

**KIYI BÖLGELERİNİN YENİDEN CANLANDIRILMASI,
HAYDARPAŞA LİMANI VE ÇEVRESİ ÖRNEK ALANI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Yasin ÜNAL

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 05.05.2008

Tezin Savunulduğu Tarih : 11.06.2008

Tez Danışmanı : Öğr.Gör.Dr. Çiğdem DEMİREL

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

Prof.Dr. Handan TÜRKOĞLU (İ.T.Ü.)

HAZİRAN 2008

ÖNSÖZ

Çalışmam süresince beni destekleyen ve yön veren hocam Sayın Dr. Çiğdem Demirel Eren'e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Lisans ve yüksek lisans eğitim sürecim boyunca her türlü desteklerini gördüğüm sayın hocalarıma, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesinde bana olan desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Fehmi Kızıl ve Arş. Gör. R.Gökhan Koçyiğit'e, Hassa Mimarlık Yönetim Kurulu Başkanı Mimar M.Hilmi Şenalp'e, Mimarlık mesleğimin ilk yıllarında bana destek olan çok sevdiğim ve saygı duyduğum Mimar H.Zülal Dutipek'e, mimarlık eğitimi sürecinde ve iş hayatında birbirimize destek olduğumuz arkadaşım Mimar Celâleddin Çelik'e, tezimin hazırlanmasında, çalışma prensiplerinin belirlenmesinde bana destek olan Dr. Abdurrahman Aliy'e ve özellikle de aileme sonsuz teşekkürler.

Mayıs, 2008

Yasin ÜNAL

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	VI
TABLO LİSTESİ	VII
ŞEKİL LİSTESİ	VIII
ÖZET	X
SUMMARY	XII
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	1
1.2. Tezin Kapsamı	2
1.3. Tezin Yöntemi	3
2. KIYI BÖLGELERİNDE YERLEŞİM VE İLİŞKİLER	5
2.1. Kıyı Kavramı	5
2.2. Kıyı Bölgelerinin Kent ile İlişkisi ve Yaklaşımlar	6
2.2.1. Kıyı-Kent İlişkisi	7
2.2.2. Kıyı-Kent İlişkisinde Yer Seçimi	9
2.2.3. Kıyı Bölgelerinin Kent İçin Önemi	10
2.2.4. İstanbul'da Kıyı-Kent İlişkisi	10
2.3. Kıyı Bölgelerinin Kullanımı	12
2.3.1. Endüstriyel Kent Limanları ile Kıyı-Kent İlişkisi	13
2.3.2. Kent Limanlarının Terk Edilmesi ile Kıyı-Kent İlişkisi (Kıyıların Çöküntü Alanlarına Dönüşmesi)	14
2.3.2.1. Değişen Ulaşım Politikaları	15
2.3.2.2. Sosyal ve Kültürel Yapı	15
2.3.2.3. Ekonomik Faktörler	16
2.3.2.4. Teknolojik Faktörler	16
2.3.2.5. Ekolojik Faktörler	16
2.3.3. Kıyı-Kent İlişkisinin Yeniden Canlandırılması	17
3. KIYI BÖLGELERİNİN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE YÜKSELME FAKTÖRÜ	19
3.1. Kıyı Bölgelerinde Yeniden Canlandırma Politikaları	19
3.1.1. Ekonomik Gelişim	22
3.1.2. Sosyal ve Kültürel Gelişim	24
3.1.3. Teknolojik Gelişim	26
3.1.4. Ekolojik Gelişim	27
3.1.4. Değişen ve Gelişen Ulaşım Politikaları	28
3.2. Kıyı Bölgelerinde Kentsel Dönüşüm ve Yükselme Politikaları	31
3.2.1. Kentsel Dönüşüm ile Yükselme	31
3.2.1.1. Kentsel Dönüşüm Kavramı	32

3.2.1.2. Günümüz Planlama Anlayışı ile Çok İşlevli (Karma Kullanımlı) Yükselme Kavramı	33
3.2.1.3. Çok İşlevli (Karma Kullanımlı) Yükselme ile Kent İlişkisi	41
3.2.1.4. Günümüz Planlama Anlayışı ile Kentsel Dönüşüm Projeleri	47
3.3. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Dünyada ki Yaklaşımları	49
3.3.1. Norveç Kentsel Dönüşüm Projesi	52
3.3.2. Rotterdam Kentsel Dönüşüm Projesi	55
3.3.3. Bilbao Kentsel Dönüşüm Projeleri	59
3.3.4. Shanghai Kentsel Dönüşüm Projesi	63
3.3.5. Valencia Del Mar Kentsel Dönüşüm Projesi	66
3.3.6. St. Petersburg Gazprom Center	71
3.3.7. Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi	75
3.3.8. Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	78
3.3.9. Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	82
3.4. Kentsel Dönüşüm Projeleri ile Yeniden Projelendirme Stratejileri	87
3.4.1. Ütopyalar	87
3.4.2. Stratejiler	93
3.4.3. Proje Hedefleri	95
3.4.4. Proje Çalışmalar	96
3.4.5. Ortak Yaklaşımlar	96
4. YENİ PLANLAMA YAKLAŞIMLARI İLE YÜKSELME KAVRAMININ "HAYDARPAŞA LİMANI VE ÇEVRESİ" ÜZERİNDE İRDELENMESİ	98
4.1. Sorunun Belirlenmesi ve Üzerinde Çalışılacak Alanın Seçilmesi	98
4.2. Amaç ve Hedeflerin Saptanması	100
4.2.1. Planlama Amacı	100
4.2.2. Planlama Hedefleri	100
4.3. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin İncelenmesi ve Yapılan Araştırmalar	105
4.3.1. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Konumu ve Önemi	105
4.3.2. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Doğal Yapısı	106
4.3.2.1. Bölgenin Topoğrafik Yapısı	107
4.3.2.2. Bölgenin İklimi	107
4.3.2.3. Bölgenin Jeolojik Yapısı	107
4.3.2.4. Bölgenin Bitki Örtüsü ve Peyzaj Unsurları	107
4.3.3. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Tarihsel ve Mekânsal Gelişimi	108
4.3.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Görsel ve Fiziksel Özellikleri	114
4.3.4.1. Tarihi Dokunun Algılanabilirliği	115
4.3.4.2. Manzara Noktaları	116
4.3.4.3. Malzeme	117
4.3.4.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresindeki Önemli Tarihi Yapılar ve Özellikleri	117
4.3.4.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresindeki Yapıların Korunma Durumu	123
4.3.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Kullanımı	124
4.3.6. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Ticaret, Turistik ve Kültürel Potansiyelleri	127
4.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresi İçin Yaptırılan Çalışmalar	128

4.4.1. Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa - Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi	128
4.4.2. Dönüşüm Stratejileri: Genel Senaryo Kararları, Yapısal Düzenleme ve Kentsel Tasarım İlkeleri	133
4.4.3. Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi	137
4.4.4. Şefik Birkiye'nin Haydarpaşa Kentsel Tasarım Projesi	138
4.4.5. Michael Graves Haydarpaşa Kentsel Tasarım Projesi	143
4.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresine İlişkin Verilerin Değerlendirilmesi	144
4.6. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Yeniden Canlandırılmasında Gelişme Olanaklarının Değerlendirilmesi	147
4.6.1. Mimari ve Kentsel Kalite Yönünden Olumlu Bir Çevre Oluşturulmasına İlişkin Stratejiler	147
4.6.2. Sosyal ve Kültürel Bütünleşmeyi Sağlamaya İlişkin Stratejiler	149
4.6.3. Sağlık ve Konfor Koşullarının İyileştirilmesine İlişkin Stratejiler	149
4.6.4. İşlevsel Yeterliliği Sağlamaya İlişkin Stratejiler	149
4.6.5. Optimum İletişimi Sağlamaya İlişkin Stratejiler	149
4.6.5. Ekonomik Destek ve Uygun Maliyet Sağlamaya İlişkin Stratejiler	150
4.6.6. Esneklik ve Uygulanabilirliğe İlişkin Gelişme Olanakları	151
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	152
KAYNAKLAR	161
ÖZGEÇMİŞ	166

KISALTMALAR

İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO	: İstanbul Deniz Otobüsleri
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
NUT	: Norway Urban Tecnoigy
DMO	: Devlet Malzeme Ofisi
OMA	: Office for Metropolitan Architecture
MGA	: Michael Gravesen Arhitec
GMP	: Architekten Von Gerkan, Marg und Partner
UIA	: International Union of Architects
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
İMP	: İstanbul Metropolitan Planlama
WAN	: World Architecture News

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1.	İnsan – Çevre ilişkisi	6
Tablo 2.2.	İnsan–Kent ilişkisi	6
Tablo 2.3.	Kıyı-Kent ilişkisi	9
Tablo 2.4.	Kıyıların yeniden geliştirilmesi	18
Tablo 3.1.	Kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılması fikri	20
Tablo 3.2..	Savaş sonrası dönemde geliştirme politikaları	21
Tablo 3.3.	Kıyılarda gelişme ve eğilimler	22
Tablo 3.4.	Kıyılarda değişim, politikalar ve faktörler	29
Tablo 3.5.	Kıyılarda Rekabet ortamı	30
Tablo 3.6.	Kentsel dönüşüm ve stratejik planlama ilişkisi	49
Tablo 3.7.	Valencia Del Mar Yarışmasına Katılan Projeler	69
Tablo 3.8.	St. Petersburg Gazprom Center Yarışması Katılan Projeler	74

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1.	İstanbul Metropolitan Alanı Sanayi + Konut Büyüme Modeli	12
Şekil 3.1.	Shanghai Port	24
Şekil 3.2.	İstanbul Sapphire	36
Şekil 3.3.	İstanbul Sapphire düşey bahçeleri	37
Şekil 3.4.	İstanbul Sapphire düşey bahçe kesiti	37
Şekil 3.5.	İstanbul Kanyon	39
Şekil 3.6.	Dubai için düşünülen projelerde oluşan yeni kent silueti	46
Şekil 3.7.	Norveç kentsel dönüşüm proje çalışması	53
Şekil 3.8.	Norveç kentsel dönüşüm proje çalışması	54
Şekil 3.9.	Rotterdam / Kop van Zuid Projesi	56
Şekil 3.10.	Rotterdam / Kop van Zuid Projesi	57
Şekil 3.11.	Rotterdam / Kop van Zuid Projesi	57
Şekil 3.12.	Rotterdam / Kop van Zuid Projesi	59
Şekil 3.13.	Bilbao Nervión nehir kıyısında bulunan eski sanayi yerleşmesi	60
Şekil 3.14.	Abandoibarra Kentsel Dönüşüm Projesi	61
Şekil 3.15.	Abandoibarra Kentsel Dönüşüm Projesi	61
Şekil 3.16.	Zorrozaurre Kentsel Dönüşüm Projesi	62
Şekil 3.17.	Zorrozaurre Kentsel Dönüşüm Projesi	62
Şekil 3.18.	Shangai Huangpu Nehri	63
Şekil 3.19.	Shangai Huangpu Nehri	64
Şekil 3.20.	Shangai Kentsel Dönüşüm Projesi	65
Şekil 3.21.	Shangai Kentsel Dönüşüm Projesi	65
Şekil 3.22.	Valencia Del Mar Proje Alanı	66
Şekil 3.23.	Valencia Del Mar Proje Alanı	67
Şekil 3.24.	Valencia Del Mar Proje Alanı	68
Şekil 3.25.	Valencia Del Mar Yarışması Van Gerkan' ın Projesi	70
Şekil 3.26.	Valencia Del Mar Yarışması Van Gerkan' ın Projesi	71
Şekil 3.27.	Valencia Del Mar Yarışması Van Gerkan' ın Projesi	71
Şekil 3.28.	St. Petersburg Gazprom Center Projesi	73
Şekil 3.29.	Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi	76
Şekil 3.30.	Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi	76
Şekil 3.31.	Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi	77
Şekil 3.32.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	79
Şekil 3.33.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	79
Şekil 3.34.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	80
Şekil 3.35.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	80
Şekil 3.36.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	81
Şekil 3.37.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	81
Şekil 3.38.	Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi	82
Şekil 3.39.	Puerto Vigo Kent Planı	83
Şekil 3.40.	Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	83
Şekil 3.41.	Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	84
Şekil 3.42.	Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	84
Şekil 3.43.	Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	85
Şekil 3.44.	Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi	86
Şekil 4.1.	Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Hava Fotoğrafı	98

Şekil 4.2.	İstanbul Boğazı Uzaydan Çekilmiş Fotoğrafı	99
Şekil 4.3.	Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Konumu	106
Şekil 4.4.	1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları	110
Şekil 4.5.	Haydarpaşa Limanı ve Silo	111
Şekil 4.6.	Haydarpaşa Limanı ve Çevresi 1970'li yıllar	112
Şekil 4.7.	Haydarpaşa Limanı ve Çevresi 1990'lı yıllar	113
Şekil 4.8.	Haydarpaşa Garı deniz cephesi	118
Şekil 4.9.	Haydarpaşa Garı deniz cephesi	119
Şekil 4.10.	Karakol Binasının Günümüzdeki Hali	120
Şekil 4.11.	Haydarpaşa Vapur İskelesi	121
Şekil 4.12.	1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları	122
Şekil 4.13.	Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Proje Yarışması Kazanan Proje	129
Şekil 4.14.	Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Proje Yarışması Kazanan Proje	130
Şekil 4.15.	Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	139
Şekil 4.16.	Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	140
Şekil 4.17.	Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	141
Şekil 4.18.	Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	142
Şekil 4.19.	Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	143
Şekil 4.20.	Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm	143

KIYI BÖLGELERİNİN YENİDEN CANLANDIRILMASI, HAYDARPAŞA LİMANI VE ÇEVRESİ ÖRNEK ALANI

ÖZET

Dünyada çöküntü alanlarına dönüşmekte olan kıyı ve kıyı bölgeleri ile işlevini yitirmekte olan kent limanlarının kentlere katılması için canlandırma çalışmalarına büyük önem verilmektedir. Endüstri Devrim ile değişen ticaret politikaları sonucunda 19. yüzyılda bu bölgeler önemini yitirmeye başlamıştır. Kıyı bölgelerinin kentlerden uzaklaşmaya başlaması ve liman bölgelerinin de bu sürece dahil olması ile kıyı bölgelerine hizmet eden ulaşım tesisleri, depolama alanları, ek hizmet birimleri ve çeşitli alanlar terk edilmişlerdir.

Dünya üzerinde değişen politikalar nedeniyle önem kazanan kıyı bölgeleri üzerinde yapılan çalışmalar kamu yapısında, özel sektörde, akademisyenlerde ve halk üzerinde büyük heyecan oluşturmuştur. Bu politikalar; ekonomik gelişim, sosyal ve kültürel gelişim, teknolojik gelişim, ekolojik gelişim ve gelişen ulaşım politikalarıdır. Bu politikaların sonucunda meydana gelen değişimler insanların kıyı ve kıyı bölgelerine olan taleplerini arttırmıştır. Son yıllarda dünyada konumu nedeniyle işlevini yitiren liman tesisleri ve hinterlandında yeni işlevler getirilerek aktif hale getirilmesi gerekliliği kabul görmüştür. Tarihi potansiyele sahip terk edilmiş bu mekânların yeniden kazanılmak istenmesi ve kopan kent-kıyı ilişkisinin tekrar kurulmak istenmesi bu çalışmaların başlıca nedenlerindendir.

Çöküntü haline dönüşen kıyı bölgelerini canlandırma çalışmalarının ele alındığı, canlandırma sürecinde kentsel dönüşüm ile birlikte yükselme faktörünün günümüzdeki etkisi üzerinde durulmuştur. Tezin ilk bölümünde; çalışmanın konusu ve önemi üzerinde durularak, amacın belirlenmesi ve belirlenen hedefler doğrultusunda tezin kapsamı ve izlenen yöntem tanımlanmaktadır.

İkinci bölümde; kıyı bölgelerinin kullanımı, kıyı kavramı, yer seçimi, tarihsel süreci ve değişen politikalar ile bu bölgelere yüklenen işlevler, geri çekilme faktörleri ve bu faktörlerin bölgeler üzerinde dönüşüm politikalarını tetiklemesi üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde; kıyı bölgelerinde kentsel dönüşüm ve yükselme faktörü üzerinde durulmuştur. Yeniden canlandırma politikaları; ekonomik gelişim, ekolojik gelişim, sosyal ve kültürel gelişim, teknolojik gelişim ve gelişen ulaşım politikalarıdır. Kentsel dönüşüm kavramı ve yeniden canlandırma politikaları ile kıyı bölgeleri üzerinde yapılan örneklerin irdelenmesi üzerinde durulmuştur. Günümüzde yükselme eğilimleri, kentsel dönüşüm projeleri ile yükselme ve tasarlanmış yeni projelerde bu yaklaşımlar incelenmiştir. Yükselme faktörü içerisinde yer alan karma yapılar, bunların günümüzde ki kullanımı, bize sağlamış oldukları artılar ve eksiler detaylı bir şekilde incelenip, yükselmenin bu bölgeler üzerindeki potansiyeli incelenmiştir.

Dördüncü bölümünde; Haydarpaşa Limanı ve çevresinin tarihi, konumu, önemi ve tarihsel süreçte işlevsel ve mekânsal potansiyelleri değerlendirilerek bu konuda çözüm ve öneriler ortaya konulmaktadır. Bu bölge üzerinde yapılmış olan proje çalışmalarının detaylı olarak incelenmesi, yapılan projelerin akademisyenler tarafından ele alınışı, yazılı ve görsel basındaki etkileri üzerinde durulmuştur.

Yapılan bu kapsamlı araştırmalar neticesinde bölge için düşünölen dönüşüm projesinin çerçevesi çizilmek istenmektedir.

Sonuç ve önerilerin yer aldığı son bölümde ise; Haydarpaşa Limanı ve çevresinin mevcut durum tespiti ve elde edilen veriler doğrultusunda söz konusu alanın yeniden İstanbul'un aktif hayatına nasıl katılabileceğine yönelik öneriler ortaya konulmuş ve tüm bunların kentsel mekâna yansımaları değerlendirilmiştir. Dört bölümden oluşan çalışmada izlenen yöntemde; Birinci yöntem olarak dünyada işlevini yitiren liman kentleri ve kıyı bölgeleri için yeniden canlandırılma sürecini yaşayan bölgelerin köhneme ve çöküntü alanları oluşturma nedenleri ve bu nedenlerin kentsel mekana etkilerini irdelemeye yönelik bir kapsamlı literatür araştırması yapılmıştır.

İkinci olarak; örnek alan olarak seçilen Haydarpaşa Limanı ve çevresi incelenmiş, çevresel işlevler belirlenmiş ve çalışma alanının sınırları tanımlanmıştır. Daha sonra yerinde tespit ve gözlemler ile birlikte mevcut durumun portresi çıkarılmaya çalışılmıştır. Çalışma alanında yapılan tespit çalışmaları, görsel ve yazılı basında çıkan haberler, makaleler ve mevcut yer için yapılan projelerin incelenmesi yapılmıştır.

Üçüncü olarak; dünya üzerinde kıyı ve kıyı bölgelerinde yapılan proje çalışmaları incelenmiş olup yükselme faktörü üzerinde durulmuştur. Bu bölgeler için tasarlanan yüksek binalar ve kentsel dönüşüm olgusu irdelenerek bir yarıyıl boyunca bölge üzerinde avam proje niteliğinde proje çalışması yapılarak bazı temel sonuçlara ulaşılmıştır.

Bu çalışmanın sonunda Haydarpaşa Limanı ve çevresi için; arazi tespit sonuçlarını yansıtan analizlerden, bölge üzerinde tasarlanmış projelerden, bölge için tez kapsamında yaptığımız çalışmaların sonuçlarından ve dünyada işlevini yitiren liman kentlerinde yapılan yeniden canlandırma çalışmalarından faydalanılarak, gelişme olanakları değerlendirilmiş ve öneriler sunulmuştur.

THE REANIMATION OF COASTAL AREAS; AS AN EFFECTIVE MODEL: HAYDARPASA PORT AND ITS HINTERLAND

SUMMARY

Great importance is attributed around the world to regeneration efforts to provide for the incorporation into cities of coasts and coastal regions, which are turning into areas of regression, and of city Ports, which are currently gradually declining in functionality. In consequence of the changes observed in trade policies with the Industrial Revolution, the importance of these regions started to diminish in the 19th Century. As coastal regions started to move away from cities, with the inclusion in this trend of Port regions, the transportation facilities, storage areas, additional service units and various areas that provided services to coastal regions were abandoned.

Efforts pertaining to coastal regions, whose importance have increased by reason of changing global policies, generated great excitement in private sector, academic circles and the public. These comprise policies regarding economic development, social and cultural development, technological development, ecological development and advance transportation. The changes effectuated as a result of these policies led to an increase in the demand of people for coasts and coastal regions. Recognition has been granted to the necessity to establish and activate new functions in Port facilities and their hinterlands, which have lost their functionality in recent years due to their locations on the world. The primary grounds for these efforts are the desire to recover these abandoned places that possess historical potential and the will to re-establish the currently broken city-coast connection.

Addressing the efforts to regenerate coastal regions, this thesis study discusses the modern effect of the growth factor, along with urban transformation. In the first part of the thesis study the objective is defined by accentuating the subject matter and the significance of the study and the scope of thesis and the methodology used therein are defined in line with the specified goals.

The second part addresses the exploitation of coastal regions, the concept of coast, selection of location, functions assigned to these regions in historical process and with changing policies, factors of regression and the triggering effect of these factors on the transformation policies on regions.

In the second part, accounts are given of the urban transformation and growth factor in coasts and coastal regions. Regeneration policies are those pertaining to economic development, ecological development, social and cultural development, technological development and developed transportation. Sample study of efforts pertaining to regeneration policies and concept of urban transformation and coasts and coastal regions are brought under discussion.

The growth patterns of today are addressed as approaches within the context of urban transformation projects and newly designed projects. The potential of growth factor for these regions is addressed via detailed investigation of the mixed

structures within the growth factor, their modern use and their advantages and disadvantages for us.

In the fourth part, the history, location and significance of Haydarpasa Port and surroundings, as well as its functional and spatial potentials in the historical process are examined and relevant suggestions and solutions are put forward. Emphases are placed upon the detailed examination of the project studies conducted as regards this region, the treatment of the present project by academicians and its effect on written and visual media. It is desired through these comprehensive research studies to draw the framework of the transformation project that is considered prospectively to be implemented in the region.

The last part, in which results and suggestions are presented, is allocated to the determination of the current status of Haydarpasa Port and surroundings and suggestions on the basis of the obtained data as to how the area in question can be incorporated once again into the active life of Istanbul. As for the methodology used in the four-part study; within the context of the first method, a comprehensive literature research was conducted with the aim of examining the reasons behind the formation of areas of decrepitude and decline in the regions that are undergoing the regeneration process, and looking into the effects of these reasons on urban space, for the port cities and coastal regions of the world which have lost their functionality.

Secondly, the Haydarpasa Port and surroundings, selected as the sample, were investigated, their environmental functions determined and the boundaries of working area defined. Then, efforts were directed towards the aim of drawing the portrait of current status via in-site monitoring and observation. Examinations were carried out on the monitoring activities conducted in the working area, related news stories and articles presented by visual and written media and the projects implemented for the current location.

Thirdly, the projects conducted on coasts and coastal regions of the world were reviewed with an emphasis on the growth factor. The high buildings which have been designed for these regions and the phenomenon of urban transformation were addressed in detail and certain basic consequences were reached via the implementation of a project of preliminary nature in the region for a duration of a half year.

At the end of this study, development potentialities are assessed and suggestions are put forward for the Haydarpasa Port and surroundings by driving benefit from the analyses representing the results of terrain monitoring, projects designed for the region, the results of the studies which we conducted for the region within the scope of the thesis and the regeneration efforts put forth in port cities of the world, which had declined in functionality.

1. GİRİŞ

1.1. Tezin Amacı

Dünyada çöküntü alanlarına dönüşmekte olan kıyı bölgeleri ile işlevini yitirmekte olan kent limanlarının kentlere katılması için canlandırma çalışmalarına büyük önem verilmektedir. Endüstri Devrim ile değişen ticaret politikaları sonucunda 19. yüzyılda bu bölgeler önemini yitirmeye başlamıştır. Kentlerin kıyı bölgelerinden uzaklaşmaya başlaması, liman bölgelerinin de değişen sanayi koşulları ile bu sürece dahil olması ile kıyı bölgelerine hizmet eden ulaşım tesisleri, depolama alanları, ek hizmet birimleri ve çeşitli alanların terk edilmesine yol açtı.

Dünya üzerinde değişen politikalar nedeniyle önem kazanan kıyı bölgeleri üzerinde yapılan çalışmalar kamu yapısında, özel sektörde, akademisyenlerde ve halk üzerinde büyük heyecan oluşturmuştur. Bu politikalar; ekonomik gelişim, sosyal ve kültürel gelişim, teknolojik gelişim, ekolojik gelişim ve gelişen ulaşım politikalarıdır. Bu politikaların sonucunda meydana gelen değişimler insanların kıyı bölgelerine olan taleplerini arttırmıştır. Son yıllarda dünyada konumu nedeniyle işlevini yitiren liman tesisleri ve hinterlandında yeni işlevler getirilerek aktif hale getirilmesi gerekliliği kabul görmüştür. Tarihi potansiyele sahip terk edilmiş bu mekânların yeniden kazanılmak istenmesi ve kopan kıyı-kent ilişkisinin tekrar kurulmak istenmesi bu çalışmaların başlıca nedenlerindendir. Kıyı yerleşimlerinin yeniden kente kazandırılması 1960'larda başlamış, 1970'lerde devam etmiş ve 1980'lerde hızlanmıştır. Akademisyenler, devlet kuruluşları, yerel yönetimler ve halkın bu konuya gösterdiği yoğun ilgi, dünya çapında birçok başarılı kıyı bölgelerinin yeniden canlandırma projesini ortaya çıkarmıştır.

Kentlerin kıyı alanlarında ve genellikle kenti yeniden tanımlayan kentsel dönüşüm çalışmalarında yükselmenin ele alındığı bu çalışmada, dünyanın birçok kentinde yapılmış ve yapılmakta olan kıyı alanı geliştirme projelerini, projenin ortaya çıkış nedenini, proje kapsamını, organizasyon modeli ve sonuçları yönüyle incelenerek, birbiriyle olan ortak özelliklerini ve farklılıklarını ortaya koymak ve İstanbul gibi dünyanın büyük ve tarihi kentleri arasında yer alan bir kıyı kenti için de son zamanlarda yapılan ve yapılması düşünülen kıyı yenileme çalışmalarını irdelleyerek, diğer kentlerde yapılanlarla bir karşılaştırma yapılması, olarak belirlenmekte ve belirlenen hedefler doğrultusunda çalışmanın kapsamı belirlenmeye çalışılmaktadır.

Son yıllarda ülkemizde de işlevini yitirmekte olan bu alanların yeniden işlev verilerek canlandırma ve aktif hale getirilmesi olgusu önem kazanmaya başlamıştır. Bu kapsamda belediye ve diğer kuruluşlar proje yarışmaları açmaktadır.

Toprak, hava, su ve bunlara bağlı farlı bir ekoloji ve topografyaya sahip olan Haydarpaşa Limanı ve çevresi kıyı mekanında da, insan yerleşmeleri ile yıllar içinde değişimler olmuş ancak bu değişimler belli bir plana göre olmadığı için ekoloji, yerleşme, ticaret, endüstri, ulaşım ve rekreasyon açısından kıyı sorunlarına neden olmuştur.

Bu çalışmamızın amacı; kıyı bölgelerinin gelişim ve değişim süreçlerini incelemek, son yıllarda bu tür bölgeler üzerinde yapılan proje çalışmalarında yükselme faktörünün etkisini irdelemek ve Haydarpaşa Limanı-çevresi örnek alanının yeniden canlandırılıp İstanbul'un aktif hayatına katılması için geleceğe yönelik durum değerlendirmesi yapmak ve öneriler getirmektir.

1.2 Tezin Kapsamı

Tezin kapsamı; kıyı bölgelerinin gelişimde belirleyici olan etmenlerin tarihsel süreç içinde gelişiminin ortaya konularak kentsel mekâna etkilerinin değerlendirilmesi bu sürecin İstanbul'da Haydarpaşa Limanı ve çevresi örneğinde irdelenmesidir. Amaç doğrultusunda dünyadaki önemli liman kentlerinin ve kıyı bölgelerinin gelişme süreci ve bu süreci yönlendiren etmenleri ortaya koymak. Meydana gelen bu etmenlerin İstanbul Haydarpaşa Limanı ve çevresinin gelişim süreci içindeki rolleri, kentsel mekâna yansımaları, planlama uygulamaları, tasarım, organizasyon ve uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların nedenleri tespit edilerek bunların çözümlenmesi yönünde önerilerin ortaya konulmasına çalışılmıştır.

