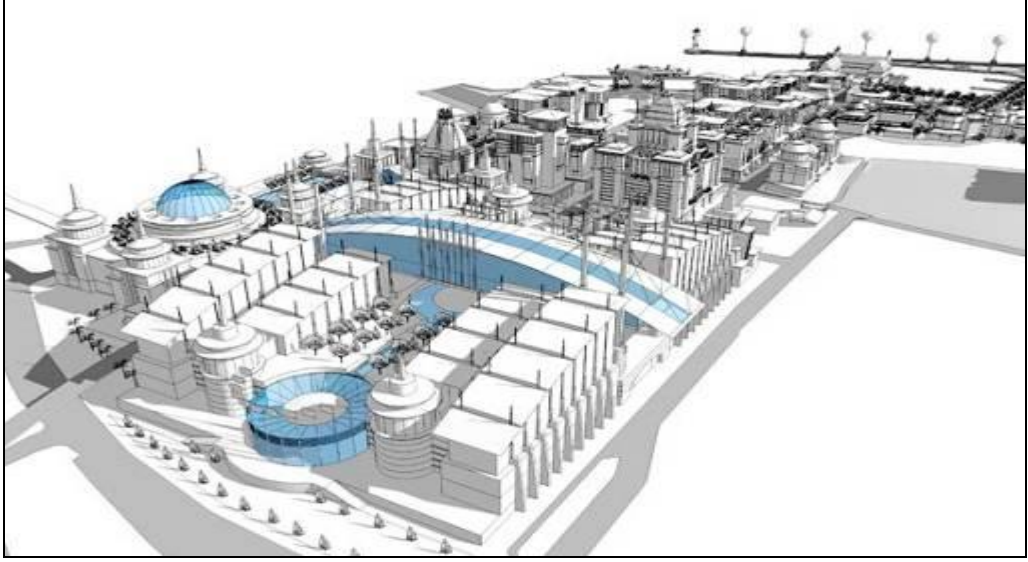
Alana yönelik yeniden ve / veya ek işlevlendirme çalışmaları sürecinde çağdaş, yaşayan ve eğitim sektörünün ve rekreatif hizmetlerin bir tamamlayıcısı olarak müzecilik yorumlarıyla donatılmış işlevler öngörölmelidir.

Bu işlevler arasında çeşitli kesimlerden göç müzesi, demiryolu müzesi, tematik açık hava müzeleri, sinemacılık müzesi, gibi öneriler yer almaktadır.

Bu önerilerin çağdaş müzecilik örneklerinden de faydalanılarak, toplumun yüksek oranda ilgisini çekecek bir yorumla değerlendirilmesi gerekmektedir.

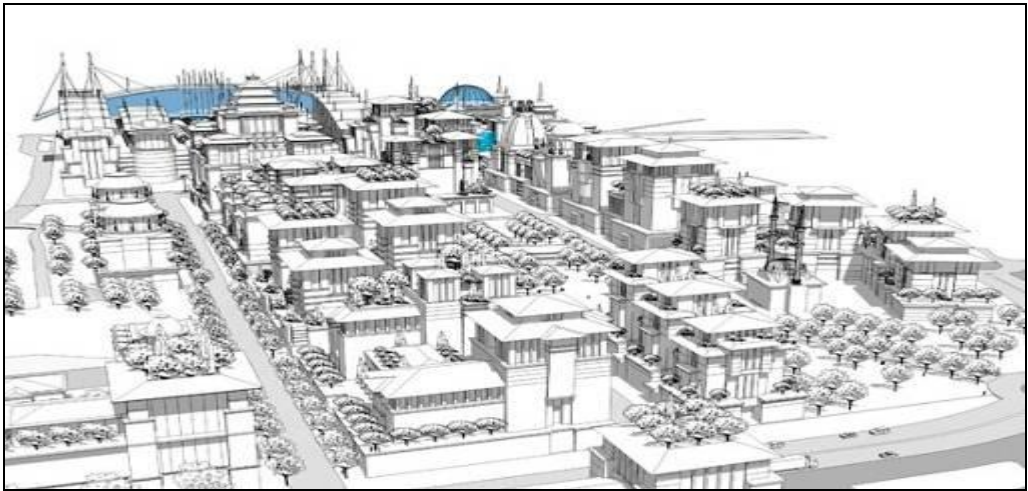
Toplamda 300.000 metrekare konut servis apartmanları, küçük daireler, büyük daireler olmak üzere her tip konutun olduğu proje de ayrıca; yaşlılar evi ve hastane de yer almakta hatta sosyal konutların bile yer alabileceği iletilmektedir.

Bu yaklaşımların ötesinde yapı ve nüfus yoğunluğunun doyma noktasını aşmış olduğu bölgede, sınırlı miktarda açık alan bulunmaktadır. Haydarpaşa alanının toplanma ve sığınma noktası olarak tasarruf edilmesi kamu yararı ve can güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle alandaki yapılaşma yoğunluğunun sınırlı tutulması ve kamusal açık alan özelliğinin korunması gerekmektedir.



Şekil 5.30 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları (İBB Arşivi)

Bir şehirde sosyal konut dahil herşey olması gerektiğini düşünen mimar proje alanındaki kamusal binalar ve tarihi binaların hepsini korumaktadır. Bu binaları işlevsel olarak tanıtım amaçlı ofisler ve müzeler olarak kullanacağını belirten mimar Haydarpaşa Garının müze olarak korunması gerektiğine inanmaktadır.



Şekil 5.31 : Haydarpaşa projesi örnek modelleme çalışmaları (İBB Arşivi)

5.3 Sürdürülebilir Geliştirme

Sürdürülebilir gelişme kentlerin ve binaların sürdürülebilir gelişme prensiplerine objektif olarak bağlı olan ülkesel analiz ve değerlendirmeleri öngörmektedir. Ekonomik verimlilik, sosyal eşitlik ve doğaya dikkat ve çelişkili taleplerin arasında bir denge sağlamak zorundadır.

Haydarpaşa örneğinde gerçekleştirilen çalışmaların ve ortaya konan senaryoların temelinde; zor ve kritik şehir şartlarında, sürdürülebilir gelişme ve yüksek kalitede bir yaşam sağlamak için gerekli araçlarla birlikte yeni bir metod geliştirmektir.

Bir takım hedefler (zenginlikler ve kaynaklar, yerel çevrenin kalitesi, farklılık, entegrasyon-bütünleşme, sosyal yaşam) kıyı, liman gelişimi ve gerisinde gelişmiş mahalleler için yapılacak dönüşüm projelerinin geliştirilmesi ve devamında uygulaması için temel olarak alınmıştır.

Sürdürülebilir dönüşüm hedefleri:

- 1) Zenginliklerin değerlendirilmesi ve korunması, kaynakların korunması; insan kaynakları, yapılaşmış yada doğal zenginlikler, doğal kaynaklar (enerji, su, alan-mekan) yerel yada küresel, farklılığı olan koruma alanları,
- 2) Yerel çevrenin yaşam kalitesinin geliştirilmesi; kent sakinleri ve kenti kullananlar için.
- 3) Farklılığı sağlamak: nüfusun, yaşam ortamının, insan aktivitelerin, mekanın farklılığı.
- 4) Entegrasyonu geliştirmek: kent sakinlerinin entegrasyonu, tüm sakinlerin kentin bir parçası olduğunu ve kentte bir rolünün olduğunu hissetmesi; kent içinde semtlerin entegrasyonu-çok merkezli şehirlerde-
- 5) Sosyal yaşamı güçlendirmek, yerel yönetimle ve sosyal birliktelik,

gibi temel yaklaşımlardır.

Yerleşmelerin Sürdürülebilir Gelişmesinin Desteklenmesi açısından gerekli maddelerin Haydarpaşa örneğinde etkili olabilmesi için yapılan çalışmalarda aşağıdaki genel ifadeler kullanılmıştır.

- 1) Kentsel mimari projelerin yönlendirilmesinde ortak kararlar ve sorumlular ile oluşturulacak bir çevre kimliği ve sürekliliği
- 2) İşyeri konut bölgelerinin birbirlerinden kopuk olarak tasarlanmaması
- 3) Açık alan düzenlemelerinde ve kamusal mekanlarda aranan ortamın planlanması ve yaşatılması
- 4) Eski binaların restore edilerek veya dönüştürülerek yeniden kullanılır hale getirilmesi.

Katılım, planlama ve tasarlama kararlarında o kararlardan etkilenenlerin grup olarak etkinliği şeklinde tanımlanmaktadır. Katılım süreci dinamikdir. Katılım, demokratik karar verme sürecinin bir parçasıdır.

Katılım süreci, kararı paylaşmaktan başlayarak, karar sürecinde yer almak ve tümüyle karar verici olmak düzeylerini içerebilir.

Bu sürecin en önemli kısmı, halkın yerel yönetim tarafından bilgilendirilmesi ve bu bilgiler üzerinden tavsiyelerde bulunulmasını içerir. Burada amaç halkın tek yönlü ikna edilmesi değil, planın hayata geçirilebilmesi için halkın plan yapma sürecine katılımının gerektiğinin açıklanmasıdır.

Bu nedenle Haydarpaşa bölgesinde gerçekleştirelen dönüşüm projesinde bir takım arama konferansları, stk'lara yönelik bilgilendirmeler, danışma kurul toplantıları ve kurum görüşlerine yönelik faaliyetler düzenlenmiştir.

Sürdürülebilir kalkınma, yaşanabilirlik, kentli bağlılığı, yapabilir kılma, çok aktörlü yönetişim gibi ilkelerin var olduğu günümüzde yerleşme sistemlerinin bu ilkeler doğrultusunda ele alınması ve geniş bir halk katılımının sağlanması gereğini ortaya çıkardığı için Haydarpaşa Kentsel Kıyı Alanı, Garı ve Geri sahasında yapılan dönüşüm projesinde fiziksel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik ekseninde çalışmalara yer verilmiştir.

5.3.1 Fiziksel sürdürülebilirlik

Şehirlerin sürdürülebilirliğini, bugünün şehirlerinin, geçmişten gelen birikimleri, mevcut ve potansiyel kaynakları ile birlikte, en akılcı şekilde geleceğe taşınması olarak ifade etmek doğrudur. Bu birikimler ve kaynakların içinde, şehir mimarisi ve kültürel miras başta olmak üzere, çevresel değerler şehrsel alan içinde yer alan doğal kaynaklar yer almaktadır (Yalkı, 1997).

Şehrsel yeniden oluşum, eski gelişme alanlarının ya da mevcut yapıların geri dönüşümü, yeşil alanların muhafazası ve kırsal alanlar ile kamuya açık alanların korunması konularında sürdürülebilir kalkınmanın amaçları ile belli bir noktada buluşmak durumundadır.

Genel anlamda fiziksel sürdürülebilirlik; zenginlikleri korumak ve çoğaltmak ve kaynakları korumak, kentsel yaşam kalitesini artırmak, farklılıkları sağlamak, entegrasyonu geliştirmek gibi kavramların altında bir takım hedefleri amaçlamaktadır.

Zenginlikleri korumak ve çoğaltmak ve kaynakları korumak;

- 1) Su kaynakları yönetimini ve kalitesini geliştirmek
- 2) En uygun ve verimli arazi kullanımını sağlamak ve arazi yönetimini geliştirmek
- 3) Yapılaşmış ve doğal zenginlikleri-miras korumak ve çoğaltmak.

Kentsel yaşam kalitesini artırmak;

- 1) Peyzaj ve görsel konforu korumak, geliştirmek
- 2) Barınma kalitesini geliştirmek
- 3) Güvenlik ve risk yönetimini geliştirmek
- 4) Hava kalitesini arttırmak
- 5) Gürültü kirliliği azaltmak
- 6) Atıkları minimize etmek

Farklılıkları sağlamak;

- 1) Nüfus farklılığını sağlamak
- 2) Fonksiyonların farklılığını sağlamak
- 3) Barınma temininin farklılığını sağlamak

Entegrasyonu geliştirmek;

- 1) Eğitim düzeylerini ve iş niteliklerini arttırmak
- 2) Kolay ve pahalı olmayan-ekonomik ulaşım ile kent sakinlerinin tüm hizmetlere ve olanaklara erişimini sağlamak
- 3) Tüm kent sakinleri için yaşama ve bir araya gelme mekanları oluşturarak kent içinde semtlerin entegrasyonunu sağlamak
- 4) İstenmeyen hareketliliği engelleme ve çevresel güvenilir taşınım sağlayan altyapı geliştirmek.

gibi hedefler sürdürülebilir fiziksel dönüşümün ana kriterlerini oluşturmaktadır.

5.3.1.1 Çalışmada kullanılan kavramlar

Haydarpaşa alanı ile ilgili fiziksel sürdürülebilirlik kapsamında vizyon, stratejik kurgu, planlama ilişkin stratejiler, mekansal planlama ilke kararları, yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, tarihsel-kültürel değerlerin korunması ve metropol ve uluslar arası bağlanabilirlik düzeyinin artırılması ve ekolojik kaynakların korunmasına yönelik uygulama stratejileri fiziksel sürdürülebilirlik kapsamında değerlendirilmiştir.

Gelecek tasarımı çerçevesi belirlenmesinde,

Yöngörü; alan vizyonu (konsept, kimlik), stratejik kurgu; koruma-kullanma dengesi, işlevler ve birbirleriyle etkileşimi, ulaşım, çevredeki donatılar ve mekanlar ile bağlantı, uygulama yaklaşımı; yönetim, işbirliği ve katılım, uygulama sürecidir.

Ortaklaştırılmış ilkeler ve sorunlar başlığı altında ise; Ortak Paydalar, Temalar (Bütünleşiklik, Gar: İstasyon Binası, Liman Alanı, İşlevler, Tarihi Silüet, Ulaşım, Planlama, Yönetmelik Fırsatlar kavramları biraraya getirilmiş ve tartışmaya açılmıştır.

Vizyon ve bileşenlerinin tanımlanmasında ise, koruma-uygulama dengesi üzerinde durulmuş, alana gelebilecek yeni işlevler ve alternatifler üzerinde durulmuştur.

Fiziksel Sürdürülebilirlik kavramı içerisinde yer alan bu yaklaşım ve ifadeler alanın mekansal planlama çalışmalarına öncülük etmekte olup ana kararların verilmesi 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları'nın sürdürülebilir bir şekilde oluşturulabilmesi için dayanak noktaları oluşturmaktadır.

Bu kavramların altında gerçekleştirilen silüet çalışmaları, üç boyutlu modellemeler, danışma kurulu kararları, uzmanların yönlendirmesi ve ilgili rapor, kurum görüşleri, yasal çerçeve, kurumlar arası düzenlenmiş protokoller ve özellikle koruma kurulu kararları tarafından belirlenen fonksiyon seçimleri ve üst ölçekli plan kararları neticesinde İBB Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesi altında çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

5.3.1.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler

Sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme, fiziksel açıdan mekanın kurgulanması, yer seçimleri, koruma – kullanma dengesinin sağlanması, kültürel ve endüstriyel mirasın korunması, silüet değerlerinin korunması, tarihi dokunun işlevselliğin artırılmasına dayalı olarak korunması, çevreye karşı sorumlu ve yaşam kalitesi üzerinde pozitif etkisi bulunan gayrimenkullerin değerlendirilmesi, tasarımı ve buna bağlı olarak eylemlerin planlanması hakkındadır.

Sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme kavramı, sürdürülebilirlik vizyonuna ve bu vizyona en iyi şekilde nasıl ulaşılabileceğine dayanmaktadır (Lorenz, 2008).

Yapıları ve bölgenin kimliğini koruyarak fonksiyon değişikliğiyle (ticari veya kültürel amaçlı yeni kullanımlar) dönüştürmek veya sadece belli başlı yapıları koruyarak bölgelerin karakterini ve fonksiyonunu değiştirerek dönüştürmek kavramları Haydarpaşa Liman alanı özelinde koruma amaçlı plan çerçevesinde yöntemler olarak denenmiş ve bu doğrultularda kararlar alınmıştır.

Liman alanlarının ve endüstriyel yapılarının yeniden kullanımı, işlevini yitiren yapıların sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde, dönüşümü ve tekrar kullanımı tarihsellik bilinci içerisinde yapıların varlığını sürdürmesi açısından olumlu bir süreç sayılabilir.

Büyüklikleri, konumları ve eski işlevleri nedeniyle veya donanımlarını ve işlev izlerini tamamen kaybetmiş olmaları nedeniyle tüm endüstri miraslarını müze haline getirerek korumak mümkün olmamaktadır; bu durumda fonksiyon değişikliğiyle finansal kaynak sağlanarak yapı ve çevresinin sahip olduğu tarihsellik değerinin korumaya alınması sözkonusudur. Yeni fonksiyon seçiminde, sanayi yapılarının içinde bulunduğu kentsel mekan dikkate alınmalı, kentle ilişkisi üzerinde önemle durulmalıdır. Seçilecek yeni fonksiyon, eski fonksiyonun izlerini ve detaylarını kaybetmemeli, vurgulayarak ön plana çıkarılmalıdır.

Sadece belli başlı yapıları koruyarak bölgelerin karakterini ve fonksiyonunu değiştirerek dönüştürmek, tamamen sanayi bölgesi olup işlevini kaybeden alanların, yeni kentsel alanlar olarak kullanılabilmesi amacıyla uygulanan ve üzerinde tartışılan bir yöntemdir. Gereken altyapı çalışmalarının yapılabilmesi, arsa spekülasyonlarının gerçekleştirilebilmesi ve bu çapta bir kentsel dönüşüm çalışmasının hayata geçirilebilmesi için finans çevrelerine, inşaat şirketlerine ve yatırımcılara çekici bir bölge hazırlayabilmek ve tarihsel doku içerisinde gerekli boş arazileri sağlayabilmek için birçok eski binanın yıkılması, bölgede köklü değişiklikler yapılarak yepyeni bir kentsel çevre oluşturulması gerekmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 30.11.2007 tarihinde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Haydarpaşa gar, liman ve geri sahası Koruma Amaçlı İmar Plan çalışmalarına ilişkin protokol imza altına alınmıştır.

Protokolle ilgili olarak Büyükşehir Belediye Meclisince 18.01.2008 gün ve 296 sayılı kararı alınmış olup, 20.01.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir.

Planlama alanıyla ilgili olarak kurum görüşleri alınmıştır. Öğretim üyeleri ve ilgili kurumlardan uzman kişilerin oluşturduğu Danışman Kurulu oluşturulmuştur.

Planlara altlık teşkil edecek Analitik Etüt Çalışmaları için ihaleye çıkılmış, 24.06.2008 tarihinde söz konusu ihale ilan bülteninde yayınlanmaya başlamış ve ihale tarihi 16.07.2008 olarak belirlenmiştir.

16.07.2008 tarihinde ihale sonuçlanmış ve 120 gün sürecek Analitik Etüt Çalışmaları süreci başlamıştır.

İlgili Kurum/Kuruluşlar, Üniversiteler, Odalar, Ulusal ve Yerel Basın, Vakıflar, Dernekler ve Şahıslarla birlikte Haydarpaşa'nın geleceğini konuşmak ve fikir alışverişinde bulunmak üzere 30-31 Temmuz tarihleri arasında Malta Köşkü'nde Arama Konferansı Toplantısı ve 22 Mayıs 2009 tarihinde İMP binasında STK toplantısı düzenlenmiştir.

03.12.2008 tarihinde Analitik Etütler, Sentez ve raporu tamamlanmıştır.

Planlama alanı, İstanbul ili, Kadıköy ve Üsküdar ilçeleri sınırları içerisinde, Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası sınırlarının tamamından oluşmaktadır. Üst ölçekli yaklaşımlarda “donatı, kültür, turizm ve ticaret” olarak düşünülmüş olan planlama alanına ilişkin çalışmalar; Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ nin ortak çalışmasıyla 5216 sayılı kanun hükümleri uyarınca yapılmıştır.

Danışma Kurulunun katılımıyla yapılan toplantılarla, plan senaryo çalışmalarına yer verilmiştir. TMMOB Şehir Plancıları Odası ise konuya dikkat çekmek için 2010 yılında konusunda uzman kişilerin katılımı ile “Haydarpaşa’yı anlamak ve Planlamak” temalı “Haydarpaşa İçin Sen De Bir Söz Söyle” adlı etkinliği gerçekleştirmiştir.

Analitik Etüd verileri (3 boyutlu kent modelleme verileri dahil), Arama Konferansından elde edilecek veriler ve Danışman Kurulunun katkılarıyla Belediyenin ilgili Müdürlüğünce Koruma Amaçlı İmar Planları hazırlanmıştır. Hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planları Belediye Meclisinin onayını aldıktan sonra ilgili Koruma Kuruluna gönderilmiştir. Koruma Amaçlı İmar Planları ilgili KTVK Kurulu’na sunulmuş, Koruma Kurulu’nun istekleri doğrultusunda gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Yürürlükteki mevzuat çerçevesinde Koruma Kurulunca da uygun görülen planlar Belediyece onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir.

5.3.1.3 İlke kararları, mekansal planlama ve koruma yaklaşımı

Çalışmanın başında gerçekleştirilen arama konferasında eylem planı ve ilke planları hazırlanırken, temel bir vizyon belirlenerek; kıyı kullanımı, ulaşım bağlantıları, silüet ile merkez ve konut alanları için farklı amaçlar doğrultusunda oluşturulan hedefler ifade edilmiş, ardından bu hedeflere ulaşmayı sağlayacak adımlar tanımlanmıştır.

Öncelikle proje alanının, İstanbul il sınırları ile ifade edilen bir alanı kapsamak üzere, 2009 yılında hazırlanan Çevre Düzeni Planı plan kararlarına göre durumu ortaya konulmaktadır. 1980 yılından itibaren yapılan tüm planlarda proje alanının sınırları içinde bulunduğu Kadıköy ilçesi, merkez niteliği bulunan ve 1. kademe merkez olan alanlar arasında yer almıştır.

Haydarpaşa Limanı'nın farklı bir kullanıma geçecek olması, bugün yük hareketlerinin ağırlıklı olarak yürütüldüğü Ambarlı Limanı'nın ise mevcut olumsuzlukları ve gelişme kısıtları; İstanbul'da, ilave bir liman yeri tespitinin gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca, liman alanıyla birlikte yer alması düşünülen lojistik hizmetlerin sunumu, denetimi ve kontrolü açısından öneri limanın İstanbul İl sınırları içerisinde kalması önem kazanmaktadır (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009, S:577).

Bu açıdan; Salı Pazarı, Haydarpaşa, Haliç kıyıları, Kağıthane ve Alibeyköy'de depolama ve sanayi işlevinden dönüşebilecek alanların; uluslararası nitelikteki festivaller için çok fonksiyonlu, donanımlı bir festival ve kültür alanı olarak düzenlenmesi öngörülmüştür. Daha büyük alan gereksinimi olan açık hava festivalleri için ise kent çeperlerinde alternatif alanlar gerekmektedir. Bu işlev için İstanbul'un doğu ve batı yakasında önerilen fuar ve festival alanlarına ilave olarak Hazerfen Havaalanı ve Maltepe Bölge Parkı da uygun seçeneklerdir. (S:652)

Haliç kıyıları, Salıpazarı Limanı, Haydarpaşa Limanı gibi bölgeler merkezi konumları sebebiyle müzeler için ideal yerlerdir. (S:653)

Kruvaziyer turizmi, İstanbul'un değerlendirmesi gerekli bir diğer turizm çeşidi olup, buna yönelik olarak Plan'da Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; ilave olarak Kartal'da da kruvaziyer liman yapılması önerilmiştir. (S:653)

Plan’da, mevcut hatlar demiryolu, Büyükşehir Belediyesi’nin güzergahı olarak gösterilmiştir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda raylı sistem şebekesi planlanırken, mevcut hatların yanı sıra aşağıda açıklanan inşaatına başlanmış işletme yetkisinde bulunan hatlar ise raylı toplu taşıma raylı sistem hatlarının da tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacakları kabul edilmiştir. Söz konusu hatlar:

1) Yenikapı–Söğütluçeşme Boğaz Tüp Tüneli ile Sirkeci–Halkalı ve Haydarpaşa–Gebze banliyö hatlarının metroya (Marmaray) dönüşümü

2) Kadıköy–Kartal Metrosu, (S:669)

Plan’da, şehir içi hatların özellikle raylı sistem hatları ile entegrasyonu sağlanarak toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının arttırılması hedeflenmiştir.

Denizyolu yolcu ulaşım hatları ile diğer ulaştırma sistemleri arası entegrasyon sağlandığında, deniz ulaşımını kullanacak günlük toplam yolcu sayısı da artacaktır.

Haydarpaşa Limanı’nın kent içindeki konumunun gereksinim duyulan genişlemeye izin vermemesi, limanla entegre çalışması gereken depolama faaliyetleri ile ilgili lojistik fonksiyonların liman sahası içinde veya yakınında yer almaması ve limanın normal kapasitesinin üstünde çalışmasından dolayı sıkışıklıklar yaşanmaktadır.

Ayrıca, Haydarpaşa Limanı’nın dönüşüm sürecine konu olması, önümüzdeki dönemde liman fonksiyonlarının kaldırılıp farklı bir kullanıma geçmesinin gündemde bulunması, İstanbul’un liman ihtiyacının aciliyetini pekiştirmektedir. (S:673)

Yukarıda belirtilen nedenlerle, kentsel ölçekte yük hareketleri yeniden yapılandırılmıştır. Plan’da, Pendik’teki liman mevcut sınırları ile korunmuş, Haydarpaşa Limanı’nın işlevsel dönüşümü öngörülmüş, Ambarlı Limanı genişletilmiş ve Gümüşyaka’da yeni bir liman önerilmiştir.

İstanbul ve çevresine gelen yük gemilerinin öncelikli olarak Ambarlı Limanı’nı, öneri Kuzey Marmara Limanlarını (Tekirdağ, Yeniçiftlik ve Gümüşyaka limanları) ve İzmit Körfezi’ndeki limanları kullanmaları öngörülmektedir. (S:674)

Kısa vadede liman işlevlerini tamamlaması ve bir dönüşüm sürecine girmesi beklenen Haydarpaşa Limanı'nın konu olacağı mekansal düzenlemenin, İstanbul'un silueti ile uyumlu olması esastır.

Kadıköy'ün Üsküdar ile kuracağı mekansal ve işlevsel birlikteliğin Marmaray Projesi'nin tamamlanması sonrasında önemi artacak olup, Avrupa Yakası'ndaki MİA faaliyetlerinin Anadolu Yakası'na kademeli olarak aktarılmasında da anılan proje belirleyici rol oynayacaktır.

Bu nedenle; Haydarpaşa Liman Sahası'nın konu olacağı mekansal düzenleme, toplu ulaşım sistemlerinin birbiriyle entegre olarak Anadolu Yakası'nda önerilen alt merkezlere kesintisiz aktarım sağlayacak nitelikte olması öngörülmüştür. (S:675)

İstanbul'a gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanması öngörülmektedir.

Bu doğrultuda, Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; bunlara ilave olarak Kartal'da kruvaziyer liman oluşturulması planlanmıştır.

Turizm sektöründe hızla gelişen bir diğer eğilim ise yat turizmidir. Bu doğrultuda; İstanbul'daki mevcut yat limanlarının rehabilite edilerek geliştirilmeleri ile İstanbul'un yat turizminden aldığı payın arttırılması sağlanacaktır.

Plan'da mevcut yat limanlarına ilave olarak yeni yat limanı önerileri yapılmıştır. Önerilen yat limanlarının türleri (ana yat limanı, tali yat limanı, yat yanaşma yeri gibi) ilgili kurumlar tarafından belirlenecektir.

Yat limanlarının, denizde ve karada yer alması gereken fonksiyonları barındırması ve belirli büyüklükte olması gerekmektedir. Bu sebeple, yatların genel özellikleri ve yatçılığın özel olarak gereksinim duyduğu hizmetler göz önünde bulundurularak yat limanları özel olarak tasarlanmalıdır. Yat limanları ile ilgili belirtilmesi gerekli bir diğer konu da söz konusu marinalar için Marmara Denizi kıyılarında; dalga ve akıntı değerlendirmelerinin yapılması gerekliliğidir. (S:677)

Kadıköy ve Üsküdar merkezleri ile Kadıköy-Harem-Haydarpaşa koridorunu kapsayan “ticaret, turizm, kültür ve konut alanında”; bölgenin doğal, kültürel, tarihi kimliği ve mevcut kentsel dokunun niteliği göz önünde bulundurularak ticaret ve hizmet faaliyetleri, turizme yönelik tesisler, kültürel-sanatsal ve rekreatif amaçlı kamusal kullanımlar (tiyatrolar, sinemalar, opera, konferans ve sergi salonları, müzeler, parklar vb.), kültür endüstrileri ve konut kullanımlarının yer alması ile gece-gündüz yaşayan bir merkezin oluşturulması sağlanacaktır.



Şekil 5.32 : 2009 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi, 2009)

Bu merkezde; konut işlevinin tehdit edilmemesi, işlevsel çeşitlilik ilkesine uyulması ve mevcut dokuyla uyumlu olması koşulu ile üst düzey hizmet faaliyetleri de yer alabilir. (S:729)

Metropol bütününde, tarihi – kültürel - mimari mirası vurgulayan, mekansal ve fonksiyonel çekiciliği olan, gece – gündüz nüfus ve kullanım dengesi oluşturulmuş, ekonomik sürdürülebilirliği sağlanmış kentin yeni odak noktası vizyonunun oluşturulması ile başlanan süreçte çalışma alanı için;

“Dünya, ülke ve metropol bütününde Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tüm kültür varlıklarıyla birlikte bir anlatısı olan, kentsel belleği oluşturan öğeleri öne çıkaran, İstanbul’un yaşamsal ve evrensel çekiciliğini arttıran, çevresiyle bütünleşik bir içerik ve tasarım ile yılın her zamanı, gece ve gündüz yaşayan, dinamik, özgün, yaratıcı etkinlikler ile ekonomik sürdürülebilirliğe sahip evrensel bir buluşma mekanı olarak Haydarpaşa” kurgusu ve söylemi ön plana çıkmıştır.

Stratejik Kurgusu ise;

- 1) Alanın kendi içinde ve İstanbul bütünü içinde olan silüetinin vazgeçilmezliği
- 2) Gar ve çevresinde kalan tescilli yapıların vizyona uygun işlevlendirilmesi
- 3) Ekonomik sürdürülebilirliği olan ve alanı canlandıracak fonksiyonların geliştirilmesi
- 4) Mekansal çekiciliğe sahip çevresine faydalı alanların oluşturulması
- 5) Yeni yapılaşmalarda bir h(max) değeri esas alınması
- 6) Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan fonksiyonların getirilmesi
- 7) Kamunun yoğun kullanımının sağlandığı alanların oluşturulması
- 8) Kadıköy – Harem – Üsküdar bütünlüğünde bir planlama yaklaşımı geliştirilmesi
- 9) Kadıköy - Harem - Üsküdar arası raylı taşıma sistemi kullanılarak ulaşım bütünlüğünün sağlanması
- 10) Mevcut sağlık tesisleri ile bütünleşen bir planlama yaklaşımının geliştirilmesi
- 11) Olması muhtemel afet durumlarında gerekli hizmet alanlarına dönüşebilecek fonksiyonel düzenlemelerin oluşturulması

şeklinde oluşturulmuştur.

Planlamaya ilişkin stratejiler beş ana başlık altında değerlendirilmiş olup bunlarla ilgili hedefler, uygulama stratejileri ayrı ayrı belirlenmiştir. Vizyon ve stratejik kurgunun belirlenmesi ardından ilke kararlarının alınması mekansal planlama öncesi alanın tanımlanması sürdürülebilir bir yaklaşımla geliştirilmesi için çok önemlidir.

