

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN
DEĞERLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA
İSTİNYE TERSANE ALANI'NIN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Alev Ceren AKKÖSE

Anabilim Dalı : ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMASI

Programı : ŞEHİR PLANLAMA

HAZİRAN 2007

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN
DEĞERLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA
İSTİNYE TERSANE ALANI'NIN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Şehir Plancısı Alev Ceren AKKÖSE
(502031800)**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 7 Mayıs 2007

Tezin Savunulduğu Tarih : 13 Haziran 2007

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY

Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Nur ESİN (İ.T.Ü)

Doç.Dr. Nilgün ERGUN (İ.T.Ü)

HAZİRAN 2007

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans Eğitiminde danışmanlığımı yürüten, tezimin her aşamasında emeği geçen ve sabırla bana yol gösteren hocam Prof.Dr. Nuran ZEREN GÜLERSOY'a, sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca bu çalışmada değil, hayatımın her döneminde bana sürekli destek veren annem Mine AKKÖSE ve babam Telat AKKÖSE'ye, her konuda yardımlarından dolayı Mustafa Bahadır ŞAHİN'e, ve adlarını sayamadığım değerli arkadaşlarıma ayrı ayrı teşekkür ederim.

Haziran, 2007

Alev Ceren AKKÖSE

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
KISALTMALAR	viii
TABLO LİSTESİ	ix
ŞEKİL LİSTESİ	x
ÖZET	xiii
SUMMARY	xv
1. GİRİŞ	ii
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Kapsamı	2
1.3 Çalışma Yöntemi.....	2
2. KIYI KENTİ, KENTSEL KIYI	4
2.1 Kıyı Kenti Kentsel Kıyı Tanım ve Kavramları	4
2.2 Tarihsel Süreç İçinde Kentsel Kıyıların Kullanımı.....	6
2.2.1 Sanayi Devri Öncesi Kentsel Kıyıların Kullanımı.....	6
2.2.2 Sanayi Devrinde Kentsel Kıyıların Kullanımı	8
2.2.3 Sanayi Devri Sonrası Kentsel Kıyıların Kullanımı	10
3. DÜNYADA KENTSEL KIYI ALANLARININ KULLANIMINA YÖNELİK ÖRNEKLER	15
3.1 AMERİKA	16
3.1.1 New York Battery Park City Kıyı Alanı	16
3.1.1.1 Konum.....	16
3.1.1.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	16
3.1.1.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	16
3.1.1.4 Organizasyon Yapısı	17
3.1.1.5 Battery Park City Arazi Kullanım Planı.....	17

3.1.2	San Francisco Kıyı Alanı	19
3.1.2.1	Konum.....	19
3.1.2.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	19
3.1.2.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	20
3.1.2.4	Organizasyon Yapısı	21
3.1.2.5	San Francisco Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	21
3.2	ASYA.....	24
3.2.1	Tokyo Kıyı Alanı	24
3.2.1.1	Konum.....	24
3.2.1.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	24
3.2.1.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	24
3.2.1.4	Organizasyon Yapısı	25
3.2.1.5	Tokyo Kıyı Alanı Alt Merkez Projesi.....	25
3.2.2	Yokohama Kıyı Alanı	28
3.2.2.1	Konum.....	28
3.2.2.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	28
3.2.2.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	28
3.2.2.4	Organizasyon Yapısı	29
3.2.2.5	Yokohama Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	30
3.3	AVUSTRALYA.....	32
3.3.1.	Sydney Kıyı Alanı.....	32
3.3.1.1	Konum.....	32
3.3.1.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	32
3.3.1.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	32
3.3.1.4	Organizasyon Yapısı	33
3.3.1.5	Sydney Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı.....	33
3.4	AVRUPA	35
3.4.1.	Londra Kıyı Alanı	35
3.4.1.1	Konum.....	35

3.4.1.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	35
3.4.1.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	36
3.4.1.4	Organizasyon Yapısı	37
3.4.1.5	Londra Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	39
3.4.2.	Barselona Kıyı Alanı	39
3.4.2.1	Konum	39
3.4.2.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	39
3.4.2.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	40
3.4.2.4	Organizasyon Yapısı	41
3.4.2.5	Barselona Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	42
3.4.3.	Cenova Kıyı Alanı	43
3.4.3.1	Konum	43
3.4.3.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	43
3.4.3.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	44
3.4.3.4	Organizasyon Yapısı	45
3.4.3.5	Cenova Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	45
3.4.4.	Amsterdam Kıyı Alanı	49
3.4.4.1	Konum	49
3.4.4.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	49
3.4.4.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	49
3.4.4.4	Organizasyon Yapısı	50
3.4.4.5	Amsterdam Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	50
3.4.5.	Selanik Kıyı Alanı	53
3.4.5.1	Konum	53
3.4.5.2	Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci	53
3.4.5.3	Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci	54
3.4.5.4	Organizasyon Yapısı	56
3.4.5.5	Selanik Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı	56

4. İSTİNYE KENTSEL KIYI ALANINDA İŞLEVSEL DEĞİŞİMİN MEKANSAL ETKİLERİNİN İNCELENMESİ	58
4.1 Problemin Tanımı Ve İstinye Örnek Alanının Seçim Nedeni	58
4.2 Planlama Amaç ve Hedefleri	58
4.3 İstinye' ye İlişkin İnceleme Ve Araştırmalar	58
4.3.1. İstinye'nin Konumu	58
4.3.2. İstinye'nin Doğal Çevre Analizi	59
4.3.2.1 Topoğrafik Yapı	59
4.3.2.2 İklim	59
4.3.2.3 Jeolojik Yapı	60
4.3.2.4 Bitki Örtüsü.....	60
4.3.3. İstinye'de Tarihsel ve Mekansal Gelişim.....	60
4.3.4. İstinye'ye Yönelik Fiziksel Çevre Bulguları.....	64
4.3.4.1 İstinye Alanında Arazi Kullanımı	65
4.3.4.2 Bina Kat Kullanımları	74
4.3.4.3 Bina Cinsi.....	80
4.3.4.4 Bina Durumu.....	82
4.3.4.5 Bina Kat Yükseklikleri.....	84
4.3.4.6 İstinye'de Ulaşım	86
4.3.4.7 Tescilli Binalar	88
4.3.4.8 Doluluk-Boşluk Analizi	90
4.3.4.9 İstinye Çalışma Alanı Fiziksel Çevre Bulgularının Değerlendirilmesi.....	92
4.3.4.10 İstinye'de Önceki Plan Çalışmaları.....	94
4.3.5. İstinye'ye Yönelik Sosyal Çevre Bulguları.....	100
4.3.5.1 Demografik Özellikler	100
4.3.5.2 İstinye Eski Tersane Alanının Kullanımına Yönelik Kullanıcı Görüşleri	103
4.4 İstinye'ye Yönelik Genel Değerlendirme ve Sonuç.....	109
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	117

KAYNAKLAR	119
EK A.	122
EK B.	124
ÖZGEÇMİŞ.....	131

KISALTMALAR

LDDC : London Docklands Development Corporation
AWF : Amsterdam Waterfront Finance Group

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1 : İncelenen Kıyı Alanı Gelişim Projeleri	15
Tablo 4.1 : İstinye Çalışma Alanı İçinde Yer Alan Binaların Cinslerine Göre Dağılımı	80
Tablo 4.2 : İstinye Çalışma Alanında Yer Alan Binaların Durumlarına Göre Dağılımı	82
Tablo 4.3 : İstinye Çalışma Alanında Yer Alan Binaların Kat Adetlerine Göre Dağılımı	84
Tablo 4.4 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı	100
Tablo 4.5 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı.....	101
Tablo 4.6 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Doğum Yeri Dağılımı	101
Tablo 4.7 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumu Dağılımı	102
Tablo 4.8 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Gelir Grubu Dağılımı.....	102
Tablo 4.9 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı	103
Tablo 4.10 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye’de Oturma Süreleri ..	103
Tablo 4.11 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Tersanenin Kaldırılmasından Memnuniyet Durumu	104
Tablo 4.12 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olma Nedeni	104
Tablo 4.13 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olmama Nedeni	105
Tablo 4.14 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanından Faydalanabilme Durumu	106
Tablo 4.15 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanıcılar Tarafından Ne Yönde ve Ne Sıklıkta Kullanıldığı	106
Tablo 4.16 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanılmama Nedeni	107
Tablo 4.17 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eski Tersane Alanında Yer Almasını İstedikleri Kullanımlar	108
Tablo 4.18 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Tersanenin Kaldırılmasından Sonra Kıyı Alanında Çevre Kirliliğinin Değişimine Yönelik Görüşleri.....	109

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 : Arnavutköy,18. yy.....	7
Şekil 2.2 : San Francisco Kıyı Alanı, 19.yy.	8
Şekil 2.3 : San Francisco Kıyı Alanı, 19.yy.	9
Şekil 2.4 : Southampton Esso Fawley Rafinerisi, UK, 20. yy.....	10
Şekil 2.5 : Hamburg.....	11
Şekil 3.1 : Manhattan ve Battery Park Alanı	17
Şekil 3.2 : Dünya Ticaret Merkezi Kompleksi	18
Şekil 3.3 : Tribeca Green Binası.....	18
Şekil 3.4 : San Francisco Kıyı Alanı, 2005	21
Şekil 3.5 : San Francisco Kıyı Alanı Projeleri.....	23
Şekil 3.6 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Alanının Konumu	25
Şekil 3.7 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Projesi	26
Şekil 3.8 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Projesi	27
Şekil 3.9 : Minato Mirai Alanından Limana Bakış.....	30
Şekil 3.10 : Minato Mirai 21 Projesi	31
Şekil 3.11 : Darling Limanı ve Sidney Merkezi İş Alanı	33
Şekil 3.12 : Terkedilmiş Alanlar.....	36
Şekil 3.13 : Canary Wharf	37
Şekil 3.14 : LDDC'nin Yenileme Önerileri.....	38
Şekil 3.15 : 1997 Tarihli Arazi Kullanımı	39
Şekil 3.16 : Barcelona Liman Bölgesi	41
Şekil 3.17 : Cenova Liman Bölgesi	46
Şekil 3.18 : Cenova Kıyı Alanı Arazi Kullanımı.....	48
Şekil 3.19 : Amsterdam Kentsel Kıyısı	50
Şekil 3.20 : Kıyı Alanı Projesinin Kent İçindeki Konumu.....	52
Şekil 3.21 : Selanik Kentsel Kıyı Alanı.....	53
Şekil 3.22 : Selanik Kentsel Kıyı Alanı.....	54
Şekil 3.23 : Eleftherias Meydanı	57
Şekil 4.1 : İstinye Genel Görünüm	59
Şekil 4.2 : 1957 Tarihli Ulaşım Haritası.....	61

Şekil 4.3 : İstinye’de Çalışma Alanı	64
Şekil 4.4 : İstinye Koyu,	69
Şekil 4.5 : İstinye Tersanesi, 19. yy.....	70
Şekil 4.6 : İstinye Tersanesi	71
Şekil 4.7 : Kıyı Emniyet Müdürlüğü Binası ve Fuat Paşa Yalısı	71
Şekil 4.8 : İstinye Sahili.....	72
Şekil 4.9 : Recaizade Mahmutd Ekrem İlkokulu.....	73
Şekil 4.10 : İstinye Koyu	74
Şekil 4.11 : İstinye Çalışma Alanı Zemin Kat Kullanımı.....	75
Şekil 4.12 : İstinye Çalışma Alanı 1. Kat Kullanımı	76
Şekil 4.13 : İstinye Çalışma Alanı 2. Kat Kullanımı	77
Şekil 4.14 : İstinye Çalışma Alanı 3. Kat Kullanımı	78
Şekil 4.15 : İstinye Çalışma Alanı Bodrum Kat Kullanımı	79
Şekil 4.16 : Binaların Cinslerine Göre Dağılımı	80
Şekil 4.17 : İstinye’de Bina Cinsi Analizi	81
Şekil 4.18 : Binaların Durumuna Göre Dağılımı.....	82
Şekil 4.19 : İstinye Bina Durumu Analizi	83
Şekil 4.20 : Binaların Kat Adetlerine Göre Dağılımı	84
Şekil 4.21 : İstinye Kat Adedi Analizi.....	85
Şekil 4.22 : İstinye Ulaşım Analizi.....	87
Şekil 4.23 : İstinye Çalışma Alanında Tescilli Yapılar	89
Şekil 4.24 : İstinye Çalışma Alanında Doluluk-Boşluk Analizi.....	91
Şekil 4.25 : İstinye Çalışma Alanı Sentez Çalışması.....	93
Şekil 4.26 : Boğaz Sahil Şeridi Planı.....	95
Şekil 4.27 : Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Değerlerini İçeren Nazım Planı.....	97
Şekil 4.28 : 1/1000 ölçekli Boğaziçi Öngörünüm Tatbikat Planı.....	98
Şekil 4.29 : 1/25 000 Ölçekli Nazım İmar Planı.....	99
Şekil 4.30 : Yaş Dağılımı	100
Şekil 4.31 : Cinsiyet Dağılımı	101
Şekil 4.32 : Doğum Yeri Dağılımı.....	101
Şekil 4.33 : Eğitim Durumu Dağılımı.....	102
Şekil 4.34 : Gelir Grubu Dağılımı	102
Şekil 4.35 : Meslek Dağılımı	103
Şekil 4.36 : İstinye’de Oturma Süresi.....	103
Şekil 4.37 : İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnuniyet Durumu.....	104

Şekil 4.38 :	İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olma Nedeni.....	104
Şekil 4.39 :	İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olmama Nedeni..	105
Şekil 4.40 :	İstinye’de Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanından Faydalanabilme Durumu	106
Şekil 4.41 :	Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanıcılar Tarafından Ne Yönde ve Ne Sıklıkta Kullanıldığı	106
Şekil 4.42 :	Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanılmama Nedeni.....	107
Şekil 4.43 :	İstinye’de Eski Tersane Alanında Yer Alması İstenen Kullanımlar ..	108
Şekil 4.44 :	Tersanenin Kaldırılmasından Sonra Kıyı Alanında Çevre Kirliliğinin Değişimine Yönelik Görüşler	109
Şekil 4.45 :	İstinye Çalışma Alanı Değerlendirme Paftası	111
Şekil 4.46 :	İstinye Kıyı Alanı Gelişim Planı için Müdahale Edilen Binalar	113
Şekil 4.47 :	İstinye Kıyı Alanı Gelişim Planı Plan Kararları.....	116

KENTSEL KIYI ALANLARININ YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİ KAPSAMINDA İSTİNYE TERSANE ALANI'NIN İNCELENMESİ

ÖZET

Doğal ve tarihsel değerleri nedeniyle dünya ölçeğinde özel bir öneme sahip olan İstanbul Boğaziçi, tarih boyunca farklı kullanımlara sahne olmuştur. 1950'lere kadar Boğaziçi kıyılarında, deniz ile yeşil alan arasında bulunan yalılar doğa ile uyumlu bir doku oluşturmaktaydı. 1950'lerden sonra sanayileşmenin de etkisiyle Boğaziçi kıyıları farklı kullanımlara açılmıştır.

Boğaziçi kıyı alanında yer alan İstinye yerleşmesinde bulunan eski tersane alanında da, dünya üzerindeki kıyı kentlerinde olduğu gibi kıyı alanlarında kentsel dönüşümün etkileri görülmüştür. Çalışmanın amacı, işlevini kaybetmiş olan kıyı alanlarının yeniden canlandırılması sürecini 'İstinye eski tersane alanı' örneğinde değerlendirmektir.

İstinye, İstanbul Boğazının Rumeli yakasında Emirgan ile Yeniköy arasında doğal bir koyun çevresinde yer almıştır. Kuruluş tarihi Bizans'tan da eski olan köy zamanla İstinye deresi ağzından kuzey rüzgârına karşı olan Yeniköy doğrultusunda gelişmiştir.19.yy'da köy yerleşmesinde ekonomik yaşam tarıma ve balıkçılığa dayalıydı. Sahilde önemli kişilere ait 5-6 yalı ve vadi boyunca devam eden koy mesire yeri olarak kullanılmıştır.1955 yılında Sanayi Nazım İmar Planı'nda İstinye sanayi alanı bölgeleri içerisine dahil edilmiştir. Artık semt, yalıların kıyılarını çevirdiği İstanbul'un bir mesire yeri olmaktan çıkarak bir sanayi semtine dönüşmeye başlamıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde sanayiler, İstinye'den taşınmışlardır. 1856 yılında yapılmış olan bakım onarım ve gemi inşa tersanesi 1991 yılında kapatılmıştır.

Sanayi öncesi devirde kurulan limanlar, güvenliği ve erişimi sağlamakla birlikte keşif ve yerleşimin başlangıç noktası da olmuştur. Ekonomik faaliyetlerin artmasıyla limanlar, rıhtım alanı ile kargo ve depolama faaliyetlerinin yer aldığı karmaşık bir yapıya kavuşmuş ve kıyı alanları bölge içindeki tüm aktivitelerin odak noktası haline gelmiştir. Ekonomik hayat daha yoğunlaştıkça, kıyı sadece kargo taşımacılığı, balıkçılık, gemi yapımı ve tamiri gibi denizcilik endüstrisine değil diğer ticari teşebbüslere de ev sahipliği yapmıştır. Gemi endüstrisinin ihtiyaçlarına hizmet etmek

için dükkânlar, hanlar ve küçük oteller inşa edilmiştir. Kurulan fabrikalarda imal edilen mallar, denizyolu ile taşınmış; ayrıca depolama için antrepolar yapılmıştır.

Denizcilik endüstrisindeki gelişmeler sonucu, liman faaliyetleri gelişerek yeni alanlara ihtiyaç duymaya başlamış ve kent merkezinden uzaklaşarak, metropoliten alan içinde, liman gelişimini sağlayacak geniş alanlara sahip kıyılara yönelmiştir. Bu dönemde, kent merkezinin yakınında bulunan ve kentsel altyapıya sahip boş kalan bu kıyı alanlarının yeniden canlandırılması gündeme gelmiştir.

Çalışmada, Amerika, Asya, Avustralya, Avrupa kıtalarından seçilen kıyı kentlerinde kıyı alanı kullanımındaki değişimler ortaya konmuştur. Bu kıyı alanları hemen hemen aynı dönemde ve ortak nedenlerle önemini yitirmiş, 1970'li yıllarda kıyı alanları planlanmış kentlerdir.

Kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi sürecinde seçilen örneklerin ortak amacı sanayi sonrası devirde terk edilen kıyı alanlarını tekrar kent yaşamına katmaktır.

Bu dönüşüm sürecinde kıyı alanlarının ortak özellikleri;

- Kıyı alanı yönetim yapısı
- Kamu-özel sektör işbirliği
- Toplumun katılımı
- Kentsel tasarım projelerinin önemi
- Kıyı bölgesinde farklı kullanımların birlikteliğinin önemi

Çalışmanın amacına yönelik olarak İstinye çalışma alanında, anket çalışması ve fiziksel çevre analizleri yapılmıştır. Anket çalışması ve analizlerin değerlendirilmesi sonucunda İstinye tersane alanı ve çevresine yönelik öneri geliştirilmiştir.

THE ANALYSIS OF ISTINYE SHIPYARD AREA WITHIN THE CONTEXT OF REDEVELOPMENT OF URBAN WATERFRONT AREAS

SUMMARY

Istanbul Bosphorus that has a special importance on the world scale by reason of its natural and historical values has been a scene for different usages during the history. Until the 1950s, the waterside houses along the Bosphorus which were between the sea and green areas formed a coherent pattern with nature. After 1950s, together with the effects of industrialization, Bosphorus shores were opened to different usages.

Just like it is observed in coastal cities of the world, the effects of urban transformation at coastal areas were also seen at the old shipyard area which is in Istinye settlement site at Bosphorus coastal domain. The purpose of the study is to evaluate the process of re-acceleration of the coastal areas that had previously lost their function, within the example of ‘Istinye old shipyard area’.

Istinye takes place on the Rumelian side (the part of the Ottoman Empire which was in Europe) of Istanbul Bosphorus, between Emirgan and Yeniköy, around a natural bay. The foundation date of the city is older than the Byzantium. Within time, the village developed through Yeniköy direction which is against the north wind from Istinye Brook water course. In the nineteenth century, the economic life in the village settlement depended on agriculture and fishing. There were 5-6 waterside houses at the shore which belonged to important people and the village that continued along the valley was used as a promenade area. Istinye was included into the industrial field areas in 1995 Industry Major City and Development Plan. Starting from that time, Istinye turned to one of the industrial localities of Istanbul, from a promenade area whose shores were full with waterside houses. When we came to 1990s, industries were moved from Istinye. The shipyard of maintenance and repair and ship building that was constructed in 1856 was closed in 1991.

The ports that were constructed at the industry-before period were the starting point of discovery and residential areas as well as providing security and transportation. After the economic activities increased, the ports gained complicated structures that involve cargo and storing activities together with wharf areas and coastal areas turned to be focal point of all events within the domain. As economic life intensified

more, the shore has started to host not only marine industries like cargo forwarding, fishing, ship construction and repair, but also other commercial entrepreneurships. Shops, khans and small hotels were constructed in order to serve the needs of marine industry. The goods which were produced in the factories were carried through sea transport; furthermore, bonded warehouses were built for storage.

As the result of the developments in marine industry, port activities developed and started to need new areas. Consequently they moved away from the city center to the shores within the metropolitan domain that have broad fields for the improvement of the port. In this term, the re-assessment of these coastal fields that were closer to the city center and have urban infrastructure which became empty came to order.

In this study, the changes of the usage of the coastal areas in the coastal cities chosen from the continents of America, Asia, Australia and Europe were put forth for consideration. These coastal areas are domains that had lost their importance almost at the same period and because of the same reasons and whose coastal fields were planned during the 1970s.

The common purpose of the examples that were chosen during the re-evaluation of coastal areas was re-joining the coastal areas to the city life that were left after the post-industrial term.

The common characteristics of the coastal areas during this transformation process;

- Coastal areas administration structure
- Public-Private sector cooperation
- The participation of the society
- The importance of the urban design projects
- The importance of the togetherness of the different tenancies at the coastal area

Physical environment analyzes and survey studies about the purpose of the study were made at Istinye study domain. As the result of the evaluation of the survey studies and analyzes, suggestions were developed relating Istinye Shipyard domain and its environment.

1. GİRİŞ

Çok zengin doğal ve tarihsel değerlerinin yanı sıra konumu nedeniyle de sadece ülke ölçeğinde değil aynı zamanda dünya ölçeğinde de özel bir öneme sahip olan İstanbul Boğaziçi, alanı tarih boyunca farklı kullanımlara sahne olmuştur.

1950'lere kadar Boğaziçi kıyılarında, deniz ile yeşil alan arasında bulunan yalılar doğa ile uyumlu bir doku oluşturmaktaydı. 1950'lerden sonra sanayileşmenin etkisiyle Boğaziçi kıyıları farklı kullanımlara açılmıştır. Sanayileşme ve kırsal nüfusun kentlere göçü İstanbul'u ve Boğaziçi'ni de etkilemiş, kıyılarda sanayi ve gecekonduların oluşmuştur. Bu dönemde sanayi kullanımının kıyılara yerleşmesi Boğaziçi kıyılarında gecekonduların oluşumunu sağlamıştır. Boğaziçi kentsel kıyılarının kullanımı günümüzde hızlı ve plansız kentleşmenin etkisiyle değişmeye devam etmektedir.

Boğaziçi kıyı alanında yer alan İstinye yerleşmesinde bulunan eski tersane alanında da, dünya üzerindeki liman kentlerinde olduğu gibi kıyı alanlarında kentsel dönüşümün etkileri görülmüştür.

1.1 Tezin Amacı

Dünya'da kıyı kentleri, 1970'lerde kentsel kıyı alanlarını yeniden değerlendirmeye yönelmiştir. Sanayi döneminde bu alanlarda sanayi, liman ve tersane fonksiyonları yer alırken, sanayi sonrası devirde bu fonksiyonlar hizmet sektörünün gelişimi ve gelişen teknoloji ile birlikte denizyolu taşımacılığındaki değişimin etkisiyle kent içinde yeni alanlara taşınmıştır. Bu gibi fonksiyonların taşınmasıyla kent kıyılarında boş alanlar oluşmuştur. Kent merkezine yakın ve su ile ilişkisi olan bu alanların yeniden değerlendirilmesi gündeme gelmiştir. Dünya üzerinde kıyı kentleri bu konuda çalışmalarını sürdürmektedir.

Bu çalışmanın amacı, kentsel kıyıların gelişim sürecini ve günümüzde yeniden değerlendirilmesi olgusunu ve bu olgunun dünya kentleri üzerindeki etkisini

incelemek ve İstanbul kentinde İstinye tersane alanında gelişim etkilerini değerlendirmektir.

1.2 Tezin Kapsamı

Tezin kapsamı, çalışmanın amacı olan tarihsel süreç içinde kentsel kıyı alanlarının gelişimini değerlendirilmesi ve bu sürecin İstanbul'da İstinye tersane alanı örneğinde irdelenmesi doğrultusunda Dünya'da farklı kıtalarda yer alan kıyı kentlerinde kıyı alanlarının yeniden canlandırılması süreci ve bu süreci yönlendiren etkenler ortaya konularak, bu etkenlerin İstanbul'da İstinye tersane alanındaki gelişim süreci içindeki rolleri, şehirselleşmeye yansımaları, planlama, uygulamaları incelenmeye ve tasarım, organizasyon ve uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların nedenleri tespit edilerek bunların çözümlenmesi yönünde önerilerin ortaya konulmasına çalışılmıştır.

Çalışma 5 ana bölümden oluşmuştur. Çalışmanın ilk bölümünü oluşturan giriş kısmında çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi tanımlanmıştır. 2. bölümde, kentsel kıyı kavramı, tarihsel süreç içinde kentsel kıyıların gelişimi ve kullanımı incelenmektedir. 3. bölümde kentsel kıyı alanlarına sahip farklı kıtalarda ve farklı kültürlerdeki dünya şehirlerinin kentsel kıyıların yeniden değerlendirilmesine yönelik deneyimleri açıklanmaktadır. 4. bölümde ise konu çerçevesinde Boğaziçi kıyı alanında bulunan İstinye eski tersane bölgesi ve çevresinin alan kullanımı ve bu kullanımın ne yönde değiştiği nedenleri ve sonuçları ile birlikte incelenmiştir. 5. bölüm olan sonuç kısmında ise, İstinye eski tersane bölgesi ve çevresinin yeniden değerlendirilmesine yönelik öneriler ortaya konulmuştur.

1.3 Çalışma Yöntemi

Çalışma için izlenen yöntem olarak, kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesine yönelik bir literatür araştırması yapılmıştır. Literatür araştırması sırasında İTÜ Mimarlık ve Merkez Kütüphaneleri'nde bulunan yazılı kaynaklar ve elektronik tabanlı veriler incelenmiştir. ODTÜ, Boğaziçi Üniversitesi, YTÜ kütüphanesi'nde bulunan kaynaklardan faydalanılmıştır. Ayrıca, İTÜ Mimarlık Fakültesi'nin Süreli Yayınlar Kütüphanesinde makale taraması yapılmıştır. İnternet aracılığı ile birçok görsel malzeme ve belge elde edilmiş, konunun güncel olarak

takip edilmesine yönelik kaynaklar belirlenmiştir. Çalışmanın içeriği doğrultusunda kaynak dosyası oluşturulmuştur.

Literatür çalışması dışında, çalışmanın örnek alanı olan İstinye tersane bölgesi, İstinye kıyı alanı ve İstinye merkez alanı da kapsayacak şekilde çalışma alan sınırı belirlenerek bu alanda fiziksel çevre analizi kapsamında, binaların katlara göre kullanımları, bina cinsleri, bina durumları, bina kat adetleri analizleri yapılmıştır. Çalışma alanında fotoğraf çalışması yapılmıştır. Yapılan çalışmalara ek olarak çalışma alanı içinde İstinye'de yaşayanların eski tersane bölgesine yönelik görüşlerinin ortaya konmasını amaçlayan anket çalışması yapılmıştır.

2. KIYI KENTİ, KENTSEL KIYI

2.1 Kıyı Kenti Kentsel Kıyı Tanım ve Kavramları

Kentsel alan ile su arasındaki bölge kentsel kıyı alanı olarak tanımlanan bu alanlar kentlerde toplanma ve iletişim yeri, farklı etkinliklerin yer aldığı alanlardır. Dış dünyadan gelen yeniliklerin toplandığı, bu sayede zengin bir kültürün kıyı alanlarında oluştuğu ve buradan tüm kente yayıldığı kent parçalarıdır.

3621 sayılı kıyı kanununda kıyı, kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan olarak tanımlanmıştır. Kıyı çizgisi deniz, göl ve akarsularda suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi; kıyı kenar çizgisi ise, deniz, göl ve akarsularda kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırınıdır.

Sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100m genişliğindeki alandır (**Kıyı Kanunu, 1999**).

Su kıyısındaki yerleşimlerin dünyanın her yerinde ve her zamanda farklı bir niteliği olmuştur. Su kültürünün, suyla gelen yeniliklerin, su ile ulaşımın, taşımacılığın ve diğer olanakların kentlere ve insanlara katkısı yadsınamaz (**Köksal, 2001**).

Kentsel kıyı, Oxford Amerikan Sözlüğünde, ırmağın, gölün veya denizin kenarında yer alan kent parçası olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca, US Federal Sahil Bölgesi Yönetimi'nin (US Federal Coastal Zone Management Act) resmi tanımlamasına göre kentsel kıyı, yüksek yoğunluklu nüfusa sahip ve kentsel konut, rekreasyon, ticaret, tersane ve endüstri amacıyla kullanılmakta ya da kullanılmış herhangi bir gelişmiş alandır (**Dong, 2004**).

Kentlerin şekillenmesinde üç unsur önem kazanır. Bunlardan ilki kentin doğal yapısı, ikincisi fiziksel yapısı, üçüncüsü ise sosyal yapısıdır. Bu üç unsur, birbirleriyle etkileşim halinde kentin sistemini oluşturur. Bir kentin doğal yapısında su elemanının varlığı veya yokluğu yani o kentin kıyı kenti olup olmayışı, tüm kentin işleyişini ve imajını etkileyen bir durumdur. Kıyı, kentin doğa ile buluştuğu alanlardır. Kent, kıyının varlığından dolayı doğa ile bütünleşmektedir.

Deniz, ırmak ya da göl gibi su kaynakları, kente farklı yönlerden artı değer katmaktadır. Bunlardan ilki, ilk yerleşimlerde de görüldüğü gibi kentin diğer yerleşimlerle ulaşımını ve iletişimini sağlamaktır. Kent doğal bir ulaşım ağı içerisinde bulunmaktadır. Kentin farklı yerleşimlere açık olduğunu dış dünya ile irtibatını kuvvetlendirmektedir. Bu durum kenti yeniliklere ve ilerlemelere açık hale getirmekte ve her yönden gelişimini hızlandırıcı bir etki yapmaktadır. İlk çağlardan beri medeniyetlerin geliştiği alanlar dikkate alınırsa Mısır; Nil nehri sayesinde, Mezopotamya da Fırat ve Dicle nehirleri ile gelişim sağlamış ve günümüze kadar uzanmıştır. Kentin dış dünyaya açılan kapısı olarak kıyı, farklı faaliyetlerin yer aldığı kent insanı için bir toplanma yeri ve iletişim-etkileşim yeri olmuştur.

Su, kentin diğer kentlere açılımını sağlarken aynı zamanda kentin yerleşim düzeninde de sınırlayıcı etkiye sahiptir. Kıyı, kentin sınırı ve kentin bittiği yerdir; aynı zamanda, su ile kentin ilişki kurduğu alandır. Dolayısıyla, su kent imajını güçlendiren bir unsurdur. Kent suya göre şekillenmektedir. Kentin topografyası kıyıdan başlamaktadır. Kentin fiziksel yapılaşması kara kentinde olduğundan daha güçlü bir şekilde doğal yapıya bağlıdır. Su kentinin fiziksel yapısında topografya daha da ortaya çıkar. Kent topografyanın da etkisiyle su kaynağına dayalı olarak biçimlenmiştir.

Ayrıca, kentin bir su kenti olup olmamasıyla kent ekonomisi arasında güçlü bir ilişki mevcuttur. İnsanlığın yerleşik düzene geçtiği andan sanayi devrimine kadar olan zaman dilimi içinde su kaynaklarının taşıdığı önem büyüktür. Örneğin, ilk çağlarda Nil Nehri üzerinde kurulan Mısır Uygarlığı gelişimini nehrin suladığı tarım topraklarına borçludur.

Sanayi devrinde kentsel kıyı alanlarında kurulan limanlar ve limana yakın olarak gelişen sanayi alanları kent ekonomisinin gelişimine de katkı sağlamıştır. Günümüz post modern şehirlerinde sanayi sektöründen çok hizmet sektörünün önem kazanmasıyla kentsel kıyılarda bulunan sanayi alanlarının ve liman bölgelerinin terk edilmesi nedeniyle bu alanlar kent ekonomisine katkıda bulunacak şekilde yeniden değerlendirilmektedir.

2.2 Tarihsel Süreç İçinde Kentsel Kıyıların Kullanımı

Kentsel kıyılar sosyal, ekonomik ya da endüstriyel ortamdaki herhangi bir değişikliği hemen yansıtmak suretiyle çevreleriyle daima yakından ilişkili olmuştur. Örneğin yeni teknoloji kentsel kıyıları periyodik olarak dönüştürmektedir. Ancak kıyı yeni bir teknolojiye uyum sağlayamazsa canlılığının bir kısmını kaybeder. Tarihsel olarak kıyılar dikkatli veya tutarlı bir şekilde planlanmamıştır. Büyüme, sayısız girişimci ve politik yetkiler tarafından üstlenilen kararların ve faaliyetlerin karmaşık birleşiminin bir sonucu olarak kopuk ve artışı olmaktadır. Bu nedenle, her kentsel kıyının kendi özel tarihi vardır. Bir kıyı alanı parçasında gelişme fırsatlarının keşfedilmesi bu tarihi anlamakla mümkündür. Bu fırsatların keşfedilmesi gelecekteki gelişimi -teşvikleri ve baskıları- etkilemektedir (**Rafferty&Holst, 2004**).

2.2.1 Sanayi Devri Öncesi Kentsel Kıyıların Kullanımı

Sanayi devri öncesinde kent nüfusu tarımsal faaliyetler ile uğraşmıştır. Kentlerde merkezi iş alanı ya mevcut değil, ya da mevcut olsa bile çok baskın olmamıştır. Genelde arazi kullanımı özelleşmemiştir. Kent yerleşimi düzensiz olmuştur. Zanaatkârların bir arada bulunması dışında, konutlar ve dükkânlar iç içe yer almıştır. Sanayi öncesi kentlerde pazar ekonomisi zanaatkârlara dayanmakta ve nüfusun büyüklüğüne göre işgücünün düşük oranda özelleşmesi söz konusudur. Bu dönemde, katı sosyal, etnik ayrımı sağlayan aile bağları, ilişkileri kuvvetlidir (Şekil 2.1), (**Clark, 1998**).



Şekil 2.1 : Arnavutköy,18. yy.

Geçtiğimiz yüzyıllar boyunca, Kuzey Amerika, seyrek nüfuslu kırsal alandan endüstriyel güç ve ticaret merkezine dönüşmüştür. Kentsel kıyı ekonomik yaşam açısından önemli olmuştur.

Avrupalı koloniler Amerika'ya ilk kez deniz yolu ile gelmişlerdir. İki kıta arasında insan ve mal taşımacılığı deniz yolu ile sağlanmıştır. Kuzey Amerika'da ilk yerleşimler korunaklı bir limanın etrafında kurulmuştur. Bu limanlar, güvenliği ve erişimi sağlamakla birlikte keşif ve yerleşimin başlangıç noktası da olmuştur.

Ekonomik faaliyetlerin artmasıyla birlikte, bu ilk dönem limanları, çevresi için gelişimi teşvik eden ve birçok fonksiyonun yer aldığı limanlara dönüşmüştür. Zamanla bu limanlar rıhtım alanı ile birlikte kargo ve depolama faaliyetlerinin yer aldığı karmaşık bir yapıya kavuşmuş ve kıyı alanları bölge içindeki tüm faaliyetlerin odak noktası haline gelmiştir. Kıyılar sadece ekonomik açıdan değil, bilgi ve fikirlerin dolaşımı açısından da gelişmiş, kentlerin sosyal ve entelektüel yaşam merkezi olmuştur. 18. yy. sonlarında kıyı alanlarında, tüccarlar ekonomik yaşam açısından etkin olmuşlardır.

19. yy.'ın ortasından itibaren Kuzey Amerika'da demiryollarının gelişmesiyle tamamen değişen ulaşım, bu tarihe kadar insan ve malları uzak mesafelere taşımada en kolay ve ekonomik yöntem olan gemi seferlerine elverişli nehirler ve kanallar

yolu ile sağlanmıştır. Kara taşımacılığı ise, mümkün olduğu koşullarda dahi zor ve tehlikeli olmuştur (**Rafferty&Holst, 2004**).

2.2.2 Sanayi Devrinde Kentsel Kıyıların Kullanımı

19. yy'ın başlarında buharlı geminin kullanılması ile akıntıya karşı gemi seyir süresini üçte iki oranında kısaltmasıyla iç su ulaşımının önemi ve verimi artırılmış ve bu teknolojik yenilik kentsel kıyıların önemini arttırarak kentsel gelişimi sağlamıştır.

Buharlı gemiler ile aynı dönemde gelişen demiryolları, su taşımacılığı yönünden ikilem yaratmıştır. Bir taraftan, kara taşımacılığının eski usullerine göre yükler daha hızlı ve ucuz taşınabilmiştir (Şekil 2.2). Böylece demiryolları iç ve dış limanlara değerli destekler sağlamıştır. Diğer taraftan demiryollarına servis sağlayamayan liman şehirleri sonunda zarar görmüştür.