Çalışma dört ana bölümden oluşmaktadır. Giriş başlıklı birinci bölümde; çalışmanın konusu ve önemi üzerinde durularak, amaç belirlenmekte, belirlenen hedefler doğrultusunda tezin kapsamı ve izlenen yöntem tanımlanmaktadır.

İkinci bölümde; Kıyı kavramı, kıyı-kent ilişkisi, kıyı-insan ilişkisi ve etkileşimi, tarihsel süreçte kıyı bölgelerinin değişimi, etkileşimi ve gelişimi ile birlikte liman bölgelerinin neden çöküntü alanlarına dönüştüğü, atıl durumda kaldığı irdelenmiştir. Yeniden canlandırılmasını gerektiren etmenler ve politikalar ile birlikte bunların kentsel mekâna yansımaları değerlendirilmektedir.

Üçüncü bölümde; kıyı ve kıyı bölgelerinde kentsel dönüşüm ile yükselme faktörü üzerinde durulmuştur. Yeniden canlandırma politikaları, bu politikalar; ekonomik gelişim, ekolojik gelişim, sosyal ve kültürel gelişim, teknolojik gelişim ve değişen ve

gelişme ulaşım politikaları üzerinde durulmuştur. Kentsel dönüşüm kavramı ve dönüşümün kıyı ve kıyı bölgeleri üzerinde yapılan örneklerin irdelenmesi üzerinde durulmuştur. Günümüzde yükselme eğilimleri, kentsel dönüşüm projeleri ile yükselme ve tasarlanmış yeni projeler ile bunlar incelenmiştir. Yükselme faktörü içerisinde yer alan karma yapılar, bunların günümüzde kullanımı, bize sağlamış oldukları artılar ve eksiler detaylı bir şekilde incelenip, yükselmenin kıyı bölgelerindeki önemi üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümünde; Haydarpaşa Limanı ve çevresinin tarihi, konumu, önemi ve tarihsel süreçte işlevsel ve mekânsal potansiyelleri değerlendirilerek bu konuda çözüm ve öneriler ortaya konulmaktadır. Bu bölge üzerinde yapılmış olan proje çalışmalarının detaylı olarak incelenmesi, yapılan projelerin akademisyenler tarafından ele alınışı, yazılı ve görsel basındaki etkileri üzerinde durulmuştur. Yapılan bu kapsamlı araştırmalar neticesinde bölge için düşünülen dönüşüm projesinin çerçevesi çizilmek istenmektedir.

Tezin özgün araştırmayı içeren dördüncü bölümünde; Haydarpaşa Limanı ve çevresinin tarihi, konumu, önemi, tarihsel süreçte işlevsel ve mekânsal potansiyelleri değerlendirilerek bu konuda çözüm ve öneriler ortaya konulmaktadır. Alanın hinterlandının önemi ve potansiyellerin ortaya konulması için yapılan arazi tespitleri, incelemeler karşılaştırmalar ve görüşmelerin sonuçları değerlendirilmektedir.

Sonuç ve önerilerin yer aldığı beşinci bölümde ise; Haydarpaşa Limanı ve çevresinde mevcut durum tespiti ve elde edilen veriler doğrultusunda söz konusu alanın yeniden İstanbul'un aktif hayatına nasıl katılabileceğine yönelik öneriler ortaya konulmuş ve tüm bunların kentsel mekâna yansımaları değerlendirilmiştir.

1.3. Tezin Yöntemi

Tezin amacına uygun olarak, ilk aşamada; dünyada konumu nedeniyle işlevini yitiren liman kentlerinin, yeniden canlandırılma sürecini yaşayan bölgelerinde köhneme nedenleri, çöküntü alanlarının oluşması ve bu nedenlerin kentsel mekandaki etkilerini irdelemeye yönelik kapsamlı literatür araştırması yapılmıştır.

Literatür araştırması sırasında İTÜ Merkez Kütüphanesi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Kütüphanesi, İTÜ Uygulama Araştırma Merkezi Arşivi, İTÜ Mimarlık Fakültesi Süreli Yayınlar Kütüphanesi, MSGSÜ Merkez Kütüphanesi, YTÜ Merkez Kütüphanesi, Bahçeşehir Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, Boğaziçi Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Kütüphanesi, Beyazıt Devlet Kütüphanesi, Atatürk Kütüphanesi İstanbul Bölümü'nde yer alan kaynaklardan faydalanılmıştır. İnternet

aracılığı ile kaynaklar taranarak bilgilere hızlı bir şekilde ulaşılmaya çalışılmıştır. İnternet aracılığı ile uluslararası projelerin görselleri, bu projeler hakkında yazılar ve makaleler ve vd. önemli bilgilere ulaşılmış olup tez kapsamına dahil edilmiştir.

Amaç doğrultusunda, önerilecek işlevleri değerlendirmek, alanın işlevsel ve mekânsal farklılaşmalarını ortaya koyabilmek için eski dönemlere ait haritaları elde edilmiştir. Literatür araştırması yanında ikinci aşamada; örnek alan olarak seçilen Haydarpaşa Limanı ve çevresi incelenmiş, çevresel işlevler belirlenmiş ve çalışma alanının sınırları tanımlandıktan sonra yerinde tespit ve analiz çalışmaları ile veri toplama sürecine girilmiştir.

Dünya örneklerinin incelendiği üçüncü bölümün sonunda, Avrupa, Amerika, Uzak Doğu, Rusya ve son zamanlarda gelişmekte olan Dubai kıyı kentleri üzerinde yapılan projeler; tarih, konum, büyüklük, önem, köhneme nedenleri, yeniden canlandırma süreci ve çalışmaları, proje alanları, organizasyon ve maliyet konuları dikkate alınarak incelenmiş ve bu uygulamaların mekâna nasıl yansıtılabileceği üzerinde durulmuştur. Örneklerin kent planlaması, kentsel tasarım ve mimarlık disiplinlerini kapsayacak, son yıllardaki uygulamalar olmalarına dikkat edilerek seçilmesine özen gösterilmiştir.

Örnek alanın potansiyellerinin ortaya konulduğu alan çalışması sonucu elde edilen verilerin değerlendirildiği dördüncü bölümde, genelden özele doğru bir yaklaşım benimsenmiş ve Haydarpaşa Limanı ve çevresi örneği üzerinde durulmuştur. Yerinde yapılan tespit çalışmaları, görsel ve yazılı basından toplanan bilgiler ve görüşmeler değerlendirilerek, karar alma sürecinde kullanılabilecek ölçütler oluşturulmuştur.

2. KIYI VE KIYI BÖLGELERİNDE YERLEŞİM VE İLİŞKİLER

Bu bölümde, insanoğlunun tarih boyunca kıyı bölgelerindeki yerleşimleri, bu bölgelerin seçimi, ticaret ile kıyı kavramının gelişmesi, bu gelişim sürecinde oluşan yerleşim, ilişkiler, yaklaşımlar ve günümüzde kıyı bölgelerinin nasıl kullanıldığı anlatılmaktadır.

2.1. Kıyı Kavramı

Kıyı sözlük anlamı olarak bakıldığında;

Eski Türkçede “*kıdığ* [viii+]” kelimesinden gelen bir sözcüktür (M. Laurrusse, 1972). Bu kelime ise herhangi bir şeyin kenarı anlamına gelmektedir. “Karanın deniz boyunca uzanan kısmı, sahil” olarak ta sözlüklerde geçmektedir.

Kıyı kavramında konuya değişik açıdan bakan birçok disiplin karşımıza çıkmaktadır. Bu bakış arasındaki farklılıklar ise bize bu kavramın ne kadar derin olduğunu göstermektedir. Bu kavramı farklı disiplinler arasında incelediğimizde ortaya çıkan sonuç şu şekilde özetlenebilir:

Doğal coğrafya ölçülerine göre; kıyı mekânı, kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği kıyı çizgisinden başlayarak özelliklerine göre denizin doğal, iklimsel ve şekillendirici etkilerinin eriştiği sınıra kadar karaların içine doğru uzanır (Karabey, 1984).

Kıyı, mimarlıkta özel bir alan ve kavramdır. Kıyılar kentlerin ayrıcalıklı arazileridir. Mekânsal tasarım olanakları açısından olağanüstü zenginliklere sahiptirler (İncedayı, 2006). Bu yaklaşımda belirtildiği gibi kıyılar kent içlerinde ayrıcalıklı alanlar, kentlerin giriş çıkış arterleridir. Ayrıcalıklı konumları ile tarihteki birçok medeniyete kucak açan mekânlardır. Kıyı kavramı incelendiğinde kıyı-kent ilişkisi, kıyı-insan ilişkisi ile bütünleşen yaklaşımlarla beraber mimarlıkta geniş bir araştırma alanına sahip bir konudur. Sadece coğrafya, jeoloji, jeomorfoloji konularında değil, meydana getirdiği kültürel, sosyal, ekonomik potansiyel nedeni ile kıyılar farklıdır.

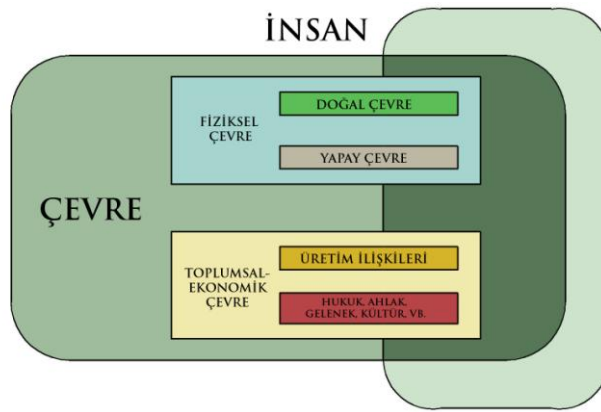
Kıyı Türkiye’de yürürlükte olan kıyı kanununa göre bir alan olarak tanımlanmaktadır. Yasaya göre “Kıyı, kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alandır “ ifadesi yer

almaktadır. Kıyı tanımındaki kıyı kenar çizgisi kıyının karadaki sınırıdır. Kıyının alt bölümü ise sadece sahil şerididir. (www.tkgm.gov.tr)

2.2. Kıyı Bölgelerinin Kent ile İlişkisi ve Yaklaşımlar

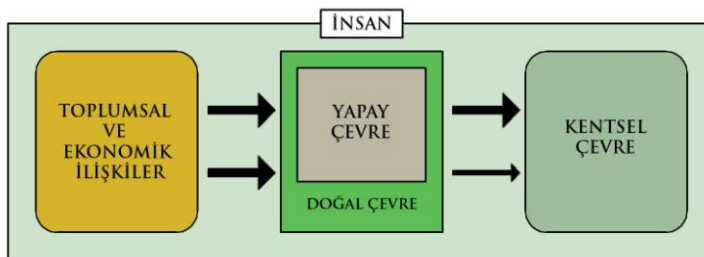
Kentlerin oluşumundan günümüze kadar olan sürece bakıldığında, kültür ve sosyal yapı, coğrafya, ekonomi, teknoloji gibi nedenler, kentlerin gelişmesinde ve biçimlendirilmesinde etkili olmuştur(Tablo 2.1). Bu sayılan işlevler sonucunda kentler kendi kimliklerine bürünmüş, kent-insan ilişkisi gelişmiş, değişmiş, olgunlaşmıştır.

Tablo 2.1 İnsan – Çevre İlişkisi (Karabey, 1984)



Askeri, ticari, dini, çekirdekler etrafında oluşan kentlerde, ilk dönemlerde coğrafya, daha sonraki dönemlerde teknoloji, ekonomi, politika, kültür ve sosyal koşullar insan-kent ilişkisini etkilemiştir. İnsan doğayı tanımaya başlaması, ona karşı yaptıkları, doğanın insanoğluna karşı dirençleri, insanoğlunun doğayı değiştirmek ve biçimlendirmek tutkusu gelişmeye başlamıştır (Kılıç, 1999). (Tablo 2.2)

Tablo 2.2 İnsan–Kent İlişkisi



İnsanların doğayı biçimlendirme ve değiştirme tutkusu günümüze artarak gelmiştir. Son yıllarda gündeme gelen küreselleşme kavramı ile makro ölçekteki kavramlar, insan ve yaşadığı çevreyi önemli ölçüde etkilemiş ve dolayısıyla değiştirmiştir. Kentlerde bu etkileşim doğrultusunda değişen fiziki, sosyal ve ekonomik yapı ve

ölçek insan-kent ilişkilerini değişmesinin yanında metropol, megapol gibi yeni kavramlarla birlikte yeni sorunları getirmiştir. (Kılıç, 1999)

Kentleşme–kentlileşme politikası çerçevesinde sosyal davranış ve fiziksel çevre etkileşiminin önemi bilinmektedir. Kentlerin yaşamı kolaylaştıran unsurları ile birlikte, hızlı ve denetimsiz nüfus artışı fiziksel büyüme sürecinde insan ve kent arasındaki ilişkiler koparmaktadır.

Geçmiş dönemlerde kentlerin farklı olmasında en önemli etkenlerden biri olan kültür ve kent kimliği öğeleri küreselleşen dünyada artık yok olma sınırına dayanmıştır. Kent kirliliği olgusu doğaya ve çevreye uyum süreci sonunda oluşturulan kentsel mekânların, dokunun yok olmasıyla birlikte doğal ve kültürel zenginliklerin yıpranması sonucunu doğurmaktadır. İnsanlar artık tüketici toplum olma yolunda ilerlemekle beraber kentlerin yerel ve kültürel yaşam biçimlerini de tüketmeye başlamıştır. Oluşan bu durum bize ciddi sorunlar ve külfetler yüklemekle beraber kentlilerin kente ve çevreye duyarsızlaşmaya neden olmuştur.

Yeni bakış açıları, yeni yerleşim ve gelişim alanları veya değişmekte olan mevcut çevrelerde kent nüfusunun, kent kültürünün, kentsel yaşamın gereği olan maddi ve psikolojik gereksinmelerin karşılanması için yeni bir planlama anlayışı ortaya atılmaktadır. Bu yaklaşımda insan ile kent arasındaki olumsuzlaşan hatta kopan ilişkileri iyileştirme, insanları yeniden kente bağlama, insanları kentten haz alma, fiziksel, sosyal ve psikolojik özellikleri ile dönüşüm çevrelerini yeniden ele alarak kapsamlı bir dönüşüm politikaları ortaya atılmıştır.

Politikalar içinde en ilginç olanı ise “yeni şehircilik yerine yeni kentlilik “ politikasıdır. Yeni şehircilik politikası denilen kent planlama yönetimi 90’lı yıllarda başta Amerika olmak üzere çoğu ülkede karşımıza çıkan bir politikadır. Kentsel yenileme yönelimi gittikçe büyüyen kentsel problemlere çözüm bulmak istemektedir. Ölmeye yüz tutan kent merkezleri, giderek artan “kentsel yayılma” türü oluşan yerleşimler, büyük ölçekli betonlaşma ve sosyal yalıtılmışlık sorunlardan bir kaçıdır. (C.Reicher, 2005)

Yeni şehircilik, birçok kongre ve konferansta “kentsel krizden çıkış yolu” olarak görülmekle birlikte, yaşlanma, göç, sosyal alt yapı sorunları, var olan yapıların yenilenmesi ve boş alanlar gibi konularda henüz bir reçete sunmaktan uzak olduğu kabullenmiş bir politikadır.

2.2.1. Kıyı-Kent İlişkisi

Kıyı-Kent ilişkisi asırlardır süren bir etkileşim içerisinde devam etmektedir. Kurulan bu ilişkiler çeşitli dinamiklerin etkisiyle devam eden süreç içinde çeşitlenmiş, zaman

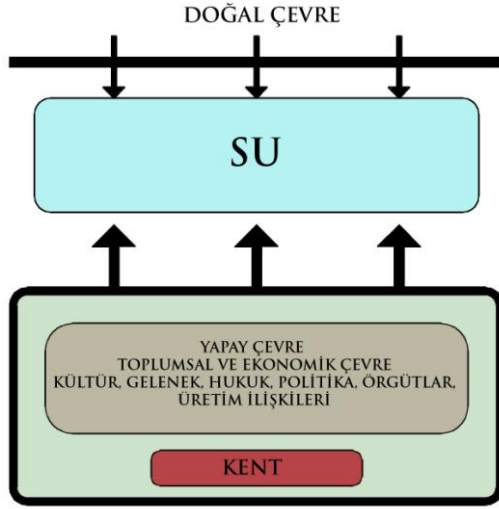
zaman değişimler geçirmiş, bazen de kesintiye uğramıştır. Özellikle sanayileşme sürecinde kıyı-kent ilişkisi kopma noktasına gelmiştir. Gelişen ve değişen teknoloji, yeni ekonomik politikalar ve hayat standartların değişmesiyle birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte zayıflayan kıyı-kent ilişkilerinin onarımı için fırsat yaratmıştır. Bu sebepten kıyı bölgelerinin yeniden geliştirilmesinde kıyı-kent ilişkisi bir çıkış noktası olarak ele alınacaktır.

Kıyı bölgeleri hem denizden hem de karadan birçok fonksiyonu destekleyebilecek imkân ve olanaklara sahip mekânlardır. Bu olanakları kendinde barındıran kıyı, bu birleşimde sahip olduğu her iki yanında yer alan hem su hem de karaya yönelik eylemler dizisine sahne olmaktadır. Bundan dolayı kıyı, çok yönlü bir kaynaktır ve bu çeşitli kullanışlar arasında sürekli bir etkileşim, çekişme ve birbirini destekleme vardır. Meydana gelen bu etkileşim örgütlenmiş kullanıcılar tarafından kıyının dar bir bant olmasından dolayı sınırlı bir veri olarak ele alınmasından kaynaklanmaktadır.

Su insanlığın var olmasından bu yana daima insan hayatını kolaylaştıran temel unsurlardan biri olmuştur. Su savunmadan ulaşım, barınmadan ticarete ve sanayiye kadar birçok önemli görevler üstlenmiştir. En önemlisi ise, suyun varlığı suya dayalı yerleşmelerin, kültürün varlığının yerleşmelerin odaklandığı yerler olmaktan çıkılmış, tarihsel ilişkiler içerisinde birbiri kendine özgü birer geçmişi olan, yakın dönemde ise yaşama şeklinin değişmesi sonucunda hızlı yapı değiştiren yoğun bir ilgi alanı olmuştur. Kent çevrelerinde oluşturulan bu olağanüstü ilgi ve değişim sonucunda; yaşamsal olarak bağlı oldukları doğal ortamı, gene ussal olmayan bir kullanım sonucunda; altüst ederek varlık nedeniyle tehlikeye atmışlardır (Kılıç, 1999).

Kıyı alanları, bölgeler, kentler, evre ve toplum arasındaki ilişki modelleri kadar, sosyal ve mekânsal strüktürde önemli değişikliklere neden olan aşamalar arasındaki geçişler ile de ilgilidir. Tarihi süreç içinde mekânsal ve sosyal yöntemler arasındaki ilişkileri tanımlamak ve bunların kıyılardaki değişikliklere olan etkisini tartışmak, bize toplum tarihini biçimlendiren davranış ilişkilerine mevcut davranışsal modellerin modelleri koyarak verir (Vallega, 1993). Bu yaklaşımdan dolayı, kıyıların yeniden değiştirilmesi, geliştirilmesi ve desantralizasyonu ele alan modeller, bir taraftan kıyı-kent ilişkisinin oluşumundan doğan çekişme ve birleşme ifadelerinden ortaya çıkan ekonomik ve sosyal yöntemleri, diğer taraftan kıyıdan geri çekilme ve kıyının gelişmesinden doğan mekânsal yöntemlerin aşamalarını içermektedir (Tablo 2.3).

Tablo 2.3 Kıyı-Kent İlişkisi



2.2.2. Kıyı–Kent İlişkisinde Yer Seçimi

Kentlerin kuruluşunda etkili olan ekonomik, coğrafi, askeri (savunma) gibi nedenlerin temelinde yatan ana unsur “su”dur. Bu nedenle suyun sağladığı avantajla su kenarında kurulan kentler, kara kentlerinden sahip oldukları gelişme dinamiklerinin çeşitliliğine bağlı olarak hem daha farklı hem de hızlı bir biçimde gelişmişlerdir. Bu süreç içinde su, gelişmeyi hem biçimlendirici hem de frenleyici eleman olarak ortaya çıkmıştır. Günümüzde gelişen teknolojiler, değişen politikalar, devamlı artan tüketim, suyun frenleyici ve biçimlendirici özelliğini dengeleyici bir rol üstlenmiştir.

Çoğunlukla doğal koşullar ve kaynaklar yer seçiminde ön ve yeterli şartı oluşturur. Bu sebeple, su kenarları ilk yerleşmeler olarak kurulması ve gelişmesi tesadüfî değildir ve bu olguyu oldukça net bir biçimde ortaya koymaktadır (G.Taylor, 1951).

Su günümüzde ülkelerin toplumsal ve ekonomik yönden ilerlemesinin temel unsurlarından biri olmaya devam etmektedir. Tüm uygarlıklar su etrafında, ona bağlı olarak meydana gelmişlerdir. İnsanlar kentleri su kenarlarına, toprakları savunma, ticaret yapma, deniz taşımacılığından yararlanma, manzara ve kıyı ikliminin yumuşatıcı özellikleri, suyun yaşam, güç, konfor ve haz kaynağı olmasından dolayı, yenileme ve arındırmanın sembolü olarak kurmuşlardır (Kılıç, 1999). Bu nedenle su ve suya dayalı aktiviteler ve fonksiyonlar kentlerin temel varlıklarını oluşturmaktadır. Suyun etkisi ile oluşan ticaret ve barınma teknolojisi, diğer uygarlıkların gelişmesine önemli katkı sağlamaktadır.

İstanbul ve Londra, kurulmasında ve gelişmesinde doğal koşulların etkili olduğu iki önemli kenttir. Korunaklı limanlar ve haliçler bu kentlerin gelişmesinde etkili olmuş

mekânlardır. Su kenarında bulunmak bugün ekonomik bakımdan da büyük katkı sağlamasa da, nehirler, denizler, şehirlerin kuruluşlarını çoğunlukla coğrafi bakımdan etkilemiştir.

2.2.3. Kıyı Bölgelerinin Kent İçin Önemi

Su, doğası gereği insanlar ve kentler için asırlardır bir çekim alanı oluşturmuştur. Kıyı ise su-kara kesitinden meydana gelen eşsiz doğal güzellikleri olan alandır. Bu alan, su kentleri için bir çekim, pozitif yükleme, davet ve suya dönüş yerleridir. Kıyılar, tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur (Konvitz, 1982).

Günümüzde hala kıyıların az bir bölümünü kullanmaktayız. Az bölümünün kullanılması, kıyı-kent ilişkisi, kıyının coğrafi yapısı, ekonomik ve politik açıdan kıyıların analizi, sosyal ve kültürel boyutta kıyılar gibi farklı faktörlerin etkisiyle bu bölgelerde insanlar tarih boyunca seçici davranmışlardır. Faktörlerin kendi aralarındaki olan münasebet sonucu en çok değer gösteren yerler insanlar tarafından yaşam alanları, ticaret alanları olarak seçilmiştir. Bugün olduğu gibi geçmişte de insanlar kıyı-kent ilişkisinde doğal fizibilite yaparak kalacakları, ticaret yapacakları, eğlenecekleri ve hayatının diğer aksiyonlarını geçireceği alanları seçmişlerdir.

Avrupa'daki kıyı kentlerine bakıldığında çoğunun bir nehir, bir haliç veya açık bir deniz ile yakın ilişkisi bulunmaktadır. Kent formuna endüstri devrimiyle getirilen değişiklikler bile kentin su sınırlarını kaybetmesine izin vermemiştir. 19. yüzyıl endüstri kentlerinin çoğu su kenarlarında konumlanmıştır. Londra, New York, Sydney, Buenos Aires ve Cape Town önemli örneklerden sadece birkaç tanesidir (Craig-Smith ve Fagence, 1995).

2.2.4. İstanbul'da Kıyı-Kent ilişkisi

İstanbul su ile bütünleşen bir kent olarak anılmaktadır. Su ile özdeşleşen doğal yapısı ile birlikte yaşayan medeniyetlerin ona verdiği değerler sayesinde İstanbul, doğu-batı ekseninde su medeniyetinin merkezi olmuştur. Denizin oluşturduğu ve yaşam verdiği bir kent olan İstanbul (Kuban, 1996), kıyı-kent ilişkisi bağlamında, gerek kıyı, gerekse kenti biçimlendiren dinamikler açısından dünyada eşi benzeri olmayan bir topografyaya sahiptir.

İstanbul ve çevresi, Paleolitik dönemden bu yana insan topluluklarının yaşam ve kültürüne sahne olmuş büyüleyici bir doğal çevre sahiptir (Ersin, U., 1992). Busbecq (1968) ve Lamartin'e göre Allah, doğa ve insan İstanbul'u meydana getirmek için olağan üstü bir işbirliği yapmıştır.

İstanbul, Doğu Balkanlar'ın, Boğaziçi'nin, Haliç'in ve Marmara Denizi'nin birleştiği noktada bir tepeyle son bulur. Yaklaşık olarak 8 km uzunluğunda doğal bir koy olan Haliç (Arapça *haliç koy*, *körfez* anlamına gelir. Yunanca *keras* ise "boynuz" demektir.) bütün kuzey Ege Denizi'nin en korunaklı limanı olmuştur (Erzen, 1954).

Koloni hayatında ticaret başlıca bir faaliyet olmakla birlikte, Karadeniz ve Akdeniz arasında koloni ticareti ilişkilerinin sağladığı su yolu üzerinde bulunmak, Haliç gibi bir doğal liman ve savunma güvencesi sağlayan tepelere sahip olmak, kentin kurulmasını ve gelişmesinde etkili olmuştur.

Kentin ekonomi, savunma, ulaşım gibi yaşamsal gereksinmelerini ve gelişmesini sağlayan su, aynı zamanda İstanbul'un, Avrupa ve Ortadoğu'nun en büyük kenti olmasında en önemli faktör olmuştur. Bununla birlikte kenti, zaman zaman yaşadığı göç anlarında ayakta tutan en büyük unsur, deniz ve limanlardır. Günlük yaşamın gereksinimlerinin tek kaynağı olan deniz ve gemiler, denizden ürün sağlamanın yanında uzak alanlar ile iletişim kurulmasını da sağlamaktadır (Kuban, 2001).

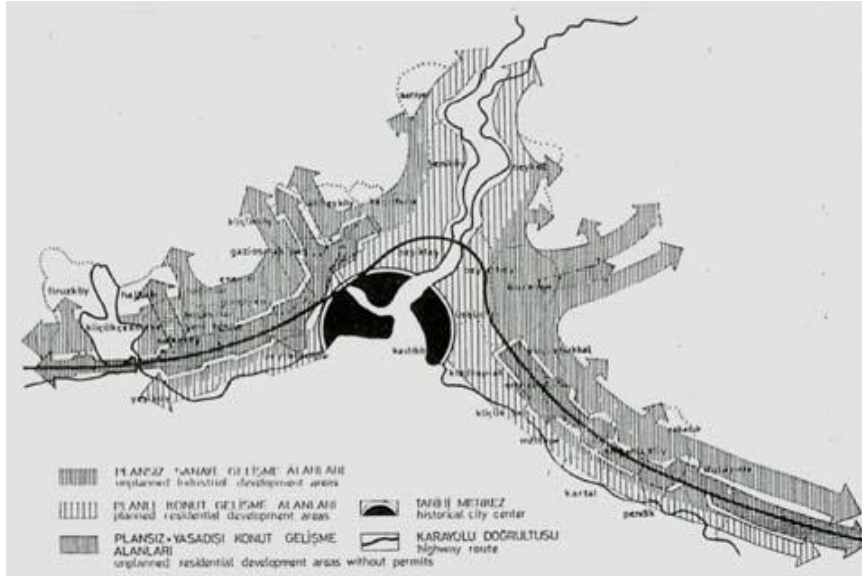
Haliç ile Boğaz'ın birleştikleri yerlerin çevresindeki üç yerleşim birimi denizle hem bağlanmış hem ayrılmıştır. Bunların etnik karakterleri ve işlevleri de birbirlerinden farklıdır. İstanbul, imparatorluğun idari ve kültür merkezi, Galata bir dış ticaret merkezi, Üsküdar ise daha çok kendi kendine yeten bir uydu kent olarak kalmıştır (Kuban, 2001). İstanbul köyleri olarak bilinen Arnavutköy, Bebek, İstinye, Sarıyer, Anadolu yakasında ise Beykoz, Kanlıca, Çengelköy gibi köyler hem İstanbul'un temel ihtiyaçları olan çeşitli gıda malzemelerini karşılamakta hem de insanların bir eğlence işlevini gerçekleştirdiği mesire alanları olarak kullanılmaktaydı.