Planlamaya ilişkin stratejiler;

- 1) Yaşam Ortamlarının ve Yaşam Kalitesinin İyileştirilmesi
- 2) Tarihsel-Kültürel Değerlerin Korunması
- 3) Sürdürülebilir ve Dengeli Ekonomik Gelişme
- 4) Metropol ve Uluslar arası Bağlanabilirlik Düzeyinin Artırılması
- 5) Ekolojik Kaynakların Korunması

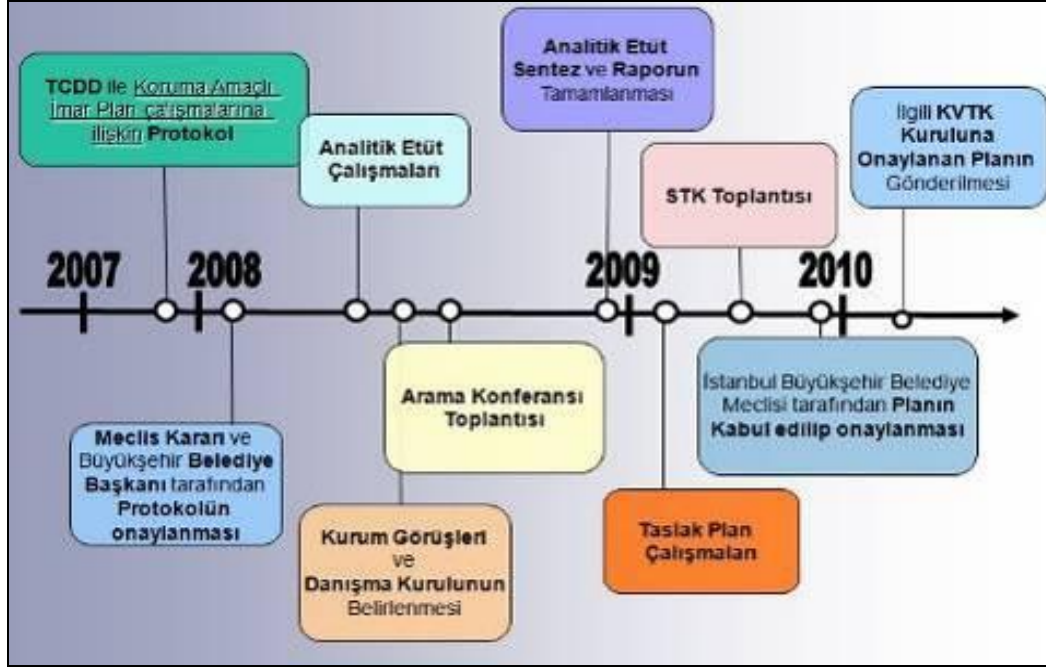
Çizelge 5.16 : Yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi uygulama stratejileri

Uygulama Stratejileri	
Kentsel Açık Yeşil Alanların Geliştirilmesi	Dış mekan rekreasyon olanaklarının artırılması Kent içi aktif yeşil alan oranının artırılması Açık yeşil alanların, deprem gibi afet durumlarında kullanılabilecek şekilde de tasarlanması Biyolojik çeşitliliğin tüm alanın bütününe yayılması Kentsel teknik altyapıya (su, kanalizasyon, elektrik, ulaşım, iletişim vb.) engelliler, yaşlılar gibi dezavantajlı gruplar da dahil olmak üzere erişilebilirliğin kolaylaştırılması
Erişilebilirlik	Kentsel donatılara (yeşil alan, kültür, spor, sağlık, eğitim merkezleri vb.) engelliler, yaşlılar gibi dezavantajlı gruplar da dahil olmak üzere erişilebilirliğin kolaylaştırılması

Çizelge 5.16 (Devam) : Yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi uygulama stratejileri

Uygulama Stratejileri	
	Yaşam kalitesine olumsuz etkisi olan faaliyetlerin desantralizasyonu
Sağlıklı Kentsel Gelişmenin Sağlanması	Fiziksel planlama çalışmalarında doğal risk ve afetlerin öncelikli olarak ele alınması Kentsel gelişmenin yaşam destek sistemleri doğrultusunda tanımlanan arazi kullanımını destekleyecek şekilde planlanmasına önem verilmesi
Kıyı ve Deniz Kullanım Olanaklarının Geliştirilmesi	Kıyılardan rekreatif, turistik ve sportif amaçlarla yararlanma olanaklarının geliştirilmesi Kıyılarda, biyolojik çeşitlilik ile doğal ve kültürel değerlere zarar vermeyecek, bölgeye ve metropole hizmet edecek doğaya duyarlı turizm uygulamalarının geliştirilmesi
Deprem Riskine Yönelik Önlemlerin Alınması	Mevcut yerleşim alanlarında depreme duyarlı yoğunluk düzenlemeleri ve teknik güçlendirme çalışmalarının yapılması Deprem sonrasında hizmetlerin ulaştırılabilmesi için fonksiyonel alan sistemlerinin geliştirilmesi
Afet Önleme Ve Müdahale Planlarının Yapılması	Deprem riski altında olan çalışma alanında özenli planlama çalışmalarının yapılması, yapı ve nüfus yoğunluğunun düşük tutulması Kıyılarda yer alacak kullanımların, kıyılardaki dolgu alanlarının deprem sırasındaki zemin davranış özellikleri, tsunami tehlikesi, zemin sıvılaşması gibi faktörler göz önünde bulundurularak belirlenmesi
Yerleşim Alanlarında Mekansal Kaliteyi Yükseltmek	Afet durumları için afet lojistik planlamasının yapılması Tarihi alanların; doku özellikleri korunarak, sıhhileştirilmesi Kentsel donatı alanlarının ve kamusal açık alanların bölge içi ve kent bütünü içinde yeterli, dengeli ve kaliteli hale getirilerek; kentsel hizmet ve fırsatlardan toplumun tüm kesimlerinin yararlanabilme olanaklarının artırılması Yapılaşmada mimari estetiğin ve yerel mimarinin dikkate alınması

Liman Bölgesi Planlama, Genel Erişim, Kültürel-Tarihi Kalıntılar ve Kültürel Miras, Çevresel Düzenleme ve Ekosistem, Turizm ve Rekreasyon başlıkları altında toplanan çalışmada plan kararları için mekansal ihtiyaçlar belirlenmiş ve yeni bir arazi kullanım planı oluşturulmuştur.



Şekil 5.33 : Planlama çalışmaları izlenen süreç (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Proje alanı için günümüze kadar izlenen süreç, aşağıdaki diyagramda aktarılmıştır. Süreç boyunca alanına önemli kararlar, çıkarılan yasalar, vb veriler bu bölümde ilkeler, kararlar, arazi kullanımı, plan notları şeklinde açıklanmıştır.



Şekil 5.34 : 3 Boyutlu model çalışma örnekleri (BİMTAŞ)

Senaryo çalışmalarının ardından genel prensipleriyle Koruma Amaçlı İmar Planı tekniklerinin ve yaklaşımlarının eşliğinde bir karar süreci başlamıştır.

Bu doğrultu da hazırlanan taslak planlama çalışmasında analizlerden ve senaryo çalışmalarından yararlanılmıştır.

Günümüzde gelinen aşamada; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile TCDD arasında 2007 yılında yapılan İmar Planı Yapımına İlişkin Protokol ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlıklarına başlanan “1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı”, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 18.12.2009 tarihinde kabul edilmiştir.

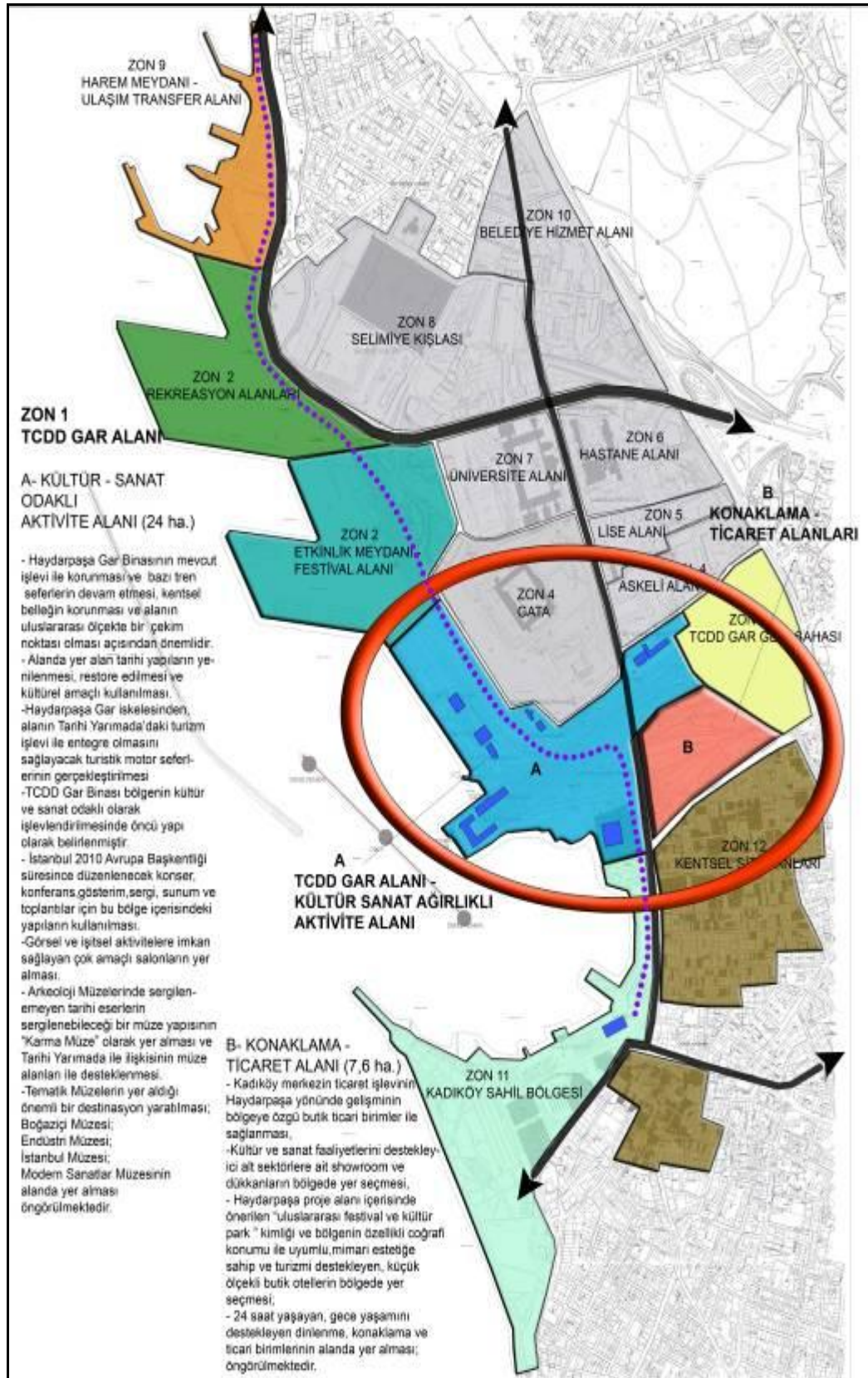
İlke kararları doğrultusunda strateji ve hedeflerin belirlenmesinden sonra alanla ilgili senaryo çalışmaları yapılmıştır.

Bu kapsamda beş senaryo çalışmasından danışma kurulu tarafından gerekli yönlendirmelerle ilke kararları 2 farklı senaryo üzerinden devam etmiştir.

Senaryolara altlık oluşturması doğrultusunda imzalanan protokol gereği alanda 3 boyutlu çalışmalara ve silüet çalışmalarına da yer verilmiştir.

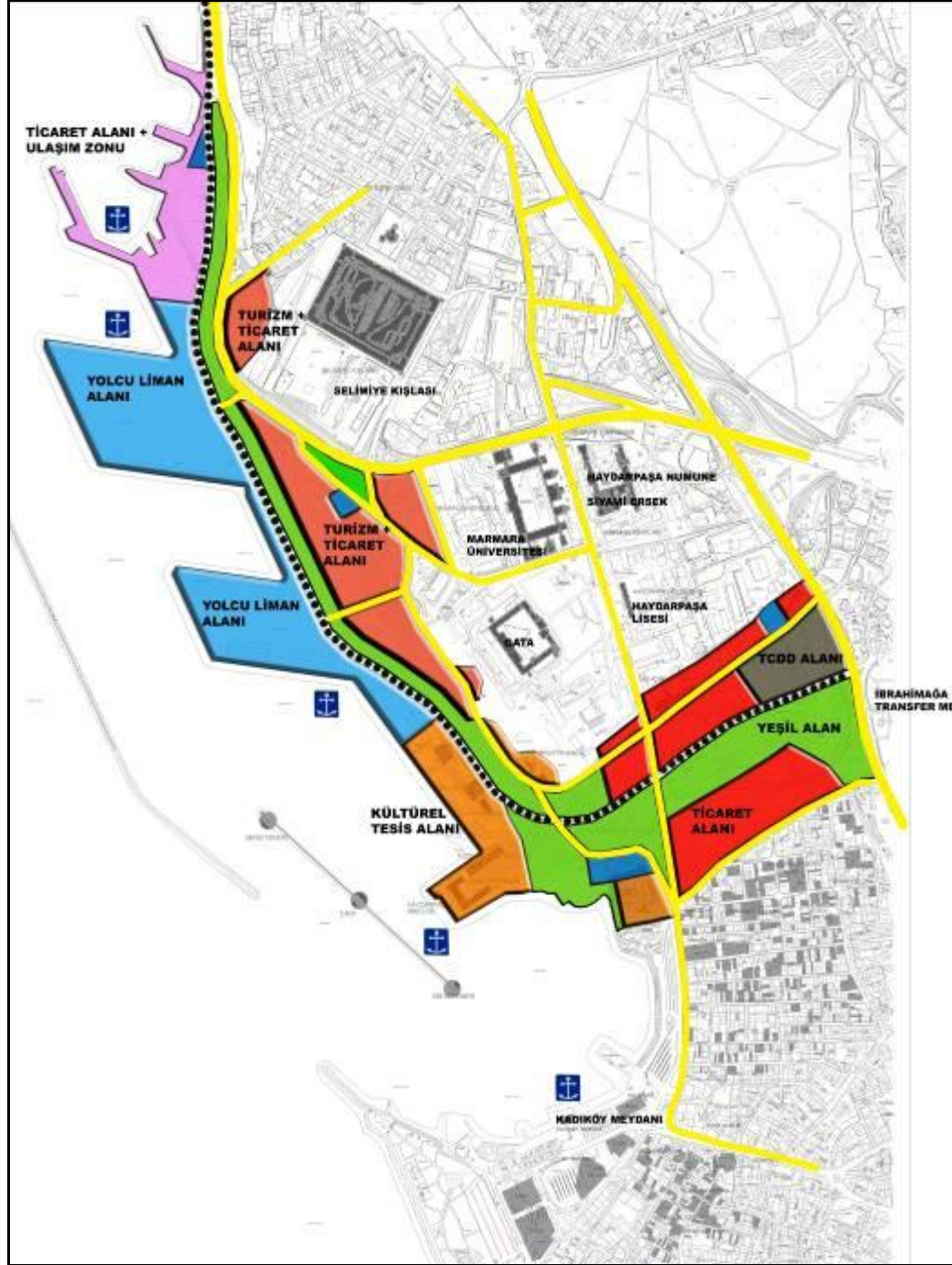


Şekil 5.35 : 3 boyutlu model çalışma örnekleri (BİMTAŞ)



Şekil 5.36 : 1.senaryo zon -1 (A ve B Bölgeleri) fonksiyon belirleme çalışması genel görünüm (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Taslak çalışmasının ardından 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ve Plan Notlarının tartışıldığı danışma kurulunda alan kullanımları ile ilgili birçok esas belirlenmiştir. Tartışmaların genel niteliği Haydarpaşa Gar binasının kullanımı, mevcut raylı sistemin durumu, Haydarpaşa Liman alanının kullanımı, Kurvaziyer Liman projesi, geri sahadaki yapılaşma koşulları, emsal değerleri ve yükseklikler olmuştur.



Şekil 5.37 : Planlama alanı taslak çalışması (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ait Plan Notlarının Genel Hükümlerine baktığımızda;

1. 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası Koruma Nazım İmar Planı, Plan Paftaları, Plan Açıklama Raporu ve Plan Uygulama Hükümleri ile birlikte bir bütündür.

2. Uygulama; Haydarpaşa Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Onama Sınırları içinde kalan sit alanları için ilgili KTVK.Bölge Kurulu görüşü ve onayı alınmadan hiçbir uygulama yapılamaz. Bu alanlarda, tescilli ve tescile önerilecek korunması gerekli olan yapıların restorasyonu ve/veya restitüsyon projeleri koruma kurulunca onaylanmadan uygulaması yapılamaz.

3. Onanma; Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahasında; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı onanmadan uygulama yapılamaz.

4. Yönetmelikler; Plan notlarında açıklanmayan hususlarda; İstanbul İmar Yönetmeliği şartları geçerlidir.

5. Tescilli Yapılar, Tescilli Anıt Eserler, Anıt Ağaçlar ve Doğal Anıtlar; Plan onama sınırları içinde ilgili KTVK Bölge Kurulu kararları ile tescil olunan, tescilli anıt yapılar, tescilli anıt ağaçlar ve diğer tescilli yapılar korunacaktır. Alan içerisindeki tescilli anıt ağaçlara yapı yaklaşma sınırı, hazırlanacak olan ağaç revizyon planı ile belirlenecektir. Planda ölçek nedeni ile gösterilemeyen tescilli eserlere getirilecek işlevler 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında kesinleştirilecektir.

6. Eski Eser Tespiti; Planlama sürecinde Haydarpaşa Planlama Alanı içerisinde, tarihi ve kültürel değeri olan eski eserlerin tespiti halinde bu eserler gerekli belgeleme çalışmaları yapılarak, bu plan eki Sit Alanları Analizi paftasına eklenecek, eserin ve parselinin kullanımı hakkında ilgili KTVK Kurulu'na alınacak karar doğrultusunda uygulama yapılacaktır.

7. Silüet; Haydarpaşa Planlama alanı ve çevresindeki tüm yapılaşmalarda alanın İstanbul silüeti bakımından önemli bir konumda bulunduğu gerçeği göz önünde bulundurularak ve doğal çevre, anıt eser ve görsel etki alanları vb. özellikler göz önünde bulunularak irtifalar belirlenecektir. Alanda yapılacak yeni yapılar Selimiye Kışlası ve Marmara Üniversitesi gibi önemli anıtların silüetini örtmeyecek konumda ve yükseklikte olacaktır.

8. Kontur-Gabari-Cephe; Haydarpaşa Bölgesi ve Çevresi'nin Silüetini - Kıyı dokusunu zedeleyecek büyük kitlesel yapılar yerine alanın kimliğine uygun, kontur – gabari ve cephe özellikleri ile bölge karakteristiğini bozmayacak yapılar yapılacaktır.

9. Kentsel Tasarım Projeleri; Haydarpaşa Planlama Alanında yapılması öngörülen kentsel tasarım projelerinde;

- a) Tarihsel – Kültürel - Fiziksel ve Doğal Karakterine uygun, kıyı kimliğinin sürekliliğini esas alan, bölge özelliklerini yansıtarak, koruyacak ve canlandıracak kriterleri belirleyen ve silüet etkisi göz önünde bulundurularak hazırlanacaktır.
- b) Önerilen fonksiyon alanlarında; sokak – ada – yapı ölçeğinde detaylı, ölçü alınabilecek nitelikte silüetler çıkarılarak yapılacaktır.
- c) Kentsel Tasarım Projesi ölçeğinde; Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları ve durak yerleri, yaya yolları, ticari birimleri ve kent meydanı ile bütünleşecek bir odak noktası olarak düzenlenecek, yatay düzlemde yaya sirkülasyonunun devamlılığını sağlayıcı her türlü önlemler alınacaktır.
- d) Alanda belirlenecek meydanlar yayalaştırılarak; meydan ve çevresinde peyzaj düzenlemeleri, yaya yolları, bisiklet yolları ve ulaşım sistemleri entegre edilecektir.
- e) 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları ve plan hükümlerinde belirtilen esaslara uygun olarak hazırlanacak ve etaplar halinde düzenlenerek yapılacaktır.

10. Afet Durumları; Planda genel olarak belirlenen Afet Durumlarında Kullanılacak Heliport Alanları dışında; merkezi özellik gösteren, yakın çevresinde sağlık, itfaiye, iletişim–haberleşme vb. tesislerin bulunduğu ve ulaşım alanları yakınındaki açık alan, meydan, yeşil alanların uygun noktalarında, kamu binalarının bahçe ve çatılarında, İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, ilgili KTVK. Kurulu olumlu görüşü alınarak, Heliport Yönetmeliğine uyulmak koşulu ile yükseltilmiş platform ve yapılaşma yapılmaksızın kamuya ait “Helikopter İniş-Kalkış Pistleri” (Heliport Alanı) düzenlenebilir.

11. Jeolojik - Jeoteknik Etütler; Planlama alanında yeni yapılacak yapılarda, parsel ölçeğinde yapılacak Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporlarında gerekli görülen önlemler alınarak Deprem Yönetmeliği şartlarına göre uygulama yapılacaktır. Zemin Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporları İstanbul İmar Yönetmeliği'nin 6.14. maddesinde belirlenen esaslara uygun hazırlanacaktır. Plan ve plan notlarında belirtilen irtifa ve yoğunluklar Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporları doğrultusunda gerekiyorsa düşürülecektir. Tüm yapılarda ayrıntılı zemin etüdü yapılmadan yapı ruhsatı verilmez.

12. Taşıt Yolları; Planlama alanı içerisinde belirlenen Taşıt yolları genel ulaşım sistemini ve ortalama yol genişliklerini tanımlamakta, genel ulaşım şemasını göstermektedir. Ayrıntılı ulaşım etütleri doğrultusunda yol genişlikleri ve imar istikametleri 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında belirlenecektir. Planda belirtilen yol genişliğinden farklı olarak kentsel tasarım projesine göre kısmi daralma ve genişlemeler yapılabilir.

13. Raylı Sistemler; Planda Üsküdar – Kadıköy ilçeleri arasındaki ulaşım sürekliliğini sağlaması amacıyla önerilen raylı sisteme ait güzergah, istasyon noktaları şematiktir, ilgili proje çalışmaları sonrasında 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında kesinleştirilecektir.

14. Ulaşım Entegrasyonu; İlgili Kurumların koordinasyonunda; Marmaray Tüp Geçiş ve Tüp Tünel Geçiş Hatlarının, Haydarpaşa Planlama alanında yer alan ve önerilen Yolcu Limanı, Cadde Tramvayı ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonu sağlanacaktır.

15. Yaya Yolları; Planlama Alanında; Harem – Kadıköy aksını birleştirecek Cadde Tramvayı'nın ana yaya aksı ile desteklenmesi şartı ile sahil boyunca gezinti aksları, meydanlar oluşturulacak ve yaya bütünlüğü sağlanacaktır.

16. Dolgu Alanları; Haydarpaşa Planlama Alanı içerisinde; mevcut dolgu alanı ve liman fonksiyonuna ait kullanımlar dışında, dolgu ve moloz ile denizin doldurularak yeni alan kazanımına izin verilemez.

17. Akaryakıt İstasyonları; Planlama alanında akaryakıt istasyonu olarak alanlarda ilgili mevzuat hükümleri ile birlikte minimum cephe şartı 50 metre olacaktır.

18. Planlama Alt Bölgeleri- Zonlar; Haydarpaşa Planlama Alanında, bütüncül bir vizyon çerçevesinde; arazi kullanım türleri, işlevler, yapılaşma şartları gibi farklı karakter ve özellikler gösteren bölgelerde planlama alt bölgeleri oluşturulmuştur.

19. Yapılaşma Koşulları; Haydarpaşa Planlama Alanında, belirlenen fonksiyon alanlarındaki yapılaşma koşulları; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Planlarında kesinleştirilecek net imar parselleri üzerinden inşaat emsali hesabı yapılarak belirlenecektir.

Bu alanlarda maksimum irtifa; bölgenin tarihi, mimari kimliğine ve doğal yapısına uygun olarak hazırlanan avan proje aşamasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce belirlenecektir.

20. Haydarpaşa ve Çevresi Etkilenme Bölgesi: Haydarpaşa Liman ve Gar Alanının çevresinde yer alan etkilenme bölgesi önemli kamu kurumları (Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi, GATA, Lise Alanları, İsfalt, Zabıta Müdürlükleri vb.) ile çevrelenmiştir.

Etkilenme Bölgesinin, Haydarpaşa Planlama Alanına ilişkin plan kararları ile yeni bir vizyon ile gelişeceği öngörülmektedir. Etkilenme Bölgesinde yer alan Marmara Üniversitesi, Numune Hastanesi, Siyami Ersek Hastanesi ve GATA gibi önemli yapılarının çevre binalarla bütünleşerek; araştırma, geliştirme ve uygulama birimleri ile bir “Tıp Kompleksi” olarak yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.

1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ait Plan Notlarının Özel Hükümlerine baktığımızda;

A- Liman Bölgesi

1. Desantralizasyon; Haydarpaşa Planlama Alanının; tarihsel ve kültürel kimliğinin korunması ve mevcut yapılanmanın güncel ihtiyaçlara paralel olarak yeniden düzenlenmesi kapsamında, TCDD mülkiyetindeki Konteynır Limanı kent merkezinden desantralize edilmiştir ve Haydarpaşa kıyı alanı Yolcu Limanı olarak yeniden düzenlenmiştir.

2. Kruvaziyer Liman; Haydarpaşa Planlama Alanı'nın kuzeyinde bulunan 1. molde yer alması şartı ile altyapı ve üstyapı nitelikleri Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 8. ve 9. maddeleri uyarınca, Bakanlıkça; Ulaştırma Bakanlığı, Müsteşarlık ve sektör kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenecektir.

Kruvaziyer Gemi Liman Alanında, terminal binası, yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı birimleri yapılacaktır.

Kruvaziyer Gemi Liman Alanında; gümrüklü alanların dışında kalan bölgelerin, kentsel tasarım projeleri ile kamusal kullanıma açılmasına yönelik yeşil alanlar ve yaya aksları düzenlenecektir.

3. Yat Limanı; Haydarpaşa Liman Alanının güneyinde yer alan 2. molde yapılması öngörülen Yat Limanı Alanı, Tali Yat Limanı olarak planlanacaktır. Bu kapsamda Tali Yat Limanlarında yer alacak yapılar; Yat Liman Yönetmeliğinin 11. maddesinde belirtilen özellikleri içerecektir.

Yat Liman Alanında yer alacak yapılar; altyapı ve üstyapı nitelikleri itibari ile Yat Limanları Yönetmeliğinin 6., 7. ve 8. maddelerine bağlı kalınarak yapılacaktır.

Yat Limanı ve yakın çevresinde; Limana hizmet verecek tesislerin yanı sıra, turizme yönelik turistik ticaret, kültür – sanat faaliyet alanları, spor tesisleri ve yeme-içme kullanımlarının yer alması ve alanın kentsel tasarım projeleri ile planlanması öngörülmüştür.

Yat limanı ve çevresi bütünüyle ele alınıp, yat kapasitesi, ulaşım bağlantıları ve servis gereksinimi açısından değerlendirilerek, kentlinin denize ulaşımı engellenmeyecek ve kamusal açık alan kullanımının sağlanmasını amaçlayan ayrıntılı kentsel tasarım projeleri ile düzenlenecektir.

4. Aktivite Alanları; Haydarpaşa Liman Bölgesinde, kruvaziyer ve yat limanı iskele alanları ile yaya aksları ve kimliğe uygun yapılaşmalarla bütünleşecek ve kamusal kullanıma yönelik olarak düzenlenecek açık ve yeşil alanlar oluşturulacaktır. Özellikle alanın güneyinde kalan 2. molde kültür ve sanat faaliyetlerine yönelik düzenlemeler yer alacak, alanda festivaller, şenlikler düzenlenecek, uluslar arası sanat ve bilim organizasyonlarına hizmet edecektir.

5. Afet Müdahale Merkezi; Planlama Alanında, Afet Durumlarında kullanılmak üzere Liman Bölgesinde ulaşım sistemlerine ve sağlık alanlarına yakınlığı göz önünde bulundurularak, ulaşım, toplanma ve depolama gibi çeşitli hizmetlere uygun geniş açık alanlar dışında en az 2000 m²'lik bir Afet Hazırlıkları Koordinasyon Merkez Binası ve Heliport alanı düzenlenecektir.

6. Silüetin Korunması; Haydarpaşa Planlama Alanında yer alan Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi ve GATA gibi anıt eserler denizden algılanan tarihi ve kültürel silüetin korunmasında vurgulanacak önemli yapılar olarak ele alınacaktır. Bölgede yapılacak yeni yapılaşmalar; anıt eserlerin görünümünü olumsuz yönde

etkilemeyecek bir biçimde ve planlama alanında ayrıntılı silüet etütlerine bağlı kalınarak yapılacaktır.

7. Öneri Şehir Hatları Vapur İskelesi; İhtiyaç duyulması halinde; Liman alanı içinde, geliştirilecek aktivite alanlarına erişimi kuvvetlendirmeye yönelik olarak şehir hatları vapur iskelesi önerilebilir.

B- Harem Bölgesi

1. Desantralizasyon; Şehirler arası yolcu otobüslerinin bulunduğu Harem Otogar alanının planlama alanı dışına taşınması sağlanacaktır.

2. Deniz Ulaşım Aksları; Haydarpaşa Planlama Alanında deniz ulaşımının payının arttırılması amacıyla arabalı vapur iskelesinin yanı sıra yeni şehir hatları vapur iskelesi kurulacaktır. İskele alanlarında kentsel tasarım projeleri ile uygulama yapılacaktır.

3. Cadde Tramvayı İstasyon Alanı; Harem Bölgesi, Üsküdar – Kadıköy güzergâhında yer alacak Cadde Tramvayının bir istasyon alanı olarak düzenlenecektir.

4. Kentsel Tasarım Projeleri; Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları ve durak yerleri, yaya yolları, ticari birimleri ve kent meydanı ile bütünleşecek bir odak noktası olarak kentsel tasarım projesi ölçeğinde düzenlenecek, yatay düzlemde yaya sirkülasyonunun devamlılığını sağlayıcı her türlü önlemler alınacaktır.

5. Ulaşım Entegrasyon Alanı; Harem bölgesi, Deniz Yolları İskele Alanları, Üsküdar – Kadıköy Cadde Tramvayı istasyon alanı ve karayolu bağlantıları ile önemli bir ulaşım entegrasyon alanı olacaktır.

6. Fonksiyon Alanları; Harem bölgesindeki ticaret alanlarında yeme-içme mekanları, kafeler, restoranlar, ayrıca alan içinde, sahil boyunca devam eden yeşil bandla birleşen ve denizle bütünleşen rekreasyon alanları, meydanlar, toplanma ve dağılma mekanları düzenlenecektir.

7. Kültür Merkezi; Harem Bölgesinde; önemli ulaşım bağlantıları ile odak noktalarına yakınlığı nedeniyle kentsel simge olabilecek nitelikte bir kültür merkezi yer alacaktır.

C- Turizm Gelişim Bölgesi

1. Alanın İçeriği; Planlama alanında, Liman Geri Sahası olarak tanımlanan Turizm Bölgesi karma kullanımlara konu olacaktır. Bu işlevler İstanbul'un dünya ölçeğinde diğer metropollerle rekabet edebilir düzeye erişmesine hizmet edecek ofis, ticaret, turizm alanlarını içerecektir.

2. Fonksiyonel Çeşitlilik; Turizm Bölgesi; ticaret, hizmet ve turizm konaklama alanlarıdır. Bu alanlarda; ticari hizmet veren yapılar, bürolar, lokanta, çarşı, banka, v.b. yapılabilir. Konaklama alanlarında; eğlenme, dinlenme ve kısa süreli tatil ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik konaklama ve pansiyon alanları, turizm acentesi, kitapevi gibi hizmet birimleri ve rekreasyon alanları yer alabilir. Bu alanlarda prestij amaçlı olarak ticaret + rezidans kullanımı yer alabilir.

3. Konaklama Tesisleri Alanları; Haydarpaşa Yolcu Limanının geri sahasında yer alan Konaklama Tesis Alanları, Haydarpaşa yolcu limanından kruvaziyer turizmi ile gelen ziyaretçilerin, bölgede yer alan sağlık tesislerinin ve eğitim birimlerinin oluşturduğu turizm potansiyeli göz önünde tutularak planlanmıştır.