Şekil 2.2 : San Francisco Kıyı Alanı, 19.yy. ((Mclarand, 2005)

Zaman içinde demiryolları, elverişli su yollarının bulunmadığı alanlarda yeni olanaklar sağlamıştır. Dolayısıyla, yerleşik liman şehirleriyle rekabete girmiştir. Demiryolları ayrıca yük trafiğinde denizyolu taşımacılığı ile doğrudan rekabet etmiştir (Şekil 2.3).



Şekil 2.3 : San Francisco Kıyı Alanı, 19.yy. (Mclarand, 2005)

Bir kıyının mekansal ve işlevsel düzenlenmesi zamanla değişmiştir. İlk önceleri kıyılar sadece yolcuların ve malların indirilip bindirildiği alanlardır. Ekonomik hayat daha yoğunlaştıkça, kıyı sadece kargo taşınması, balıkçılık, gemi yapımı ve tamiri gibi denizcilik endüstrisine değil diğer ticari teşebbüslere de ev sahipliği yapmıştır. Gemi endüstrisinin ihtiyaçlarına hizmet etmek için dükkânlar, hanlar ve küçük oteller inşa edilmiştir. Kurulan fabrikalarda imal edilen mallar, denizyolu ile taşınmış; ayrıca hem ham malzemeleri hem de son ürünleri depolamak için antrepolar inşa edilmiştir. Kentsel kıyı alanlarının endüstriyel kullanımı, demiryolları ağlarının gelişmesi ve su-demiryolu ulaşımının sıkı biçimde bütünleşmesi ile 19. yy. sonu ve 20. yy. başında zirveye ulaşmıştır (Şekil 2.4). Bu iyileşme insanların ve malların hareketliliği için kıyıları önemli merkezler haline getirmiştir (**Rafferty&Holst, 2004**).



Şekil 2.4 : Southampton Esso Fawley Rafinerisi, UK, 20. yy.(Pinder,2004)

2.2.3 Sanayi Devri Sonrası Kentsel Kıyıların Kullanımı

20. yy. ilerledikçe birçok teknolojik ilerleme kentsel kıyılarda bir azalmaya sebep olmuştur. 2. Dünya savaşına kadar, gemilerin liman alanlarında yük boşaltma ve yükleme faaliyetleri uzun zamanda gerçekleşiyordu. Savaş sonrasında modern konteyner teknolojisi, taşınabilen yük miktarını ve yükleme-boşaltma hızını arttırmıştır. Modern konteyner sistemine geçiş, limanda geniş depo alanları ile konteyner sistemiyle taşımacılık yapan büyük gemilerin limana yanaşması için ihtiyaç duyulan ve birçok eski limanın sahip olmadığı su derinliği gerekmiştir (Şekil 2.5), (Rafferty&Holst, 2004). 2. Dünya savaşından sonra denizcilik endüstrisindeki gelişmeler sonucu, liman faaliyetleri gelişerek yeni alanlara ihtiyaç duymaya başlamıştır. Böylelikle, şehrin tarihi dokusuna yön veren yeni gelişmeler olmuştur (Millsbaugh, 2001). Liman faaliyetleri, kent merkezinden uzaklaşarak, metropoliten alan içinde, liman gelişimini sağlayacak geniş alanlara sahip kıyılara yönelmiştir (Rafferty&Holst, 2004).

2. Dünya savaşı sonrasında, yeni otoyolların yapımı ile kamyon taşımacılığının artması da kıyı alanlarının terk edilmesine katkıda bulunmuştur. Boşalan kentsel kıyılara yerleşen endüstriyel faaliyetler, bu alanlarda hava ve su kirliliğini arttırmış ve dolayısıyla modern kentte kentsel kıyıların önemi azalmıştır. Otomobil de aynı

şekilde, kentlerin çeperlerindeki yerleşimlerle birlikte kıyı alanlarından uzak alanlarda gelişimine neden olmuştur. 1950'lerde su ve denizyolu taşımacılığının yerini havayolu alması kentsel kıyıların önemini azaltmıştır.



Şekil 2.5 : Hamburg (Pinder,2004)

Kent merkezine yakın olan kentsel kıyıları terk edilmiş daha sonra bu alanlar farklı kullanımlar için değerlendirilmiştir. Büyük kıyı alanları havaalanları için düzenlenirken, küçük kıyı alanlarında yıkılan eski binaların yerleri otopark veya depo alanları olarak kullanılmıştır. Ayrıca kentsel kıyı alanlarında büyük otoyol projeleri için alan ayrılmıştır (Rafferty&Holst, 2004).

Limanlar tarafından terk edilen kıyı alanlarında birtakım olumsuzluklar mevcuttur. Bu olumsuzlukların başında, liman ve endüstri faaliyetlerinin yarattığı kirlilik gelmektedir. İkinci olarak, altyapısı eskimiş olan endüstriyel alanlar ile çevrili olan terk edilmiş depolar ve diğer liman yapıları bulunmasıdır. Ayrıca, demiryolları ile otoyollar kent merkezi ile kıyı alanı arasındaki bağlantıyı koparmış ve birbirleriyle olan etkileşimini önlemiştir. Dolayısıyla bu alanlar, ne özel sektör ne de kamu sektörü tarafından rağbet görmemiştir. Aynı zamanda çevresel sorunlar da yaratan bu liman bölgelerinde kıyı gelişimi ekonomik açıdan da mümkün değildir. Kıyı gelişimi için, özel ve kamu kesiminin onayı gerekmektedir. Bütün bu sebeplerden dolayı kıyı boyunca yer alan dokunun yeniden yapılandırılması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Terk edilen eski liman alanlarının yeniden geliştirilmesine yönelik altyapının sağlanması için büyük yatırımlar gerekmektedir ve bu sebeple özel sektör açısından bu oldukça maliyetlidir.

Bütün bu engellere rağmen, kentsel kıyıların yeniden canlandırılması için birçok fırsat mevcuttur. Bu fırsatların ilki eski liman alanlarının kent merkezine yakınlığından dolayı toplu taşıma sistemine kolay erişim sağlanmasıdır.. İkinci olarak, liman alanlarının terk edilmesiyle ortaya çıkan boş araziler yenileme maliyetini düşürmesidir. Üçüncü olarak, tarihi kentin bir parçası olan iskeleler ve boş yapıların varlığı kıyı alanında yeni yapılaşmayı yönlendirmesidir. Son olarak, kıyı alanında suyun varlığı, rekreasyon, eğlence ve kültürel aktiviteler için oldukça ideal olmasıdır. Bu durum, turizm sektörünün gelişimine de katkıda bulunmaktadır **(Millsbaugh, 2001)**.

40 yıl önce Kuzey Amerika'da ortaya çıkmış ve tüm dünyaya yayılmış olan kentsel kıyıların yeniden canlanma sürecinde bugüne gelinen noktada kentler için kıyı alanları; kamusal eğlence alanları, suya ve kıyıya görsel ve fiziksel kamusal erişimin sağlandığı; çalışma, yaşama ve oyun alanı gibi birden çok amaca hizmet eden ve ekonomik sosyal ve kültürel açıdan yaşam kalitesine katkıda bulunan alanlardır.

Kentsel kıyı alanlarının önemi artarken, bu alanlarda kullanımlar giderek yoğunlaşmakta ve bu alanlara olan talep ve özellikle iki sektör arasında turizm ve ticaret sektörleri arasındaki rekabet gittikçe artmaktadır. Ekonominin küreselleşmesi ile birlikte uluslar arası ticaretin artması, denizler arası yük ve kargo taşımacılığının ve buna bağlı olarak liman faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur.

Aynı zamanda, gelişen ticaret, turizm sektörünün gelişimini sağlayacak ekonomik büyümeye neden olmuştur. Kentsel kıyı alanları turizmin gelişimine hizmet etmiştir. Eski limanlar, turizm gelişimi için çok önemli bir araçtır **(Rafferty&Holst, 2004)**.

Turizm sektörünün kentsel kıyı alanında gelişim göstermesiyle kentsel imaj kontrol altına alınmaktadır **(Rafferty&Holst, 2004)**. Ticaretin uluslar arası düzeye taşınmasıyla birlikte değişen teknolojiler merkezi iş alanının fonksiyonlarında yeniliklere yol açmıştır. Daha fazla ofis alanına ihtiyaç duyulması, merkezi iş alanının metropoliten alan içinde yayılmasını sağlamıştır. Merkezi iş alanında yoğunluk gösteren nüfusun boş zamanlarını değerlendirmek için kentsel kıyıların kullanımının sağlanması, kıyı alanlarının yeniden canlanmasına katkıda

bulunmaktadır. Kentsel kıyı alanlarına önem kazandıran yeni gelişen trendler iletişim, seyahat, ekonomi ve turizmin küreselleşmesini kapsamaktadır **(Millspaugh, 2001)**.

Artık kullanılmayan ve şehir dışına taşınarak modern teknolojilerle donatılıp yeniden yapılandırılan ya da tamamen kapatılan liman ve tersaneler işlevsiz ve yeni kullanımlara açık hale gelmişlerdir. Bu durumla karşılaşılan her kentte böylesi önemli bölgelerin tekrar kullanımı gündeme gelmektedir. Bu bölgelerin yeniden canlandırılması kapsamında, bölgedeki bir döneme ait sanayi ve teknolojinin ürünleri olan teknik anıtların nasıl korunacağı ve değerlendirileceği, boş alanların hangi yeni yapılar için kullanılacağı, alanın kimlere hizmet edeceği, kent kültürüne nasıl katkıda bulunulacağı, beklentilerin ne olduğu ve su kültüründen nasıl faydalanılabileceği gibi konular, ulusal ve uluslar arası sempozyumlar, toplantılar ve uzmanlarca irdelenmektedir **(Köksal, 2001)**.

Sanayi sonrası devirde kent ile kıyı arasındaki ilişki incelenecek olursa, kentsel kıyıların dönüşümü, kentsel yaşamda ekonomik veya kültürel değişimlere bağlı olarak gündeme gelen ve tarihsel süreç içinde değişimlerin etkisiyle tekrar eden bir olgu olduğu görülmektedir. Bir kentin aurası büyük ölçüde, kıyının mekansal kalitesine zarar vermeden önemli değişikliklere izin vererek kendi kıyısına dayanmaktadır. Periyodik ve bazen de hızlı değişimlere karşın bir kıyı, var oluşundan gelen kararlılıkla kenti sınırlamaktadır. Değerli ve çoğu zaman sorunlu alanlar olan kentsel kıyıları, bağdaşabilen insani emellerini koruyarak ve davet ederek muhalefeti meydana getirmektedir. Kentsel kıyı, kara ile su arasında doğal bir sınır konumunda olsa da hiçbir zaman ince bir çizgi olarak düşünülmemeli ve planlanmamalıdır. Kentsel kıyı gelişimi uzun dönemde değer üretimi için potansiyel ve çaba gerektirmektedir. Kullanılmış veya terk edilmiş kentsel kıyıları sadece ziyaret için değil aynı zamanda yaşamak için çekici alanlar haline geldiğinde canlanmaktadır. Artan kamu istekleri ve beklentileri kıyı alanına da yansımaktadır. Genelde bu durum yatırımcıları kamu ağırlıklı olmakla birlikte değerli bir alan olduğu yönünde ikna ederken; aynı zamanda fiziksel, psikolojik ve mülkiyet ile ilgili tarihi bariyerleri aşmayı gerektirmektedir. Kentsel kıyı gelişiminin başarısı ve görsel cazibesi, doğası gereği su ile alan kullanımları arasındaki ilişkiyi kuvvetlendirmekte ve su ile alanın çevresel kalitesini arttırmaktadır. Kentsel kıyıda yer alan belirgin alanlar, kentin diğer kentlerle ve bulunduğu bölge içinde ve civar kentlerle rekabeti açısından önemli avantajlar sağlamaktadır **(Krieger, 2004)**.

Sanayi devrinde su kaynakları kenarlarına kurulmuş olan limanlar, tersaneler ve sanayi alanları inşa edildikleri ve kullanıldıkları dönemlerde her türlü ihtiyaca karşılık verebilen bu sanayi alanları zamanla gemi boyutlarının büyümesi, daha büyük üretim alanlarının gerekmesi, ulaşım sistemlerinin gelişmesi ve su taşınması yanında hava ulaşımının da devreye girmesi gibi nedenlerle yetersiz hale gelmişlerdir. Bu nedenle neredeyse tüm dünyada tarihi liman ve tersaneler gelişen teknolojilere yeterli hizmeti verememekte ve önemlerini yitirmektedirler. Yeni teknolojilere cevap verebilecek modern tersaneler ise yine su kıyısında ancak kent dışında tekrar yapılmaktadır. Yapıldıkları dönemde şehir dışında ya da merkezden uzak bölgelerde tersaneler artık şehir içinde, hatta kent merkezlerinde kalmışlardır. Eski işlevini yitiren liman ve tersanelerin boşaltılmaları sonucu, su kenarlarında ve kentin önemli bölgelerinde rant değeri yüksek, kullanılmayan alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu alanların yeniden kullanımlarında konut, iş merkezi, kültür merkezi, rekreasyon alanı gibi kamuya açık işlevler öncelikle tercih edilmektedir.

Dünya üzerinde şehirlerdeki bu alanlar için devletler, birbirlerinden bağımsız ancak neredeyse ortak bir çözüm olarak bunları kamuya açmayı ve kültürel, sanatsal etkinliklere mekan olmalarını sağlayarak kent kültürüne katkıda bulunmayı tercih etmişlerdir.

Kent yönetimi büyük ölçekli alanların yeni işlev seçiminde karar alırken öncelikle kenti ve geleceğini dikkate almaktadır. Yeni kullanım, yapılacak yatırım kimlere ulaşmasının istendiği kararları ortak verilmektedir. Öncelikle devlet desteği altında bir ortaklık kurulmaktadır. Tüm uygulama ve kararlar, anıtlar kurulları ve devlet tarafından kontrol edilmek suretiyle ortaklığın denetimindedir. Harcamalara devletin yanı sıra özel işletmelerde belirli koşullarla katılmaktadır (**Köksal, 2001**).

3. DÜNYADA KENTSEL KIYI ALANLARININ KULLANIMINA YÖNELİK ÖRNEKLER

Çalışmanın bu bölümünde dünyanın farklı kentlerinden 10 kıyı alanı örneği seçilmiş ve bu kıyı projelerinin özellikleri incelenmiştir (Tablo 3.1). Amerika, Asya, Avustralya ve Avrupa kıyı kentlerinde kıyı alanının önemini yitirme ve tekrar canlandırılma süreçleri irdelenmiştir.

Tablo 3.1 : İncelenen Kıyı Alanı Gelişim Projeleri

Konum	Kıyı Alanı Gelişimi
Amerika	New York
	San Francisco
Asya	Tokyo
	Yokohama
Avustralya	Sydney
Avrupa	Londra
	Barselona
	Cenova
	Amsterdam
	Selanik

Dünyanın farklı bölgelerinde bulunan kıyı kentlerinde yer alan bu kıyı alanları hemen hemen aynı dönemde ve ortak nedenlerle önemini yitirmiş, 1970’li yıllarda kıyı alanları planlanmış kentlerdir.

3.1 AMERİKA

Amerika'dan seçilen örneklerde New York ve San Francisco kentsel kıyı alanlarında yapılan yeniden canlandırma çalışmaları incelenmiştir.

3.1.1 New York Battery Park City Kıyı Alanı

Bu bölümde Amerika örneklerinden biri olan New York Kıyı Alanı'nın gelişim süreci incelenmiştir.

3.1.1.1 Konum

Battery Park City New York Manhattan bölgesinin güneybatı kesiminde yer almaktadır. Doğuda, Batı Caddesi ile sınırlanan alan batıda, güneyde ve kuzeyde Hudson ırmağı ile çevrelenmiştir.

3.1.1.2 Kıyı Alanının Önemi Yitirme Süreci

1960'lı yılların başında New York City kıyı alanlarının liman faaliyetlerini kaybetmesiyle beraber kıyı alanları önemini yitirmiştir.

3.1.1.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

1979'da Battery Park City için kamu politikaları için kent tasarımını savunan bir kentsel tasarım grubu olan "Jonathan Barnett's Urban Design Group" alanın tasarımı için görevlendirilmiştir. New York yönetimi, Battery Park Alanı ile Manhattan arasındaki ilişkiyi kuvvetlendiren bir tasarım isterken, Battery Park Yönetimi'nin talebi, ana amacın yüksek derecede tekeldir. 1970 sonlarında, gayrimenkuldeki değer artışı, alanın güvenli ve tekeldir gibi faktörlerden daha fazla önem kazanmıştır. Plan, birçok görsel koridor içermektedir. Fakat bu projenin başarılı olmasının nedeni, görsel çekicilikten çok karlı bir proje olmasıdır. Battery Park Projesi, New York kentinin en karakteristik ve kaliteli yönünü sergilemektedir (Şekil 3.1), (Meyer, 1999).



Şekil 3.1 : Manhattan ve Battery Park Alanı (Gastil, Raymond W., 2002)

3.1.1.4 Organizasyon Yapısı

Battery Park Yönetimi, New York eyaleti yasama meclisi tarafından kar amacı gütmeyen bir yapıda Manhattan'ın batı tarafında 40ha'lık alanın yönetimi amacıyla 1966 yılında kurulmuştur. Otoritenin misyonu, ticaret konut, perakende ve yeşil alanın dengeli birlikteliğini planlamak, yaratmak, koordinasyonunu sağlamak ve sürdürmektir. Kuruluşundan itibaren 1970 sonlarına kadar alanın canlandırılması için yatırımcıların ve girişimcilerin ilgisini çekmeyi başaramamıştır. Özel yatırımlar için kamu fonlarından pay ayrılmasına olanak sağlayan yeni federal yasa sayesinde bu durum değişmiştir. Bu yasa kamu özel sektör birlikteliğini sağlamak için çıkarılmıştır (Meyer, 1999).

3.1.1.5 Battery Park City Arazi Kullanım Planı

1969 yılında yapılan master planı doğrultusunda kıyı dolgu arazisi 37.2 ha alana arttırılarak 450000 m² ofis alanı, 14000- 15000 konut ünitesinin yer aldığı alan planlanmıştır. Zayıf piyasa koşullarının etkisinden dolayı 1969 Master Planı yeniden düzenlenerek Gelişme Master Planı hazırlanmıştır (Breen ve Rigby, 1994). Battery Park City'nin alan kullanımında, 70 ha'lık ofis alanı olarak tasarlanan her biri 33 ile 50 kat arasında dört kuleden oluşan bir kompleks yer almaktadır. Dünya Ticaret Merkezi Kompleksi'nin alt katları 20.000 m²'lik alan alışveriş merkezi olarak tasarlanmıştır. Plan alanında ofis çalışanları için bir kış bahçesi düzenlenmiştir.

Ayrıca planda bir marina, bir lise binası, otel kompleksi ve 11ha alana yakın kamu kullanımına açık parklara ayrılmıştır. Alanda yapımına 1980 yılında başlanan konut alanı olarak yüksek gelir grubu için tasarlanan 12.000 konut ünitesi yer almaktadır (Meyer, 1999).



Şekil 3.2 : Dünya Ticaret Merkezi Kompleksi (Gastil, Raymond W., 2002)

11 Eylül 2001 saldırısı sonucu, Battery Park City çok etkilenmiştir. Dünya Ticaret Merkezi çökmüş ve konut alanları için tasarlanan apartmanlar ile kış bahçesi zarar görmüştür (Şekil 3.2).



Şekil 3.3 : Tribeca Green Binası (Gastil, Raymond W., 2002)

Bu alanda gayrimenkul gelişimi devam ederek Dünya Ticaret Merkezi Kompleksi yerine bir konut kulesi olan Tribeca Green yapılmıştır. 24 katlı ve 70 m olan bina 2005 tarihinde tamamlanmıştır (Şekil 3.3).

3.1.2 San Francisco Kıyı Alanı

Bu bölümde Amerika örneklerinden biri olan San Francisco Kıyı Alanı'nın gelişim süreci incelenmiştir.

3.1.2.1 Konum

Kıyı alanı, San Francisco körfezinin batı tarafında Golden Gate köprüsü ile marina bölgesi arasında yer almaktadır.

3.1.2.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

1850 ve 1870 yılları arasında San Francisco kentsel kıyı alanı boyunca ticaret ve tekstil, ayakkabı, makine yiyecek gibi ürünlerin imalatı yapılmaktaydı. 1863 yılında eyalet yönetimi kentteki liman kurumlarını kontrol etmek için eyalet liman komisyonu oluşturmuştur. 1890-1914 arasında Çin sahasından Taylor sokağına kadar büyük deniz duvarı inşa edilmiştir. 1869'da kıtalar arası demiryolu Oakland'da ulaştı. Doğu sahillerinden ve Avrupa'dan mallar bu limana ulaşmıştır. San Francisco limanı 100 yıldan fazla Pasifik'in en geniş limanıdır.

1906 depremi ve ardından oluşan yangınlar kent merkezini, Çin mahallesini ve kentin kıyı alanlarının bir kısmını yok etmiştir. Fakat üç yıl içinde, kent yeniden inşa edilmiştir. 1912-1930 yılları arasında depolama alanlarına duyulan ihtiyaç nedeniyle birçok rıhtım yapılmıştır. 1930'larda denize bağımlı ticaret azalmıştır. 2. Dünya Savaşı yeni bir denizcilik aktivitesi sunmuştur. Büyük malların taşınması, gemi yapımı ve onarımı kent kıyısında gerçekleşmişti. Kıyı, 1950-1960 yılları arasında yolcu trafiği sayesinde de gelişmiştir. Fakat havaalanları nedeniyle limana olan talep giderek azaldı. Ayrıca liman bölgelerinde taşımacılık kapasitesi konteyner sistemiyle artırılmıştır. San Francisco bu değişim sürecinde geride kalırken, Oakland, federal bağışlar yardımıyla modern konteyner terminalleri oluşturmuştur.

San Francisco'nun 12 km uzunluğundaki kıyı alanında henüz denizcilik faaliyetleri dışında ticaret, konut ve açık alan kullanımları mevcut değildi. Tüm koy alanı kamuya ait araziydi. Liman alanları, yerel bölgeleme ve master plan politikalarına

göre, eyalet kanunlarına ve koy koruma ve geliştirme komisyonuna göre düzenlenmiştir. 1969 yılında San Francisco Koyu'nun korunması için eyalet kurumu kurulmuştur. Bu duruma göre liman arazisi asla satılamaz ve özel kullanımlar için kullanılamazdı. Bunun anlamı, alan konut ve denizcilik dışı ofis bölgesi olamazdı.

Koy Koruma ve Geliştirme Komisyonu sadece deniz ticareti ve balıkçılık gibi suya bağımlı kullanımlara izin vermektedir. Ayrıca denizin doldurulmasına da karşıydı. Böylelikle, kentsel kıyı alanında yeni ve farklı aktivitelerin varlığı engellenmiştir **(Liebermann, 1998)**.

3.1.2.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

1990 yılında San Francisco halkı, kendilerini kentin kıyı bölgesi ile bütünleştiren arazi kullanım planının yapımını talep etmiştir. 1989 depreminin de olması dikkatleri kentsel kıyıya özellikle feribot binasının bulunduğu alana çekmiştir. Kent merkezini çevreleyen ve kenti kıyısından ayıran otoban ve feribot binası deprem dolayısıyla zarar görmüştür. Yerel yönetim bu yıkımı kentin kıyıya açılımını sağlayan bir fırsat olarak değerlendirmiştir. 35 yıllık otobanı yeniden yapmak yerine yeni trafik çözümleri aramak için sorumlu eyalet kurumunu (CALTRAN) ikna etmişlerdir. Böylelikle, kent ile kıyı arasında oldukça büyük bir açık alan oluşmuştur (Şekil 3.4), **(Liebermann, 1998)**.



Şekil 3.4 : San Francisco Kıyı Alanı, 2005 ((Mclarand, 2005)

3.1.2.4 Organizasyon Yapısı

San Francisco Kentsel Kıyı Planı, Kıyı Plan Danışmanlığı yönetimi altında belediye başkanı, kent meclisi ve liman komisyonu tarafından seçilmiş 27 üyeli sivil yapı ile hazırlanmıştır. Danışmanlık kurulu kentsel kıyı alanında, denizcilik endüstrisi, emek işgücü birlikleri, komşuluk gibi çeşitli ilgi alanlarına yer vermiştir (**Liebermann, 1998**).

3.1.2.5 San Francisco Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

San Francisco Kıyı Alanı için yapılan planlama çalışması üç aşamada incelenebilir.

I. Kargo taşımacılığı ve balıkçılık, gemi onarımı, yat gemileri, eğlence amaçlı botlar feribotlar, marinalar, tarihi gemilerin var olan ihtiyaçlarının ve büyüme potansiyellerinin endüstriyel analizlerine dayalı diğer denize bağlı kullanımların parsellerinin yeri ve büyüklükleri tanımlanmıştır.

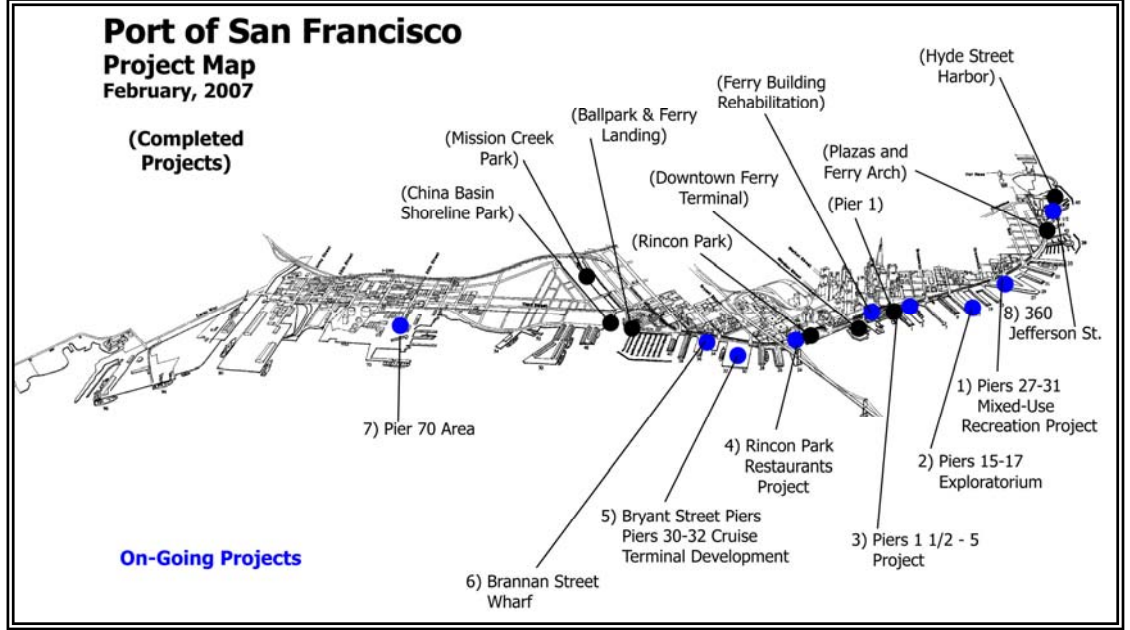
II. Geri kalan alan; kamu erişimi, açık alanların kullanımı ile ticari gelişimin karma kullanımı, müze gibi kamu kullanımları, konut kullanımı gibi denizcilik dışı kullanımlara açılmıştır.

III. Bu aşamada ise, 1. ve 2. aşamada öngörülen iki grup kullanım iç içe geçmiş durumdadır ve bu iki ayrı grup kullanımların gelişimi, kendi rekabet güçlerine ve çevresel etkilerine bağlıdır.

San Francisco kıyı alanı arazi kullanım planının 6 ana hedefi vardır.

- Kent ile kıyısını yeniden bir araya getirmek,
- Denizciliğe dayalı kullanımlar için yeterli alan sağlamak,
- Yeni iş imkanları yaratmak, gelir elde etmek, kent halkı için donatılar sağlamak, liman, kent ve eyalet için fayda sağlamak üzere kentsel kıyı alanını yeniden canlandırmak, San Francisco halkı ve turistler için çeşitli faaliyetler sağlamak,
- Kıyıda parklar, plazalar, yaya yolları ve açık alanlar yaratarak San Francisco Koyu'nun değer artışını kolaylaştırmak,
- Yeni fırsatlar yaratırken kıyının tarihi karakterini de göz önünde bulundurmamak,
- Yeni gelişme alanlarında örnek tasarım kalitesini sağlamaktır.

Limanın yetkisi kuzeyde balıkçı iskelesinden, güneyde Hindistan Sahasına kadar genişlemiştir. Planda, kendi karakterleri ve kendi gelişme amaçları olan 5 alt bölge tasarlanmıştır. Balıkçı iskelesi balık tutma ve turist ziyaret alanı olarak, Kuzeydoğu kıyısı, eğlence amaçlı bot alanı, kamu kullanım alanı, ticari kullanım alanı ve geçiş alanı olarak, feribot binasının bulunduğu alan geçiş ve ziyaretçi alanı, ticaret alanı olarak, güney sahili ve çin sahası denizcilik faaliyetlerinin devam ettiği, eğlence ve konut alanlarının da yer aldığı alan olarak, güney kıyıları endüstriyel denizcilik faaliyetlerinin yer aldığı alan olarak tasarlanmıştır (Şekil 3.5) (Liebermann, 1998).



Şekil 3.5 : San Francisco Kıyı Alanı Projeleri (Liebermann, 1998)

3.2 ASYA

Asya'dan seçilen örneklerde Tokyo ve Yokohama kentsel kıyı alanlarında yapılan yeniden canlandırma çalışmaları incelenmiştir.

3.2.1 Tokyo Kıyı Alanı

Bu bölümde Asya örneklerinden biri olan Tokyo Kıyı Alanı'nın gelişim süreci incelenmiştir.

3.2.1.1 Konum

Tokyo Kıyı Alanı Alt Merkez Projesi, Tokyo Körfezi'nin ortasında yer almaktadır.

3.2.1.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

Japonya 1950'li yıllarda sanayileşen bir ülke olduğundan dolayı Tokyo kentsel kıyı alanında köhneme süreci yaşanmadan kıyı alanında gelişim süreci yaşanmıştır.

3.2.1.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

Japonya'nın önemli kıyı şehirlerinde, ticari bölgelerin kıyı alanlarına doğru gelişimini destekleyen kamu sektörü ve özel sektör kentsel gelişmenin baskılarını kıyı alanlarına yönlendirmiştir.

1980lerin sonlarında, kentsel gelişmenin yarattığı baskı, Japonya'nın gerçek varlığı olmayan bir trende sahip ekonomisinin gelişimine önemli katkıda bulunmaktadır.

Büyük kentsel kıyı gelişmeleri Japonya'nın kent ekonomisinin gelişimine ve yatırım piyasasının güçlenmesine sebep olmuştur. Büyük kentsel projelere yatırım, Tokyo kentinin kentsel kalabalık, ulaşım sistemlerinin yük fazlalığı ve konut alanlarındaki şartların olumsuzluğu gibi problemlerinin önüne geçmiştir. Kentin Tokyo körfezi yönünde gelişimine olan baskılar, kentin büyümesini sınırlandırmanın gerekliliğine ve kentin problemlerine yönelik endişelerin gündeme gelmesine neden olmuştur. Buna rağmen, kentsel kıyı alanının gelişimi Tokyo metropoliten yönetiminin yürütücülüğünde ve kentsel ekonomik gelişmeye ve tüketime yöneliktir.

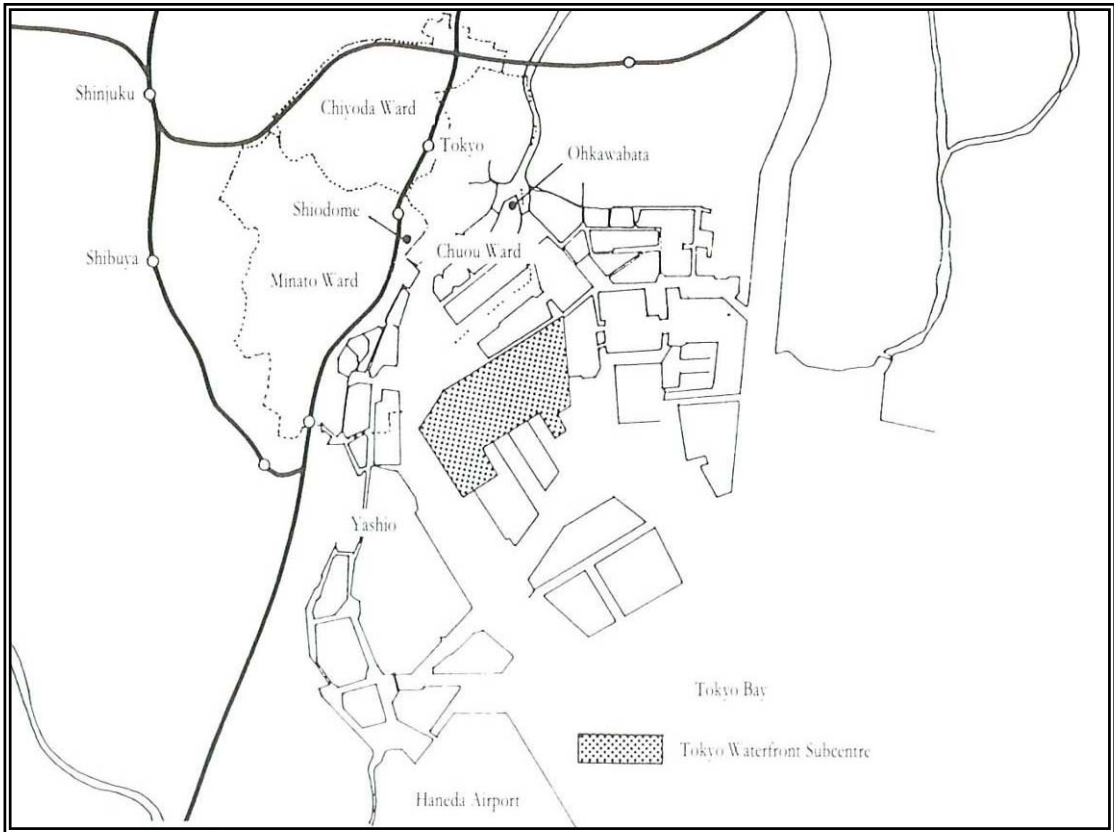
Tokyo körfezindeki gelişmeler, kısmen de olsa kentin ihtiyaçlarını ve Tokyo'nun kentsel problemlerine de çözüm bulma olanağı sağlamaktadır (**Seguchi&Malone, 1996**).

3.2.1.4 Organizasyon Yapısı

Tokyo Kentsel Kıyı Alt Merkez Projesi 1987 yılında ,Tokyo Metropolitan Yönetimi tarafından başlatılmıştır. Tokyo Metropolitan Yönetimi, bu proje ile Tokyo'nun ekonomik altyapısını güçlendirmeyi, kentsel gelişim baskılarını yönlendirmeyi ve azaltmayı ve gelişen Japon yatırım fonundan pay almayı hedeflemiştir (Seguchi&Malone, 1996).

3.2.1.5 Tokyo Kıyı Alanı Alt Merkez Projesi

Tokyo Kentsel Kıyı Alanı Alt Merkez Projesi'nde amaç, kent merkezi ile bağlantı kurabilen metropoliten yönetiminin desteğini alan büyük ölçekli kentsel kıyı projeleriyle önemli gelişim karları sağlanmasıdır.



Şekil 3.6 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Alanının Konumu (Seguchi&Malone, 1996)

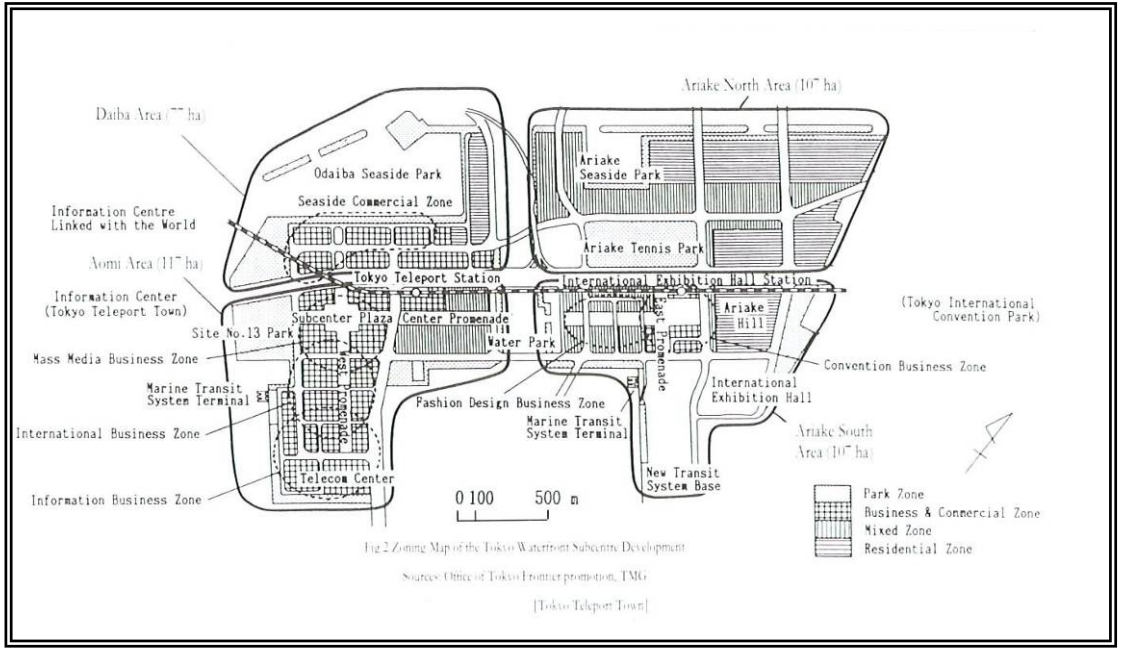
Tokyo körfezinde yeni ticaret merkezinin yaratılmasıyla, Tokyo'nun merkezi iş alanında önemli değişimler olmuş ve merkezi iş alanı ile kentsel kıyı arasında yeni ofis alanları oluşmuştur (Şekil 3.6).