Kentin biçimlenmesi ile ilgili olarak planlama kurumunun denetiminin zayıf olmasında önemli bir etken de belediye sınırlarının düzenlenme biçimidir. Osmanlı İmparatorluğu sınırlarının düzenlenme biçimidir. Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki köy sınırları metropolde değişik devrelerde belediye sınırları olarak tanımlanmıştır. Köy ya da genç belediye statüsündeki bu kurumlar, o günkü İstanbul Belediyesi sınırları dışına taşan konut ve sanayi alanlarının gelişme süreci içindeki devinimlerini yönlendirecek şekilde örgütlenmemiştir; dolayısıyla İstanbul metropoliten alanının mekânsal yapısının öngörülemez biçimde gelişmesinde etkin olmuştur.

İstanbul metropoliten alanında 1970'lerden bu yana ağırlıklı olarak hissedilen iki ana gelişme yönü ortaya çıkmıştır:

- I. Batı Yakası'nda önceleri merkezden çevreye yayılan, radyal, kentin soluklanması için gerekli açık ve yeşil alanları içermeyen yoğun yapılanma biçiminde, sonraları ulaşım arterleri boyunca bir anlamda doğrusal bir biçimlenme;
- II. Doğu Yakası'nda altyapıya bağlı olarak, karayolundan ayrılan ana kavşaklar çevresinde, gelişigüzel sanayi alanları ve bunları izleyen konut alanları ile doğrusal bir gelişme (Kaptan, 1988).

Bu arterler / altyapı boyunca izlenen doğrusal gelişme eğilimi, örneğin Kartal ve Pendik ilçeleri bütününde, konum, topoğrafya ve yerleşme özellikleri açısından kıyıya koşut üç kuşak ortaya çıkmıştır. (Şekil 2.1)



Şekil 2.1 İstanbul Metropoliten Alanı Sanayi + Konut Büyüme Modeli (Kaptan, 1988)

İstanbul sahip olduğu boğaz ve tepeleri ile kıyı-kent ilişkisini kavramsal olarak anlatan en iyi canlı örnek olarak karşımızda durmaktadır. Geçmişte ulaşım daha ağırlıklı olmakla beraber, diğer aktivitelerin de gerçekleştiği boğaz, günümüze gelindiğinde ise artık kullanılmamaktadır. İstanbullu artık ayağını suya sokamamakta, suyun insan üzerinde psikolojik etkisini artık algılayamamaktadır.

2.3. Kıyı ve Kıyı Bölgelerinin Kullanımı

Su kenarları insanlığın var oluşundan bugünlere kadar olan süreçte, insanların barınma, nesillerini sürdürme, ikamet etme, yeme-içme ve öğrenmeyi sağladığı ideal yaşam alanları olarak görülmektedir. Bu alanlar su maddesinin verdiği pozitif enerji ile her zaman insanları kendine çekmesini bilmiştir. Su, işlevsel açıdan sağladığı

kolaylıkların yanında iklimler üzerinde oluşturmuş olduğu etki, manzara etkisi ve hoş zaman geçirilecek mekânlar sağlamıştır. Su tüm canlıların yaşamlarını sürdürebilmeleri için gerekli olan temel bir ihtiyaçtır.

Kıyılar kara ve denizin birleştiği yerlerdir. Bu birleşim yerleri farklı fiziksel özelliklere sahip mekânlardır ve bu farklılığı doğal alanları ile birlikte bütün canlılara sunmaktadır.

Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam ve ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişmesini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçasıdır (Kılıç, 2001).

İnsanların su ile olan münasebetlerini Hudson ve Hoyle'un hem fikir oldukları süreçler doğrultusunda incelemek mümkündür. Bu süreçleri 19.yüzyıldan günümüze olan etkileşimi alt başlıklarda aktarımı yapılacaktır.

2.3.1. Endüstriyel Kent Limanları ile Kıyı-Kent İlişkisi

19.yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında kent limanları farklı iş alanları, yeni fonksiyonlara ve farklı sektörlerin gelişmesine neden olmuştur. Bu dönemde sektörlerin gelişmesi ve farklılaşması, artan iş hacmi ve politikaların değişmesi kopan kıyı-kent ilişkisini makineleşen bir üst haline sokmuştur. Makineleşen ve insanlardan soyutlaşan bu alanlar artık kentin birer ögesi olmaktan çıkıp, kendi içlerinde birer uydu kent olmaya başlamışlardır. Bu alanlara insanlar girememekte, ulaşım ağları ve limanların kendi kendine işledikleri birer küçük kentlere dönüşmüştür. Limanların güçlü etkisi altında kalan merkezi iş ve sanayi alanlarının yakın çevrelerinde, alt sıra dışı kesimin yaşam alanlarının geliştiği alanlar durumuna gelmiştir (Hilling, 1998). Soyutlaşan bu alanlarda kirlilik ve buna bağlı fiziksel çevre deformasyonların görülmesinde, halk tarafından buralara olan rağbetin giderek azalmasına neden olmuştur.

Kıyıdaki değişim ve gelişmelerde teknolojinin önemli rolü olduğunu ve teknolojinin geleneksel kent kıyısının, önce biçimlendirilip, inşa ettiği sonradan yıkıp parçaladığını ileri sürmüştür, (Hall, 1993). Bu dönemde kıyı-kent ilişkilerinin kısmi bölünmeler ile kent parçacıklarına dönüşmüştür. Gelişen teknoloji yeni ve büyük alanlara gereksinim duyması ile birlikte, sanayinin kıyılara olan bağımlılığını arttırmış ve kopma noktasına getirmiştir.

Meydana gelen bu durum sonucunda limanlarda meydana gelen taşıma politikalarında da değişiklikler olmuştur. Deniz ticareti özellikle konteyner kullanılmaya başlanması, limanların işleyiş ve yer seçimlerinde etkili olmuştur. Bu ticaret anlayışıyla daha fazla yük taşınmakta, hızlı indirme ve bindirme işleri yapılmakta ve bu etkiliği karşılayacak büyük alanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu da liman bölgelerin büyümesine neden olmuştur. Büyüyen liman bölgeleri kıyı-kent ilişkisini koparmakta ve kamusal mekânları gittikçe daraltmaktadır.

2.3.2 Kent Limanlarının Terk Edilmesi ile Kıyı-Kent İlişkisi (Kıyıların Çöküntü Alanlarına Dönüşmesi)

Limanların terk edilmesi, gelişen teknoloji, değişen taşıma politikaları, ekonomide meydana gelen durgunluklar, zamanla gelişen yeni ticari ilişkiler ve rekabetin yoğunlaştığı global ekonomik baskılar kıyı alanlarında bir dönüşüm sürecini başlatmıştır. Başlayan bu süreçle geleneksel liman bölgelerinin terk edilmesi kentsel tasarım boyutunda incelendiğinde tanımsız, boş ve çöküntü mekânlar ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Bu geri çekilme bazı liman kentlerinde coğrafi koşullar nedeni ile veya alanların kısıtlı olmasından dolayı mevcut olan liman alanların dolgu yapılarak ek alanlar elde edilme yoluyla da olmuştur gidilmiştir. Türkiye’de Haydarpaşa Liman bölgesi dolgu yapılarak ek ihtiyaçları karşılayacak yeni alanlar oluşturulmuştur.

Gelişen teknoloji yeni ve büyük alan gereksinimleri ile birlikte, sanayinin kıyılara olan bağımlılığını azaltmış ve bu gelişmeler, kıyıların gerisindeki alanları da etkileyerek geri çekilme, geride büyük bir çöküntü alanı ile istihdam sorunu bırakmıştır (Kılıç, 1999).

Meydana gelen bu süreç kent-kıyı ilişkisini tekrar gündeme getirmesine rağmen ortaya çıkan tabloda kent ile olan ilişkisi zayıflamış, ıssız ve terk edilen alanlar olarak karşımıza çıkmasıyla kent, sosyal, ekonomik ve kültürel olarak yeni bir sorunla karşılaşmıştır.

Kıyıdan geri çekilmeyi tetikleyen nedenlerden biri olan ekonomik durgunluğun 1960 ve 1970’li yıllarda artması nedeniyle kıyıdan geri çekilme olgusu güçlenmiştir. Güçlenen bu olgu giderek politika haline gelmiş, kent yaşantısını derinden etkileyecek sorunlar yumağına dönüşmeye başlamıştır. Geri çekilme sadece mekânsal boyutu içeren fonksiyonel bir çekilme değil, beraberinde sosyal ve ekonomik boyutları da ciddi şekilde etkileyecek çok yönlü bir çekilme meydana gelmiştir. Kıyı-kent ilişkisi her ne kadar fonksiyonel olsa da ekonomi, politika, teknoloji, ulaşım, coğrafya, kültür gibi vazgeçilemez bazı temel öğelere bağlıdır.

Kıyıda meydana gelen bu çekilmeyi tetikleyen faktörleri daha iyi ele almak için, tetikleyici faktörleri beş grup altında inceleyeceğiz. Bu beş grup; politika, ekonomi, teknoloji, sosyal ve kültürel yapı ve kent coğrafyası olarak söyleyebiliriz.

2.3.2.1. Değişen Ulaşım Politikaları

Limanların kent dışına taşınması sebeplerinden biri de, ulaşım politikalarının değişmesidir. Karayollarının gelişmesiyle ve hava yolu taşımacılığında önemli derecede artışın olması deniz taşımacılığını olumsuz etkilemiştir. Karayollarının gelişmesi ile kent merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çevrelerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecini başlatmıştır.

Limanların gemi sektöründeki lojistik ve organizasyon değişiklikleri, yük taşımacılığında değişen politikalar da kıyıdan çekilmeyi etkilemiştir. Limanlarda yapılan taşımacılık 1960'lı yılların sonlarına doğru konteyner taşımacılığına dönmeye başlamıştır. Konteyner kullanılmaya başlandıktan sonra liman çevrelerinde önemli değişiklikler olmaya başlanmıştır.

Konteynerlerin ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımayı ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını beraberinde gerektirmiştir (Hall 1993).

Ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, depo gibi geleneksel servis olanaklarının önemini azaltmıştır. Bu da liman yönetim ve işleminde yeni bir sistem gereksinimi beraberinde getirmiştir. 1960'larda başlayan, 1970'lerde hızlanan ve 1980'lerde yeni etkiler altında yoğunlaşan bu süreç, intermodal (intermodal ulaşım, malı kaynağından varış noktasına kadar bir ulaşım zinciri ile zaman ve değer açısından etkili, süreli bir biçimde naklini sağlamaktır.) ulaşım süreci olarak tanımlamıştır (Hayuth, 1988).

2.3.2.2. Sosyal ve Kültürel Yapı

Geleneksel liman alanlarının terk edilme eğilimlerinin artması, bir diğer sorun olan kent içindeki çöküntü alanların çevresinde yaşayanlar üzerindeki sosyal ve kültürel yapısına olan etkisidir. Geri çekilme ile başlayan süreçte kıyı-kent ilişkisi zarar göreceği ve bu zararda kentin sosyo-ekonomisine de zarar vermesidir. Endüstri devrimi ile başlayan sosyal ve ekonomideki değişiklik kıyıdan geri çekilme sürecinde de başka bir boyut almıştır. Meydana gelen bu sorun sadece kıyı ve çevresini etkileyeceği söylenebilir fakat bunun o kentin etkilediği diğer kentler üzerinde baskı oluşturması ise kaçınılmazdır. İstanbul örneğinde bunu çok açık bir şekilde görmekteyiz. Boşaltma süreci 1990'lı yıllarda başlayan Haliç kıyı bandı, boşaltılan alanların iyi değerlendirilmemesi, çıkarılan fonksiyonların iyi organize edilip tekrar

şehrin dışında birleştirememesinden dolayı ülke geleleinde meydana gelecek 1995 krizine altlık oluşturduğu tartışılmaktadır.

Özellikle kıyı kentlerinde, kent ile kıyı arasındaki sosyo-ekonomik ilişkilerin zarar görmesi, bu bölgelerin terk edilme eğilimlerini beraberinde getirmiştir. Zamanla gelişen yeni ticaret ilişkileri, teknolojik gelişmeler, rekabetin yoğunlaştığı global ekonomik baskılar kıyı alanlarında olumsuz bir dönüşüm süreci başlatmıştır. Bunun sonucunda, ortaya çıkan endüstriyel düşüş ve ani ekonomik durgunluk kıyıda geri çekilmede başka bir önemli faktör olmuştur. Bütün bu olumsuz gelişmeler kıyıda yaşayanlar için istihdam sorununa yol açmıştır (Pinder, 1999).

2.3.2.3. Ekonomik Faktörler

Kent limanlarının, değişen ekonomik aktiviteler için uygun alanları bünyelerinde barındırmaları ve yeni yatırım ve aktivitelere olanak verebilecek alt yapılara sahip olmaları, kıyıların 1970'li yıllarda değişime gitmesini tetiklemiştir. Oluşan bu süreçte ekonomik istikrarın güçlü olması bu sürecin hızlı ve kusursuz olarak atlatılması için en temel şart olarak durmaktadır. 1970'li yılların ortalarına doğru dünya genelinde meydana gelen ekonomik durgunluk süreci tetiklemiş ve kıyıda geri çekilme olgusunu güçlendirmiştir. Ekonomide meydana gelen bu durgunluk ve geri çekilme sadece mekânsal boyutta meydana gelen bir çekilme ile kalmamış, beraberinde sosyal, toplumsal ve ekonomik boyutları da etkileyecek çok boyutlu bir çekilme olmuştur.

2.3.2.4. Teknolojik Faktörler

Dünya üzerinde meydana gelen teknolojik gelişmeler deniz taşımacılık ve liman sektörünü de etkilemiştir. Limanlarda olan teknolojik gelişme, işletme yapısını, taşıma sistemlerini, alanlarının değişmesini, gemi teknolojisinin değişmesiyle liman boyutlarının değişmesine neden olmuştur. Bu durum limanlar da fonksiyon değişiklikleri ve geleneksel liman sorumlulukları genişletilerek devam eden sistemin dışına çıkmıştır. Bir taraftan iç alan ulaşımı, yeni pazar projeleri, multimodal sınıflar, liman yönetimi ve liman gelişmelerinin olduğu yeni alanlar da kapsayacak etkin bir bilgi ve dokümantasyon sistemi gelişirken diğer taraftan yeni koşullara uygun ağır yatırım stratejilerini izleyen limanlar, pazarı izleyecek biçimde kullanıma hazır operasyonel bir çevreyi yaratmanın yanında, çeperlere yayılarak pazarı yakalayacak bir biçimde yeniden konumlandırılmıştır (Kılıç, 1999).

2.3.2.5. Ekolojik Faktörler

Kıyı bölgelerinde geri çekilme faktörlerinden bir tanesi olan ekolojik faktör ise; bu bölgelerde yaşayan halkın, kıyının önemine, kıyının olanaklarına, kıyıda alacakları

hazza, kıyının yaşamı zenginleştirecek özellikleri barındırdığının farkına varmasıdır. Bu farkında varma olayı sonuncunda insanların kıyıya karşı davranış ve tutumlarında değişimler olmuştur. Meydana gelen bu gelişme sonucunda, bütün olarak kentin, özellikle de kent kıyılarının ekolojik yapısını değiştirecek çevresel çıkışların hareket noktası olmuştur. Özellikle 1970'li yıllarda ekolojik kavramı, fiziksel çevrenin korunması, kirletici aktivitelerin kıyılardan uzaklaştırılma sistemi, insan çevre ilişkisine yeni ve farklı bir boyut kazandırmıştır (Vallega, 1993).

1980'li yıllara gelindiğinde hayat standartlarında değişimler olmuş, yaşam tarzları değişmiş, teknoloji ve toplumsal gelişmelere paralel olarak insanoğlu daha az çalışmaya, daha fazla kazanmaya, daha fazla sosyal imkânlarla sahip olmaya başlamıştır. Meydana gelen bu gelişme sonucunda kent kıyılarının önemi artmaya başlamıştır. Kent kıyıları boş alanları, hoşça vakit geçirilebilecek alanlara sahip olması, spor ve diğer eğlence aktivitelerinin gerçekleştirilebileceği alanlar olmasından dolayı insanların bu alanlara talepleri artmıştır.

2.3.3. Kıyı-Kent İlişkisinin Yeniden Canlandırılması

Kıyı bölgelerine sahip olduğu üç önemli etkenden dolayı hala büyük ilgi vardır. Bunlardan birincisi, kentin merkez noktasında yer alması; ikincisi, büyük alanlara sahip olması; üçüncüsü, gelişen teknoloji ve değişen politikalar nedeni ile kıyı ile insanlar arasındaki manyetik ilişkidir.

Geleneksel limanları terk ederek kent çeperlerine yerleşen günümüz limanları; “gemiye, yüke ve yolcuya yönelik çeşitli hizmetlerin verildiği, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarıldığı, bu amaçlara uygun tesis ve araç-gerece sahip, geniş alanlara gereksinimi olan ticari bir ünite” olarak tanımlanmaktadır (Akten, 2001). Bu koşullar ile günümüz kentinde su yüzeyinden giriş mekânlarını;

- ticaret veya sanayi limanı (sıvı, katı, gaz ve teknolojik ürünlerini taşımak amaçlı su kenarı veya su yüzeyine yakın doldurularak elde edilen mekan),
- yolcu limanı veya iskelesi (yolcu ve yolcu yüklerine hizmet edeni konaklama birimlerinin bulunduğu mekan),
- marina (turizm ve rekreasyon aktivitelerine yönelik bireysel veya gezi teknelerinin konaklandığı mekan),
- balıkçı limanı (ticari bir aktivite olarak balıkçılıkla uğraşan kişilerin teknelerinin bulunduğu mekan),
- tersane (gemi bakımının ve üretiminin yapıldığı mekan)

olarak sınıflandırmak mümkündür.

Kıyılar, tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur (Konvitz, 1982). (Tablo 2.4)

Tablo 2.4 Kıyıların yeniden geliştirilmesi (Hoyle, 1992)

AŞAMA	KENT ○	KIYI ●	DÖNEM	ÖZELLİKLER
İLK KENT			19.yüzyıl öncesi Eski ve Ortaçağ	Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekan ve sosyal birtiklik.
SANAYİ KENTİ			19.yüzyıl 20.yüzyıl ortası	Büyüyen ticaret ve endüstri güçlenen liman ve büyüyen kıyı
KIYIDAN GERİ ÇEKİLME			1960 = 1980	Teknolojik değişim alan gereksinimi ve büyüme
KIYILARIN YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ			1970 = 1990	Terkedilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi.

3. KIYI BÖLGELERİNİN YENİDEN CANLANDIRILMASI VE YÜKSELME FAKTÖRÜ

Bu bölümde, insanların kıyı bölgelerine olan ilgilerinin yeniden artması, kıyı-kent ilişkisini eski canlılık seviyesine ulaştırmak için ortaya konulan politikalar irdelenerek ileriye dönük kıyı politikaları tartışılacaktır. Son dönemlerde yeniden canlandırma politikalarında öne çıkan yükselme faktörün irdelenmesi ve kıyı bölgesinin dönüşüm sürecinde etkileyen güçler, dönüşüm ile ilgili ütopya, stratejiler, proje hedefleri, ortak yaklaşımlar ve ortak sorunların ele alınacaktır.

3.1. Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırma Politikaları

Kıyı cephesinin önemini yitirmesi ve yeniden canlandırılması gerekliliği, birbirine bağlantılı dört faktörden etkilenmiştir. Bunlar; teknolojik değişiklikler, ekolojik değişiklikler, ekonomik değişiklikler, sosyal ve kültürel değişikliklerdir.

Hoyle'e göre bu faktörleri sıralarsak:

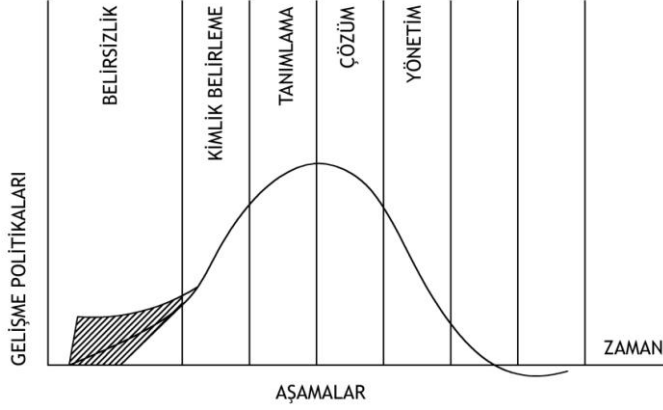
İlk olarak teknolojik değişiklikler, son 30 yıl boyunca başlıca limanlarda denizcilik teknolojisi ve konteyner taşımacılığının yaygın gelişimi, ro-ro yükleme-boşaltma metotlarını ve büyük miktarda kargo faaliyetlerini gerektirmiştir. İkinci olarak; coğrafik değişiklikler söz konusudur, kara ve su şartları açısından modern limanların ölçeğinde büyük bir artış görülmüştür. Üçüncü olarak, liman şehirlerinde sosyal ekonomik değişiklikler, liman ilişkisi istihdamın düşüşünde dikkat çekici derecede önemli olmuştur (Hoyle ve Pinder, 1992).

Bu üç faktörle birlikte, daha eski liman şehirlerinde geleneksel kıyı cephesinden geri çekilme ortaya çıkmıştır. Liman kentinin merkezdeki büyük alanları işgal eden terk edilmiş mekânlarla nasıl bir ilişki içerisinde olunacağı sorunu, başka yerlerde yeni liman endüstriyel alanları ortaya çıkarmıştır.

Son yıllarda, diğer ekonomik aktivitelerle karşılaştırıldığında liman faaliyetlerinin önemini kaybetmesi ile büyük ölçüde işlevini yitiren mekânların negatif görsel etkileri, kentsel canlandırma sorunları içinde özel bir yeri olan kıyı bölgelerinin yeniden ele alınması fikrini gündeme getirmiştir. Bu fikir, kimlik tespit etme,

tanımlama kabul, çözüm ve yönetim olarak dört aşamayı içene alan bir model ile ilişkilendirilecek açıklanabilir. (Tablo 3.1) Birçok ülkenin bu aşamaları geçirdiği kabul edilir (Knaap ve Pinder, 1992).

Tablo 3.1. Kıyı ve kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılması fikrinin gelişim aşamaları, (Knaap ve Pinder, 1992)



Birinci aşama sorunların tanımlandığı dönemdir. Bu aşamada; çözümlerin elde edilmesi doğrultusunda görüşler arasında önemli farklılıklar olmuştur. İlk zamanlarda bu konudaki tartışmalar çoğunlukla akademik olsa da nadiren politik alana girmiştir.

İçteki kentsel problemlerle ilgilenmeye önem veren daha kapsamlı politik anlayışın doğuşu ise ikinci aşamadır. Bu aşama politik gündemde şehirselleşmenin hızla arttığı ve daha fazla siyasi uygulamanın dikkat çektiği dönemdir. Fakat bu aşamada, ilgi ve tartışmalar hala uygulanacak etkili çözümlere imkân sağlayacak uygun stratejiyi bulmayı odaklamıştır.

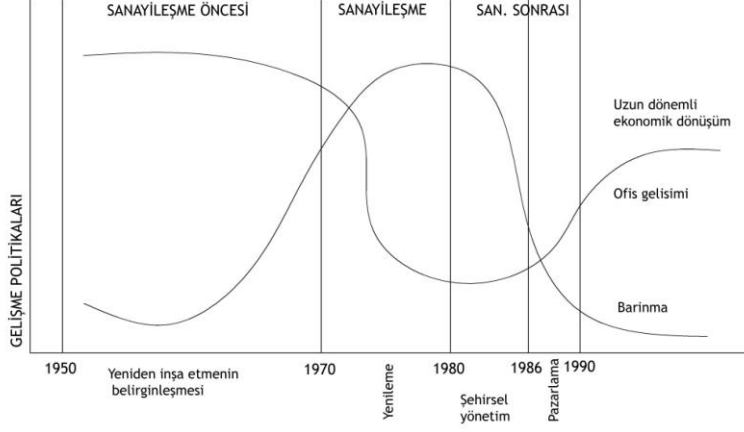
Üçüncü aşamada, sorunlar dizisi daha açık olarak tanımlanmış ve tanımlanan politik araçlar uygulanmaya başlanmıştır. Stratejiler, önemsenir politik destek ve kamu uyuşumunu yönlendirmiştir. Tartışmalar verimli siyaset analizi yönünde değiştirilirken, yeniden canlandırma sorunu politik gündemde daha az ilgilenilen bir pozisyona kaymıştır. Bu değişim yönetiminin baskın hale geldiği dördüncü aşamaya yol açmaktadır.

Dördüncü aşamada, probleme olan ilgi, siyasi uygulama, kontrol ve maliyetin azalması yönüne çevrilmesi ile teorik olarak kabul ve idare edilebilir bir seviyeye gelmiştir (Knaap ve Pinder, 1992). Doğal olarak birbirinden bağımsız ülkeler aralarındaki temel farklılıklar, kurumsal, ulusal ve kültürel özelliklerden ortaya çıkan değişikliklerden dolayı farklı zamanlarda bu aşamalardan geçmişlerdir.

Bir bütün olarak kentsel dönüşüm politikasına benzeyen kıyı ve kıyı bölgelerinin yeniden gelişimi, konut stoğunun yeniden gelişimi ve şehirselleşmenin yeniden

yapılanma ve gelişimi ile ilişkilidir. Savaş sonrasında dönemler boyunca bu olayı farklı döngüler izlemiştir (Pinder, 1992). (Tablo 3.2)

Tablo 3.2. Savaş sonrası dönemde geliştirme politikaları (Pinder, 1992)



Bu durum, ekonomik yeniden yapılanma için oldukça değişkendir. 1960'larda ekonomik büyüme dönemi boyunca, limanların daha eski kısımları ve diğer şehirler için ekonomik canlanmaya ilgi azdır, oysa konut sağlamaya oldukça ilgi gösterilmiştir. Fakat bu durum 1970'lerde hızla değişmiştir. Ofislerde merkezlenen bir hizmet ekonomisinin ortaya çıkması durumunda birçok geleneksel aktivite ekonomik krize girmiştir. Terkedilmiş kıyı cepheleri ve diğer eski sanayi alanları için başlatılan, ekonomik yenileme politikalarına ilgi bu dönemde hızla artmıştır. Ekonomik ve sosyal amaçlarla politikalar arasında değişen bu denge, kıyı ve kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılma çalışmalarına önemli zemin oluşturmuştur.