4. Yapılaşma Koşulları; Haydarpaşa Limanı Geri sahası, Turizm ve Ticaret Alanında, yapılaşma koşullarındaki ana ilke; Haydarpaşa kıyı alanları ile bütünleşecek, kentsel kimliği ile uyumlu ve silüetin korunmasını sağlayan tasarımların oluşturulmasıdır.

Alandaki kullanım türleri; turizm ve ticaret olmak üzere;

Turizm, % 80 ve Ticaret % 20 oranında yapılaşacak şekilde belirlenmiştir.

D- TCDD Gar – Çevresi ve Geri Sahası Bölgesi

1. Silüet; Planlama alanında yapılaşma şartları; yakın çevresindeki, geleneksel mimari ve kentsel doku göz önünde bulundurularak Haydarpaşa mevcut silüetini olumsuz etkilemeyecek ölçüde, çevre yapılanma-irtifa değerlerini aşmayacak şekilde belirlenecektir.

2. Tescilli Yapılar; Alanda yer alan tescilli eser yapılar; (TMO Silo Binaları, Elektrik Santrali, TCDD Gar Binası, Muhacir Misafirhanesi, Eski Karakol Binası, Behiç Bey Lojmanları, Cezaevi Binası, Poliklinik Binası vb. gibi) içinde yer aldığı bölgenin ihtiyacı doğrultusunda kamuya açık yeni işlevler verilebilecektir.

Tescilli ya da anıt eser yapılara getirilecek işlevler, 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında kesinleştirilecektir.

3. Kültürel Tesisler; Kültürel Tesis alanlarında; kültür merkezleri, halk eēitim

merkezleri, mesleki-sosyal-kültürel eēitim merkezleri, kültür evleri, kütüphane, araştırma merkezleri, müze, tiyatro-sergi-konser-konferans, kongre salonları vb. gibi kültürel yapılar yapılabilir. Bu alanlarda yapılanma koşulları sit alanlarındaki ile aynı olarak belirlenecektir.

4. Hızlı Tren Projesi; Planlama alanındaki ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi sürecinde banliyö istasyonu olarak s rd ēu işlevinin yerine, İstanbul – Ankara Hızlı Tren Projesi kapsamında istasyon alanı olarak hizmet verecektir.

5. Haydarpaşa Gar Binası; Sahip olduēu tarihi, kültürel ve sosyal altyapısı ile kültürel özellikleri ile ön plana çıkacak (konser, kongre, sergi ve müze vb.) kültür merkezi ve konaklama tesisi olarak hizmet edecektir.

6. Ticaret Alanları; Bölgede yer alan ticaret alanlarında hizmet sektörüne hitap edecek ofis binaları ile bütünleşen, alanın gece de canlılıēını saēlayacak olan ve kıyı alanları ile bütünleşecek lokanta, kafeterya,  ayhane gibi yeme içme birimlerine yönelik hizmet birimleri ve günü birlik turizm tesisleri düzenlenecektir.

7. TCDD Yönetim Alanı; Haydarpaşa Gar Binası içerisinde yer alan yönetim birimleri, Gar Geri Sahasında TCDD Yönetim Alanı olarak ayrılan bölgede yapılacak TCDD Gar Binasına taşınacaktır.

8. Yeraltı Otoparkı; Bölgede yer alacak yeraltı otoparkı; İstanbul İmar Y netmeliēi ve Otopark Y netmeliēi şartlarına uygun olacak şekilde; İlgili Koruma Kurulu kararı alınmak koşulu ile topoērafyaya uyularak, görsel etkiyi bozmayacak ve üzerindeki doku korunarak yapılacaktır.

Planlama alanının doēusunda kalan park ve dinlenme alanının zemin altında, İbrahimaēa Aktarma Merkezi ile alandaki aktivitelerin entegrasyonunun saēlanması amacıyla yeraltı otopark alanları düzenlenebilir.

9. Yer Altı - Yerüstü  arşıları - Geçişleri; TCDD Hizmet Alanında, planlama alanının kuzeyi ve güneyi arasındaki fonksiyon alanlarının entegrasyonu ve yaya ulaşımının saēlanması amacıyla zemin altında ticaret faaliyetlerinin yapılabileēi yer altı  arşıları düzenlenebilir.

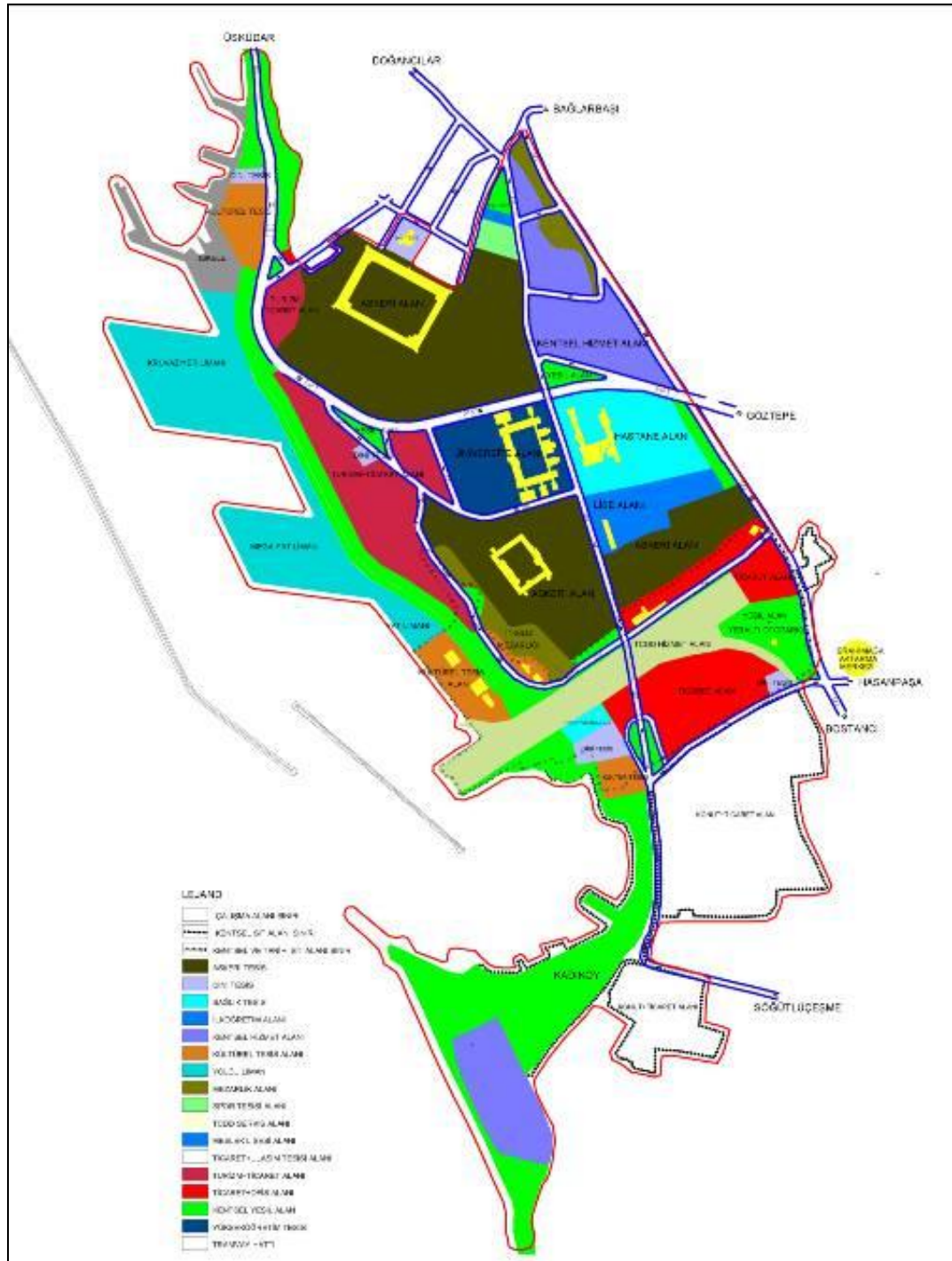
Ayrıca TCDD Hizmet Alanında planlama alanının kuzeyi ve güneyi arasındaki yaya sirkülasyonunun saēlanması amacıyla hemzemin yaya geçişleri düzenlenecektir.

E- Rekreasyon Alanları, Meydan ve Yaya Aksları

1. Rekreasyon ve Park Alanları, kamusal kullanıma yönelik olarak düzenlenecek açık alanlardır. Park ve Rekreasyon Alanları; parklar, gezi ve dinlenme alanları, seyir terasları, manzara parkları, açık ve kapalı sergi alanları, hobi bahçeleri, akvaryum vb. gibi etkinlikleri içeren rekreasyon alanları olarak düzenlenecektir.
2. Çevre ile Bütünleşme; Planlama alanında yer alacak parklar ve rekreasyon alanları, kruvaziyer ve yat limanı iskele alanları ile yaya aksları ve alanın kimliğine uygun yapılaşmalarla bütünleşecek ve bunların çevresinde geliştirilecektir.
3. Aktivite Sürekliliği; Rekreasyon ve yeşil bant alanı boyunca yaya sirkülasyonunu ve aktivite sürekliliğini sağlayacak, geçici ve takılıp sökülebilen hafif malzemedен, bodrumsuz, büfe, kafeterya, geleneksel el sanatlarına yönelik satış birimleri vb. gibi günübirlik turizmi destekleyen tesisler yapılabilir.
4. Yaya Aksları; Planda getirilen ulaşım sistemi dışında 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında, belirtilen yaya aksları alanları kısmen servis yolları olarak düzenlenebilir.
5. Bisiklet Yolları; Haydarpaşa Yolcu Limanı Bölgesinde; kamusal kullanıma açık alanlarda oluşturulacak aktivite alanları ile entegre olacak şekilde bisiklet yolları düzenlenecektir.
6. Yeşil Band; Planlama Alanı içerisinde yer alacak yeşil band alanı, Harem Meydanı, Haydarpaşa Gar Binası ve İbrahimağa Transfer Bölgesi gibi belli odak noktalarında verilen fonksiyonlara göre yer yer genişleyip, daralacak ve ana merkezleri birbirine bağlayacak nitelikte olacaktır.
7. Odak Noktaları – Meydanlar; Planlama alanı içinde rekreasyon alanlarının tasarımına yön verecek odak noktaları; raylı sistem güzergahının, yaya aksının, meydanların ve anıt eserlerin ayrıntılı etüdler ile tanımladığı, toplanma ve dağılma mekanları olacak, 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında kentsel tasarım çalışmaları buna yönelik yapılacaktır.

Genel ve özel hükümlerle belirlenen ilke kararları Planlama çalışmasının bir bütünü olan Plan notlarını oluşturmaktadır. Danışma kurulu tarafından ve ilgili kamu kuruluşları tarafından kurum ve kişi görüşleri doğrultusunda şekillenen Plan kararları ve Plan Notları çalışmaları projenin genel yaklaşımını vurgulamaktadır.

İlgili kamu kurumlarının ve danışman hocaların alan hakkında görüşleri de ayrıca çalışmada yer almıştır.



Şekil 5.38 : Çalışma alanı 1/5000 planlama kararları – arazi kullanımı (İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Arşivi)

Planlama çalışmaları kapsamında bir çok kurumdan görüş istenmiştir. Çeşitli konularda teknik, akademik ve hukuki anlamda katkı sağlayan kamu ve özel kurumlarla, sivil toplum kuruluşlarının listesi çizelgede yer almaktadır.

Çizelge 5.17 : Kurum görüşü istenen ilgili kuruluşlar

Kurum Adı
- Bayındırlık ve İskan Bak. Teknik Araş. ve Uyg. Gen. Müd.
- Kültür ve Turizm Bak. Kültür Var. ve Müzeler Gen. Müd.
- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü
Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü
- Ulaştırma Bak. DLH Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma Bak. TCDD İşletmeleri Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma Bak. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- Milli Sav. Bak. İstanbul İnş. Eml.ve NATO Enf.Blg. Bşk.lığı
- Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Gen. Müdürlüğü
- Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği, İl Turizm Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği, İl Sağlık Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği, İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- İstanbul Valiliği, Tarım İl Müdürlüğü
- İ.S.K.İ. Genel Müdürlüğü
- İ.B.B. Ulaşım Daire Başkanlığı
- İ.B.B. Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı
- Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD)
- Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (TURSAB)
- Deniz Ticaret Odası (DTO)
- Türkiye Otelciler Federasyonu (TÜROFED)
- Kadıköy Belediye Başkanlığı
- Üsküdar Belediye Başkanlığı
- İstanbul. 5 ve 6 Numaralı Kültür ve Tab. Var. Koruma Kurulu

İmar plan yapım sürecine baktığımızda plan yapılacak alan ve sınırları belirlendikten sonra, söz konusu alan ile ilgili resmi kurum görüşleri talep edilir. Daha sonra arazide yapılacak olan çalışmanın programı ve altyapısı hazırlanır. Yapılan yazışmalar ve kurum görüşleri, imar plan süreci ve mevzuat yönünden bir gereksinim arz etmektedir. Doğru ve sürdürülebilir bir planlama yaklaşımı için mutlaka bu görüşlerin plan ilkelerine de yansması esastır. Ancak Haydarpaşa Koruma Amaçlı İmar Planı yapım sürecinde yazışma yapılan tüm kurumlar görüş bildirmemiştir. Detaylı kurum görüşleri ekte yer almaktadır (EK B.1 : Kurum Görüşleri).

5.3.1.4 Fiziksel sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme

Sürdürülebilirlik kavramının ve ilkelerinin dünyada hızlı bir şekilde yayılmasının ve destek bulmasının neticesinde bu kavram, ilkeleri ile beraber her alanda yer edinmeye başlamıştır.

Kentsel gelişim ve dönüşüm anlamında şehircilik ilkelerinin uygulanmasında ise sürdürülebilir planlama ve sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme tanımı ortaya çıkmış ve günümüzde en yaygın biçimde kullanılan alan ise yine aynı şekilde kentsel dönüşüm alanları olmuştur. Bu alanların günümüzde örneklem alanı kabul edilip mevcut deneyimlerin ve pratiklerin sürdürülebilirlik kavramı ilişkisinde irdelenmesi gerekmektedir.

Sürdürülebilirlik ilkelerinin en geniş uygulama alanı olan bu bölgelerin başında kentsel kıyı dönüşüm alanları yer almaktadır.

Yeniden geliştirme ve fonksiyon dönüşümlerinden fiziksel yıpranmaya ve mevcut tarihi dokuya saygı gösterilmesi gerektiğinden fiziksel sürdürülebilirlik ilkeleri bu alandaki planlama çalışmalarında büyük önem kazanmaktadır.

Haydarpaşa Liman alanı dönüşüm örneğinde ve Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlık aşamasında tartışma konusu edilen ilkesel kararların verilmesi, mekansal ve stratejik kurguların hazırlanması, eylem planlarının oluşturulması süreçlerinde danışma kurulunun üzerinde durduğu nokta ağırlıklı olarak fiziksel sürdürülebilirlik çalışmaları olmuştur. Günümüzde daha yeni ortaya çıkan anlayış, kentsel dönüşümde sürdürülebilir gelişmenin başarısına katkıda bulunmaktır (Roberts ve Sykes, 2000).

Bu bağlamda, kent kavramının etki altına aldığı çevre ve üzerinde yaşayan bireylerle birlikte bir doku olarak düşünmek ve herhangi bir dönüşüm sürecinde mevcut dokuyu zedelemekten, gelecek nesillere yüksek kalite standartlarında bir yaşam ve sürdürülebilir kentler sunmak çok önemlidir.

Kadıköy – Harem – Üsküdar üçgeni bütününde bir planlama yaklaşımı getirmeyi amaçlayan proje de bütünsel bir yaklaşım geliştirilmek öncelikli hedefler arasındadır. Yalnız kıyı alanına ilişkin birden çok otoritenin plan yapma yetkisi ve mevcut mevzuatın birçok konuda yetersiz olması bu bütünlüğü olumsuz etkilemektedir.

Proje için uygun örgütlenme biçimi kapsamında Danışma Kurulu'nun oluşturulması en önemli katkılardandır. Ancak plan onama sürecinde 2 kurulun birlikte çalışma olanakları değerlendirilmemiştir. TCDD'nin plan yapım aşamalarında İBB ile beraber hareket etmesi karar verme süreçlerinde projeye hız kazandırmıştır. Plan analiz çalışmalarında 3 boyutlu modellemelere yer verilmesi fiziksel sürdürülebilirlik ilkelerinin belirlenmesi etkin bir rol oynamasına rağmen silüet etkileşim alanlarının ve yükseklik belirleme çalışmalarının daha yüzeysel yapılması projenin bu konuda daha da derinleşmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Tasarım fikirlerinin zenginleştirilmesi noktasında ise farklı senaryoları yer verilmesi kentsel tasarım projelerine altlık oluşturması açısından önemlidir. Ancak tasarım kalitesi yüksek bir projelendirme için mutlaka devamında bir kentsel tasarım projesi düşünülmelidir.

Sürecin işin başında net bir şekilde ortaya konması gerekliken planlama çalışmaları içinde 1/1000 Plan'ın ne zaman ve kim tarafından yapılacağı, 1/5000 Plan'ın hangi konulara somut kararlar getireceği ve devamında bir kentsel tasarım yarışması yapıp yapılmayacağı net olarak ifade edilememektedir.

İstanbul silüetinin ve kimliğinin korunması kavramı, çalışmaların başından beri öncelikli hedeflerden biri olmasına karşın kimi kararlarda bu konunun çokta iyi tanımlanmadığı gerçeğini vurgulamaktadır. Planlama çalışmaları sonunda bile bellek ve kimlik koruma, tarihi ve kültürel kimlik, nostalji objesi olan bir Haydarpaşa, arka plandaki kamusal silüetinin korunması, endüstriyel mirasın parçası, siloların korunması/korunmaması, proje etkilenme alanındaki eğitim alanları iyileştirilerek korunması konuları tam olarak netlik kazanmış değildir.

Yapı yoğunluğunun kontrol edilmesi konusu, alandaki yeni yapılaşmada emsal değerlerinin alanın tarihi yapısına ve kimliğine esas olarak düzenlenmesi gerekliliği ve alanın bir kısmının açık alan olarak kullanılmasını öngörmektedir. Büyük açık kamusal alanların çoğunlukta olma fikri, çevredeki tarihi yapının odak noktası olma özelliğini kaybetmemesinden kaynaklı çözümlerdir. Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan tasarımın geliştirilmesi sürdürülebilir fiziksel yaklaşımlardan biridir.

Turizm işlevinin alternatifleriyle beraber geliştirilmesi, kıyı kullanıcılarına hitap eden günübirlik tesislerin ve yeme içme mekanlarının liman bölgesinde sınırlı olmasından dolayı üzerinde durulması gereken konulardandır. Orta ölçekli bir kongre merkezinin liman bölgesinde farklı alternatifler olarak geliştirilebilir. Açık alan (rekreasyon) ağırlıklı geliştirilecek liman geri sahası kullanımı açık hava konser ve toplantı mekanı oluşturulmasına da olanak sağlayacaktır.

Şehir içerisinde kalmış liman alanları dönüşümünde sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme kavramı önem kazanmaktadır. Şehir içinde, belki de merkezi iş alanına komşu olarak değişmesi gereken fonksiyonlarıyla kullanılan bu alanların optimum şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun nedenleri, şehir merkezi içerisinde kalmış olan bu alanların şehir içerisinde arsa arzı sıkıntısı yaşanmasından dolayı zamanla arazi değerlerinin artıyor olması, yaşam koşullarının giderek kötüleşiyor olması, çevre tahribatının giderek artıyor olması ve mevcut bir altyapıya sahip olan şehir omurgasını bu alanların dönüşümü sırasında zarar görmemesi sağlanarak ele alınmasıdır. Bu bölgelerin dönüşümü sırasında fiziksel sürdürülebilirlik ilkeleri ışığında farklı meslek disiplinlerini bünyesinde bulunduran kamu ve özel sektör, yerel halk, çeşitli kurum ve kuruluşlar (üniversiteler, dernekler vb.) birlikte hareket etmelidir.

5.3.2 Sosyal sürdürülebilirlik

5.3.2.1 Çalışmada kullanılan kavramlar

Kentsel dönüşüm projelerinin başarılı olabilmesinin yolu; çalışma alanının sosyal yapısının iyi analiz edilmesi ve bu analizlerin sonunda halkın projeye katılım yollarının açılmasından geçmektedir.

“Haydarpaşa Kıyı Alanı ve Konut Etkileşim Bölgesi Sosyal Yapının Analizleri” çalışmasındaki amaç, kentsel dönüşüm çalışmaları açısından önem taşıyan; demografi, konut, çalışma yapısı, mülkiyet ilişkileri, göç ve eğitim durumu verileri ile toplumun beğeni ve eğilimleri, kentin fiziksel yapısı ve kamu hizmetlerinin kullanım özellikleri, ulaşım ilişkileri, bölgesel tesislerin kullanımları, güvenlik gibi konulardan, sosyo-kültürel alanlar, kamu-özel kullanım dengesi, kentsel yayılma sürecine kadar yaşam kalitesinin çeşitli bileşenlerine ilişkin, halkın tepkileri ve davranış özellikleri ölçülmektedir.

Ayrıca bu özelliklerin birbirleriyle etkileşimlerine yönelik verilerin değerlendirilmesi ve elde edilecek bu bilgiler ile kamu hizmetlerinin düzenlenmesi ve sağlanmasında ve kentsel mekânın planlanması ve tasarımında, kentsel dönüşüm projeleri için yol gösterici olarak değerlendirilmesidir.

5.3.2.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler

Haydarpaşa bölgesi Sosyal Yapı Analizlerini içeren rapor ve çeşitli verilerden elde edilen kaynaklarla detaylandırılıp düzenlenen sosyal sürdürülebilirlik yaklaşımı yurtdışı kentsel dönüşüm örneklerinde kamusal alanların yeniden düzenlenmesi, sosyal ve kültürel dokuya katkısı, tarihsel değerlerin korunması ve geliştirilmesi açısından yeniden yorumlanmıştır.

Anket verilerinin alınması sonrasında bunların planlama bazında düzenlenmesi sağlanmıştır. Sayısal ortamda paftaların üretilmesi için gerekli altlıklar oluşturulmuş ve verilerin hem sayısal ortamda, hem de rapor bazında girişleri yapılmıştır.

Konut, yoğunluk, çalışma durumu, İstanbul’da yaşama süresi, toplu taşıma ve ulaşım, konut çevresi, komşuluk, katılım ve güvenlik, istihdam ve ev-işyeri ilişkisi, rekreasyon ve boş zaman değerlendirme eğitim ve çevre koruma konularında sayısallaştırılan verilerden tematik haritalar oluşturulmuştur. Haritası oluşturulan verilerin dışında tablolar ve grafikleri ile yaşam kalitesinin karşılaştırılmalı analizleri yapılmıştır.

Newman (2007) sürdürülebilirlik kavramını, “mevcut ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını evrensel korumanın, sosyal ilerlemenin ve ekonomik refahın entegrasyonu ilkesi altında buluşturmak” olarak açıklamaktadır.

Sosyal sürdürülebilirlik adı altında gelişen insan hakları ve eşitlik ögesine göre; sürdürülebilirlik, herkesin tüm muhtemel isteklerini ifade edebildiği, yaşamlara ve önemli ihtiyaçlara yeterlik, güvenlik ve fırsat ilkeleri öncülüğünde rehberlik eden bir çevre yaratılması gerekliliğini kabul etmektedir. Ayrıca sürdürülebilirlik, dünyanın yönetimi için toplum ve bölgeler gerçeğini ve çeşitliliğini, bununla beraber gelecek için yapılan herhangi bir planda “yer duygusu” ve mirasın (binalar, peyzajlar ve kültür) kritik önemini kabul etmektedir.

Planların kamu yararı için hava, su ve açık alan gibi kamu kaynaklarının tüketimini limitleyen kabuller içerdiğini ve böylece paylaşılan kaynaklardan herkesin yararlanabileceği kabul edilmektedir.

Çalışmada yer alan sosyal veriler eşliğinde düşünüldüğünde hem metropol ölçeğinde hem de bölgesinde Haydarpaşa Liman alanı'nın mevcut haliyle kullanılmasında ve sonrasında öngörülen dönüşüm sürecinde sosyal açılardan toplumu ve alanda yaşayan insanları doğrudan etkileyecektir. Uzun seneler endüstriyel alan olarak kullanılması, kamusal açık alanların bölge de yetersiz oluşu ve bölge ölçeğinde büyük aktivite alanlarının olmayışı bu dönüşüm projesini bir fırsatlar bütünü olarak sunmaktadır.

Özellikle Haydarpaşa Gar Binasının ve çevresinde gelişmiş tarihi yapıların oluşturduğu sosyal ve kültürel yapının korunması gereklidir. Fonksiyon değişikliği veya yeniden canlandırılması yapılan tüm yapıların birbiriyle ve yakınında gelişmiş konut alanlarıyla beraber düşünülmesi gerekmektedir.

5.3.2.3 Sosyal, kültürel alanlar ve kamu-özel kullanım dengesi

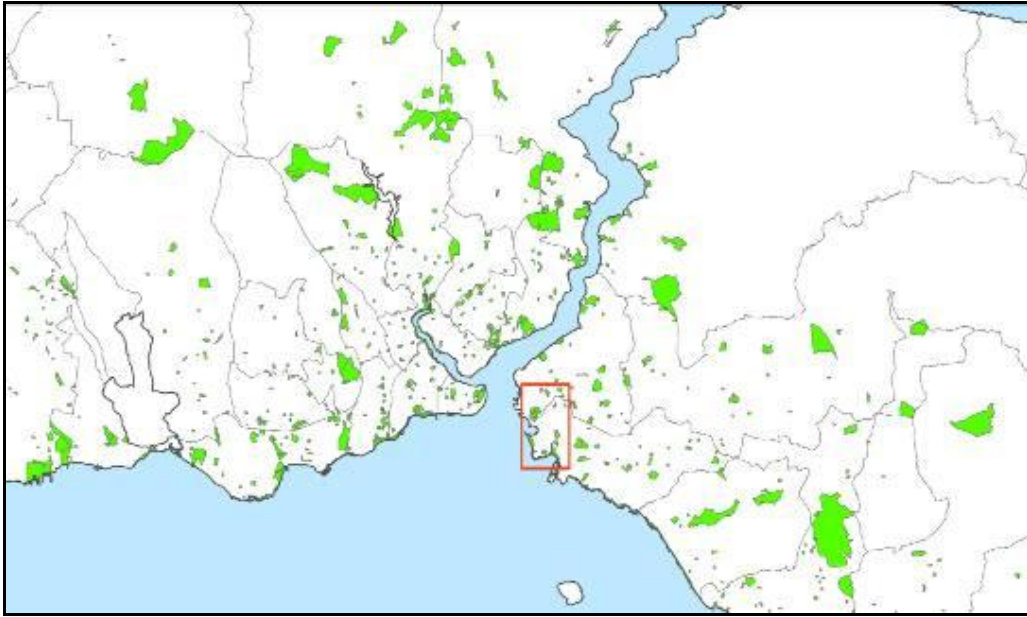
Kentsel yaşam yoğunluğu içinde azalan İnsan-Doğa ilişkisinin yoğun yeşil alanlarla ve kente özgü donatılarla aktif olarak kullanılan sosyal ve fiziksel bir mekan yaratılması da sosyal açıdan Haydarpaşa bölgesi için tanımlanabilir.

Çünkü Kadıköy ve Üsküdar ilçeleri yoğun konut alanlarına sahip olup yaşam kalitesinin artırılması, sosyal ve kültürel yaşamların desteklenmesi gereken, kamu kullanımını esas alacak şekilde çevresi ile bütünleşen bir kentsel yapıya kavuşturulması gereken alanlardır.

Haydarpaşa alanı içerisinde yer alması hedeflenen rekreasyon, eğitim, spor, kültür ve ticaret fonksiyonlarının karma kullanım esas alınarak gerekli donatı alanları ve çeşitli aktiviteler ile desteklenmesi sosyal sürdürülebilirliğin sağlanması adına önemli katkılar sağlayacaktır.

İstanbul'da kişi başına düşen kentsel yeşil alan büyüklüğü maalesef 1,65 m²'dir. İmar Planlarında öngörülen standart değer 10 m²/kişi'dir. Bu değerler göstermektedir ki; İstanbul içinde kentsel yeşil alanlar, parklar ve açık kamusal alanlar yetersiz durumdadır.

Üsküdar ve Kadıköy gibi eski ve yoğun konut alanlarında mahalle parkları, eski korular ve kıyı dolgu alanlarındaki yeşil alan düzenlemeleri, halkın rekreasyon ihtiyacını karşılamamaktadır.

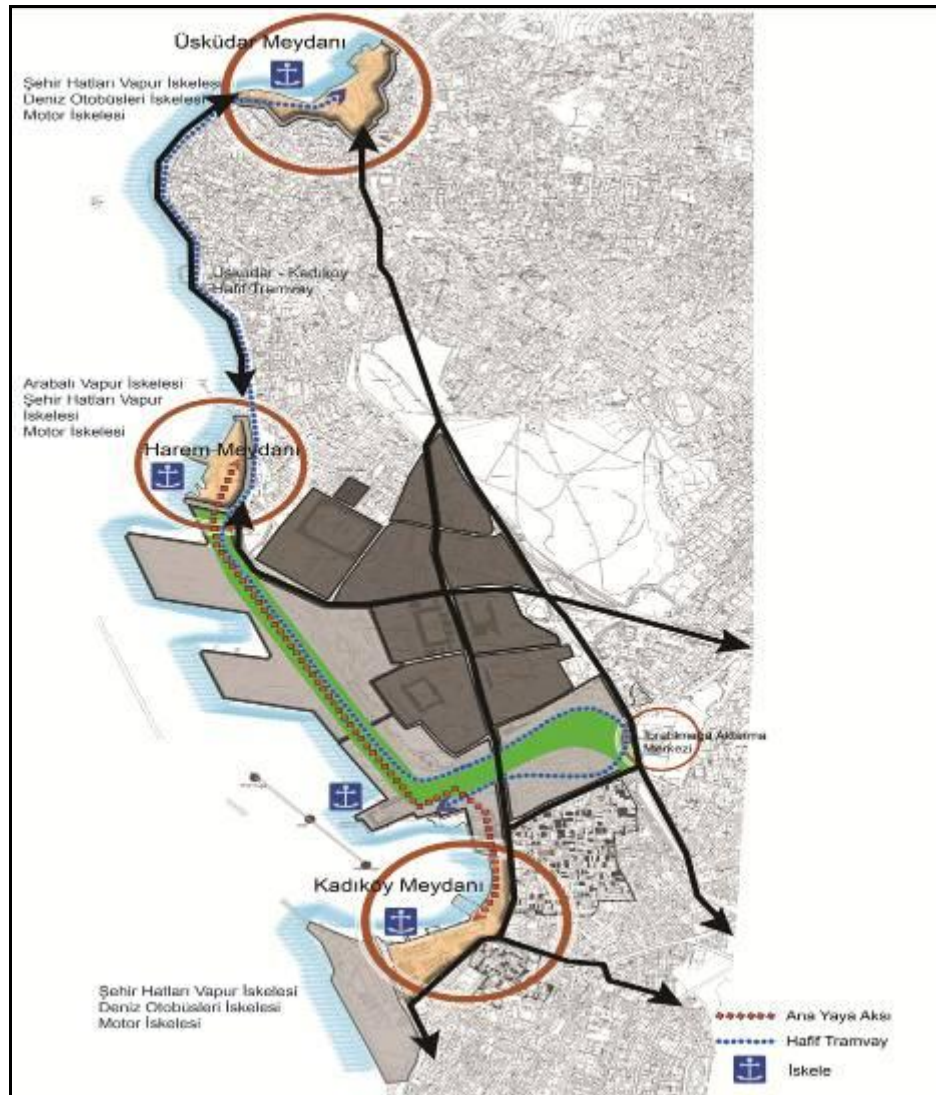


Şekil 5.39 : İstanbul metropoliten alan içinde yer alan aktif yeşil alanlar (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Kent, kentli ve kıyı ilişkisinin yeniden kurgulanması, kıyı alanına erişilebilirliğin sağlanması, açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılayabilir nitelikte bir dönüşümün sağlanması temel hedefler arasında yer almaktadır.