Tokyo kentsel kıyı alanı alt merkez projesi Tokyo körfezinde, bir kısmı dolgu alanı olan 448 ha alanı kapsamaktadır. 90'lık alan özel mülkiyet olup 338 ha lık alan Tokyo Metropolitan Yönetimi'ne aittir.

Metropolitan yönetimine göre, bu alt merkez projesi, 21. yy'ın yüksek teknolojiye sahip uluslar arası kenti olacaktır. Projede, çalışma, konut ve boş zaman aktiviteleri için ayrılan alanlar ayrılmıştır. Tokyo Kıyı Alanı Alt Merkez Projesi'nin 63 000 nüfus barındırmasını ve 106 000 istihdam sağlamasını öngörmüştür (Seguchi&Malone, 1996).



Şekil 3.7 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Projesi, 2000



Şekil 3.8 : Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Projesi, (Seguchi&Malone, 1996)

Tokyo Kentsel Kıyısı Alanı Alt Merkez Alanı 4 farklı bölgeye ayrılmıştır. Bölgeler arasında bir yaya güzergahı mevcuttur. Bu güzergah sosyal ve alışverişi sağlayan bir aks ve bir lineer park formundadır (Şekil 3.7), (Şekil 3.8).

Bu 4 bölge karma kullanımlar içermekle birlikte her bir bölgenin farklı bir kimliği mevcuttur. Bu bölgelerden biri, 117 ha alana sahip olan ve kentsel iş ve ticaret alanı olarak ön plana çıkan Aomi Alanı iletişim merkezinin de yer aldığı ve 68 000 kişilik işgücünü barındıracak olan yüksek teknolojiye sahip olan bölgedir. Diğer bir bölge ise 107 ha alana sahip Ariake Güney Alanı uluslararası kongre parkı olarak geliştirilen ve 80 500 m² sergi alanı ile 2000 kişi kapasiteli çok amaçlı kongre salonu bulunan bölgedir. Ariake Kuzey Alanı 107 ha alanı kapsayan ve 33 000 nüfusun barındığı yüksek katlı apartmanlarıyla konut bölgesidir. Son bölge ise 77 ha'lık rekreasyon alanı kıyı parkı ile ticaret ve iş alanı olarak geliştirilen daiba alanıdır.

Yapım aşamasında, 2004 yılında bitirilmesi planlanan proje, bugün 2015 yılına tamamlanması düşünülmektedir.

106 000 istihdam ve 63 000 nüfus daha sonraları 72 000 istihdam ve 42 000 nüfusa düşürülmüştür (Seguchi&Malone, 1996).

3.2.2 Yokohama Kıyı Alanı

Bu bölümde Asya örneklerinden biri olan Yokohama Kıyı Alanı'nın gelişim süreci incelenmiştir.

3.2.2.1 Konum

Yokohama, Tokyo kentinin 30km güneybatısında yer almaktadır. 130 yıl önce gelişmeye başlamıştır. Ülke yönetimi ülkeyi batı uluslarına açmaya karar verdiğinde Yokohama'da Tokyo körfezinin kuzey batısında uluslar arası ticaret limanı kurulmuştur.

3.2.2.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

300 yıl önce ülke yönetimi ülkenin izolesine yönelik bir politika izlerken Yokohama küçük bir balıkçı kasabası iken Japonya'yı dünyaya tanıtan uluslar arası ticaret limanı sayesinde Yokohama kenti gelişmiştir.

19 yy.'da ülkenin modernleşmesine büyük katkıda bulunan batı kültürü ve teknoloji bu limanda tanıtılmıştır. 19 yy. sonlarına kadar Yokohama'nın endüstride büyük rolü vardır.

20.yy başında ulusal politika modern endüstrinin gelişimine büyük destek vermiştir. Bu dönemde Yokohama'nın kuzey sahilleri gemi yapımı, demir sanayi, elektrik üretimi gibi ağır sanayinin yer aldığı bölgelerdir. Güney sahillerinde II. dünya savaşından sonra büyük ölçekli ağır sanayi ve küçük sanayi yer almıştır.

Japonya 1950'li yıllarda sanayileşen bir ülke olduğundan dolayı Yokohama kentsel kıyı alanında köhneme süreci yaşanmadan kıyı alanında gelişim süreci yaşanmıştır.

3.2.2.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

1960'larda Japon ekonomisinin hızının etkisiyle Tokyo'da iş alanları hızla yoğunlaşmıştı. Bu durum Tokyo Metropolitan bölgesinde nüfus patlamasına sebep olmuştur. Yokohama bu artan nüfus için konut alanları sağlama yönünde baskıya maruz kalmıştır. Japonya'nın ikinci büyük kenti haline gelmiştir. Günümüzde ise Yokohama'nın gelişiminde modern endüstri merkezi olması, konut kenti olması ve kentte uluslar arası ticaret limanının yer alması gibi önemli unsurlar etkili olmaktadır.

Yokohama'da MIA Kannai denilen bölgede rıhtım boyunca ilk uluslar arası ticaret binalarının yapılmasıyla gelişmişti. Uluslar arası ticaretin ve endüstrinin gelişimi ile MIA alanı büyümüş ve sonraları kıyı alanında liman faaliyetleri, tersane, tren istasyonu gibi kullanımlar yer almıştır.

1960-1970 yılları arasında nüfusun artmasıyla diğer bir ticaret merkezi Kannai yanında ana demiryolu terminali (Yokohama İstasyonu) etrafında oluşturulmuştur. Kannai ile yeni ticaret merkezi arasında bir tersane ve bir yük alanı buluyordu.

1965 yılında Yokohama kenti iki ayrı MIA'ya sahip olmaktan dolayı yapısal problemlerle karşılaşmış ve iki MIA'yı birleştirme amacıyla iki MIA arasına yeni bir MIA yaratmayı kararlaştırılmıştır. İki MIA'nın hem fonksiyonel hem de yapısal olarak birleşmesi söz konusuydu.

Diğer taraftan Tokyo Metropolitan Alanı, iş alanının aşırı büyümesinden ve nüfus yoğunluğunun artmasından dolayı ciddi kentsel problemlerle uğraşmaktaydı. Bu problemlerin çözümü için 1970 sonlarında ticaret fonksiyonlarının dağılımı kararlaştırılmıştır. Başkent bölgesi için yapılan 3.Master Planında çok merkezli kent alanı önerilmiştir. Varolan tek merkezli yapıyı Tokyo çevresindeki kentlerin gelişimini sağlayarak çok merkezli bir yapıya dönüştürmektedir. Bu durum Yokohama kent merkezinde yeni MIA'nın yaratılmasında etkili olmuştur. Kentsel kıyı alanında yeni MIA'nın gelişimini sağlamak için eski endüstri ve liman faaliyetlerinin kentsel kıyı alanından başka bir yere yerleşmesi gerekmektedir. Endüstri faaliyetleri için 1970'te Kanazawa'da denizin doldurulması ile arazi elde etme projesi önerilmiştir. Konteyner taşımacılığı için büyük alanların tasarlanmasıyla liman faaliyetlerinin modernleştirilmesi planlanmıştır.

3.2.2.4 Organizasyon Yapısı

Minato Mirai 21 projesi, Yokohama limanının köhnemiş alanlarının yeniden canlandırılması kapsamında Yokohama Minato Mirai 21 şirketi tarafından projelendirildi. Minato Mirai 21, 21. yy.'ın limanı anlamına gelmektedir.

3.2.2.5 Yokohama Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

1980’de kıyı alanında yer alan büyük tersane alanının taşınması konusunda uzlaşmıştır. Tersane alanının kentsel kıyı alanından taşınması ve bu alanda MİA’nın gelişimini hedefleyen proje Minato Mirai 21 olarak adlandırılmıştır (Şekil 3.9).

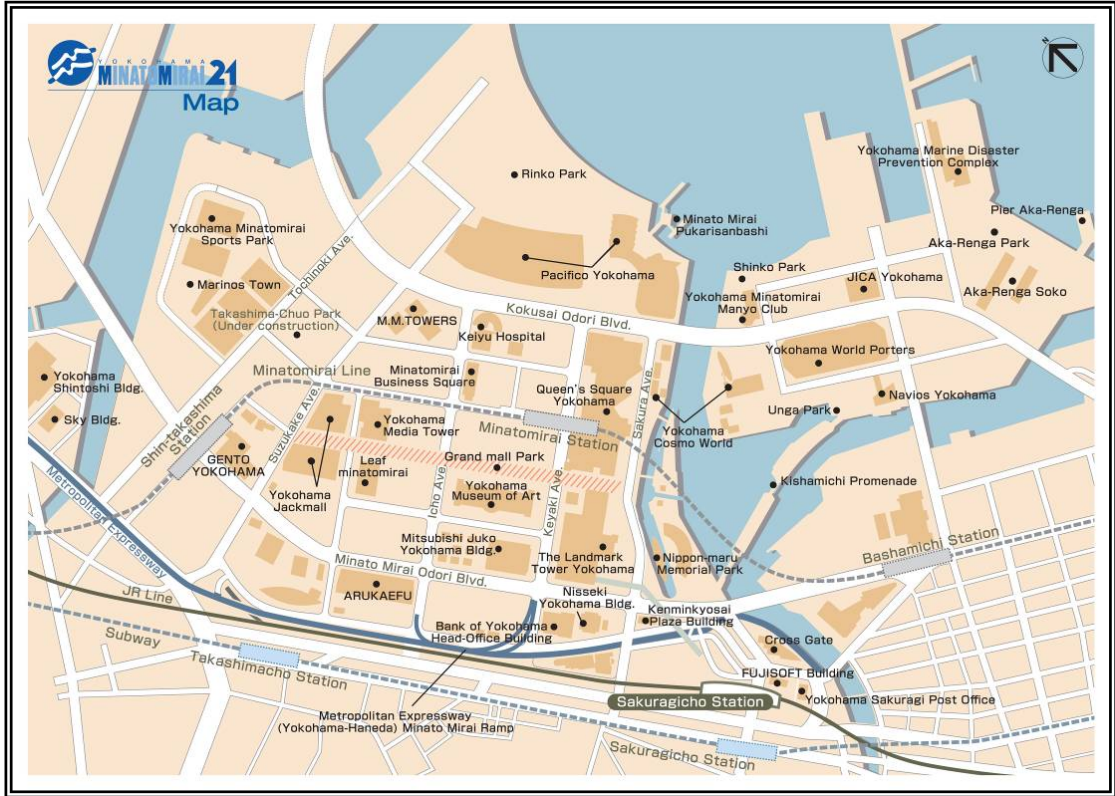


Şekil 3.9 : Minato Mirai Alanından Limana Bakış

Projenin amaçları, Yokohama kent merkezinin ekonomik politik ve kültürel açıdan gelişmesini ve sofistike iş ve kültür faaliyetlerinin kıyı alanında yeni gelişen MİA’da yer almasını (1985’te yapılan Ulusal Başkent Reform Planı ve sonraki planlar doğrultusunda Tokyo’da yığılmış olan iş-yönetim fonksiyonları ile kamu birimlerinin çevredeki kent merkezlerine dağılımı sırasında Yokohama’nın yeni kent merkezinde uluslar arası düzeyde yönetim fonksiyonlarının yer almasını) sağlamaktır.

Ayrıca, kıyı alanında tarihi çevrelerin korunmasıyla ve park ve yeşil alanların tasarlanarak rekreasyon faaliyetlerinin gelişiminin sağlanmasıyla kıyı alanlarının kamusal kullanımını arttırmaktır.

Projede; mevcut arazi 110 ha, denizin doldurulması ile elde edilen arazi miktarı 76ha, toplam alan 186 ha alandır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 : Minato Mirai 21 Projesi

3.3 AVUSTRALYA

Avustralya'dan seçilen örnekte Sydney kentsel kıyı alanında yapılan yeniden canlandırma çalışmaları incelenmiştir.

3.3.1. Sydney Kıyı Alanı

Bu bölümde Avustralya örneklerinden biri olan Sydney Kıyı Alanı'nın gelişim süreci incelenmiştir.

3.3.1.1 Konum

Sydney kenti 1788 yılında İngiliz kolonileri tarafından kurulmuştur. Kentin kuruluşundan itibaren liman ile güçlü bir ilişkisi olmuştur. Limanın önemli iki simgesi olan liman köprüsünün ve opera binasının aynı zamanda kent imajında büyük önemi vardır.

Kent ilk yerleşiminden beri, Pasifik adaları, Hindistan, Çin, güney Afrika ve Amerika ile ticari ilişkileri olan aktif bir liman kentiydi. Sydney alan olarak dünya üzerindeki en geniş şehirlerden biridir. Sydney metropoliten alanı 1,600km²'dir. Sydney'in merkezi iş alanının yer aldığı kent merkezi görece olarak daha küçüktür. Kent merkezinin biçimi (formu) liman yerleşimine yansımıştır. Kent merkezi üç tarafı su ile çevrili olan, dar bir yarımada yoğun olarak gelişmiştir (**Marshall, 2001**).

3.3.1.2 Kıyı Alanının Önemi Yitirme Süreci

Sydney kentsel kıyı alanında, diğer dünya şehirlerinde olan kıyı alanının köhnemesi durumu yaşanmamıştır. Sydney'in kıyı alanlarının yeniden canlanması, kent merkezindeki köhnemiş alanlarının yenilenmesinden değişen kullanım ve rollerin yarattığı fırsatların değerlendirilmesine dayanmaktadır (**Bruttomesso, 1993**).

3.3.1.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

Sydney'in fiziksel gelişimini kamusal duyarlılıkla tarihi, ticari ve politik hareketlerle biçimlenmiştir. Tabii bunun için kamu öncelikli bir planlama yaklaşımına ihtiyaç vardır. 1996 tarihli "Sydney yerel çevre planı" ve 1999 tarihli "Kent Mekanı" kentin kamu öncelikli planlama yaklaşımına yönelik belgelerdir. Ayrıca bu bölgelerde yeni kentsel alanların yaratılması amaçlanmıştır. Otuz yıl içinde gelişim önemli ölçüde değişmiştir.

1960’larda Amerika’daki birçok kentsel yenileme projelerine benzer büyük ölçekli yeniden gelişim projeleri üretilmiştir. 1980’lerde, “Festival Market” modeli geliştirilmiştir.

3.3.1.4 Organizasyon Yapısı

Kıyı alanın büyük bir bölümünün mülkiyeti eyalet yönetimindedir. Bu proje kamu ve özel sektör fonları ile gelişmiştir. Projenin 1988 yılına kadar tamamlanmasını sağlamak üzere inşayı hızlandırmak amacıyla Darling Liman Otoritesi adı altında bir gelişim şirketi kurulmuş. Ayrıca bu otorite, birçok kurumun tabi olduğu gelişim kontrol yasalarından muaf tutulmuştur (Marshall, 2001).

3.3.1.5 Sydney Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

Darling Limanı Projesi 1980’lerde, “Festival Market” modeline örnek olarak geliştirilmiştir. Projenin amacı eski demiryolu ve karayolu sahasını kültürel, eğitim ve rekreasyon faaliyetlerin yer aldığı bir merkeze dönüştürerek “insanlar için mekanlar” yaratılmasıydı (Şekil 3.11).



Şekil 3.11 : Darling Limanı ve Sidney Merkezi İş Alanı

Darling Limanı Projesi genelde başarılı bir kentsel kıyı projesi olarak görülürken, kent genelinde projenin Sydney kenti ile bütünleşemediği görülmüştür. 1988 yılında Sydney'in kuruluşunun 200.yıldönümü adına yapılan projelerden olan Darling Limanı Alanı 54.3 ha'dır ve Sydney iş alanının yanında yer almaktadır.

Projenin başarısı, alanın merkezi iş alanına yakınlığı nedeniyle büyük tesisleri barındıracak kapasiteye sahip olmasına bağlıdır. Proje için yapılan eleştirilerden biri neden bu gibi tesislerin birlikte aynı yerden bulunması gerekliliğidir. Bununla birlikte proje, ihtiyaç duyulan geniş kapalı mekânlar sağlamaktadır. Projenin diğer bir başarısı da kıyı alanında çeşitli tesislere, kent parklarına ve yüksek yoğunluklu konut alanlarına yakın kamusal açık alanlar yaratmış olmasıdır.

Projenin olumsuz yönlerinden biri, alanın kent merkezine yakın olmasına rağmen, bu alanın kentten izole halde olmasıdır. Proje alanını kuşatan otoyol bu izolasyona büyük katkıda bulunmuştur.

Proje alanının kentin diğer kısmından ayrımını projenin sınırlanmış kampus gelişim içeriği ile yönetimin izole edilmiş olması güçlendirmiştir.

Gelişim kontrollerinden muaf olan Darling Harbor otoritesi kentteki diğer kuruluşlarla güçlü iletişim kuramamıştır. Bu durum ise kaçınılmaz olarak kent dokusu ile bütünleşmesini sağlayacak herhangi bir gelişme için girişimi engellemiştir.

Projedeki bölgelemenin (zoning), projenin kentten ayrımında payı vardır. Proje, sadece çeşitli perakende ticaret ve eğlence faaliyetlerini içerirken, konut ve ticaret alanlarına yer vermemiştir. Alanda yerleşik bir nüfusun olmaması nedeniyle alandaki perakende faaliyetlerin yalnızca ziyaretçilere dayalıydı. Bunun sonucu olarak alan geceleri ölü bir alan haline gelmiştir. Bu tür projelerin başarısında kritik noktalardan biri projenin kent ile bağlantılarının güçlü olmasıdır **(Marshall, 2001)**.

3.4 AVRUPA

Avrupa'dan seçilen örneklerde Londra, Barselona, Ceneviz, Amsterdam ve Selanik kentsel kıyı alanlarında yapılan yeniden canlandırma çalışmaları incelenmiştir.

3.4.1 Londra Kıyı Alanı

Bu bölümde Avrupa'da İngiliz kentlerinden biri olan Londra kentinin kıyı alanı gelişim süreci incelenmiştir.

3.4.1.1 Konum

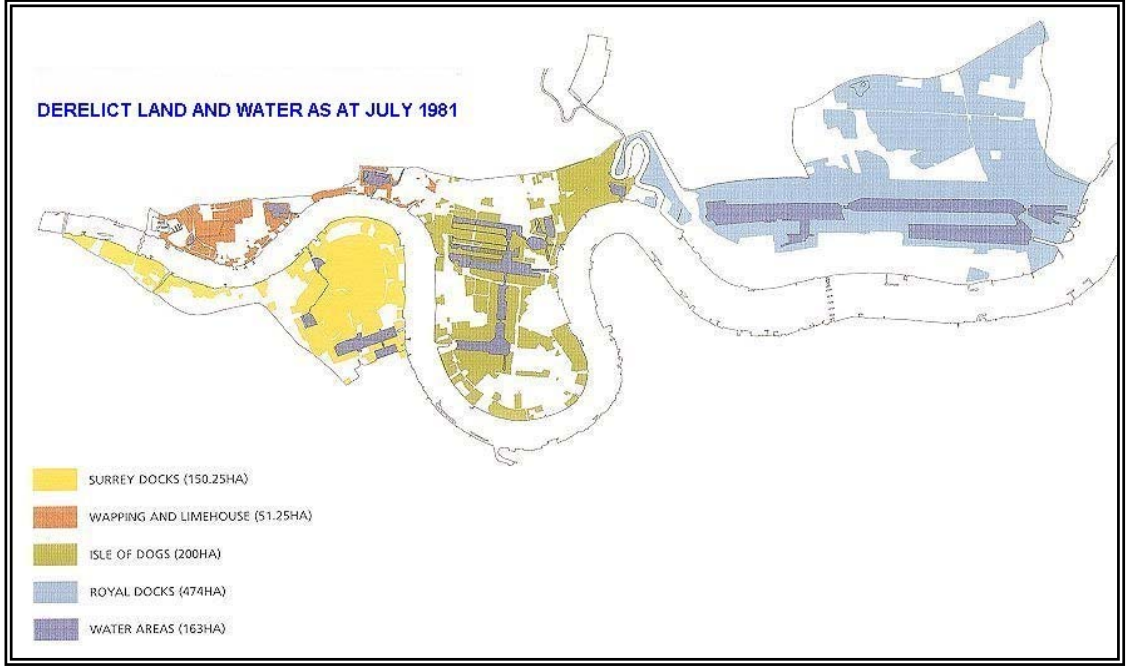
Kıyı alanının yeniden değerlendirilmesine konu olan Londra Doklar Bölgesi, Thames nehri boyunca, Tower Bridge'e 11-12 km uzaklığında 2200 ha alana sahiptir.

3.4.1.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

Dokların ilk başlangıcı 1640 yılında olmuştur. İlk dok olan Harland Great Wet Dock'u tarihte inşa edilmiştir. Diğer dokların inşası 1920'lere kadar sürmüştür.

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

1968 yılına kadar Londra doklarının tümü kapatılmıştır. Liman nehrin aşağısına Tilburg'a taşınmıştır. Dok alanı limanın ve gemi endüstrisinin taşınmasından sonra en yoksul bölgelerinden biri olmuştur (Şekil 3.12), (Meyer, 1999).



Şekil 3.12 : Terkedilmiş Alanlar, 1981.

3.4.1.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

Dok alanının yeniden canlandırılmasına yönelik ilk hareketler 1970’li yılların başlarında hayata geçirilmiştir. Yapılan çalışmalar sadece yapısal değil aynı zamanda ekonomik olarak da bir gelişmeyi sağlama amaçlıdır (Gülersoy, 1995).

1981’den itibaren 6 yıl içinde dokların bulunduğu alan İngiltere’deki hatta Avrupa’nın en umut verici yenileme projelerinden biri olmuştur (Şekil 3.13), (Meyer, 1999).



Şekil 3.13 : Canary Wharf, 1991, Meyer

3.4.1.4 Organizasyon Yapısı

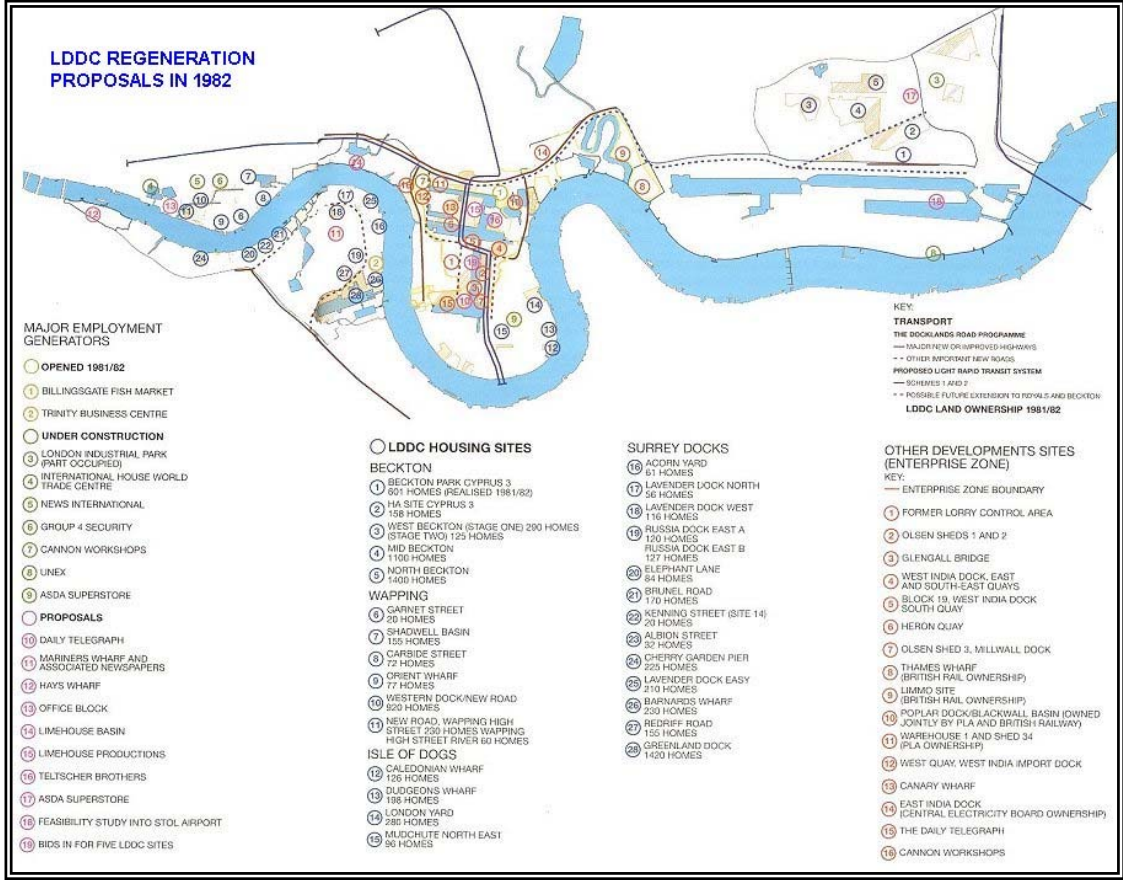
1981 yılında dok alanında yapılacak çalışmaları yönlendirecek, ulusal yatırımlar için özel önem verilecek yatırımlar yaratan özel bir kuruluş olan LDDC (London Docklands Development Corporation) kurulmuştur. LDDC'nin ana görevi özel yatırımların bolluğu yaratacak dokların devlet yatırımlarını olacak bir strateji geliştirmektedir (**Meyer, 1999**).

LDDC, tek yetkili karar organı olarak arazi ve temel altyapı olanaklarını sağlamak, yeni konut alanları, iş alanları ve iş olanakları yaratmak üzere özel sektörün girişim gücünü, mali kaynaklarını geliştirilen kıyı alanına yönlendirmek üzere görevlendirilmiştir (**Gülersoy, 1995**).

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;

- Dokların tümü için dengeli bir şehirselleştirme konsepti,
- Bir anklav ölçeğinde sınırlanan kent planı,

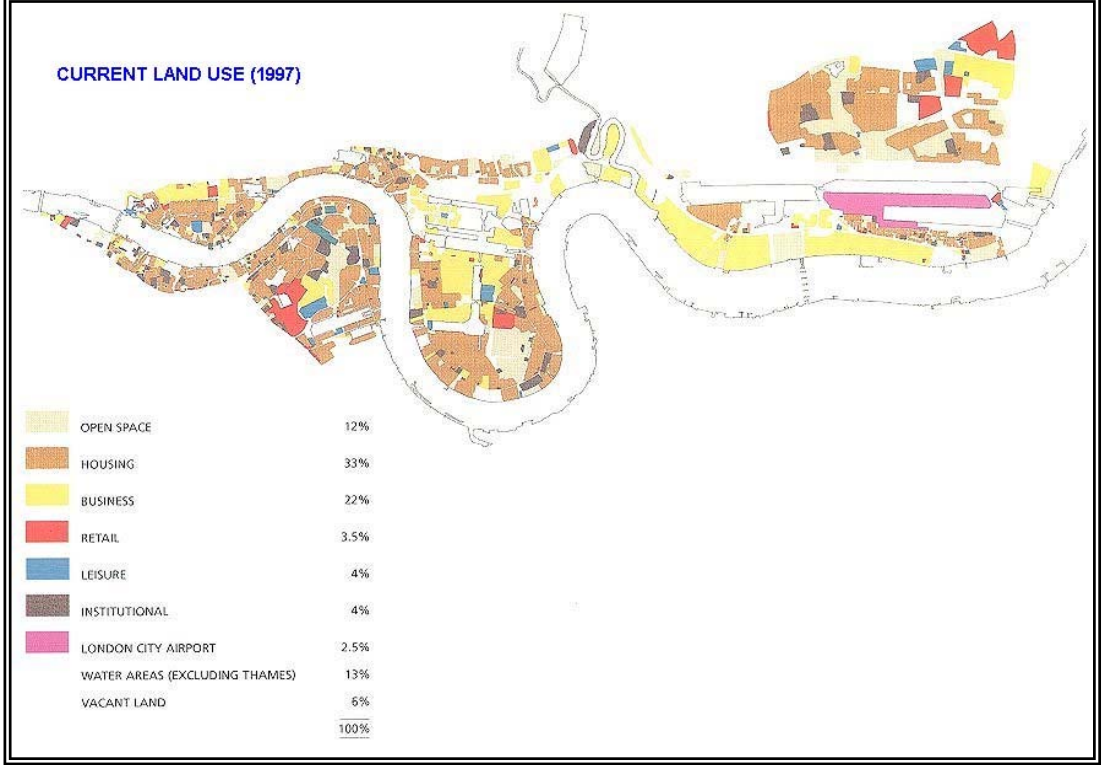
- Yeni bir merkezleşmenin geliştirilmesi,
- Kentin yapısı ve şekli arasında yeni bir ilişkidir (Şekil 3.14), (Meyer, 1999).



Şekil 3.14 : LDDC'nin Yenileme Önerileri,1982

3.4.1.5 Londra Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

Thames nehri üzerinde 4 proje alanı geliştirilmiştir. Bu projeler Isle Of Dogs, Wapping, Surrey Docks ve Royal Docks'dur (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 : 1997 Tarihli Arazi Kullanımı

3.4.2 Barselona Kıyı Alanı

Bu bölümde Avrupa'da İspanyol kentlerinden biri olan Barselona'nın kıyı alanı gelişim süreci incelenmiştir.

3.4.2.1 Konum

478 km² alanı ve 3.000.000 üzerinde nüfusa sahip olan Barselona, İspanya'nın Akdeniz'e açılan en önemli liman şehirlerinden biridir.

3.4.2.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

Limanın önemini yitirmesi ve liman bölgesinin terk edilmesiyle yeniden değerlendirilmesi açısından bir fırsat yaratılmıştır.

3.4.2.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

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.

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. Örnek olarak bölgede konut alanlarının ihtiyaçtan daha fazla yer almasının sağlanması (Şekil 3.16).



Şekil 3.16 : Barcelona Liman Bölgesi,1990, Meyer

3.4.2.4 Organizasyon Yapısı

Barcelona'nın bağımsız liman yönetimi tarafından başarılı olmuş projelerden birisidir. Bu projede ana düşünce, üç otoritede ilgiyi bir araya toplamak ve bir fikir birliğine ulaşmaktır.

Bu üç otorite.

- Kamu işleri ve şehir planlama bakanlığı, Barcelona bağımsız liman yönetimi aracılığı ile alan kamusal alan olarak liman yönetimine aittir.

- Barselona Belediyesi
- Özerk Katalan yönetimi

3.4.2.5 Barselona Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

Projenin uygulama ve yönetimi için Barselona bağımsız liman yönetimi tarafından eski liman özel planı ile Barselona, Espana doklarının ve Barselona kıyısının üzerine detaylı çalışmalardan sorumlu kendi tüzel kişiliği ile bir oluşum olan “Liman 2000” kent planlama yönetimi yaratılmıştır.

Bu yönetim birimi ihale düzenlemiş ve farklı hizmetler için alınan tüm ihale tekliflerini incelemiştir. Bununla birlikte planlar yapılmıştır ve birçok kamu yapısının hizmet, altyapı ve uygulama sürecinde projeyi teşvik eden Barselona Liman Yönetimi tarafından tamamlanmıştır. Projenin uygulanması aşaması üç ana bölgeye ayrılmıştır.

- Barselona rıhtım bölgesi

Geleneksel olarak Barselona rıhtım bölgesi uluslar arası ve ulusal deniz yolcu trafiğine ayrılmıştır. Eski limanın yeniden modellenmesi planında da bu rıhtım modernize edilerek uluslar arası ticaret merkeziyle birlikte aynı işlevini sürdürmüştür. Bu rıhtım bölgesinde yer alan uluslar arası ticaret merkezinin taban alanı 22.500 m², kat alanı 100.000 m²'dir. Yapının maksimum yüksekliği 37 m'dir.

Eski liman bölgesindeki trafiği dağıtan bir meydan ile rıhtım bölgesine erişim sağlanmaktadır. Ulusal deniz terminallerine ev sahipliği yapan ticaret kompleksi aynı zamanda daire formuyla rıhtım alanına giriş kapısıdır.

- Espana rıhtım bölgesi

Bu bölgenin tümü, Port Vell alanının eğlence, rekreasyon, ticari ve kültürel çekirdeğini oluşturmaktadır.

- Paseo Nacional, Barceloneta ve El Reloj rıhtım bölgesi

3.4.3. Cenova Kıyı Alanı

Bu bölümde Avrupa'da İtalyan kentlerinden biri olan Cenova kentinin kıyı alanı gelişim süreci incelenmiştir.

3.4.3.1 Konum

Cenova yaklaşık 1.000.000 nüfusu ile İtalya'nın kuzey batı kıyısında yer alan bir şehirdir. 37 km sahil şeridinin 27 km'si liman fonksiyonlarına, havalimanına ve Fiera sergi merkezine ayrılmıştır. Cenova limanı Avrupa'nın 7. büyük, Akdeniz'in en büyük limanı konumundadır (**Marshall, 2001**).

3.4.3.2 Kıyı Alanının Önemi Yitirme Süreci

Kent Roma döneminde kurulmuştur. Ortaçağ döneminde kıyı şeridinin yay biçimindeki kesimine yerleşmiştir. Bu dönemde ticari faaliyetlerin yer aldığı bir limanı mevcuttur. 11. yy'da oligarşik cumhuriyet olarak bağımsız bir yönetimi vardır.

Şehir hayatı deniz trafiğinin yoğunluğuna odaklıydı. Kentte, kent yapısını kontrol eden, yöneten zengin ve güçlü soylu sınıfı oluşmuştur. Şehir hayatı gibi şehir ekonomisi de denize bağlı olması deniz kültürünün gelişimini sağlamıştır. O dönemde Cenovalılar arasından çıkan önemli denizciler arasında Kristof Kolomb da vardır.

Cenova, Avrupa'nın en etkili ve zengin limanlarından biri konumuna gelmişti. Bağımsızlığını, büyük Avrupa krallıklarına kiraladığı donanmasından elde ettiği finansal gücü ile sürdürebilmiştir. Cenova'nın artan zenginliği sayesinde, kasaba kente dönüşmüştür. Büyük ve görkemli binalar kenti ziyaret eden kral ve diplomatları ağırlamıştır. Bu binaların bir kısmı mevcuttur ve yenilenmektedir.

12. yy.'da Ripa bölgesi gelişti. 13. yy'da liman bölgesi önemli işletme yapılarının yapılmasıyla gelişmiştir. Bu yapılar, Darsane (depolama bölgesi) ve Arsenale (deniz kuvvetleri); Commendadır (kuru gıda depoları). Ripada kent kıyısındaki bu yeni yapılar ticari faaliyetlere bağlanmıştır ve böylelikle, Cenova ticari faaliyetler ile birlikte çalışan bir kentsel kıyıya sahip olmuştur. Liman çevresinde büyük antrepolar yapılmıştır.

12. ve 13. yy.larda liman şekillenmiş ve 19. yy.daki endüstriyel genişlemelere kadar değişmeden kalmıştır. 19. yy da yeniden yapılanma olgusunun gündeme gelmesiyle limanın ticari ve çalışma birimleri birbirinden ayrılmıştır. Endüstriyel liman, antrepoları ve palamar yerleri ile birlikte kurulmuştur. Fonksiyonel ve fiziksel olarak liman ile endüstrileşmiş kent, tren yolları ve duvarlarla birbirinden ayrılmıştır.

19. yy.'dan başlayarak, yeni kent merkezi kıyıdan uzak bir alanda, tepelere doğru gelişen konut alanları ile birlikte kentin antik duvarlarının dışında oluşmuştur.

20. yy.'da Cenovalılar tarihi merkezi terk ederek yeni gelişen alanlarda ikamet etmeye başlamıştır. Kent, yeni ve geniş endüstriyel yapıların yaratılmasıyla, yeni kıyıya paralel olan Pacevera ve Bisagni vadileri üzerinde batı ve doğu yönünde genişlemiştir.

20. yy.'ın başında endüstri limanı aşamalı olarak batıya doğru genişlemiştir. Konteyner sisteminin gelişimi ile liman batıya doğru genişlemiş ve liman gelişme alanında kargo için yeni yapılar inşa edilmiştir. Aynı zamanda tarihi kent yanında yer alan tarihi liman terkedilmiştir. Dünya üzerindeki birçok kıyı kenti gibi bu durum, kent ekonomisinin öncüsü durumunda olan endüstri sektörü için bir krize yol açmıştır. Bu durum karşısında kamu yönetimi kent kıyısını yeniden tasarlamak üzere önemli turizm faaliyetlerini ve servisleri içeren kompleks bir plana başlamıştır.

1964 tarihli Eski limanın planı yapıldığı dönem için tipik bir plandır ve kenti düşünmeksizin sadece liman faaliyetlerini içermekte ve liman gelişimini öngörmektedir. 1964 planı, tamamen hatalı olarak Cenova kentinin Akdeniz'deki liman rolünü sürdürmeyeceğini, 1970'lerde endüstri ve liman faaliyetlerinin rasyonelleşmesi ile gemi faaliyetlerinin Akdeniz sahasından uzaklaştırılıp Kuzey Avrupa limanlarına kaydırılmasıyla, bu limanlar büyümüş, Cenova limanı köhneleşmeye başlamıştır (Marshall, 2001).

3.4.3.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

Cenova çok merkezli bir kenttir. Kentsel alanın ortasında liman ile direkt bağlantısı bulunan tarihi merkez yer almaktadır. Geçmiş bir yüzyıldan fazla olan, güçlü kamu sektörüne ve yolcu ve kargo trafiği bakımından Akdeniz'in en işlek limanına sahip olan 19. yy endüstriyel kent'in merkezi, tarihi çekirdeğin dışında yer almaktadır. Son 10 yılda Cenova büyük dönüşümlere maruz kalmıştır. Bir endüstri kenti olmaktan çıkıp, elektronik ve iletişim alanında uzman şirketlerin yer aldığı hizmet sektörünün

birincil sektör haline geldiği bir kent olmuştur. Bunun yanında, Cenova kültür ve turizm alanlarına da ciddi yatırımlar yapmıştır.