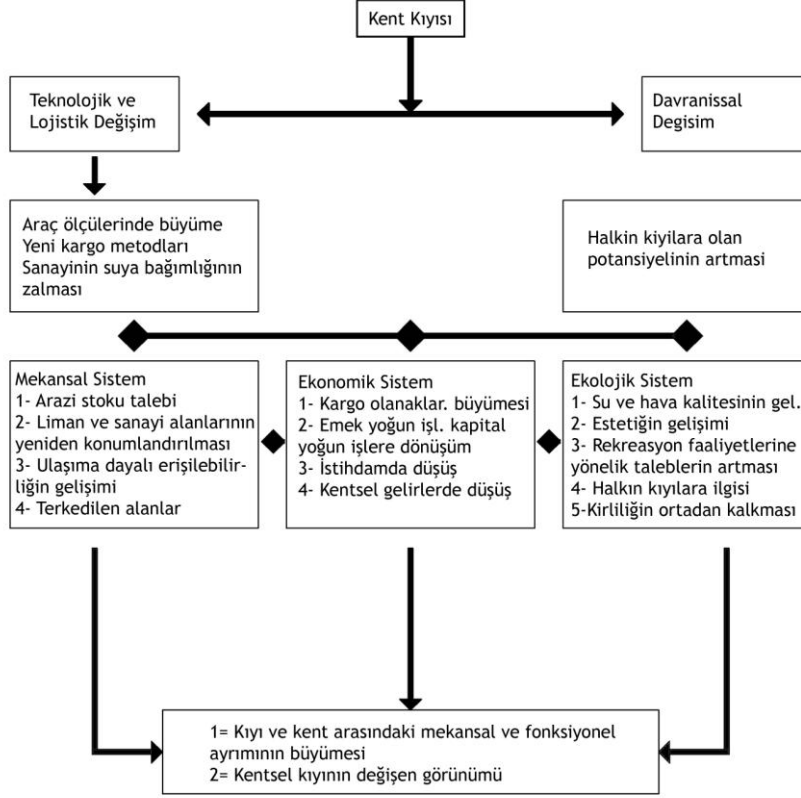
Kıyı ve kıyı bölgelerinin gelişimlerinde iki farklı yaklaşım vardır: Birincisi, kıyıların kar amacı gütmeyen park, kültür merkezi gibi kıyıların daha çok kentliler için yararlı olan kamuya açık toplumsal aktivitelere dayalı geliştirilmesi, ikincisi ise, ticari potansiyeli en iyi düzeye çıkaracak fonksiyonlarla kıyıların geliştirilmesidir (Kılıç, 1999).

Geçmişte mekansal yorumlara dayalı kentsel arazi kullanım problemlerine ve modellerine veya ticari yapı ve kıyı olanaklarının karakteristikleri ve gelişmesi üzerine odaklanma eğiliminde olan kıyı kentlerindeki çalışmalar, günümüzde kıyıdan geri çekilme ile ortaya çıkan problemler ile birlikte, kıyıların ilişkili politikalara, terk edilen alanların, gereksinimler doğrultusunda ilişkili olarak yeniden geliştirilmesi odaklanmıştır (Tablo 3.3).

Avrupa'da güçlü planlama olanakları, planlama gelenekleri ile ilişkili kontrollü bir uygulamaya dayanan yaklaşımlar, ekonomide ve ticaret akışında meydana gelen durgunluk olmasına rağmen güçlü bir pazar payına sahip olunmasından dolayı

talebin yönlendirdiği, talebe göre (demand – led) planlama anlayışına doğru bir kaymaya başlanmıştır (Riley, 1998).

Tablo 3.3.Kıyılarda gelişme ve eğilimler (Hayuth, 1998).



Bu yapıların işletme yapısında kendi yapısı gibi esnek bir yapıya sahip ve işletmenin ihtiyacı olan büyük enerjilerin karşılanabilir olmasıdır. Meydana çıkan bu durum sebebiyle mevcut kullanıcı ile kullanımları uzlaştıran, biçimleri ile inşa edildikleri çevreye uyumlu olan anlaşılabilir kurallar çevresinde kolayca değişebilen esnek projelere gereksinim duymuştur.

3.1.1. Ekonomik Gelişim

Kıyı kentlerinin en önemli ekonomik kaynağı limanlardır. Limanlar yapıları itibarı ile kentlerde insanlara en çok fayda getirecek alanlara kulmuş yerlerdir. 1960 ve 1970'li yıllarda liman, liman organizasyonu ve liman politikaları değişen taşımacılık ve ticaret politikalarından dolayı etkilenmiştir. Bu süreçte limanların ulaşım araçları, organizasyon sistemleri değiştiği için limanlar üzerinde artan mekânlar ve çöküntü alanları oluşmaya başlamıştır. Bu alanlar, son 20 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olmuşlardır (Erkök, 2002).

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

Kıyı alanları 20. yüzyılda gözle görünür boyutlarda sosyal, eğlence ve çevre yönünden faydalar sağlamış, meydana gelen güçlü menfaatler kentlerin politik ve ekonomik durumlarını ve önemlerini yükseltmiş ve yükseltmeye devam etmektedir. Kıyı alanlarının ekonomik ve sembolik anlam ve önemi, mevcut kentsel alanların yakınında büyük gelişme bölgeleri oluşturan, bazı durumlarda da şehir merkezlerine doğru önemli boyutlarda genişlemeye neden olan kullanılmayan limanlar veya denizden toprak kazanılarak ıslah edilen bölgelerde, özellikle desteklenmiştir.

Kıyı bölgeleri günümüzde küresel ekonominin ve para sermayesinin genişleme gösterdiği dönemlerde yatırımlar için birebir hedef haline gelmiş yerlerdir. İstanbul Haydarpaşa örneğine bakılırsa, Anadolu yakasının yeni çekim merkezi olarak düşünülmesi, İstanbul için yeni bir enerji ve sembol olabilme özelliğine sahip mekân olabilmesi hasebiyle uluslar arası şirketlerin yatırım için gözde mekânları arasındadır. Global ekonomi ve para sermayesinin 2000'li yıllarda en çok etkileşimini, Çin başta olmak üzere uzak doğu ülkelerinde almıştır. Kuşkusuz bu ülkelerin şehirleri içerisinde Shangay'ın yeri çok farklıdır. 2008 olimpiyatlarını takiben 2010 Expo fuarının bu kente yapılması ve kentin bir kıyı kenti olmasından dolayı kıyının, ülkenin kendi ekonomisine ve uluslar arası piyasalara etkisi çok büyüktür. Finansal ve mülkiyet çıkarlarının ortak operasyonları için bir buluşma noktası olarak kıyı alanları, sermaye birikimlerinin yeni kentsel yerleşim yerleri oluşturulması maksadıyla transferinde önemli bir rol oynamıştır (Amin ve Thrift, 1992). (Şekil 3.1)

Kıyı alanları, politik hırsları ortaya çıkaran büyük ve başarılı gelişmelere bir platform oluşturabilir veya bir kentin yada ulusun küresel ekonomiye entegre olmasını sağlayabilir. Belkide ekonomik ve politik önemler nedeniyle, kıyı alanları yeni kent görüngüsü için bir oyun alanı yâda üzerinde politik oyunlar oynanacak alan olarak görülmektedir. Bu mekânlar uluslararası girişim sermayesi için birer arena ve post-modern kültüre, "post-Fordist ekonomiye" geçiş için ve buna bağlı olan yapılaşmada ve kentsel tasarımda oraya çıkan değişikliklere birer basamak olarak sunulmaktadır (Ashword ve Voogd, 1990). Meydana gelen bu durum kıyı ve kıyı bölgelerinin, yeni olanaklar sağlayan, yeni girişimleri tetikleyen ve doğa tarafından bize sunulan bir

alan olarak mı görmek yoksa sadece globalleşme sonucunda kapitalizmin güçlerinin belirgin şekilde yeni bir kabuğa bürünmesi altında uygulandığı alanlar olarak mı görmek lazım?



Şekil 3.1 Shanghai Port (www.maerskline.com)

Kıyı alanları, girişimcilerin, ekonomik bakımdan genişlemeyen ve bol kazançlı sektörler haline gelmedikçe, ortaya çıkan ekonomik değişimi de yansıtabilir. Gerek gelişme gerekse sermayeyi toplaması bakımından, kıyı alanlarının ulusal ve uluslararası alanda yükselen oyuncuları kendine çektiği şekilde bir düşünce mevcuttur (Whimster, 1992).

Günümüz yaşantısına uygun ve gelecek yıllara aktarılabilecek yeni kentsel çevreler oluşturmak ve parçalanan kıyı-kent ilişkisini yeniden kurmayı amaçlayan kıyıların, yeniden geliştirilmesi çok geniş bir olgu olduğundan, kıyı-kent ilişkisinin yenilenmesinde yerel özellikler ile birlikte genel özellikleri de dikkate alınmalıdır. Globalleşme gibi yeni ekonomik kavramlar kıyıların yeniden geliştirilmesinde etkili olan teknolojik değişim etkisi yanında, ölçek ekonomisinin öneminin de vurgulanması gerekliliğini ortaya koymuştur.

Sydney, Barselona ve Rotterdam limanlarının yeniden yapılandırılması üzerine farklı kuvvetler ve değişik dinamikler etkili olmuştur. Bu limanların tamamına bakıldığında hepsi aynı kategori içerisine girmektedir. Ekonomik bakımdan, ekonominin finans yada diğer sektörlerinden ziyade, kent turizm ile ayakta dururlar. Aynı zamanda “kültürel merkez” olarak veya kent ticaretine kaynak sağlayarak kentin ekonomik durumuna dolaylı olarak katkıda bulunurlar.

3.1.2. Sosyal ve Kültürel Gelişim

Gelişmekte olan ve gelişen ülkeler de daima pozitif yönde bir yaşam standardı artışı, geçmişten gelen birikimlerinin güncel politikalar ile değer kazanması, değişken ve

çok yönlü bir sosyal değişimi başlatmıştır. Günümüzde bunun en belirgin yansıması, şüphesiz turizm olmuştur. Kıyı bölgelerinde çöküntüye uğramış, terk edilmiş alanları en iyi değerlendirme yolları olan sosyal ve kültürel öğeler ile yenilenmesi yoluna gidilmiştir. Bu mekânlara başta müzeler olmak üzere fuar alanları, sergi salonları, restoranlar, kültür merkezleri, kongre merkezleri, akvaryumlar, marinalar, ticaret birimleri ve kıyı parkları gibi daha çok kültürel ve sosyal olguyu destekleyecek birimler yerleştirip, turizm ve ekonomik politikalar ile atıl halde kalmış bu alanlar, kentin yeni çekim merkezlerine dönüştürülmektedir.

Meydana gelen bu değişimde dünya üzerinde meydana gelen ekonomik yaklaşımların, politik yaklaşımların değişmesi ile ilgili olduğu bilinmektedir. Bu süreç ile birlikte kıyılara marinalar, oteller, konutlar, rezidanslar ve büro binalarının yapılması başlanmıştır. Bu fonksiyonları şehir merkezlerine bağlamak için yeni metrolar, demiryolu hatları ve yeni yollar yapılmıştır. Yeni ulaşım sistemleri ile kent merkezlerine entegre edilmiş, talep oluşturunca kompleks sistemlere dayalı sosyal değişimler tartışma yaratmış ve hiç kuşkusuz tartışmaya da devam edecektir (Kılıç, 1999).

Üretimde meydana gelen değişiklikler hiç şüphesiz insanları sosyal ve psikolojik anlamda bazı gelişmelere ve değişimlere itmiştir. Teknolojinin gelişmesiyle üretim politikası değişmiş, ağır endüstriye dayalı olan üretim yerini, daha hızlı ve montaja dayalı, hizmete dayalı bir üretime geçiş sağlamıştır. Meydana gelen bu geçişler insanlar üzerinde bazı etkiler bırakmakla beraber onların yaşam standartlarını ve sosyo-psikolojisini değiştirmiştir. Kıyı bölgelerin tekrardan ele alınışında dikkat edilecek önemli hususlardan biri olan sosyal ve ekonomik öğelerin uzun dönemli dinamizmidir. Bu dinamizmin önemsememek, sadece terk edilen boş alanlara odaklanmak, hiç kuşkusuz bu alanların değişmesi ve gelişmesiyle birlikte, beraberinde çok büyük sosyal problemlere neden olacaktır (Kılıç, 1999).

Kıyı bölgelerinin her zaman canlandırılması ve yeniden yapılandırılması, kıyı kentleri için çok önemli bir ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Toplumun genel yararı ve ülke ekonomisinin refah ve huzuru için önemli fırsatlara sahip olan kentsel kıyılar, teknolojik değişim, dünya ticaretinin değişen, gelişen modelleri ve kıyı-kent arasındaki çeşitli ilişkileri, kıyısız alanların canlandırılması ve yeniden geliştirilmesi için önemli bir çıkış noktası olmuştur.

Yeni kentsel kıyılar, kentsel çevre ve kıyı toplumu arasında tanımlanabilen, kavranabilen ilişkilerinin, sosyal kültürel modellerinin, ekonomik stratejilerin temelini oluşturmaktadır. Bu yaklaşıma karşıt olarak da Cruch (1988), ekonomik ve istihdam

yaratmanın yeniden canlandırma yöntemlerinin bir ürünü gibi görünmesine rağmen, genel amaçlarının bir özelliği olmadığını savunmaktadır.

Toplumun varlığını dikkate alan kıyı, yeniden geliştirme planları pozitif bir toplum imajını gerçekleştirecek operasyonlar için de yol göstermiştir (Hayuth, 1998). Burada dikkat edilecek husus, yapılacak olan yeni plan anlayışının kıyı bölgelerine has ve oranın kimlik öğelerini yansıtır olmasıdır. Pozitif bir toplum imajının oluşması, o toplumun kendi kimliğinde, benliğinde yattığını unutmayı, toplumun geneline hitap edebilecek orayı tanımlayacak bir perspektif ile plan yaklaşımlarında bulunulmalı. Kar amaçlı yatırım eğitimlerine dayalı, sürekli dolaşımın olduğu bir çevrede sabit varlıkların önce aktif servetlere ve tüketime yönelmesi, park veya yaya yolu, otopark gibi ortak alanların elde edilmesini güçleştirmektedir. Bu yaklaşımlarda, kar amacı güden modellerde kamu kullanımının ortadan kaldırılmasına yâda kısıtlı şekilde verilmesine neden olabilir. Ortak kullanım alanlarının kısıtlandırılması veya tamamıyla ortadan kaldırılması sosyal ve kültürel yapıyı da olumsuz etkileyecektir.

Kıyı bölgelerin çöküntü sürecinden sonra ele alınıp tekrardan tasarlanıp, kente ve kentliye hizmet veren mekânlara dönüştürülmesi kentsel alanlara yeni yaşamları getirebilir, sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan yeni fırsatlar doğurabilir ve medya, gelen bu kompleksin kent merkezi bağlantısı en iyi şekilde bağlanabilir. Kentsel dönüşüm yaklaşımlarında dikkat edilecek olan husus orayı destekleyici ve geliştirici bir sosyal ve kültür ile ele alınıp, bu kriterlere göre tasarıma geçilmesidir.

3.1.3. Teknolojik Gelişim

Kıyı bölgelerinin yeniden geliştirmesinde, üretim değerlerini ve maliyetlerini azaltarak, uluslararası yaygınlaşarak pazar payını arttırmayı amaçlayan teknolojik gelişmelerin rolü büyük olmuştur. Kuzey Amerika'da Baltimore ve Batı Avrupa kıyı kentlerinde Liverpool ve Bristol'daki dok alanları ile Marsilya'daki Vieux Port alanı, suya duyarlı rekreasyon alanlarının önemli örneklerindendir. Bu alanlarda rekreasyon, ticari konut ve kurumsal arazi kullanımları, aynı zamanda toplumun mekansal organizasyonu üzerindeki teknolojik değişiklikleri göstermektedir (Kılıç, 1999).

Teknolojik etkilerin meydana gelmesiyle boşalan alanların yan etkileri ile birlikte halkın kıyılara olan tutum ve davranışlarında meydana gelen değişimler, kıyıların yeniden geliştirilmesinde önem kazanmıştır. Halkın kıyıya olan yaklaşımı sonucunda bu mekânların daha iyi değerlendirilmesi politikası ve bu politikayı destekleyici gelişmelerin olması sürecin daha hızlı ilerlemesini sağlamıştır. Kıyının insana vermiş olduğu haz ve suyun kent için öneminin anlaşılması, kıyıda oluşabilecek olumsuz

etkileri azaltmıştır. Bu sebeplerden dolayı kıyılarda suya dayalı rekreasyon, marina gibi fonksiyonların dışında, alışveriş merkezleri, restoran, konut gibi fonksiyonların yeniden geliştirilmesi rekabet ile birlikte kıyı-kent ilişkisine farklı bir boyut getirmiştir. Kıyıya yeniden dönüş olarak adlandırılan bütün bu gelişmelerde teknoloji başta kirliliğin azaltılmasında, boş zamanların oluşturularak insanların kıyıların farkına varmasını sağlamaya kadar önemli bir rol üstlenmiştir.

3.1.4. Ekolojik Gelişim

Günümüzde oluşturulmaya çalışılan kıyı yenileme ve geliştirme politikaları, kentsel fonksiyonlara dayalı fiziksel yöntemler ve eko-sistemler arasındaki ilişkilerde düşüşe sebep olan bu gelişmede, kıyısal kullanımlardan dolayı kaynakların tüketilmesi gibi olumsuzlara yol açmıştır (Vallega, 1991). Kaynakların tüketilmesi globalleşen dünyada en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya üzerinde değişmekte olan ekosistem kıyı bölgelerinde farklı ve daha narindir. Su ve karanın birleştiği bu alanlarda ekosistem hem bize esrarengiz güzellikler vermekte hem de bizi narin yapısı ile değişen dünyada tedirgin etmektedir.

Kıyılardaki ekosisteme duyarlı olmak iki dürtüyle mümkündür. Bunlardan birincisi, kıyı bölgelerinde bir bütün olarak, insan davranışlarını, besin ağının korunmasını ve koruma ile uyumlu sosyal kavramların geliştirilmesi; ikincisi, deniz parkları, açık alanlar gibi öncü fonksiyonları serbest bırakıp, geliştirerek kısmen kıyısal eko sistemin ve fiziksel çevrenin korunma bilinçsizliğinin aşılmasıdır (Kılıç, 1999).

Su ile doğrudan ilişkisi olan aktiviteler ve bu aktiviteleri destekleyen rekreasyon alanları, marinalar, parklar gibi fonksiyonlar ile beraber, kıyı-kent ilişkisinde diğer fonksiyonlara oranla daha az ilişkisi olan ticaret, fuar alanları, müzeler ve kongre gibi ekonomik faaliyetlere dayalı fonksiyonlar, bir bütün olarak kentsel orta ile ilişkilendirilmektedir. Bu doğrultuda analiz ve planlamanın oturacağı kentsel matrisi;

a) Kentsel fonksiyonlar,

b) Kıyı fonksiyonları olarak tanımlayabiliriz. Bu doğrultuda, kıyının rolünün, bir bütün olarak metropoliten alana, kente göre tanımlanması gerekir.

Kıyıdan geri çekilme sürecinde oluşan çöküntü alanların tekrar değerlendirme güdüsü ile oluşturulan yeni projeler kent ekosistemini etkileyen projelerdir. Bunun için kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesi, özellikle kentsel değişim ve kıyısal alanların yeniden geliştirilmesinin, özellikle kentsel değişim ve kıyısal alanların yeniden geliştirilmesinin konumsal ve mekansal zıtlıklarına dikkat edilerek, teknolojik değişim ve ekolojik sınırlar ile denizsel perspektifler ve kent planlama arasındaki

dengeyi ararken, kıyıda estetik değerler yaratmak ve uygun fonksiyonlar sağlamak için deniz, kıyı parkları ve bu amaçlara ayrılmış alanlardaki aktiviteler ile kirletici aktivitelerin yer değiştirmesine dikkat edilmelidir (Hoyle, 1988).

3.1.5. Değişen ve Gelişen Ulaşım Politikaları

Kıyı bölgelerinde meydana gelen değişimle ortaya çıkan çöküntü alanlarının değerlendirilmesine paralel olarak yeni kentsel alan gereksinimi, kıyı kentlerin yeşil alan ihtiyacı, alt yapı, kentsel yerleşmeler, marina, konteyner taşımacılığı ile birlikte ro-ro taşımacılığı gibi işlevleri dahil eden ekstra kentsel kıyılar ile kentsel alanların entegrasyonunu sağlayacak kentsel yöntemlere stratejilere ihtiyaç göstermiştir.

Politikalarda temel olan, çağa ayak uydurmanın yanında gelecek yıllara ışık tutabilecek, onları şimdiden ön görebilecek alt yapılara sahip olmasıdır. Temel politika olarak, yerel ekonomik yapıyı, yerel politik kontrolü ve bireysel güçleri yansıtan yerel ekonomik politikaların, sosyal değişim ve ekonomik yenilenmeyi sağlayamaması ile birlikte, ekonomik gelişme amaçlarına da yol açması, yerel sektörün, özel sektör girişimlerinin, değişimi mümkün olduğunca yönlendiren ve hızlandıran çözümleri desteklemesini beraberinde getirmiştir.

Bird'e (1976) göre, kıyıya dayalı sermaye, kentlerin başarısında, politik güçlerde etkili olduğu için, bu güçlerin de korunması önemli olmuştur. Partilerin ideolojik politikaları, kökeni mekân dışı olmasına ve pratikte yerine getirilmesine karşı coğrafi bir etkiye sahiptir. Bu nedenle kıyılardaki değişimlerde ulusal politikaların rolünü tanımlamanın yanında, meydana gelen yeniden gelişme biçimlerinde etkili olan bütün güçlerin etkisini de bilmek gerekir (Kılıç, 1999).

Dünya'da gün geçtikçe refah, huzur seviyesi ve sosyal yapılaşmada önemli değişiklikler olmaktadır. Kıyılarda meydana gelen değişiklikler kapitalist düzen çerçevesinde daha turizm odaklı parasal boyutta yatırımlardır. Bu olumsuz gelişmeler hem kıyıların ekosistemini hem de sosyal yapıyı tehdit etmektedir. Olumsuz etkileri önleyecek yönetim modelleriyle birlikte, kıyıyı kent ile entegre edecek, kentsel kıyıyı yeniden biçimlendirmek için mücadele verecek bir kuruma ihtiyaç duyulması ve kıyıların gelişmesi doğrultusunda sınırlı fonksiyonlar için kullanımdan, çok yönlü bir kıyı yönetimi ihtiyacı ile birlikte, kentsel alanların sınırlarının ötesinde kıyı alanlarının varlığı, ekstra bir kıyı yönetim biçimini gerektirirken, kıyı alanları yönetimi, (CAM-Coastal Area Manegement) gittikçe artan bir önem kazanmıştır.

Yapılan planlama çalışmalarının daha az bir bürokratik planlama sistemi ile, kamu + özel yatırım araçlarını kullanarak özel yatırımları teşvik etmeyi amaçlayan politikalar

özellikle Baltimore'deki kıyı ve Londra dok alanlarının yeniden geliştirilmesinde çok önemli rol oynamıştır. Kamu kurumları, alanın temizlenmesi, alt yapının hazırlanması, tarihi binaların korunması ve dönüşümü sağlayacak yeni yatırımlar için gerekli finansın sağlanmasında önemli rol oynayarak özel girişimcilerin yatırım yapmasına olanak sağlamıştır.(Tablo 3.4)

Tablo 3.4 Kıyılarda değişim, politikalar ve faktörler (Kılıç, 1999).

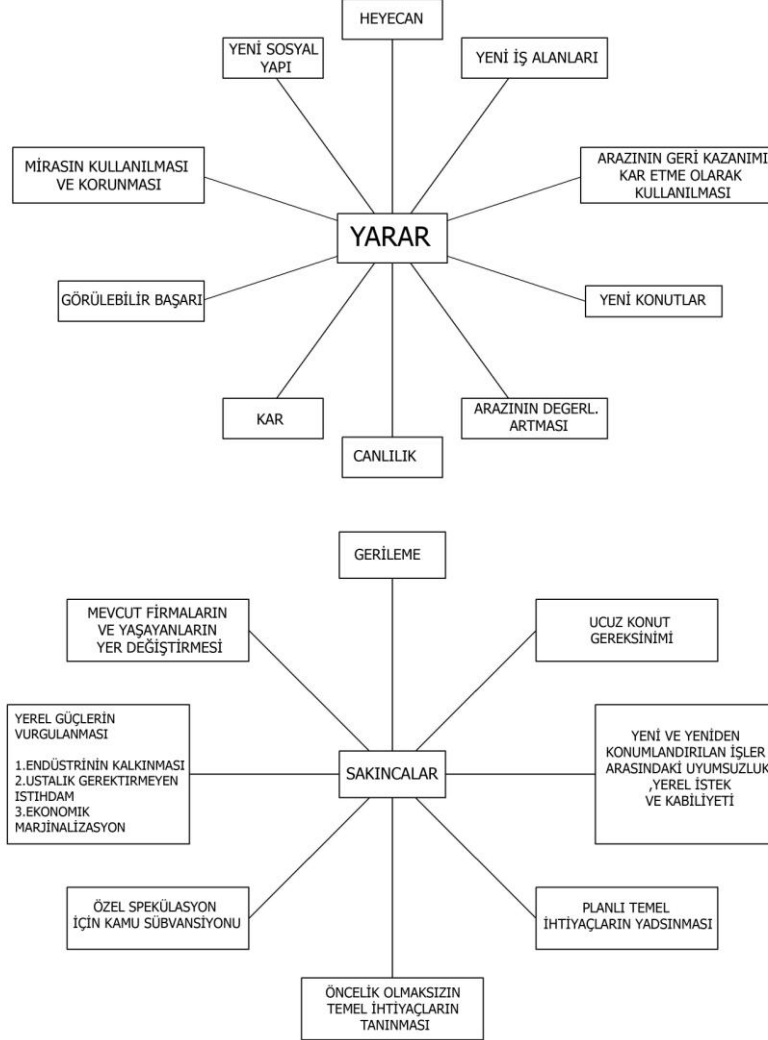
	DEĞİŞİM	POLİTİKALAR
POLİTİK- EKONOMİ	AET ile Pazar olanaklarının genişletilmesi ve ticaretin yeniden yönlendirilmesi. Globalleşme	Sınırlayıcı yasaların yeniden gözden geçirilmesi, yumuşatılması.
TİCARİ	Uluslar arası ortaklıklar ile şirketlerin büyümesi.	Kıyılarda kullanılmayan, askeri ve kamu alanlarının kullanımı
SOSYAL ÇEVRE	Truzimde patlama. Suya dayalı aktivitelere olan talebin büyümesi.	İyileştirilmesine yönelik otoyol demiryolu, havalimanı ile ilgili politikalar.
ULAŞIM TEKNOLOJİSİ POLİTİKALARI	Gemi boyutlarının büyümesi. Kıyı ve kent merkezlerine bağlı raylı sistemin geliştirilmesi.	Özel sektörü teşvik

Kamu yatırımları ve özel yatırımlar ile mirasın korunarak, kaynağa dönüştürülmesi ve halkın önemli kısmını kıyıya çekerek, kıyı-kent arasındaki ilişkinin yeniden kurulması sağlanmıştır. Günümüzde daha da önem kazanan işlevini yitiren kıyı ve kıyı bölgelerinde kentsel dönüşüm politikalarının Avrupa ve Amerika'da en iyi şekilde uygulanmaya devam etmektedir. Türkiye'nin de bu politikaları uygulaması gerekmektedir. İşlevini yitiren kıyı alanları, liman tesisleri ve hinterlandında yeni işlevler getirilerek aktif hale getirilmesi gerekliliği kabul edilmiştir. Çöküntü olarak kalan bu mekânları yeniden kazanmak, onları kente dâhil etmek ve kopan kent-kıyı ilişkisini tekrardan kurmak istenmesi, talebelerin bu yönde olması kıyı ve kıyı alanlarının yeniden geliştirme çalışmalarının başlıca nedenlerindendir. Teknolojik, coğrafik, ekonomik ve politik faktörlere dayalı olarak kıyı bölgelerinin, sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanması sonucu kent kıyılarından çekilme ile bu alanlarda yeni bir değişim ve gelişim süreci başlamıştır. Bu gibi sebeplerle kıyı ve kıyının gerisindeki işlevlerin bu bölgelerden çekilmesi ile kentin kalbinde yer alan mekânlar terkedilmiş boş ve ıssız alanlar haline dönüşmüştür. (Tablo 3.5)

Geri çekilme ile oluşan bu alanlar, bazı kentler için ayırt edici özellik olarak nitelendirilen değerli kıyı alanlarına mevcut olması, farklı fonksiyonlar yüklenmek adına kentler arasında bir rekabet oluşmasını sağlamıştır. Bu farklı kullanımlar

konut, ofis, restoran ve alışveriş kompleksleri gibi kara temelli fonksiyonlar olabildiği gibi marinalar, rekreasyon alanları ve su kullanım temelli faaliyetler de olmuştur.

Tablo 3.5 Kıyılarda Rekabet ortamı (Riley,1998)



Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatlar ve imkânlar doğurmuştur. Bu imkânlarda en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı su-kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsattır (Hamamcioğlu, 2005).

Terk edilen kıyı bölgelerinin sunduğu olanaklar ve çekim güçlerini sayarsak;

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanların olması (Hall, 1993).
- İnsanların suya olan ilgisi (Hall, 1993).