Kamu kullanımının ön planda olduğu bir aktivite ve cazibe merkezi yaratılması, kıyı dokularında ve işlevlerindeki süreklilik, karma fonksiyon içeren tasarım kararları ve yaya sirkülasyonlarının arttırılması alanın sosyal gelişim potansiyelleri arasında yer almaktadır.

TCDD Gar binasının kültür ve sanat fonksiyonları ile işlevlendirileceği Demiryolu müzesi ve sergi alanı olarak tasarlanması önemli bir tartışma konusu olan Gar binasının geleceği konusunda alınmış önemli kararlardır.



Su, kent dokusunun havalanmasını ve kent peyzajının kaliteli olmasını sağlayacak olanaklar tanımaktadır. Kentin yeniden yapılanma çalışması, kentin suya açılımını sağlayan çok klasik bir kent yapılanma çalışmasıdır.

Limanın diğ er yeni fonksiyonlar için terk ettiği ‘boşalmış alanlar’ dan, yine kent yararlanmalıdır (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009). Su kenarlarının kentin sosyal ve ekonomik dokusunda tekrar vazgeçilmez bir   ge olabileceği d  ş n lmektedir. Su kenarlarının doğal yapısı, bölgesel ve rekreasyonel olanaklara müsaittir (Gran, 1981; aktaran Karaoğlu, 2009).

Kentin, özellikle kent belleği açısından en önemli yapılarından biri olan Haydarpaşa Tren Garı’nı içinde bulunduran, konum olarak kentin “girişi” olarak nitelendirilebilecek bir lokasyonda yer alan böylesi önemli bir alanın, sosyal dokunun ve toplumsal gelişmenin bir ögesi konumdayken yerel ve metropoliten halkın tam desteği ve fikir birliği sağlanmadan planlanabileceğinin, dönüşebileceğinin düşünülmesi; içinde bulunduğumuz “bilgi  ağı”na uygun olmayan bir tablo oluşturmaktadır.

Öte yandan, alanın içinde bulunan sosyal,kültürel, tarihi ve mimari açıdan önem taşıyan yapıların fazlalığı; bu dönüşüm sürecinin bilimsel bir nitelik kazanma gereğini artırırken, “koruma” konusunu da dönüşüm sürecinin temel noktalarından biri haline getirmektedir. Ayrıca Haydarpaşa dönüşüm alanında bu varlıklarla ilintili olarak, alanın sahip olduğu silüet ve silüet izleme potansiyeli, sosyal paylaşım alanlarının planlanması, kamuya açık yeşil alanların gerekliliği tartışılmazdır.

Yaşanan  evre sorunları ve doğal kaynakların yok olması, kentlerde yaşayan toplumların yaşam kalitelerini düşürerek, sadece ekolojik değil psiko-sosyal sorunlara da yol açmıştır.

Stres, düşük verimlilik, motivasyon eksikliği, güvenlik kaygıları bugün kent insanında sıkça rastlanan sorunlar haline gelmiştir. Oysa  evre sorunlarına duyarlı olarak yapılan ekolojik planlamalarla oluşturulan sürdürülebilir kentlerde, gerek doğal kaynaklarda gerekse kent insanın üzerindeki baskılar azalacak, daha yaşanabilir şehirler ortaya çıkacak, kent yaşamı daha cazip hale gelecektir.

Planlama aşamasında görülüyor ki öncelikle Kadıköy ve  ş dar ilçe sınırları içinde kalan çalışma alanının farklı fiziksel ve sosyal nitelikleriyle ayrışan alanları farklı alt bölgeler olarak tespit edilmiş ve ayrışmalarına sebep olan özellikleri kimlikleri oluşturularak ifade edilmiştir.

Tasarım yaklaşımında, geniş kapsamlı nitelikleri nedeniyle mimaride sınırlandırıcı, detay ve standarda yönelik olmaktan öte, sosyal-görsel-mekânsal-fonksiyonel algısal- sürdürülebilir-bağlamsal boyutlarda zengin ve esnek çerçeveler sunmaktadır.

Rekreasyon alanı, rekreasyonel aktivitelerin gerçekleştirildiği mekanlar olarak isimlendirilmektedir (Özkan, 2001). Kentsel dış mekan/yapılanmamış kentsel kamusal dış mekanlar olarak nitelendirilen tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır. Kentsel yapının dışında kalan, kent arazisi üzerine kurulu, kentlilerin kullandığı, kentle ilişkili olayların yer aldığı alanların tümüdür. Yapılar dışındaki mekanlardır (Bakan ve Konuk, 1987).

Kentsel dış mekanlar toplanma merkezinden öte toplumsal yaşamın kurulduğu ve toplumsal yaşamın kalbi mekanlardır (Forsyth County Parks&Recreation Department, 1997). Tüm mahalleler ve semtlerdeki park ve merkezi kamusal mekanlar kentsel coğrafi referans noktası ve kamusal yaşamın odağı olan halkın bir araya geldiği mekanlardır.

Bu tip açık mekanlar toplum karakterini geliştirmekte ve korumakta, sağlıklı dış mekan aktivite olanakları ile yaşam kalitesini attırmakta ve toplumsallık duygusu da vermektedir.

Bu yönüyle kentsel dış mekanlar kentleşme sürecinin bir ürünüdür. Kentsel dış mekanların oluşturduğu açık mekan sistemi yapılaşmış çevre ile aramızda tampon zon oluşturmaktadır. Kentsel dış mekanların/açık mekanların kaybı yaşam kalitesini etkilemekte, yetersizliği sağlıklı kentleri oluşturmaktadır. Konutlar arası yeşil alanlar, spor alanları ve çocuk oyun alanları komşuluk alanının yeşil alanlar ağını meydana getirmektedir.

Çalışma alanı kapsamında örneklem alanı olarak seçilen Chicago – Milenium Park'ta 1997 yılında belediye başkanının alanın “Chicago halkı için yeni bir kamusal alan oluşturulması” vizyonu bu bölgenin dönüşümündeki ilk anlayış olmuştur.

Önceleri park ve açık hava müzik alanı olarak tasarlanan bölge, zaman içerisinde özel sektör ortaklıkları ve dünyaca ünlü Frank Gehry gibi mimar, tasarımcı, planıcı ve sanatçıların projeye dahil olması ile iddialı bir projeye dönüşmüştür.



Şekil 5.41 : Chicago – Millennium Park kamusal alan kullanım örneği

Parkın içinde halk arasında sembol olmuş yapılar, Festivaller, konserler ve gösteriler için ayrılmış çadır alanı ve toplanma mekanı bulunmaktadır.



Şekil 5.42 : Chicago – Millennium Park sembol yapı

Millenium Park alanı içerisinde yer alan, Kamusal açık alanlar içinde; özel tasarımlarla çeşitlendirilen aktivite alanları, toplanma mekanları, yürüyüş parkurları ve çeşitli konseptlerde geliştirilmiş bahçeler yer almaktadır. Günümüzde Millennium Park, 8,1 hektarlık alanı ile kamu – özel ortaklıkları için başarılı bir örnek teşkil etmektedir. Millennium Park yerel halkın kamusal alan ihtiyacını karşılayan ve modern, orijinal tasarımları ile turistler için de bir cazibe noktası olarak ön plana çıkan önemli bir projedir.



Şekil 5.43 : Chicago – Millennium Park kullanım türü

San Francisco Mission Park örneğinde ise alanın zengin tarih ve kültür mirasıyla beraber, su seyrini ve etkileşimini kuvvetlendirici, etkileyici ve koruyucu bir bakış açısıyla, ortak kullanımlı açık alanlar oluşturmak hedeflenmiştir.

Bu örnekte de Haydarpaşa çalışma alanının sosyal sürdürülebilirlik konusunda kullanım çeşitliliği ve aktiviteler sağlayarak faaliyetlerin şehrin sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamda ihtiyaçlarını karşılayan kentsel faaliyet ve aktivitelerin etkileşimlerini arttırmak için uygun eşikler oluşturmasını amaçlama hedefinde yol gösterici olabileceği düşünülmektedir.



Şekil 5.44 : San Francisco Mission Park kamusal açık alanı (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Sürekliliği sağlayarak ve yeni bağlantılar kurarak, taleplere ihtiyaç verecek şekilde mevcut kentsel dokuyu geliştirmek sürdürülebilir tasarım ilkelerindendir. Ayrıca Liman şehir için fonksiyonel ve imaj anlamında bir değerdir. Tasarım aşamasında fonksiyonel kullanımın verimli hale getirilmesi ve görsel değerin artırılması önemlidir.



Şekil 5.45 : San Francisco Mission Park kamusal açık alan kullanımı

Tarih ve kültür sosyal açıdan sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için önemli kazanımlardır. Kültürel mirasın korunması ile ilgili toplumsal endişeler, bölgenin geliştirilme fırsatları değerlendirilirken özel bir ihtiyatla davranmayı gerektirir.

Liman servislerine ve aktivitelere erişimin ve sosyal entegrasyonun sağlanması için etkin toplu taşıma ve kapsamlı yaya-araç trafik ağının kurulması gerekir.

Sürdürülebilir tasarım kriterleri ve göstergelerine baktığımızda;

Sosyal Açıdan:

- 1) Limanın kamusal aktivitelere açık olması,
- 2) Doğal ve kültürel mirasın korunması,
- 3) Kültürel canlılık ve eğlence aktivitelerine fırsatlar vermesi

gerekliğini net bir şekilde özetleyebiliriz.

5.3.2.4 Sosyal sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme

Haydarpaşa kıyı alanında yapılan planlama çalışmalarında kamusal açık yeşil alanların toplamı yaklaşık 200.000 m²'yi bulmaktadır. Bu alanların büyük bir kısmı alanı baştan aşağı kateden bir yaya sirkülasyon alanının koruma bandı şeklinde gelişmektedir.

Nüfusça büyüyen, alanca yayılan kentler, özellikle ülkemizde plansız kentleşmenin de bir sonucu olarak, bireylere giderek düşmekte olan bir yaşam standardı sunar hale gelmiştir.

Nüfus artışının planlamanın önünde gitmesi, yeterince iş sahası ve konut sunumu yapılamayışı, gecekondulaşma, doğal kaynakların sorumsuzca tüketimi, trafik sorunu, toplumdaki sosyal dengesizliğin giderek artması gibi sorunlar kentsel yaşamı her geçen gün zorlaştırmakta, kentlilere sunulan gündelik yaşamın hemen her boyutundaki kaliteyi düşürmektedir (Kahraman, 2006).

Sonuçta, kentsel yeşil alanların yeterli olduğu alanlarda bireylerin yaşam kalitesinin yüksek, üretken ve verimliliğin yüksek olmasından söz edilebilir. Bu nedenle, şehirlerdeki yaşam kalitesinin ve yeşil alanların kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi gerek politikacılar ve gerekse plancılar için büyük önem taşımaktadır (Dökmeci ve diğ., 1996).

Kentsel yeşil alanların, kentsel fonksiyon alanlarından biri olmalarına bağlı olarak, kent mekânı içinde ürettikleri birçok faydası vardır. Kentin çevresel kalite standardının belirlenmesinde etkinliği olan ve bir kentsel alt sistemi oluşturan açık ve yeşil alanların fiziksel mekân-sosyal çevre bakımından ürettikleri faydaları ve fiziksel çevre kalitesinin sağlanması, artırılması ve kontrolü bakımından ürettikleri faydaları saymak mümkündür (Alkay ve Ocakçı, 2003).

Sosyallik ise her topluluk için önemli bir bileşendir. İnsanlar arkadaşları ile biraraya geldikleri, komşularını gördükleri ve selamladıkları veya yabancılarla bile rahat ilişkiler kurabildikleri yerlerde topluluklarına karşı daha kuvvetli bir mekan hissi veya bağlılık hissi duyarlar. Herhangi bir parkla ilgili “sosyallik” kriteri değerlendirilirken aşağıdaki sorulara dikkat edilmesi gereklidir (Project for public spaces, 2000).

Bilimsel anlamda dönüşüm, kentlerin ekonomik ve fiziksel çöküntüye uğramış ve sosyal ortaklığı bozulmuş bölgelerinde ekonomiyi canlandırmak ve sosyal barışı yeniden sağlamak için yapılan fiziksel müdahaleler bütünüdür.

Kentsel Dönüşüm sürdürülebilir çevrelerde kaliteli yaşam olanakları sunarak çevresel problemleri çözmenin yanı sıra sosyo-ekonomik ve teknolojik gelişmelerle ortaya çıkan yeni ihtiyaçların karşılanmasında önemli rol oynar (Üskent, 2003).

Bu çerçevede düşünüldüğünde, sosyal ve kültürel merkezlerin oluşturulması, açık yeşil alanların ve aktivite alanlarının planlama kararlarında yer alması, Haydarpaşa Liman Dönüşümü deneyimininde sosyal sürdürülebilirlik açısından gerek duyulan ilkelerdir.

Bu sayede dönüşüm alanı yakınında yer alan konut bölgeleri de alandaki rekreasyon aktivitelerinden faydalanabilecek bölgesel anlamda Haydarpaşa, bir aktivite ve kültür merkezi haline gelecektir.

Günümüzde mekânın üretilen, tüketilen, birikim sağlanan ve imgelerin oluşumunda rol oynayan çok yönlü sosyal bir olgu olduğunun bilincine varılması sonucunda fiziksel mekanla sınırlı geleneksel planlama anlayışının aşıldığı ve planlamanın bir “yerin genel gelişmesinin çeşitli boyutlarıyla bir bütün olarak kontrol edilip yönlendirilmesi olarak görüldüğü çok daha geniş kapsamlı bir anlayışa varılmış bulunmaktadır (Sökmen, 2004).

Barselona, Londra ve Cenova’daki liman bölgeleri gibi dünyadaki pek çok örnekte karma fonksiyonların (mixed use) kullanıldığını görmekteyiz. Üzerinde çalışılan Haydarpaşa Projesinde ise ticaret, ofis, alışveriş, restoran, kafe, dinlenme ve rekreasyon alanları ile kültürel ve sosyal faaliyetleri içeren çeşitli, esnek ve zengin aktiviteler planlanmaktadır.

Halka açık ve hizmet verecek bu alanları, meydanları, yeni yaya yollarını, otopark alanlarını, açık kamusal alanları ve nirengi noktalarını içeren yaklaşımla beraber alanın çekim gücünü arttıran, bölgeye yatırımcıları da çeken, katılımı hem de uygulabilirliği kolaylaştıran bir planlama anlayışı, sosyal sürdürülebilirliği de desteklemektedir.

5.3.3 Ekonomik sürdürülebilirlik

5.3.3.1 Çalışmada kullanılan kavramlar

Gelişmiş ülkelerin ve kısmen de gelişmekte olan ülkelerin son 50 yıl içinde yaşadığı kentsel dönüşüm deneyimleri incelendiğinde, her yapılan dönüşümün yerinde olmadığı, faydalarının yanında sosyal, ekonomik ve çevresel yönlerden olumsuz yönlerinin de söz konusu olduğu ve birtakım sorunları beraberinde getirdiği görülmektedir.

Bu sebeple, 1990'lı yılların başlamasıyla beraber, bilim çevrelerinde, kentsel dönüşümlerin başarısını ölçmeye yönelik gayretler hız kazanmıştır.

Kentsel dönüşümün başarısı, günümüzde özellikle ekonomik “sürdürülebilirlik ilkesi” kapsamında ölçülmektedir. O sebeple, öncelikle “sürdürülebilirlik” kavramından yola çıkarak ekonomik sürdürülebilirliği tanımlamak ve bu kavramdan ne kastedildiğini anlamak gerekir.

Buradan hareketle, ekonomik sürdürülebilir kentsel dönüşümler, planlı müdahaleler ışığında yapılaşmış kentsel mekanda, yerel ekonomiyi gerçekten güçlendirecek aynı zamanda da güçlü bir finansman desteği sağlayacaktır. Bu sayede en etkin ve verimli kullanımları beraberinde getirecek, Kamu-Özel Ortaklıkları gibi farklı finansman modellerini de imkan sağlayacaktır. Sürdürülebilirlik, ekonomik anlamda gerekli bu açılımları ve pratikleri, anlamına en uygun ve ölçülebilir şekilde tanımlamaktadır.

5.3.3.2 Çalışmada izlenen yöntemler ve analizler

Sürdürülebilirlik sürecinde, kentsel dönüşüm projelerinde “kaynak-yoğun” yaklaşımlar anahtar rol oynamaktadır (Cochrane 1999).

Başarılı sürdürülebilir kentsel dönüşüm stratejilerinde, ekonomi ile ilgili konuların başından halledildiği projelerde, topluma ve çevresel değerlere yönelik hedeflerin gerçekleşmesi de o kadar kolay olmaktadır. Kaynak-yoğun yaklaşımlarda, ekonomi ile ilgili konular, kamu-özel ortaklık yapılarının kurulması ile çözümlenmiştir. Proje finansmanında özel sektör sermayesinin itici gücüne ihtiyaç duyulmaktadır.

Gayrimenkul geliştirme ve proje uygulama sürecinde en önemli basamak, aktörlerin belirlenmesi basamağıdır. Çünkü çok sayıda kentsel dönüşümü, istenen amaçlar ve hedefler doğrultusunda kamunun tek başına, belirlenen zaman dilimi içinde ve dışarıdan mali destek olmaksızın gerçekleştirilebilmesi mümkün değildir.

Ekonomik süreç, çalışma alanının sınırlarının belirlenmesiyle başlamaktadır. Proje alanı olarak seçilen yerin taşıdığı ekonomik potansiyel, genellikle dönüşüm alanı seçimlerinde etkilidir. Alan seçimine müteakip, alanın kamulaştırılması, mülkiyetin toplulaştırılarak tek bütün hale getirilmesi söz konusudur. Ancak Haydarpaşa örneğinde mülkiyetin tamamına yakını kamu elinde ve tek bütün haldedir.

Bu aşamada en fazla rol, yerel yönetimlere düşmektedir. Arazinin pazarlanması açısından toplu/tek hale getirilmesinde, çoğunlukla zorunlu arazi düzenlemelerine başvurulmaktadır. Alandaki arsa ve gayrimenkulların kıymetlendirilmesinde, gerçek değerlerine karşılık gelen bedelin hesaplanması, projede hak sahiplerinin mağdur edilmemesi, halkın projeyi sahiplenmesi açısından önemli bir noktadır. Proje alanının kamulaştırılmasıyla beraber, alanda yaşayanların proje sonuna kadar geçici olarak ikamet edecekleri yerlere yerleştirilmesi, bir diğer aşamadır.

Haydarpaşa örneğinde ise, planlama çalışmaları yapılan ve dönüşümü düşünülen alanın neredeyse tamamı kamu mülkiyetindedir. Bu sebeple kamulaştırma ve mülkiyetin toplulaştırma aşamalarından çok projeye finansman desteğinin sağlanması, farklı modellerin kullanılması ve projenin en etkin verimli şekilde tasarlanması esastır.

En etkin ve verimli kullanım, boş bir arazinin veya yapılandırılmış bir mülkün fiziksel olarak mümkün, uygun bir biçimde desteklenen, finansal olarak yapılabilir ve en yüksek değerle sonuçlanan, makul bir biçimde olası ve yasal kullanımıdır. En etkin ve verimli kullanım analizi söz konusu mülkü etkileyen piyasa güçlerini analiz etmekte ve nihai değer dayanağı kullanım ya da kullanımları tanımlamaktadır.

Gayrimenkul yatırımcıları, yatırımın sonundaki kazanç beklentileri oranında riske girmektedirler. Proje için ortaya koydukları paranın proje sonucundaki getirilerinin önceden kestirilebilmesi, yatırıma girip girmeme konusunda en önemli rolü teşkil etmektedir. Bundan dolayı, söz konusu kestirimin yapılabilmesi fizibilite çalışması ile mümkün olabilmektedir (Erdoğan, 2006).

Fizibilite analizi; pazar analizi (gayrimenkul ve yakın çevre analizi, arz analizi, talep analizi), satılacak/ kiralanacak alanların belirlenmesi, maliyet analizi, finansman maliyeti, finansal fizibilite ve değerlendirme aşamalarından oluşmaktadır (Yılmaz, 2005).

Hazırlanan tez kapsamında projede öngörülen fizibilite analizi temel olarak alınmıştır. Belirtilen diğer analizler yapılarak sadece sonuçları finansal fizibilite içerisinde belirtilmiştir.

Kentsel dönüşüm süreci, uzun yılları kapsamaktadır. Bu süre zarfında, finansman kaynaklarının yer yer kesilmesi veya tükenmesi, sürecin başarıyla tamamlanmasına en büyük engeli teşkil etmektedir. Bu sebeple kamunun alanı projelendirme ve uygulama süreçlerinde finansman konusunu mutlaka çözmesi gereklidir. Kentsel alanlarda, “yatırıma ortam oluşturulan” ve “sınırlayıcıların olmadığı alanlar”, cazip hale gelmektedir.

Hesapta olmayıp sonradan ortaya çıkan maliyetler nedeniyle, kentsel dönüşüm alanları, girişimciler açısından “getirisi düşük” yatırımlar olarak görülmektedir (DETR 1997b, Gökbulut 1996). Ancak Haydarpaşa alanında yatırıma ortam oluşturulması, ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanması ve sınırlayıcıların yasal düzenlemeler çerçevesinde ortadan kaldırılması girişimcileri yatırım konusunda teşvik edecektir.

5.3.3.3 En etkin ve verimli kullanım analizi, maliyet karşılaştırmaları ve finansman modelleri (kamu-özel ortaklıkları)

En etkin ve verimli kullanım analizi, hem arazinin boşmuş gibi kabul edildiği durumda, hem de yapılandırılmış mülk için uygulanabilir. Her iki durumda da en etkin ve verimli kullanımları fiziksel, yasal, finansal olarak yapılabilmesi ve azami ölçüde verimlilik kriterlerini yerine getirmesi gerekir.

Finansal fizibilite çalışması temel olarak proje kapsamında yapılan harcamaların ve elde edilen gelirlerinin projeksiyonun yapılması yoluyla karşılaştırılması olarak açıklanabilir.

Genellikle yatırımın başladığı ilk dönemlerde sadece proje için para harcanması söz konusudur. Projedeki alanların satış yada kiralanmaya başlaması ile beraber gelir edilmesi başlamaktadır. Gelir ve giderlerin karşılaştırılması pek çok farklı şekilde olabilmektedir.

Tez kapsamında ise iskonto edilmiş nakit akışı yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemde kullanılan parametreler aşağıda açıklanmıştır.

İskonto oranı, gelecekteki nakit akışlarını bugünkü değere dönüştürmek için paranın zaman değeri analizinde kullanılan orandır. İndirgeme oranı olarak da bilinen iskonto oranı yatırımcının aldığı risklerle bağlantılıdır. Risksiz bir oranının yanısıra uygun bir risk priminden oluşmaktadır.

Paranın zaman değerine bağlı olarak projenin nakit akışına göre elde edilen karın, iskonto oranı ile indirgenmesi sonucunda elde edilen değer, net bugünkü değer- NBD (NPV) olarak açıklanabilir. Kısaca nakit girişlerinin ve çıkışlarının bugünkü değerleri arasındaki farktır.

İç verim oranı (IRR) ise projenin vergi öncesi nakit çıkışlarının bugünkü değerini projenin beklenen vergi öncesi nakit girişlerinin bugünkü değerine tam olarak eşitleyen iskonto oranıdır. İşletme geliri ile satış değerinin arasında var olan ilgilinin oransal olarak ifadesi Kapitalizasyon Oranı olarak nitelendirilir. Çoğu zaman, daha önce gerçekleşmiş olan işlemlerin incelenmesi sonucu ortaya çıkan oran, pratikte yatırımcıların projelere verdikleri yatırımın ne kadar sürede geri almak istediği olarak açıklanabilir.

Gayrimenkulün fizibilite hesabı için Geliştirme Yöntemi (Development Approach) kullanılmıştır. Geliştirme Yöntemi çerçevesinde iki ayrı model geliştirildiği görülmektedir. Bu aşamada mevcut piyasa koşulları gözönünde bulundurularak, geliştirilen her bir model için, mevcut güncel değerler kullanılarak finansal analiz yapılmıştır. Öngörülen modeller belirli kabuller eşiğinde turizm ve ofis kullanımlarıdır.

Gayrimenkulün fizibilite hesabı için Geliştirme Yöntemi kullanılmıştır. Geliştirme Yöntemi çerçevesinde ayrıntıları daha önce sunulan üç farklı kullanım türü geliştirilmiştir.

Çizelge 5.18 : Model öneri çalışmaları (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Fonksiyon	Öngörülen Toplam İnşaat m²	Öngörülen Kullanım Oranları
Otel	176.528 m ²	44%
Ticaret	44.132 m ²	11%
Ofis	183.750 m ²	45%
TOPLAM	404.411 m ²	

Bu aşamada mevcut piyasa koşulları gözönünde bulundurularak, geliştirilen her bir fonksiyon için, mevcut güncel değerlerin incelenmesi sonrası kabul edilen satış ve kira rakamları kullanılarak finansal analiz yapılmıştır. Finansal tablolarda girdi olarak kullanılan bir diğer kalem ise proje geliştirme maliyetleridir. Detaylı nakit akış tabloları ekte yer almaktadır. (Şekil C.1-C.2-C.3-C.4-C.5-C.6 ve C.7)

Geliştirilen her bir model için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı inşaat sınıflarına göre piyasa şartları ile güncelleştirilmiş inşaat m² birim maliyetleri kullanılmıştır. Farklı kullanımları belirlenen inşaat m² birim maliyetleri, geliştirilen farklı fonksiyonlardaki inşaat alanları ile çarpılarak her bir modelin toplam inşaat maliyeti hesaplanmıştır.

Hesaplanan yatırım maliyetlerine potansiyel gelirler de eklenerek net nakit akışı tablolarına ulaşılmıştır.

Yapılabilirlik analizine yönelik olarak Haydarpaşa Projesi’nde yer alan beş yıldızlı otellerle ilgili olarak iskonto edilmiş 10 yıllık nakit akışı kullanılarak finansal fizibilitesi yapılmıştır. Yapılan kabuller sonucunda, otel fonksiyonun gelir ve giderleri ortaya çıkartılmış ve net karı elde edilmiştir.

Kentsel dönüşümlerde kritik faktör, “finans problemleri” dir. Çünkü kentsel dönüşüm en başta ekonomik bir olaydır.

Planların gerçekleştirilmesi, gerek tüm onarım, bakım, yıkım, yapım, sağlıklılaştırma, restorasyon, gerekse bu işlemlerde katılımı beklenen halk kitlelerinin ekonomik gücünün ve refahının arttırılması, parasal kaynak sağlanmasına bağlıdır (Ergun 2004).

Kentsel dönüşüm projelerinde finansmanın iki özelliği bulunmaktadır: İlki, projenin gerçekleştirilmesi için gerekli yatırım finansmanı; ikincisi ise, proje ile üretilen taşınmazları satın alacak ve bir yatırım aracı olarak kullanacaklar için gerekli olan finansmandır. Bunlardan birincisi kısa vadeli, ikincisi ise uzun vadeli finansman gereksinimi olarak ortaya çıkmaktadır (Gökbulut 1996).

Kentsel dönüşüm finansmanında kullanılacak olan finans kaynağının kısa veya uzun vadeli oluşu, uygulamalarda farklı sonuçlar doğurmaktadır (Cochrane 1999).

Kısa vadeli kaynaklar, projenin sürdürülebilirliğini ve devamlılığını etkilemektedir. Uzun vadeli kaynaklar ise, daha çok bankalar veya uluslar arası finans kurumları tarafından verilen krediler ile sağlandığından, geri ödenmesinde, yüksek faiz oranlarından kaynaklanan sıkıntılar ile karşılaşmaktadır. Ancak kentsel dönüşüm süreci uzun bir zaman dilimini kapsadığından, uzun vadeli finansmana olan ihtiyaç, kısa vadeye göre çok daha fazladır.

Bugün itibariyle gelinen noktada, kentsel dönüşüm finansmanının doğasını, uzun vadeli finansmanın sağlamaştırılması oluşturmaktadır. Bu sebeple, gelişmiş ülkeler, yerel yönetimlere yönelik, özellikle fon mekanizmaları üzerine ve sabit borçlanmada senet(tahvil) yöntemleri üzerine bir sistem inşa etmişlerdir (Rodney ve Clark 2000). Yerel yönetimler, uzun vadeli elde ettiği finans kaynağını, doğrudan projeye yatırmak yerine, özel girişimin yatırım yapmasına imkan verecek ortamı oluşturma amaçlı kullanmaktadır.

Kentsel dönüşüm projesinden elde edilecek toplam kar marjları nakit akış tablolarında gösterilmektedir. Mevcut durumunda kullanılan Liman Alanının ekonomik göstergeleri ise aşağıdaki tabloda verilmiştir.

	2004	2005	2006	2007	2008
LİMANLAR - Ports					
HAYDARPAŞA					
Gelirler - Revenues	72.343.922	70.986.157	87.908.421	85.208.005	78.199.316
Giderler - Expenditures	34.952.280	38.213.099	43.457.327	46.814.359	51.581.708
Kâr / Zarar - Profit / Loss	37.391.642	32.773.058	44.451.094	38.393.646	26.617.608
Gelirin Gideri Karşılama oranı (%)	207	186	202	182	152
Cost coverage ratio (%)					

Şekil 5.46 : Liman alanı ekonomik göstergesi (TCDD İstatik Yıllığı, 2004-2008)

H. PAŞA	Ortalama Taşıma Mesafesi (km) Average Length of Passenger journey	25	25	25	25	25
	Birim Yolcu Geliri (YKr) Revenue per passenger	77	89	97	97	102

Şekil 5.47 : Haydarpaşa hattı yolcu taşıma verimliliği (TCDD İstatik Yıllığı, 2004 - 2008)

Kentsel dönüşüm politikalarının hemen hepsinde, kamunun, özel sektör ve diğer yarı-kamusal temsilcilerle ortaklıklar kurması desteklenmektedir. Bu sebeple, politika uygulayıcılar, kentsel dönüşümde kamusal paranın en etkili kullanım yollarından birinin, özel sektörün daha büyük meblağlarda yatırım yapmasına olanak verecek kaldırım taşlarının döşenmesine harcanması ve kamusal finansmanın sağlanmasında özel girişimcilerin artış göstermesinin gereği üzerinde durmaktadır (UTF 1999a).

Ortaklık oluşumu, başarılı bir dönüşüm için anahtar kabul edilir. Kamu-Özel ortaklıkları 3'e ayrılır: Finansal açıdan serbestlik, Kamu sektörüne hizmet sağlama ve Riskli paylaşımlı ortaklık olarak bunları özetlemek mümkündür (Rodney ve Clark 2000). Haydarpaşa örneğinde kamu-özel ortaklık konuları ve finansman açığının nasıl giderileceği yeterince tartışılmamıştır. Yalnız kamu sektörüne hizmet sağlama yönünde bir ortaklık kurulması olası görülmektedir.

Kamu sektörüne hizmet sağlama ile ilgili sistem, kamunun ihtiyaç duyduğu hizmetlerin özel girişim eliyle yapılmasına; özel girişimin hizmet bedelini, hizmetin yine kendisinden karşılamasına yönelik bir sistemdir.

Bir diğer ismi Yap-İşlet-Devret modelidir. Bu model, bir kamu alt yapı yatırım veya hizmetinin, finansmanı özel bir şirket tarafından karşılanarak gerçekleştirilmesi ve Kamu tarafından belirlenen bir süre için işletilmesi ve yine bu süre içinde ürettiği mal veya hizmeti, tarafların karşılıklı saptadıkları bir kontrat uyarınca belli bir sürenin sonunda işletmekte olduğu tesisleri bakımı yapılmış, eksiksiz ve işler durumda ilgili kamu kuruluşuna devretmesi diye tanımlanabilir. Özel kamu kurumları, sağlık merkezleri, kütüphaneler, okullar, hastaneler vb. tesisler, özel sektör tarafından inşa edilir, bir süre işletilir ve kamu sektörüne devredilir (İmre 2001, Rodney ve Clark 2000).