Ticaret açısından Cenova Akdeniz’de ve Akdeniz’in diğer bölgelerle olan ilişkilerinde önemli rol oynamaktadır. 2004 yılında Atina, Barselona ve Cenova arasında önemli bir ortaklık anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Cenova Avrupa kültür şehri, Atina olimpiyat oyunlarının kenti, Barselona önemli UNESCO projelerinin merkezi olacaktır (**Marshall, 2001**).

3.4.3.4 Organizasyon Yapısı

Cenova’daki endüstriyel faaliyetlerin geçmişinde belediye ve liman yönetimi arasında zoraki bir ilişki bulunmaktaydı. Çeşitli grupları da içeren ‘kültürel süreç’i başlatmak için ortak zeminin kolaylıkla kurulması sağlanmıştır. Cenova üniversitesi, liman otorite plan biriminin oluşumunda önemli rol oynamıştır. Bu birimde akademik kadro, araştırmacılar ve öğrenciler yer almıştır. Birim aynı zamanda Rem Koolhaas gibi danışmanlarla ortak çalışmıştır. Birim içinde, diğer planları incelemek, planlar arasında karşılaştırma yapmak ve bu konuda bilgi edinmek üzere konferanslar düzenlenmiştir. Birim, ticaret birliği, liman işletmecileri ve kullanıcıları komitesi, kent ve bölge meclisleri, liman ofisi ve gümrük ofisi gibi kamu yönetim birimleri ile sürekli ilişki içinde olmuştur (**Marshall, 2001**).

3.4.3.5 Cenova Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

Cenova kenti, kentin genel master planı ile birlikte ele alınan liman master planına sahip ilk İtalyan kentidir. Bu plan ile kentin yakın geleceği için kentsel ve stratejik planlamayı bir arada geliştirmek mümkün olmuştur. Birçok terkedilmiş alan yeniden yapılandırılmakta, yeniden tasarlanmakta ve yeni iş alanları yahut toplu dağıtım merkezleri olarak yeniden kullanıma açılmaktadır.

Dünya çapında endüstrinin yeniden yapılandırılmasında deniz ulaşım araçlarının dönüşümü ve endüstri alanında devlet iştiraklerindeki krizler Cenova için dünya ölçeğinde meydan okumadır. 1990’ların başında bu dönüşümün liman trafiğinin artması gibi ilk sonuçları ortaya çıkmıştır (Şekil 3.17), (**Marshall, 2001**).



Şekil 3.17 : Cenova Liman Bölgesi

Cenova kentsel kıyısının yeniden yapılandırılması süreci, 1992 de Amerika'nın keşfinin 500. yıldönümünün kutlamaları ile başlamış ve birçok proje başarıya ulaşmıştır. Eski liman bölgesinde uluslararası bir sergi düzenlenmiştir.

Renzo Piano tarafından genel bir plan geliştirilmiştir. Bu genel plan, tarihi binaların restorasyonunu ve kongre merkezi ile akvaryum inşasını içermektedir. Bugün alan kültürel kamu alanıdır. Akvaryuma ek olarak barlar, restoranlar, alışveriş yerleri, tiyatro sinema kompleksi, çocuk kütüphanesi ve denizcilik müzesi mevcuttur. Alanın batısında Calvi ve Morosini iskele alanlarında konut ve oteller yapım aşamasındadır.

Batıda Darsena alanı özel proje alanıdır. Darsena tarihi çekirdeğin kıyısında konumlanmıştır. Ticaret merkezi olarak limanın önem kaybetmesi ile Scio alanında ekonomi ve ticaret üniversitesi konumlanmıştır. Tüm tarihi liman bölgesinin gelişimi ile bağlantılı olarak Darsena'nın dönüşümü sürmektedir.

Belediyenin bu alan ile ilgili hedefleri, üniversite faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin Galata alanıyla bütünleşmesini destekleyen yeni ve tamamlayıcı aktivitelerle kentsel ve çevresel gelişimini, kamu alanı ve altyapısının gelişimini ve alanın Pra'ya bağlanmasını da dikkate alarak yaya ve taşıt yollarının düzenlenmesini sağlamaktır.

Ayrıca, belediye Darsena alanında yeni fonksiyonlar geliştirmeyi amaçlamaktadır. Varolan binaların yeniden kullanılmasıyla alana rekabetçi ya da tamamlayıcı faaliyetlerin yeniden yerleşmesi ve tarihi merkeze hizmet edecek teknolojik faaliyetlerin alanda yer alması ile birlikte Tabarka Alanı da yeniden geliştirme projelerine dâhil olmaktadır. Mühendislik fakültesinin Darsena Alanı'na yerleşmesiyle planlar, Hennebique binası ile gümrük binasının ve 700.000 km²'lik alanın yenilenmesini öngörmektedir. Bu çaba diğer tarihi uyarlamaları tanımlamak üzere Avrupa'da model oluşturmaya yönelik bir çabadır. Toplu kamusal servis olanaklarının tanıtılması ile alan ekonomisini canlandırmak ve yeni ticari faaliyetleri barları restoranları ve yeni konut gelişimini sağlamak hedeflenmektedir.

Ponte Parodi'nin dönüşümü, tarihi limanın kalbinde ortasında büyük bir merkezin inşa edilmesini ve deniz kıyısında kültürel aktiviteler içeren geniş kamusal meydanın yapılmasını içermektedir. Amacı uluslararası düzeyde kent imajını tanıtan yapı ve alan yaratmak olan uluslararası mimari yarışma düzenlenmiştir. San Benigno yönetim merkezindeki yeni feribot terminali, bar ve restoranlar, seyahat acenteleri ve ofisler gibi ticari faaliyetler içeren çok fonksiyonlu bir yapı içermektedir. Feribot terminalinde her yıl 2,5 milyon yolcu ve 700.000 araç ve 110.000 kamyon trafik hacmine sahiptir.

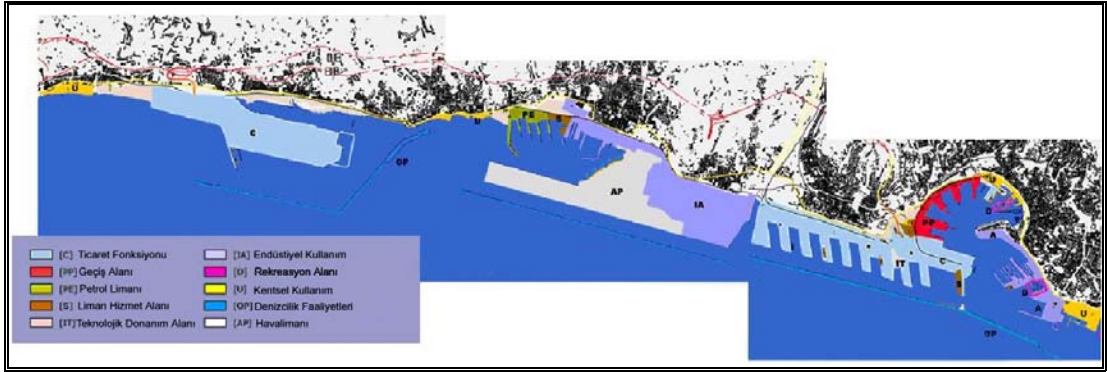
Yeni Cenova Master Planı kentin ve limanın planlarını özetlemektedir. Kent ile liman arasında üretken bir bağ kuran master plan, liman yönetimi tarafından 2000 yılında resmen kabul edilmiştir. Master planının amacı, kent gelişiminin yeni dokusuna katkıda bulunmaktır. Kentin gelişimi, kent ile limanın ayrımını kabul etmeyerek fiziksel ve yapısal sonuca katkıda bulunan kapsamlı bir tutum almıştır.

Kıyıda liman kullanımının yeniden tanımlanması antik kıyıda değer artışını sağlamıştır. Bu durum kıyının antik kent merkezinin bir parçası olduğu fikrini kabul ettirmiştir. 1980'lerde kent, Ripa'daki endüstriyel kıyı parçalarını tahsis etmiş ve gümrük alanı, demiryolu, karayolu gibi bariyerleri engelleri kaldırmıştır.

1990larda Cenova önceki 20 yıllık zamanda kaybettiği liman hacmini geri kazanmıştır. Büyüme ile birlikte alan gereksiniminin getirdiği baskıyla kent yönetimi ile liman yönetimini çelişkiye düşürmüştür. Liman ile kent arasındaki ilişkinin yeniden düşünülmesi gerekmektedir. 1964 liman planının aksine, kent ile liman arasındaki yeni ilişkiyi tanımlayan ve liman master planının kabulünü sağlayan bir politika benimsenmiştir. 1996'da liman master planı gelişmeye başlamıştır. Aynı yıl Cenova belediyesi yeni genel kent programını başlatmıştır. Bu planlar uzun süreden beri gelen sınır işgali kavgalarının üstesinden gelebilmek amacını taşımaktadır.

Limanın amacı, Avrupa ile Asya arasındaki trafik hacmini geliştirmektir. Liman için potansiyel gelişme alanları konteyner, yolcu, gemi trafiğinin sağlandığı alanlar ve gemi onarım alanlarıdır. Liman etrafında yer alan kent dokusundan dolayı, limanın gelişimi sınırlanmaktadır. Liman için gereken gelişimi sağlamak için 3 olanak mevcuttur. Bu alternatiflerden ilki mevcut liman alanının etkin kullanımını sağlamaktır. İkinci seçenek, imalat endüstrisinin terk ettiği kıyı alanlarının yeni liman kullanımına açılmasıdır. Diğer bir çözüm, denizin doldurulması yöntemiyle liman gelişme alanlarının yaratılmasıdır.

Tasarım kavramlarının kullanımı, limanı bir dizi karmaşık alan olarak kavramakta ve bu alanı kent ile bütünleştirme amacını taşımaktadır.



Şekil 3.18 : Cenova Kıyı Alanı Arazi Kullanımı

Yeni liman master planının önemli bileşenleri, limanda demir-çelik faaliyetlerinin azaltılması, yağ limanının rasyonelleştirilmesi, çevreye zarar veren fonksiyonların liman bölgesinden uzaklaştırılması, üç yeni bölge parkı yaratılması ve var olan yapıların liman genişlemesine uygun olarak geliştirilmesidir (Şekil 3.18). Bu hedeflerin eskimiş ulaşım altyapısıyla uyumu tartışılmıştır. Bu tartışma, liman ve kent için iki trafik akışı arasında fonksiyonel bağımsızlık yaratma amacıyla karayolu bağlantılarının yeniden tasarlanma düşüncesini de içermektedir. San Benigo alanı,

kent ile liman arasındaki 30 yıllık zayıf koordinasyonun teşvik ettiği yetersizlikler için iyi bir örnektir. Fonksiyonların bölgesel ayrımını amaçlamaktadır. Manuel'in planı gemi onarım bölgesi için kent ile liman arasında sınır teşkil edebilecek lineer bir alan önermektedir. Bu öneri, fonksiyonların bölgesel ayrımını amaçlamıştır. Kent trafiğini üst seviyeye çıkararak ve endüstri faaliyetlerinin ve bu faaliyetlerin yarattığı trafiğin alanı işgal etmesine izin vererek doklar ile kent arasındaki ayırmadan yararlanmayı önermektedir (**Marshall, 2001**).

3.4.4. Amsterdam Kıyı Alanı

Bu bölümde Avrupa'da bir Hollanda kenti olan Avrupa örneklerinden biri olan Amsterdam'ın kıyı alanının gelişim süreci incelenmiştir.

3.4.4.1 Konum

Amsterdam Kuzey Denizi kıyısına 27 km uzaklıkta, Hollanda'nın kuzey kesiminde yer alan bir şehirdir (**Marshall, 2001**).

3.4.4.2 Kıyı Alanının Önemi Yitirme Süreci

Tarihi kent Ij nehri ile Amstel nehri arasındaki baraj etrafına kurulmuştur. Amsterdam kenti merkezden başlayarak nehir boyunca yarım daireler biçiminde gelişmiştir. Ortaçağda kent 17. yy. da yapılmış olan bir kanal ile çevriliydi. 19. ve 20.yy da kent, merkezi etrafında gelişmiştir. 1882-1889 yıllarında tarihi kent merkezi ile kıyı kesimi arasına inşa edilen Merkez Tren İstasyonuyla nehir ile kent arasındaki bağlantı kesintiye uğramıştır. Liman faaliyetleri kent için önemli bir rol oynamasına rağmen kent kendi içine yönelerek kıyı ile bağlantısı zayıflamıştır (**Marshall, 2001**).

3.4.4.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

1875'te Amsterdam'daki gemicilik faaliyetlerinin kuzey denizine de Kuzey kanalının tamamlanmasıyla limana bağlı endüstri gerilemeye başlamıştır. Limana bağlı kullanımların kıyı alanını terk etmesi kentin kıyı alanı ile bağlantısının tekrar kurulması için bir avantaj sağlamıştır. Ij nehrinin kıyıların yeniden gelişimi tarihi kent ile liman arasındaki ilişkinin yeniden kurulması için önemlidir. Limanın kent içinden başka bir yere taşınması kent ile kıyı alanı arasındaki bağlantıların yeniden kurulması için bir fırsat yaratmıştır (**Marshall, 2001**).

3.4.4.4 Organizasyon Yapısı

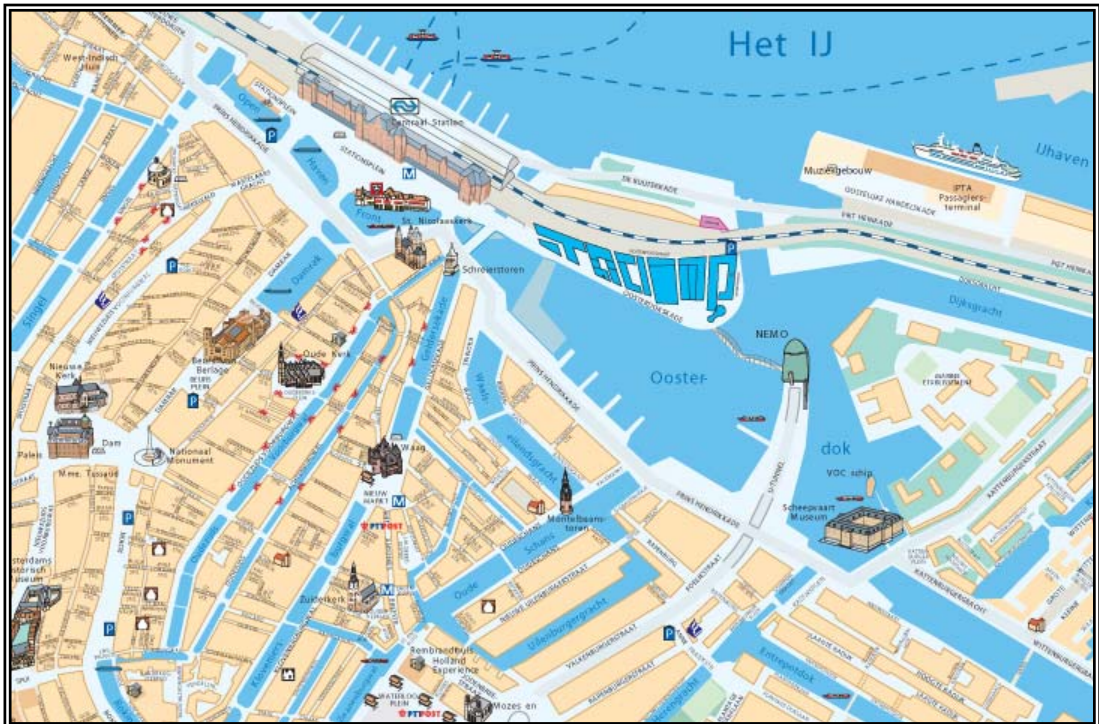
Ij nehri kıyısı alanı için planlama süreci, 1984'te yapılan kentsel tasarım yarışması ile başlamıştır. Kent yönetimi, Rem Koolhaas tarafından tüm güney kıyısı alanı için yapılan Ij Master Planı onaylamıştır. Plan Amsterdam kıyısı alanı finans şirketi (AWF) tarafından uygulamaya geçmiştir.

Gelişimin altyapı maliyeti çok büyük olmuştur. Maliyeti karşılamak için kentin tüm ofis gelişiminin bu alanda olması gerekliliği nedeniyle 1994'de kamu özel sektör işbirliği sona ermiştir. Projenin çok yoğun, finansal riski büyük ve uygulanması çok zaman alacağı kanıtlanmıştır. Bu nedenle AWF kapatılmıştır.

1995'te kent yönetimi " Ij nehri çapaları" Anchors of the Ij adlı stratejik pusula kurmuştur. Pusula varolan ada yapısı üzerine çalışmayı amaçlamaktadır. Her ada kendi potansiyeli, kullanımı ve mülkiyetiyle değerlendirilmektedir (Marshall, 2001).

3.4.4.5 Amsterdam Kıyısı Alanı Arazi Kullanım Planı

Amsterdam kıyısı alanlarının gelişimi kapsamlı bir plan olmadan ortaya çıkmıştır. Kıyısı gelişimi fırsatçı ve stratejiktir. Boş kalan alanların altyapıları mevcuttur. Böyle bir durumun pozitif yönleri vardır. Örneğin gelişme kararları piyasa beklentilerine göre yönlendirilebilir (Şekil 3.19), (Marshall, 2001).



Şekil 3.19 : Amsterdam Kentsel Kıyısı

Doğu Dok Alanı

Limana bağlı şirketler, 1960larda ve 1970'lerde bu şirketler ya batı limanına taşınmış ya da kapanmışlardır. Bu durum konut fonksiyonu için yeni alanlar açmış ve birkaç ticaret alanı ile beraber 7000 den fazla konut yapılmıştır.

Batı Dok Alanı

Ij kıyısının etrafındaki alan kent merkezinin hemen yanında 18 000 birimlik konut alanı bulunan bölgenin su ile tarihi ve kültürel bağ kurulması hedeflenmektedir. Ahşap antrepoların olduğu Hauthaven adı verilen bu alanda 300 konut birimi yapılmıştır.

Yüksek yoğunluğa sahip olan Amsterdam kentinde arazi kullanımında sınırlamalar mevcuttur. Bir yüzyıl önce kent demokratik bir biçimde arazi kiralama sistemini uygulamaya karar vermiştir. Kent arazisi kiraya verilirken, arazi mülkiyeti kent yönetiminde kalmakta ve dolayısıyla arazi değerlerindeki artıştan tüm toplum yararlanmaktadır. Bu yöntem spekülasyonu önlemiştir. Bu yöntemle kıyıda çekici alanlarda uygun maliyetli konutlar yapılabilmektedir. Bu aktif arazi politikası konut birimlerinin kira ve satış fiyatlarının belirlenmesinde ve homojen komşuluk kompozisyonundan kaçınmada önemli bir araçtır.

Amsterdam kıyılarındaki en büyük değişim Ij nehrinin güney kıyılarındaki merkezidir.(tren istasyonun çevresi) yeni bir altyapıya ihtiyacı vardır. Barajın ve demiryollarının hemen yanında bir yüzyıl kadar önce yapılmış 5 ada mevcuttur.

Stratejik yerlerde kamu binalarına ve meydanlarına yatırım yapılmıştır. Böylelikle belediye hem gelişimi sağlamakta hem de özel sektöre yön vermektedir. Kamusal alan planı adalar ile kent merkezi arasındaki ilişkiyi güçlendirmektedir.

Bilim merkezi, yeni metropol, terminal, müzik merkezi, anıtsal hububat silolarının bulunduğu alan yaşama-çalışma alanlarına dönüşmüştür. Merkezi tren istasyonunun bulunduğu alan tüm ulaşım biçimleri yönünden erişilebilir duruma getirilmiştir. Yeraltı merkez istasyonunun kurulması, demiryolu ağının genişlemesi ve tren istasyonunun nehir tarafına otomobil yolu üzerinde otobüs durağı yapılmasıyla istasyon, yeni alışveriş merkezleri ve servisler için kullanıma açılmıştır.

Oosterdock Adası

Bu alan sanat ve bilimin merkezi olarak tasarlanmıştır. Bu merkezde, Kütüphane, Konservatuvar Sinema kompleksi, Amsterdam borsa binası gibi kullanımlar yer almaktadır.

Oostelijke Handelskade

Bu alanda, oteller, ofis parkları, var olan binaların yenilenerek konut ve ticaret olarak kullanımı hedeflenmiştir (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 : Kıyı Alanı Projesinin Kent İçindeki Konumu

3.4.5. Selanik Kıyı Alanı

Bu bölümde Avrupa’da Yunan kentlerinden biri olan Selanik’in kıyı alanı gelişim süreci incelenmiştir. Bu kentin seçim nedeni, Türkiye’nin komşusu ve Türkiye ile ortak bir kültüre ve geçmişe sahip olan Yunanistan’ın kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması konusundaki deneyimlerini ortaya koymaktır.

3.4.5.1 Konum

Yunanistan’ın kuzeyinde Makedonya bölümünde bulunan Selanik, Ege denizine kıyısı olan 550,000 nüfuslu bir kenttir. Önemli bir liman ve sanayi merkezi olan Selanik, Yunanistan’ın Atina’dan sonraki en büyük kentidir. Atina’nın limanı olan Pire’den sonra en önemli liman Selanik’tedir.

3.4.5.2 Kıyı Alanının Önemini Yitirme Süreci

Kullanılmayan liman alanını kent merkezi ile ilişkilendiren yenileme planı kentin en önemli ve özel karakteristiğe sahip 19. ve 20. yy. liman binalarına odaklanmıştır. Alanın tasarımında tarihi ve mimari mirasa yapılacak vurgu ve bu bölgelerde yumuşak geçiş önem taşımaktadır (Şekil 3.21), (Gospodini, 2001).



Şekil 3.21 : Selanik Kentsel Kıyı Alanı (1915-1916)

3.4.5.3 Kıyı Alanının Yeniden Canlandırılması Süreci

1997 yılında Selanik'in Avrupa'nın kültürel başkent seçilmesi ile birlikte başlayan yeniden canlandırma süreci 1998 yılında 'Selanik 1997' adıyla kıyı alanı kentsel tasarım yarışması düzenlenmesiyle süregelmiştir. Böylelikle, kent merkezi ile limanın yenilenmesi gerçekleşmiştir. Amaç; kullanılmayan eski liman rıhtımı ile şehir merkezini ilişkilendirmek ve liman bölgesini canlandırmaktır. (Şekil 3.22),



Şekil 3.22 : Selanik Kentsel Kıyı Alanı (1970'li Yılların Başı)

Yunan şehirleri ve kıyı alanları; şehir morfolojisinin özelliklerine bakıldığında Yunan şehirlerinde kentsel tasarım, küçük ölçekli, parçacı ve yumuşak geçişlidir. Yunan şehirlerinin morfolojisinde önemli unsurlar, homojenlik ve kendini besleyebilirlik güçlü biçimsel yapı, Kamusal açık alanların ve kamusal donatıların çokluğu, topografik özellikleri ve mekansal yapılarıdır. Yunan şehirlerinin büyük çoğunluğu kıyı yerleşimidir. Yunan şehirlerinin fiziksel biçimi kıyı boyunca lineer olmasıdır. Şehir merkezlerinde kamusal açık alan pek kısıtlı olmasına rağmen, kent kıyılarında büyük ölçekte kamu arazisi mevcuttur. Şehrin kıyı kesimi ile merkez arasında tarihsel ve geleneksel bir bağ vardır. Bu bağ, klasik antik çağlara dayanır.

Bazı Yunan kıyı kentlerinde 19. ve 20. yüzyılda şehrin kıyı alanlarına yerleşen liman faaliyetlerinin bu yüzyılda şehrin çeperlerine taşınmasıyla, bu alanlar boş kalmıştır. Şehir ile denizin bulunduğu bu geniş alanlar değerlendirilmeye açık alanlardır.

Ayrıca, kent kıyı bölgesinin yenilenmesi, eski liman yapılarının korunmasıyla, yeniden kullanılması ve tasarlanmasıyla, şehrin tarihsel ve mimari mirasına katılabilmekte ve turizm açısından değerlendirilebilmektedir.

Hipodamus'un kıyı kentlerinde, agora limana yakın geometrik bir merkezdir. Antik Yunan kentlerinde kıyı alanları ile merkez arasında bir bütünsellik yoktur. Fakat kıyı alanları her zaman merkezin parçası olmuştur. Bu durum günümüzdeki Yunan kentlerine de yansımıştır.

Avrupa ve Amerika'daki kullanılmayan kıyılarına sahip kentlere karşı olarak, Yunan kent kıyıları birçok açıdan daha canlı ve şehir merkezinden ayrı bir parçadır. Kıyı kesiminde ve merkezde, arazi kullanımları ve yoğunluklar aynı özellikleri gösterir. (merkezde ve kıyı kesiminde ticaret, hizmet, eğlence ve konut, hatta kıyı kesiminde kahve, restoran ve barlar daha fazladır.) Kıyı kesiminde kamusal alan kullanım yoğunluğu çok daha fazladır.

Avrupa'nın küresel kent sistemi ve buna bağlı Yunan şehirlerinin gelişim olasılıklarına yönelik parametreler

- Farklı ekonomik taban ve kalifiye insan kaynağı,
- Yüksek teknolojili hizmetler ve güçlü yerel bağlara sahip bilgiye dayalı kurumlar,
- Gelişmiş ve modern altyapı (ulaşım ve iletişim ağları),
- Yüksek kalitede kentsel çevre (yapılaşmış çevre, kamusal açık alanlar, kentsel yaşam),
- Geleceğe yönelik gelişim stratejilerini geliştirmek ve uygulamak için kurumsal kapasitedir.

Bu parametreleri sağlamak için büyüklüklerine göre 4 şehir grubunda (metropoliten şehirler, büyük şehirler, orta ölçekli ve küçük şehirler) ve 2 şehir grubunda (Avrupa merkezinde bulunan şehirler ve Avrupa çeperinde yer alan şehirler) Avrupa birliği komisyonu çalışmaları ve akademik çalışmalar yapılmaktadır.

Yunan şehirleri Avrupa çeperinde yer almakta ve (Atina ve Selanik hariç) küçük şehirlerdir. Bu kentlerde yetersiz altyapı gibi büyük yapısal zayıflıklar, kısıtlı ulusal yatırımlar ve teknolojik açıdan gelişmemiş küçük firmaların hâkimiyeti gözlenmektedir. Ayrıca, bu alanlarda rekabetsiz tarım, eski tip sanayi, eski liman

altyapısından kaynaklanan ekonomik faaliyetlerde düşüş görülmektedir ve kültürel miras, etkileyici doğal çevre gibi kaynaklardan yoksundur. Dolayısıyla küçük yunan kentleri yeni rekabet ortamında zorluklarla karşı karşıyadır.

Avrupa çeperinde yer alan Yunan küçük şehirleri için kentsel tasarım ekonomik gelişme yönünde büyük rol oynar.

Şehir yönetiminin görevi, büyük firmaları kente çeken kentsel koşulları yaratmaktır.

Eskimiş sanayi alanları miras parklarına, eski kanal ve kıyılar konut ve restoran alanlarına ve depolar kentsel yaşama hizmet eden alanlara dönüştürülmüştür **(Gospodini, 2001)**.

3.4.5.4 Organizasyon Yapısı

Yunanistan'da kıyı alanlarının yeniden canlandırılması son yıllarda akademik düzeyde teorik olarak ele alınmıştır. Yerel yönetimler, belediye yönetimi ve liman otoritesi ortak olarak kent tasarım proje yarışmaları düzenlemekte, araştırma programları hazırlamaktadırlar. Akademisyenler ve kentsel tasarımcılar tarafından hazırlanan projeler, şehrin kıyı alanlarının bütün olarak ya da parçalı şekilde ele alınması düşüncelerini sergilemektedir **(Gospodini, 2001)**.

3.4.5.5 Selanik Kıyı Alanı Arazi Kullanım Planı

Kıyı alanlarının yeniden canlandırılması sürecinde, yumuşak geçişler ve var olan bina ve alanların morfolojisi genel yenileme şeması alanların mono-tematik veya tek boyutlu yeniden kullanımı olarak uyarlanmıştır. Ana hedef, sergi alanları, kongre alanları gibi yüksek kültürel alanların yaratılmasıdır Bu tür yaklaşım, kentsel kıyı alanlarının gelişiminin başarıya ulaştıran ana etkenler olan karışık kullanımı ve boş zaman aktivitelerini vurgulayan literatür, uluslararası tecrübe ile zıtlık oluşturmaktadır.



Şekil 3.23 : Eleftherias Meydanı

Post modern koşullarda planlama değil tasarım vardır. Bu tür alanların yeniden tasarlanmasında genel ilke, Yunan şehirlerinde kent kıyı alanlarının yorumlanmasından çok ‘alanın benzerinin olmayışı’ ilkesidir (Şekil 3.23).

Yunan şehir kıyılarının politik ve fiziksel yeniden tasarlanma çerçevesinde, yeniden gelişim şemalarının kendine özgü sınırları vardır. Bunlar tasarlanacak olan mekanın kendisinin sınırlı oluşu, alanın gelişim potansiyelinin sınırlı oluşu, kentsel kıyı alanlarının gelişiminde uluslararası tecrübenin farklı (marjinal) oluşudur (**Gospodini, 2001**).

4. İSTİNYE KENTSEL KIYI ALANINDA İŞLEVSEL DEĞİŞİMİN MEKANSAL ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

4.1 Problemin Tanımı Ve İstinye Örnek Alanının Seçim Nedeni

1970’li yıllardan günümüze kentsel kıyı alanları sanayi döneminde sanayi, liman ve tersane alanları olarak kullanılmış ve daha sonraları bu kullanımların kent merkezinde kentin dış kesimlerine taşınmasıyla boş kalmıştır. Kent merkezinde yer alan ve su ile ilişkisi olan bu alanların yeni bir planlama ile kente katılımı sorunu ortaya çıkmaktadır. Probleme yönelik olarak İstinye’de 1990 yılında tersanenin kaldırılmasıyla boş kalan bölge seçilmiştir.

4.2 Planlama Amaç ve Hedefleri

İstanbul gibi su ile temasın bu kadar yoğun olduğu bir kentte, su-kent ilişkisi zayıflamış ve giderek yok olmaya başlamıştır. Yeni işlev kararları bugüne kadar oldukça gerilemiş bu ilişkiyi güçlendirerek, kent merkeziyle su ilişkisinin yenilenmesini ve yeniden kurulmasını sağlayabilir (**Köksal, 2001**).

Planlamanın amacı, Kentsel kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi kapsamında örnek olarak seçilen İstinye eski tersane alanının kullanımında nasıl bir değişim olabileceğini irdelemektir.

4.3 İstinye’ ye İlişkin İnceleme Ve Araştırmalar

İstinye örnek alanında kıyı alanının yeniden değerlendirme sürecinin irdelenmesi doğrultusunda alana ilişkin inceleme ve araştırmalar yapılmıştır.

4.3.1. İstinye’nin Konumu

İstanbul Boğazının Rumeli yakasında Emirgan ile Yeniköy arasında doğal bir koyun çevresinde yer almıştır (Şekil 4.1). İdari olarak Sarıyer ilçesine bağlıdır (**İstanbul Ansiklopedisi**).



Şekil 4.1 : İstinye Genel Görünüm

4.3.2. İstinye'nin Doğal Çevre Analizi

Doğal çevre analizinde İstinye'nin topoğrafik yapısı, iklimi, jeolojik yapısı ve bitki örtüsü incelenmiştir.

4.3.2.1 Topoğrafik Yapı

İstinye oldukça hareketli bir topoğrafyaya sahiptir. İstinye'nin kıyı kesimlerinde deniz seviyesinde seyreden arazi iç kesimlere doğru hızla yükselmektedir. Dere yatağı boyunca deniz seviyesine yakın seyreden topoğrafya yapısı vadinin iki kesimindeki yamaçlarda hızla artmaktadır. İstinye vadisi aynı zamanda dere yatağıdır. Fakat İstinye deresi kurumuş durumdadır.

4.3.2.2 İklim

Akdeniz- Karadeniz kıtasal iklimler arasındaki bir geçiş tipi olarak bilinen daha çok Akdeniz iklimi özelliklerinin ağır bastığı Marmara iklimi etkisi altındadır. Yazları sıcak ve kurak, kışları soğuk ve yağışlıdır. İlkbahar ve sonbahar da ise yağışlıdır. Hakim rüzgar yönleri kuzeydoğudan esen poyraz ve güneybatıdan esen lodostur.

4.3.2.3 Jeolojik Yapı

İstinye alanına jeolojik açıdan bakıldığında, dere yatağı yerleşim için uygun olmadığı görülmektedir.

4.3.2.4 Bitki Örtüsü

İstinye’de meyve bahçeleri ve çayırılık alanlar mevcuttu. Fakat alanda yapılaşma arttıkça alanın bitki örtüsü yok olmuştur. Yeşil alan olarak, eski tersane alanının güneyinde Emirgan korusu bulunmaktadır.

4.3.3. İstinye’de Tarihsel ve Mekansal Gelişim

İstinye deresi vadisinin koya açılan kısmının büyük bir kesiminde çok eski bir köy olan İstinye yer almıştır. Köy derin ve korunaklı olduğu için Kuruluş tarihi Bizans’tan da eski olan köy zamanla İstinye deresi ağzından kuzey rüzgârına karşı olan Yeniköy doğrultusunda gelişmiştir. Bu yerleşmede, balıkçılık ve tarım uzun süre tek geçim kaynağıydı. Suyun bostan kuyularıyla kolaylıkla sağlandığı verimli vadi, hububat, sebze ve özellikle çilek tarlalarıyla kaplıydı (**Tümertekin, 1997**).

Antik dönemlerde “Sosthenion” ya da “Leosthenion” veya daha sonra “ Stenid” adını alan yerleşmeye bugün İstinye denilmektedir.

Esas olarak 16yy.’in ortalarından sonra gelişen ve küçük Haliç olarak da bilinen bu koyu ve çevresini Osmanlılar kalafat yeri ve tersane olarak kullanmışlardır.

17.yy’da Evliya Çelebi İstinye koyununun 1000 adet gemi alacak büyüklükte bir liman olduğunu, kasabada Rum ve Müslümanların beraber oturduğunu; 3 cami, 7 mescit, 1 hamam, 20 dükkanı bulunduğunu; 4-5 adet zengin yalısının yer aldığını; ahalinin çoğunun balıkçılık ve bahçıvanlıkla geçindiğini; ayrıca liman burnunda bir misafirhane bulunduğunu anlatır. Bu yüzyılda koy dibindeki çayırılık bir mesire yeri olarak kullanılmıştır.

İnciciyan 18.yy İstinye’sinde Yeniköy’e kadar sahil boyunca bahçeler ve köşkler bulunduğunu, vadideki suların Türk mahallelerinden geçerek denize döküldüğünü, tepelerden çıkartılan beyaz kilin Eyüp çömlekçilerince kullanıldığını, ayrıca İstinye limanının doğu batı doğrultusunda 1 mil uzunluğunda olduğunu; beyaz killerin İstinye limanından Haliç’in defterdar iskelesine ve oradan da Eyüp’ün çömlekçi dükkânlarına taşındığını anlatır.

İstinye de yaşayan nüfus günümüzden farklı olarak daha çok Arnavut, Boşnak ve Rum ağırlıklıydı. 1940'lı yıllara kadar süregelen bu özellik 1950'li yıllardan itibaren orta ve doğu Karadeniz bölgesinden İstinye'ye olan yoğun göç sonucunda bugünkü halini aldı. Semtte 200 yıllık bir geçmişe sahip ama artık bu özelliğini kaybetmiş olan Arnavut nüfus ise buraya işkodra ve Selanik'ten göç etmişti.

1950'li yılların başından itibaren İstanbul içerisinde başlayan yeni yapılanma ihtiyacına bağlı olarak faaliyete geçirilen ve Bizans döneminde de bilinen ve işletilmiş olan İstinye'deki taş ve kireç ocakları ile semt bir maden köyüne dönüşmüştü. Madenlerin çalıştırılması bölgeye Karadeniz'den göç eden nüfusu da beraberinde getirmiştir (**İBB yay, 2003**).

1930-1935 arasında nüfusu 1000-1200'den ibaret olan köy ahalsinin çoğunluğunu daha o zaman bile Rizeliler teşkil ediyordu. Çilek toplama mevsiminde 500 civarında Rizelinin çalışmak üzere İstinye'ye gelip bu iş bitince tekrar Rize'ye dönmeleri, bu yerleşmede hayatın zaman zaman canlanmasında büyük rol oynuyordu. Tarımın yanında bir diğer ekonomik faaliyet balıkçılıktı. Vadi ağzının eskiden beri köye ait binalarla işgal edilmiş olması, bu kesimde sanayi faaliyetlerinin yer almasını önlemiştir. Buna karşılık eskiden beri taş çıkartma faaliyetleri ile de kısmen genişletilmiş olan yukarı kısımlar sanayinin bulunduğu yerler olmuştur. Bununla beraber vadinin sadece sanayi faaliyetlerine sahne olduğu sanılmamalıdır. Çoğunlukla gecekondü tipinde olan konutlar, vadi içinde ve yamaçlardadır. Kabaca doğu-batı doğrultusunda uzanan vadinin güney yamacında yer yer, fakat koya yakın kısımda toplu ve oldukça geniş bir alanda, İstanbul dışından özellikle Karadeniz bölgesinden gelenlerin oturduğu konutlar vardır (**Tümertekin, 1997**).

1966 yılında, İstanbul Belediyesi'nin İstanbul Nazım İmar Planı içerisinde İstinye, sanayi sahasından çıkartılmış, 1969 yılında ise bir değişiklik ile tekrar alanda sanayi açılmıştır (**İBB yay, 2003**).