- Ekonomik servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkânlar sunması (Hall, 1993).
- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri nedeniyle su kenarlarını tercih etmesi (Hudson, 1996)
- Yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996)
- Ekolojik döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996)
- Kente yeni gelir ve istihdam olanaklarının oluşturulması.
- Kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilmesi için gerekli alana sahip olması (Kılıç, 1999).
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması (Kılıç, 1999)
- Günümüzün geçmişle bağlarını sağlayan önemli mekân izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilmesine olanak sağlanmasıdır (Kılıç, 1999).

3.2. Kıyı Bölgelerinde Kentsel Dönüşüm ve Yükselme Politikaları

Bu bölümde, kentsel dönüşüm ve kentsel yenileme kavramları ele alınıp, değişime uğrayan yada sürecin devam ettiği kentler için yapılan yeni projelerde yükselme faktörü irdelenecektir. İnsanlar büyür, gelişir ve hayatı böyle devam ederse, kentler de insan ürünü bir alan olduğu için bu mekânlarda bu sürece dâhil olurlar. Meydana gelen gelişmeler dışında kentlerin devamlı değişmesini tetikleyen nedenler ve bu oluşum sonucunda çıkan projelerde yükselme faktörü üzerinde durulacaktır.

3.2.1. Kentsel Dönüşüm ile Yükselme

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de kentler gelişmekte ve değişmektedir. Kentler, bu dönüşüm süreci beraberinde insanların yaşam standartlarını artırmak için talep edilenleri karşılaması gerekmektedir. Halkın daha huzurlu ve güvenliklerinin sağlandığı, her bakımdan gelişmiş alanların oluşturulduğu, ayrıca kişilerin ekonomik

düzeylerine dolaylı olarak etki ettiği planlama çalışmalarının başında dönüşüm çalışmaları gelmektedir. Bu sebeple, kent içinde parçacı bir tutumla uygulanmış olan çalışmaların bütünselliğinin sağlanması ve kentle bütünleşmiş alanların oluşturulması açısından dönüşüm çalışmaları büyük önem taşımaktadır. Dönüşüm projelerinde artan standartlar ve metropol yapısıyla birlikte yükselme arzusu da artmıştır. Yüksek binalarda oluşturulan konfor koşulları, karma kullanıma olanak sağlayan yapısı ve bu etkenler ile birlikte daha birçok artışından dolayı yeni dönüşüm politikalarında yükselmenin ayrı bir önemi vardır.

3.2.1.1. Kentsel Dönüşüm Kavramı

Kentsel dönüşüm, kent sorunlarını çözüme kavuşturmak için, gelişim ve değişime uğrayan bir bölgenin sosyal, kültürel, ekonomik, fiziksel ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan bir gösterim ve eylem planı olarak tanımlanmaktadır. Kentsel dönüşüm tanımlanırken, üç farklı unsura dikkat etmek gerekmektedir; bu üç unsur, ayırt edici özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır. Turok'a göre bunlar:

- Bir alanın doğasını değiştirmeyi ve alan sakinlerinin dönüşüm sürecine katılımcı olarak girmesini amaçlamaktadır.
- Bölgedeki sorun ve potansiyellere bakılarak, kamunun üzerine düşen görev ve sorumluluklarını içeren hedef ve faaliyetlerin belirlenmesini amaçlamaktadır.
- Genel olarak ortaklık kurumuyla yönetilmelidirler.

Dönüşüm, faaliyet alanı ve doğası gereği, mevcut şehrin yapısına ve burada yaşayan insanların fiziksel, sosyal ve ekonomik geleceği üzerine ve buna bağlı olarak da kentin bütün geleneklerine etki ediyor. Bu nedenle, bütün planlama çalışmalarında, sosyologlar, ekonomistler, mühendisler, mimarlar, plancılar ve peyzaj mimarları gibi farklı disiplinlerin birlikte çalışması gerekiyor.

Kentsel dönüşüm beş temel amaca hizmet etmek üzere ortaya çıkmıştır (Karadağ, 2007).

- Temelde toplumsal bozulmanın nedenlerinin araştırılarak, bunun ortadan kaldırılmasıyla kentsel alanların çöküntü haline gelmesini önlemek,
- Kent dokusunu oluşturan birçok öğenin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermek,

- Kentsel refah ve yaşam kalitesini artırıcı başarılı bir ekonomik kalkınma modeli ortaya koymak,
- Kentsel alanların en etkin biçimde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmaya yönelik stratejiler belirlemek,
- Toplumsal koşullar ve politik güçlerin ürünü olarak kentsel politikaların şekillendirilme ihtiyacını karşılamak üzere sivil toplum örgütleri ve toplumun farklı kesimlerinin planlamaya katılımını sağlamaktır.

Bilindiği gibi bugün kullanıldığı anlamda “Kentsel Dönüşüm” kavramı; neo-liberalizm, küreselleşme ve dünya kenti kavramlarının kavram olmaktan çıkıp gerçekliğe dönüşmelerinde kullanılan en temel araçlardan biri olmuştur. Yeni politika ile birlikte günümüz planlama anlayışında da değişimler olmuştur (Öner, 2007).

Kent ile olan ilişki, kentsel dönüşüm politikalarındaki önemi vurgulamaktadır.

Kentsel dönüşümde esas olarak aşağıdaki ihtiyaçların karşılanıp karşılanmadığı konuları önem kazanmaktadır (Turok, 2004):

- Kişilerin, sosyal ve ekonomik yönden rahat edebilecekleri ve daha rahat yaşayabilecekleri alanlara kavuşmalarını sağlamak ve bunlardan faydalanmalarına yardımcı olmak,
- Daha fazla iş olanakları ve daha yüksek gelir elde edebilecek yeni istihdam olanakları yaratmak,
- Yerleşecekleri yer konusunda seçme hakkı bulunan kişi ve firmaları çekmek ve korumak için alanın genel cazibesini artırmaktır.

Eğer bir alanın fizikî çevresi, orada yaşayanların talepleri ve iş gücü ortamlarının aksi yönünde geliştirilmeye başlanırsa ortaya zararlı etkiler çıkabilmektedir. Bu sebeple kamu kuruluşlarının, alanın cazibe merkezi haline gelmesi için, dışarıdaki yatırımcıların buraya çekilmesini sağlayacak bir projeyi uygulamaya geçirmesi gerekmektedir. Dönüşümde asıl olan, mekân-insan-iş üçlüsünün arasında tutarlı bir planlama çalışmasına gitmenin gerekliliğidir (Öner, 2007).

3.2.1.2. Günümüz Planlama Anlayışı ile Çok İşlevli (Karma Kullanımlı) Yükselme Kavramı

Dünya üzerinde inşa edilmekte olan ve tasarlanmakta olan yüksek yapılar artık bir kentsel dönüşüm projesi ile birlikte ya da yenileme programları içerisine dâhil edilmektedir. Yüksek binanın çevresini etkilemesi ve oluşturacağı çevresel etki çemberi diğer bina tiplerine oranla daha fazladır. Bu bina tipi karma kullanım ile

daha çok program yükleme imkânı, daha konforlu olanaklar, her saat insanlara hizmet edecek birimlerin konması ile günün her saati işleyen bir makine haline dönüşmektedir.

İnsanların var oluşundan beri öncelikle barınma, korunma, eğitim ve dini ihtiyaçlarını karşılamak için yapılar yaptıkları bilinmektedir. Teknolojinin değişmesi, yapı sektöründe ilerleme, hayat standartlarının değişmesi ve nüfusun artması gibi etkenlerden dolayı insanlar tek katlı binalar yerine yükselme eğilimini benimsemişlerdir.

Yüksek binaların kullanımına bakıldığında birden fazla fonksiyonlara, farklı kapasitelere ve değişik kısımlara hitap edebilecek olanaklara sahip, farklı kullanıcılara hizmet veren yapılar, çok işlevli kullanıma olanak veren ve bu yapılar da gece ve gündüz kullanımlarından farklılıklar yer almaktadır. Kentte gece hayatı yavaşlamasına rağmen yüksek bina tiplerinde karma kullanım sayesinde yirmi dört saat hayat devam ettirilmeye çalışılmaktadır.

Karma kullanımın anlamı, farklı fonksiyon sistemlerinin bir araya gelerek, bir bütün oluşturması olarak yorumlanabilir. Bu yapılar, çeşitli alt sistemlerden oluşur ve bu alt sistemlerin her birinin kendi içinde işleyişi ve birbirleri ile ilişkileri söz konusudur. Alt fonksiyon gruplarının birbirleri ile olan ilişkileri, yapının genelinde bir takım zorlukları da oluşturmaktadır. (Derman, 1989)

Gelişen teknolojiler, ekonomik alanlarda kaydedilen ilerlemeler doğrultusunda hizmet sektörlerinin ve hizmet alanlarının gelişmesine neden olmuştur. Bu artışa rağmen, artan nüfusun yine kentlerde yoğunlaşması sonucu bina yapılacak alanların ve kaynakların belirli seviyede kalması, yüksek yapılarda çözümlenen farklı fonksiyonu barındıran binalara olan ihtiyacı gündeme getirmiştir. (Aytış, 1996)

Mekân kullanımı ve çevre ilişkileri nedeni ile bu tip yapılar belirli gruplar tarafından tercih edilmektedir. Konut fonksiyonunun da yüksek yapılarda sağlanması için oluşan talep, yüksek yapılardaki ofislerde çalışanların etkisi ile oluştuğu varsayılabilir. Bu yapılarda çalışanların, kent merkezindeki canlılığa, eğlenceye yakın olma, ama aynı zamanda manzara görme ve trafik gürültüsünden uzak bir ortamda yaşama konusundaki taleplerini, bu tip yüksek binalar karşılamaya başlamış ve şehir merkezinde yüksek katlı konutlar oluşmuştur. Böylece yüksek büro binalarının yer aldığı bölgelerin çalışma saatleri dışında kullanımı sağlanmış, özellikle geceleri 'hayalet şehir' etkisinin önlenmesi gibi yararları görülmüştür (Sarı, B. 2006).

Çok işlevli yapılarda yeni konut senaryoları ve yaklaşımları;

Konut, insanların gereksinmesini karşılayan, onları dış tesirlerden (etmenlerden) koruyan ve güvenli bir biçimde yaşamlarını sürdürmesini sağlayan ilk ve en önemli yapı türüdür. Konutta insanın düzenleme ve oluşturmak isteği, yaşamının büyük bir bölümünü bu ortamda geçirdiği için, diğer yapı türlerine göre daha da belirgindir. Bu nedenle konut, ilk çağlardan bu yana, toplumun gelişim süreci içinde hızla değişerek mağaradan bugün ki konutlarımıza kadar çevre koşullarına bağlı olarak evrim geçirmiştir (Eruzun, C. 1980).

Konut, insan yaşamı için gerekli olan fiziksel çevrenin olumlu etkilerini sağladığı gibi, insan yaşamı için gerekli olan ortamın oluşmasını sağlar. İnsanı zararlı ve olumsuz etkilerden koruyan konut, güneş ışığından, manzaradan, temiz havadan yararlanacağımız ortamı oluşturur. Beslenme ve dinlenmenin bir aracı oluşu gibi, soğuk, yağış, toz ve gürültü gibi genellikle insanın fizyolojik ve psikolojik yönden sağlığına zararlı koşullardan koruma gibi önemli bir işlevi de taşımaktadır (Arcan ve Evci, 1999).

Karma yapılarda kullanılmakta olan konut yaşamları daha çok rezidans konforunda, az metre karelere sahip, ama konfor koşulları en üst derecede olan konut alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha çok üst katlarda yer alan konut grupları, gruplamalar yapılarak ara katlara serpiştirilip, ara katlarda istasyon alanları denebilecek sosyal aktivitelerin karşılanabilecekleri alanlar oluşturularak monoton bir konut dizilimi bozulmaktadır. Daha yüksekte yaşama arzusu son yıllarda artan bir talep olma eğilimi ile beraber bunun insan psikolojisi üzerindeki etkenleri araştırılmalıdır.

Dünyanın değer metropollerinde olduğu gibi, son yıllarda artan otomobil kullanımına bağlı olarak, kentin kırsal bölümlerinde gelişen lüks kapalı siteler yerine, son zamanlarda kent merkezlerine geri dönüşü destekleyen büyük konut yatırımları yapılmakta; karma kompleksler, yüksek kuleler inşa edilmekte ya da endüstriyel yapılar şık evlere, tasarlanmış loft konutlara, özgün kullanım mekânlarına dönüştürülmektedir (Yapı, 317).

İstanbul Sapphire, Levent'te toplam inşaat alanı 157.800 m² olan içerisinde alışveriş merkezi ve rezidans konut olarak tasarlanmış bir projedir. Dünyada sayılı, Türkiye'de ise ilk ve tek ekolojik özellikli bina olma özelliğini taşıyan, yaklaşık maliyeti 150.000.000 \$ olarak planlanan bu inşaat tamamlandığında 64 kat ile Türkiye'nin en yüksek binası olacaktır (Biskon,2007).



Şekil. 3.2 İstanbul Sapphire (www.istanbulsapphire.com)

İstanbul ve iş dünyasının merkezi olarak kabul edilen 4.Leventteki bu proje 160.000 metrekare kapalı alana sahip olan toplamda 64 katlı kule olarak yapılmaktadır. Yaşam tarzlarına göre 120 m2 ile 1100 m2 ye kadar toplamda 22 değişik rezidans tipi ve 40 ile 200 metre yükseklikte düşey bahçeleri bulunmaktadır. Konutla beraber 35.000 metrekarelik alışveriş merkezi, spor salonları, eğlence mekanları ile karma bir sisteme sahip bir projedir. (Şekil 3.2)

İstanbul Sapphire’de konut alanların metrekare fiyatları yüksek olmasına rağmen bina inşası bitmeden rezidans konutlar tükenmiş olması daha yüksek yaşam arzusunun en ilginç örnekleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yapıda beklentilerin, standartların, bahçelerin ve İstanbul’un yükseldiği sloganları ile halka sunulmaktadır. Tüm isteklerin anında gerçekleşmesi prensibi ile konutlarda kalanlara üstün hizmet ve en iyi konfor koşulları ile değişen konutta yaşam standartlarında en uç örneklerini sunmaktadır.

İstanbul’un yeni ve en prestijli hattında yer alan bu proje; zarif mimarisi, double facadeları (çift cephe), dikey bahçeleri ile doğayı şehrin kalbinde en son teknoloji ile yaşatacak ve İstanbul’da hiçbir zaman eskimeyecek ve hep gözde olacak yeni bir destinasyon yaratacaktır. (Şekil. 3.3). Projenin bir diğer özelliği düşey bahçelerinin olmasıdır. İstanbullunun yüksek katlarda kalmasına rağmen yeşil ve toprağa hasret kalmasını bu yaklaşım ile girme yoluna gidilmiştir (Yapı, 317).



Şekil. 3.3 İstanbul Sapphire düşey bahçeleri (www.istanbulsapphire.com)

Dikey bahçelerde uygulanan çift cephe ile dış etkenle korunma maksimum seviyeye ulaştırmakla beraber “düşey bahçelerde her mevsim bahar” sloganı ile oluşturulmaktadır. Çift cephe sayesinde hava doğal yollarla içeri alınıp, dolaşım sağladıktan sonra tekrar doğal yollar ile dışarı atılmaktadır.(Şekil. 3.4)



Şekil 3.4 İstanbul Sapphire düşey bahçe kesiti (www.istanbulsapphire.com)

Çok işlevli yapılarda büro ve çalışma yaklaşımları;

Karma yüksek binalarda en çok alan ayrılan ve en fazla rağbet gören fonksiyon birimi bürolardır. Ticari, idari, teknik ve benzeri konularda, içinde çalışma yapılan birimlere büro denmekte ve ayrıca bu birimleri bünyesinde bulunduran yapılara da büro denmektedir. Büro sözcüğü, sözlük anlamıyla, yazı masası, daire, yazıhane, çalışma odası, iş yeri, ofis, bir kurumun yazı işlerine bakan yer olarak da tanımlanabilmektedir. Büro, masa kaplamasında kullanılan bir malzemenin adı iken, zamanla çalışma masasına verilen ad olarak kullanılmış ve daha sonraki dönemlerde çalışma masasının bulunduğu mekâna da büro denmeye başlanmıştır. (Uran, 1977)

19.yüzyıl sonlarında ve 20.yüzyılın ilk yarısında büro çalışanlarının çoğunluğunun tek bir iş yapmak yerine yönetimin her aşamasında çalışan memurlardan oluştuğu görülür. İş sektörünün büyümesi ve bunun sonucunda iş potansiyelinin artmasıyla büro mekânında her iş farklı ve belirgin görevlere ayrılmış ve 20.yüzyıl başında endüstriyel üretimdeki gelişmeye paralel olarak iş bölümü gelişmiştir. (Uluengin, 2003)

Çok işlevli yapılarda alışveriş ve sosyal fonksiyon yaklaşımları;

Alışveriş, insanların birtakım ihtiyaçlarını karşılamak üzere birbirleriyle karşılıklı olarak ilişkilere girmeleriyle ortaya çıkmış sosyal bir eylemdir. Zamanla değişen koşullara bağlı olarak ihtiyaçların da değişip farklılaşması, alışveriş kavramının boyutlarının değişmesine neden olmuştur. İnsanoğlunun belirli bir değer ölçüsünü bulması ve uygarlığın giderek ilerlemesi, kişisel ihtiyaçların artmasına, bu da mal çeşidinin ve alışveriş yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. (Sayılı, 1992)

Şehirler, ortaçağda pazar meydanı etrafında gelişmiş, pazar meydanı da ticaretin yoğunlaştığı bir merkeze kavuşmuştur. Zamanla pazar meydanının dolması, gelişmeye olanak vermemesi üzerine, ticaret eylemi şehrin her noktasına yayılmış ve belirli malları satan dükkânlardan oluşan sokaklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Giderek ticaret yapan kişiler, politik bir organizasyon olan kuruluşları getirmeye başlamışlardır. (Göçer, 1984)

Böylelikle, modern tüketim kültürünün ana hatlarının, 19 yüzyılın ikinci yarısında biçimlendiğini görmekteyiz. Üretimdeki gelişmeler, şehirlerdeki gelirin yükselmesi, ulaşımın kolaylaşması, seri üretim pazarlarının gelişmesini sağlamıştır. Kısa bir süre sonra da alışveriş kültürü ve tüketim hızla değişmiştir. Bu değişimde rol oynayan büyük mağazalar, perakende ticarete büyük bir devrim olarak gösterilmiştir. (Dökmeci, 1995)

19.yüzyılın ikinci yarısında bu geleneksel alışveriş kültürü ve tüketim hızla değişmiştir. Mahalle dükkânları ve sokak satıcıları yerlerini, mağaza zincirlerine ve büyük çapta perakende ticaret yapan ticaret firmalarına bırakmaktadır. (Dökmeci, 1995)

Tüketim toplumunun bir parçası olan alışveriş merkezleri, sadece alış-veriş eyleminin yapıldığı bir mekândan öte, bazı fonksiyonlarla desteklenip, sosyal hayatın ayrılmaz bir parçası olmuştur. Ağırlıklı olarak kent merkezlerinde gördüğümüz karma kullanımlı yüksek yapıların ayrılmaz bir parçasıdır. Sadece alışveriş fonksiyonu değil, kültürel aktivitelerin tamamını kaplayan çarşı tanımlamasını bünyesinde barındırır.

Alışveriş ve büro binasının karma olarak kullanıldığı ve İstanbul'da yeni yapılmış olan **Kanyon projesi**;

Beşiktaş, Şişli ve Levent'in kesiştiği İstanbul'un en merkezi noktalarından birinde inşa edilen ve Avrupa'nın en büyük inşaat projelerinden biri olan Kanyon Projesi Tabanlıoğlu, Jerde ve Arup firmalarının işbirliği ile gerçekleştirildi. Eczacıbaşı Topluluğu -İş GYO ortaklığıyla, konut, alışveriş ve iş merkezi olarak, 200 milyon dolar'lık yatırımla gerçekleştirilen Levent Kanyon, 30 Mayıs 2006 tarihinde açıldı. 250 bin m²'lik inşaat alanı bulunan Kanyon Projesi için 2001 yılında yerli ve yabancı beş farklı grubun davet edildiği uluslararası bir yarışma düzenlendi. Tabanlıoğlu, Arup ve Jerde Partnership'in oluşturduğu konsorsiyum yarışmayı kazandı (Arkitera, 2006).(Şekil. 3.5)

Kanyon Projesi, Türkiye'de ilk kez bir alışveriş merkezi açık bir alışveriş alanı olarak tasarlanıp uygulanmış projedir. Projede Nişantaşı, Beyoğlu ve Bağdat Caddesi gibi uzun yıllardır tercih edilen alışveriş bölgeleri farklı bir ölçekte değerlendirilerek, yenilikçi bir mimari yaklaşımla, alışveriş alanında "sokak alışverişi" ve "kent içi" etkisi yaratılmaya çalışılmış. Özel iklimlendirme sistemleri sayesinde de, 40 bin m²'lik açık alışveriş merkezinin iç mekân konforu taşınması sağlanmaya çalışılmıştır.



Şekil. 3.5 İstanbul Kanyon (www. istanbul-city-guide.com)

Kente Açık Yeni Bir Kent Merkezi Oluşturuldu.

Son yıllarda, genellikle şehrin merkezinden uzak, korunaklı alanlara yayılan, özelleştirilmiş, "kapalı site" tarzı yaşama alternatif olarak Kanyon, kent yaşamına doğrudan eklenen, kent dokusu içinde, kamusal alanla birleşerek gelişen bir ortak yaşam modeli öneriyor. Kanyon'un konut bölümünde de, çağdaş yaşam ihtiyaçlarının günümüzde mümkün olan en üst düzeyde karşılandığı, aynı zamanda da komşular arası karşılıklı ilişkinin teşvik edildiği "nezih bir semt" ortamı oluşturuldu. Farklı açılarla yerleştirilmiş apartman dairelerinin tümü vadi manzarasına hâkim konumda ve her biri mahremiyetini koruyacak şekilde tasarlandı. (Arkitera, 2006).

Giriş kapılarından biri Metro çıkışında yer alan Kanyon'un alışveriş merkezine birçok kattan ve kentten erişim sağlanabiliyor. Binaları ve alanları birbirine bağlayan, avlularla çevrili iç yollar ise kent içi etkisi ve devamlılık yaratmaktadır. Kent merkezinde, ortak yeşil alanlarla çevrelenmiş, konut, ofis, dükkânlar, eğlence alanları ve diğer sosyal alanlar gibi farklı mekânların bulunduğu yeni bir kent yaşamı modeli hayata geçirilmiştir. Ulaşım olanaklarının çeşitliliği nedeniyle, kolay erişilebilir ve kente açık yeni bir kent merkezi oluşturuldu.

Mimaride tercih edilen organik kıvrımlar planın tamamına hakim; yerleşim planının, her binanın ve bağlantı yollarının sahip olduğu yumuşak kavisler zarif bir akış sağlıyor; yeşillikle desteklenen eğrisel form, çok seçenekli sokakları değişen binaların yükseklikleriyle doğallık, derinlik ve ferahlık hissi veriyor. (Arkitera, 2006)

Çok işlevli yapılarda sinema ve eğlence yaklaşımları;

Alışveriş merkezlerinin, artık birer hoş vakit geçirme merkezleri olduğu düşünüldüğünde, bu yatırımların içinde sinema fonksiyonunun olmaması düşünülemez hale gelmiştir. Toplum içinde, toplumun eğlence hayatı ile ilgili olarak, sinemanın önemli bir yeri olduğu bilinen bir husustur. Sinema yapıları da, sinemanın icadından sonra ortaya çıkmış ve sinema tekniğine bağlı olarak, sürekli değişmiş ve günümüze kadar özellikle teknolojideki ilerlemelerle beraber farklı konfor koşullarına göre tasarlanabilir olmuştur. (Uran, 1977)

Sinema yapıları, genellikle şehir eğlence bölgelerinde inşa edildiklerinden, değeri yüksek olan arsalarda yapılmaktadır. Günümüzde ise sinema yapıları, şehir kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olarak varlığını sürdürmekte ve yeni yapılan bu tip karma fonksiyonlu yapılarda eğlence fonksiyonunu oluşturan ana parçalarından biri haline gelmektedir.

Çok işlevli yapılarda müze ve sergileme yaklaşımları;

Müze kelimesi kökü olarak, Latince Museum, Yunanca Museion kelimelerinden gelir. Helenistik dönemde İskenderiye'de sanat eseri sergileyen yerlerle, kütüphanelerin bir araya geldiği kültür binalarına Museion denmiştir. Rönesans döneminde bu kelimenin kullanıldığı en erken örneği, 1543' de Como'da Paolo Giovio'de inşa edilen binada görmekteyiz. 19.yy'da ise sanat, kültür, bilim ya da teknik koleksiyonlarının korunduğu ve sergilendiği yapıya da bu ad verilmiştir. (Bakırküre, 1992)

20.yy'da, tüm ülkelerde açılan müze sayısında, büyük bir artış olmuştur. Günümüzde ise, müze ve sergi alanları sosyal ve kültürel yaşamı tamamlayan en önemli unsurlardan ve aktivitelerden biridir. Kentin kültürel yaşamının bu önemli parçası,

özellikle yeni yapılan karma gelişim projelerinde de yer almaktadır. Müze yapıları apayrı bir kompleks olsa bile, daha küçük ölçekte olan sergi alanlarının, karma kullanımlı projelerde ve yüksek katlı yapılarda yer aldığını görebilmekteyiz.

3.2.1.3. Çok İşlevli (Karma Kullanımlı) Yükselme ile Kent İlişkisi

Yüksek katlı binaların kentle ilişkisine baktığımız zaman, üzerinde en çok konuşulan, yazılan ve eleştirilen konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Yüksek binaların bulunduğu yer ile kentin yeteri kadar bütünleşip bütünleşemediği sorusudur. Konunun karışık ve diğer disiplinler ile olan münasebeti gereği kapsamlı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir. Yüksek bir yapının, inşa edildiği çevre ve bulunduğu kent ile ilişkisinin incelenmesinde, bazı alt başlıklara da değinilmesi gerekmektedir. Bu alt başlıklar içinde, bu yapıların kent içindeki konumlarının analizi, yakın çevresinde ve kentin bütününde oluşturduğu trafik ve altyapı yükü, kentte oluşturduğu siluet etkisi ve yapının kendi ekolojik etkileri sayılabilir.

Yüksek binaların yerleştiği kent bölgeleri, bu binaların ölçek, işlev ve alt yapı gereksinimleri nedeniyle özel bölgeler olarak dikkate alınması gereken yerlerdir. Yüksek binalar tek tek estetik anlayışları, özgür karakterleri yada çok özel taşıyıcı sistemleri ile başarılı mimari çözümler sunmaktadır. Ancak kent yaşamının bütünlüğü açısından bakıldığında bu nitelikler yeterli değildir. Kent ile ilişki kurdukları kotlar için özel planlama kriterlerinin oluşturulması gerekir. Kent kuramcıları kentlerin nasıl olması gerektiği hakkında eski dönemlerden bu yana çeşitli görüşler ortaya koymuşlardır (Demirel Eren, 2004).

Karmaşık bir yapıya sahip olan yüksek binalarda, öncelikle zemin, zemin altı ve zemin üst kotlarının çok iyi şekilde çalışması gerekmektedir. Kendi içinde bir sisteme oturtulabilen bu yapıların daha öncelikli olarak bulunduğu kentin, sosyal ve kültürel hayatı ile bütünleştirilmesi gerekmektedir. Çünkü yapılan sadece yüksek katlı bir yapı değil aynı zamanda hem ofis, hem konut, hem kültürel ve sosyal aktivitelerin olabileceği, hem de geçici konaklamanın sağlanabileceği bir yapı bütünüdür.

Bir ofis yapısının bulunduğu çevreden beklentisi ile, bir konut yapısının bulunduğu çevreden beklentisi arasında bazı farklılıklar olmaktadır. Bu farklılığın gerekçesi de bu yapılardaki farklı fonksiyonlardır. Farklı fonksiyonlar farklı ihtiyaçları doğurur. Bu ihtiyaçların ise optimumda çözümlenmesi istenir. Bu yapıların kent içinde inşa edildiği alanlar ise, çoğunlukla tüm bu ihtiyaçların karşılanabildiği noktalardır. Bu yapıların, çoğunlukla kent merkezi içinde olmasının gerekçesi de kent merkezlerinin tüm bu ihtiyaçları sağlayabilen ortak alanlar olmasıdır. Bu bölgelerde ise arsa

fiyatlarının yüksek olması nedeniyle, bu yapılar dikeyde yükseklik göstermişlerdir (Sarı, 2006).