5.3.3.4 Ekonomik sürdürülebilirlik çalışması sonuçları ve değerlendirme

Yeniden geliştirme projelerinde gerekli finansmanın sağlanabilmesi, projenin gerçekleşmesinde önemli ve aşılması zorunlu bir faktördür. Çoğunlukla kamu-özel sektörün birarada bulunduğu organizasyonların başarıya ulaştığı tespit edilmiştir.

İncelenen örneklerde genelde büyük projelerde tercih edilen Yap- İşlet- Devret finansman modelinin Haydarpaşa projesinin geliştirme safhasında söz edilmediği görülmektedir.

Ulusal-yerel yönetimler ile özel sektörün birarada bulunduğu ve genellikle projeye özgü ortak kurumların bir araya gelerek belirli oranlarda işbirliğine gitmesi, riskleri ve karı belirli oranlarda paylaşması şeklinde tanımlanan hasılat paylaşımı modelinin de tercih edilebileceği TCDD yetkililerinde dile getirilmiştir.

Bu projede mülkiyet sahibi olan TCDD'nin zaman zaman özel gayrimenkul geliştirme şirketleriyle arazisini en etkin ve verimli şekilde nasıl geliştirebileceği konusunda danışmanlık anlaşmaları yaptığı ve bu çerçevede tasarım ve maliyet odaklı çalıştığı görülmektedir.

Kurulacak olan ya da kurulması düşünülen Kamu-Özel ortaklıklarında temel amaç, kentsel dönüşümün, kendi kendini finanse edebilmesidir. Kamu ve özel sektör, kentsel dönüşüm sürecinin değişik basamaklarında, belirli harcamalar yaparlar ve dönüşüm sonrasında sermayelerini geri almak ve belirli oranda kar etmek isterler.

Elde edilecek karın oranı, proje sonrası oluşturulan değere göre değişir. Özel girişim, her zaman daha fazla “kâr etmek” amacını güderken, kamu sektörü ikili bir rol oynamaktadır: Kamusal paranın korunmasını ve Kamu yararını sağlamak.

Bir projenin gerçekleşmesi, ilk önce proje finansmanının nasıl olacağının belirlenmesine bağlıdır.

Dışarıdan girişimcilerin çekilerek proje finansmanının sağlanması, proje alanında güven ortamının sağlanıp, ortamda riskin en aza indirilmesiyle mümkündür. Bu durum gerçekleştiği takdirde, sermayenin sağlanması söz konusu olabilmektedir (Roos 1999, Ann-Beswick 2001, Raco ve Henderson 2005).

Proje kapsamında hazırlanan en etkin ve verimli kullanım analizi, Haydarpaşa da yer alan arsalar için en yüksek getirili ve en faydalı kullanımın tespiti için kullanılan bir yöntemdir.

Yöntem pazar araştırmasına dayanmaktadır. Mevcut pazar dinamikleri dikkate alındığında çalışma alanı için en etkin ve verimli kullanım Ofis+Turizm Alanları olarak belirlenmiştir. Bu sonucun ortaya çıkmasındaki en önemli faktör, bölgede nitelikli iş alanları ve konaklama tesislerine olan talebin üst seviyelerde olmasıdır.

Bölgenin MİA ile ulaşım bağlantısının güçlü olmaması, bölge için mevcuttaki Ofis talebini olumsuz etkilemekte gibi gözüksede, yakın çevresinde gelişen Altunizade ve Ümraniye akslarında ofis gelişimleri mevcuttur.

Bölgedeki ofis stokunun yetersiz ve niteliksiz olması Kadıköy merkez ticaret bölgesi ile beraber düşünüldüğünde iş alanlarının ve buna dönük geliştirilen ofis alanlarının bölgeye büyük katkısı olacağı düşünülmektedir.

Dünyadaki örneklerde de tespit edildiği gibi, turizm fonksiyonu, kıyı alanlarının yeniden geliştirme çalışmalarında, projeye artı değer kattığı ve projeyi dünyadaki rekabet ortamına hazırlayan bir faktör olduğu tespit edilmiştir. Turizm fonksiyonu, projede yer alması gereken kültürel ve rekreasyonel alanlarla ve gerçekleştirilecek festival, kongre, sergi gibi farklı aktivelerle desteklenmesi gerekmektedir.

Finansal analizler sonrası aranan değerler, en yüksek Net Bugünkü Değer ve yeterince yüksek İç Verimlilik Oranı'nı yakalamaktır.

Haydarpaşa Liman alanının kar eden bir tesis olduğu gerçektir ancak değişen teknoloji altyapısını yakalama zorluğu ve maliyeti, depolama tesislerinin yetersiz kalması, büyük draftlı gemilerin limana yanaşamama sorunları uzun vadede liman kullanımını olumsuz etkilemektedir.

Liman alanının fonksiyon değişikliği teklifi ile alanda yat turizmi için marinalar yapılacağı ve kurvaziye turizmine uygun liman alanının tahsis edileceği öngörülmektedir.

Bu gelişimler turizm kullanımı ile paralellik gösterirken ekonomik anlamda da bölgeye katkı sağlayacaktır.

5.4 Bölüm Değerlendirmesi

Haydarpaşa Liman alanı ve geri sahasında gerçekleştirilen koruma amaçlı imar planı ve gelişim stratejilerinde birçok analizler gerçekleştirilmiş, toplantılar düzenlenmiş ve ilke kararları doğrultusunda mekansla planlar üretilmiştir. Bu tarz çalışmalarda oluşturulacak planlar bir taraftan kentin sağlıklı gelişmesini amaçlayarak, mekansal organizasyonu sağlarken diğer yandan yatırım ve gelişimlere yön vermekte, kentsel alanda ortaya çıkan rantı paylaşmaktadır.

Bu nedenle planlama kararları, gayrimenkul yatırım değerlerini en fazla etkileyen faktörlerden biridir. Yalnız bu kararların kentsel dönüşüm projelerinde en büyük ölçülebilir başarı kriteri olan sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde değerlendirilmesi ve bu yönde geliştirilmesi şarttır.

Tezin kapsamında ulaşılmak istenen ana sonuç aslında liman alanı kentsel dönüşüm projelerinde farklı kullanımların yer aldığı spesifik bir örnek üzerinde fiziksel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik kavramını detaylı olarak iredilemektir. Bu sonuca ulaşma istegi ise mevcutta varolan bir problemin tanımlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu problem; dönüşüm projelerinde planlama otoritelerin birtakım sosyal ve tarihsel kaygıları ön planda tutarak yarattıkları teorik planlamanın makro veya mikro ekonomik yapı, en önemlisi, yerel arz-talep dengesinin kontrolü yapılmadan gerçekleştirilmesi, dolayısıyla projenin mekansal uygulamasında ortaya çıkan zorluklardır.

Bu bölümde irdelenen analizler ve diğer çalışmalar İBB Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilmiş ve bir takım danışma kurulu toplantıları, kurum görüşleri, arama konferanslarında şekillenmiş “1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı” çalışmalarıdır.

Haydarpaşa kıyı bölgesi, tüm kültürel ve endüstriyel miraslarını bir bütün halinde sunabilir ve kentsel bir odak noktası haline gelebilir. Kendini birçok dönüşüm projesiyle yenilemeye çalışan İstanbul kenti, kamusal alan kullanımı sağlayan, kenti suyla buluşturan ve kültürel değerlerini ön plana çıkaran bu tür endüstriyel alan dönüşümü projeleriyle tarihini yok etmeden yeni kentsel mekanlar kazanabilecektir.

Bu bağlamda düşünöldüğünde aslında projeleri sadece fiziksel ya da ekonomik yönden değil sosyal yönleri ile çok iyi analiz etmek gerekmektedir. Sürdürülebilirlik açısından tamamlayıcı olması amacıyla belirtmek gerekir ki şehir planlarının amacı sadece arsa değerini yükseltmek değil, arsaların kullanım biçimlerini iyileştirmek, kamu için gerekli teknik ve sosyal altyapı alanları oluşturmak, kentsel kaliteyi arttırmak, kamusal açık alanları düzenlemektir. Buradaki önemli husus bunları sürdürülebilir nitelikte gerçekleştirmektir.

Kamu yararını ön planda tutan bu yaklaşımın aksine mülk sahipleri, arsalarının değerini en üst düzeye çıkaracak yapılaşma şekli ve yoğunluğunu talep etmektedir. TCDD'nin de bu konuda mülk sahibi gibi değil kamu yararını gözetten bir düzenleyici rolüne bürünmesi esastır. Gerçekçi ve sürdürülebilir planlama yaklaşımında, kamu yararı ile birey hakları dengesi aranmalı ve planlamanın rant dağıtımını işlevini en adaletli şekilde gerçekleştirmesi sağlanmalıdır.

Çalışmalarda fiziksel sürdürülebilirlik çalışmalarına yeterince yer verildiği, bu konuların konferanslarda, danışma kurulu toplantılarında, STK ve koruma kurulu bünyesinde iyice tartışıldığı belirli kararları almada etkisinin de olduğu görölmektedir. Ancak bu çalışmaların planlama yaklaşımına ne kadar yansıtıldığı hala net olarak gözlemlenememektedir.

Sosyal sürdürülebilirlik kısmının sadece planlama alanının etkisinde kalmasından dolayı Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalle sakinlerine yapılan anketler düzeyinde kalması, planlama kararlarında bu sonuçların pek yansıtılamaması ve kamusal açık yeşil alanların bölgeye sosyal anlamda katkı sağlayacak şekilde çözümlenmemesi eksiklikler olarak göze çarpmaktadır.

Ekonomik sürdürülebilirlik çalışmalarında pazar araştırmalarına dayalı geliştirme yaklaşımı ile nakit akış tablolarının hazırlandığı görölmektedir. Önerilen fonksiyon alanları ile ilgili maliyet yaklaşımlarına ve gelir varsayımlarına dayalı yapılan çalışmada farklı senaryolar ele alınarak detaylandırılabilir. Alana nasıl bir yük getireceği, nasıl bir istihdam tablosu yaratacağı öngörölmeden ve en önemlisi tasarım yönüyle ilişkilendirilmeden hazırlanması öngöröleri kısıtlayacaktır. Fizibilite yaklaşımın daha sağlıklı olması için en azından kentsel tasarım odaklı bir yarışma yapıp arazi üzerine oturtulacak yapı kitlelerinin tarif edilmesi gerekmektedir.

Ayrıca mevcut kullanımıyla Haydarpaşa Liman faaliyetlerinin ne şekilde ve ne zaman sonlandırılacağı, mevcut iş gücünün nasıl değerlendirileceği yanıtlanmayan soruların başında gelmektedir.

Sürdürülebilirlik kavramı içerisinde düşünüldüğünde Liman alanının ve Gar binasının ayrı ayrı olarak ele alınıp mevcut durumları ve yüklenen yeni fonksiyonlarla detaylı analizi gerekmektedir. Kurvaziyer turizmi ve yat turizmi için potansiyeller ve fiziksel alan tarifleri yapılmasına karşın ne ölçüde ekonomik getiri sağlayacağı proje aşamasında belirlenmemiştir.

Haydarpaşa planlama çalışmalarında belirlenen hedeflerin özel girişimin önceliklerine göre ve ticari gereksinime göre yapılması, özel girişimciler açısından olumlu olmakla birlikte, kamusal yararın korunması ve toplumsal menfaatlerin kollanması noktasında, belli başlı alanlar dışında her alan için tasvip edilen bir uygulama değildir.

Proje alanlarında, çevresel kaliteyi arttırmaya yönelik eylemler, girişimcilerin alana olan ilgisini arttıracaktır (Roos 1999, Ann-Beswick 2001, Raco ve Henderson 2005).

Başta, finans kaynaklarının tedariki ile ilgili bilgilendirme olmak üzere, kentsel dönüşüm sürecinin başlangıcından sonuna kadar, her türlü düşüncenin ve ilerlemenin gerek ortakların, gerek bu dönüşümden etkilenen grupların, gerekse de yeni özel girişimcileri çekme yolunda halkın bilgilendirilmesi, girişimcilerin projede varlığını sürdürmesini sağlayıcı unsurlardandır (McGreal ve ark. 2000).

Bu bölümde tarihten bugüne kadar İstanbul ve Türkiye için önemli bir yere sahip olan Haydarpaşa Liman Alanı, Gar ve geri sahasının yeniden geliştirme çalışmaları sırasında 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planındaki ilkeleri sürdürülebilirlik kapsamında değerlendirilmiş ve bu şekilde kıyı alanlarının yeniden geliştirme projelerinde sıklıkla rastlanan kullanımlardan ikisi olan hizmet (ofis) ve turizm (otel) fonksiyonun yapılabilirlik analizinin aşamaları teze yansıtılmıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Haydarpaşa Gar ve Liman sahası proje alanı için gerçekleşen proje sürecinden çıkarılan genel sonuç; tarihi, mimari, silüet ve kent belleği açısından uluslararası düzeyde özgün bir niteliğe sahip “Haydarpaşa”nın, uzun süreli, yerel ve metropol ölçeğinde katılımın sağlandığı, silüet ve kamusal kullanımın odak noktasını oluşturduğu bir planlama sürecinin gerçekleştirilmesi gerekliliği olarak özetlenebilir.

Planlama aşamasında yapılan çalışmalarda; analiz, sentez ve ilkesel yaklaşım aşamalarını görmek mümkündür. “Kamusal kullanımın ve yaya mekanlarının yer aldığı, merkez işlevinin gereklerini optimum şekilde karşılayan ve ulaşım modlarının işlevlerin gerektirdiği şekilde düzenlendiği ve geliştirildiği Haydarpaşa kıyıları” vizyonu belirlenerek; kıyılarda kamu ve yaya odaklı, hava alma mekanlarının çoğaltıldığı, toplumun her kesiminin eşit şekilde erişebildiği, rantın olabildiğince kamusal yarar çerçevesinde geniş kesime yayıldığı, silüet ve tarihi değerlerin korunduğu bir yaklaşım öngörülmüştür (İBB Haydarpaşa Arama Konferansı Raporu, 2008)

Ancak bu şekilde ifade edilen planlama yaklaşımın sürdürülebilirlik kapsamında ne kadar yeterli şekilde organize edildiği ve fiziksel, sosyal, ekonomik bileşenlerden ne kadar pay aldığı tartışma konusudur. Kentsel dönüşüm projelerinin vazgeçilmez ilkelerinden biri olan katılımın birçok unsurunu Haydarpaşa örneğinde görmek mümkündür.

Bu çabanın yeterli olmadığı konusunda da STK ve konusunda uzman kişilerden hayli tepkiler almış bir proje olan Haydarpaşa projesi sürecinin, aktörlerin “aceleci” olarak nitelenebilecek tavrı sebebiyle sağlıklı bir şekilde ve alanın dokusuna, kamusal kullanım haklarına yeterince dikkat çekilmeden ilerlediğini savunan bir muhalif grup kazandığı gerçeğini de görmek lazımdır. Özellikle mevcut süreçte yetersiz olduğu söylenen “katılım” konusu, öneri proje sürecinde projenin hayati önem taşıyan noktalarından birini oluşturmaktadır.

Yerel halkın (ve proje özelinde tüm metropol halkının) doğru ve eşitlikçi bir şekilde kurgulanan bir yönetim-organizasyon yapısı ile proje sürecine dahil edilmesi önemli bir noktadır. Öte yandan alanda finansal kaynağın büyük bir kısmını sağlayacağı düşünülen “yatırımcı” karşısında “yerel yönetim”in kararlı ve korumacı bir duruş benimseyerek, bu iki aktörün eşit (veya yerel yönetim lehine) güçlere sahip olduğu bir süreç gerçekleşmesi özellikle önemlidir.

Ayrıca Haydarpaşa ve çevresini kapsayan proje alanında yer alan çok sayıda “endüstriyel miras” ve “tarihi doku – silüet etkisi” örneğinin, yurtdışı örneklerinde de değinilen/işaret edilen hassasiyetle ele alınarak, alanın çekiciliğinin artırılması için, “koruma-geliştirme” dengesi odağında değerlendirilmesi gereken özgün unsurlar olduğu düşünülmektedir.

Liman alanlarının dönüşümünün incelendiği bu tezde, seçilen yurtdışı örneklerinin incelenmesinin ardından “Haydarpaşa Garı, Limanı ve geri sahası ile etki alanı dönüşümü deneyimleri” incelenerek tamamlanmıştır. Tezde odaklanılan konular başında; dünyada ve Türkiye’de kentsel kıyı alanlarının kullanımı ve dönüşüm örnekleri, dönüşüm sürecinde gerçekleştirilen sürdürülebilir nitelikte ilkesel yaklaşımlar ve Türkiye ölçeğinde Haydarpaşa pratiğinde bu süreçlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan değerlendirilmesidir.

Birçok farklı alanda gözlemlenen dönüşümün son yıllarda en güncel örnekleri, İstanbul’un tarihle içiçe geçmiş liman alanlarında (Galataport, Haliç, Ataport) görülmektedir. Kentin büyümesi ve genişlemesi ile birlikte kent merkezinde kamusal erişilebilirliğe kapalı büyük alan kullanımları olarak algılanmaya ve bu gerekçeye dayanarak “istenmeyen” alanlar olarak görülmeye başlanan liman alanları, son yıllarda kendilerini kaçınılmaz bir dönüşüm sürecinin içinde bulmuşlardır. Örnek alan olarak seçilen Haydarpaşa, bu durumun güncel örneklerinden biridir.

Özellikle sürecin başlangıcından itibaren değişen yasalar/yasaya eklenen madde ve yönetmelikler ile dikkat çeken ve akıllarda kalan bu süreç, gerçek anlamda spekülasyonlarla ve katılımın yeterli ölçüde yer almadığı konusunda eleştirilerle ilerlemekte ve bu yönüyle İstanbul halkının büyük bir kısmı için “merakla beklenen, kaygı duyulan” bir sonuca doğru ilerlemektedir.

Bu tez çalışmasının bir diğer işlevi de konu özelinde analiz çalışmalarını yansıtmak ve Türkiye de kıyı alanlarındaki dönüşüm projelerinde, mekansal planlama yaklaşımlarında nasıl bir sürecin izlendiğini değerlendirme ve öneriler ışığında ele almaktır.

Kentin, özellikle kent belleği açısından en önemli yapılarından biri olan Haydarpaşa Tren Garı'nı içinde bulunduran, konum olarak kentin “girişi” olarak nitelendirilebilecek bir lokasyonda yer alan böylesi önemli bir alanın, yerel ve metropoliten halkın tam desteği ve fikir birliği sağlanmadan planlanamayacağı artık Kabul etmemiz gereken bir gerçektir. Öte yandan, alanın içinde bulunan kültürel, tarihi ve mimari açıdan önem taşıyan yapıların fazlalığı; bu dönüşüm sürecinin bilimsel bir nitelik kazanma gereğini artırırken, “koruma” konusunu da dönüşüm sürecinin temel noktalarından biri haline getirmektedir. Ayrıca bu varlıklarla ilişkili olarak, alanın sahip olduğu silüet ve silüet izleme potansiyeli, korunması gerekli olan bir diğer unsuru da beraberinde getirmektedir. Tüm bu izlenimler ve yapılan çalışmalar fiziksel sürdürülebilirlik kavramında temelini oluşturmaktadır.

Kentsel dönüşüm bakış açısı ile mekansal stratejik plan ve eylem planlarının bütünleşmesine yönelik anahtar kavramların dönüşüm alanlarında önerilecek uygulama modellerine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bu nedenle, tez çalışmasında yer alan sürdürülebilirlik ile ilgili kavramların özellikle Haydarpaşa örneğinde ve Türkiye de diğer kentsel dönüşüm ana teması içinde geliştirilen projelerde yasal ve kurumsal araçların katkısıyla düşünülmesi gerekmektedir.

Bilimsel, hukuksal ve teknik yönleri gözetilerek yapılan kentsel dönüşüm çalışmalarının, işlevini yitiren kıyı alanlarındaki uygulamalarında kentin geleceğe yönelik hedefleri ve vizyonu ile ilişkili, diğer alanlarındaki dinamiklerle uyumlu ve çevresinde güçlendirici ve itici bir güç yaratacak yapıda olması esaslarına dayanmalıdır.

Avrupa’da planlama sistemi, arazi kullanım çalışmalarını, kaynakların korunmasını, yeniden yapılanma/dönüşüm yatırımlarını daha bütünleşik bir mekansal kurgu ile düzenlemek üzere fiziksel arazi kullanım planlamasından stratejik planlamaya doğru bir geçiş sürecindedir. Barselona, Londra ve Cenova örneklerinde stratejik mekansal planlar, çerçeveler ve perspektifler ön plana çıkmıştır.

Bu çalışma örneklerinde geliştirilen projelerde, kamusal yaklaşımlar genellikle fonksiyonel kentsel bölgenin alternatifi olarak çalışma alanlarının geliştirilmesine ve entegrasyonuna odaklanmakta ve bu iş için master plan enstrümanlarını kullanmaktadır. Kamu idaresi, strateji oluşturma ve stratejik planlama çalışmalarında sosyal süreçlerle ilişki kurmakta ve özel sektöre kılavuzluk etmektedir. Ulusal, kentsel organizasyon ve mekansal yerel ölçekte kentsel dönüşüm, yenileme ve yeniden canlandırma faaliyetlerinde belirlenen koşulların gerçekleştirilmesi noktasında Bütünleşik Kentsel Gelişim kavramının sürdürülebilirlikle ilişkili olduğu görülmektedir. Bu çerçevede yer alan tüm bileşenler proje organizasyonu başarıya götürecek ana etkenlerdir.

Haydarpaşa deneyiminde temel ilkelerden biri de koruma – geliştirme dengesinin sağlanması ve silüet değeri taşıyan, tarihsel şehir merkezine sahip kıyı alanlarının dönüşümünde nasıl bir yasal süreç ve planlama tekniğiyle yaklaşıldığı sorusudur. Mevcut binaların fonksiyon değiştirmesi ve yeni alanların kullanılması ile karma kullanımların olduğu proje, farklı hedef kitleleri düşünülerek şekillendirilmiştir. Ama bu projeyi başarıya götürecek ölçüt tam anlamıyla üç temel bileşenin (fiziksel, sosyal, ekonomik) adalet, sosyal refah düzeyinde katılımcı bir organizasyon ile ele alınmasına bağlıdır.

Örneklem alınan projelere baktığımızda çoğunlukla, değişen teknoloji ve sosyo-ekonomik yapı dolayısıyla köhneleşen ve atıl hale gelen alanların yeniden geliştirme alanları olduğunu görmekteyiz. Yapılan çalışmalarda belirlenen ana hedefin kıyı alanları ve suyla ilişkisini koparan şehirlerin, tekrar suya dönmesi olduğunu, aynı zamanda kentsel alanların işlevsel olarak kazandırılması için çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Bu mekana yönelik çalışmalar da farklı katkıları olsa da, kamu ve özel sektörün organizasyonda birlikte yer aldığı tespit edilmiştir.

Sosyo-ekonomik, fiziksel ve işlevsel açıdan karmaşık bir yapı sergileyen Haydarpaşa alanında, dönüşüm faaliyetleri, belirli bir politika, belirli bir bütünlük, teknik ve yöntemle yapılmalıdır. Kentsel dönüşüm, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanabilmesinde önemli bir araçtır. Kültürel, tarihsel, mimari mirasın korunması ve zenginleştirilmesi, sosyal dengenin korunması, kamu kullanımlarının arttırılması gibi olumlu etkileri beraberinde getirmesi en büyük katkı noktalarıdır.

Tarihi merkezi içine alan, kontrollü yeni yerleşimler öngören liman dönüşüm projesinde tek tür kullanımlar yerine çeşitli karma kullanımlar tercih edilmelidir. Alanın özgün kimliği korunarak, odak noktaları ön plana çıkan bir projede, yeni işlevlerle kullanımı devam edecek faaliyetler arasında kesinlikle bir uyum olması gerekmektedir.

Kentsel dönüşüm kavramıyla ilgili kuramsal açıklamalar ve yurt dışı örneklerinden sonra, planlama, geliştirme ilkelerinin ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolünün Türkiye’de kıyı alanlarındaki örnekler üzerinden tartışılması, sürecin nasıl işlediğinin ve sonuçlandırıldığının anlaşılması açısından önem taşımaktadır. Bu noktada farklı bölgelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projelerinin incelenmesinin, tez kapsamında ele alınan Haydarpaşa Kıyı Alanı dönüşüm sürecinde çalışacak aktörlere gerek tasarım, gerekse uygulama aşamalarında ve özellikle mevzuat ve planlama yönlerini de kapsayacak şekilde önemli ipuçları vereceği ve konuya farklı bakış açılarından yaklaşım sağlayacağı düşünülmektedir. Tez kapsamında incelenmiş kentsel dönüşüm projelerinin, kent merkezlerinde kalmış kıyı bölgelerinde ve özellikle sanayi alanlarından dönüşmüş boş alanlarda gerçekleştiği görülmektedir.

Planlama konusunda değişik kanunların farklı kurumlara yetki vermesi, bu kurumlar arasında yargıya intikal eden anlaşmazlıklara neden olmaktadır. Planların, kurumlar arasındaki anlaşmazlıklar veya başka nedenlerle dava konusu olması ise planlama çalışmalarını aksatmakta, plansız kullanımlara yol açmaktadır.

Türkiye kıyıları sık sık gündeme gelen mevzuat değişiklikleri, yasal düzenlemelerdeki belirsizlikler, istikrarsız uygulamalar sonucu özellikle de 1980 sonrasında plan dışı yapılaşmalara ve bu alanların hassas dengesini, kültürel, tarihi ve doğal güzelliklerini giderek kaybetmesine sahne olmuştur.

Haydarpaşa alanı özelinde planlama yaklaşımının da benzeri belirsizliklerin sebep olduğu ve birden fazla otoritenin alan üzerindeki tanımsız yetkilerinden kaynaklı sorunların olduğu görülmektedir. Mekansal planlama ilkeleri belirlenirken temel amaç bugünün ihtiyaçlarını sağlarken gelecekteki nesiller için de olanaklar sağlamak olmalıdır.

Koruma amaçlı planlar yapılırken dahi kıyı alanının ekonomik üretkenliği ve canlılığının sağlanması, sosyal refahın sürdürülmesi, yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve bu faaliyetlerin eşgüdüm içerisinde gerçekleştirilmesi de gözönünde bulundurulmalıdır. Kentsel kıyı alanlarının mekansal kullanımlarının sanayi ile ilişkisi ve bu çerçevede kıyıda yer seçen sanayi alanlarının sanayileşme ve sonrasındaki süreçlerde geçirdiği değişimleri konu alan tez; fiziksel, ekonomik ve sosyal açıdan kentsel yaşama birçok katkı sağlayan sürdürülebilir bir yaklaşımla gayrimenkul geliştirme ve planlamanın mümkün olduğunu dünya örnekleri ile karşılaştırmalı olarak açıklamıştır.

Bu değerlendirme yaklaşımına temel verileri sağlayan ölçütler daha önce de belirtildiği gibi kentsel dönüşümü öngörülen alanın coğrafi konumu (çevre verileri, topografyası, doğal yapı, vb.), sosyo-ekonomik yapısı, siyasal (politik) statüsü, yasal yönetsel kısıtları, vb. faktörlere bağlı olarak değişkenlik gösterebilecektir. Buna bağlı olarak, değerlendirme ölçütlerindeki olası değişkenlikler dönüşüm potansiyeline ilişkin değerlendirme yöntemlerinde de farklılık ya da çeşitliliği beraberinde getirecektir. Bu noktada önemli olan, hangi ölçütler ya da yöntemle olursa olsun kentsel dönüşüm alanlarında uygulama sürecinde, öngörülen alanların sürdürülebilir yaklaşımlar ile değerlendirilmesi gerekliliğidir.

Kentsel dönüşüm alanlarındaki fonksiyonların seçim sürecine ilişkin konularda da dönüşüm alanlarının potansiyelinin değerlendirme sürecinde olduğu gibi, alana getirilecek fonksiyonların belirlenmesi de belirli bir sistematik çerçevesinde ve bilimsel yaklaşımlarla gerçekleştirilmelidir. Çalışma kapsamında ortaya konan yaklaşım doğrultusunda bir “fonksiyon değerlendirme matrisi” kurgulanması gerekmektedir. Bu matris değerlendirmeye tabi tutulmak istenen fonksiyonlar ve bu fonksiyonların değerlendirileceği parametreler dizisinden oluşmalıdır.

Değerlendirilen fonksiyonlar ve parametreler doğrultusunda elde edilen örnek niteliğindeki sonuca göre güçlüden zayıfa doğru bir sıralama elde edilmeli ve rekreasyon, kültür, eğitim, konaklama, alışveriş-eğlence, ticaret, hizmet ve konut gibi fonksiyonlar sıralanmalıdır. Bununla birlikte, fonksiyonların yapılacak kentsel tasarım yarışması ve somut master plan alternatiflerinden hareket edilerek, daha tanımlı ve çeşitliliği sağlanmış parametrelerle ve çok disiplinli bir ekiple değerlendirilmesi, elde edilen sonuçların daha sağlıklı olmasını sağlayacaktır.

Bu değerlendirme mantığı geliştirilmeye açık bir yaklaşım olmasına karşın, yeniden işlevlendirilecek alanların veya yapıların barındıracağı yeni fonksiyonların sistematik bir kurgu ile belirlenebilmesi yönünde yeni açılımlar sunması açısından önem taşımaktadır. Çok disiplinli bir liman alanı dönüşüm projesinin, birçok veri ve değişken doğrultusunda kurgulanacak genel kentsel dönüşüm modeline entegre edilerek, sürecin belirli aşamalarında yararlanılabilecek bir ara model oluşturulması mümkündür. Bu yaklaşımlardan beklenen; modelin uygulanması sonucunda elde edilecek verilerin, kentsel dönüşüm stratejisi (modeli) kurgulanması sürecine etkiyen diğer faktörlerle biraraya getirilip, ortaya çıkacak olan sonuç ürüne katkı sağlanmasıdır.

Günümüzde dünyada yeni oluşan eğilimlere, geğmiş dönemlerde geręekleřmiř kentsel dönüşüm deneyimlerine ve bu örneklerde yer alan planlama yaklaşımlarına bakıldığında çevreye, topluma ve kültürel mirasa maksimum derecede önem verildiği ve sürdürülebilirlik ilkelerinin titizlikle uygulanmaya çalışıldığı görölmektedir.

Özellikle endüstriyel alanların yeni yapılanma örneklerine bakıldığında ise kirletilmiş olan çevrenin temizlenmeye çalışıldığı ve geğmişte yapılan bu yanlışların tekrarlanmaması için büyük bir hassasiyetle sürdürülebilirlik çalışmalarının daha fazla önem kazandığı görölmektedir.

Bunun en güzel örneği ise çalışma kapsamında ele alınan Londra ve bu proje içerisinde yer alan Doklar Bölgesi Projesi'dir. Bu plan kapsamında eski limanın yer aldığı bölgede Thames Nehri temizlenmiş ve çevresinde nitelikli binalar içeren gelişimle birlikte rekreasyonel alanlar planlanmıştır.

Bu çalışma kapsamında incelenen kentsel dönüşüm örneklerinin plan amaçlarında yer alan sürdürülebilirlik ilkesinin altında yer alan liman bölgesi gelişimi konularının ve çıkarımların, ölkemizde geręekleřtirilmek istenen kentsel dönüşüm projelerinde de yer verilmesi uygun olacaktır.

Özellikle, alt merkez olarak geliştirilmesi planlanan Haydarpaşa Liman kentsel dönüşüm alanında, dünyadaki benzer uygulamalara da bakılarak, sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme ilkelerinin tüm süreçlerde kullanılmasının uygun olduğu düşünölmektedir.

Çalışmada, kent içerisinde kalmış liman ve endüstriyel alanların sürdürülebilir gelişme ilkeleri altında kent ile bütünleştirilmesini sağlayacak olan kentsel dönüşüm projelerinin içerisinde yer alması kaçınılmaz olan yeni fonksiyon seçimleri ve yeni arazi kullanım kararlarıyla planlama sürecine katılımı finansal yönlerdende incelenmiş ve geliştirici ile yatırımcı açısından değerlendirilmiştir.