İstinye'de sanayi alanlarının açılması ile İstinye deresinin yatağı boyunca, fabrikalar kurulmaya başlanmıştır. 1950'lerin başında Koç tarafından Türkay kibrit fabrikası kurulmuş, bunu takiben Kavel kablo, malazlar grubu tarafından Yak kibrit fabrikası, beldesan, termoteknik, nas oto fabrikaları faaliyete geçirilmiştir.

Fabrikaların inşa edildikleri dere yatağı çevresinde, yeni araziler oluşturmak için yer yer dere yatağını doldurmaları ile 1960'lı yıllara doğru dere yatağı hızla

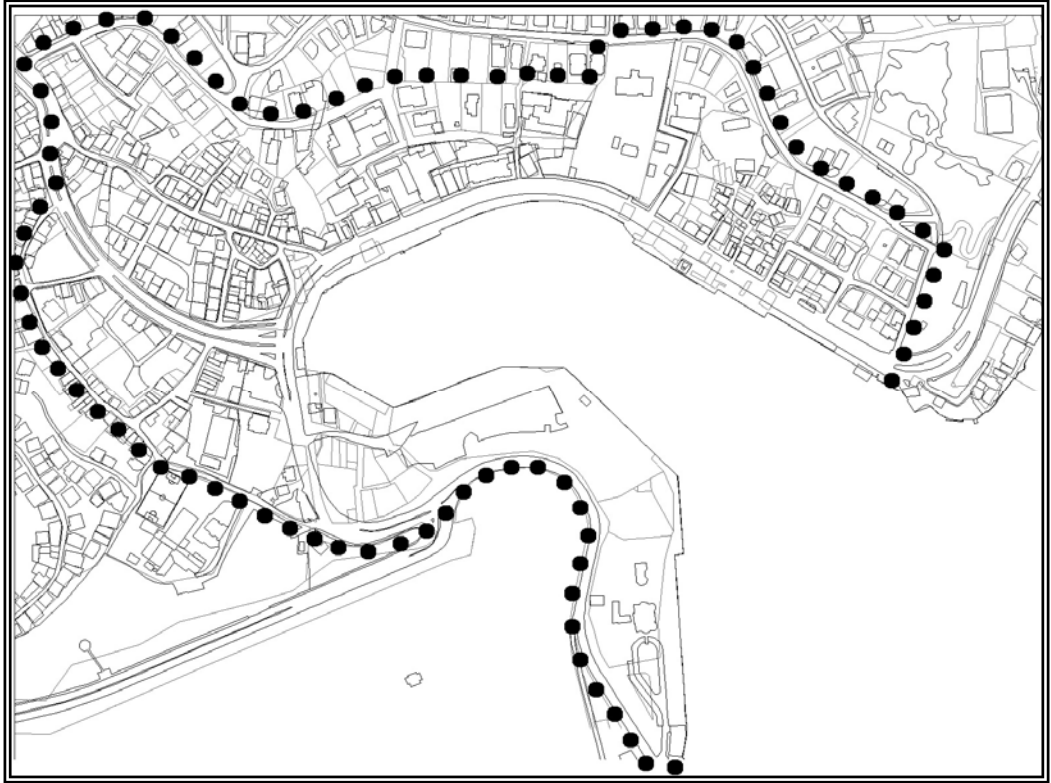
küçülmüştür. Fabrika atıklarının da dereye boşaltılması sonucu İstinye deresi 1970’li yıllarda atık ve kanalizasyon yatağı olmuştur. Bunun sonucu olarak İstinye koyunun bu kesimi ortadan kalkarak İstinye’nin topoğrafik yapısının değişimine neden olmuştur (**İstanbul Ansiklopedisi**).

1970’li yıllarda vadinin düz alanları tamamen fabrikalarla dolmuştur. Şüphesiz bunların yer seçiminde de ucuz arsa başrolü oynamıştır. Ancak bir yandan vadi içindeki düzlüklerin önemli bir kısmının dolmuş olması, öte yandan planlı ya da plansız yerleşmelere şimdiden sahne olan yamaç ve yayla düzlüklerinde arazinin çok pahalı olması, sanayinin hiç değilse yeni kuruluşlar yönünden gelişmesini ağırlaştırması beklenir. Bu sanayinin söz konusu alanda coğrafi peyzajın değişmesindeki etkisinin azalacağı anlamına gelmemelidir. İstinye’nin gün geçtikçe işçi çeken bir merkez haline gelişi sanayinin gelişimini körüklemektedir. Gerçekten 1960’ta nüfusu 3.896 olan bölgenin nüfusu 1970’te 5.381’e yükselmiştir. 1975’te 9.230’a yükselmiştir (**Tümertekin, 1997**).

4.3.4. İstinye'ye Yönelik Fiziksel Çevre Bulguları

Kentsel kıyı alanlarının yeniden canlandırılması olgusu kapsamında ele alınan İstinye tersane bölgesini, kıyı alanını ve İstinye merkez alanı kapsayan çalışma alanında arazi tespit çalışmaları ve gözlemler yapılmıştır ((Şekil 4.3). Yapılan tespitler sonucu elde edilen veriler MS Access programı kullanılarak bilgisayar ortamına aktarılmış ve ArcGIS 9.0 programı ile sorgulama yolu ile tematik haritalar üretilmiştir.

Çalışma alanı içinde yapılan fiziksel çevre analizleri; katlara göre bina kullanımı, bina durumu, bina cinsi, bina kat yüksekliklerini kapsamaktadır. Tüm bu analizler alanın mevcut karakterini ortaya koymak ve eski tersane alanı için yapılacak olan değerlendirmeler için altyapı sağlamak amacıyla yapılmıştır.



Şekil 4.3 : İstinye'de Çalışma Alanı

4.3.4.1 İstinye Alanında Arazi Kullanımı

İstinye’de zaman içinde arazi kullanımı kentsel gelişmelere göre şekillenmiş ve sanayi, konut, soysak donatılar, ticaret ve hizmetler yönünde farklılaşmıştır.

Sanayi Alanları

15. yüzyıldan başlayarak ağırlıklı olarak deniz ya da dere kenarlarında olmak üzere kentin çeşitli yerlerinde devlet eliyle ve özel teşebbüsler tarafından farklı iş kollarında sanayi işletmeleri kurulmuştu. İstanbul’daki sanayi yapıları ağırlıklı olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarında konumlanmaktadır **(Köksal, 2006)**.

Sanayi devriminin ardından Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa ülkelerinden aldığı teknolojik destek ile Osmanlı topraklarından fabrika yapımı hızlanmıştır. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ve ağırlıklı olarak 19. yüzyılda, başta İstanbul ve civarında olmak üzere ülkedeki sanayi yapılarının sayısı artmıştır. 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu’nun topraklarındaki işletmelerin %55’ini barındıran İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu’nun endüstri merkeziydi. Kentin stratejik konumu, başkent olması, idari ve ekonomik mekanizmanın burada işlemesi askeri gücün burada konumlanması, ilk endüstri yapılarının İstanbul’da kurulmasına neden olmuştur **(Köksal, 2006)**.

1955 yılı sanayi nazım imar planında İstinye’nin sanayi alanı bölgeleri içerisine dahil edilmesi ile artık semt yalılarının kıyılarını çevirdiği İstanbul’un bir mesire yeri olmaktan çıkarak bir sanayi semtine dönüşmeye başlamıştır **(İBB yay, 2003)**.

İstinye vadisi, İstanbul kent otoritelerince Boğaziçi’nde sanayi olarak kabul edilen tek yerdir. 1955’teki planla onaylanan İstinye sanayi alanı, 1966’da sanayi alanları arasına alınmamışsa da 1969’da kesin olarak sanayiye açılmıştır.

İstinye’nin sanayi alanı olarak kabul edilmesinde iki ana faktör rol oynamıştır. Bunlardan biri koyda yer alan doklar, diğeri ise İstinye vadisinde faaliyette olan taş ve kireç ocaklarının varlığıdır. Nitekim 1955’ yılında bu alanda sanayinin gelişmesine gerekçe olarak ‘İstanbul şehri sanayi bölgeleri nazım plan izah raporu’nda var olan sanayinin sağlığa zararlı olmadığı bu bakımdan yenilerinin de kurulabileceği ileri sürülüyordu. Vadi eskiden yoğun bir meyve, sebze ve hayvan ürünleri alanıydı.

İstinye vadisi, meyvecilik, bahçe tarımı ve mandıracılığın sanayi kuruluşları yüzünden ortadan kalktığı tipik bir alandır. Vadinin genişliği, eski bir yerleşim

olmadığı için boş oluşu ve arazinin şahıslara ait olması sanayi kurulmasında kolaylık sağlamıştır **(Tümertekin, 1997)**.

İstinye’de sanayi faaliyetlerinin kurulmasında; eskiden vadinin bir kısmının tarım ve hayvancılık alanları dışında az yerleşik oluşunun da rolü olmuştur. Ancak eski köyün, vadinin aşağı kısmında yoğun bir yerleşim halinde var olduğu bir gerçektir. Sebep ne olursa olsun, İstinye körfezinde sanayi gelişmiştir. Doğal olarak olumsuz sonuçlar da buna bağlı olarak hızla ortaya çıkmıştır.

Koya açılan vadi ağzı, eskiden beri İstinye köyünü oluşturan binalarla, Yeniköy doğrultusundaki kısım ise yeni apartman tipi binalarla kaplıdır. Geri kalan yerlerde; bir Anadolu kasabası çarşısı görünümünde dükkânlar bulunur. İstinye’de ilk büyük değişiklik 11907 yılında Türk ve Fransız işadamlarının kurduğu bir firmanın, koyda fabrika ve havuz inşa etmesiyle başlar. Böylece zaman zaman genişletilen dokların işçiye ihtiyaç göstermesi köy halkına ve çilek toplamak için gelen mevsimlik işçilere yeni iş alanı açmış oluyordu. Dok ve havuzların İstinye koyunu tercihinde, şüphesiz, buranın Boğaziçi’nin diğer koylarından (örneğin Tarabya ve Büyükdere) daha korunaklı ve derin olması önemli bir etkendi.

Koyda Yeniköy doğrultusunda, asfaltın hemen kenarında ve gerideki hafif meyilli yamaçta, köyün eski evlerinin yerinde ya da boş alanlarda hızla çok katlı binaların inşa edilmekte olduğu görülüyor. Ancak koyun tamamen doklar ya da ulaşım tesisleriyle dolu olması Bebek ya da Tarabya koyları gibi çekici bir görünüme sahip olmasını engellediğinden, inşa edilen binalar, kalite itibarıyla Bebek, Tarabya ya da Emirgan kıyılarındakinden daha düşüktür. Fakat yine de İstinye koyu çevresinde arazinin sanayi için çok pahalı olması, sözü edilen faaliyetlerin burada gelişimini engellemiştir. Gerçekten, burada da İstanbul’un birçok yerinde olduğu gibi, arazi fiyatı bakımından sanayi ile konut kullanışı arasında bir rekabet, bir başka deyişle tercih söz konusudur. Yerine göre değişen fiyatlar, bir noktadan sonra sanayiciye pahalı gelmektedir. Bazı yerlerde ise arazinin rekreasyon bakımından değerlendirilmesi sanayinin gelişimini sınırlamaktadır. Nitekim İstinye vadisinin içindeki meralar ve tarım alanları, yakın zamanlara kadar 500-600 m. ileride bulunan köy çevresindeki arazi fiyatları ile karşılaştırılmayacak derecede ucuz olduğu için sanayiciler tarafından tercih edilmiştir. Tabi, vadinin resmen sanayi alanı olması ayrıca teşvik edici olmuştur **(Tümertekin, 1997)**.

1952'de İstanbul'da sanayi faaliyetleri ilk kez ayrıntılı bir şekilde imar müşavirleri heyeti'nce ele alınmış ve heyet önce İstanbul'da sanayi kuruluşlarını gösteren bir planın hazırlanmasını sağlamıştır. 1954'de hazırlanan Beyoğlu nazım imar planı'nda da şehrin bu kesimindeki sanayi bölgeleri saptanmıştır. 1955 planındaki başlıca değişikliklerden biri de İstinye bölgesinin sanayi alanı olarak eklenmesidir.

Günümüze dek İstinye'de yer alan sanayi alanlarının ilki olan Türkay Kibrit Fabrikası, Vehbi Koç tarafından 1956 yılında 2,5 ha alan üzerinde kurulmuş ve 32 yıl boyunca işlevini sürdürmüştür. 1988 yılında kapanan fabrika alanının binaları tadilat görerek, alan koç üniversitesi kampüsüne dönüştürülmüştür. 2000 yılından itibaren koç üniversitesi ana kampüsü Rumeli feneri kampüsü olmuştur.

Koç ortaklığı ile kurulan 'Kablo ve elektrik'in kısa adı olan KAVEL Fabrikası 1956 yılında Söğütözü'den İstinye'ye taşınmıştır. 1997 yılında fabrika İstinye'den Bozuyük'e taşınmıştır. Otokoç otomotiv sanayi'nin bir şubesi 2001 yılında İstinye'de açılmıştır. Motorbisiklet üreten Beldeyama fabrikası, İstinye'de KAVEL Fabrikası'nın yanında 1 ha alanda 1967 yılında kurulmuştur. Borusan oto sanayi İstinye'de şubelerini 2001 yılında açmıştır.

Termo teknik fabrikası, Türkiye'de özel sektörün sahip olduğu ilk ağır makine sanayi kuruluşudur. 1968 yılında İstinye'de faaliyetlerine başlamıştır. İmalatın bir kısmı 1990 yılında Çorlu radyatör fabrikasına taşınmıştır. 1994 yılından beri termo makine ismi ile İstinye tesislerinde faaliyet gösteren kuruluş Düzce tesislerine taşınma durumu vardır (**İBB yay, 2003**).

1983 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından Turizm Amaçlı Mevzii İmar Planı kapsamına alınan İstinye koyu ve çevresinin, bakanlar kurulu tarafından 7 Kasım 1985 tarihinde 'turizm merkezi' olarak ilan edilmesi üzerine 1986 yılında Türkay Kibrit Fabrikası kapatılmış, 1991 tarihinde de İstinye tersanesi taşınmıştır. Fabrikaların kapandığı eski İstinye deresinin kıyısında bulunan kibrit fabrikasının yerine 1992 yılında Koç Üniversitesi kurulmuştur. Sarıyer'in orman alanı üzerine inşa edilen yeni kampüse taşınan Koç Üniversitesi İstinye'yi terk etmiş olsa da halen servis birimleri eski yerinde hizmet vermektedir. 1998 yılında ise eski İstinye deresinin üzeri kapatılarak yeni bir yol yapılmıştır. 2003 yılında Amerikan Konsoloslugu İstinye'de hizmete girmiştir.

İstinye Eski Tersane Alanı

Tersane öncesinde bu alan yalılar, rıhtımlar, depolar ve konut alanlarından oluşan tipik bir Boğaziçi kıyısıydı. Bu alanda Uncu Mehmet Efendi'nin köşkü, İran sefiri Muhsin Han'ın büyük beyaz yalısı, hemen bitişiğinde Teftiş-i askeri Komisyonu Azası Ferik Hilmi Paşa'nın yalısı bulunuyordu. Hidiv İsmail Paşa, Emirgan'daki bugünkü Emirgan korusunu da kapsayan arazisi içinden geçen Boğaz yolunu kapatınca, yalıların önündeki rıhtım genişletilerek yol haline dönüştürülmüş ve İstinye Dere yoluna bağlanmıştır. Tersanenin kurulmasından sonra yol kaldırılıp, tersanenin arkasından geçirilerek tekrar İstinye Dere yoluna bağlanmıştır. Emirgan-Büyükdere sahil yolunun açılması ve İstinye Köprüsü dönemecinin alt tarafındaki konut alanlarının da ilavesi ile tersane bugünkü sınırlarına ulaşmıştır (Aysu, 1989).

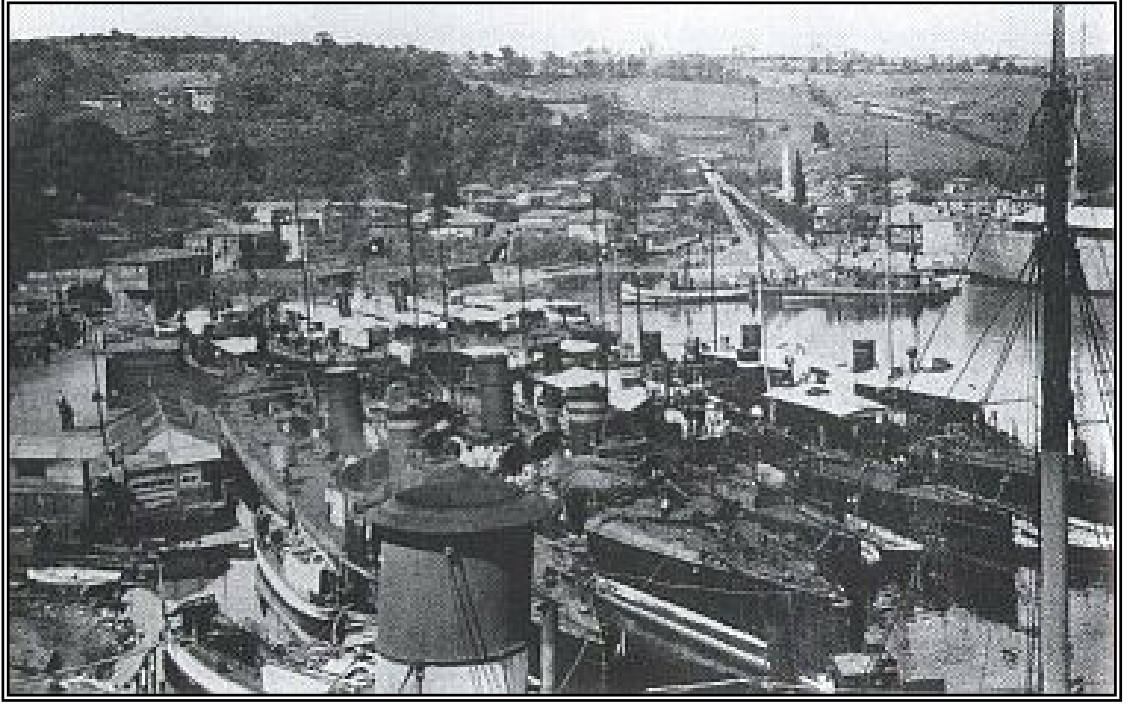
İstinye tersanesinin kuruluşu 1856 yılında Zaptiye Müşiri Fuat Paşa'nın bu bölgedeki arazisi üzerine ticaret gemileri için bakım onarım ve gemi inşa tersanesi yapılması için ruhsat verilmiştir (Şekil 4.4).

Tersane alanı, bugünkü sınırlarına 3 aşamada gelmiştir. 1. aşamada daha öncede depoların bulunduğu orta bölümde tersane kurulmuş, 2. aşamada yalı ve çevresinde, 3. aşamada ise İstinye köprüsüne gelmeden önceki yolun alt tarafındaki küçük konut alanını tersane içine alarak büyümüştür. Tersane 1982 yılında İktisat Vekaleti'nce ulusallaştırılıp, işletilmek üzere Denizbank'a bağlanmıştır. 1939'da Devlet Denizyolları İşletmesi'ne, Mayıs 1944'te Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğüne, Mart 1952'de Denizcilik Bankası TAO'ya en son Aralık 1984'te Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ye bağlanmıştır. 20 Ekim 1991'de taşınmıştır. Havuzlar ve makine parkuru, Alaybey ve Pendik tersanelerine dağıtılmıştır.



Şekil 4.4 : İstinye Koyu, 1890. Sebah & Joalier

1991'e kadar gelen tersane için ilk somut adımlar ise 1912'de atılmıştır. İstanbul Limanının ticari önem kazanması ve boğazdan geçen gemi sayısının artması ile yoğunlaşan ihtiyacı karşılamak üzere Haliç'tekilere ek olarak 1909'da İtalyanlar tarafından yapılan çalışmalara daha sonra 1911-1912 de Fransızlar tarafından devam edilmiştir. Boğaziçi, İstinye havuz ve Destgahları Anonim Şirketi olan bir tersane kurulmuştur. 8500 ton kapasiteli havuzu ve 11400m² alana yayılan dökümhane makine ve inşaat atölyeleri ile İstinye tersanesi 1912 tarihinde hizmete girmiştir. 1.Dünya savaşına kadar Fransız şirketinin işlettiği tersaneye askeri öneme sahip olduğu için donanmanın bakım ve onarımının burada yapılması amacıyla el konulmuştur (Şekil 4.5).



Şekil 4.5 : İstinye Tersanesi, 19. yy.

İstinye sanayi alanı gelişme noktaları göz önünde tutularak Birinci kısım koy, ikinci kısım vadi olmak üzere iki kısımda değerlendirilebilir.

Koy tamamen dok ve ilgili kuruluşlarla işgal edilmiştir. Koyun kıyısında ya da yakınında başka sanayi kuruluşu yoktur. Bunun sebebi açıktır; çünkü boş alan yoktur **(Tümertekin, 1997)**.

İstinye koyu derin ve doğal bir liman oluşu nedeniyle her dönemde suya, koya bağlı işlevler içermiş, hemen her zaman gemilerin bakım, onarım veya imalat işlerinin yapıldığı kalafat yeri ve tersane olarak kullanılmıştır (Şekil 4.6). Yakın zamanlara kadar İstinye Koyu'nda bulunan tersane 1991'de Boğaziçi yasası doğrultusunda buradan kaldırılmıştır **(İBB yay, 2003)**.



Şekil 4.6 : İstinye Tersanesi (Tayar, 1982)

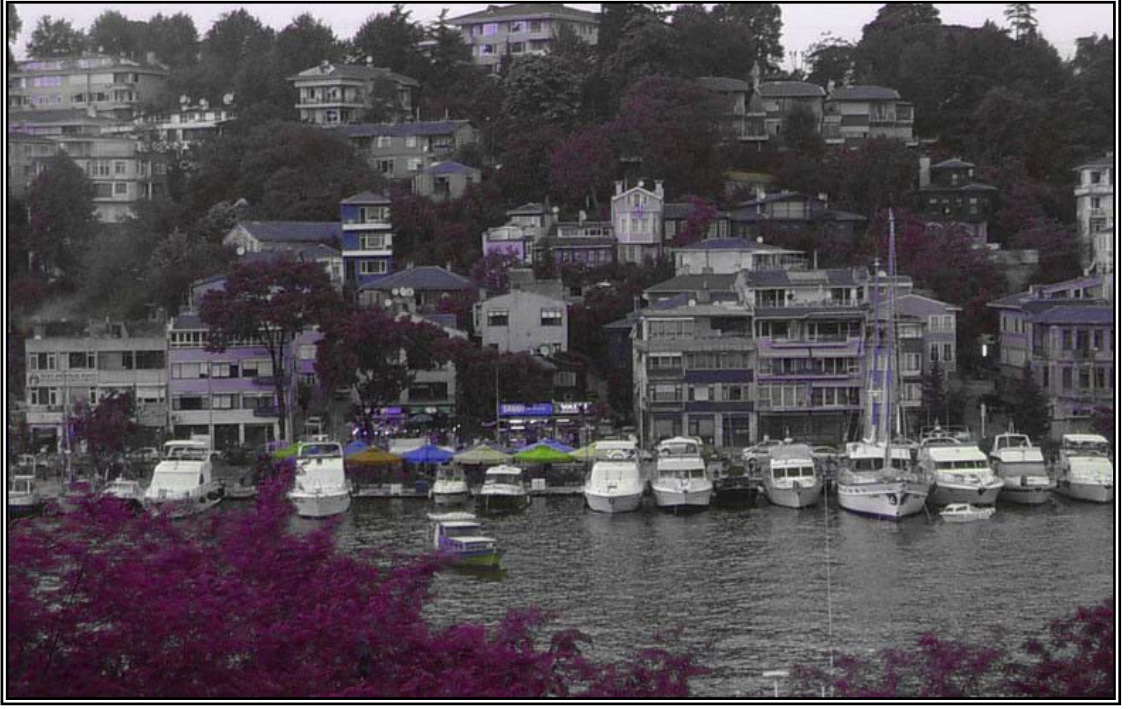
1991’de tersanedeki havuzlar ve makine parkuru Alaybey ve Pendik tersanelerine dağıtılmıştır (**İstanbul Ansiklopedisi**). Tersanenin kapanmasıyla boş kalan arazi sadece ramazan ayında yemek çadırının kurulduğu alan ve lunapark olarak kullanılmaktadır. Diğer zamanlarda ıssız ve güvenli olmayan bir alan durumundadır. .Bir kısmı ise kıyı emniyeti müdürlüğü’ne aittir. Alanın kalan kısmı ise, Karadeniz ekonomik işbirliği örgütünün kullanımındadır. Fuat Paşa Yalısı KEİ’nin kullanımındadır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7 : Kıyı Emniyet Müdürlüğü Binası ve Fuat Paşa Yalısı

Ticaret ve Hizmet Alanları

İstinye’de ticaret alanı merkez alanda ve kıyı kesiminde yoğunlaşmıştır (Şekil 4.8). Bunun dışında, Carrefour, İstinye’de, eski KAVEL Fabrikasının yerinde 2001 yılında açılmıştır. 2900 m2 kapalı alana ve 400 araçlık personele sahiptir (**İBB yay, 2003**).



Şekil 4.8 : İstinye Sahili

Sosyal Donatı Alanları

Bölgede bir sanayi tesisi olarak tersanenin mevcudiyetinden dolayı İstanbul itfaye teşkilatı, deniz grubunu İstinye semtinde oluşturmuş, bunu takiben 1952 yılında kurulan sağlık ocağı ise ilk etapta tersane çalışanlarına yönelik olmakla beraber semtin gelişmesi ile 1967 yılında devlet hastanesine dönüştürülmüştür. 1970 yılında SSK dispanseri semte taşınmıştır.



Şekil 4.9 : Rezaizade Mahmutd Ekrem İlkokulu

Rezaizade Mahmutd Ekrem İlkokulu bölgede bulunan tek ilkokul olarak bu özelliğini sürdürürken 1954 yılında yeni binasına taşınmıştır. 1970-71 yılında ek binası yapılmıştır (Şekil 4.9).

1975 yılında da Sarıyer imam hatip lisesi İstinye’de eğitim ve öğretime başlamıştır.

1970 yılı başlarından itibaren gelişmeye başlamış olan İstinye’de bu tarihlerden itibaren banka, eczane, lokanta, maden-inşaat şirket ve büroları açılmıştır.

İstinye İskelesi İstinye Koyu'nda yer alan iskele binası, İstanbul'un en küçük iskele yapılarından biridir. Toplam kapalı alanı 95 m²'dir. Betonarme İstinye iskele binasının yanaşma yeri 13 m uzunluktadır. Binada bekleme salonu, memur, çımacı odaları, hela ve gişe bulunmaktadır (**İstanbul Ansiklopedisi**).

Konut Alanları

İstinye vadisinde yüzlerce yıldır kullanılan taş ocaklarına ilaveten 1950’li yıllarda sanayi tesisleri kurulmaya başlamış, 1955’te İstinye vadisinin sanayi alanı olarak açılma kararının alınması ve 1957’de Sirt yolu (Büyükdere Caddesi), İstinye bayırı ve sahil yolunun bir kısmının açılması eskiden beri var olan bazı yerlerin genişletilip

iyileştirilmesiyle birlikte ilk gecekondular tesislerin yakınlarında belirmeye başlamıştır (Şekil 4.10).



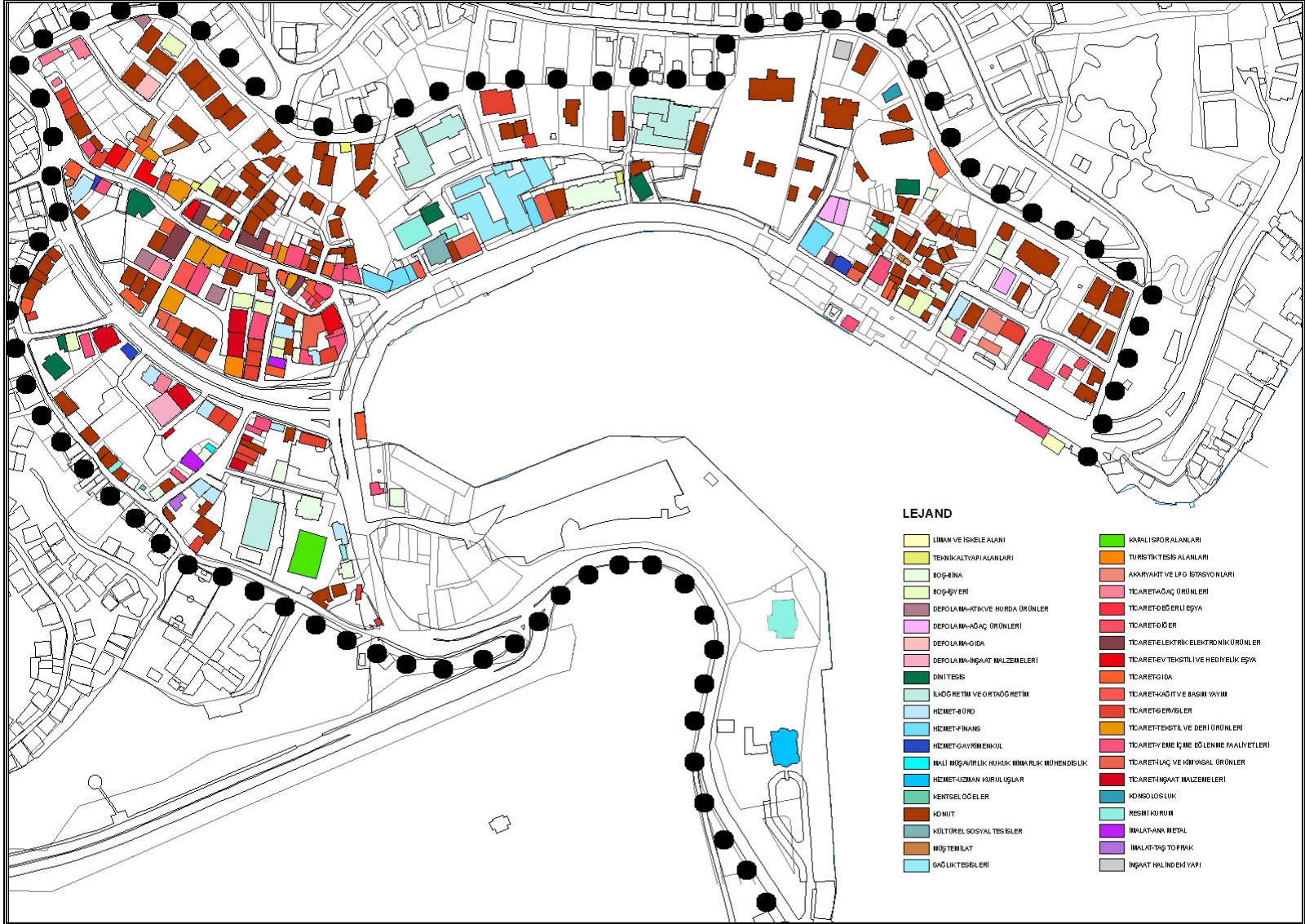
Şekil 4.10 : İstinye Koyu 1990-2000

(<http://www.kenthaber.com/galeridetay.aspx?ID=3694>)

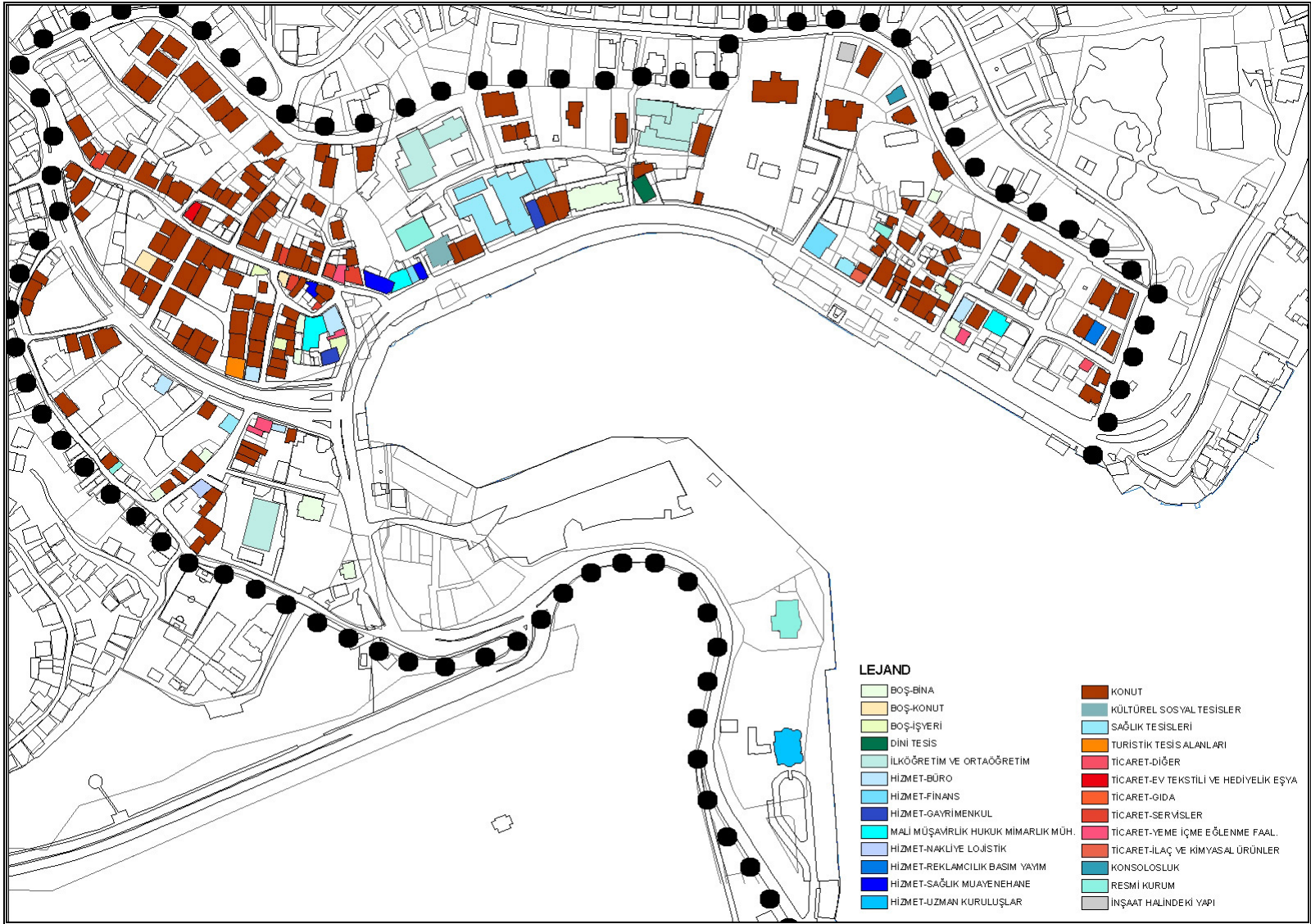
4.3.4.2 Bina Kat Kullanımları

Fiziksel çevre analizi kapsamında alanda bulunan binaların katlarına göre fonksiyonları incelenmiştir. Binaların zemin kat kullanımlarına bakıldığında, ticaret ve hizmet kullanımları İstinye merkez alanında ve kıyı alanı boyunca yer aldığı görülmektedir. Eğitim, sağlık gibi sosyal donatı alanları kıyı kesiminde yer almaktadır. Çalışma alanının iç kesiminde ise konut kullanımı yoğunluk kazanmaktadır. Eski tersane alanında, biri Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü ve Dışişleri Bakanlığının kullanımında olan alan, diğeri kıyı emniyeti müdürlüğünün kullanımında olan alan olmak üzere iki ana kullanım mevcuttur. Geri kalan alanın boş olduğu görülmektedir.

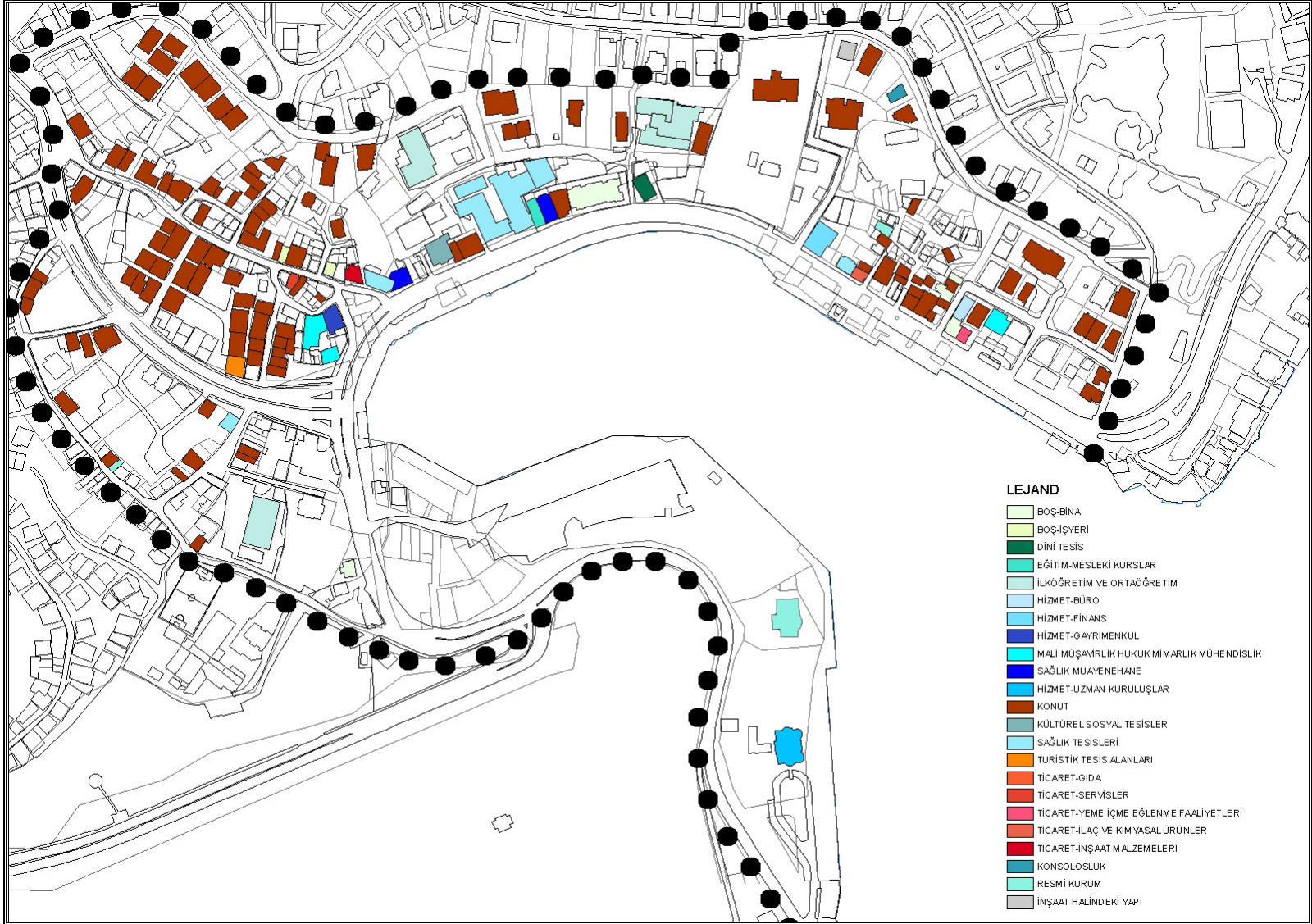
İstinye çalışma alanında üst kat kullanımına bakıldığında kıyı kesiminde ve sosyal donatı ve hizmet alanlarının yoğunluk kazandığı görülmektedir. Konut alanları ise iç kesimlerde ve İstinye merkez alanında yoğunlaşmaktadır (Şekil 4.11).