Kent içinde konumlama;

Yüksek katlı binaların kent dokularının oluşmasında olumlu veya olumsuz çok önemli katkıları olduğu düşünüldüğünde, bu yapıların kent içinde nerelerde yapılacağıнын önemi de daha iyi bir şekilde anlaşılmaktadır. Kentin tarihsel mirası, kendine has dokusu, mevcut alt yapı, ulaşım ağı ve yerleşim düzeni, o Kentin bir parçası haline gelecek bu binaların yer seçimlerinde önemli bir rol oynamaktadır (Sarı, 2006).

İşlevleri ve üstlendikleri misyonlar ne olursa olsun, yüksek katlı binaları psikolojik baskılar ve silüete olumsuz etkiler yapmayacak şekilde kent içinde konumlandırmak gerekmektedir. Yüksek binaların kent içindeki merkez ve çekim oluşturma potansiyeli ve plastik etkisinin çok yüksek olmasından dolayı tasarlanırken çok iyi irdelenmelidir. Bu hedeflerin tespitinde, yüksek binaların yer alacağı alanların belirlenmesi ve insan için uyumlu mekânlar oluşturulması gerekmektedir. Bu noktada, yapıların fonksiyonları ve bu fonksiyonların nerelerde yer alması gerektiğinin belirlenmesi önemlidir.

Yüksek yapıların yer aldığı alanlarda iki türlü kentle bütünleşme amaçlı çözüm göze çarpmaktadır. Bunlardan birincisi, yapının zemin ve zemin altı kotlarında yer alan etkinlik alanlarıdır. Bu etkinlik alanları aralarında yaya devamlılığı sağlayamadığından birbirlerinden bağımsız etkinlik adacıklarına dönüşmektedir. Bu tür yapı adalarının çevresi araç trafiği ile çevrilidir ve kentsel anlamda bir yaya devamlılığından söz edilmemektedir. İkinci grupta yinen yayaya yönelik işlevleri içeren ancak metro bağlantısı ile de ilişkilendirildiği için kentsel yaya devamlılığının bir anlamda sağlanabildiği türde çözümlerdir (Demirel Eren, 2004).

Karma fonksiyonlu yapılar için, yerleşim kararları verilirken, arsanın ulaşılabilirliği ve kent içinde bulunduğu konum en önemli değerdir. Ağırlıklı olarak kentin, yeni gelişen ve yüksek yapılaşmaya imkân tanıyan bölgelerinde yapılandığı görülmüştür. Kentlerde “prestijli mekânlar” diye tabir edilen ve arsa değeri oldukça yüksek olan, aynı zamanda şehir yaşamının merkezi sayılan bu bölgelerde, karma fonksiyonlu yüksek yapılar yapılmaya başlanmıştır. (Aytıs,1996)

Çevresel Etkileri;

Fonksiyonları ne olursa olsun yüksek binaların yer seçiminde, çevresel etkilerin belirleyici rolü görülmektedir. Komşu binaların durumu, konumu, kentin karakteristik özellikleri çevre dengesi gibi unsurlar dikkatle değerlendirilmeli, yerleşim bölgelerinin

daha önceden oluşmuş dokuları, o kentin tarihsel değeri, yeşil alanları ve kentin altyapısı gibi çevresel etkileri göz önüne alınarak yer seçimine karar verilmelidir. (Ruchelman, 1988).

Yerleşimlerin tarihi çekirdeklerinde yüksek binalar mevcut karakteri bozacağından, pek çok kentte yapımlarına sınırlamalar getirilmiştir. Paris'te, şehrin dışında sonradan oluşturulan La Defense¹ bölgesinde yüksek yapıların yapımına izin verilmiştir. Londra'da ise, yapılacak binaları denetlemek için bir konsey oluşturulmuştur. London City Council isimli bu konsey, Londra'da yapılacak yüksek yapılar için ilkeler koymakta ve bu ilkelere uyulup uyulmadığını denetlemektedir. (Özdeş, 1992)

Kentsel mekân oluşturmada yüksek binalara düşen önemli roller dikkate alındığında, yakın çevresinin, binanın biçiminden, cephe sisteminden, çevresindeki yeşil alanlardan, kamuya açık mekânlarla ilişkisinden ve çevresine yaptığı gölgelenmelerden etkilendiği görülmektedir (Sarı, 2006).

Bazı kentlerin belirli bölümlerinin bazı kentlerin ise tümünün yüksek yapı ile uyuşmayacağı bir gerçektir. Kentlerin yer aldığı doğal çevrenin özellikleri ile çağlar boyunca oluşan yapılaşmalar, mimari ve tarihsel özellikler bir bütün halinde kentin kimliğini oluşturmaktadır. Tarih, mimari ve kentleşme kültürlerinin birlikte oluşturdukları dinamizm ve enerji de o kentin imajını ölümsüzleştiren ana karakterini ortaya çıkarmaktadır. İstanbul, Roma, Siena, San Francisco gibi kentler, bu özgün kişiliğe sahip kimlik sahibi şehirlerdir. (Aytıs, 1996)

Karma fonksiyonlu yüksek yapılarında da inşa edilmesi sürecinde, çevredeki yeşil alanların ve ortak kullanıma açılmış kamu arazilerinin zarar görmemesi de önemli ilkelere biridir. Yüksek binaların zemin katlarında arsaya fazla yayılma sonucu doğal yaşama zarar verebileceği göz önünde tutulmalı, arsanın tümü yapıya ayrılmadan yeşil alan olarak düzenlenmesi sağlanmalıdır. (Öke, 1992)

Yayayı mümkün olduğunca zemin altı, zemin ve zemin üstü kotlara yaymak ve bu farklı kotların olanaklarını kullanarak kente bağlamak, yüksek bina yoğunluğu öngörülen bir çevre için öncelikle bir planlama ilkesi olmalıdır (Demirel Eren, 2004).

Yüksek binaları uygun noktalara konumlandırırken, yakın ve uzak çevresini her yönüyle dikkate almak ve çevre düzenlemelerini de ona göre yapmak gerekmektedir. Mevcut ulaşım ağlarına gerekiyorsa takviye yapılmalı, yoğun yapılaşmanın olduğu özel bölgelerde, önce altyapı ve ulaşım sorunlarının çözümlenmesi ilk şart olarak görülmelidir.

Ulaşım faktörü;

Dünya üzerinde artan nüfus nedeni ile yerleşim bölgelerinin çok hızlı kentleşmesi, belediyenin plan yapma konusunda kentleşme hızının gerisinde kalması ve bu hızla ayak uyduramaması sonucu pek çok kentte önemli altyapı ve ulaşım sorunları yaşanmaktadır. Kişiler üzerinde ciddi fiziksel ve ruhsal rahatsızlıklar meydana getiren ulaşım sorunu, kimi zaman yönetimlerin duyarsızlığı sonucu, kimi zaman araştırma ve planlamalardaki gecikmeler, kimi zaman da mevcut kent dokusuna müdahale edilmemesi nedeniyle çözümsüz kalmakta ve özellikle belirli saatlerde artan aşırı yüklenmeler ulaşım ağında ciddi tıkanmalara sebep olmaktadır. (Erbil, Özaydın ve Ulusay,1989)

Altyapı ve ulaşım sorunlarının yaşandığı yerleşimlerde, kent merkezinde yüksek yapılaşmaya gidilmesinin, mevcut yoğunluğu artıracığı ve tıkanmaları daha da çözümsüz hale getireceği düşünülerek, bu konularda çözüm getirebilecek projeler üretilmeden yüksek yapılaşma konusu gündeme getirmemek gereği ortaya çıkmaktadır. Bu tür olumsuzluklara meydan vermemek için, yüksek binaların konumlandırılmasında, ana ulaşım aksına yakın olmasına ve birden fazla ulaşım seçeneğinin (yeraltı treni, tren, otobüs, deniz ulaşımı... vs.) bulunmasına, özellikle o bölgelerde toplu taşıma sisteminin geliştirilmesine dikkat edilmelidir (Sarı,2006).

Kent merkezlerindeki yapılaşmalar, merkeze yakın olan yerlerde arsa talebinin artmasına sebep olmakta ve bu yerleri daha da değerli hale getirmektedir. Çoğunlukla iş merkezi fonksiyonu olan yüksek binaların da bir prestij ve güç simgesi olarak en seçkin bölgelerde yapılandırılması, o bölgelere ağır bir yük ilavesine neden olmaktadır. (Baransü, 1992)

Altyapı faktörü;

Kentleşmenin en önemli faktörlerden biri olan altyapı sorunu, karşımıza teknik altyapı ve sosyal altyapı olarak iki şekilde çıkmaktadır. Altyapı problemleri, bütün yerleşimlerde ve fonksiyonu ne olursa olsun her türlü binada çok büyük önem taşımakta, bu önem yüksek binalarda katlanarak büyümektedir. Altyapı problemlerinin çözümünde, kent topraklarının dengeli kullanımı sağlandığı takdirde, dikey yerleşimlerde, yatay gelişmeye oranla daha ekonomik çözümler üretilebilmektedir. Bu da ancak imar planlarında yer seçimi, yön ve işlev bölgelerindeki yoğunluk faktörlerinin önceden saptanmış olmasıyla mümkün olabilmektedir. (Ergen, 1989)

Yüksek binalarda gündeme gelen altyapı sorunları, genellikle teknik altyapı başlığı altında işlenmektedir. Teknik altyapı tanımlaması, yol, içme ve kullanma suyu

tesisleri, atık su şebekesi, yağmur suyu drenaj sistemi, elektrik ve telefon hatları, havagazı ve doğalgaz sistemlerini içermektedir. Kentlerin can damarı olan nitelenen altyapı sistemleri, yaşanabilir bir çevre için vazgeçilmez bir unsurdur. (Aytis, 1996)

Altyapı sistemlerinin kapasite belirlenmesinde yapılan yanlış hesaplamalar ve hatalar büyük olumsuz sonuçlara neden olabilmektedir. Yüksek yapının bünyesinde bulunan farklı fonksiyonların ayrı çalışan sistemleri, yüksek yapının altyapıya getirdiği yüklerle birleşince, binanın bulunduğu noktadan çevresine çok daha fazla yük oluşturmaktadır. (Samsunlu, 1992)

Ekoloji faktörü;

Giderek artan nüfus yoğunluğu, kaynak tüketimi ve çevre kirliliğinin gezegenimizin ekolojisini olumsuz yönde etkilediği açıktır. Doğal kaynak akışının önemli düzeyde azalması, insan neslini ve doğada yaşayan diğer canlıların geleceğini tehlikeye sokmaktadır. Doğal kaynakların, gerçekte sanıldığı gibi motorlu araçlar tarafından değil, ağırlıklı olarak yapı sektörü tarafından tüketildiği göz önüne alındığında, sürdürülebilir kalkınmanın ve bu bağlamda sürdürülebilir mimarlığın gelecek nesiller için ne denli önem taşıdığı ortaya çıkmaktadır. (Özgen, 2003)

Yapılarda kaynak kullanımının boyutları söz konusu olduğunda, yüksek binaların ön plana çıktığı açıktır. Gerek yapım, gerekse kullanım sürecinde yüksek binalarda kaynak kullanımı, az ve orta yükseklikteki yapılara oranla artış göstermektedir. Bu artışın yoğunlaştığı alan da, tasarımında ve yapımında teknolojik zorluklar içeren düşey sirkülasyon araçları ve cephe sistemleridir. Günümüzde yüksek binaların çoğu mekanik sistemlerle havalandırılmakta, bu da gerek enerji harcamaları gerekse kullanıcı sağlığı açısından olumsuz sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. (Özgen, 2003)

Hayatımızın %70'inden fazla bir bölümü iç mekânlarda geçmektedir. Bu mekânların, yaşayanların sağlığını, psikolojik ve fizyolojik konforlarını, üretkenliklerini sürdürmeleri mimari tasarımla doğrudan ilişkilidir. İç hava kalitesi (ısı, hava hareketleri, havadaki nem oranı, temiz hava..gibi), aydınlık düzeyi, ve gürültü seviyesi konfor koşulları belirlenirken, konfor koşullarının gerektiği gibi düzenlenmelidir. Enerji krizi ile birlikte, dış ortamdan gelen doğal hava akışının kısıtlanması, benzeri çeşitli enerji tasarruf yöntemleri ve binalarda yapay malzeme kullanımıyla birlikte yüksek katlı binalarda yaşayanlarda görülen belirtiler iç hava kalitesi kavramının gittikçe önem kazanmasını sağlamıştır (Sarı, 2006)

Yüksek yapılarda, havalandırma ve mekanik sistemlerin doğru ve uygun seçilmemesi durumunda da, insan sağlığına zarar verebilecek durumların oluşması söz konusudur. Mekanik sistem, gerekli havalandırma düzeyini sağlayabilmeli,

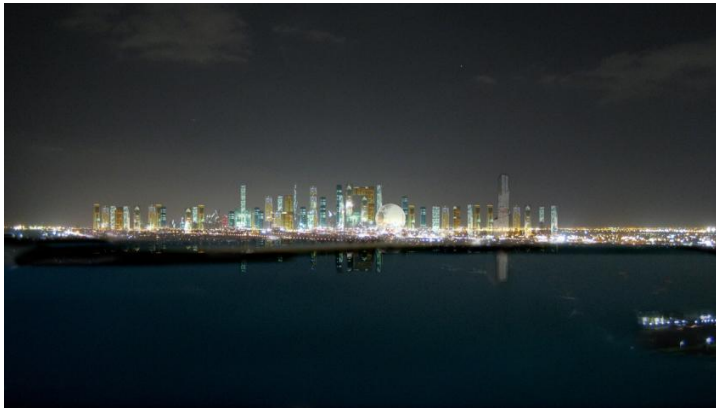
malzeme ve sistem seçiminde zehirli gaz yayan malzemelerin kullanılması engellenmelidir. Halka açık alanlarda (asansör, hol, wc'ler.) ayrı havalandırma yapılmalıdır. Bu sistemlerde bakteri üremesine karşı önlem alınmalı, hava filtreleri, nem düzenleyiciler belirli standartlarda olmalıdır. (Morhayim, 2005)

Çok katlı yapılarda, doğal ortamdan uzaklaşıldığı için peyzajın önemi artmaktadır. Bitkiler, iç ortamlarda oluşan farklı kimyasalların zararlı etkilerini azaltmaktadır. Bitkilerin kullanımı arttırılmalı, peyzaj çeşitli şekillerde yüksek yapıların tasarımında yer almalıdır. (Morhayim, 2005)

Siluet faktörü;

Toplumların doğa ile ilişkilerinin, fiziksel çevrenin oluşmasında tarih boyunca önemli rolleri olmuş ve olmaya devam etmektedir. Karakteristik tarihi özellik taşıyan ve belli kültürel kişiliğe bürünmüş şehirlerde, mevcut değerlerin zarar görmemesi için tarihsel çizgilerin, mevcut kütlelerin, doğal verilerinin algılanma ilkeleri ışığı altında değerlendirilerek yeni yapılaşmaların, bu ilkelerle uyum sağlamasına dikkat edilmelidir. (Karaman, 1989) Şehirlerin siluetleri tarih boyunca değişiklik göstermiştir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, geleceğe yönelik yeni düzenlemeler yapılırken, mevcut değerlerin yitirilmemesine ve yok edilmemesine dikkat etmektir (Sarı, 2006).

Binaların insan ölçeğine göre yapılmasının yanında, pek çok doğal verilerle de uyum sağlayabilmesi, kentsel tasarım için büyük önem kazanmaktadır. Manzaraya yönelmek için yüksek binaların yan yana dizilerek, geri planda kalan normal yükseklikteki binaları ve diğer verileri kapatması, kentsel tasarım ilkelerine göre doğru bir yaklaşım sayılmamaktadır.(Şekil 3.6)



Şekil 3.6 Dubai için düşünülen projelerde oluşan yeni kent silueti

Anıtsal yapılara, kentsel öğelere ve dolayısıyla karakteristik tarihi bir siluete sahip olan şehirlerde, yüksek yapıların yakın çevresinde oluşacak yapılaşmalar için çok

yönlü silüet araştırmalarının yapılması gerekmektedir. Tarihi eserlere yakın yerlerde yapılacaksa, bu değerlere zarar verip vermeyeceği, kentsel merkezden nasıl görünüp görünmediği üzerinde durulmalıdır. Ayrıca, yapılacak yapının, komşularının gelişmesinde engel teşkil edecek bir biçimde konumlanmasına izin verilmemektedir. (Karaman, 1989)

Şehir silüetinde yükselmek, ayırt edici olmaktır. En yüksek olanlar diğerlerini gölgede bırakmaktadır. Böyle bir yarış kent için zarar verici hale gelebilir. Bu binaları, kentsel fonksiyonların dağılımında önemli roller üstlenen bir planlama ve tasarım aracı olarak görmekte yarar vardır.

3.2.1.4. Günümüz Planlama Anlayışı ile Kentsel Dönüşüm Projeleri

Kentsel dönüşüm çalışmalarında planlama, tasarım ve koruma hususlarının uygulama araçları olarak kentsel dönüşüm projeleri için büyük bir öneme sahiptir. Kentsel dönüşüm projeleri, yenileme projelerinde olduğu gibi değişime uğramış yada çöküntü olarak kalan alanları canlandırma, kente ve o kentte yaşıyan insanlara yeni bir kimlik kazandırma amacıyla ortaya çıkmıştır.

Genel olarak, hazırlanan bütün imar kanunu tasarılarında kentsel dönüşüm projelerine ilişkin şu nokta göze çarpmaktadır (Demircioğlu, 2004):

Kentsel dönüşüm projesi; yerleşme ana strateji ve imar planlarında plan kararları getirilen, mevcut yapı stoğunun, kentsel ve kırsal çevrenin standartlarının iyileştirilmesi, sağlıklı, güvenli ve estetik yapı ve çevreler elde edilmesi, doğal, tarihî ve kültürel değerlerin korunması, afet zararlarının azaltılması, yaşam kalitesinin artırılması, yeterli donatı alanlarının oluşturulması amacı ile yapılan sosyal, ekonomik ve fiziksel kararları içeren koruma, kullanma, yenileme, geliştirme, güçlendirme veya tasfiye düzenlemelerinden bir ya da birkaçını kapsayan proje alanları olarak tanımlanmaktadır.

Kentsel yönetimler, kentlerdeki sorunlu alanları kısa zamanda giderebilmek amacıyla, birbirinden bağımsız farklı planlama çalışmalarına gitmekte ve bunun sonucunda oluşan kentin gelişme hedefleri de birbirinden kopuk hale gelmektedir. Bu şekilde uygulamaya geçirilmek istenen dönüşüm projeleri, kolaj kentler yaratmaktadır. Bu noktada parçacı planlama çalışmalarının oluşturduğu en büyük sorun; sosyal, mekânsal ve ekonomik gelişimdeki olumsuzluklardır. Ayrıca kolaj kentler, beraberinde aşağıdaki sorunları da getirmektedir (Erden, 2003):

- Kentsel alanları birbirinden koparıp, parçalanmış alanlar oluşturmaktadır.
- Kentsel alanların yanında, sosyal parçalanmayı da desteklemektedir.

- Uzun dönemli kullanılabilir alanlar yerine, kısa dönemli ve eskimeye açık yeni kullanım alanları yaratmaktadır.

Kentsel dönüşüm projelerinin, kentsel planlamaya önemli katkılarda bulunduğunu kabul eden plancılara göre kentsel dönüşüm projeleri;

- Kentsel yapıyla ilişkilendirilip, buralara yeni işlev getirebilmektedirler.
- Kentin gelişiminde devamlılık sağlamaktadırlar.
- Alandaki toprağın değerini artırabilme kapasiteleri bulunmaktadır.
- Sosyal, fizikî ve ekonomik çevrenin yaşanabilirliğini artırabilmektedirler.

Kentsel dönüşüm projeleri; mevcut alt yapı, mülkiyet durumu, alan yapısı ve alana erişilebilirlik kriterlerine göre seçilecek uygun bir alanda, ihtiyaca daha fazla cevap vermektedir. Ancak parça parça olan bu dönüşüm çalışmalarının, birbirine bağlı ve kentle bütünleşmiş bir görünüme kavuşturulması bakımından stratejik planlama, büyük önem taşımaktadır (Öner, 2007).

Stratejik planlama, kentlerdeki mekânsal, sosyal ve ekonomik gelişmeyi, kentsel yenileme politikaları ve kentsel dönüşüm projeleri ile yönlendirmektedir (Erden, 2003).

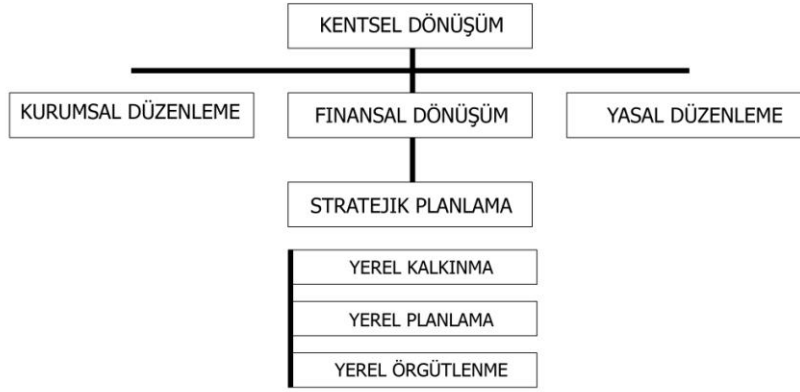
Kentlerin dönüşüm çalışmalarında ele alınabilecek özelliklerin başında; kentin tarihsel gelişimi, yaşayanların sosyal ve kültürel nitelikleri ve kentin gelişim boyutu gelmektedir (Gürel, 2005).

Stratejik planlama, kent için uzun vadeli gelişim hedefi ve kısa dönemli uygulamalara olanak sağlamaktadır. Kent için uzun vadeli gelişim hedeflerini oluştururken hem kamu sektörünü, hem özel sektörü, hem de alan sakinlerinin katılımını isteyen bir planlama şeklidir. Bu şekil, planlama çalışmalarının kabul görmesine uygun bir ortam yaratabilmektedir.

Genel olarak, stratejik planlamanın iki önemli kriteri bulunmaktadır. Bunlardan ilki; kamu kurumları, meslek odaları, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte hazırlanmalıdır. Diğeri, kentin gelecekteki ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte hazırlanması ve veri oluşturmaya uygun nitelik taşımasıdır (Gürel, 2005).

"Stratejik planın temel hedefi ise 3Y olarak adlandırabileceğimiz 'Yerel Kalkınma, Yerel Planlama ve Yerel Örgütlenme' olmalıdır. Yani aşağıdan yukarı ve yukarıdan aşağı karar süreçlerinin de ele alınacağı bir yaklaşım ortaya konulmalıdır (Tablo 3.6) (Göksu, 2004).

Tablo 3.6 Kentsel dönüşüm ve stratejik planlama ilişkisi (Göksu, 2004).



Stratejik planlamanın temel yaklaşımları ise aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (Erden, 2003):

- Uzun vadeli gelişim hedeflerini, kısa vadede geliştirebilecek niteliğe sahip olması,
- Dönüşümü yapılacak olan alanların etkili kullanımını sağlayacak tipte projeleri geliştirebilmesi,
- Hem alan için, hem de alan sakinlerinin geleceği için büyük hedeflere sahip olması,
- Kamu- özel sektör ortaklığı sağlaması,
- Halkın katılımının sağlamasıdır.

Stratejik planlama, kentsel projeleri hazırlanmış olan alanların kente dâhil edilmesi ve kopukluğun giderilmesi bakımından özel bir öneme sahiptir. Burada alanların kente dâhil edilmesi ve parçalar arasındaki kopukluğun giderilmesi, sosyal yönden farklılığı ortadan kaldırmak ve fizikî çevrelerin bağlantısını sağlamak açısından oldukça gereklidir.

3.3. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Dünya ki Yaklaşımları

Dönüşüm projeleri 2000’li yıllarda planlama politikalarının, ticaret ve yaşam politikaların değişmesi ile farklı boyutlara bürünmüştür. Kentsel dönüşüm çalışmalarında birbirinden farklı ve yenilikçi yaklaşımları açıklarken, aşağıdaki dört unsura dikkat etmek gerekmektedir (Erden, 2003).

- Ekonomik yapı,
- Sosyal yapı,

- Fizikî yapı,
- Yönetim yapısı.

Ekonomik yapı, iş olanakları ve kişilerin gelir durumlarıyla ilgilenmektedir. Dönüşümü yapılacak olan alandaki iş alanlarını ve istihdam sayısını artırmaya çalışmaktadır. Dönüşüm politikalarını en çok etkileyen unsur olarak gösterebiliriz. Dünya üzerinde meydana gelebilecek bütün değişim ve dönüşüm eksenli olaylar ekonomik yapıya bağlıdır. Ekonomik yapısı güçlü olan ülkeler diğer ülkelere nazaran daha şanslı olarak görülmektedir. Değişimi ve gelişimi hızı fazla oldukları için sonuca varma olasılığı daha yüksektir.

Sosyal yapı; dönüşümü yapılacak olan alandaki insan ilişkileri yanında eğitim, sağlık, güvenlik, konut ve kamusal hizmetlerin devamlılığı konusunda incelemeler yapmaktadır. Sosyal yapı kendi bünyesinde o bölgenin kültür değerlerini taşımaktadır. Kültür ise kimlik kavramının en iyi savunucu olan ögedir. Değişim ve dönüşümde kimlik çok önemli yere sahiptir.

Fizikî yapı, alan ve çevresinin yanında, altyapı sistemleri, konut sayısı ve ulaşım ağlarının devamlılığını incelemektedir. Eski yerleşkelerde önemli yer tutan ekolojik yapı, değişen teknoloji ve hayat standartları ile eskisi kadar önemsenmemektedir. Fakat buradaki en büyük sorun ilerde doğadan kaynaklanacak büyük sorunlar, bizim doğaya ve fiziki yapıya olan sorumsuzluklarımızdan olacaktır.

Yönetim yapısı, kamu ve halk arasındaki iletişimin ve katılımın sağlanıp sağlanmadığını incelemektedir. Dönüşüm projelerinde yönetim anlayışı ve güçlü bir yönetimin olması çok önemlidir. Bu yönetim özgür, halkın isteklerini karşılayabilecek güçte, herkese eşit mesafede durabilen demokratik bir yönetim sergilemesi gerekmektedir.

Saymış olduğumuz bu unsurlar kendi içlerinde tekil gözükseler de aslında her biri birbirini etkileyen unsurlardır. İyi bir ekonomiye ve iş olanaklarına sahip olan bir alanın sosyal çevresi de bu ekonomiye bağlı olarak değişmekte; alandaki yönetim yapısı da bu kişilerin istekleri ve alanın potansiyeline göre yeni bir uygulama ve katılım çalışmasına gidebilmektedir. Bu durum da fizikî çevrenin, yaşanabilir yaşam mekânlarına dönüştürülmesinde büyük rol oynamaktadır.

İngiltere'de, dönüşüm projelerinin başarılı bir şekilde alana aktarılmasını sağlamak amacıyla, aşağıda verilen üç gündem uygulanmaktadır (Turok, 2004).

- Sosyal açıdan bütünleşme gündemi; karar verme sürecine daha fazla katılımı, grup içinde ve gruplar arasında güven ve işbirliği yaratılmasını,

alandaki öz saygı ve övünç duygularının oluşturulmasını ve kişilere farklılık korkularıyla yüzleşmelerinde ve sosyal, etnik, kültürel çeşitliliğin değerini anlama konularında yardımcı olmayı teşvik etmektedir.

- Kentsel Rönesans gündemi; daha kaliteli kentsel tasarımı, karma mahallelerde yaşayan daha yoğun nüfus, daha temiz caddeleri, daha iyi kamusal alanları, daha az kirliliği, özel ulaşım yerine kamu ulaşımı yoluyla daha az izdihamı teşvik etmektedir.
- Ekonomik büyüme ve rekabetçilik gündemi; üretkenliği ve yenilikçi yöntemleri artırmak ve iş olanakları altyapısını geliştirmek suretiyle kentlerdeki ekonomik ve istihdama ilişkin koşulları iyileştirmekle ilgilenmektedir.