Finansal fizibilite çalışmalarının sonucunda geliştirici ve yatırımcının en çok dikkat ettiği finansal kavram iç verim oran olup Haydarpaşa kentsel dönüşüm alanında yer alan ofis ve turizm kullanımlarında oran en düşük emsalden yola çıkılarak bile % 15-20 seviyelerindedir. Bu yatırımları destekleyici kıyı alan kullanımlarından yat ve kurvaziyer turizminin katkıları projeyi çok daha yatırıma uygun hale getirmektedir.

Haydarpaşa kentsel dönüşüm uygulamasında henüz belirlenmeyen ancak olması muhtemel ortaklık yapısının “kamu sektörüne hizmet sağlama” türüne girdiği açıktır. Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Uygulaması’nda, kamunun, özel girişimciler sayesinde “para harcamadan kamusal arsada proje üretme” mantığıyla hareket etmesi beklenmektedir.

Burada TCDD, elinde bulunan imkanlarla kamusal kaynağın geliştirilmesini amaçlamış, ancak bir diğer görevi olan kamusal yararı koruma ve kollama noktasında planlama kararlarına bakıldığında yetersiz kalmıştır.

Bu duruma gerekçe olarak süreçte, uygulamadan elde edilecek ekonomik gelir ile, TCDD’nin ulaşım yatırımlarında kamusal yararı ön planda tutan uygulamalara imza atılabileceği fikrinin egemen olduğu, kamu temsilcileri tarafından dile getirilmiştir.

Örnek liman alanı kentsel dönüşüm uygulamalarında, kamu ile özel sektör arasında kurulan ortaklık yapılarına bakıldığında, tarafların proje sonrası elde edecekleri karşılıkların net olarak belli olduğu, her iki tarafın da kentsel dönüşüm sürecinde görev ve sorumluluk anlamında birbirlerine müdahale etmediği, “karmaşık olmayan, basit ve net bir ortaklık yapısı” karşımıza çıkmaktadır.

Örnek kentsel dönüşüm uygulamalarında, karar verici mercinin “belediye” olduğu, ancak özel girişimin de karar aşamalarında, talep ve beklentilerini dile getirip bu isteklerini kamuya belli ölçüde kabul ettirerek kısmen kararlarda söz sahibi olduğu görülmektedir.

Haydarpaşa örneğinde ise, süreci yöneten belediyenin, topluma karşı sorumluluklar ve planlama ilkeleri ışığında, mülk sahibi (TCDD), Liman otoritesi (Ulaştırma Bakanlığı) ve diğer planlama otoriteleri arasında kaldığı açıkça görülmektedir. Bu alanda proje geliştirerek elde edilecek imkanın kamusal yarar amaçlı kullanması mümkün iken, bunun yapılmaması, kamunun, süreç yönetiminde elinde yeterli kontrol mekanizmalarının olmadığından değil, dönüşüm sonrası oluşacak değeri tam olarak tahayyül edememesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Somut olarak ekonomik verilerin ortaya konması net bir şekilde projenin ekonomik getirilerinin paylaşılması şarttır.

Sosyal sürdürülebilirlik çalışmaları altında irdelenen yeşil alan kullanımları ve kentsel kalite ölçütlerinin paralel olarak ele alındığı görülmektedir. Kentsel yeşil alanlar üzerine Türkiye ve Avrupa'daki çeşitli standartlar ve yasal düzenlemeler karşılaştırıldığında, İstanbul'da kentsel yeşil alan standartlarının Avrupa şehirleri ortalamasının oldukça altında olduğu görülmektedir. Modern, yeşil ve yaşanabilir bir İstanbul ve kıyı alanları için, öncelikle yeşil alanların bir bütün içinde tasarlanması gerekmektedir. Bu Haydarpaşa da yaşanacak sorunların ve bireylerin yaşam kalitesi problemlerine çözümü “kentsel dönüşüm” dür.

İspanya, İtalya ve İngiltere örneklerinde görülmektedir ki projeler ekonomik ve sosyal getirileri ile kent halkına birçok fayda sağlamıştır. Sadece mekânsal ve fiziksel özelliklerin iyileştirilmesi değil, yerel ekonomik yapının düzeltilmesi ve insanlar arasında fırsat eşitliğinin sağlanması için çalışmalar yapılmıştır. Ülkemizdeki örneklere bakıldığında ise, Haydarpaşa Projesinde de kısıtlı olarak bulunmakla beraber sosyal ve ekonomik yapıya dair detaylı bir öneri verilmemiştir.

Yapılan çalışmaları tek bir açıdan ekonomik temelli bir gayrimenkul geliştirme projesi olarak değerlendirdiğimizde, İstanbul ofis sektöründe A sınıfı ofislere olan gereksinimin artacağı tahminine bağlı olarak, boş ofis alanlarının azalması ve özellikle yeni yapılan plazalarda bulunan yüksek kaliteli ofis kiralarnın artmasıyla bölgede geliştirilecek yeni iş merkezlerine ve ofislere yüksek kiralama ve satış taleplerinin olacağı öngörülmektedir. İstanbul'da ofis binaları, oteller, finans kuruluşları, kongre ve alışveriş merkezlerinin yoğunlaştığı bölgeler incelendiğinde, son yıllarda büyük bir değişimin ve pozitif yönde gelişimin yaşandığı gözlemlenmektedir.

Dört ve beş yıldızlı otellerde her geçen gün %70 ve %80 doluluk oranları ile İstanbul'un bölgesinde en yüksek doluluk oranına sahip şehir olacağı tahmin edilmektedir. İstanbul'daki otellerin çoğu Avrupa Yakası'nda bulunduğu için Asya Yakası her türlü otel arzı açısından yetersiz kalmakta ve yatırıma gereksinim duymaktadır. Gayrimenkul yatırımcıları, yatırdıkları paranın gelecekte getireceği kazancın beklentisi içinde bir risk almaktadırlar. Bu risk, projenin beklenen gelir getirilerini oluşturabilmesiyle ilgili varsayımların etkisine bağlı olarak değişmektedir. Kamu özel ortaklıklarının kurulması ve yatırımcının nihai kararı verebilmesi için gereken süreç ise fizibilite analizleri ile belirlenmektedir.

Çizelge 6.1 : Haydarpaşa Projesinin Genel Künyesi

Mülkiyet durumu	% 84 kamu % 16 özel
Alan büyüklüğü	267,82 ha
Fonksiyon	Liman ve Haydarpaşa Garı
Fiziksel doku	Bina durumu orta-kötü
Projenin gerekçesi	Limanın şehir içerisinde kalması, alanın fonksiyon değişikliğine ihtiyaç duyması
Projenin amacı	Turizm, iş alanları, ofisler ve kültürel tesislerin geliştirilmesi ile alanın bölgesel merkez haline getirilmesi
Düzenleyici Kurum	İBB - TCDD
İşlev değişimi	Turizm + Ticaret + Kültürel Tesis Alanları
Alanın Planlama süreci	* 1995-Kadıköy Geleneksel Çarşı Sit Alanı Koruma İmar Planı, * 1998- Rasimpaşa 1/1000 ölçekli koruma imar planı * 1/5000 Kadıköy Merkez Nazım İmar Planı * 1/5000 Haydarpaşa Liman Gar ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı

Nihayetinde, Haydarpaşa liman alanı gibi kent merkezlerinde sıkışıp kalmış tarihi dokularda, kentsel sit alanlarında, artık kullanılmamakta olan sanayi yapılarında köhneme, kentin ekonomik sosyal ve kültürel koşullarının getirdiği yeniden düzenleme isteği, küresel talepler gibi faktörler nedeni ile yenileşme süreci yaşanacak ve önümüzdeki yıllarda yenileşme proje yatırım ve ortaklıkları önem kazanacaktır.

Bu süreç içinde kent yönetimleri ve aktörlerinin başarılı olabilmeleri için yeni yasal düzenlemelere ve yenilikçi proje yaklaşımlarına ihtiyaç olduğu da açıkça görülmektedir.

Kamu, özel sektör, sivil örgütler ve yerel toplulukların içinde yer aldığı, çok aktörlü proje ortaklıkları ve yukarıdan aşağı örgütlenme yerine aşağıdan yukarı örgütlenme anlayışı bu süreci başarıya götüren diğer önemli faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu organizasyonların dayandığı planlama ilkelerinin sürdürülebilirlik anlamında ortaya konan genel kabulleri içermesi beklenmektedir. Uzun bir zaman dilimini kapsayan, sürdürülebilir ve fiziksel olduğu kadar ekonomik ve sosyal boyutu da kapsayan bu süreçte, yeni bir planlama ve ortaklık, uzlaşma, değer paylaşımı, katılım ve proje finansmanı gibi kavramları kapsayan proje geliştirme anlayışına ihtiyaç olacaktır.

Ülkemizdeki koruma kavramıyla ilgili bakış açısında birçok olumsuz tespit sıralamak mümkündür. Yapılabilecek müdahale, sıralanan olumsuz koşulları olumlu hale getirmektir. Bir dizi sıralanan eksiklikler tamamlanmalı ve yanlışlar varsa düzeltilmelidir. Ayrıntılı olarak daha önce çeşitli başlıklar altında bahsedilen yasal düzenlemeler, fiziksel, sosyal, ekonomik ve alternatif çözümlerle beraber sürdürülebilir koruma politikaları da genel hatları ile dikkate alınmalıdır.

Tarihi çevre bilincinin eksikliği koruma-kullanma politikası eksikliğinde kendini göstermektedir. Yürütülmekte olan kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri, zaman zaman tarihi ve kültürel mekanlar üzerinde tehditler oluşturmakta ve kentler yerel yönetimlerce, doğal limitler ve doğal kaynak özellikleri gözetilmeden fiziksel olarak geliştirilmektedir.

Sit alanlarının spekülâtif amaçlı kullanımlara kolaylıkla açıldığı örnekler görmek mümkündür. Halbuki tarihi ve kültürel mirasın, turizm vb. nedenlerle kentleri canlı tutması, kimlik oluşumunda belirleyici rol oynaması, sürdürülebilirliği desteklemesi, çekim gücü oluşturmaları, en önemlisi kent yaşamını daha anlamlı hale getirmesi ve daha etkin, verimli gayrimenkul geliştirme stratejilerini geliştirilmesi sebebiyle korunması gerekmektedir.

Çizelge 6.2 : Barselona, Londra ve İstanbul kıyı alan kullanımları kıyaslaması

ORTAK NOKTALAR	BARSELONA	LONDRA	İSTANBUL
Kıyı Kenti Olmaları Kent Merkezi Limanına Sahip Olmaları Kruvaziyer Liman Projeleri Tarihi Doku Kıyı Alanlarının Kullanımı	Düz bir sahil şeridi ile Akdeniz'e yönelmiştir. Denizle ilgili pek çok faaliyeti gerçekleştirme imkanı mevcuttur. Barselona Limanı çok daha büyük ve pek çok fonksiyon içeren bir liman ve aktivite merkezidir Barselona kruvaziyer ve yolcu gemileri için bir limana sahiptir ve 10'un üzerinde gemi yanaşabilir. Barselona orta çağla birlikte kent kimliğine girmiş ancak var olan tarihi doku iyi korunarak yaşatılmaktadır. Londra da sanayileşme süreci ile yapılmış konut stoğu ve üretim tesisleri yer almaktadır. Endüstriyel mirasa sahip yapılara rastlanmaktadır. Kıyı şeridi, plajlar, restoranlar, kafeler, yürüyüş yolları, etkinlik alanları, oteller ve rekreasyonlarla donatılmıştır.	Thames Nehri ile alan ikiye bölünmüştür. Suyu dönük faaliyetleri kısıtlıdır. Ancak sanayi sonrası dönüşümde suya yönelik faaliyetlerin arttığı görülmektedir. Londra doklar bölgesinin boşaltılmasına rağmen yılda 12.500 gemi ve 30.000 çalışan ile büyük bir liman aktivitesine sahiptir. Doklar bölgesi ve Thames Nehri kıyısında proje geliştirildiği ve açık denize bakmadığı için kruvaziyer turizmi gelişmemiştir. Londra da sanayileşme süreci ile yapılmış konut stoğu ve üretim tesisleri yer almaktadır. Endüstriyel mirasa sahip yapılara rastlanmaktadır. Merkezde iş alanları ve konutlarla beraber kültürel, eğlence işlevlerinin yaratılmasını, marina fonksiyonunun getirilmesi sağlanmıştır.	İstanbul, coğrafi açıdan boğazı ve Haliç'i ile daha farklı bir avantaja sahiptir. Ancak denizcilik faaliyetleri açısından zayıftır. Liman kapasitesi yetersiz, ulaşım ağları gelişmemiş ama geliştirme potansiyeline sahip limanlardır. İstanbulda Galataport Limanı, Haydarpaşa Limanı ve "Ataport" olarak adlandırılan alan için hazırlanmakta olan projeler mevcuttur. İstanbul da tarihi dokunun tahrip olduğu alanlar mevcuttur. Var olan koruma planları ve yenileme çalışmaları yetersiz kalmaktadır. Kıyı şeridinde kamusal kullanımlar yetersiz olup özel mülkiyet kullanımlarına ve kamu idaresine aittir.

Çizelgelerde de görüldüğü üzere, Haydarpaşa Liman Alanı karşılaştırılması yapılan diğer kıyı alanları ile benzer niteliklere sahiptir. Kıyı Kenti Olmaları, Kent Merkezi Limanına Sahip Olmaları, Kruvaziyer Liman Projelerine Olanak Sağlamaları, Tarihi Dokuya Sahip Olmaları, Bulunduğu Bölgedeki Konumları, Lojistik Merkez Olma Fonksiyonları ve Kıyı Alanlarının Kullanımları açısından birçok ortak nokta ve farklılıklar özetlenmiştir.

Çeşitli kıyı alanı dönüşüm projeleri ile karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi yapılan Haydarpaşa kentsel dönüşüm örneğinde alanın potansiyelleri açısından, geliştirme stratejilerindeki etkinliği ve birçok pozitif değeri bünyesinde bulundurmasını da göz önünde bulundurarak başarılı bir kıyı alanı dönüşüm projesi çıkarmanın mümkün olabileceği görülmektedir.

Yalnız bu projenin süreçlerinin tayininde, fonksiyon seçimlerinde, tüm ilkesel yaklaşımlarda dikkat çeken ve en etkili ölçüt sürdürülebilirliktir.

İBB Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilen Koruma Amaçlı İmar Planı'nda yaklaşımların belirlenmesinde yapılan toplantılar, danışma kurulunun katkıları, koruma kurulunun ve diğer kurumların görüşleri, mekansal planlama kriterleri ve teknik yaklaşımlar büyük rol almıştır.

Ancak Haydarpaşa Kıyı Alanı gibi bir çalışma alanında yol haritasının ve stratejik yaklaşımların, sürdürülebilirlik kapsamında çok daha detaylı, şeffaf ve katılımcı bir planlama anlayışı ile ele alınması gereklidir. Yapılan tüm analizler ve çalışmalar Koruma Amaçlı İmar Plan tekniğinin oluşturulması ve yasallaşması adına mutlaka gerçekleştirilmesi gereken faaliyetlerdir.

Diğer taraftan başarılı bir gayrimenkul geliştirme projesi ortaya koyması açısından yaklaşımın, ilke ve hedeflerin yetersiz olduğu görülmektedir. Sadece finansal açıdan hesaplamaların ortaya konması böylesini büyük bir projede tek başına yeterli değildir.

Tarihi, kültürel yapısı ile turizm bileşenlerini destekleyecek alan kullanımlarının, açık yeşil alanların, sosyal alanların oluşturulması, silüet noktalarının ön plana çıkarılması sadece kamu için değil özel sermaye içinde vazgeçilmez unsurlar olmalıdır.

Çizelge 6.3 : Cenova ve Haydarpaşa Liman dönüşümü projesi verileri

Özellikler	CenovaVeriler	Haydarpaşa Veriler
Toplam alan	700 ha	110 ha
Rıhtım uzunluğu	3000 m	3413 m
Kruvaziyer yanaşma yeri sayısı (terminali)	3 adet	3 Adet olması öngörülmektedir.
Açık alan kullanımı	Fuar ve festival alanları, konser, kongre, spor alanları	Yeşil alan kullanımları, sosyal ve kültürel tesisler, liman hizmet alanı
Kapalı alan kullanımı	Restoran, dükkan, tiyatro, müze, akvaryum	Ticaret birimleri, turizm alanları, hizmet (ofis) alanları, kültür tesisleri, ulaşım hizmet alanları
Önerilen kullanımlar	Feribot ve Kruvaziyer terminalleri Restoranlar Ticari Birimler Tiyatro Salonu Deniz Müzesi Akvaryum	Yat limanı ve yat kulübü, Kurvaziyer limanı, 4 ve üzeri yıldızlı oteller Ticaret alanları ve iş merkezleri, Ofisler, Parklar ve peyzaj alanları, Kültürel ve Sosyal Tesisler Ortalama 1000 kişi (günde)
Yolcu sayısı	8000 kişi (günde)	1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları
Yöntem	Kentsel tasarım yarışması (kazanan; Renzo Piano)	Ticaret ve Hizmet Alanları Turizm Konaklama Tesisleri ve Oteller Kültür Tesisleri Kurvaziyer, Yat ve Megayat Limanı
İşlevler	Akvaryum binası Performans alanı Araç yolu, yaya yolu ve otoparklar (400 araç)	Siloların korunması ve kültürel tesis olarak işlevlendirilmesi, Gar binasının korunması ve kültürel tesis olarak işlevlendirilmesi
Endüstriyel mirasın değerlendirilmesi	Vinç şekilli gözlem kulesi Pamuk deposu ve gümrük binası; depo binası Tüm diğer eski obje ve yapıların restore edilerek kullanılması	

Endüstriyel ve kültürel miras alanlarının ekomiye kazandırıldığı, farklı kullanımlarla tekrar canlandırıldığı birçok Dünya örneğinde görmekteyiz ki bu alanlar doğru yaklaşım ve kullanımlarla yerel ve uluslar arası ölçekte çekim ve cazibe merkezleri olmaktadır. Çevresindeki sosyal ve ekonomik yapıya büyük katkı sağlayan bu alanların dönüşümü ve etkin kullanımı alanda yeniden inşa edilecek diğer kullanımlarla entegre olduğunda gerçek anlamda başarısını ortaya koymaktadır.

Haydarpaşa kıyı alanı sadece TCDD'nin ulaşım faaliyetlerine kaynak aktarması adına bir an önce projelendirilip diğer gayrimenkul projeleri gibi özel bir şirkete hasılat paylaşımı modeliyle ihale edilecek bir alan değildir. Yapılan tüm çalışmaların bu gözle değerlendirilip çalışmalarda çekinceler gören taraflarında katılımı ve görüşlerine mutlaka yer verilmelidir. Planlama ve proje geliştirme yaklaşımlarının ortak vizyonunda geliştirilecek sürdürülebilir bir Haydarpaşa dönüşümü ve Koruma Planı yaklaşımı diğer büyük ölçekli projelere de bir altlık, kaynak ve örnek teşkil edecektir.

Endüstriyel miras, 2003 Temmuz ayında imzalanan Endüstriyel Miras İçin Nizhny Sözleşmesi'nde yer alan tanıma göre "tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değeri olan endüstriyel kültürden arta kalanları içermektedir. Arta kalanlar ya da endüstriyel kalıntılar, endüstri ile ilişkili yapılar ve makineler, imalathaneler, fabrikalar, maden ocakları, rafineriler gibi üretim alanları, depolar ve dükkanlar, enerjinin üretildiği, dağıtıldığı ve kullanıldığı alanlar, ulaşım ve buna ilişkin tüm altyapılar ve bunların yanı sıra konut, eğitim vb endüstri ile ilişkili tüm sosyal aktivite alanlarından oluşurlar". Bu anlamda Haydarpaşa içinde barındırdığı her türlü işlev ve özellikleriyle bir endüstriyel miras alanıdır (Tmmob Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Görüşü, 2009)

Mevcut yasaların tanımladığı, endüstriyel miras kavramına vurgu yapan, bilimsel ve rasyonel ölçütler gözetilerek hazırlanan, Tarihi Yarımada ve Haydarpaşa'nın silüetine olumsuz etkiler yapmayacak, geri planında büyük alışveriş merkezleri, yoğun ofis yapıları yerine, liman ve gar işlevlerini tamamlayacak anlam ve içeriğe sahip, çağdaş bakış açılarıyla tasarlanıp yorumlanmış işlevlerin yer aldığı, kültür, sanat, eğitim ve rekreasyon faaliyetlerinin kamusal açık / kapalı alanlarda en üst noktada temin edildiği bir Haydarpaşa dönüşümü için sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda yöntemler belirlemek, kararlar almak vazgeçilmez unsurlardır.

Endüstriyel mirası korumanın ana öğelerinden biri olarak kıyı alanında biçimlenen ve mevcut olan yapılara, bir “endüstriyel kültür miras alanı” olarak yaklaşılması, müzeler, sergi salonları ve kültür yapılarıyla desteklenmesi sürdürülebilirlik açısından da gerekli yaklaşımlardır. Avrupa’daki örnekleri incelediğimizde, sanayi üretiminin uzaklaşmasıyla finans, bilgi ve imaj üretim merkezleri haline gelen kentler, küreselleşen dünyada diğer kentlerden öne çıkabilmek için kıyasıya bir rekabet içindedirler. İmaj ve turizm ticareti yapabilmek için tarihlerini ve kültürlerini koruyarak farklılaşma ve kendi miras değerlerini bir marka haline getirerek öne çıkarma çabası vardır. Endüstriyel alanların dönüşüm projeleri fiziksel, sosyal, ekonomik açılardan büyük katkı sağlarken, aynı zamanda projelerin tanıtımıyla kentin de tanıtımının yapılmasını sağlamaktadır.

Sonuç olarak, Haydarpaşa Bölgesi’ndeki değişen ihtiyaçlar doğrultusunda, İstanbul’un tek merkezliliğine karşı, turizm ve ofis kullanımları ile ticaret, rekreasyon, kültür ve sosyal tesisler (tiyatrolar, konser salonları, kongre merkezi, yat limanı, kurvaziyer limanı) geliştirilmek istenmektedir. Yapılan çalışmayla alternatif yeni bir merkez yaratmayı amaçlayan planlama anlayışının, sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda ele alınmadığı ve planlama sürecinin sistematik bir kurgu çerçevesinde şekillenmediği görülmektedir.

Özetle, Türkiye’de liman alanı dönüşüm projelerinin ilkesel yaklaşımlarının belirlenmesinde ve kentsel kıyı alanlarının eylem planlarının geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramı planlama otoriteleri tarafından yeterince ele alınmamaktadır. Alanın planlama çalışmaları esnasında yapılan analiz çalışmalarında ve ilke kararlarının oluşturulmasında fiziksel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik bileşenlerinin sadece belirli kısımları, kısıtlı ölçeklerde arazi kullanımı ve yapılaşma şartlarına yansıtılmıştır. Oysaki bu ölçekteki büyük kentsel dönüşüm projelerinde sürdürülebilir gelişme kavramının çalışmanın vizyonunun oluşturulmasından başlayıp, tüm aşamalarında belirleyici unsur olarak yer alması gerekmektedir.

Bu çalışma amaçladığı doğrultuda, dünyadaki diğer projelerle karşılaştırılmalı olarak ülkemizde kentsel kıyı alanlarının mekansal planlama anlayışı ile imar planlarının hazırlanması çerçevesinde alanın korunması, yenilenmesi, yeniden canlandırılması ve geliştirilmesinde sürdürülebilirlik kavramının pratikte ve tüm uygulama süreçlerinde nasıl ele alındığını Haydarpaşa örneği üzerinden tanımlamaya ve değerlendirmeye yönelik bir çalışma ortaya koymuştur.

KAYNAKLAR

- Akkar, Z. M.**, 2006. Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı 'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını* Sayı:36, 2006/2. s. 29-37.
- Alkay E., Ocakçı M.**, 2000. Kentsel yeşil alanların ekonomik değerlerinin ölçülmesinde kullanılabilecek yöntemlerin irdelenmesi, *İTÜ Dergisi*, Mimarlık, Planlama, Tasarım, Cilt 2 Sayı 1, 60-68
- Bakan, K., Konuk G.**, 1987. Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, *TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayını*, No: U5, Ankara
- Başman, A. F.**, 2009. Tarihi Liman Alanlarında Endüstriyel Mirasın Korunması; Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Bimtaş Planlama Grubu**, 2006. “Mekansal Modeller ve Eylem Alanları Sonuç Raporu”, İstanbul Mekansal Gelişme ve Dönüşüm Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul
- Breen, A., Rigby D.**, 1194. Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge, *McGraw-Hill*: Newyork
- City of Gardena, 2005.** Redevelopment Brochure.
- Chaline, C.**, 1995, “Change & Restructring Restructring Neglected Port Areas Redevelopment “, City and Port, Paris
- Cochrane, A.**, 1999. Just Another Failed Urban Experiment? *The Legacy of Urban Development*, p.2., UK
- Conway, B. D. & Arnold, A. L.**, 2003, “Historic Preservation and Land Use”, State Historic Preservation Office.
- Deniz Sektörü Raporu**, 2007. Deniz Ticareti Odası Yayınları, İstanbul
- Detr.**, 1997. Building Partnerships for Prosperity; Sustainable Growth, Competitiveness and Employment in the English Region, Transport and the Regions, UK, CM 3814, London, p.151.
- Dong, L.**, 2004. Waterfront Development. A Case Study Of Dalian, China, *Yüksek Lisans Tezi*, Waterloo.
- Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y. ve Berköz, L.**, 1993. İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları, Literatür Yayınları, İstanbul
- Dökmeci V., & Kubat A. S.**, 1991. Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması, *Yapı Dergisi*, 144, 44-51.
- Erder, L.**, 1975. Factory Districts in Bursa during the 1860's, *METU Journal of Architecture*, 1(1), 85-96.

- Erdoğan E.**, 2006. Çevre Ve Kent Estetiği, *ZKU Bartın Orman Fakültesi Dergisi* Yıl: 2006 Cilt 8 Sayı 9, 68
- Ergun, N.**, 2004. Kentsel Yenileme Metodları Ders Notları
- Eşkar, F.**, 1997. Liman Kentlerinin Yenilenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- European Commission** 1999. European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU
- Fainstein, S.**, (1994): The City Builders: Property Politics and Planning in London and New York; MA: Blackwell, Cambridge
- Fraser, C.; Couch, C. And Percy, S.**, 2003. Review; in Couch, C.; Fraser, C.; Percy, S. (ed.); *Urban Regeneration in Europe*; Oxford: Blackwell Science, 210-217
- Gibson M., Kocabas A.**, 2001. The Sustainable Urban Regeneration – Recent Developments In UK and European Practice, Course Papers, İstanbul
- Gibson, M. S., Langstaff M. J.**, 1982. An Introduction to Urban Renewal, Londra: Hutchinson, s.12. 384 s.
- Gittell, R.J.** 1992. Renewing Cities. Princeton University Press, New Jersey. 232 p.
- Goodwin, R. F.** 1999. Redeveloping deteriorated urban waterfronts: the effectiveness of U.S. Coastal Management Programs. *Coastal Management*, 27,239-269.
- Gospodina, A.**, 2001. Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities. *Cities*, 18(5), 285-295.
- Gökbulut, Ö.**, 1996, Kentsel Yenilemenin Değişen Anlam ve Boyutları, *Planlama Dergisi*, Sayı:1996/1-4, ŞPO, Ankara
- Gülersoy Zeren N.**, 1995. Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarında bir örnek Londra Docklands, *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, İTÜ Mim Fak. İTÜ Çevre ve Şehircilik UYG-AR Merkezi Renkler Matbaası, İstanbul
- Gürler E.**, 2003. Kentsel Yeniden Üretim Sürecinde Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 11-13 Haziran, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Hall, P.**, 1993. “Waterfronts: A New Urban Frontier”, Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water, Venice
- Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A.**, 1992. Europe Port Cities in Transition, *Belhaven Press*, London
- Hoyle, B., Pinder, D.**, 1993. “Cities and the sea : change and development in contemporary Europe, Oxford: Pergamon”, England
- Hoyle, B. S. & Pinder, D. A. (Eds.)** 1981. *Cityport Industrialization and Regional Development*. Oxford: Pergamon Press.
- TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi**, 2009. Haydarpaşa Gar Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planları Hakkında Görüş

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi**, 2008. Gelecek Perspektifinde Haydarpaşa Arama Konferansı Sonuç Raporu, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi**, 2008. 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası K.A.N.İ.P. ve 1/1000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası K.A.U.İ. P."na Yönelik Analitik Etüdler Raporu, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi** 2001, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası- Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları*
- İstanbul Lojistik Sektörü Değerlendirmeleri** 2008. İstanbul Lojistik Sektörü Değerlendirmeleri Raporu, İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi, İstanbul
- İstanbul Teknik Üniversitesi**, 2005. "İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme İş'i", Sonuç Raporu, İTÜ, İstanbul.
- Johnson, N. & Tashman, J.**, 2002. Urban Renewal in Oregon History, Case Studies, Policy Issues, and Latest Developments, Portland Development Commission
- Kahraman, T.**, 2006. İstanbul Kentinde Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Süreçleri, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 93, 1300-7319.
- Kam, M.**, 2001. "Comments on People First-a Caring Approach to Urban Renewall", Urban
- Kaplan, A.**, 1995. Doğal Ve Kültürel Değerlerce Zengin Kıyı Mekanlarına Yönelik Peyzaj Planlama Yönteminin Foça Örneğinde Ortaya Konması Üzerine Araştırmalar, *Doktora Tezi*, E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir
- Karabey, H.**, 1978. Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, *Doktora Tezi*, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Karaoğlu, Z. B.**, 2009. Haydarpaşa Limanı ve Çevresini Kentle Bütünleşmesi Sorunsalına Yönelik Bir Değerlendirme, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Keleş, R.**, 1993. Kentleşme Politikası, 2.Basım, s.439, *İmge Kitabevi*, İstanbul
- Keleş, R.**, 1998. Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, *İmge Kitabevi Yayınları*, Ankara. 224
- Kılıç A.**, 1999. Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, *Doktora Tezi*, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Kodal, H.**, 2006. Gayrimenkul Geliştirme Projelerinin Stratejik Planlanması Ders Notları (yayınlanmamış), İ.T.Ü., Gayrimenkul Geliştirme Bölümü. İstanbul
- Köksal, T.Gül.**, 2006. İstanbul Kıyılarındaki Endüstri Mirasının Bugünü ve Geleceği, Kıyı Kullanımı ve Kıyı Mimarisi, *Mimarist*, Sayı.19, (Sf. 47-50)

- LDDC** 1982. *London Docklands Development Corporation Annual Report and Accounts* 1981/82
- LDDC**, 1997. A Strategy for Regeneration; The Planning and Development Strategy of the LDDC
- Lorenz, D.**, 2008. Sustainable Property Investment & Management, <http://www.rics.org> (08/04/2009)
- McCarthy, J. & Pollock, S.H. A.**, 1997. Urban Regeneration in Glasgow and Dundee: a Comparative Evaluation, *Land Use Policy*, Vol. **14**, No. 2, p. 137-149
- Meyer, H.**, 1999. City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing Relationships Between Public Urban Space and Large Scale Infrastructure; Utrecht: International Books
- Murtag H B ve McJay, S.**, 2003. Evaluating The Social Effects of The EU Urban Community Initiative Program Europe Planning Studies , Vol **11**, no 2, 2003
- Newman, P.**, 2007. Steering Sustainability in an Urbanizing World: Policy, Practice and Performance, *Ashgate Publishing Company*. Amerika Birleşik Devleti. S. 17-30. 272 s.
- ODPM**, 2004. “Creating Local Development Frameworks, A Companion Guide to PPS 12”, Office of the Deputy Prime Minister, Birleşik Krallık
- OECD**, 1998. Best Practices in Local Development, 1998. OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) LEED (The Local Economic and Employment Development Programme) Services on behalf of the Association of Oregon Redevelopment Agencies
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi**, 2005. İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma Ve Model Geliştirme İşİ”, Sonuç Raporu, Mim. Fak. Arş. Tasarım Planlama ve Uygulama Merkezi, ODTÜ, Ankara.
- Özden P.P.**, 2002. Yasal ve Yönetmelik Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Türkiye
- Keskin, Z.**, 2007. İstanbul’da Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılımının Nüfus, İstihdam ve Ulaşım Açısından Analizi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Kıran, K.**, 2008. Türkiye’de Kıyı Kullanımı ve Planlaması, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Özkan, S.**, 1996. “Mevcut Planlama Pratiğinde Toplum Yararı Yaklaşımının Değerlendirilmesi- İstanbul Örneği”, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Peiser, R. B., Frej, A. B.**, 2003. Professional Real Estate Development: *The ULI Guide to the Business. Second Edition. ULI-the Urban Land Institute*, Washington, Amerika Birleşik Devleti. 397 s.