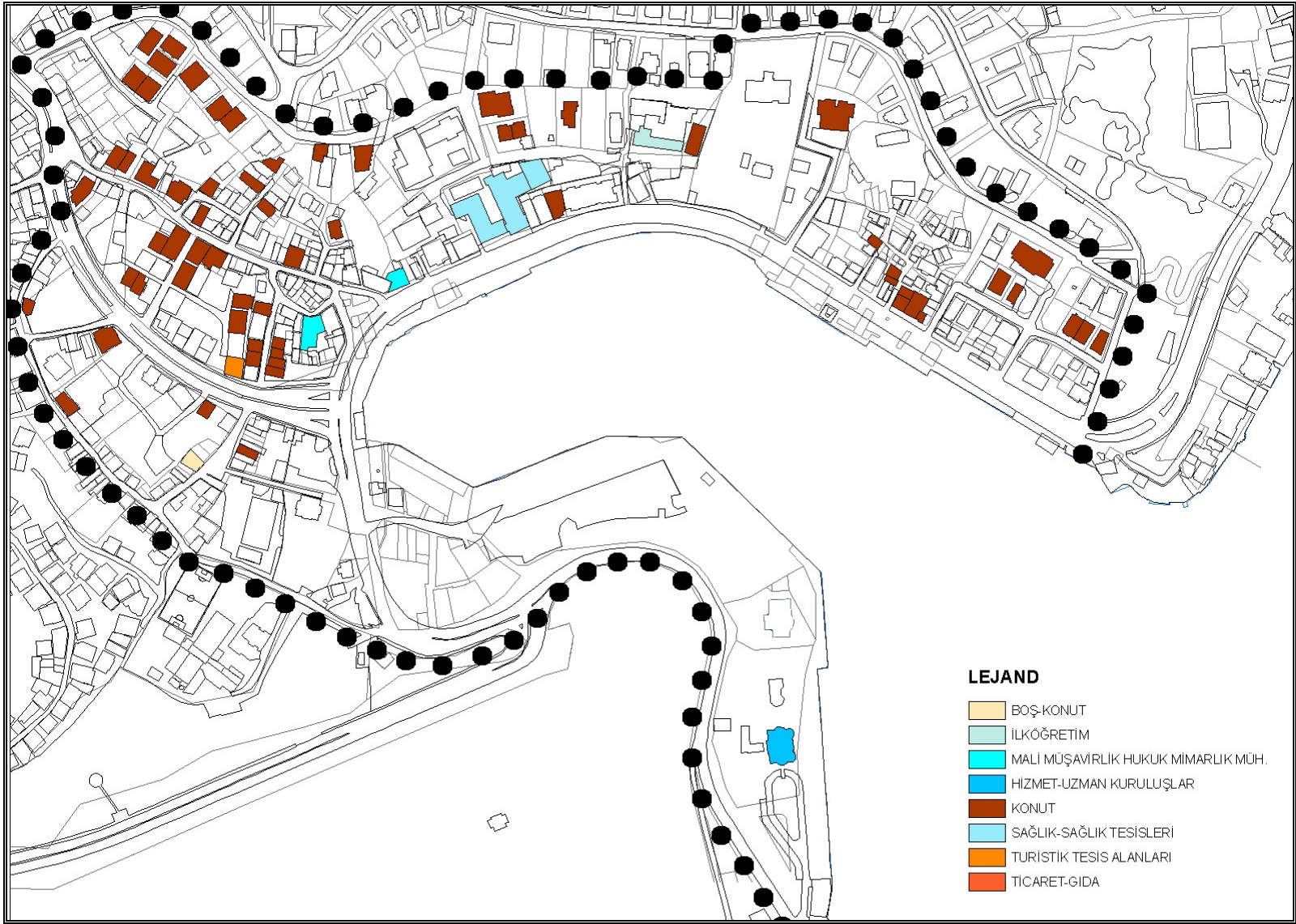
Şekil 4.11 : İstinye Çalışma Alanı Zemin Kat Kullanımı



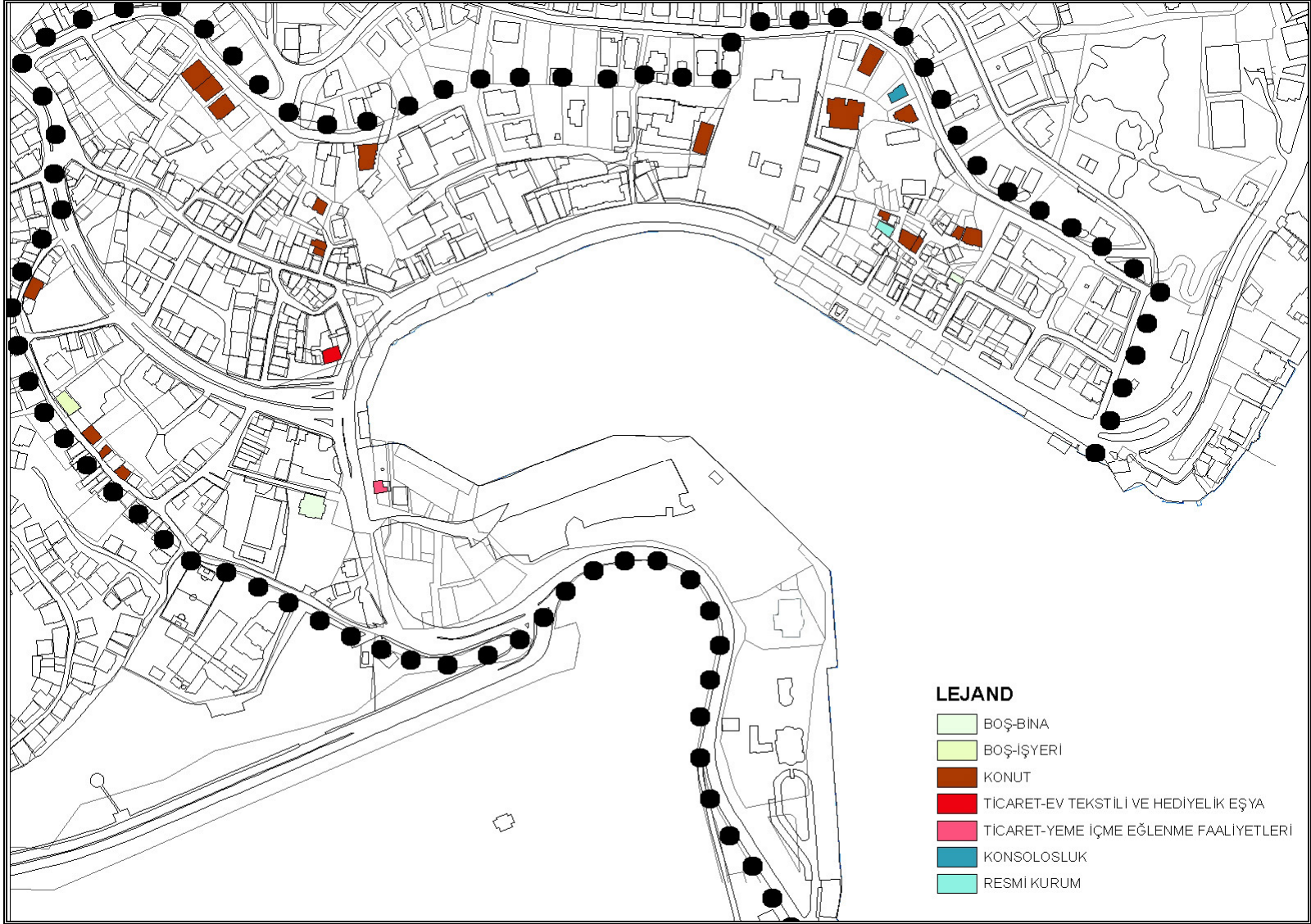
Şekil 4.12 : İstinye Çalışma Alanı 1. Kat Kullanımı



Şekil 4.13 : İstinye Çalışma Alanı 2. Kat Kullanımı



Şekil 4.14 : İstinye Çalışma Alanı 3. Kat Kullanımı



Şekil 4.15 : İstinye Çalışma Alanı Bodrum Kat Kullanımı

4.3.4.3 Bina Cinsi

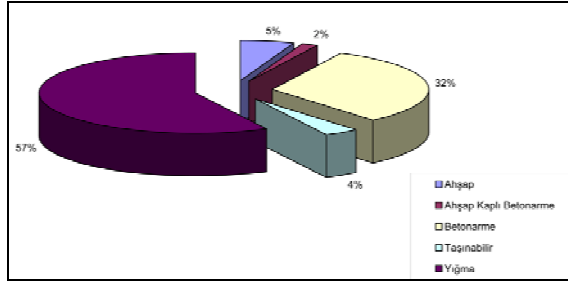
Fiziksel çevre analizi kapsamında, İstinye çalışma alanında bina cinsi analizi yapılmıştır. İstinye merkez alanında ve kıyı kesiminde yığma binalar ağırlıklı olarak görülürken, çalışma alanının diğer kesimlerinde betonarme binalar yoğunluk kazanmaktadır.

İstinye çalışma alanı içinde bulunan yığma binalar 191 adet (%57) ile en yüksek orana sahiptir. Betonarme binalar ise, çalışma alanı içinde 105 adettir (%32). Aynı zamanda çalışma alanında 18 adet (%5) ahşap bina, 12 adet (%4) taşınabilir bina, 6 adet (%2) ahşap kaplı betonarme bina yer almaktadır (Tablo 4.1), (Şekil 4.16).

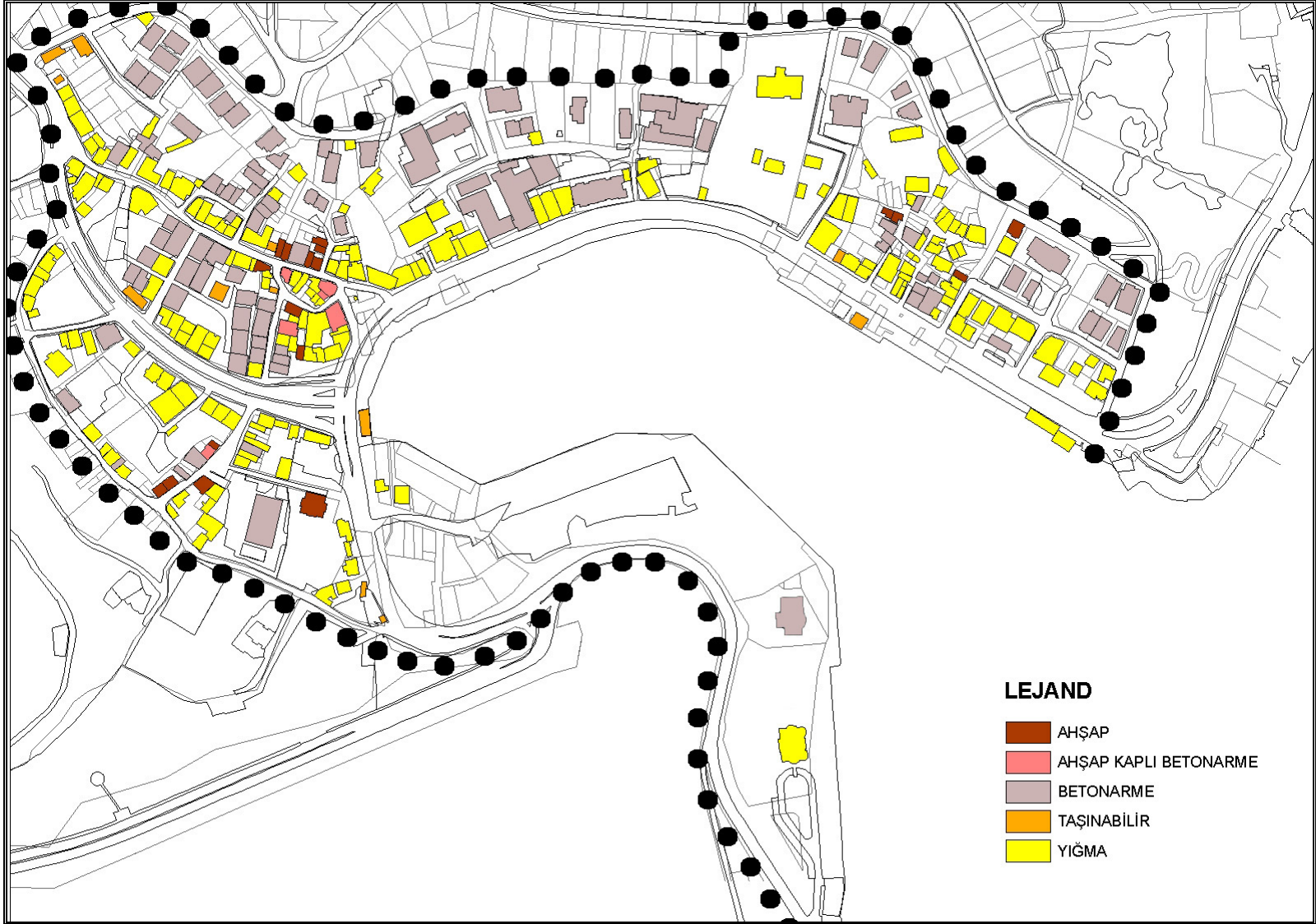
Bina cinsi analizi sonucunda çalışma alanı içinde yoğun olarak bulunan yığma binaların genellikle İstinye merkez alanında ve kıyı kesiminde yer aldığı görülmektedir. İç kısımlarda betonarme binalar bulunmaktadır. Ahşap binalar ise merkez alanda kümelenmiştir (Şekil 4.17).

Tablo 4.1 : İstinye Çalışma Alanı İçinde Yer Alan Binaların Cinslerine Göre Dağılımı

Bina Cinsi	Adet	Oran(%)
Ahşap	18	5
Ahşap Kaplı Betonarme	6	2
Betonarme	105	32
Taşınabilir	12	4
Yığma	191	57
Toplam	332	100



Şekil 4.16 : Binaların Cinslerine Göre Dağılımı



Şekil 4.17 : İstinye’de Bina Cinsi Analizi

4.3.4.4 Bina Durumu

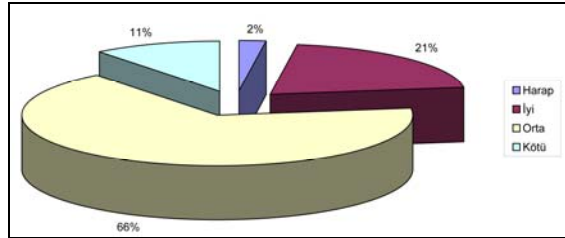
Fiziksel çevre analizi kapsamında, İstinye çalışma alanında bina durumu analizi yapılmıştır. İstinye çalışma alanının genelinde orta durumlu binaların olduğu gözlenmektedir. Kötü durumdaki binalar İstinye merkez alanında yoğunluk kazanmıştır.

İstinye çalışma alanı içinde bulunan orta durumda olan binalar 221 adet (%66) ile en yüksek orana sahiptir. İyi durumda olan binalar ise, çalışma alanı içinde 69 adettir (%21). 35 adet (%11) kötü durumda olan bina ile 7 adet (%2) harap durumda olan bina İstinye çalışma alanında yer almaktadır (Tablo 4.2), (Şekil 4.18).

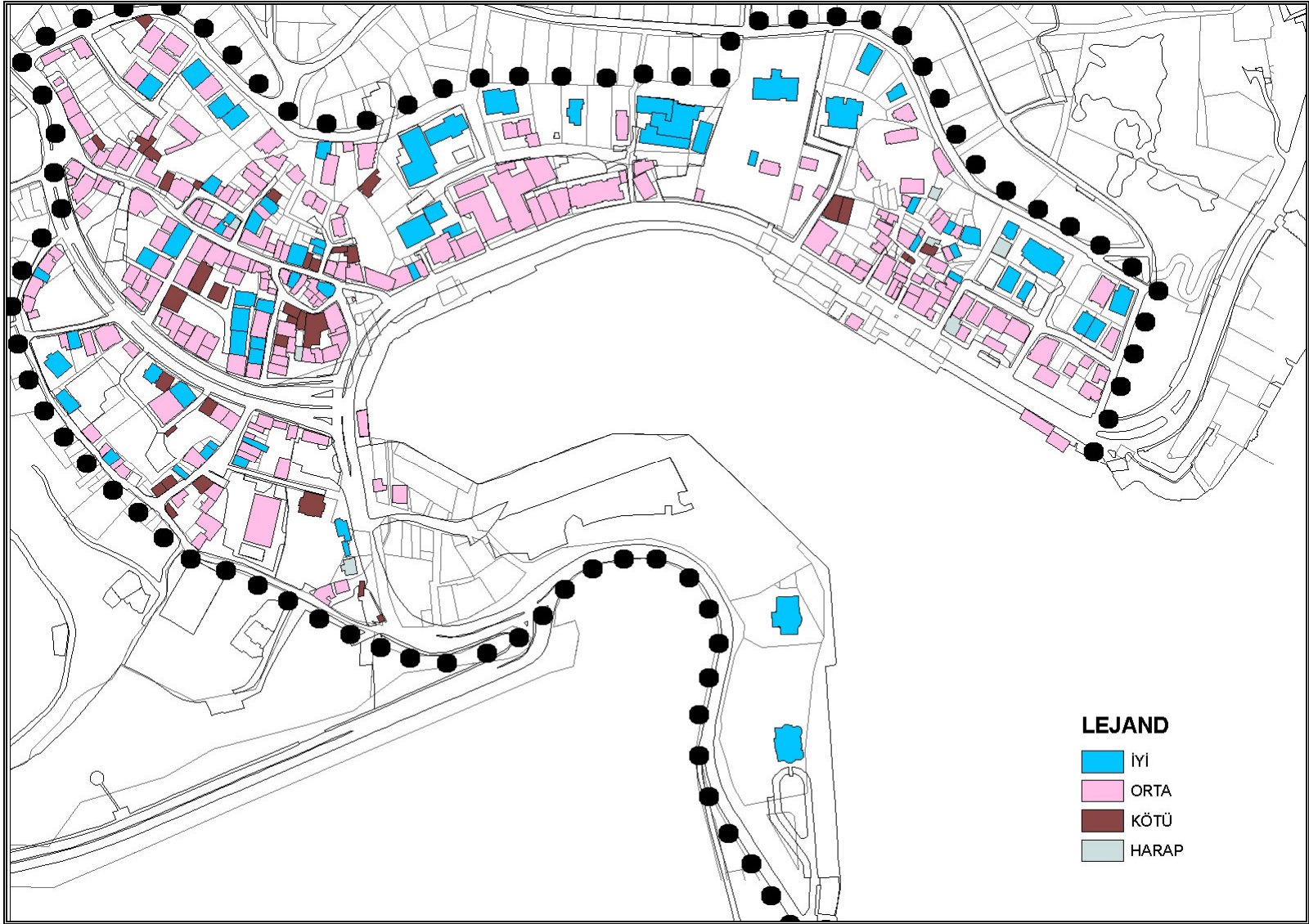
Bina durumu analizi sonucunda orta durumlu binaların İstinye merkez alanında ve kıyı kesiminde yer aldığı görülmektedir. İç kısımlarda ise iyi durumlu binalar bulunmaktadır (Şekil 4.19).

Tablo 4.2 : İstinye Çalışma Alanında Yer Alan Binaların Durumlarına Göre Dağılımı

Bina Durumu	Adet	Oran(%)
Harap	7	2
İyi	69	21
Orta	221	66
Kötü	35	11
Toplam	332	100



Şekil 4.18 : Binaların Durumuna Göre Dağılımı



Şekil 4.19 : İstinye Bina Durumu Analizi

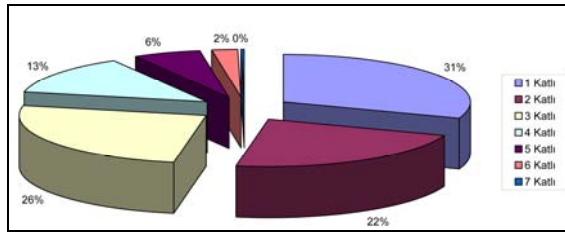
4.3.4.5 Bina Kat Yükseklikleri

Fiziksel çevre analizi kapsamında, İstinye çalışma alanında bina kat yüksekliği analizi yapılmıştır. İstinye çalışma alanı içinde bulunan 1 katlı binalar 101 adet (%31) ile en yüksek orana sahiptir. 2 Katlı binalar çalışma alanında 74 adet (%22), 3 katlı binalar ise 85 adettir (%26). 4 Katlı binalar çalışma alanında 44 adet (%13), 5 katlı binalar ise 20 adettir (%6). 6 Katlı binalar çalışma alanında 7 adet (%2), 7 katlı binalar ise 1 adettir (Tablo 4.3), (Şekil 4.20).

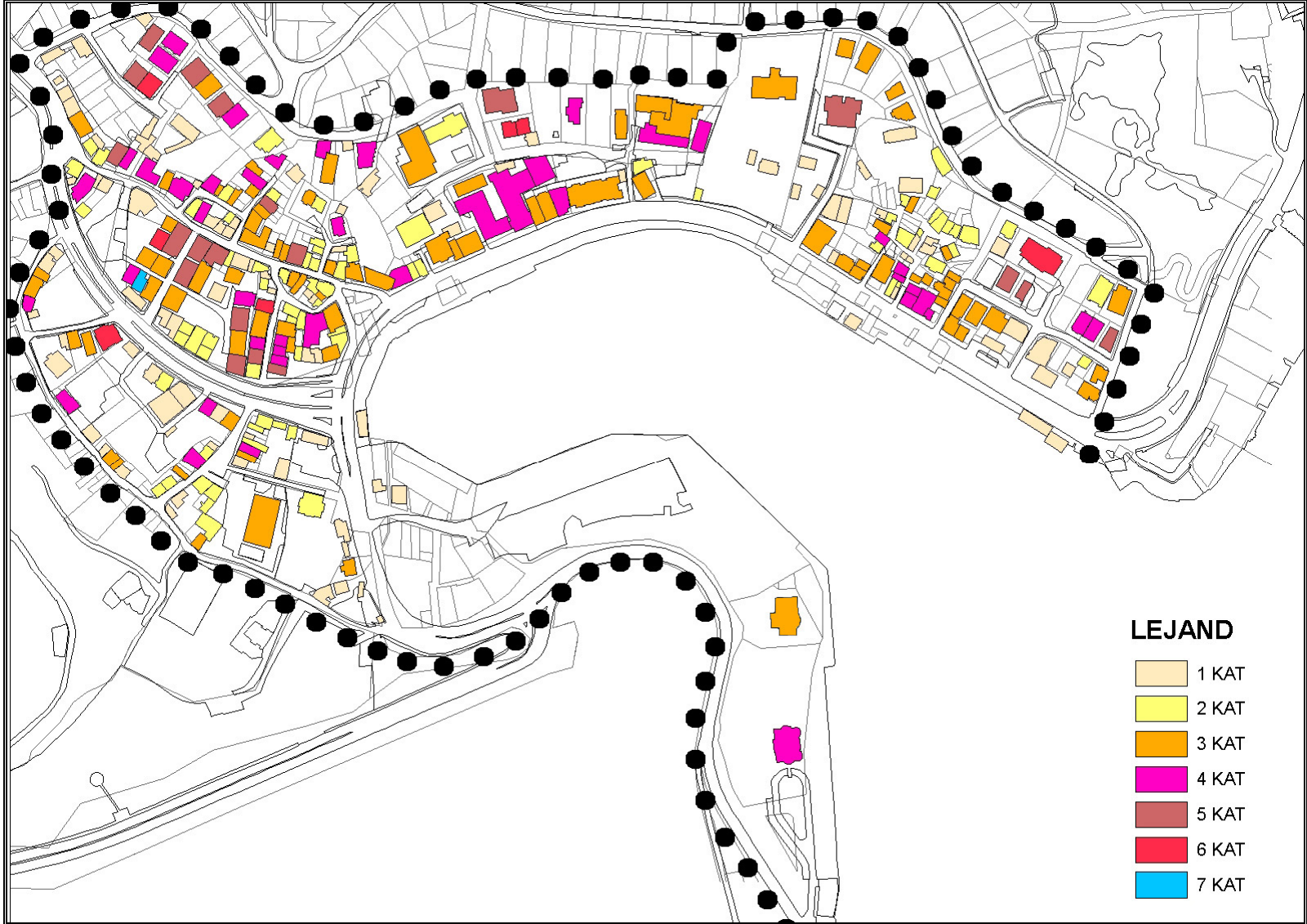
Bina kat yüksekliği analizi sonucunda İstinye çalışma alanının yoğun bir yerleşim olmadığı görülmektedir. Alan genelinde 2-3 katlı binalar bulunmaktadır (Şekil 4.21).

Tablo 4.3 : İstinye Çalışma Alanında Yer Alan Binaların Kat Adetlerine Göre Dağılımı

Kat Adedi	Adet	Oran(%)
1 Katlı	101	31
2 Katlı	74	22
3 Katlı	85	26
4 Katlı	44	13
5 Katlı	20	6
6 Katlı	7	2
7 Katlı	1	0
Toplam	332	100



Şekil 4.20 : Binaların Kat Adetlerine Göre Dağılımı

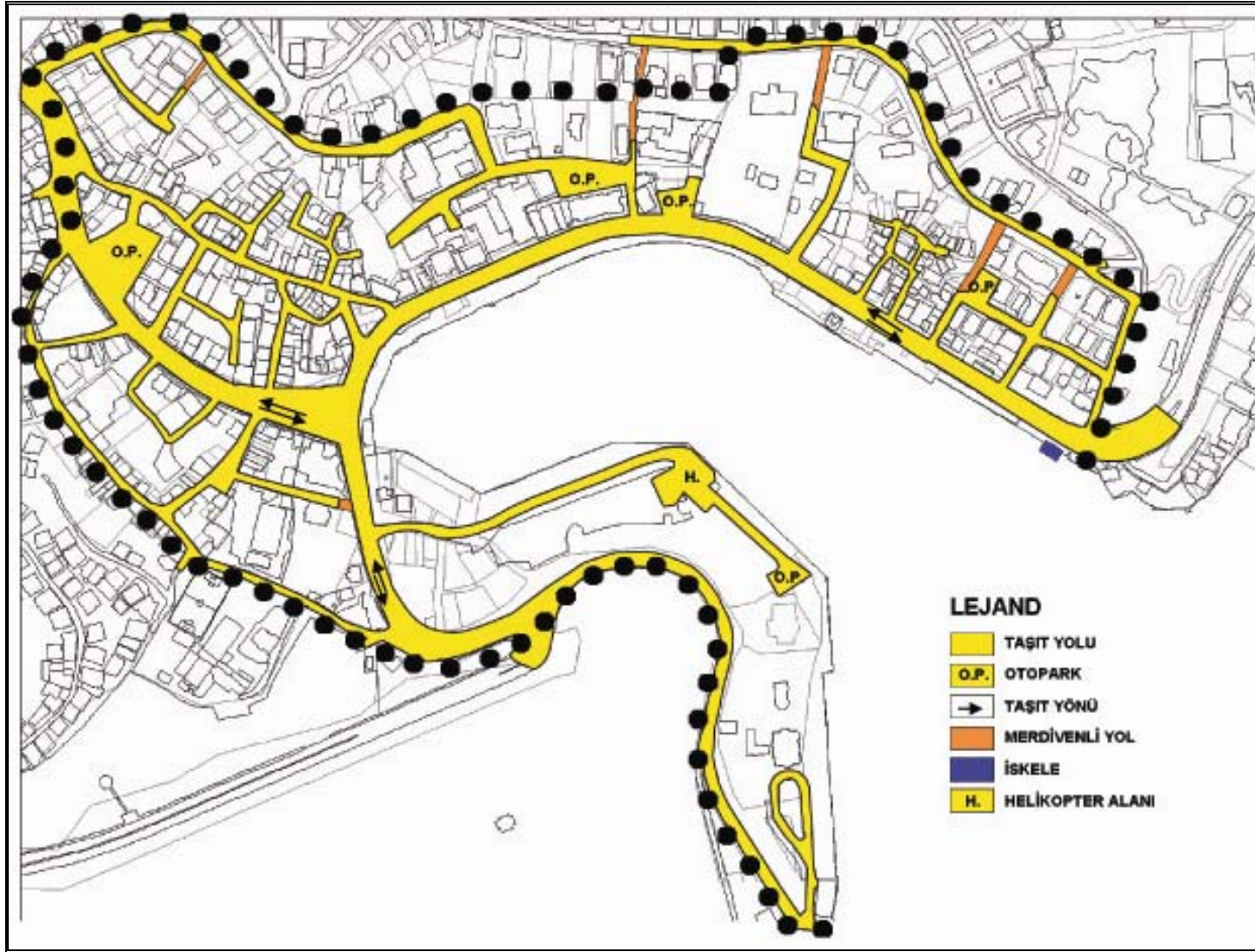


Şekil 4.21 : İstinye Kat Adedi Analizi

4.3.4.6 İstinye’de Ulaşım

İstinye’ye ulaşım karayolu ve denizyolu ile sağlanmaktadır. Boğaz sahil yolu ile İstinye-maslak yolu İstinye’ye ulaşımı sağlamaktadır. Yerleşimin iç kesimleri topografyanın da etkisiyle organik bir yapıya sahip olduğundan ulaşım dokusunda çıkmaz sokaklar mevcuttur (Şekil 4.22).

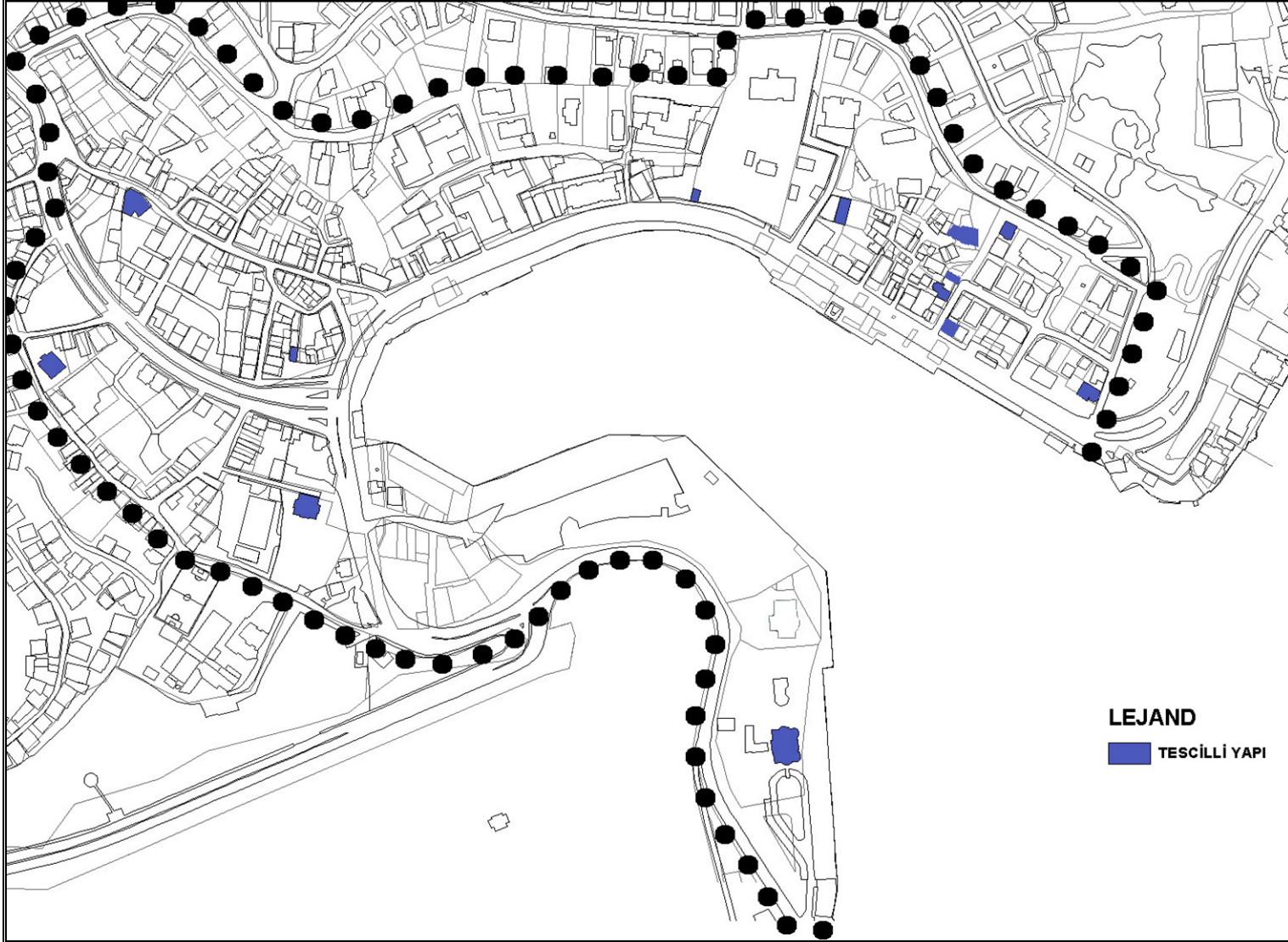
İstinye ile Beykoz arası işleyen arabalı vapur seferleri 1973 yılında Boğaziçi köprüsünün hizmete girmesi ile bu arabalı vapur seferleri kaldırılmıştır (**İstanbul Ansiklopedisi**). İstinye yerleşiminde Boğaziçi’nde diğer yerleşimlerle ulaşımı sağlayan bir iskele bulunmaktadır.