Açıklanan bu gündemler, genel olarak mekânsal ölçekte yenileme ve dönüşüm çalışmalarına tâbi durumdadır. Mekânsal ölçekte yenileme ve dönüşümün en önemli özelliği; yapılması düşünülen ya da yapılmış olan planların kişilere ve fizikî çevreye olan etkilerinin her ölçekte değerlendirilmesi ve oluşturulacak olan politikaların, bu etkilere göre belirlenmesi gerekmektedir (Erden, 2003).

Kentsel dönüşüm çalışmalarında, özellikle alanın işgücü ve ekonomik durumunu arttıran bir planlama çalışması yapılması gerekmekte; bunun yanında, kentin turizm potansiyeline ve fizikî çevredeki iyileştirilme çalışmalarına dikkat edilmesi ve ayrıca alandaki suç oranının da en az seviyeye düşürülmesine çalışılmalıdır (Turok, 2004).

Özel sektör açısından kentsel dönüşüm çalışmalarında, öncelikli olarak işin ticarî boyutu önem kazanmaktadır. Ancak özel sektör, dönüşüm çalışmalarına proje ve uygulama, finans yaratma ve işletme konularında da büyük katkı sağlamaktadır (Kuzu, 2004). Ancak belirlenmiş ana bir çıkar ya da fayda yoksa özel sektörü kentsel dönüşüm çalışmalarına dâhil etmek genelde zor bir faaliyet olarak görülmektedir. Bu sebeple özel sektörü dönüşüm çalışmalarına katmak için; dönüşüm alanlarındaki sorunları, olanak ve çıkar olarak göstermek daha uygun bulunmaktadır. Kısaca; özel sektör açısından kentsel dönüşüm, kamu sektörünün liderlik ve yönlendirici özelliği ile kentlerde yaşanan olumsuzlukları ortadan kaldırmayı ve kişiler için sağlıklı yaşam mekânlarını oluşturmayı hedef alan projeler geliştirebilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

Kentsel dönüşüm alanı içinde ortaklıkların gerekli görülmeye başlamasının birçok nedeni bulunmaktadır. İlk olarak, İngiltere hükümet gündemi, ortaklıkları çok sayıda fon akışına erişim için gerekli bir kıstas olarak belirlemeyi sürdürmektedir. İkinci olarak, sürdürülebilir dönüşüm ilkelerine paralel olarak, dönüşüm eyleminin etkin

biçimde bütüncül, entegre, kapsamlı ve koordineli olmasını sağlamak için, ilgili tüm aktörlerin sürece dahil edilmesini gerekli görmektedir (McCarthy, 2004).

Dünyadan ve Türkiye’den Kentsel Dönüşüm Projesi Örnekleri

Çalışmanın bu bölümünde dünyanın farklı bölgelerinden seçilen örnekler üzerinde yapılan incelemelerle, bu projelerin özellikleri incelenmiştir. Verilen örneklerin çoğunda kıyı bölgelerinde yükselme eğilimi gözlenmektedir. Tarih, konum, büyüklük, önem, köhneme nedenleri, yeniden canlandırma süreci çalışmaları, proje alanları, organizasyon ve maliyetleri bakımında irdelenerek bu uygulamaların mekâna nasıl yansıtılabileceği üzerinde durulmuştur. Örneklerin şehir planlama, kentsel tasarım ve mimarlık disiplinlerini karşılayacak, son yıllardaki uygulamalar olmaları dikkat edilerek seçilmesine özen gösterilmiştir.

İncelen örneklerde kıyı ve kıyı bölgelerin kentin bütünü ile birlikte ele alınmış olması ve projelerin hemen hemen hepsi 2000’li yıllardan sonra yapılan projelerdir. Örnek olarak verilen projelerin bir kısmı gelişimini tamamlamış, bir kısmı uygulama aşamasında bir kısmı ise sadece tasarım aşamasındadır. Çalışmalar arasında en sık rastlana sorunlar işsizlik, uygun olmayan mekân kullanımları, terk edilme, köhneme, izole edilmiş kötü ulaşım bağlantıları ve işlevsizliktir.

3.3.1. Norveç Kentsel Dönüşüm Projesi

İskandinavya Yarımadası'nın batı kesiminde bulunan Norveç; Kuzey Buz Denizi ve Kuzey Denizi kıyıları boyunca 1.800 km uzanan, İsveç ve Finlandiya'yla komşu durumda bulunan, arazideki yükseltileri yaklaşık 2.500 m'yi bulan, ormanlık arazilerden ve vadilerden oluşmuş olan bir ülkedir. Kıyıları, derin fiyortlarla yarılmıştır. Dondurucu bir iklime ve denize kadar inebilen buzullara sahiptir.

Norveç'te; kent alanlarının, şehir merkezine yakın yerlere iskân edilme ve yerleşme talebi yüksek bir seviyede bulunmaktadır. Norveç'teki dönüşüm çalışmaları, kamu-özel sektör ortaklığı ile yürütülmesi bakımından önem taşımaktadır. Dönüşüm alanlarının özellikle bu bölgelerde iskâna açılması sebebiyle, sanayi ve liman kentleri için biçimlendirici bir yapı oluşturulamamıştır (Şekil 3.7) (NUT, 2006).

Planlamalardaki değişiklik ihtiyacı sebebiyle, konut ve ticaret alanları da bu değişiklik istenen alanlara dâhil edilmiştir. Ayrıca iskâna açılması planlanan eski liman alanları da ticaret merkezi kurulması bakımından önemli ve çekici bir kullanım bölgesi olarak görülmektedir. Belediyelerin üzerinde durduğu bu uzun vadeli değişim sebebiyle, kent merkezlerindeki kıyı alanlarının kullanım hedeflerinin ne şekilde geliştirilmesi gerektiği konusunda çalışmalar yapılmaktadır. Bu konuyla ilgili olarak; arazi sahipleri

ve şehir plancıları, beraberce esnek, yöntemli, rasyonel ve verimli planlama şekilleri oluşturmaktadırlar. Kentsel dönüşümde yüksek kalitenin yakalanabilmesi için, finansal problemlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Norveç hükümeti, kişilerden; ekonomik durumları ve genel nüfus artış durumu paralelinde belli bir aidatın alınmasını şart koşturmuştur (NUT, 2006).



Şekil 3.7 Norveç kentsel dönüşüm proje çalışması (www.husbanken.no)

Bölgesel büyüme planları; özel öneriler ve özel gelişim sorumluları, sorumlu girişimler ve fonlar sayesinde planlama etkinlikleri arasına girmiştir. Bu planlar, özel amaçlı olan projelere dayanmaktadır. Planlamalara yakından bağımlı olan dönüşüm projeleri, resmî yasalar ve büyüme anlaşmalarıyla birbirine bağlanmıştır. Bu bağlamda belediyeler, öncelikle altyapı tesislerinin düzenlenmesi işine girmiştir. Kullanıcı ilgisinden oluşan sahiplenme ve sosyal konum ilişkisi, geniş ölçüde dönüşüm fikrine ters düşmektedir. Koşullara bağlı olarak oluşan sahiplenme ve düzen, özellikle karışık bölgelerdeki alanlarla ilgilenmektedir.

Dönüşüm projesinin gerçekleşeceği alan bir kıyı bölgesi olmasından dolayı yeni düşünülen binaların çok katlı binalar olarak tercih edildiği, binaları suyun kenarında, suyun üzerinde yada tamamıyla sudan uzak birimlere ayrıldığını görmekteyiz. Düşünülen yüksek binalar kentin bir sembol ögesi olarak düşünülmesi ve ona göre planlanması yeni planlama politikasını burada da görmekteyiz. Projede dikkat çeken bir diğer konu ise yüksek katlı binaların kıyı bandına sıralanması alçak katlı binaların ise arka taraflarda gruplar halinde sıralanmasıdır.

Büyük ölçekli, oldukça eskimiş sanayi alanlarının; basitleştirilmiş yöntem ve anlaşmalarla dönüşüm alanları için kiraya verilmesi düşünülmektedir. Ancak yine de, tüm dönüşüm alanlarında ihtiyaca cevap verebilecek bir planlama ve malî kaynak araştırmasından önce, dönüşüme girecek şahıs ve şirketlerin, kamu sektörü ile ortaklığa bakış açıları incelenmelidir. Bu konuda, birçok şehir belediyesi, birbirine

benzer yöntem ve planlama çalışmalarını başarıyla yürütmüş ve halen yürütmektedir.

Kentsel dönüşümde, değişimi yasal ve bağlayıcı olarak yerine getirmek için, esnek bir yaklaşım gerekmektedir. Bu konuda gerekli olan etmen; apartman yükseklik ve parsel durumu, yol ağı ve park sistemleri, şehir mesafeleri ve yeşil alanlar arasındaki bağlantının kurulmasıdır (NUT, 2006). (Şekil 3.8)



Şekil 3.8 Norveç kentsel dönüşüm proje çalışması (www.husbanken.no)

Norveç'te konuyla ilgili olarak, belediyeye ait çalışmalar, planlama ve bölgesel büyüme planlarını kapsamaktadır. Dönüşüm projeleri esnek, yasal ve bağlayıcı planların yerine getirilmesinde kolaylıklar sağlamakta ve işin kalitesini pekiştirmektedir. Planlar içinde genel olarak altyapının yeniden inşası ve yenilenmesine duyulan ihtiyaç şart koşulmaktadır (NUT, 2006).

Kentsel dönüşüm alanları, arazi sahipleri ve kullanıcılar arasında, yapısal dayanışma ve değişim hususunda kimi zaman azami oranda değişimleri gerektirmektedir. Ancak Norveç belediyeleri, bu konuda oldukça isteksiz ve kullanım konusunda oldukça baskıcı bir politika yürütmektedir (NUT, 2006).

Kısaca Norveç'te; kentsel dönüşüm planlamalarında ihtiyaçları yönetmek ve şehir kalitesini artırmak yanında, malî kaynakların da uygulanabilirliğinin artırılması gerekmektedir. Dayanışmadaki yeni ve uzlaşmacı formlar, şehir belediyeleri ve reklâm sektörü arasında kurulacak bir malî ortaklık sayesinde, planlama ve etkinliklerin yerine getirilmesinde geniş bir katılımın olması sağlanabilmekte ve bu unsur, ortaklıkların oluşumunu sağlayacak olan akımların devamını getirebilmektedir (NUT, 2006).

3.3.2. Rotterdam

Avrupa'nın en önemli metropoliten alanlarından biri olan Randstad bölgesi içinde kalan ve dünyanın en büyük limanına sahip olan Rotterdam aynı zamanda Avrupa'nın en büyük petro-kimya kompleksini barındırıyor. Kentin 60'lı yıllarda sanayi sektörünün durgunluğa girmesiyle kırılganlaşan ekonomisi daha sonraki yıllarına genel ekonomik durgunluğundan ciddi ölçüde etkileniyor ve ayrıca 70'li yıllardan itibaren artan refah ve mobilizeye ve değişen konut tercihlerine bağlı olarak hızlanan banliyöleşmeyle de sürekli nüfus kaybetmeye başlıyor.

Kentsel Dönüşüm Nedeni

Diğer büyük Avrupa limanlarıyla giderek artan bir yarışmayı sürdürmek zorunda olan Rotterdam'ın 70'li yıllarda tamamen kamu tarafından finanse edilerek uygulanan geniş ölçekli merkez yenileştirme ve liman genişletme projelerine karşın ekonomik yapısındaki kırılganlığın devam ettiği görülüyor. Önemli bir uluslararası lojistik ve ticaret odağı olması dolayısıyla ulusal ekonominin kilit taşı olarak görülen Rotterdam bölgesinin işsizlik, sosyal dışlanma ve konut yetersizliği ile liman faaliyetlerinden kaynaklanan bölgesel ölçekli çevre kirliliği ve ulaşım sorunlarını aşabilmesi ve yansımacı konumunu güçlendirebilmesi amacıyla 80'li yılların ortalarından bu yana izlenen yeni ulusal ve yerel politikaların sonuç vermesiyle Rotterdam tekrar nüfus çekmeye başlayarak tipik bir "yeniden kentleşme" örneği sergiliyor (Şekil 3.9).

Kentsel Dönüşüm Proje Alanları ve Kapsamları

Yarışabilirlik, kalite ve işbirliğinden oluşan temel kavramlardan hareketle ortaya konan yeni politikalar doğrultusunda Rotterdam Metropoliten bölgesi Rijnmond'un mekân planlamasını düzenleyen "ROM-Rijnmond Çerçeve Planı" geliştiriliyor. 47 alt projeden oluşan bu planın temel amacı ülke planlama anlayışında yaşanan, değişiklik doğrultusunda. Metropoliten Bölgenin ekonomik büyümesini ve çevresel kalınışının iyileştirilmesini sürdürülebilir bütünleşmiş bir yaklaşımla ele alarak geliştirmek oluyor.

Çerçeve Plan altında geliştirilen üç büyük ölçekli projeden birini "Kop van Zuid Projesi" oluşturuyor. Bu proje Limanın kullanılmayan bir bölgesini yüksek kaliteli işyerlerinin, mağazaların ve konutların yer aldığı bir kıyı düzenlemesi doğrultusunda yeniden yapılandırmayı amaçlıyor.



Şekil 3.9 Rotterdam / Kop van Zuid Projesi (www.kei-centrum.nl)

Kop van Zuid Projesi

"Kop van Zuid Projesi" Rotterdam kentinin 70'li yıllar boyunca izlediği sosyal öncelikli kentsel politikaların ekonomik krizle beraber sürdürülebilir olmaktan çıkmasıyla yeni yaklaşımlara yönelmesinin tipik bir örneğini oluşturuyor. Bu yönelmede Kent Planlama Müdürlüğü bünyesinde geliştirilen yeni arayış ve görüşlerin önemli etkisi oluyor. Daha önce kentin gelişmesine ilişkin bir vizyona stratejilere sahip olmadan kısa erimli sorunların çözüme dönük olarak çalışan müdürlüğün basına 86 yılında getirilen yetkili kişi köktenci bir anlayış değişikliğine giderek Rotterdam'ın zayıf ve güçlü yanlarını analiz ettikten sonra, kentin gelişmesinde yeni fırsatlar yaratabilecek olası eylem alanlar mı içeren yeni bir vizyon ortaya koyuyor. Bu vizyon doğrultusunda kentin gelişmesine bütüncül bir anlayışla yaklaşan bir politika benimseniyor ve ekonomik etkinlikleri kente çekebilmek için Rotterdam'ın sosyal, yönetsel ve mekansal ortamını iyileştirilmesi girişimleri gündeme getiriliyor, Daha önce kentin karşılaştığı sosyo-ekonomik güçlükleri asabilmek amacıyla yerel yönetimin Kent Konseyi bünyesinde mekansal-ekonomik, sosyal ve yönetsel reform Alt Konseylerinin kurulması yönünde almış olduğu karar Planlama Müdürlüğün yeni stratejik yaklaşımının uygulanabilmesini kolaylaştıran bir ortam sağlamış oluyor ve kentin yönetim kültüründe önemli bir değişime yol açılıyor. (Şekil 3.10)

Benimsenen yeni stratejik yaklaşım çerçevesinde yerel yönetim tarafımdan "Rotterdam'da Yenileştirme" isimli bir politikalar dosyası ile bir Uzmanlar Komitesi tarafımdan "Yeni Rotterdam" isimli bir rapor hazırlanıyor.



Şekil 3.10 Rotterdam / Kop van Zuid Projesi (www.kei-centrum.nl)

Bu belgelerde tanıtılan yeni gelişme vizyonu ulaşılabilirliği arttırmayı, yüksek nitelikli iş ortamları yaratmayı, sanat-kültür-mekânsal çekicilik aracılığı ile metropoliten yaşam ortamının kalitesini yükseltmeyi başlıca hedefler olarak belirliyor. Bu hedeflere ulaşabilmek için çağdaş kent yönetimine dayanan daha girişimci bir yaklaşım, daha pazara dönük bir yönetim örgütlenmesi ve pazar aktörleriyle ve bölgedeki diğer yerel yönetimlerle daha yakın bir işbirliği öneriliyor. Bu yeni gelişme anlayışının halka tanıtılabilmek amacıyla Planlama Müdürlüğü, Rotterdam Kentini Geliştirme Birliği ile işbirliği yaparak yoğun bir tanıtıma kampanyası yürütülüyor.



Şekil 3.11 Rotterdam / Kop van Zuid Projesi (www.kei-centrum.nl)

Liman bölgesinin terk edilmiş Kop van Zuid kesimi yeni hedefler doğrultusunda geliştirilebilecek bir dönüşüm alanı olarak belirleniyor. Kent merkezinin karşısına düşen bu kesimde 70'li yılların geniş kapsamlı kent yenileştirme programı çerçevesinde düşük gelirli guruplar için sosyal konutlar yapılmasını öngörüldüğü, ancak yer seçimine ve finansal sorunlara ilişkin nedenlerle projenin gerçekleştirilemediği biliniyor. Kent çekici olmayan bir bölgesinde yer alan bu kesimin bu defa yüksek kaliteli yeni bir kent bölgesi yaratmak için seçilmesi yaygın bir kuşkuyla karşılanıyor. Bir olumsuz yargıları aşabilmek için güçlü bir planlamaya öncelik veriliyor ve tanınmış, bir uzmana iyi çözümlenmiş ve çekici bir sunuşu olan

bir ana plan hazırlıyor Temel öğeleri kalite, ulaşılabilirlik ve bütünlük olan plan, metro ve tramvay şebekeleriyle sıkı bir bağlantı kurmayı ve karşı kıyıdaki kent merkezine yeni bir köprüyle bağlanmayı öngörüyor. (Şekil 3.11)

Projenin yer aldığı yerleşme çevresinde oturanları temsil eden mahalle örgütleri bunun bir saygınlık projesi olmanın ötesinde işsizliğin yüksek ve gelir düzeyinin düşük olduğu kendi mahallelerine de olumlu katkılarda bulunması gerektiğini savunarak karar süreçlerine katılmak istediklerini belirtiyorlar. Çevrede oturanların dışlayarak geliştirilen benzer projelerde karşılaşılan sorunların bilincinde olan Kent Konseyi bu istekleri dikkate alarak projeye ilgili bir "Sosyal Getiri Programı" geliştirilmesini kararlaştırıyor. Bu program projenin kapsamını çevre yerleşmeler üzerindeki etkilerini de içine alacak biçimde genişletiyor ve bu kesimlerdeki istihdam, eğitim ve iş faaliyetlerine çözümler getirmeyi de projenin hedefleri arasına katıyor.

Projeye kamuoyundan giderek artan ölçüde destek sağlanması idari kademelerden beklenen desteğin alınmasını da kolaylatıyor. Ayrıca taraflar arası ilişkilerin işbirliğine yakın olması şekli olmayan kanalların kullanarak idari desteğin sağlanmasını ve karar almayı hızlandırıyor. Merkezi hükümetin projeye verdiği destekte ise Kop van Zuid Projesinin ulusal düzeyde benimsenen yeni bütünleşmiş planlama anlayışının iyi bir örneğini oluşturması ve bu anlayışını "kilit projesi" olarak kabul edilmesi özellikle etkili oluyor. Bu desteğin sağlanmasında en büyük sorun yatırımcılar açısından sağlayacağı çekicilik ve ulaşılabilirliği kolaylaştırmada oynayacağı rol dolayısıyla büyük önem taşıyan yeni köprü konusunda yaşanıyor.

Kop van Zuid Projesinin ilginç bir özelliği erken bir aşamadan itibaren bazı çekici konaklama, ulaşım ve kültür projelerini devreye sokarak kamuoyunun dikkatini çekmeyi başarabilmesi oluyor. Buna karşılıklı yerel seçimlerden sonra farklı bir iktidar yapısının ortaya çıkmasıyla bazı kilit mevkilere yeni isimlerin gelmesi, çeşitli idari kademelerdeki yetkililerin değişmesi, pazar koşullarında dalgalanmaların yaşanması gibi zamanla değişen koşulların birtakım zorluklara yol açtığı görülüyor. Proje yönetiminin değişen siyasal koşullara uyum sağlamada gösterdiği dikkat ve projenin esnek yapısı sayesinde bu zorluklara bağlı tehlikelerin belli sınırlar içinde tutulabildiği görülüyor.

Kop van Zuid Projesinin ilk taslağı ile uygulamana başlaması arasında geçen yaklaşık yedi yıllık süre içinde Planlama Müdürlüğü, Kent Geliştirme Birliği ve Kent Konseyi içinde yer alan sınırlı sayıda kişinin oluşturduğu ufak bir grup projenin benimsedikleri vizyon doğrultusunda gelişmesini sağlayarak gelişmiş bir liderlik yeteneği ortaya koyuyorlar. Yaşanan tablonun gösterdiği diğer önemli bir gerçek

Rotterdam kentinde yöneticileri sorunlara rutin yaklaşımlar ötesinde bakmaya zorlayarak sürdürülebilir bütüncül yaklaşımları gündeme getiren yeni fikirlerin gelişebildiği bir toplumsal iklimin varlığı oluyor (Şekil 3.12).



Şekil 3.12 Rotterdam / Kop van Zuid Projesi (www.kei-centrum.nl)

3.3.3. Bilbao Kentsel Dönüşüm Projeleri

İspanyanın önemli şehirlerinden olan Bilbao, Bask Bölgesi'nde konumlanmaktadır. Bilbao kenti son yıllarda artan bir ivmeyle pek çok yeni tasarımla kendinden söz ettiren kentler arasına girmektedir. Kentin geçmişine bakıldığında daha çok sanayi, tersane ve çelik imalathanelerinin sembolü olan kentin bu kimliği bugün yeni projelerle adeta geride kalmış durumdadır. Biskay Körfezi kıyısındaki konumu nedeniyle, İspanya'nın dışa açılan bir kapısı konumundadır.(Şekil 3.13)

Kentsel Dönüşüm Nedeni

Dönüşümün nedeni olarak eski bir sanayi bölgesi olan alanların, terk edilmesi ile halkı buraları yeniden isteme arzusu olarak gösterilmektedir. Eski sanayi daha çok Nervión nehri etrafında toplanmıştır. Bu alanlar sanayi politikaların değişmesi ile çöküntü alanlara dönüşmüştür. Nervión nehir bölgenin yeniden gelişiminde, canlanmanın temelinde teknolojiyi kullanmanın gerekliliği, bilgi toplumu olmanın önemine varma, bölge sanayisi ve asıl önemlisi insana yapılan yatırım yatmaktadır. Telekomünikasyon, elektronik ve bilgi teknolojisi alanındaki pek çok sektörün bu bilinci kazanması, firmaların % 90'ının gerekli yatırımları başlatmış olması, yerel endüstriye katkıda bulunmak ve onu küresel dünyaya açmak amacıyla teknoloji parkları ve merkezlerinin kurulması gelişimde rol oynayan önemli adımlar olarak kabul edilebilir.



Şekil 3.13 Bilbao Nervión nehir kıyısında bulunan eski sanayi yerleşmesi

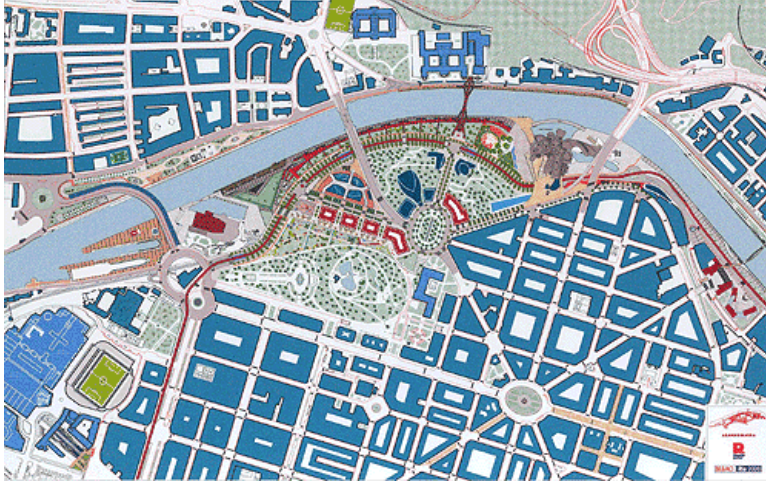
Kentsel Dönüşüm Proje Alanları ve Kapsamları

Bilbao kenti için 1990'lı yıllarda yapılan Abandoibarra ve 2000'li yıllarda yapılan Zorrozaurre dönüşüm projelerini inceleyeceğiz. Bilbao'nun en önemli projelerinden biri olan Abandoibarra kentsel yenileme projesi bölgeye yeni aktiviteler kazandırabilecek kompleksleri kapsamaktadır. Öncelikle pozisyonu nedeniyle, nehir boyunca uzanan bu bölgedeki çalışmaların başında nehri ıslah etmek ve onu yeniden kentin çevresel değerleri arasına katmak geliyor. Aynı yaklaşımı 2000'li yıllarda planlanan Zaha Hadid'in tasarladığı Zorrozaurre dönüşüm projesinde de görmekteyiz.

Abandoibarra Kentsel Dönüşüm Projesi;

Burada hayata geçmesi planlanan çalışmalar arasında, Cesar Pelli'nin yaptığı Master planı izleyerek, 74000 m2 lik ofis, 800 yeni konut, Meksikalı mimar Ricardo Legorreta tarafından uygulanan Sheraton Oteli, Robert Stern tarafından tasarlanan Zubiarte Ticaret ve eğlence Merkezi, Bask Üniversitesi oditoryumu ve Deusto Üniversitesi Kütüphanesi yer almaktadır (Portfolyo, 2004).

Kentsel merkezin üçte ikisinin bahçe ve yeşil alan olarak düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Bu yeşil alan düzenleme çalışmaları arasında Dona Casilda Park'a eklenecek olan Ribera Park 84000 m2 lik yüzölçümü ile başı çekmektedir. Park, nehir boyunca uzanmakta ve Guggenheim Müzesi'ni Euskalduna'ya bağlamaktadır. Bu kentsel yenileme çalışmaları arasında toplam alanı 348.500 m2 olan bölgenin, 73.500 m2 si konut alanına, 13.000 m2 si otele ve 15.000 m2 siyse üniversiteye ayrılmış durumdadır. (Portfolyo, 2004). (Şekil 3.14)



Şekil 3.14. Abandoibarra Kentsel Dönüşüm Projesi

Kıyı bölgelerinde yüksek binalar ile oluşturulan proje bu kapsamda kıyı bandı ve iç kısımlara yönelik daha fazla rekreasyon alanları oluşturulmuştur. Noktasal ve çekim odaklı etkileri ile oluşturulan kütleler ve bu kütlelerin yükselme faktörü nedeni ile oluşturdukları nirengi nokta olma özellikleri nedeniyle nehir boyunca oluşmuş olan köhneme, çöküntü ve yatayda oluşturulan lineer hattı kırmıştır. (Şekil 3.15)



Şekil 3.15. Abandoibarra Kentsel Dönüşüm Projesi

Zorrozaurre Kentsel Dönüşüm Projesi;

Zorrozaurre Nervión nehir kıyısında yer alan ve dönüşümü düşünülen alan ise yarım ada niteliğinde 60 hektar alandan oluşmaktadır. Bölge eski sanayi bölgesi olduğundan ilk projede olduğu gibi bir dönüşüm ile yeniden canlandırılması ve kente dahil edilmesi için dönüşüm projesi yaptırılmıştır. Proje Zaha Hadid tarafından tasarlanmış olup, daha çok ofis ve konut ağırlıklı birimlerden oluşmaktadır.

Proje kapsamında eski liman bölgesine 15000 yeni rezidans, 6000 kişiye istihdam sağlamak için çalışma alanları, laboratuvarlar, stüdyolar ve ofisler tasarlanmıştır. Bölge eski sanayi ve bunu destekleyen ünitelerden dolayı kentin su ile olan ilişkisi

kopmuş olduğundan tasarlanan projede kıyı ile bütünleşen ve insanların dolaşabileceği kıyı bantları ve rekreasyon alanları tasarlanmıştır. (Şekil 3.16)



Şekil 3.16 Zorrozaurre Kentsel Dönüşüm Projesi

Tasarımda dikkat çeken bir nokta da tasarlanan binaların bir lineer denebilecek doğrular ile yarım adacığ parçalanmaları, yeni asklar oluşturmaktır. Oluşturulan küçük ama çağrıcı bu asklar nehirin iki tarafını birbirine bağlamaktadır.