- Project for Public Spaces**, 2000. How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces, New York
- Rafferty, Laurel & Holst, Leslie**, 2004. Remaking The Urban Waterfront, *Urban Land Institute*, Washington D.C.
- Roberts, P.**, 2000. The Evolution, definition and Purpose of Urban Regeneration; in Roberts, P. and Sykes, H. (ed.) *Urban Regeneration: A Handbook*; British Urban Regeneration Association, 9-36
- Rodney B., Clark P.**, 2000. Financing Urban Regeneration, Real Estate Finance and Investment Research Paper No. 2000.04, "Property Investment in Urban Regeneration", *Property Economics & Finance Research Network* (PEFRN) Seminar, p.4, Ulster University, North Ireland, UK
- Roos S.J.**, 1999. Public-Private Partnerships in Downtown Revitalisation, Master of City and Regional Planning, University of Texas, Arlington, US, p.1-5.
- Rui, L.**, 2003, Urban Renewal at Neighborhood Level A case study of Huangjiadun Neighborhood in Wuhan City, *International Institute for Geo-Information Science And Earth Observation*, Enschede, The Netherlands
- Rypkema, D. D.**, 2005. Celebrating Our Urban Heritage Globalization, Urban Heritage, and 21st Century Economy, *Global Urban Development* Volume 1, Issue 1
- Shubart, E. & Makarewicz, C.**, 2002. "Historic Preservation: Old Buildings as New Tools for Sensible Growth", Volume 2, Number 2, Campaign for Sensible Growth, Chicago
- Şahin, Z. S.**, 2003, İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (PSEUDO) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri*, Sayfa: 89-101, TMMOB Şehir Plancıları Odası, İstanbul
- Şengül, E.**, 1995. Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Tabanlıoğlu, M.**, 2002. "Galataport", Tabanlıoğlu Mimarlık Ofisi Arşivi
- Turok, I.**, 2004, Uluslararası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu İstanbul 2004, Küçükçekmece Belediyesi, İstanbul
- Urkun Bowe İ.**, 2008. Comparative Analysis of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance For Policy For The Haydarpaşa Port And Surroundings, *Yüksek Lisans Tezi*, Şubat 2008, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara
- Url-1** <<http://www.porto.genova.it/porto/>>, alındığı tarih 20.05.2010.
- Url-2** <<http://www.portofrotterdam.com/>>, alındığı tarih 20.05.2010.
- Url-3** <<http://www.tcdd.gov.tr/>>, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-4** <<http://www.arkitera.com/>>, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-5** <<http://www.gemiturlari.com/>>, alındığı tarih 10.01.2009.

- Url-6** <[http:// www.ibb.gov.tr/](http://www.ibb.gov.tr/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-7** <[http:// www.itudergisi.itu.edu.tr/](http://www.itudergisi.itu.edu.tr/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-8** <[http:// www.marmaray.com/](http://www.marmaray.com/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-9** <[http:// www.wikipedia.com/](http://www.wikipedia.com/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-10** <[http:// www.icip05.org/genova.htm/](http://www.icip05.org/genova.htm/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-12** <[http:// www.canarywharf.com /](http://www.canarywharf.com/) >, alındığı tarih 20.05.2010.
- Url-13** <[http:// www.google.earth.com/](http://www.google.earth.com/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-14** <[http:// www.tauntondeane.gov.uk/](http://www.tauntondeane.gov.uk/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Url-15** <[http:// www.lddc-history.org.uk/](http://www.lddc-history.org.uk/) >, alındığı tarih 20.05.2010.
- Url-16** <[http:// www.papthecoastcentre.org /](http://www.papthecoastcentre.org/) >, alındığı tarih 10.01.2009.
- Uysal, Ü.**, 2005. Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpazarı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Ward, S. V.** 2004. Planning and Urban Change; London: Sage

EKLER

EK A.1 : İlgili Kanunlar

EK B.1 : Kurum Görüşleri

EK C.1 : Nakit Akış Tabloları

EK A.1 : İLGİLİ KANUNLAR

5234 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 17 09 2004)

Geçici Madde 5. Mülkiyeti Hazineye ait İstanbul İli, Üsküdar İlçesi, Selimiye ve İhsaniye mahallelerinde bulunan ve Haydarpaşa Limanı olarak kullanılan taşınmazları, üzerindeki muhdesatı ile birlikte ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanı yetkilidir.

Bu taşınmaz mallarla ilgili olarak imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plân ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilân ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tâbi olmaksızın, her ölçekteki imar plânını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir.

Plân hazırlama ve onaylama işlemleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görülen birimince, ruhsat ve plân uygulama işlemleri ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı il teşkilatınca yerine getirilir. Kesinleşen plânlar ilgili belediyelere tebliğ edilir. Bu plânların uygulanması zorunludur. Bu maddenin birinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları, ikinci fıkrasının uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemeye ise Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilidir.

5335 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 21 04 2005)

Madde 32. T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü mülkiyetindeki işletmecilik fazlası taşınmazların satılarak veya devredilerek satış veya devir bedellerinin yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakım ve onarımı ile iyileştirilmesinde kullanılması kaydıyla, taşınmazların satış veya devrine T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu yetkilidir.

Özelleştirme Yüksek Kurulunca özelleştirme programına alınan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğü kullanımındaki liman sahaları içinde kalan Hazineye ait taşınmazlar, talep edilmesi halinde bedelsiz olarak TCDD Genel Müdürlüğüne devredilir.

Devri mümkün olmayan taşınmazlar ile liman sahasında kalan Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde TCDD Genel Müdürlüğü lehine bedelsiz olarak 49 yıllığına sınırlı ayni hak tesisine veya bedelsiz kullanma izni verilmesine Maliye Bakanlığı yetkilidir.

Liman sahasında kalan Hazinesin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ile Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kullanımına ilişkin olarak, TCDD Genel Müdürlüğü adına tahakkuk ve tebliğ edilen ecri misillerin tahsilinden vazgeçilir. Daha önce tahsil edilmiş ecri misil bedelleri iade edilmez.

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, taşınmazların alımı, kamulaştırma, parselasyon, tevhit, ifraz, irtifak hakkı tesisi ve terkini işlemleri; katma değer vergisi hariç her türlü vergi, resim, harç, döner sermaye ve hizmet ücretlerinden muaftır.

TCDD Genel Müdürlüğü, taşınmazlarının satışı ve değerlendirilmesi uygun görülen yerler için 4.1.2002 tarihli ve 4734 sayılı Kanuna tâbi olmaksızın, 28.7.1981 tarihli ve 2499 sayılı Kanuna tâbi ekspertiz şirketlerine rayiç bedel tespit ettirmeye, gerçek ve özel hukuk kişilerine her ölçekteki imar planlarını yaptırmaya, ilan, reklam, proje, kontrollük, danışmanlık veya pazarlama gibi konularda hizmet satın almaya ve bütün bu giderler için satılan ve değerlendirilen taşınmazların tahsil edilen bedellerinin % 2'sini geçmemek üzere bu bedellerden ödeme yapmaya yetkilidir.

5793 Nolu Kanun (Kabul Tarihi 24 07 2008)

Madde 43. 21/4/2005 tarihli ve 5335 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 32 nci maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve aynı maddeye bu fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş, son fıkrasının ilk iki cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddenin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) Genel Müdürlüğünün mülkiyetindeki taşınmazlardan yatırım planları, işletmecilik esasları ve bu konuda oluşturulacak komisyonun teknik değerlendirmesi dikkate alınarak işletmecilik fazlası taşınmazların belirlenmesine ve bu taşınmazların satışına karar verilmesine TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir.

İmar planında TCDD alanı veya TCDD hizmet alanı olarak ayrılan taşınmazlar ancak imar planı değişikliği yapılarak satışa konu edilebilir. Satış bedelleri TCDD tarafından yeni demiryolu inşaatı ve mevcut demiryollarının bakımı, onarımı ve iyileştirilmesi ile demiryolu araçlarının temininde kullanılır.

TCDD Yönetim Kurulu, Genel Müdürlükte taşınmazların idaresinden sorumlu genel müdür yardımcısı ve daire başkanı, mali işler daire başkanı, yatırım ve planlamadan sorumlu daire başkanı ve emlak şube müdüründen; bölge müdürlüklerinde taşınmazlardan sorumlu bölge müdür yardımcısı, taşınmaz idaresinden sorumlu müdür, yol müdürü, mali işler müdürü ve emlak şefinden oluşan değer tespit komisyonunu, yedek üyeler de dahil olmak üzere görevlendirir.

TCDD Yönetim Kurulu, Genel Müdürlükte mali işlerden sorumlu genel müdür yardımcısı, taşınmaz idaresinden sorumlu daire başkanı, hukuk müşaviri, mali işler daire başkanı ve taşınmaz dairesi ihale şube müdüründen; bölge müdürlüklerinde mali işlerden sorumlu bölge müdür yardımcısı, hukuk müşaviri, taşınmaz idaresinden sorumlu müdür, mali işler müdürü ve taşınmaz ihale birim şefinden oluşan ihale komisyonunu, yedek üyeler de dahil olmak üzere görevlendirir.

İşletmecilik fazlası taşınmazların kamu kurum ve kuruluşlarına ihale yöntemine tabi olmaksızın satışına ve satış bedelinin dörtte birini peşin, kalan bedele kanuni faiz uygulanmak suretiyle iki yılı geçmemek üzere taksitlendirilmesine ve uygulamaya ilişkin usul ve esasları belirlemeye TCDD Yönetim Kurulu yetkilidir. Toplu Konut İdaresi Başkanlığına yapılan satışlarda mülkiyetin devri TCDD tarafından takyidat konulmaksızın ve teminat alınmaksızın peşinatın ödenmesinden sonra gerçekleştirilir.”

“Satışı ve değerlendirilmesi düşünülen taşınmazların, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından çevre imar bütünlüğünü bozmamak kaydıyla yapılan veya yaptırılan her ölçekteki imar ve parselasyon planları, büyükşehir belediye sınırları içerisinde kalan alanlar için büyükşehir belediye meclisi tarafından, il, ilçe ve belde belediye sınırları ile mücavir alanları içerisinde kalan alanlar için ilgili belediye meclisleri tarafından, diğer yerlerde ilgili valilik tarafından, planların belediyelere veya valiliğe intikal ettiği tarihten itibaren üç ay içerisinde aynen veya değiştirilerek onaylanması suretiyle yürürlüğe girer.

Üç ay içerisinde onaylanmayan planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından re'sen yürürlüğe konulur.”

Ayrıca, TCDD’ye ait işletmecilik fazlası taşınmazlardan TCDD Yönetim Kurulunca uygun görülenler 4046 sayılı Kanun çerçevesinde özelleştirilmek üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bildirilir. Bunun üzerine söz konusu taşınmazlar Özelleştirme Yüksek Kurulunca özelleştirme kapsam ve programına alınır. Özelleştirme uygulamasına ilişkin iş ve işlemler 4046 sayılı Kanuna göre Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yürütülür. Özelleştirme uygulamaları sonucunda elde edilecek gelirler, özelleştirme giderleri düşüldükten sonra tahsilini izleyen on beş gün içerisinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca TCDD Genel Müdürlüğüne aktarılır.

EK B.1 : KURUM GÖRÜŞLERİ

Bayındırlık ve İskan Bak. Teknik Araş.ve Uyg.Gen.Müd;

TCDD alanları için 5335 sayılı kanun ve bu kanunun 32.maddesini değiştiren 5793 sayılı kanunun 43. maddesi ile 5234 sayılı kanunundan bahsedilmiş ve bu alandaki imar planı onayı işleminin sanki 5793 sayılı kanun kapsamında yapılacağı izlenimi hissedildiğinden sözkonusu alana ilişkin özel olarak çıkarılmış bulunan 5234 sayılı kanun olduğu belirtilerek bu alandaki imar planı işlemlerinin 5793 sayılı kanunun doğrultusunda değil, 5234 sayılı kanun uyarınca yapılması gerektiği; Planlama alanının hassasiyeti itibariyle diğer alanlar gibi normal bir planlama süreci ile değil katılımın üst seviyede sağlanacağı bir planlama süreci ile planlanmasına karar verilmesi gerektiği ve bu vesile ile akademisyenler ile TCDD ve İBB katılımı ile bir danışma kurulunun oluşturulduğu anlaşıldığından sözkonusu danışma kurulunda onama kurulu olan bakanlığın yer alması gerektiği;

Sözkonusu alanın iki farklı alandan oluştuğu, birincisinin dolgu yapılmak suretiyle kullanılan ve bugün haydarpaşa limanı olarak kullanılan bölge, diğerinin ise kıyı kenar çizgisinin kara yönünde kalan haydarpaşa garı ve geri sahası olarak kullanım alanından meydana geldiği, bu alandan yapılacak onay işlemlerinin hem 3621 sayılı kıyı kanunu hem de 5234 sayılı kanun uyarınca birlikte ele alınıp onaylanacağı ve bundan dolayı söz konusu alanda getirilecek kullanımlarda kıyı kanunu hükümlerinin de dikkate alınarak oluşturulması gerektiği;

Haydarpaşa gar, liman ve geri sahası planlamam çalışmalarının sentez ve değerlendirmelerden anılan alan için getirilecek kullanım kararlarının yerlerinin tam olarak belirlenemeyeceğinden dolayı bir an evvel planlamaya ve uygulamaya esas teşkil edecek 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarının hazırlanarak kullanım kararlarının belirlenmesi ve bu planlama çalışmaları sırasında alanın çevresinde yer alan kullanımların da dikkate alınması gerektiği;

Planlama çalışmalarının, bir anlamda küçük bir alan için yapılmış dönüşüm projesi olduğu ve bu projenini bakanlığımızca da desteklendiği, bundan dolayı planlama çalışmalarının hem mevcut durumu değerlendirerek hem de istanbul'un geleceğini düşünerek yapılması gerektiği belirtilmiştir.

Kültür ve Turizm Bak. Kültür Var. ve Müzeler Gen. Müd.;

Unesco Dünya Miras Sözleşmesi ve uygulama rehberindeki hususlara doğrultusunda komitenin aldığı kararlara dikkate alınarak Tarihi yarımada'nın görsel bütünlüğü ve özgünlüğü bozulmadan çalışmaların yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

İstanbul. 5 Numaralı. Kültür ve Tab. Var. Koruma Kurulu;

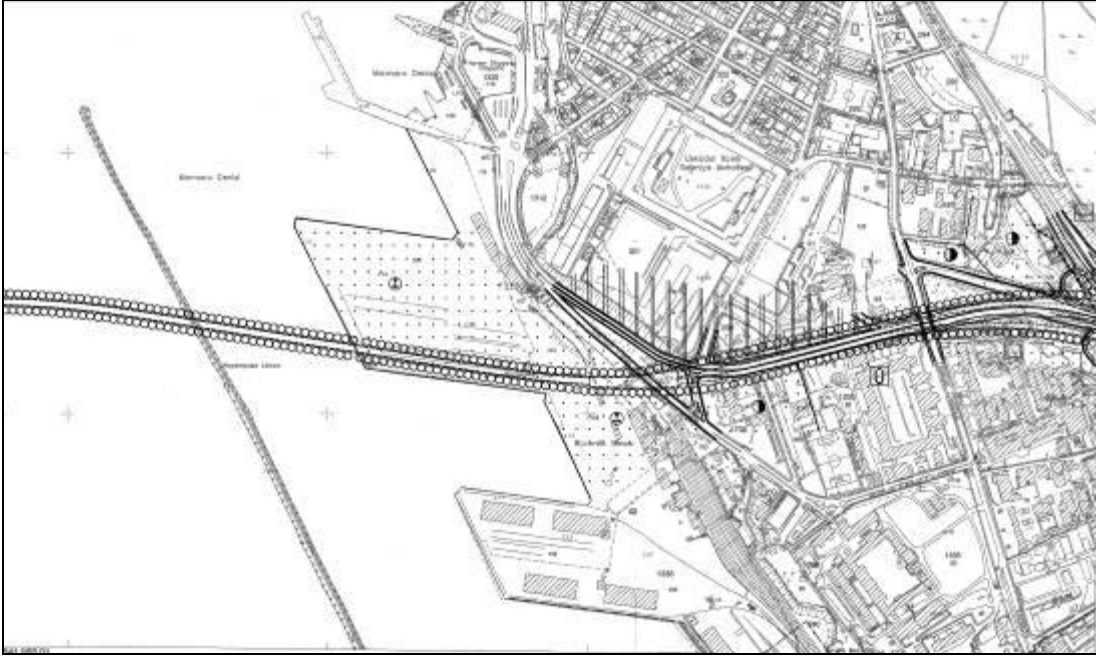
Kadıköy ilçesi 54 pafta, 240 ada, 1 parsel sayılı yerde bulunan Haydarpaşa Garı ve çevresi İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 26.04.2006 gün ve 85 sayılı kararıyla "Kentsel ve Tarihi Sit" olarak tescil edilmiştir.

İstanbul. 6 Numaralı. Kültür ve Tab. Var. Koruma Kurulu;

Kurvaziyer liman planlanırken Gata, Selimiye, Marmara Tıp Fakültesi vb. tarihi binaların, bölgenin ulaşım ağının dikkate alınması, ayrıca daha net kararlar ortaya çıkınca yeni bir STK toplantısı yapılması gerektiği belirtilmiştir.

Ulaştırma Bak. DLH Genel Müdürlüğü;

Haydarpaşa gar sahasının sınırına yakın bölgeden Marmaray Projesi Güzergahı geçmekte olup, Kadıköy Kartal Raylı Ulaşım Sistemi ile İbrahimağa istasyonunda entegrasyon sağlanacaktır. Bu itibarla, Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahasını kapsayan alan konusunda çalışmaları sürdürülen ve Kadıköy'den Üsküdar'a kadar olan bölgeyi etkileyecek söz konusu proje nedeniyle oluşacak yolculuk talepleri, Marmaray Projesi kapsamında bulunan ve bölgede yer alan Söğütluçeşme, İbrahimağa ve Üsküdar istasyonları ile raylı toplu taşıma sistemi ile karşılanacaktır. Ancak söz konusu projede, Marmaray Projesi kapsamında İbrahimağa'da İstanbul Büyükşehir Belediye başkanlığınca onaylanan projeye göre gerçekleştirilecek karayolu kavşak projesinin de dikkate alınmasının uygun olacağı mütalaa edilmektedir.



Şekil B.1 : DLH tarafından çalışmaları yürütülen Lastik Tekerlekli Boğaz Geçiş Tüneli (Avrasya Tüneli) (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Ulaştırma Bak. TCDD İşletmeleri Genel Müdürlüğü;

Bir molün kurvaziyer olarak ayrılması, tramvay hattıyla demiryolu işletme alanının çakışmaması, alanda bulunan binaların cephelerinin giydirilmesi, sürdürülebilir plan kararlarının alınması, gelen kurum görüşlerinin kendilerine de verilmesi gerekliliği belirtilmiştir.

İ.B.B. Ulaşım Daire Başkanlığı;

Karayolu Ulaşım Sistemleri;

Planlama alanı ve yakın çevresinde planlama çalışmaları kapsamında göz önüne alınması gereken Karayolu akslarına ilişkin projeler, "Kadıköy, Harem - Kartal Kavşağı arası D-100 Kuzey - Güney Yanyolları ve çevresinde yol, kavşak uygulama projesi", " İbrahimağa - Nautilus çevresi yol düzenleme projesi" ve DLH tarafından çalışmaları yürütülen "Karayolu Tüp Geçiş Projesi"dir.

Bu doğrultuda yukarıdaki projeler göz önüne alınarak; Haydarpaşa planlama alanı içerisinde karayolu ulaşım sistemine ilişkin çalışmalar, fonksiyon alanlarının oluşturacağı ulaşım taleplerinin ve otopark kapasitelerinin belirlendiği ulaşım etütleri sonucunda oluşturulmalıdır.

Raylı Sistemler ve Deniz Ulaşımı;

Proje alanı ve yakın çevresindeki raylı sistem hatları, Demiryolu Tüp Geçişi (Marmaray) Hattı, Kadıköy - Kartal Raylı Sistem Hattı ve mevcut Banliyö Hattı'dır.

Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri sahası planlama çalışmaları kapsamında ise fonksiyon alanları ve Üsküdar - Kadıköy ilçeleri arasındaki ulaşım sürekliliğini sağlaması amacıyla sahil aksı boyunca cadde tramvayı hattı önerilmektedir.

Haydarpaşa Planlama alanında; TCDD mülkiyetindeki konteynır limanının kent merkezinden desantralize edilmesi ve Haydarpaşa kıyı alanının Yolcu Limanı olarak yeniden düzenlenmesi kararı kapsamında; yolcu limanının ve liman kapsamında yer alacak fonksiyonların oluşturacağı ulaşım taleplerinin yapılacak ulaşım etütleri ile belirlenmesi ve ihtiyaca uygun çözüm önerilerinin geliştirilerek (yol bağlantıları, giriş-çıkışlar, otopark kapasitesi ve düzenlemeleri v.s) tarafımızdan görüş alınması gerekmektedir.

Yolcu limanı fonksiyonu beraberinde, bölgede deniz ulaşımının payının artırılması ve limana gelen yolcuların ulaşımın kuvvetlendirilmesi amacıyla limana yakın bir noktada deniz ulaşımına hizmet edecek bir yolcu iskelesi planlanmalıdır.

Ayrıca Harem bölgesi de planlama çalışmaları kapsamında deniz ulaşımı yönünden kuvvetlendirilmeli ve yolcu iskeleleri düzenlenmelidir.

Planlama çalışmaları kapsamında önerilen plan kararlarının yukarıda açıklanan ulaşım sistemi göz önüne alınarak oluşturulması, önerilen fonksiyon alanlarının oluşturacağı ulaşım taleplerinin yapılacak ulaşım etütleri ile belirlenmesi ve ihtiyaca uygun çözüm önerilerinin geliştirilerek (yol bağlantıları, giriş-çıkışlar, otopark kapasitesi ve düzenlemeleri v.s) plan kararlarının kesinleşmesine müteakip tarafımızdan tekrar görüş alınması gerekmektedir.

İBB Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı;

2001 yılında yapılan kentsel tasarım projelerinin güncel durumda değerlendirilmesi, silüete dikkat edilmesi, bölgede bulunan tarihi ve kültürel tesisler ile uyumlu fonksiyonlara ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Türkiye Otelciler Federasyonu (TÜROFED);

Bölgenin kent içerisinde mevcut coğrafi ve tarihi önemi başta olmak üzere önümüzdeki kısa süre içerisinde tamamlanacak ulaşım altyapı çalışmaları (Marmaray, Tüp Geçiş, metro, hızlı feribot vs.) neticesinde kavuşacağı imkanlar göz önüne alınarak Mevcut siluetin bozulmaması koşulu ile kültür, turizm, kongre, festival ve kruvaziyer merkezi olarak planlanmasının yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Kruvaziyer yolu ile İstanbul / Haydarpaşa limanına gelecek turistlerin TYA bölgesine transferlerinin, hızlı feribotlar aracılığı ile Ahırkapı / Cankurtaran bölgesinde oluşturulacak turist otobüsleri park merkezine ve / veya Marmaray (metro) aracılığı ile Eminönü / Faih bölgesine yapılması halinde mevcut trafik akışı ve yoğunluğunu aksatmayacağı beklenmektedir.

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi;

30 -31 Temmuz 2008 tarihinde düzenlenen toplantıların "Arama Konferansı" olduğu belirtilerek, ilgili yönetmelik hükmü uyarınca 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planlarının hazırlık sürecinde yapılan ilk toplantı olduğu bilgisine yer verilmemiştir.

Söz konusu "Arama Konferansı"nın içeriği ve katılımcıları da ilgili yönetmelik hükmünün "ilk toplantı" ile ilgili gerektirdiği hususlara uygunluk göstermemektedir.

Odanın yakından izlemeye çalıştığı ve ayrıca kamuoyuna mal olan Haydarpaşa Gar ve Liman alanları ile geri sahasının hazırlanması sürecinde 2863 sayılı kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu ve ilgili toplantıya Odamızca etkin bir katılım sağlanması amaçlanmaktadır.

Endüstriyel miras, 2003 Temmuz ayında imzalanan Endüstriyel Miras İçin Nizhny Sözleşmesi'nde yer alan tanıma göre "tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değeri olan endüstriyel kültürden arta kalanları içermektedir.

Arta kalanlar ya da endüstriyel kalıntılar, endüstri ile ilişkili yapılar ve makineler, imalathaneler, fabrikalar, maden ocakları, rafineriler gibi üretim alanları, depolar ve dükkanlar, enerjinin üretildiği, dağıtıldığı ve kullanıldığı alanlar, ulaşım ve buna ilişkin tüm altyapılar ve bunların yanı sıra konut, eğitim vb endüstri ile ilişkili tüm sosyal aktivite alanlarından oluşurlar”.

Bu anlamda Haydarpaşa içinde barındırdığı her türlü işlev ve özellikleriyle bir endüstriyel miras alanıdır.

- a) Endüstriyel miras önemli tarihi sonuçların gerçekleştiği ve gerçekleşmeye devam ettiği olayların kanıtıdır. Endüstriyel mirası koruma isteği ve gereksinimi, benzersiz olan alanların tekilliğinden çok, bu kanıtın evrensel değerlerine temellenmektedir.
- b) Endüstriyel miras sıradan insanların yaşamlarına ait olayların bir parçası olarak sosyal bir değer içerir ve önemli ölçüde bir kimlik bilinci oluşmasına katkıda bulunur. Üretim tarihi, mühendislik ve inşaat faaliyetleri açısından teknolojik ve bilimsel değer taşıdığı gibi, mimari kalite, tasarım ve planlama açısından da estetik değere sahiptir.
- c) Endüstriyel peyzaj, yazılı belgeler ve ayrıca endüstrinin beşeri bellek ve alışkanlıklarını da içeren somut olmayan kayıtları açısından, bu değerler, alanın kendi yapısı, bileşenleri, makineleri ve ortamının içsel nitelikleridir.
- d) Üretime ilişkin belirli süreçler, üretim alanı peyzajları ve tipolojileri açısından enderlik” endüstriyel miras alanlarına özel değer katarlar ve bu açıdan değerlendirilmeleri gerekir. Erken ve öncü örneklerin özel değeri vardır.
- e) Her bölge, gelecek nesiller için endüstriyel kalıntıları tanımlamalı, belgelemeli ve korumalıdır.
- f) Alan araştırmaları ve farklı endüstriyel tipolojiler endüstriyel miras kapsamında ele alınarak tanımlanmalıdır. Bu bilgiyi kullanarak, tanımlanan alanın tümü için envanter çıkartılmalıdır. Bunlar, kamu tarafından kolaylıkla araştırılabilir ve serbestçe erişilebilir olmalıdır. Sayısallaştırma ve bilgisayar bağlantılı erişim önem taşımaktadır.

- g)** Belgeleme, endüstriyel miras araştırmalarının temel bir parçasıdır. Herhangi bir müdahale yapılmadan önce alanın fiziksel özelliklerinin ve koşullarının tümüyle belgelenmesi gerçekleştirilmeli ve kamusal bir arşive yerleştirilmelidir. Belgeleme çalışmaları, alandaki mevcut faaliyetler devam ederken veya alanda başlatılacak olan diğer süreçler henüz başlamadan gerçekleştirildiği takdirde daha fazla bilgi kazanılabilir.
- h)** Belgeler, dokümantasyonu destekleyecek referanslarla birlikte, çizimleri, fotoğrafları, video ve film öğelerini kapsamalıdır. İnsan hafızası, eşi bulunmaz ve yerine konulamaz bir kaynaktır, bu nedenle fırsat varken değerlendirilmelidir.
- i)** Tarihi endüstriyel alanlara yönelik arkeolojik araştırmalar, araştırma için temel yöntemdir. Bu araştırmalar, diğer tarihi ve kültürel süreçlerdeki gibi yüksek standartlarla yürütülmelidir.
- j)** Tarihi araştırmalara yönelik programlar, endüstriyel mirasın korunmasını destekleyecek politikalara ihtiyaç duyarlar. Birçok endüstriyel faaliyetin karşılıklı bağımlılığı nedeniyle, uluslararası araştırmalar dünyaca önemli sayılan alanları ve türlerini tanımlamaya yardımcı olurlar.
- k)** Endüstriyel yapıları değerlendirme ölçütleri, genel kamusal kabulü sağlayacak şekilde rasyonel ve tutarlı standartlar çerçevesinde tanımlanmalı ve yayınlanmalıdır. Uygun bir araştırma zemininde, bu ölçütler yaşayan önemli peyzajlar, yerleşimler, tarihi alanlar, tipolojiler, yapılar, strüktürler, makineler ve süreçlere yönelik araştırmaları tanımlamak için kullanılmalıdır.
- l)** Önemli olarak tanımlanan alan ve yapılar, onların anlam ve önemini koruyacak derecede güçlü yasal önlemlerle koruma altına alınmalıdır. UNESCO Dünya Mirası Listesi, sanayileşmenin insan kültürü üzerindeki büyük etkisini kabul etmelidir.
- m)** Bu önemli alanların değeri tanımlanmalı ve gelecek müdahaleler için yol haritaları oluşturulmalıdır. Her türlü yasal, yönetsel ve finansal ölçüt, alanın bu değerini sürdürme açısından gereklidir.

- n) Risk altındaki alanlar tanımlanarak riski azaltacak uygun ölçütler belirlenmeli ve bunların onarımını ya da yeniden kullanımını sağlayacak uygun önlemler oluşturulmalıdır.
- o) Eşgüdümlü yetki kullanımı ve kaynakların paylaşımı doğrultusunda uluslararası işbirliği, endüstriyel miras alanlarının korunması açısından çok önemli bir yaklaşımdır. Uluslararası araştırma ve veritabanını derlemek amacıyla birbirile ile uyumlu ölçütler geliştirilmelidir.

İlkesel Yaklaşım

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planlarına ilişkin olarak benimsenen temel ilkeler aşağıda belirtilmiştir:

- 1) Konumunun stratejik önemi nedeniyle, alanın kamu mülkiyetinde kalması en önemli ilke kararı olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede, TCDD'nin, alanın mülkiyetini kamu yararına kullanma amacıyla devretmemesi gerekmektedir. Bu konu; ayrıca gerek İstanbul bütünü gerekse Anadolu Yakası'nın yoğunluk verileri, boşluksuz dokuları ve açık alan gereksinimleri bağlamında da büyük önem taşımaktadır.
- 2) Alanın kamu mülkiyetinde kalmasıyla birlikte, İstanbul metropoliten alanının tümüne hizmet edecek ve toplumsal faydayı en üst noktaya taşıyacak şekilde bir kamusal açık alan kullanımı yaklaşımı benimsenmelidir.
- 3) Haydarpaşa'da mevcut durumda geniş bir alan kullanan ve kent içinde yarattığı olumsuz etkiler nedeniyle geçmişten bugüne tüm planlama çalışmalarında yeniden işlevlendirilmesi gündeme gelen uluslararası liman kullanımının buradan kaldırılabilmesi mümkündür, ancak bunun bazı koşulları bulunmaktadır. Bu kapsamda, her bakımdan uygun bir ya da birden fazla alternatif liman yerinin bulunması ve ilgili kamu kurumları tarafından kabul edilmesi gerekmektedir.

Söz konusu yeni liman yeri ya da yerlerinin ilgili kamu kurumları tarafından belirlenerek gerekli işlemlerin yapılması beklenmeden Haydarpaşa'daki liman kullanımının kaldırılması, Marmara Denizi kıyılarındaki “özel liman” uygulamalarının tümüyle denetimden çıkarak yaygınlaşmasını da beraberinde getirecektir. Kuşkusuz ki, yüz yıldan fazla geçmişe sahip olan limanın sanayi alanları, lojistik alanları, kentsel yerleşmeler ve demiryolu ile olan ilişkisinin de bu bağlamda dikkate alınması gerekecektir.