Şekil 4.22 : İstinye Ulaşım Analizi

4.3.4.7 Tescilli Binalar

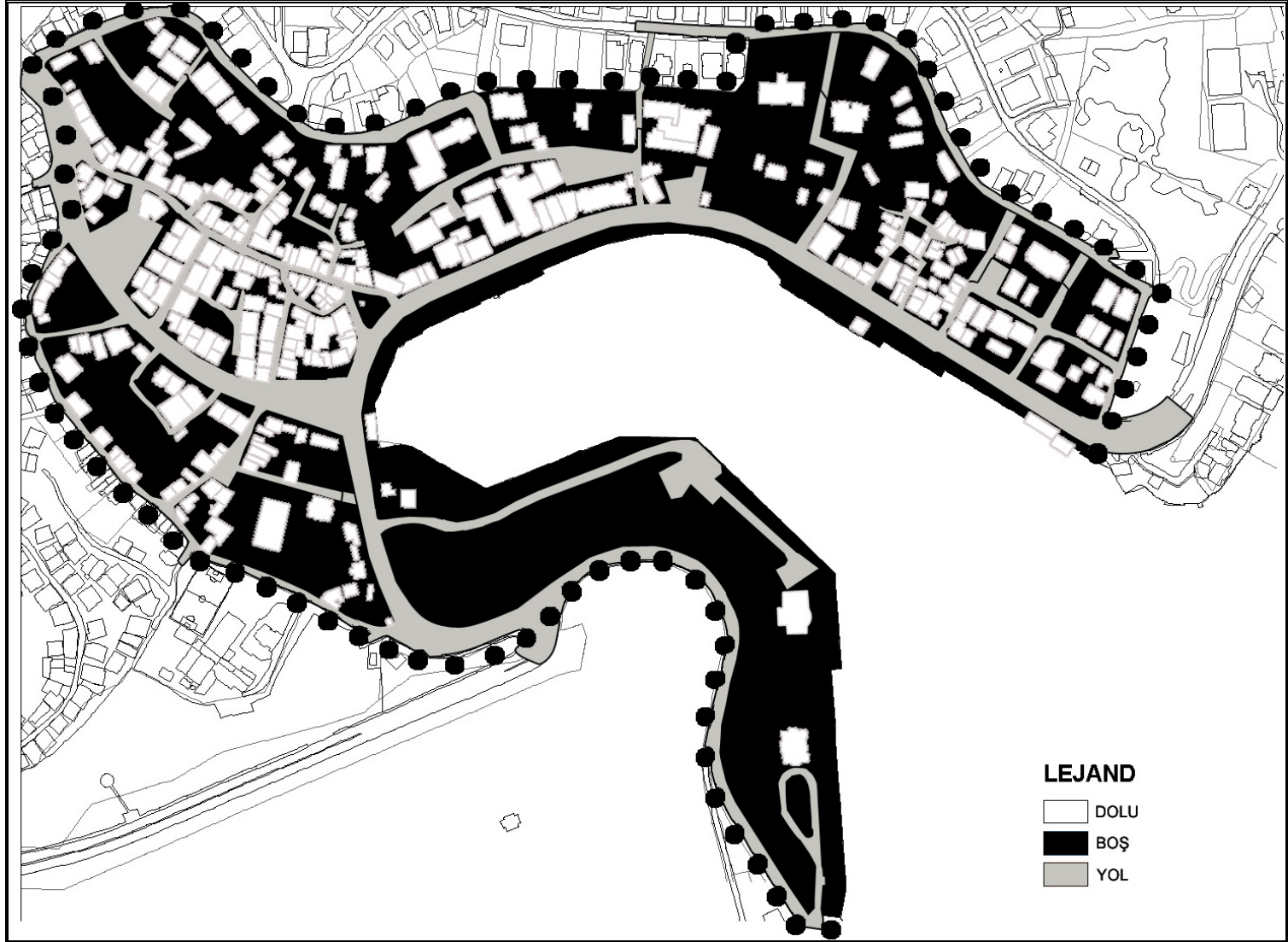
Fiziksel çevre analizi kapsamında alanda bulunan tescilli binalar incelenmiştir. alanda yer alan tescilli binalar arasında tersane bölgesinde bulunan Müşir Fuat Paşa Yalısı ile İstinye yerleşiminde bulunan Neslişah Sultan İstinye Cami ile Küçübaşı Camidir. Tescilli yapılar yerleşmenin Yeniköy tarafına doğru yoğunluk kazanmakta ve birçoğu konut alanı içindedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : İstinye Çalışma Alanında Tescili Yapılar

4.3.4.8 Doluluk-Boşluk Analizi

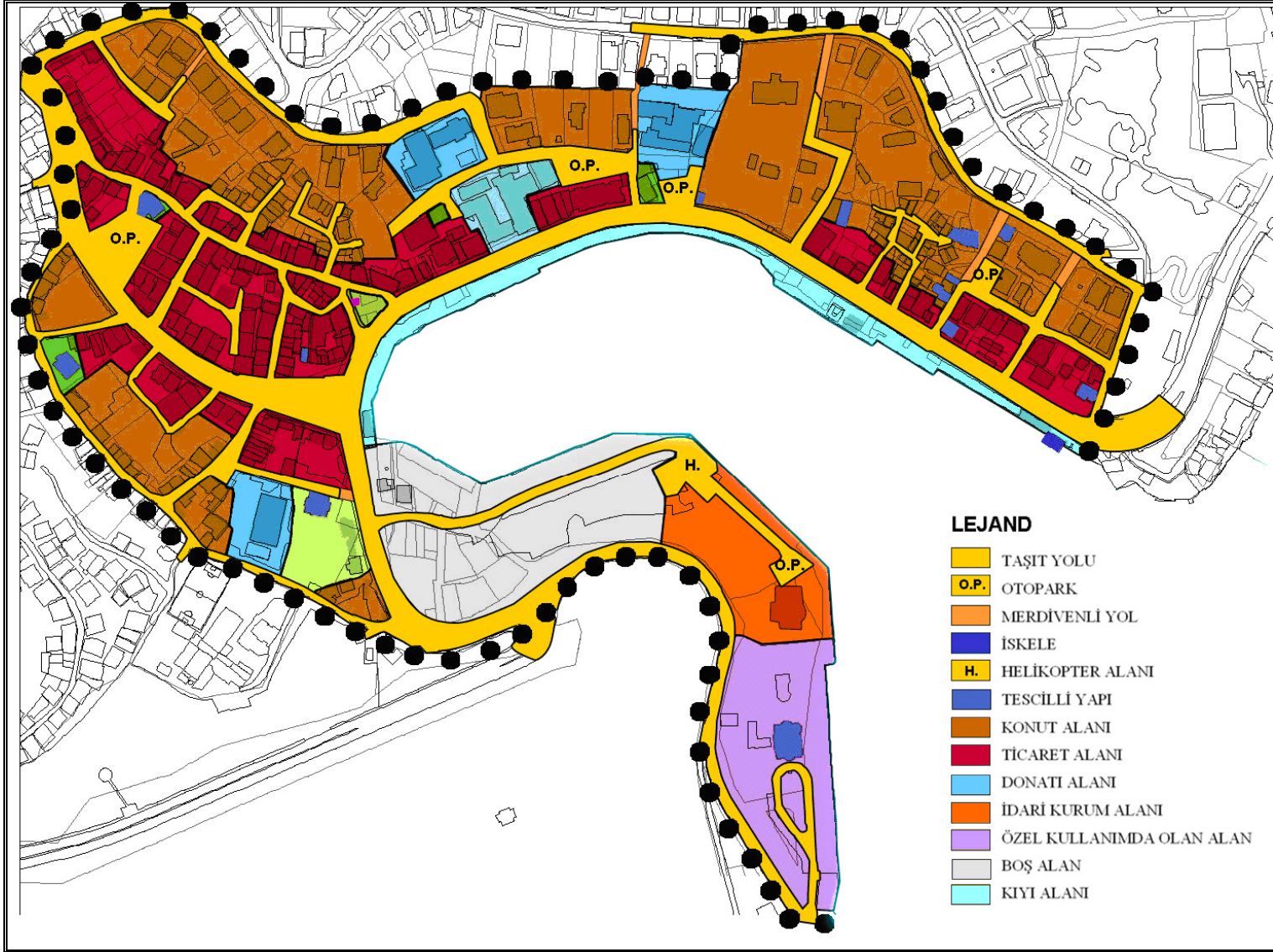
Fiziksel çevre analizi kapsamında, İstinye çalışma alanında dolu ve boş alanlar tespit edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda İstinye merkez alanında boş alanların az olduğu görülmektedir. Eski tersane alanı ile kıyı alanında boş alanlar oldukça fazladır (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 : İstinye Çalışma Alanında Doluluk-Boşluk Analizi

4.3.4.9 İstinye Çalışma Alanı Fiziksel Çevre Bulgularının Değerlendirilmesi

İstinye çalışma alanında yapılan tüm analizlerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda sentez paftası hazırlanmıştır. Sentez çalışmasında ulaşım durumu, alan kullanımı, tescilli yapılar ve yerleşim dokusu yer almaktadır (Şekil 4.25).



Şekil 4.25 : İstinye Çalışma Alanı Sentez Çalışması

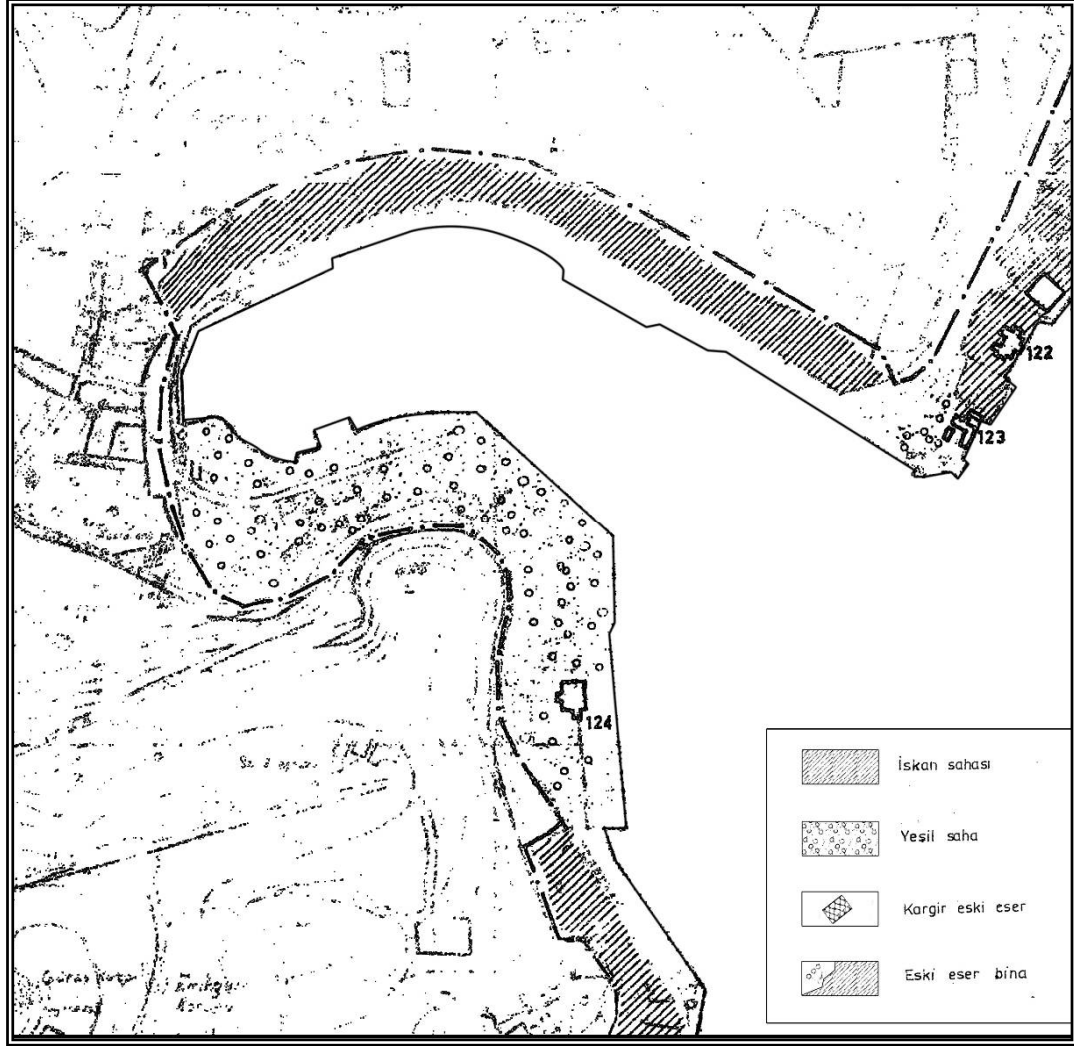
4.3.4.10 İstinye’de Önceki Plan Çalışmaları

Boğaziçi mekânında gerçekleştirilen uygulamalar, 1970’lere kadar mevzii imar planları doğrultusunda olmuştur. 1970 yılında Boğaziçi Alanı’nın korunmasına yönelik ilk ciddi adım atılmış ve Ekim 1970’de, İstanbul Boğaziçi Sahil Şeridi’nde bulunan yalılar, GEE ve AYK (Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu) tarafından tescil edilmiştir.

1980 onaylı 1/50 000 ölçekli İstanbul Nazım Planı’nda İstinye için, tarihi ve kültürel çevreye bağımlı turizm odağı kararı getirilmiştir. 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu’nun 12. geçici maddesi, Boğaziçi’ndeki tersanelerin 1985 yılı sonuna kadar Bakanlar kurulunca başka bölgeye taşınması şartını getirmiştir. Bu doğrultuda İstinye, Boğaziçi Öngörünüm Nazım İmar Planı ile Sit Alanı içine alınarak, turizm alanı olarak belirlenmiştir. Buna rağmen tersane, faaliyetine devam etmiş, Anıtlar Yüksek Kurulu’nun 5.2.1982 tarih ve 13515 sayılı kararı ile tahrip edilen Tokmak Burnu’na doğru olan rıhtımın tamiri ve tersane dışına taşan gemi yığılmalarının önlenmesi istenmiştir. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ise 1983 yılında İstinye koyu Mevzi İmar Planını hazırlayarak, 300 yataklı bir tesis ile yat rıhtımı, parklar, restoranlar, çay bahçeleri ve otopark kullanımları getirmiştir. İstinye Koyu, 7 Kasım 1985’te 85/10036 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Ağustos 1991’de de kaldırılarak, kıyının zamanın doğrularına uygun şekilde yeniden yapılanması için gerekli fırsat yaratılmıştır (Aysu, 1989).

Boğaziçi yasasına göre öngörünüm alanında kesin olarak yapı yasağı bulunan İstinye’de Nisan 1994’ten itibaren geri görünüm alanında da yapı yasağı getirilmiştir. Ancak günümüzde İstinye yamaçları tümüyle betonlaşmıştır. İstinye’de bugün mevcut olan ticari birimlerin çoğu 1970’ten sonra açılmış ve günümüze kadar sayıları artmıştır. 1983’te Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca Turizm amaçlı mevzii imar planı kapsamına alınan İstinye koyu ve çevresi Bakanlar Kurulu tarafından 1985’te turizm merkezi ilan edilmiştir (İBB yay, 2003).

08.07.1971 onay tarihli 1/5000 ölçekli Boğaz Sahil Şeridi Planı’nda, İstinye alanı yeşil alan ve iskan bölgesi olarak ayrılmıştır (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 : Boğaz Sahil Şeridi Planı

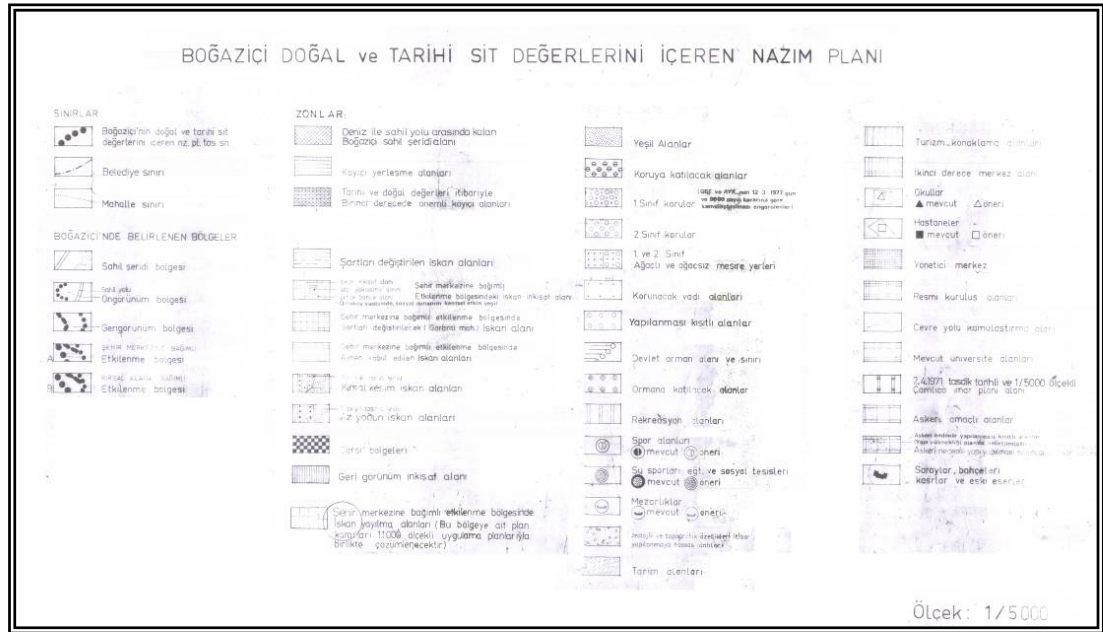
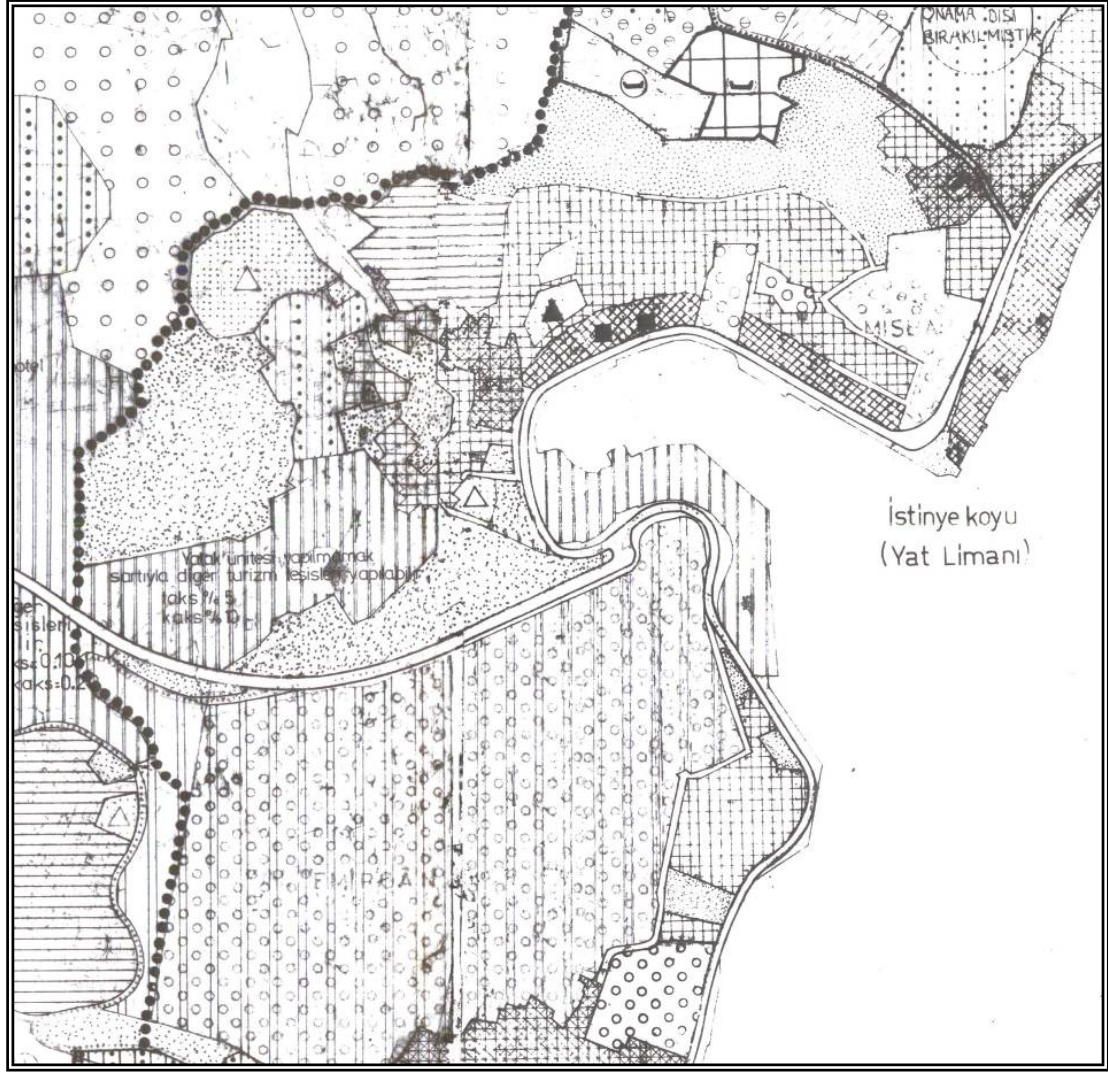
Bu çalışmanın ardından Boğaziçi Alanı'nın tamamına yönelik, 1/5000 ölçekli, 1971, 1975, 1977 ve 1983 yıllarında olmak üzere, 4 adet Nazım (Koruma) İmar Planı yapılmıştır. 1975 yılında hazırlanan plan aynı yıl içinde revize edilmiş, 1977 yılında hazırlanan nazım plan ise 1978, 1979, ve 1982 yıllarında olmak üzere 3 kez revize edilmiştir.

1970'lerden başlayarak günümüze kadar Boğaziçi Alanı'na yönelik plan hazırlamanın yanı sıra, alanın korunması kapsamında, 1974 ve 1975 yıllarında "Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Alanlarını Koruma Kararları" ile 1978 yılında "Boğaziçi Koru ve Mesire

Alanlarını Koruma Kanunu” GEE ve AYK (Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu)’nce alınmıştır **(Selçuk, 1992)**.

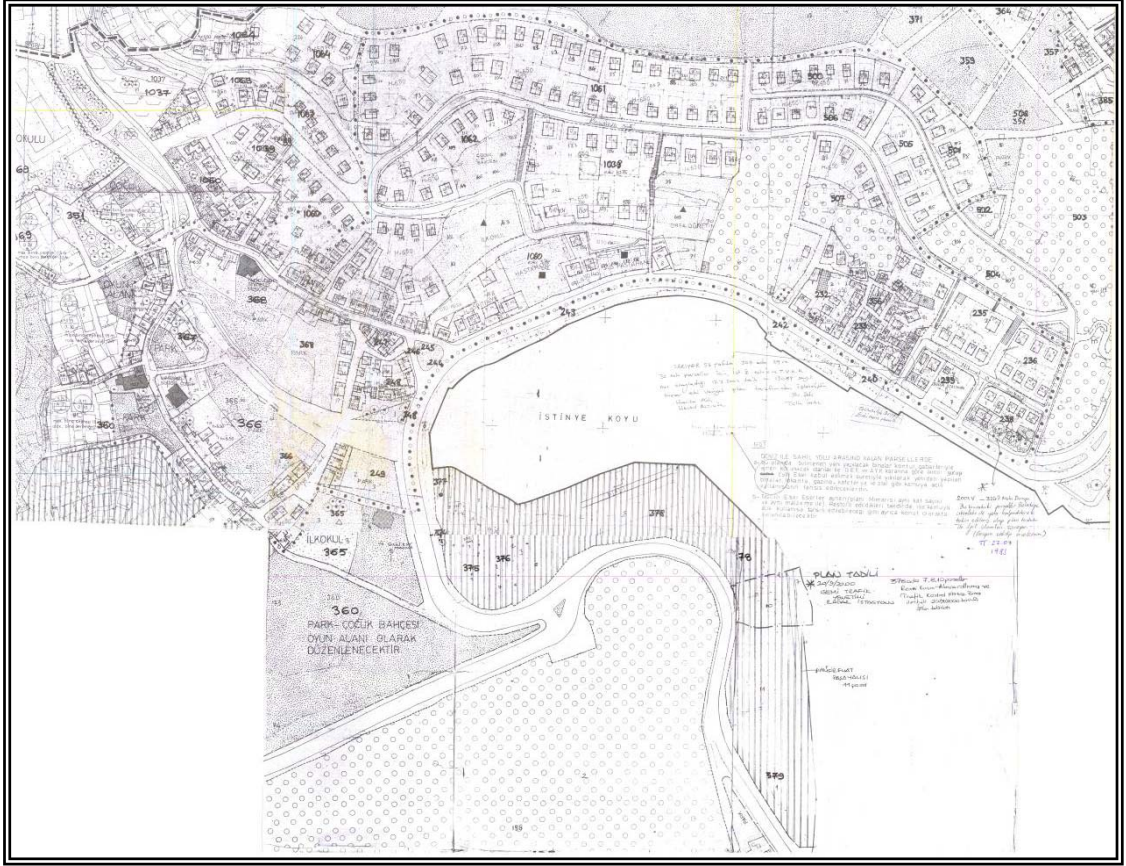
1983 tarihli, 1/5000 ölçekli Boğaziçi Nazım İmar Planı ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, Boğaziçi Alanı’nın korunması zorunluluğunu getirmiştir. Bu kanun kapsamında ön görünüm bölgesi içinde yapı yapılmayacağı da belirtilmiştir. Ne yazık ki, 09.05.1985 tarihinde, 3194 sayılı İmar Kanunu’nda yapılan madde değişikliğiyle ön görünüm bölgesi içinde de 2 katı aşmayacak şekilde yapı yapılabileceği belirtilmiştir. Boğaziçi Alanı’nda, yapılaşmaya ilişkin 3194 sayılı İmar Kanunu’nun Anayasa Mahkemesi’nce iptaline kadar geçen 2 yıllık süre içinde çok sayıda inşaat yapımına başlanmıştır **(Gülersoy ve Selçuk, 1994)**.

1/5000 ölçekli Boğaziçi doğal ve tarihi sit değerlerini içeren nazım planı 22/07/1983 tarihinde onaylanmıştır (Şekil 4.27).



Şekil 4.27 : Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Değerlerini İçeren Nazım Planı

1/1000 ölçekli Boğaziçi Öngörünüm Tatbikat Planı 22/07/1983 tarihinde onaylanmıştır (Şekil 4.28).



Şekil 4.28 : 1/1000 ölçekli Boğaziçi Öngörünüm Tatbikat Planı

4.3.5. İstinye'ye Yönelik Sosyal Çevre Bulguları

İstinye çalışma alanı içindeki hane halkı ile ve burada çalışan nüfus ile konutlarda ve iş yerlerinde yapılan anket çalışması, bu alanda yaşayan ve çalışan nüfusun demografik ve sosyo-ekonomik özellikleri ile kıyı bölgesinde bulunan eski tersane alanının şu andaki kullanımına yönelik görüşlerin ortaya konmasını amaçlamaktadır.

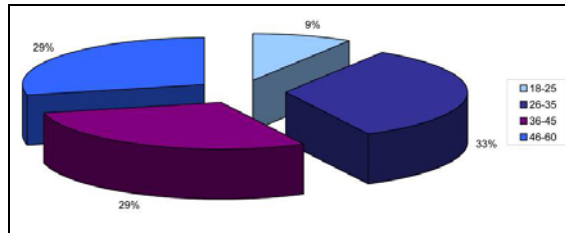
4.3.5.1 Demografik Özellikler

İstinye çalışma alanında, demografik özelliklerin ortaya konması açısından görüşleri alınan tesadüfî örnekleme yöntemi ile seçilen 80 kişinin yaşları, cinsiyetleri, eğitim durumları, doğum yerleri, gelir seviyeleri, meslekleri sorulmuştur.

İstinye'de yapılan anket çalışmasına katılan kişilerin yaş gruplarına bakıldığında; %33'ünün 26-35 yaş grubunda, %29'unun 36-45 yaş grubunda, yine %29'unun 46-60 yaş grubunda, %9'unun ise 18-25 yaş grubunda olduğu görülmektedir (Tablo 4.4), (Şekil 4.30).

Tablo 4.4 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Yaş Grupları	Adet	Oran(%)
18-25	7	9
26-35	27	33
36-45	23	29
46-60	23	29
Toplam	80	100

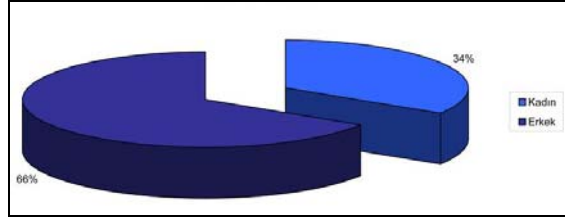


Şekil 4.30 : Yaş Dağılımı

Cinsiyet dağılımına bakıldığında ise anket çalışmasına katılan kişilerin %34'ünün kadın, %66'sının erkek olduğu belirlenmiştir (Tablo 4.5), (Şekil 4.31).

Tablo 4.5 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Cinsiyet Dağılımı

Cinsiyet	Adet	Oran(%)
Kadın	27	34
Erkek	53	66
Toplam	80	100

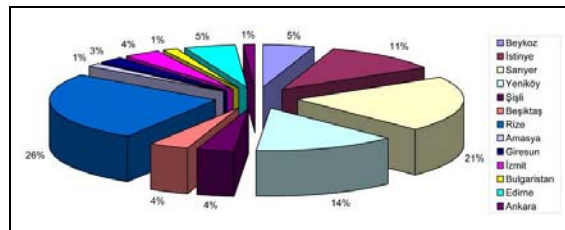


Şekil 4.31 : Cinsiyet Dağılımı

Anket yapılan kişilerin %26'sının doğum yeri Rize'dir. Sarıyer doğumlu olanlar %21'lik orana sahiptir. Yeniköy doğumlu olanlar %14'lük, İstinye doğumlu olanların ise %11'lik oranlara sahip olduğu görülmüştür (Tablo 4.6), (Şekil 4.32).

Tablo 4.6 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Doğum Yeri Dağılımı

Doğum Yeri	Adet	Oran(%)
Beykoz	4	5
İstinye	9	11
Sarıyer	17	21
Yeniköy	11	14
Şişli	3	4
Beşiktaş	3	4
Rize	21	26
Amasya	1	1
Giresun	2	3
İzmit	3	4
Bulgaristan	1	1
Edirne	4	5
Ankara	1	1
Toplam	80	100

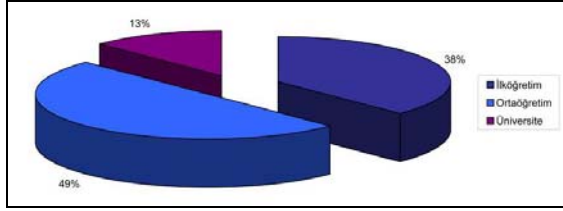


Şekil 4.32 : Doğum Yeri Dağılımı

Eğitim durumuna bakıldığında ise anket çalışmasına katılan kişilerin %38'i ilköğretim, %49'u ortaöğretim, %13'ü üniversite mezunudur (Tablo 4.7), (şekil 4.33).

Tablo 4.7 : Anket alışması Uygulanan Kişilerin Eğitim Durumu Dağılımı

Eğitim Durumu	Adet	Oran(%)
İlköğretim	30	38
Ortaöğretim	40	49
Üniversite	10	13
Toplam	80	100

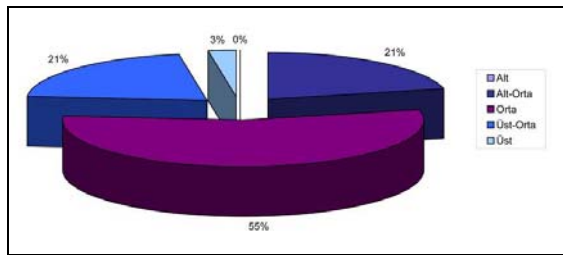


şekil 4.33 : Eğitim Durumu Dağılımı

Yapılan anket çalışmasında, kişilerin %55'ini oluşturan ve büyük çoğunluğa sahip kesimi kendini orta gelir grubuna dâhil etmektedir. Alt-orta ve üst-orta gelir grupları ise %21'erlik oranlara sahiptir (Tablo 4.8), (şekil 4.34).

Tablo 4.8 : Anket alışması Uygulanan Kişilerin Gelir Grubu Dağılımı

Gelir Grubu	Adet	Oran(%)
Alt	0	0
Alt-Orta	17	21
Orta	44	55
Üst-Orta	17	21
Üst	2	3
Toplam	80	100

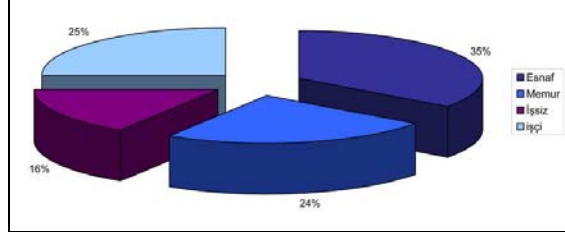


şekil 4.34 : Gelir Grubu Dağılımı

Meslek dağılımına bakıldığında, kişilerin %35'inin kuruyemişçi, parkeci, beyaz eşya satıcısı, balıkçı, kasap, ayakkabıcı, bakkal gibi esnaf grubundan oluştuğu gözlenmiştir. %24'lük kesim memur iken, %25'lik kesim işçidir. %16'lık orana sahip işsiz grubunda ev hanımları yer almaktadır (Tablo 4.9), (şekil 4.35).

Tablo 4.9 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Meslek Dağılımı

Meslek	Adet	Oran(%)
Esnaf	28	35
Memur	19	24
İşsiz	13	16
İşçi	20	25
Toplam	80	100

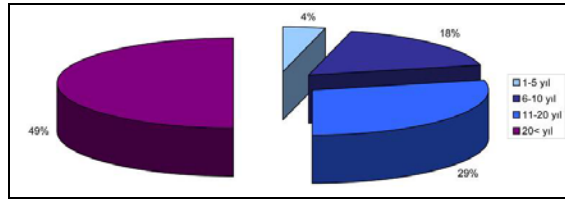


Şekil 4.35 : Meslek Dağılımı

Anket çalışmasına katılan kişilerin %49'u 'İstinye'de kaç senedir yaşıyorsunuz?' sorusuna 20 yıldan fazla cevabını verirken, %29'u 11-20 yıl süresince İstinye'de yaşamaktadır. %18'i 6-10 yıl, %4'ü 1-5 yıl süresince İstinye'de yaşamaktadır (Tablo 4.10), (Şekil 4.36).

Tablo 4.10 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye'de Oturma Süreleri

Yıl	Adet	Oran(%)
1-5 yıl	3	4
6-10 yıl	14	18
11-20 yıl	23	29
20< yıl	40	49
Toplam	80	100



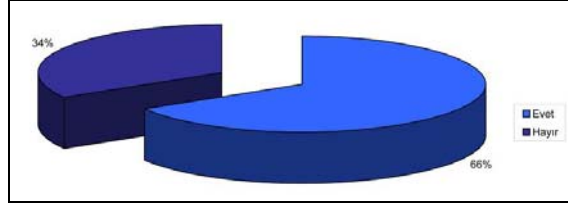
Şekil 4.36 : İstinye'de Oturma Süresi

4.3.5.2 İstinye Eski Tersane Alanının Kullanımına Yönelik Kullanıcı Görüşleri

Ankete katılan kullanıcıların %66'sı daha önce alanda yer alan tersanenin kaldırılmasından memnun olduklarını ifade ederken yalnızca %34'ü memnun olmadıklarını dile getirmişlerdir (Tablo 4.11), (Şekil 4.37).

Tablo 4.11 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Tersanenin Kaldırılmasından Memnuniyet Durumu

Daha Önce Alanda Yer Alan Tersanenin Kaldırılmasından Memnun musunuz?	Adet	Oran(%)
Evet	53	66
Hayır	27	34
Toplam	80	100

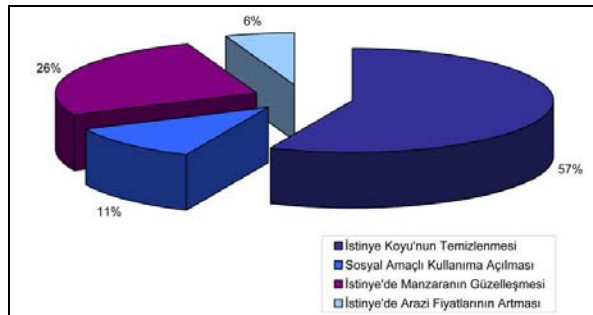


Şekil 4.37 : İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnuniyet Durumu

Ankete katılan kullanıcılar arasında tersanenin kaldırılmasından memnun olanların yaklaşık %57’si bunun İstinye Koyu’nun daha temiz olmasını sağladığını ifade etmektedirler. Ayrıca %26’sı görüntü kirliliğinin azaldığını, %11’i ise alanın sosyal amaçlı kullanıma açılmış olmasından duydukları memnuniyeti dile getirmiştir. %6’lık küçük bir kesim ise arazi fiyatlarının artmasından dolayı tersanenin kaldırılmasından memnun olduğunu belirtmiştir (Tablo 4.12), (Şekil 4.38).

Tablo 4.12 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olma Nedeni

Evet ise Neden?	Adet	Oran(%)
İstinye Koyu'nun Temizlenmesi	30	57
Sosyal Amaçlı Kullanıma Açılması	6	11
İstinye’de Manzaranın Güzelleşmesi	14	26
İstinye’de Arazi Fiyatlarının Artması	3	6
Toplam	53	100

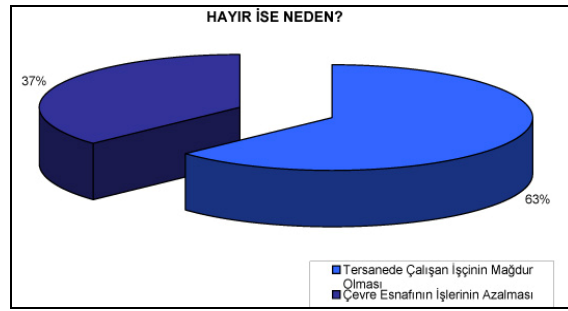


Şekil 4.38 : İstinye’de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olma Nedeni

Ankete katılanlar arasında tersanenin kaldırılmasından memnun olmayanların %63'ü tersanede çalışan işçi nüfusunun mağdur olmasından, %37'si ise çevre esnafının işlerinin azalmasından dolayı memnun olmadıklarını belirtmiştir (Tablo 4.13), (Şekil 4.39).

Tablo 4.13 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin İstinye'de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olmama Nedeni

Hayır ise Neden?	Adet	Oran(%)
Tersanede Çalışan İşçinin Mağdur Olması	17	63
Çevre Esnafının İşlerinin Azalması	10	37
Toplam	27	100

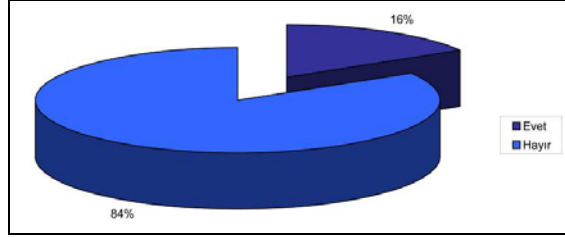


Şekil 4.39 : İstinye'de Tersanenin Kaldırılmasından Memnun Olmama Nedeni

Yine anket çalışmasına katılanların %84 gibi büyük çoğunluğu şu anki eski tersane alanı olan kıyı bölgesinden faydalanamadıklarını ifade etmektedirler. Bununla beraber büyük ölçüde boş durumda olan alanda herhangi bir fonksiyon olmaması olduğu söylenebilir (Tablo 4.14), (Şekil 4.40).

Tablo 4.14 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanından Faydalanabilme Durumu

Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanından Faydalanabiliyor musunuz?	Adet	Oran(%)
Evet	13	16
Hayır	67	84
Toplam	80	100

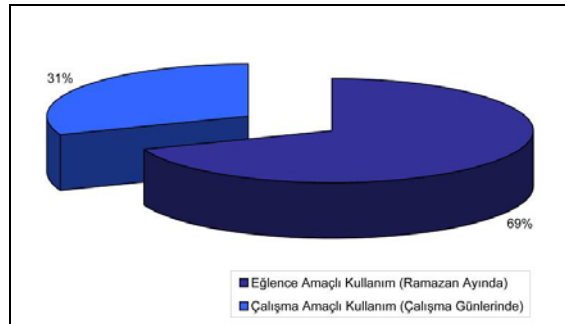


Şekil 4.40 : İstinye’de Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanından Faydalanabilme Durumu

Kıyı alanını kullanan %16 gibi küçük bir kesimin ise yalnızca ramazan ayında bu alanda yapılan faaliyetlerden yararlandığı, yine bu oran içindeki diğer bir kesimin bu alanı iş amaçlı olarak kullandığı görülmektedir (Tablo 4.15), (Şekil 4.41).

Tablo 4.15 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanıcılar Tarafından Ne Yönde ve Ne Sıklıkta Kullanıldığı

Evet ise Ne Yönde Ve Ne Sıklıkta?	Adet	Oran(%)
Eğlence Amaçlı Kullanım (Ramazan Ayında)	9	69
Çalışma Amaçlı Kullanım (Çalışma Günlerinde)	4	31
Toplam	13	100

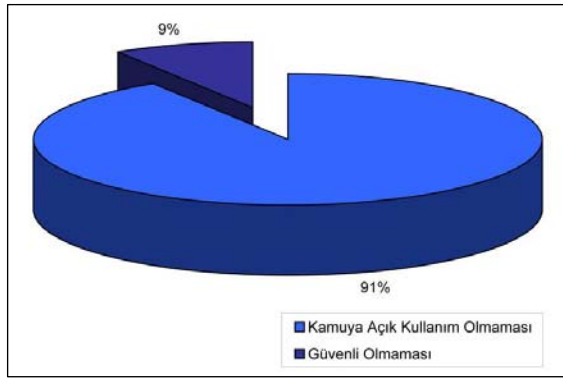


Şekil 4.41 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanıcılar Tarafından Ne Yönde ve Ne Sıklıkta Kullanıldığı

Ankete katılanlar arasında tersane alanından faydalanamayanların %91'i bu alanda kamuya açık bir kullanımın olmamasından dolayı alanı kullanamadıklarını belirtmişlerdir. %9'u ise eski tersane alanının güvenli olmamasından dolayı alanın kullanılmadığını söylemektedir (Tablo 4.16), (Şekil 4.42).

Tablo 4.16 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanılmama Nedeni

Hayır, ise Neden?	Adet	Oran(%)
Kamuya Açık Kullanım Olmaması	61	91
Güvenli Olmaması	6	9
Toplam	67	100

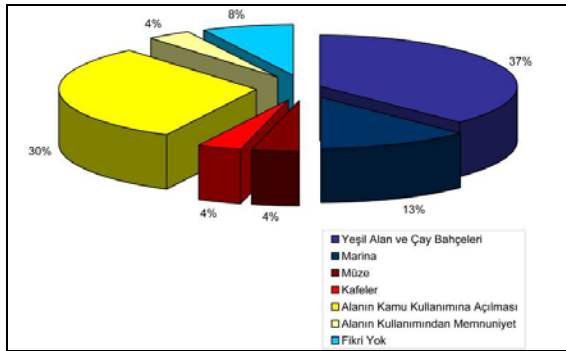


Şekil 4.42 : Eski Tersane Bölgesi Olan Kıyı Alanının Kullanılmama Nedeni

Anket çalışmasına katılanların %37'si eski tersane bölgesi olan kıyı alanının yeşil alan ve çay bahçeleri, %13'ü marina, %4'ü müze ve yine %4'ü kafelerin yer aldığı alan olarak değerlendirilmesini isterken, %30'u alanın düzenlenip kamu kullanımına açılmasını istemektedir. %4 lük kesim alanın mevcut kullanım durumundan memnun iken, %8'i alanın gelecekteki kullanımı yönünde fikir sahibi değildir. Bu sonuca göre ankete katılanlar bu alanda yeni kullanımlar talep etmektedirler (Tablo 4.17), (Şekil 4.43).

Tablo 4.17 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Eski Tersane Alanında Yer Almasını İsteddiği Kullanımlar

Eski Tersane Alanının Ne Yönde Kullanımını Tercih Edersiniz?	Adet	Oran(%)
Yeşil Alan ve Çay Bahçeleri	30	37
Marina	10	13
Müze	3	4
Kafeler	3	4
Alanın Kamu Kullanımına Açılması	25	30
Alanın Kullanımından Memnuniyet	3	4
Fikri Yok	6	8
Toplam	80	100

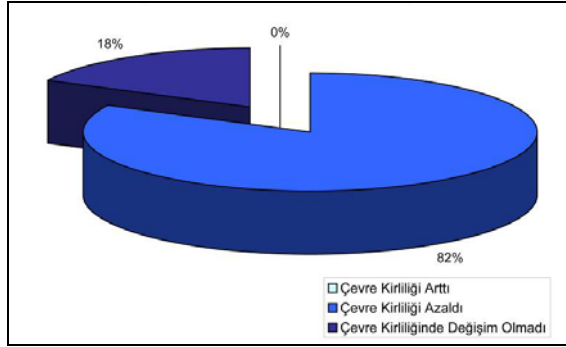


Şekil 4.43 : İstinye’de Eski Tersane Alanında Yer Alması İstenen Kullanımlar

Anket çalışmasına katılanların %82’si İstinye Tersanesi’nin alandan kaldırılmasından sonra kıyı alanında çevre kirliliğinin azaldığı görüşünde, %18’i ise tersane kaldırıldıktan sonra herhangi bir düzenleme olmadığından çevre kirliliğinde bir değişim olmadığı görüşündedir. Bununla tersanenin kaldırılmasının kullanıcılar açısından çevre kirliliğini azaltıcı bir etkisi olduğunu gösterdiği söylenebilir. (Tablo 4.18), (Şekil 4.44).

Tablo 4.18 : Anket Çalışması Uygulanan Kişilerin Tersanenin Kaldırılmasından Sonra Kıyı Alanında Çevre Kirliliğinin Değişimine Yönelik Görüşleri

Sizce Tersanenin Kaldırılmasından Sonra Kıyı Alanında Çevre Kirliliği Ne Yönde Değişmiştir?	Adet	Oran(%)
Çevre Kirliliği Arttı	0	0
Çevre Kirliliği Azaldı	66	82
Çevre Kirliliğinde Değişim Olmadı	14	18
Toplam	80	100



Şekil 4.44 : Tersanenin Kaldırılmasından Sonra Kıyı Alanında Çevre Kirliliğinin Değişimine Yönelik Görüşler

4.4 İstinye'ye Yönelik Genel Değerlendirme ve Sonuç

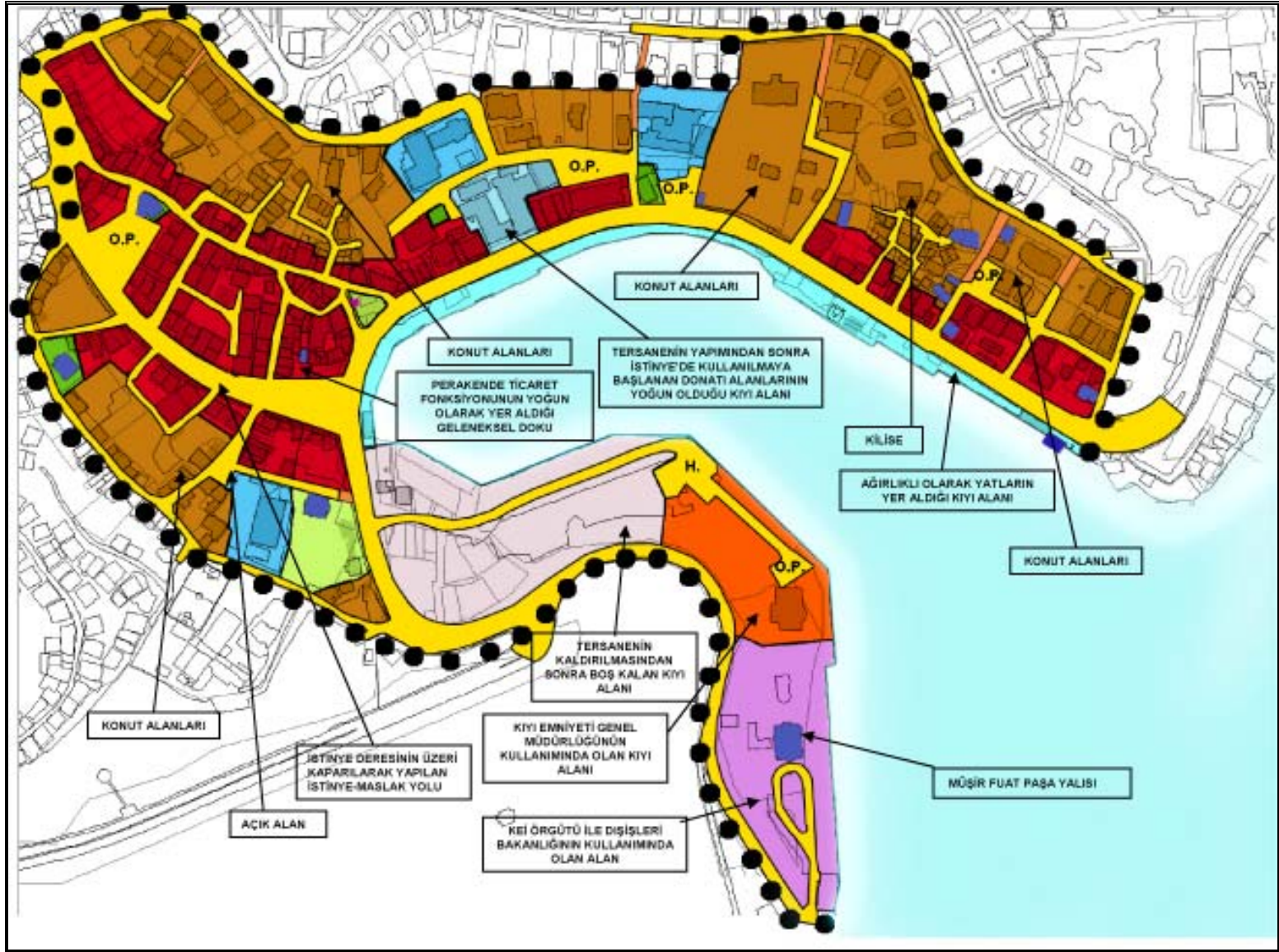
Kıyı alanları sanayi devrinde tersane, liman ve sanayi alanı olarak kullanılmış ve günümüzde bu fonksiyonlar daha geniş alanlara ihtiyaç duyması nedeniyle kıyı alanlarından taşınmıştır. Bu nedenle boş kalan kıyı alanlarında yeniden değerlendirme çalışmaları yapılmıştır. Bu kapsamda, örnek alan olarak seçilen İstinye eski tersane alanını da kapsayan İstinye koyu çevresinde doğal, fiziksel ve sosyal çevre analizleri yapılmıştır. Tüm analizler sonucunda elde edilen bilgilerle İstinye çalışma alanında bir değerlendirme yapılmıştır

Doğal bir koyun etrafında konumlanan İstinye yerleşimi bu doğal yapının etkisiyle bir odak olma özelliği göstermektedir. İstinye, kendi içinde bir merkeze sahip, ticaret, hizmet, konut ve sosyal donatı kullanımları gibi birçok farklı kullanımın bir arada bulunduğu bir yerleşimdir. Bu farklı kullanımlar arasında bulunan ve bir sanayi kullanımı olan tersane fonksiyonu 1990'lı yıllara kadar İstinye yerleşmesinde yer almıştır. 1990'lı yılların başında tersanenin İstinye'den taşınmasıyla birlikte tersaneye ait olan tüm makine ve havuzlar Pendik Tersanesi'ne gönderilmiştir. Tersanenin

taşınmasından sonra boş kalan alanda tersane kullanımını belirten herhangi bir iz kalmamıştır. Boşalan eski tersane bölgesinde yer alan ve önceden tersanenin idari binası olarak kullanılan Müşir Fuad Paşa Yalısı Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne ve Dışişleri Bakanlığı'na tahsis edilmiştir. Eski tersane alanında böyle bir kullanım tüm bölgeye prestij kazandırmaktadır. Alanın bir kısmında ise, Boğaz'daki gemi trafiğini kontrol eden Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yer almaktadır. Bu kullanım alanın kamuya açık hale gelmesini engellemektedir.

Tersane bölgesinde, İstinye yerleşimi ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü alanı arasında kalan kesimde net olarak tanımlanan bir kullanım yoktur. Bu alanda her yıl ramazan ayında lunapark ve birkaç seyyar ticari kullanım yer almaktadır. Yılın diğer zamanlarında alan güvenli olmayan, boş ve ıssız bir alandır (Şekil 4.45).

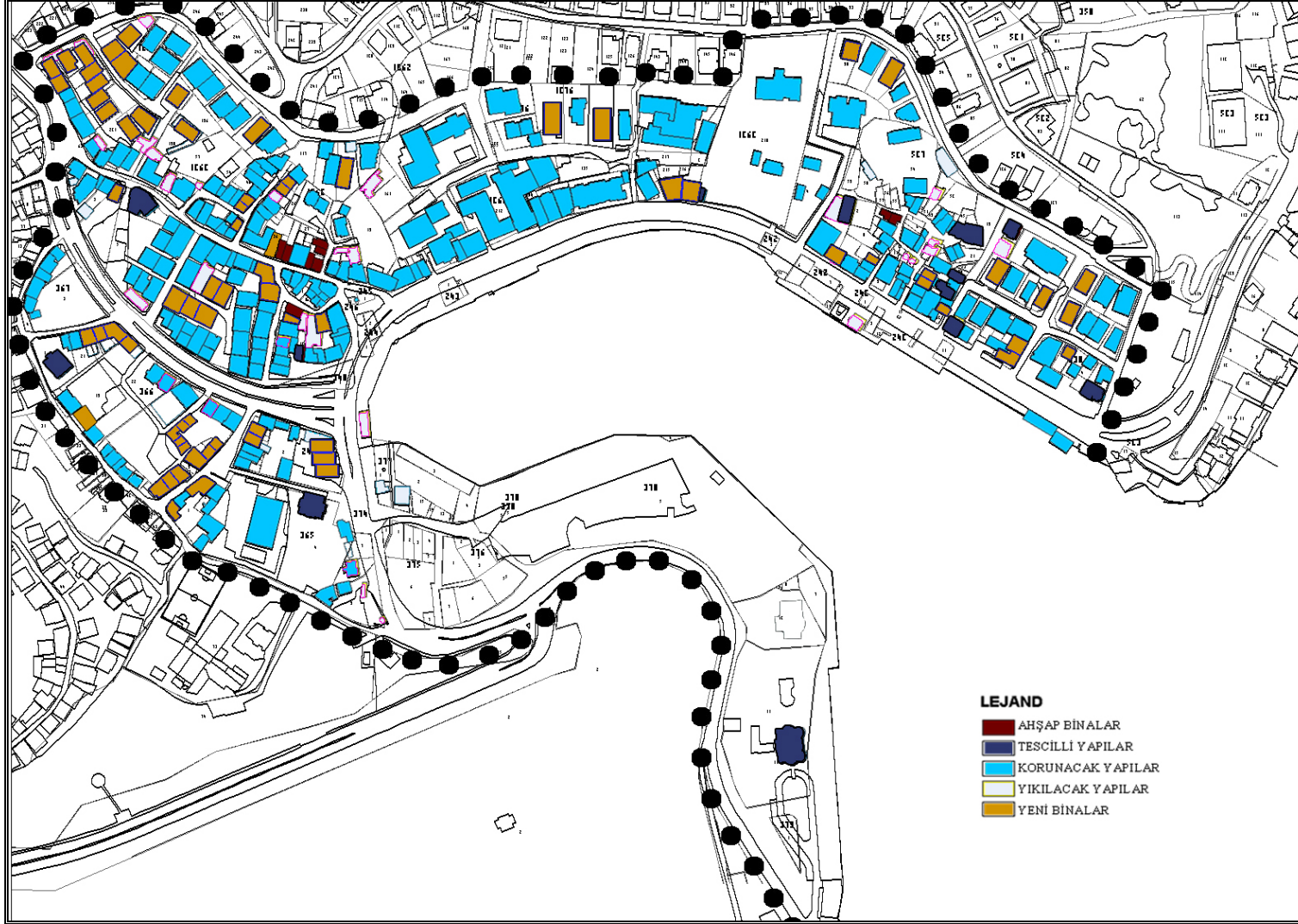
Çalışma kapsamında İstinye'de yaşayan veya çalışan halkın eski tersane bölgesinde fonksiyon değişimine ve ne tür kullanımın bulunması gerektiğine yönelik görüşlerinin alınması amacıyla anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışmanın sonucunda, halkın görüşü çevre kirliliğinin azalması ve manzaranın güzelleşmesi yönünden tersanenin İstinye'den taşınmasının olumlu olduğu, fakat tersanenin bölgede yarattığı istihdamın tersanenin taşınması ile birlikte azalması, bölgede işsizliğin artması ve çevre esnafının iş kapasitesinin azalması yönünden olumsuz olduğu yönündedir.



Şekil 4.45 : İstinye Çalışma Alanı Değerlendirme Paftası

Değerlendirmeler sonucunda, eski tersane alanının tüm doğal, fiziksel ve sosyal analizleri doğrultusunda alana uygun yeni kullanımların yer alması gerektiği ortaya çıkmıştır. İstinye'ye yönelik kıyı alanı gelişim planı hazırlanmıştır.

İstinye Kıyı Alanı Gelişim Planı'nda bina bazında müdahaleler yapılmıştır. Bu müdahaleler kapsamında ahşap ve tescilli yapılar korunmuştur. Ayrıca, İyi durumda olan binalar ile orta durumda olan binaların bazıları korunmuştur. Proje'de kötü durumda binalar ile taşınabilir binaların yıkılmasına karar verilmiştir. Önerilen yeni binalar ise, çevresindeki bina dokusu ve topoğrafya ile uyumlu olacak biçimde tasarlanmıştır (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 : İstinye K1y1 Alanı Gelişim Planı için Müdahale Edilen Binalar

Anket çalışmasına göre, boş kalan eski tersane bölgesinin marina olarak kullanılması, kamu kullanımına açılması veya park ve yeşil alan olarak kullanılması istenmektedir. Alanın marina olarak değerlendirilmesi hem su kirliliğini arttıracak hem de kıyı alanının kullanım hakkı kamuya ait olmayacak aksine belli bir zümrenin elinde olacaktır.

Alanın coğrafi açıdan stratejik bir konumda olması ve yüksek arazi değerine sahip olması nedeniyle sadece park ve yeşil alan olarak kullanımı bu alanın kent yaşamına katkısında ve alanın canlanması sürecinde etkin bir kullanım değildir. Ayrıca, mevcut bir sorun olan alanın ıssız olması güvenli olmaması sorununa çözüm sağlayamamaktadır. Eski tersane bölgesinin batısında yer alan Emirgan korusu yerleşimin yeşil alan ihtiyacını karşıladığından dolayı tersane alanının tümü bu fonksiyona ayrılmamalıdır.

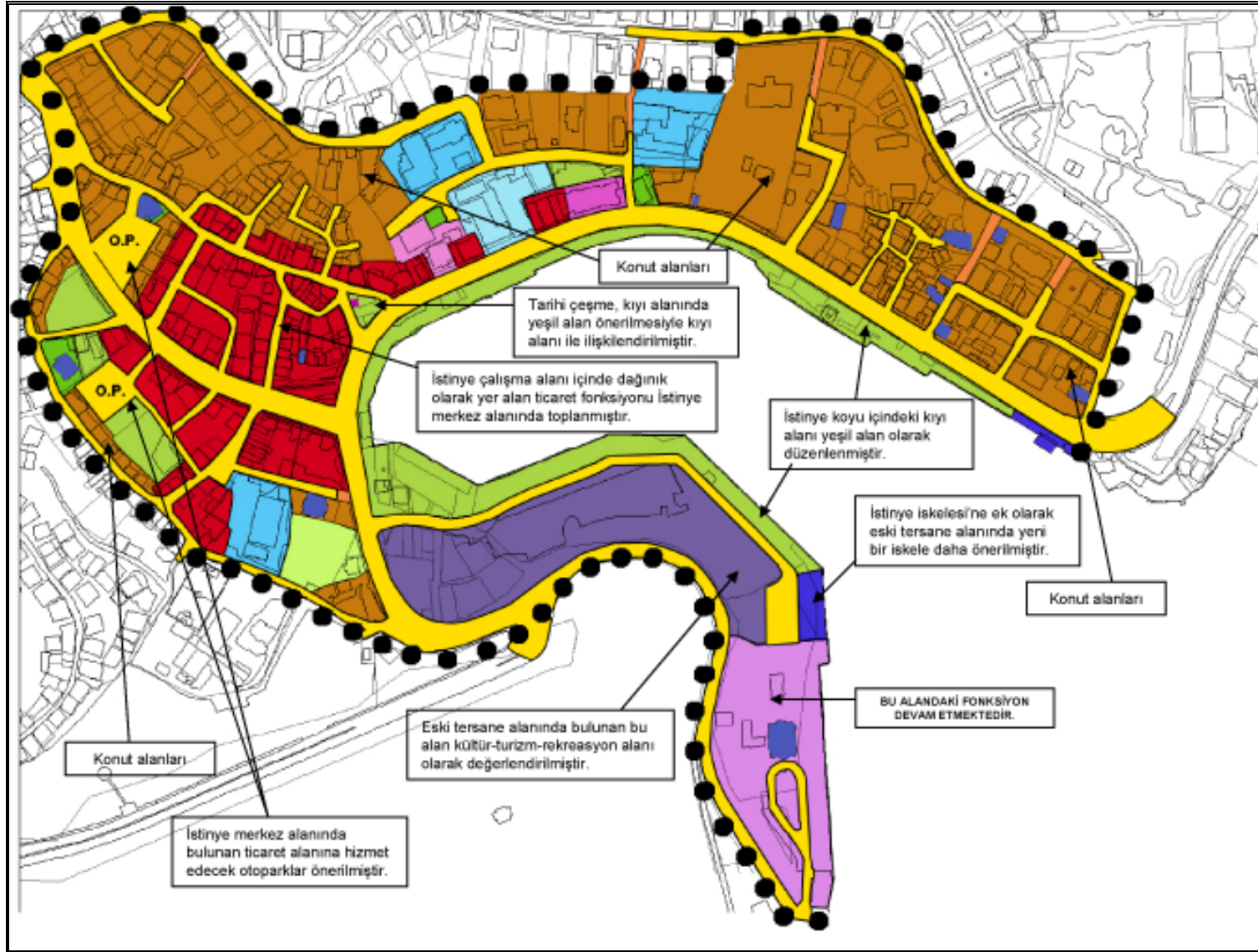
Eski tersane alanında mevcut olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kıyı alanının kamuya açılmasını sağlamak amacıyla alandan kentin farklı bir bölgesine taşınmalı ve boş kalan alan yeniden değerlendirilecek alana katılmalıdır.

Eski tersane alanında öncelikle İstinye yerleşimi ile bağlantı sağlayacak bir ulaşım sistemine ihtiyaç vardır. Bu alan, taşıt ve yaya yolları ile İstinye yerleşimine bağlanmalıdır. Karayolu ulaşımı ile birlikte alanın denizyolu ulaşım bağlantısı da sağlanmalıdır.

İstinye Kıyı Alanı Gelişim Planı'nda, Müşir Fuad Paşa Yalısı içinde birlikte yer alan Dış İşleri Bakanlığı ile KEİ Örgütü alanda işlevlerini sürdürmeleri hem yalının ve çevresinin bakımı hem de kullanımların alanda bir prestij unsuru olması açısından olumludur.

Eski tersane alanının yeniden değerlendirilecek olan Müşir Fuad Paşa Yalısı'nın bulunduğu alan haricindeki kesimi bir çekim merkezi haline getirmek için alanda kültür, turizm ve rekreasyon fonksiyonları yer almalıdır. Bu fonksiyonların su unsuruyla bütünleşmiş yeşil alanlar ile birlikteliğinin sağlanması İstinye kıyı alanının kimliğini ve imajını güçlendirecektir. Bu yönde bir kullanım İstinye yerleşiminin doğal yönden bir odak olma özelliğini fiziksel ve işlevsel yönden de destekleyecek niteliktedir. Ayrıca alanda istihdam yaratılmasına ve çevre esnafının iş kapasitesinin artırılmasına da olumlu katkıları olacaktır.

İstinye Koy'unun kuzey kısmındaki kıyı alanında yatların yer alması kıyı kullanımının canlanmasına olumlu katkı sağlamaktadır. İstinye Koyu Kıyı Alanı'nın yatlar tarafından kullanılması kıyıda kullanım bütünlüğünü sağlama ve alanda kent imajını güçlendirme açısından oldukça önemlidir. Kıyı alanı yeşil alan olarak düzenlenmeli ve eski tersane bölgesinde de önerilen yeşil alan ile kıyı alanında bütünlük sağlanmalıdır (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 : İstinye Kıyı Alanı Gelişim Planı Plan Kararları

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentsel alan ile su arasındaki bölge kentsel kıyı alanı olarak tanımlanan bu alanlar kentlerde toplanma ve iletişim yeri, farklı etkinliklerin yer aldığı alanlardır. Her kentsel kıyının kendi özel tarihi vardır. Bir kıyı alanı parçasında gelişme fırsatlarının keşfedilmesi bu tarihi anlamakla mümkündür.

Sanayi sonrası devirde terk edilen kıyı alanlarında liman, tersane ve endüstri faaliyetlerinin yarattığı kirlilik, altyapısı eskimiş olan endüstriyel alanlar ile çevrili olan terkedilmiş yapılar bulunması gibi olumsuzluklar mevcuttur. Kıyı boyunca yer alan dokunun yeniden yapılandırılması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Dünya üzerinde konu ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda ana hedef, terk edilen kıyı alanlarını kentin günlük yaşamına katmak ve kent kültürüne katkıda bulunmasını sağlamaktır. Kentler için kıyı alanları; kamusal eğlence alanları, suya ve kıyıya görsel ve fiziksel kamusal erişimin sağlandığı; çalışma, yaşama ve oyun alanı gibi birden çok amaca hizmet eden ve ekonomik sosyal ve kültürel açıdan yaşam kalitesine katkıda bulunan alanlardır.

Kıyı kentlerinde kıyı alanlarının yeniden canlandırılması sürecine yönelik başarılar, planlamada ve uygulamada birtakım ilkelere bağlıdır. Öncelikle, bu süreç, ülke ölçeğinden başlayarak bölge ölçeğinde, kent ölçeğinde ve yerel ölçekte ele alınmalıdır. Aynı zamanda başarılı sonuçlara ulaşılabilmesi için şehir plancıları, kent tasarımcıları, mimarlar, peyzaj mimarları gibi çeşitli meslek gruplarının bu süreçte yer alması ve halkın sürece katılımı oldukça önemlidir.

Türkiye’de kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi olgusuna yeterli önem ve ilgi verilememektedir. Dünyadaki kıyı kentleri, kıyı alanlarının kentin yaşamına katılımını tercih ederken ülkemizde, bu alanların kamu için yasak olduğu veya toplumun sadece küçük bir kesimine hizmet edecek bir uygulamaya gidilmesi yanlış bir tutum olacaktır.

Çalışma kapsamında İstinye eski tersane bölgesi ve çevresi amaca yönelik olarak değerlendirildiğinde, New York Battery Park Projesi gibi, alanın kente prestij kazandıracak nitelikte olduğu görülmektedir.

Tokyo Kentsel Kıyısı Alt Merkez Projesi'nde ve San Francisco kıyı alanı için yapılan planda olduğu gibi, İstinye tersane bölgesinde yer alacak fonksiyonlar, alanda yeni iş imkânlarının yaratılmasına, kent halkı için donatı ve turistler için çeşitli faaliyetler sağlanmasına, kıyıda parklar, yaya yolları ve açık alanlar yaratarak alanın değerini arttırılmasına yönelik işlevler olmalıdır.

Yokohama'da Minato Mirai 21 projesinde kıyı alanında kültürel ve rekreasyonel faaliyetlerin gelişimi sağlanmıştır. Ayrıca Sidney Darling Harbour Projesi'de bu tür faaliyetlerin kıyıda bulunmasıyla bir merkez alanı yaratılmış ve 'insanlar için mekanlar yaratılması amacı sağlanmıştır. İstinye eski tersane alanı da bu tür faaliyetler için potansiyel taşımaktadır.

İstinye çalışma alanında yapılan sosyal analiz sonucu bölgede yaşayan halkın görüşü eski tersane alanının kent yaşamına, kültürüne ve ekonomisine katkı sağlayacak şekilde değerlendirilmesi yönündedir. Çalışma kapsamında tersane alanı için kültür-turizm-rekreasyon ve yeşil alan olarak değerlendirme önerisi, çalışmanın amacına ve alanın sosyal ve fiziksel yapısına uygun niteliktedir.

KAYNAKLAR

Ann Breen & Dick Rigby, 1996. *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*, Thames and Hudson, London.

Ann Breen & Dick Rigby, 1994. *Waterfronts. Cities Reclaim Their Edge*, McGraw-Hill, New York.

Aspa, Gospodini, 2001. *Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities. A Framework for Redesigning Space, Cities*, Vol. 18, No. 5, pp. 285–295.

Anonim, 1994. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstinye Maddesi*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Anonim, 1994. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstinye Tersanesi Maddesi*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Audrey N. Clark, 1998. *The Penguin Dictionary of Geography* Penguin Books, London

Aysu, Ç. 1989. *Boğaziçi'nde Mekansal Değişim*, doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, pp. 60-63

Bruttomesso R., 1993. *Waterfronts. A New Frontier For Cities On Water*, International Centre Cities on Water, Venice.

Bruttomesso R., 1991. *Kıyı Cephesi. Kıyı Şehirleri İçin Bir Çağrı*, Yapı Dergisi, 144, 52-74.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, 2006, *İstanbul Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi Uygulama İmar Planı, Plan Lejantı ve Plan Hükümleri Değişikliği*.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, 1983, *İstanbul Boğaziçi Doğal ve Tarihi Sit Değerlerini İçeren 1/5000 Ölçekli Nazım Planı Raporu*, Boğaziçi İmar Müdürlüğü.

Boğaziçi İmar Müdürlüğü, 2004, *İstanbul Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi Uygulama İmar Planı, Plan Lejantı ve Plan Hükümleri*.

Dong, Lina, 2004. *Waterfront Development. A Case Study Of Dalian, China*, Yüksek Lisans Tezi, Waterloo.

Dökmeci V., & Kubat A. S., 1991. *Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması*, Yapı Dergisi, 144, 44-51.

- Eşkar, F.**, 1997. Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gastil, Raymond W.**, 2002. Beyond The Edge. New York's New Waterfront, Princeton Architectural Press, New York.
- GMO**, 1991, İstinye Tersanesi Tarih Oldu, Gemi Mühendisliği Sayı.121-122.
- Gülersoy, Çelik**, 1982. Boğaziçi Sorunlar Çözümler, İstanbul Kitaplığı Yay., İstanbul.
- 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
- Hinkle, R. & Vandersluis, R.**, 2003, From The Bosphorus, Çitlembik Yay., İstanbul.
- Köksal, T.Gül**, 2001, Dönüşen Tersaneler İzinde Haliç Tersaneleri, Mimarlık Ve Su, Mimarist, Sayı.2, (Sf. 91-95)
- Köksal, T.Gül**, 2006, İstanbul Kıyılarındaki Endüstri Mirasının Bugünü ve Geleceği, Kıyı Kullanımı ve Kıyı Mimarisi, Mimarist, Sayı.19, (Sf. 47-50)
- Krieger, Alex**, 2004. Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute, Washington D.C.
- Liebermann, Eva**, 1998. A Comprehensive Land Use Plan For San Francisco's Waterfront, (pp. 389–392).
- Mclarand, Vasquez**, 2005. Rail Volution Conference, Salt Lake City, UT
- Meyer, Han**, 1999, City and Port, International Books, Rotterdam
- Pinder, David**, 2004. ICZM and GIS: The Societal Context, Plymouth
- Rafferty, Laurel & Holst, Leslie**, 2004. Remaking The Urban Waterfront, Urban Land Institute, Washington D.C.
- Richard Marshall**, 2001. Waterfronts in Post-industrial Cities, Spon Press, Thames Francis Group, London and New York.
- Saito, Asato**, 2003. Global City Formation in a Capitalist Developmental State. Tokyo and the Waterfront Sub-centre Project, Urban Studies, Vol.40, No. 2, 283-308.
- Seguchi T. & Malone P.**, 1996. Tokyo. Waterfront Development and Social Needs, City Capital and Water, Routledge, London & New York.
- Şakar, Müjdat**, 1999. İmar Mevzuatı, Beta Basım, İstanbul.

Tayar, İlhan, 2002. İstinye, Çitlembik Yayınları, İstanbul.

Tümertekin, E., 1997. İstanbul İnsan ve Mekan, Boğaziçi'nde Coğrafi Görünümü Değiştiren Bir Faktör Olarak Sanayi, s.82-100, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Ünal Y., Yenen Z., 1993. Su Kentinden Kara Kentine İstanbul, Yapı Dergisi, Sayı.5.

<http://www.lddc-history.org.uk/>

<http://www.bardaglea.org.uk/bridges/docklands/docklands-timeline-post1900.html>

<http://www.kenthaber.com/galeridetay.aspx?ID=3694>

<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/english/waterfront/outline/yusu.html>

www.porto.genova.it/porto/intro/

<http://www.portofamsterdam.com/smartsite.dws?id=1165>

<http://www.icip05.org/genova.htm>

<http://www.ess.co.at/SUTRA/CITIES/genoa.html>

<http://www.icip05.org/venue.htm#cotton>

<http://194.185.232.3/works/030/descr.asp>

4. Kendinizi hangi gelir grubuna dahil edersiniz?

(...) alt (...) alt-orta (...) orta (...) üst-orta (...) üst

5. Daha önce bu alanda yer alan tersanenin kaldırılmasından memnun musunuz?

(...) Evet Neden?..... (...) Hayır Neden?.....

6. Eski tersane bölgesi olarak tanımlanan bu kıyı alanından faydalanabiliyor musunuz?

(...) Evet Nasıl ve Ne Sıklıkta?.....

(...) Hayır Neden?.....

7. Eski tersane alanının ne yönde kullanımını tercih edersiniz?

.....
.....
.....
.....

8. Sizce tersanenin kaldırılmasından sonra alanda çevre kirliliği ne yönde değişti?

(...) Çevre kirliliği arttı. (...) Çevre kirliliği azaldı.

(...) Çevre kirliliğinde değişim olmadı. (...)Fikrim yok

EK B.



Şekil B.1 : Dr. Nurettin Cankat Sokak



Şekil B.2 : Reşit Sokak-1



Şekil B.3 : Okul Binası



Şekil B.4 : Reşit Sokak-2



Şekil B.5 : İstinye Devlet Hastanesi Arka Cephesi



Şekil B.6 : Kıyı Şeridi-1



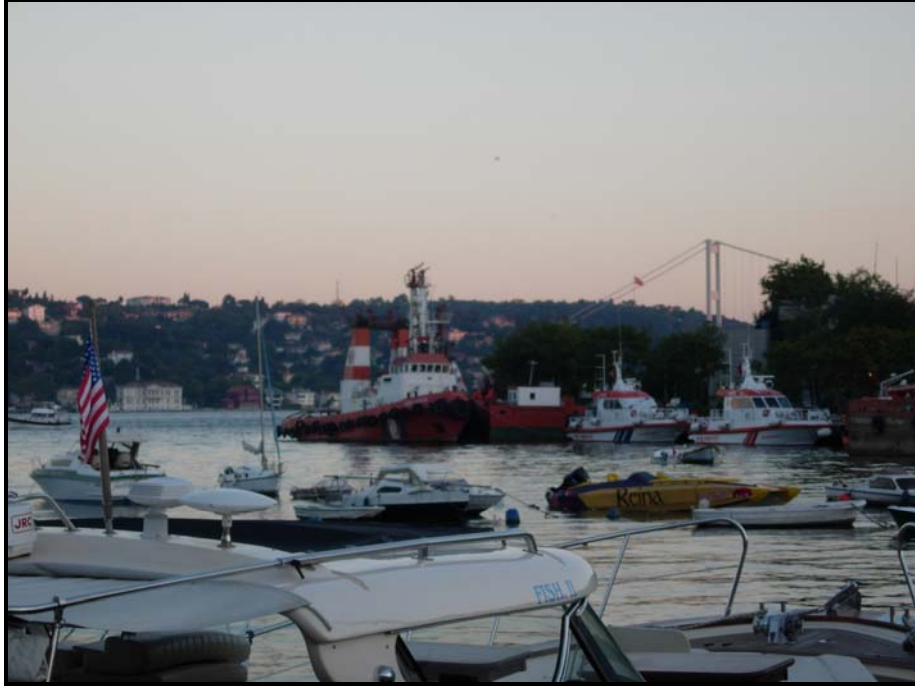
Şekil B.7 : Kıyı Şeridi-2



Şekil B.8 : Kıyı Şeridi-3



Şekil B.9 : Kıyı Şeridi-4



Şekil B.10 : İstinye Eski Tersane Alanı-1



Şekil B.11 : İstinye Eski Tersane Alanı-2



Şekil B.12 : İstinye Deresi Caddesi-1



Şekil B.13 : İstinye Deresi Caddesi-2



Şekil B.14 : İstinye Merkez Alanı



Şekil B.15 : İstinye’de Tescilli Bir Bina

ÖZGEÇMİŞ

Alev Ceren Akköse, 1980 yılında Tekirdağ'da doğmuştur. Lise öğrenimini 1991-1998 yılları arasında Tekirdağ Anadolu Lisesi'nde tamamlamıştır. 1998-1999 yılları arasında İTÜ İngilizce öğrenimi görmüş, 1999-2003 tarihleri arasında İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü'nde lisans öğrenimi görmüştür. 2003 tarihinde İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Bölümü'nde yüksek lisans öğrenimine başlamıştır. 2005 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi'nde şehir plancısı olarak görev almıştır. Görevine halen devam etmektedir.