- 4) Haydarpaşa Liman Alanının yeniden işlevlendirilmesi ve farklı kentsel kullanımların bu alanda düzenlenmesine yönelik ihtiyaç büyük ölçüde liman işlevinin kentsel ulaşım ağı üzerinde yarattığı olumsuz etkilerden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, liman yerine farklı kullanımların geliştirilmesinde dikkate alınması gereken kriterlerden biri, yeni kullanımların limandan daha az ulaşım ihtiyacı yaratması olmalıdır. Bu ilke fonksiyon değişikliğinin dayanacağı en temel saptama olmalıdır.
- 5) Tarihi, kültürel, coğrafi ve stratejik önemi nedeniyle, adı geçen alanın İstanbul'un spekülatif amaçlı emlak piyasalarına açılması engellenmelidir. Burada sözü edilen yalnızca ekonomik kazanç olmamalı, kamu yararını sağlamaya yönelik “ölçülemeyen” faydalar da göz önüne alınmalıdır.
- 6) Kentsel belleğe katkı sağlayacak ve onu sürekli canlı tutacak; endüstriyel miras kavramını koruyarak öne çıkaracak ve bu mirası kamuya en iyi şekilde sunacak bir alan olarak da işlevlendirilmeli ve tasarlanmalıdır.
- 7) 1/100 000 Çevre Düzeni Planı'nda Haydarpaşa Tren İstasyonu “İstanbul İli'nin imaj ve estetiğini vurgulayan en önemli simgesel değerler” arasında sayılmıştır. Bu çerçevede alanda varolan sanayi arkeolojisi, tren garı işlevi korunarak, çağdaş bir bakış açısı ve yorumla yeniden işlevlendirilebilir. Liman kullanımının buradan kaldırılabilmesinin koşulu olan alternatif liman yerinin tespiti ve planlanmasından sonra, yeniden işlevlendirme çalışması kapsamında geleceğe yönelik olarak durumları tartışmalara konu olan siloların stüdyo, sinemacılık endüstrileri temalı müze, sanat atölyeleri, müzik okulları, konservatuar, vb kültürel amaçlarla kullanılması sağlanmalıdır.

Sonuçta kamusal alan kullanımının organize olduğu, açık, yarı açık ve kapalı alanlardan oluşan çok amaçlı ve kapsamlı bir kompleks kurgulanabilir. İstanbul'un Anadolu yakasının en alıcı noktasında bulunan alanda oluşturulacak olan bu tarz kullanımlar, alanı cazip kılacağı gibi, TCDD için de ekonomik açıdan rantabl bir düzenlemeye kavuşturulabilecektir. önemli bir katkı yaratacaktır.

- 8) Alana yönelik yeniden ve / veya ek işlevlendirme çalışmaları sürecinde çağdaş, yaşayan ve eğitim sektörünün ve rekreatif hizmetlerin bir tamamlayıcısı olarak müzecilik yorumlarıyla donatılmış işlevler öngörülmalıdır. Bu işlevler arasında çeşitli kesimlerden göç müzesi, demiryolu müzesi, tematik açık hava müzeleri, sinemacılık müzesi, gibi öneriler yer almaktadır. Bu önerilerin çağdaş müzecilik örneklerinden de faydalanılarak, toplumun yüksek oranda ilgisini çekecek bir yorumla değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşım, 30-31 Temmuz 2008 tarihlerinde gerçekleştirilen 1. Arama Toplantısının sonucunda oluşturulan “Yılın her zamanı gece gündüz yaşayan bir Haydarpaşa” kimliği ile de uyum sağlayacaktır.
- 9) Yapı ve nüfus yoğunluğunun doyma noktasını çoktan aşmış olduğu bölgede, son derece sınırlı miktarda açık alan bulunmaktadır. Olası bir afet durumunda Haydarpaşa alanının toplanma ve sığınma noktası olarak tasarruf edilmesi kamu yararı ve can güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle alandaki yapılaşma yoğunluğunun son derece sınırlı tutulması ve kamusal açık alan özelliğinin korunması gerekmektedir.
- 10) Tüm İstanbul ölçeğinde alışveriş merkezlerinin ihtiyacın çok ötesine geçerek, doyma kapasitelerini aştığı uzmanlar tarafından dile getirilmektedir. Bu alanda mevzuata dayandırılarak öngörülecek olan herhangi bir kapalı alışveriş merkezi, hem yakınındaki geleneksel Kadıköy çarşısını ekonomik olarak son derece olumsuz etkileyerek bu çarşının giderek işlevini yitirmesine ve ekonomik olarak çöküşüne neden olacaktır. Diğer yanda da alanın yakın hinterlandında bulunan çok sayıda büyük alışveriş merkezi göz önünde bulundurulduğunda yeni bir büyük alışveriş merkezinin (AVM) alanda yer alması doğru bir karar olmayacaktır.

- 11) Tophane Salıpazarı Limanı, Tarihi Yarımada ve Haydarpaşa üçgenindeki silüet bütünlüğünün sağlanması ve bu anlamda bu bütünlüğü bozmayacak, aksine güçlendirecek bir planlama yaklaşımı geliştirilmelidir.
- 12) Haydarpaşa Limanı'nın kruvaziyer limanına dönüştürülmesinin Tarihi Yarımada'ya olan uzaklığı ve turistin profil ve beklentileri de dikkate alındığında Tarihi Yarımada'ya transfer güçlükleri ve uzaklık nedeniyle ekonomik açıdan tercih edilir olmayacağı açık olduğu gibi sektör uzmanları tarafından defalarca vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra, gelmesi öngörülen kruvaziyer gemilerinin boyutları ve kent silüetine yapacakları olumsuz etkiler göz önüne alındığında, bu işlevin bu alan için uygun olmadığı açıktır.
- 13) Haydarpaşa Garı, mevcut işlevini sürdürmeli, bunun yanı sıra tematik bir müzeyle desteklenmeli ve kullanırlılığı artırılmalıdır. Garın yanı sıra, demiryolu ve istasyonlarının, bunları besleyen mevcut yapılarla birlikte korunması ve toplum tarafından kullanırlılığının artırılması sağlanmalıdır.
- 14) İstanbul'un tarihsel bir liman kenti olduğu gerçeği unutulmadan, "kruvaziyer" liman yerine yalnızca yolcu taşımacılığına yönelik bir "uluslararası yolcu limanı" önerisi geliştirilebilir. Liman alanının yeniden işlevlendirilerek kentlilerin kullanımına açılmasında da bu yeni limanın etkisi üst düzeyde olacaktır. Marmaray projesi bittiğinde alan içinde oluşturulacak rekreasyon alanları, konser ve eğlence etkinliklerinin, kamu için önemli ölçüde ekonomik fayda yaratılabileceği de gözönüne alınmalıdır.

Sonuç ve Değerlendirme

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi olarak, İstanbul bütünü içinde ele alınmış, mevcut yasaların tanımladığı esnek haklara dayanarak ayrıcalıklı emlak değerleri yaratmak yerine, bilimsel ve rasyonel ölçütler gözetilerek hazırlanmış, Tarihi Yarımada ve Haydarpaşa'nın silüetine olumsuz etkiler yapmayacak, geri planında büyük alışveriş merkezleri, yoğun ofis yapıları yerine, liman ve gar işlevlerini tamamlayacak anlam ve içeriğe sahip, çağdaş bakış açılarıyla tasarlanıp yorumlanmış işlevlerin yer aldığı, kültür, sanat, eğitim ve rekreasyon faaliyetlerinin kamusal açık / kapalı alanlarda en üst noktada temin edildiği bir Haydarpaşa için gereken çalışmaların yapılması gerektiği görüşünde olduğumuzu belirtiriz.

Üsküdar Belediye Başkanlığı Plan ve Proje Müdürlüğü;

Alanda bulunan Haydarpaşa Garı, Gata Askeri Hastanesi, Marmara Üniversitesi ve Selimiye Kışlası, güneyden kuzeye doğru bir yay tanımlamaktadırlar. Bu yay üzerinde farklı kotlarda yer alan bu eserler turizm faaliyetinin ana eksenini oluşturan Tarihi Yarımada'nın bazı noktaları içinde yer almaktadırlar.

Oluşan bu yayın kuzeyde kıyı ile buluştuğu noktada deniz seviyesinde Harem Otogarı bulunmaktadır ve bu alanda tarihi miras ile yarışmayan ancak günümüz mimari anlayışını yansıtan tesislerin konumlandırılması düşünülmüştür.

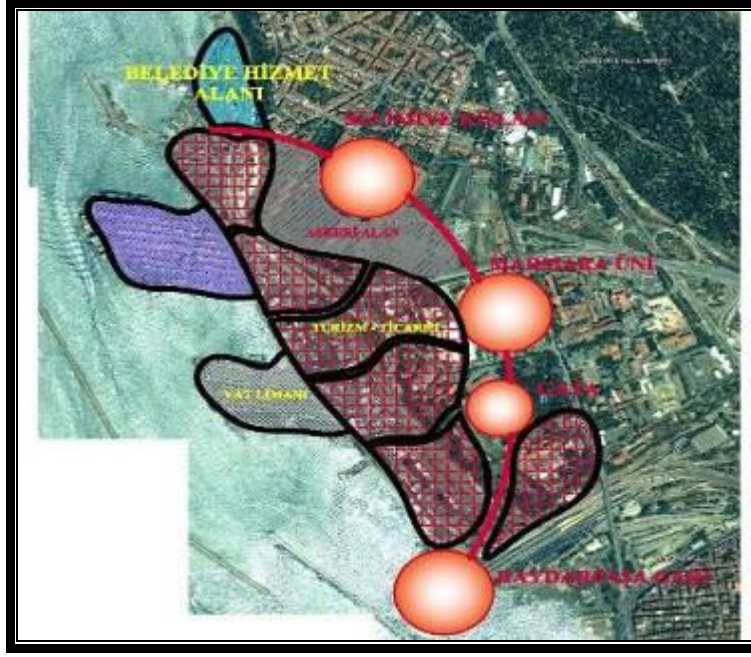


Şekil B.2 : Üsküdar Belediyesi Öneri Çalışması Silüet Etki Alanları (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Tanımlanan bu alan içinde bina yükseklikleri ve gabarilerinin oluşturulmasında, tasarım ilkeleri ve mimari yaklaşım kriterlerinin oluşturulması gerekmektedir.

Proje alanı içinde yer alan, tarihi-kültürel mirasımız olan tüm eski eser yapıların kullanılarak korunması prensibi doğrultusunda sosyal – kültürel – turizm - müze fonksiyonları ile geliştirilmiş – tasarlanmış yarışma projeleri, ülkemiz teknik elemanlarına açılmalıdır.

Yay olarak tanımladığımız alanın dışında kalan alanlarda yüksek yoğunluklu ticaret fonksiyonu için daha elverişli alanlar oluşmakta ve kat yükseklikleri artırılabilir.



Şekil B.3 : Üsküdar Belediyesi Öneri Plan Teklifi (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Proje alanı Anadolu Yakası'nda yeni bir odak-çekim merkezi olacağından bu alanda belediye hizmetlerinin hızlı ve etkin bir şekilde yürütülmesi, turizm - ticari hayatın daha sağlıklı yürütülebilmesi ve planlama alanı içinde yer alan Turizm Tesisi, Liman, Ticaret ve Kamusal Tesislere uygulama ve hizmet verme aşamasında her türlü sosyal ve teknik alt yapı desteği sağlamak üzere yaklaşık 20.000 (Yirmibin) metrekare Belediye Hizmet Alanı ayrılması Üsküdar Belediyesi'nin öncelikli görüşüdür.

Bu alanda İlçe Belediye Hizmet binaları, Sosyal-Kültürel Tesisler, Mesleki Eğitim ve Sağlık Tesisleri, Fuar ve Sergi Alanları düzenlenecektir.

Projede yer alması önerilen fonksiyonlar;

- * Fuar-Sergi Alanı
- * Sanat Galerileri
- * Günübirlik Turizm
- * Kafe-Restaurant
- * Sosyal Tesis
- * Açık-Kapalı Tiyatro
- * Eğlence-Rekreasyon Alanları
- * Denizcilik Müzesi
- * Modern Sanat Müzesi
- * Yat Liman

ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü (Prof. Dr. Ali Türel)

Harem için yapılan düzenlemede arabalı vapur ve kültür tesisleri için taşıt girişinin tek noktadan, en uygun görünen yer olarak mevcut otogar girişinden alınması halinde kültür tesisinin bir miktar kuzeye kaydırılması gerekecektir. Haydarpaşa gar binasına olduğu gibi burada da arabalı vapur iskelesine kadar taşıt yolu gösterilmesi iyi olur.

Harem'deki hemzemin otopark tek katlı ticaret ve altı otopark olarak düzenlenebilir. Bu iki nedenle bu alanın yeniden ve hem arabalı hem yolcu vapuruna gidişleri vurgulayacak şekilde yeniden düzenlenmesi iyi olur. Liman arkasındaki Turizm Alanı olarak planlanan yerlerde emsalin 1.5 olması yüksek, siloların bulunduğu yerde 1.00 olması ise düşüktür. En azından tersi daha uygun olur.

Liman arkasındaki Dini Tesis'in tescilli Selimiye Kışlası ve Marmara Üniversitesi binasıyla yarışmayacak büyüklük ve formda bir yapı olmasını güvence altına almak için plan notlarına hüküm konabilir.

Haydarpaşa Garı'nın güney-doğusundaki hemzemin otopark, üstü açık-yeşil alan, altı otopark olarak değiştirilmelidir. Haydarpaşa Garı'nın doğusundaki Ticaret Alanı'nın rayların güneyindeki bölümü bir miktar daraltılmalıdır.

Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü (Doç. Dr. Zeynep Enlil)

Harem Bölgesinde yer alan iskele alanlarının, yolcu limanı olarak (kruvaziyer, yolcu gemisi, feribot, vapur vb.) ayrılabilen bir alan olarak işlevlendirilmesi üzerinde düşünülmeli ve etüt edilmesi gereklidir.

“Yolcu liman alanı” olarak ayrılan liman alanının iki molü de kapsayacak şekilde kamuya kapalı hale getirilmesi sakıncalı bir yaklaşımdır. TYA'nın silüetinin en iyi algılandığı 1. molde limana yanaşacak gemilerle, silüetin kapanacağı dikkate alınmalıdır. Bu alanda yapılacak inşaat alanın çok sınırlı tutulması gereklidir ve %60'ı kamuya açık olmalıdır.

Güneyde yer alan 2. molün, Yat Limanı olarak kamuya açık bir alan olarak ayrılması ve açık alan kullanımına uygun fonksiyonlarla düzenlenmesi gereklidir.

Marmara Üniversitesi'nin önünde planlanması önerilen turizm + ticaret alanın, tarihi yapının önünü kapatacağı ve silüeti olumsuz yönde etkileyeceğı düşünölmektedir. Bu alanın ihtiyaç olandan fazla olarak önerildiğı düşünölmektedir.

TCDD Gar Geri Sahasında, Kadıköy kısmına bakan ticaret alanının konumu ve büyüklüğü doğrudur fakat ortada yer alan ticaret alanı, ihtiyacın fazlasında önerilmektedir ve TCDD hizmet alanı olarak diğör bölgeye katılmalıdır.

TCDD Gar Geri Sahasında kuzeyde yer alan ve tescilli eski eserlerin yoğun olarak bulunduğı öneri ticaret alanının fonksiyonu bölgenin topografyası ve kimliğı ile uyumlu değildir. Bu alanın korumaya değör bir alan olduğı düşünölmelidir. Bu alanın kamuya açık olarak planlanması ve bölgede yer alan yapıların lojman, kültürel tesis ve rekreasyon ağırlıklı fonksiyonlar olarak önerilmesi gereklidir.

Haydarpaşa Gar Binasının fonksiyonu plan notlarında “kültör merkezi ve konaklama tesisi” olarak belirtilmiştir. Binanın alt kat ve üst katlarına farklı fonksiyonlar verilerek kullanılması çelişki yaratmaktadır. Alt katın istasyon olarak kullanıldığı binalarda üst katlar otel olarak kullanılamaz. Haydarpaşa Gar Binasının ağırlıklı olarak kamuya açık ve kültör aktivitelerinin yer alacağı bir fonksiyon ile işlevlendirilmesi gereklidir.

EK C.1 : NAKİT AKIŞ TABLOLAR

OTEL VE TİCARET ALANI YATIRIMLARI TABLOSU								
Proje Bilgileri			Kullanımlar			Finansal Varsayımlar		
Toplam Arsa Alanı	147.107		Otel	176.528	80%			
Emsal	1,50		Otel Sayısı	5		Yıllık USD Enflasyonu	2%	
Toplam İnşaat Alanı	220.661		Ofis			İndirgeme Oranı	7%	
			Ticaret	44.132	20%	Cap Rate Otel	8%	
						Finansman Maliyeti Oranı	8%	
						Kurumlar Vergisi Oranı	21%	
						Amortisman Oranı	4%	
Net İnşaatToplam m2	Oda m2 Toplamı	Lobi m2	Restaurant m2	Sağlık Fitness m2	Yönetim m2	Servis m2	Dolaşım m2	Ticaret
24.000	0,65	0,01	0,04	0,02	0,01	0,08	0,12	0,01
	15.600	240	960	480	240	1.920	2.880	240
Oda Büyüklükleri m2	Suit Oda m2	Doluluk Oranı	Gecelik Oda Fiyatı	Gecelik Suit Oda Fiyatı				
35	80	60%	200	650				
	2340							

Şekil C.1 : Otel ve ticaret alanı yatırımları tablosu, genel kullanımlar ve varsayımlar (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Proje Bilgileri			Maliyet Varsayımları	
Otel İnşaat Alanı	35.306		Oda Birim İnşaat Maliyeti	600 \$/m2
Oda Sayısı	345		Dolaşım + F&B (Lobi, Resep. Cafe, Koridor, Personel)Birim İnşaat Alanı	400 \$/m2
Odalar	0,65	22.949	Teknik Mekanlar Birim İnşaat Maliyeti	250 \$/m2
Dolaşım + F&B (Lobi, Resep. Cafe, Koridor, Personel) İnşaat Alanı	0,29	10239	Kapalı Otopark Maliyeti	200 \$/m2
Kapalı Otopark	0,25	8826	FF&E (Oda ve Dolaşım için - inş. maliyetinin)	45%
Diğer (Teknik)	0,06	2118	FF&E (Teknik Mekanlar için - inş. maliyetinin)	
			Altyapı Maliyeti	10%
			Etüd/Proje/Kontrollük Maliyeti	6%
			Pazarlama/Tanıtım/Reklam Maliyeti	2%
			Beklenmeyen Giderler (Toplam Geliştirme Maliyetinin)	5%

Şekil C.2 : Proje bilgileri ve genel varsayımlar tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Geliştirme maliyeti						
	Odalar	Dolaşım	Teknik Mek.	Otopark	Toplam İnşaat	
Alan Büyüklükleri	22.949	10.239	2.118	8.826	44.132	
İnşaat Maliyeti	-600	-400	-250	-200		
Etüd/Porje/Kontr. Maliyeti	-36	-24	-15			
Altyapı Maliyeti	-60	-40	-25			
Pazarlama/Tanıtım/Reklam	-12	-8	-5			
FF(Fixture-Furniture)&E (Equipment) Maliyeti	-270	-180	-113			
Toplam Geliştirme Maliyeti	-978	-652	-408	-200		
İnşaat Zamanlaması						
1.Yıl	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%		
2.Yıl	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%		
Maliyet Dağılımı						
1.Yıl	0	0	-863.224	-1.765.284	-2.628.508	
2.Yıl	-22.443.821	-6.675.598	0	0	-31.747.927	-29.119.419
Gelir Gider Varsayımları						
Yıllık Gelir (Ciro; 1.yıl)	\$ 19.545.750					
Yıllık Fiyat Artış Oranı	3%					
Yıllık İşletme Gideri (Cirodan)	45%					
Yenileme- Bakım - Onarım	5%					
GOP'den	10,00%					
Cirodan	3,00%					

Şekil C.3 : Geliştirme maliyeti ve gelir gider varsayımları tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

NAKİT AKIŞ TABLOSU										
	Toplam	1.Yıl	2.Yıl	3.Yıl	4.Yıl	5.Yıl	6.Yıl	7.Yıl	8.Yıl	9.Yıl
Toplam Geliştirme Maliyeti	\$ -31.747.927	\$ -2.628.508	\$ -29.119.419							
Arsa Maliyeti										
Finansman Maliyeti	\$ -2.539.834	\$ -210.281	\$ -2.329.554							
Beklenmeyen Giderler	\$ -1.587.396	\$ -131.425	\$ -1.455.971							
Toplam Yatırım Maliyeti (Arsa hariç)	\$ -35.875.157	\$ -2.970.214	\$ -32.904.943							
Oda Doluluk				60%	65%	70%	76%	82%	82%	82%
ARR				\$ 200	\$ 210	\$ 221	\$ 232	\$ 243	\$ 255	\$ 268
İşletme Gelirleri	\$ 132.601.853			\$ 13.140.000	\$ 14.900.760	\$ 16.897.462	\$ 19.161.722	\$ 21.729.392	\$ 22.815.862	\$ 23.956.655
				\$ 650	\$ 670	\$ 690	\$ 710	\$ 732	\$ 754	\$ 776
	\$ 60.593.731			\$ 6.405.750	\$ 7.125.756	\$ 7.926.691	\$ 8.817.651	\$ 9.808.755	\$ 10.103.018	\$ 10.406.109
Toplam	\$ 193.195.584			\$ 19.545.750	\$ 22.026.516	\$ 24.824.153	\$ 27.979.373	\$ 31.538.148	\$ 32.918.880	\$ 34.362.764
İşletme Giderleri	\$ -77.278.234			\$ -7.818.300	\$ -8.810.607	\$ -9.929.661	\$ -11.191.749	\$ -12.615.259	\$ -13.167.552	\$ -13.745.106
Yenileme-Bakım-Onarım	\$ -8.682.492				\$ -1.101.326	\$ -1.241.208	\$ -1.398.969	\$ -1.576.907	\$ -1.645.944	\$ -1.718.138
GOP	\$ 107.234.859			\$ 11.727.450	\$ 12.114.584	\$ 13.653.284	\$ 15.388.655	\$ 17.345.981	\$ 18.105.384	\$ 18.899.520
İşletmecî Payı	\$ -16.519.353			\$ -1.759.118	\$ -1.872.254	\$ -2.110.053	\$ -2.378.247	\$ -2.680.743	\$ -2.798.105	\$ -2.920.835
Amortisman	\$ -7.891.027			\$ -1.269.917	\$ -1.219.120	\$ -1.170.356	\$ -1.123.541	\$ -1.078.600	\$ -1.035.456	\$ -994.037
				\$ 8.698.415	\$ 9.023.210	\$ 10.372.876	\$ 11.886.867	\$ 13.586.639	\$ 14.271.824	\$ 14.984.648
Kurumlar Vergisi	\$ -17.393.140			\$ -1.826.667	\$ -1.894.874	\$ -2.178.304	\$ -2.496.242	\$ -2.853.194	\$ -2.997.083	\$ -3.146.776
NOP	\$ 65.431.338			\$ 6.871.748	\$ 7.128.336	\$ 8.194.572	\$ 9.390.625	\$ 10.733.445	\$ 11.274.741	\$ 11.837.872
Net Nakit Akış	\$ 187.394.470	\$ -2.970.214	\$ -32.904.943	\$ 6.871.748	\$ 7.128.336	\$ 8.194.572	\$ 9.390.625	\$ 10.733.445	\$ 11.274.741	\$ 11.837.872
Kümülatif Net Akış			\$ -35.875.157	\$ -29.003.409	\$ -21.875.073	\$ -13.680.501	\$ -4.289.876	\$ 6.443.568	\$ 17.718.309	\$ 29.556.181
USD Enflasyon			\$ -36.592.660	\$ -29.583.477	\$ -22.312.575	\$ -13.406.891	\$ -4.204.079	\$ 6.314.697	\$ 17.363.943	\$ 28.965.057
Mali Göstergeler			(arsa hariç)							
NPV	\$ 91.553.452	7%								
IRR	15%									
Max.Cash	\$ 28.965.057									
ROI	255%									

Şekil C.4 : Otel ve ticaret yatırımı nakit akış tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

OFİS YATIRIM TABLOSU						
Proje Bilgileri						
Toplam Arsa Alanı	122.500		122.500		122.500	
Emsal	1,5		1,25		1	
Toplam İnşaat Alanı	183.750		153.125		122.500	
Ortalama Ofis Büyüklüğü	12.500					
Kullanımlar						
Ofis	128.625	70%	107.188	70%	85.750	70%
Ofis Sayısı	10		9		7	
Ticaret	55.125	30%	45.938	30%	36.750	30%
Kiralanabilir Ofis Alanı	96.469	75%	75.031	70%	60.025	70%
Kiralanabilir Ticaret Alanı	38.588	70%	32.156	70%	25.725	70%
Peyzaj Uygulama Alanı	12.863	10%	10.719	10%	8.575	10%
Toplam Kiralanabilir Alan	135.056		107.188		85.750	
Ofis Servis Dolaşım Teknik Alanlar	38.588	30%	32.156	30%	25.725	30%
Finansal Varsayımlar			Maliyet Varsayımları			
Yıllık USD Enflasyonu		2%	Ofis Birim İnşaat Maliyeti		450 \$/m2	
İndirgeme Oranı		7%	Servisve Teknik Birim İnşaat Alanı		300 \$/m2	
Cap Rate Ticaret			Otopark Maliyeti		150 \$/m2	
Cap Rate Ofis			Altyapı Maliyeti		10%	
Finansman Maliyeti Oranı		8%	Etüd/Proje/Kontrollük Maliyeti		6%	
Kurumlar Vergisi Oranı		21%	Pazarlama/Tanıtım/ReklamMaliyeti		2%	
Amortisman Oranı		4%	Beklenmeyen Giderler (Toplam Geliştirme Maliyetinin)		5%	

Şekil C.5 : Ofis yatırımları tablosu, genel kullanımlar ve varsayımlar (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

Geliştirme maliyeti						
	Ofis	Ser,Tek	Peyzaj	Toplam İnşaat		
Alan	96.469	38.588	12.863	147.919		
İnşaat Maliyeti	-450	-300	-150			
Etüd/Porje/Kontr.Maliyeti	-27	-18	-9			
Altyapı Maliyeti	-45	-30	-15			
Pazarlama/Tanıtım/Reklam	-9	-6	-3			
FF(Fixture-Furniture)&E (Equipment) Maliyeti	0	0	0			
Toplam Geliştirme Maliyeti	-531	-354	-177			
İnşaat Zamanlaması						
1.Yıl	60%	70%	0%			
2.Yıl	40%	30%	100%			
Maliyet Dağılımı						
1.Yıl	\$ -30.734.944	\$ -9.561.983		\$ -40.296.926		
2.Yıl	\$ -20.489.963	\$ -4.097.993	\$ -2.276.663	\$ -26.864.618	\$ -67.161.544	
Gelir Gider Varsayımları						
Ofis Kiralanabilir Alan		96.469				
Ofis Aylık m2 Kira başlangıç		\$ 40				
Yıllık Fiyat Artış Oranı		10%				
Yıllık İşletme Gideri (Cirodan)		30%				
Yenileme- Bakım - Onarım		5%				
İşletmeci Payı						
GOP'den		10%				
Cirodan		3%				

Şekil C.6 : Ofis fonksiyonu geliştirme maliyeti ve gelir gider varsayımları tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

OFİS YATIRIMI NAKİT AKIŞ TABLOSU										
	Toplam	1.Yıl	2.Yıl	3.Yıl	4.Yıl	5.Yıl	6.Yıl	7.Yıl	8.Yıl	9.Yıl
Toplam Geliştirme Maliyeti	\$ -67.161.544	\$ -40.296.926	\$ -26.864.618							
Finansman Maliyeti	\$ -5.372.924	\$ -3.223.754	\$ -2.149.169							
Toplam Yatırım Maliyeti (Arsa hariç)	\$ -72.534.467	\$ -43.520.680	\$ -29.013.787							
Ofis Kiralama Hızı		35%	40%	15%	10%					
Aylık Kira				\$ 40	\$ 44	\$ 48	\$ 53	\$ 59	\$ 64	\$ 71
İşletme Gelirleri	\$ 422.633.653			\$ 34.728.750	\$ 45.841.950	\$ 56.029.050	\$ 61.631.955	\$ 67.795.151	\$ 74.574.666	\$ 82.032.132
İşletme Giderleri	\$ -126.790.096			\$ -10.418.625	\$ -13.752.585	\$ -16.808.715	\$ -18.489.587	\$ -20.338.545	\$ -22.372.400	\$ -24.609.640
Yenileme-Bakım-Onarım	\$ -19.395.245				\$ -2.292.098	\$ -2.801.453	\$ -3.081.598	\$ -3.389.758	\$ -3.728.733	\$ -4.101.607
GOP	\$ 276.448.312			\$ 24.310.125	\$ 29.797.268	\$ 36.418.883	\$ 40.060.771	\$ 44.066.848	\$ 48.473.533	\$ 53.320.886
İşletmeci Payı	\$ -40.323.841			\$ -3.472.875	\$ -4.354.985	\$ -5.322.760	\$ -5.855.036	\$ -6.440.539	\$ -7.084.593	\$ -7.793.053
Amortisman	\$ -16.693.171			\$ -2.686.462	\$ -2.579.003	\$ -2.475.843	\$ -2.376.809	\$ -2.281.737	\$ -2.190.468	\$ -2.102.849
				\$ 18.150.788	\$ 22.863.279	\$ 28.620.280	\$ 31.828.926	\$ 35.344.571	\$ 39.198.472	\$ 43.424.984
Kurumlar Vergisi	\$ -46.080.573			\$ -3.811.666	\$ -4.801.289	\$ -6.010.259	\$ -6.684.074	\$ -7.422.360	\$ -8.231.679	\$ -9.119.247
NOP	\$ 173.350.727			\$ 14.339.123	\$ 18.061.990	\$ 22.610.021	\$ 25.144.851	\$ 27.922.211	\$ 30.966.793	\$ 34.305.738
Net Nakit Akış	\$ 443.873.637	\$ -43.520.680	\$ -29.013.787	\$ 14.339.123	\$ 18.061.990	\$ 22.610.021	\$ 25.144.851	\$ 27.922.211	\$ 30.966.793	\$ 34.305.738
Kümülatif Net Akış			\$ -72.534.467	\$ -58.195.345	\$ -40.133.354	\$ -17.523.333	\$ 7.621.518	\$ 35.543.729	\$ 66.510.522	\$ 100.816.260
USD Enflasyon			\$ -73.985.157	\$ -59.359.251	\$ -40.936.021	\$ -17.172.867	\$ 7.469.088	\$ 34.832.855	\$ 65.180.312	\$ 98.799.935
Mali Göstergeler										
NPV	\$ 46.416.365		İndirgeme Oranı	7%						
IRR	20%		Cap Rate	10%						
Max.Cash	\$ 98.799.935		Satış Bedeli	\$ 343.057.377						
ROI	64%									

Şekil C.7 : Ofis yatırımı nakit akış tablosu (İBB Şehir Planlama Müd. Arşivi)

ÖZGEÇMİŞ

Fatih Koca, 1984 yılında Aksaray’da doğdu. 2002 yılında Vefa Anadolu Lisesi’nden mezun olduktan sonra İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlaması bölümüne devam etmiştir. Lisans eğitimi boyunca çeşitli etkinlikler, çalıştaylar ve seminerlere katıldı. Organizasyonel, sosyal ve akademik anlamda edindiği birçok bilgi ve beceriyi görev aldığı sivil toplum örgütlerinde, eğitim ve iş hayatında aktif olarak kullandı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesinde şehir plancısı olarak Haydarpaşa Projesi ve Koruma Planı Çalışmalarında yer almıştır. Halen Sinpaş Yapı şirketinde Arazi Geliştirme ve İdari İzin Süreçleri Uzmanı olarak çalışmaktadır. Farklı inşaat ve gayrimenkul firmalarında özellikle gayrimenkul geliştirme alanında iş tecrübesine sahiptir.