Şekil 3.17 Zorrozaurre Kentsel Dönüşüm Projesi

Bilbao yeniden geliştirme projeleri ağırlıklı olarak özel sektör tarafından yürütölmüş projelerdir. Bilbao'da şehrin gelişimi için hayata geçirilen ve geçirilmekte olan bu projeler amaçları doğrultusunda başarıyı elde etmiş projelerdir. (Portfolyo, 2004) (Şekil 3.17)

3.3.4. Shangai Kentsel Dönüşüm Projesi

Shangai Huangpu Nehri, Shangai şehir merkezini 30 kilometre boyunca içinden geçirir. Huangpu Nehri son elli yıldır gelişme altında olmanın ve nehir fonksiyonlarındaki değişmelerin sonucunda devamlı olarak olağanüstü gelişme fırsatları tecrübe ediyor. (Huang, 1993)



Şekil 3.18 Shangai Huang pu Nehri

1992’de merkezi hükümetin Shangai ’da pazar ekonomisinin yeniden geliştirilmesi yetkisiyle beraber Çin’in ekonomik büyümesinin öncüsü olmuştur. 21. yüzyılın başındaki Shangai için var olan bazı meseleler şehrin artan işçi göçü, büyük servet eşitsizliği ve çevresel bozulma ile başa çıkmak için mücadele gibi meselelerdir. Bu meselelere rağmen gökdelenler ve modern yaşam tarzı sıklıkla Çin’in şu andaki ekonomik kalkınmasının temsili olarak görülmektedir. 2010 Expo fuar aktivitesi bu alanda düzenlenecek olası kentin gelişmesine büyük etki olmaktadır. Bununla beraber Formula 1 Çin Büyük Yarışı ilk kez 26 Eylül 2004’te Shangai Uluslararası Pistinde gerçekleştirildi. (Şekil 3.18)

Kentsel Yenileme Nedeni

Hızlı kentsel büyüme sürecinde, yüksek katlı binalar yoğun nüfuslu şehir merkezinde oluşması ve bu süreçte Huang Pu Limanı gemiler ve botlarla tıkanmış durumda olup kapasitesinin % 140 kadar fazla işle yüklenmiş duruma gelmesi ile birlikte kentin yeniden ele alınma politikası oluştu. Kentsel yeniden yapılanma eski şehirden ve Huang Pu nehrinden uzaklaşmak ve bununla beraber trafik tıkanıklığının hafiflemesiyle sıkı bir şekilde bağlantı kurmak içindir (Huang, 1993). (Şekil 3.19)



Şekil 3.19 Shangai Huang pu Nehri

Dönüşüm Projeleri ve Kapsamları

Shangai kentsel dönüşüm projeleri kent kıyısında yığılan sanayiye uzaklaştırmak ve su ögesini yeşil alanla birleştirip kentsel yaşam kullanımları için açık kıyı alanları geliştirmektir. Shangai' deki kıyı alanı geliştirmesi yeni Pu Dong Alanının metropoliten alandaki Wai Gao Qiao 'dan başlayarak Ving Qiao ve Lujzai deki gelişmeyi kapsar. Şehir merkezinde gelişme, çekirdek alandan başlayan Huang Pu nehir kenarı gelişmesini içerir.

Pu Dong gelişimi,

Pu Dong gelişmesi kentsel nehir-geçiş biçimlenmesi ile beraber şehir merkezindeki yoğunluğu şu yollarla azalacağı düşünülmektedir; (Şekil 3.20).

- Geniş yerleşim alanlarına ve iş merkezlerinin yanlarına rekreasyon alanlarına yer vermek.
- Nehrin özelliklerini ve rekreasyonu geliştirmek için üç ana su kenarı parkı oluşturmak.(Huang,1993)

Huang Pu Nehri Kıyı Alam Gelişimi

Huang Pu Nehri kıyı alanı gelişimi Shangai kıyı alanı gelişimi için kritik bir mesele olmuştur. Yönetim Huang Pu nehrî kıyı alanı gelişimi için Lujiazui Merkezi ve kuzey-güney koridoru ve Nan Pu projelerini başlangıç projeleri olarak geliştirmeye karar vermiştir. Bu karar nehir-geçiş trafiği ihtiyaçları ve sel duvarının güçlendirilmesinin düşünülmesi ile daha fazla yabancı yatırımın çekilmesi için karar verildi. Lujiazui Merkezi şehrin coğrafi, trafik ve görsel odağı, doğu-batı mimari aksın bitimi ve en can alıcı bölümü, bunlarla beraber Yeni Pu Dong geliştirme alanındaki anahtar bağlantıdır. Bu merkez içindeki projelerin yapılanması konut, yol ve Pu Dong alanındaki trafiği çözüyordu. 1.7 kilometre karelik Lujiazui Merkezi yönetim, finans, ticaret, teknoloji, bilgi ve konut alanları için 3 milyon metrekarelik toplam kat alanı ile

beraber yüksek katlı kompleksleri içerir. (Shangai Lujiazui Master Plan, 2001) (Şekil 3.21).



Şekil 3.20 Shangai Kentsel Dönüşüm Projesi

Ana kentsel tasarım konseptleri;

- Ulaşım sistemleri ağının birleştirilmesi,
- Kentsel alanlarının konsept olarak yapısı- Merkezi İş Bölgesi(CBD), kıyı alanı, yaya alanları ve yapılaşmamış alanlar,
- Kentsel organizasyonu ve arazi değerlerini tanımlayan bölgeleme konsepti. (Shangai Lujiazui Master Plan, 2001)

Kentsel Fonksiyonlar;

- | | |
|---------------------------------|---------------|
| • Ofisler ve Alışveriş alanları | 4.303.000 m2, |
| • Konut alanları | 160.000 m2, |
| • Teknik alanlar | 250.000 m2. |



Şekil 3.21 Shangai Kentsel Dönüşüm Projesi

3.3.5. Valencia Del Mar Kentsel Dönüşüm Projesi

İspanya'nın üçüncü büyük şehri ve Costa del Azahar'da bir endüstri merkezi olan Valencia kenti, meydanları ve kıyı bölgelerinde yapılan tekne yarışları ile ünlü olan bir kenttir. Şehirde özellikle Turia bahçeleri önemli bir yere sahip bir alandır. Bu Parkın içinde çocuk oyun alanları, bir çeşme ve spor kompleksleri bulunmaktadır. Kıyı bölgesinde endüstrinin fazla olması ve liman kenti olmasından dolayı, halkın bu bölgelere olan ilgisini azalmaktadır. (Şekil 3.22)

Kentsel Yenileme Nedeni

2007 senesinde İspanya'nın Valencia kentinde düzenlenecek 32. Amerika Tekne Yarışları Kupası nedeniyle deniz kıyısı ve çevresinde yeni kentsel düzenlemeler uygulanması, deniz ve kentin buluşma noktası olan bu alanlara yeni açılımlar ve fonksiyonlar kazandırılması hedeflenmekte. Buradan hareketle düzenlenen uluslararası yarışma, tekne yarışları süresince de hizmet verecek, içinde Valencia kentinin eski liman fonksiyonlarını ve deniz bölgelerini kapsayan 350.000m²'lik bir alanın düzenlenmesi için fikir projeleri elde etmeyi hedefliyor. Hedeflenen projede kültürel ve sosyal etkinlikleri destekleyici birimler, fuar alanları, alışveriş ve büro alanları ile toplam 1,5 milyon m² kapalı alanı kapsayacak bir çalışma istenmektedir. Projede dikkat çeken bir diğer nokta ise, kara-su yüzey alanının artırılması istenmektedir. Bu şekilde daha çok suyu kullanma yoluna gidileceği anlaşılmaktadır.



Şekil 3.22 Valencia Del Mar Proje Alanı

Dönüşüm Projeleri ve Kapsamları

Bu yarışma kentin liman bölgesinde kentsel bir program oluşturmak ve şehirle denizi bu program çerçevesinden buluşturmak için önemli bir adım oluşturdu. Mimarlardan

böyle bir programlama anlayışı ve çözümleri bekleyen yarışma ayrıca tasarımlarda kentin dinamizmini ortaya çıkartan, kentsel doku, kavramlarla uyum içinde ve ekonomik, tarihi ve kültürel potansiyelleri yansıtan tasarımlar elde etmeyi amaçlıyordu. (Şekil 3.23)

Valencia Del Mar 2007 proje yarışmasının amaçlarını sayarsak;

1- Projenin kendini kabul ettiren ve plastik etkisinin yüksek olması, uygulanacak alana adaptasyonun iyi olması, uygulama ve koordinasyon aktivitelerinde ekonomik önelleri iyi olan bir projeye ihtiyaç duyulmaktadır.

- Amerika Cup yelken oyunlarına hitap edecek aktivite mekânlara imkân verecek tasarımlar,
- Valencia kenti imar planlarına ve yapılan kontrada uygun tasarımların olması,
- Yelken ve diğer su oyunları branş alanlarını destekleyici, değerini arttırıcı ve tatbikatta ekonomik ve seri bir tasarım olgusunun olması,
- Plan, tasarım, uygulama, finansal alt yapı ile liman tesisleri için gerekli branşları destekleyici, ileriye dönük kent ekonomisine katkı sağlayacak ve yeni yapılan mekânla kente yeni bir istihdam alanı oluşturacak tasarımların yapılması,
- İşletmesi ile birlikte alt yapısı tamamlanmış, kent kurallarına uygun bir yat liman tasarlanması.



Şekil 3.23 Valencia Del Mar Proje Alanı

2- Yapılacak olan yeni birimlerin planlama, tasarım ve uygulama aşamasında Consorcio Valencia işletme grubunu destekleyici ve buna benzer diğer grupları da teşvik edici bir temele oturması,

Valencia del Mar - Marina Real Juan Carlos I olarak adlandırılacak olan bu bölge için açılan yarışma hem UIA hem de Consorcio Valencia 2007 projesi tarafından desteklenmektedir.

Açılan yarışmaya dünyaca ünlü mimarlar katılmıştır. Yarışma için verilen ödül, yarışmanın ne kadar ciddi olduğunu gösteren bir etkidir. Yarışma kurulu 600 sayfadan oluşan yarışma kitapçığı oluşturmuş, mevcut durum analizleri, kullanılan binalar, atıl durumda kalmış binalar, atıl durumda kalmış binaların nasıl kullanılması gerektiği, Valencia kentinin tarihi, kent oluşum süreçleri, kentin su ile ola ilişkisi, sanayileşme süreci ve kalkın politikalarında bu sanayinin 2000'lı yıllarda kente artık bir külfet oluşturduğu, bu külfetin oluşturulacak projelerde hızlı, ekonomik ve bölgenin kalkınması için düşünülen diğer projeler ile paralel bir şekilde yürütülmesi istenmektedir. Bu kapsamda hazırlanan rapor mekânın bütün özelliklerini yarışmacılara sunmuştur. (Şekil 3.24)

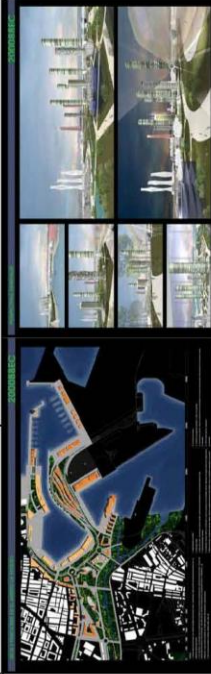


Şekil 3.24 Valencia Del Mar Proje Alanı

Van Gerkan ve Ekibi;

İspanya'nın üçüncü büyük kenti Valensiya gelenekleri zengin bir liman kenti. Akdeniz'e ulaşımı ise tanker tarlaları, demiryolları ve çoktan eski-leşmiş liman endüstrisi ile engellenmiş durumda. Eski liman alanının yakın zamanda iyileştirilmesi sonucu kent denize açılmak için bir kentsel planlama kavramı arayışı içinde olan kent 2006 yılında açılan yarışma ile bunu aramaktadır.

Tablo 3.7 Valencia Del Mar Yarışmasına Katılan Projeler

Valencia Del Mar, Juan Carlos - Marina				Proje Yarışması	
D	TASARIM EKİBİ	İMAJ	KONSEPT	PROJE	DEĞERLENDİRME
1	VAN GERKAN GMP		Tamamlanmamış bir kentsel aks olan "Avenida de Francia" limana doğru uzatılacak ve bir nişangir noktası olarak tasarlanan V-biçimli bir bina ile sonlanıyor. GMP bu skatürün Rodos neykei ve İstendeyre Feneri gibi kentin girişini işaretleyerek Valensya'nın amblemli önamsını düşünlölüyor.	Limn struktölürleri de kültürel aktivitelere ve etkinlikler için kullanılabilir. Klask kentsel planlama yaklaşımları oışan projede konular, parklar ve kültürel işlevler kazandırılmış tanımlı binalar endüstriyel limanın yeni yapıyla iç içe tasarlanmıştır.	Jurinin değeriendirme raporlarında da geçtiği gibi, Valenscia kentine sembol olma niteliği taşıyan yeni bir yaklaşım beklenmektedir. Proje yeni planlama anlayışı ile kıyı ve kıyı bölgelerinde yükselme faktörünü en etkin biçimde bize göstermektedir.
2	JEAN NOUVEL		Valencia kentinin en öneli kentsel aksı olan "Avenida de Francia" kıyı ile bağlan noktasında yüksek binalar ile donatılıp, yüksek binaların vermiş olduğu avantajla sayesinde daha çok rekreasyon alanları elde etmektedir. Bu aksın sonunda su üzerinde Valenscia sembol niteliği taşıyacak bir yüksek bina ile sonlanarak istenmektedir.	Kentsel aks alanın sıralan yüksek binalar ile ois, konu ve alışveriş alanları sağlanmaktadır. Bu sağana alan orta merkeze yer alması ve şehrin yeni çekim merkezi olarak kullunir hale gelmesi için yüksek bina ve yeşil öğeleri ile donatılmıştır. Kaan diğer alanlarda yat liman özelliğini taşıyan ve bu tonksyönü destekleyen mekanlar oluşturulmuştur.	Yüksek binaların bir merkezde toplanması, oluşturulan yeni merkez ve çekim kuvveti ve yeşil alanlara daha çok yer açma ogusu ve şehrin semolu olma özelliği taşıyacak bir yüksek binanın deniz üzerinde konumlandırılması pozitif tasarımlar olarak görülmektedir. Yükselme faktörünün rekreasyon alanlarına sağladığı fayda ve çekim olma özelliği bu projede en iyi hissedilen tasrım kriterleridir.
3	LUIS ALANSO		Kentinin en öneli kentsel aksı olan "Avenida de Francia" kıyı ile bağlan noktasında yüksek binalar ile donatılıp, yüksek binaların vermiş olduğu avantajla sayesinde daha çok rekreasyon alanları elde etmektedir. Aynı ekli ile kıyı bölgelerinde de oluşan yükselme etkisi v burun deniz üzerinde de olası tsaralanmıştır.	Kentsel aks alanın sıralan yüksek binalar ile ois, konu ve alışveriş alanları sağlanmaktadır. Bu sağana alan orta merkeze yer alması ve şehrin yeni çekim merkezi olarak kullunir hale gelmesi için yüksek bina ve yeşil öğeleri ile donatılmıştır. Kaan diğer alanlarda yat liman özelliğini taşıyan ve bu tonksyönü destekleyen mekanlar oluşturulmuştur.	Oluşturulan yeni merkezde yüksek binaların oluşturulması ve çekim kuvveti ve yeşil alanlara daha çok yer açma ogusu ve şehrin semolu olma özelliği taşıyacak bir yüksek binanın deniz üzerinde konumlandırılması pozitif tasarımlar olarak görülmektedir. Oluşturulan yüksek bina adedi merkeze de kaynaklara ve çekim merkezi oluşurmadaki saptmalara neden olmaktadır.
4	CMD DOMINGO		Tasarımda kentinin en öneli kentsel aksı olan "Avenida de Francia" kıyı ile bağlan noktasında yüksek binalar yerine doğa ile bütünleşen alt kot üst kot ve yükselme eğrisinin topografya ile uyumunu sorgıleyen bir tasarımla proje yaklaşılmıştır. Oluşturulan alanlar, ara kesiletki mekan ogusu ile Valenscia kentine yeni bir dinamizm katması beklenmektedir.	Yeşil ile kentin daha iyi kullanılması güdülmektedir. Oluşturulan yeni topografik yapı ile zemin altı, zemin ve zemin üstü kavranmalarının yeniden tartışılacağı bir proje örneği ile karşımıza çıkmaktadır. Çıkan mekanlarda zemin altında otomatik, sinema ve alışveriş mekamları, zemin korunda daha çok sosyal ve kültürel etkinlikler, zemin üst korunda ise daha çok rekreasyon alanları düşünülmüştür.	Projele yeşil ile kentin daha iyi kullanılması güdülmektedir. Oluşturulan yeni topografik yapı ile zemin altı, zemin ve zemin üstü kavranmalarının yeniden tartışılacağı bir proje örneği ile karşımıza çıkmaktadır. Çıkan mekanlarda zemin altında otomatik, sinema ve alışveriş mekamları, zemin korunda daha çok sosyal ve kültürel etkinlikler, zemin üst korunda ise daha çok rekreasyon alanları düşünülmüştür.

Açılan yarışmaya 'Valencia del Mar' ismini verdiler. (Şekil 3.25)



Şekil 3.25. Valencia Del Mar Yarışması Van Gerkan' ın Projesi

GMP 'nin birincilik ödülü alan projesi yeni kentsel ve liman peyzajının yaratımını ayrı aşamalarda yapılmasını öngören bir master plan. Tamamlanmamış bir kentsel aks olan "Avenida de Francia" limana doğru uzatılacak ve bir nirengi noktası olarak tasarlanan V-biçimli bir bina ile sonlanacak.

GMP bu strüktürün Rodos heykeli ve İskenderiye Feneri gibi kentin girişini işaretleyerek Valensiya'nın amblemi olmasını düşünüyor. Projede Turia Nehri'nin çizgisel bir parka dönüşmüş önceki yatağının yeni açılan kanallarla tekrar su ile işler hale gelmesi tasarlanıyor. Liman strüktürleri de kültürel aktiviteler ve etkinlikler için kullanılabilir. Klasik kentsel planlama yaklaşımları ile Profesör Volkwin Marg ve planlama takımının oluşturduğu projede konutlar, parklar ve kültürel işlevler kazandırılmış tarihi binalar endüstriyel limanın yeni yapısıyla içice tasarlanmış. Valensiya şehri liman bölgesinin tasarımını hızlıca ilerletmek istiyor ve GMP-Jean Nouvel ortaklığında bir proje geliştirilmesini talep ediyor. (Şekil 3.26)

Projenin dünya üzerinde etkisin büyük olduğu konuşulmakla beraber hakkında bu cümleler geçmektedir. "Uzakdoğu'da Çin'de ve Tayvan'da, Almanya'da Hamburg'daki ikonik öğeleri güçlü peyzajlarla yeniden tasarlanan limanlarına biri daha eklendiği söylenmektedir. İspanya, Valensiya." (Arkitera, 2006). (Şekil 3.27)



Şekil 3.26 Valencia Del Mar Yarişması Van Gerkan'ın Projesi



Şekil 3.27 Valencia Del Mar Yarişması Van Gerkan'ın Projesi

3.3.6. St. Petersburg Gazprom Center

Rusya'nın St. Petersburg tarihi şehri 300 yıl önce Muhteşem Pedro tarafından bir emirle kurulmasının ardından çok önemli bir mimari birikime sahip olarak günümüze kadar değişimler geçirilmeden gelebilmiş bir şehir. Merkezindeki çok yoğun tarihi doku Unesco'nun 'Dünya Anıtı' olarak korunması gerekenleri arasında yer buluyor. Şehir için yasal olan yapı yüksekliği sınırı yaklaşık 125 metre.

300 sene önce Muhteşem Pedro tarafından 120 metrenin biraz üzerinde inşa edilen Peter ve Paul Katedrali'nin üzerine yeni yapılması düşünülen Gazprom Center'ın yüksekliği 400 metre olarak düşünülmektedir.

Kentsel Yenileme Nedeni

Kentsel yenileme nedeni olarak Gazprom şirketinin yeni bir kurumsal binaya kavuşma isteği olarak kısaca özetleyebiliriz. Yapılacak bu bina tarihi değerleri olan St. Petersburg için çok yüksek ve çok gösterişli olduğu denilmektedir.

Rus doğalgaz tekeli Gazprom St. Petersburg kentinde 600 milyon dolara ofis binası inşa etmeyi planlamaktadır. Bu proje modern Rusya'nın en hırslı projelerinden birisi olarak kabul edilmekle beraber, St. Petersburg Valisi de Matyivenko' ya göre dünyanın en büyük doğalgaz şirketinin kente yatırımı yalnızca bir gökdelen inşasının ötesine geçecek ve çok daha büyük bir değer kazanacak görüşündedir. Bu yaklaşımlar dünya miras listesinde olan Pt. Petersburg için endişe verici olarak nitelendirilmektedir.

Dönüşüm Projeleri ve Kapsamları

Rusya'nın en büyük şirketi Gazprom, korumacıların ve şehir sakinlerinin, projenin mimarı kim olursa olsun şehrin mimarisini bozacağı tartışmaları devam etmektedir. RMJM'in kazanan önerisi, burgulu bir cam kule ve Neva Nehri üzerinde, şehrin en önemli anıtlarından biri olan Smoly Katedrali'nin karşısındaki bir arazi üzerine inşa edilecek bir iş ve konut merkezinden oluşuyor. Şu anki tasarımıyla, 300 sene önce Muhteşem Pedro tarafından 120 metrenin biraz üzerinde inşa edilen Peter ve Paul Katedrali'nin üzerine 400 metresiyle yükseliyor (Steven Lee Myers).

“Bu yeni proje, yeni ve modern bir medeniyette yaşayan St. Petersburg için yeni bir zihniyete hayat verecek” diyen proje mimarı Mr. Miller, şehrin valisi Valentina I. Matviyenko ile birlikte görünerek. “Şehirde yaşayanlar yeni ekonominin nabzını, yani çağdaş dünyanın nabzını hissedecekler .” açıklamaları ile kapitalizmin önderliğinde her zaman bir malzeme olan mimaride sürüklemektedir (Steven Lee Myers, 2006).

Açılan yarışmaya; Paris'ten Jean Nouvel'i; Roma'dan Massimiliano Fuksas'ı; İsviçre'den Jacques Herzog ve Pierre de Meuron'u; Rotterdam'dan Rem Koolhaas'ı; ve Berlin'den Daniel Libeskind'inin ve yarışmayı kazanan İngiltere'den Mr. Miller ile birlikte toplam altı mimar katılmıştır.

Seçim panelinde de uzlaşmazlıklar sürüyordu. Jüri olarak davet edilen Japon mimar Kisho Kurokawa, Cuma günü, St. Petersburg silüetini daha alçak bir ölçekte koruyan ve incelenen tüm projelere karşı çıkan iki sayfalık bir rapor okudu. Daha sonra jüriden istifa etti ve oradan ayrıldı. Daha sonra kendisiyle yapılan bir telefon söyleşisi esnasında, şehrin mevcut bina yükseklik limitinin “eski şehrin kültürel değerinin korunması adına en hassas konu olduğunu” söyledi (Steven Lee Myers).

RMJM'in kazandığı proje;

RMJM'in İngiltere'deki müdürü, Tony Kettle, tasarladıkları kulenin, özellikle şehrin vurgu yapan yükseklikleri ve Barok mimari etkisini uyandırarak, St. Petersburg'un silueti göz önünde bulundurularak tasarlandığını söyledi. Ve "Biz zarifçe göğü delen yeni bir kule oluşturduk" dedi. "Büyük firmalar gelmezse, şehri finansal ve ekonomik bir merkeze dönüştürmezsek, hiç bir zaman bu kaynaklara sahip olmayacağız ve şehrin merkezindeki emsalsiz mimari miras gözlerimizin önünde sessizce dağılacak" (Kettle T, 2006, Arkitera 2006). (Şekil 3.28)



Şekil 3.28. St. Petersburg Gazprom Center Projesi

Gazprom City, diğer pek çoklarıyla birlikte, gazla ateşlenmiş bir alev, bir DNA ipciği ve yüksek ökçeli bir kadın ayakkabısını anımsatan stilistik modern binalar kompleksi önerisi, Neva Nehri'nin tarihi alanında Barok Smoly Katedrali'nin karşısında yer alacak olması kent halkını biraz tedirgin etmektedir (Steven Lee Myers, 2006).

Tasarlanan binanın ana kulesi şehrin en meşhur yapılarından üç veya dört kat daha yüksek olması Hermitage Müzesi direktörüyle, yerel Mimarlar Birliği başkanından kızgın protestolar alan bir arazi değişimi olarak görülmektedir (Arkitera, 2007).

Önerileri savunanlar, projenin, daima Moskova'nın gölgesinde hizmet vermiş bir şehir için gerekli bir ekonomik katkı sağlayacağını söyleseler de, eleştirmenler daha iyi bir yol bulunabileceği görüşünde. "Saf altından dahi yapılmış olsaydı" diyor, St. Petersburg Mimarlar Birliği Başkanı Vladimir V. Popov, "yine de şehri öldürdü."

Gazprom kendisi için, 18 inci yüzyılın başında Rusya'nın başkenti ve "Batı'ya açılan penceresi" olması için bir emirle şehri inşa ettiren Muhteşem Pedro'nun mirasını

sahiplenmiş görmekle birlikte yapılan eleştirilere dikkate almadan bu çalışmayı yapmaktadır.

Tablo 3.8. St. Petersburg Gazprom Center Yarışması Katılan Projeler

St. Petersburg Gazprom Center		Proje Yarışması	
D	TASARIM EKİBİ	İMAJ	DEĞERLENDİRME
1	RMJM		RMJM grubu ise tasarımlarını yüksek yapıda Petersburg için eski bir değeri olan sembolden hareket ederek spiral, burgulu ve sızılı bir bina tasarlamışlardır. Tasarlan bu yapının ucunu mızrak ucuna benzeten tasarımcılar, bu spiral olgu ile kente yeni bir dinamik katacaklarını ilermektedirler. Projedeki yüksek bina cephesinde kullanılan camların refleksiyon etkisinin çok almasından dolayı St.Peterburg'un gökyüzünü değiştirecek güce sahip olduğu vurgulanmaktadır. Diğer projelere oranla bakıldığında yükselme faktörüne yeni bir anlayış ve bakış açısı getirmediği anlaşılmaktadır. Kullanılan malzeme binanın yukarı doğru sivrileme ve spiral etidi ile mevcut oluşturulan etdi azalış durumdadır. Binanın kendi etrafından dönmüşsinin az olması söylenemez ama binanın yüksek olması nedeni ile bu hissedilmektedir.
2	JEAN NOUVEL		Jean Nouvel'in tasarlamış olduğu yapı diğer binalara oranla daha komplice ve diğer projeleri kapsadığı söylenmektedir. Yükselme olgusunu yalaya taşıyan mimar bu yaklaşım ile yeni bir bakış açısı geliştirmektedir. OMA'nın projesi ile karşılaştırıldığında rasyonel hatları çekirdekleri dikkat çekmekle beraber, yüksek yapıların en önemli mekanı olan ekirdik formunu bir kule olarak kullup katları bunları aşması ise projeyi farklı kalan yapılarından bir kaçıdır Bu yaklaşım ile yükselenin yataıda da olabileceğinitasarımcı bize göstermişti. Projede beş kule kullanılan tasarımcı, bu kulelerden üç tanesini bina boyutundan daha yüksek yapıarak kente bulunan kulelere gönderme yapmaktadır. Tasarlana bu yaklaşım binanın farkı ögeere benzetilmesine neden olmuştur. Binanın bir genil olup önündeki denize yüzler olarak gösterilmekte, çekirdek kuleleri ise geminin direkleri olarak görülmektedir.
3	LIBESKIND		Libeskind'in tasarlamış olduğu projede cepheye camın bükülme ve eğilme konsepti ile yaklaşmıştır. Bu yaklaşımın yanında cam bir heykel özelliği taşımasını isteyen tasarımcı bunu iki katman olarak görmektedir. Proje kendini hem doguya hem de batıya çevirmekle beraber Petersburg gibi bir merkeze bu heykeli dikerek bunu göstermek istemiştir Tasarımcı camdan bir heykel ile cama irrasyonel eğrisel formlar vererek yükselme faktörüne dogulu bir yaklaşım getirmiştir. Artık bu yaklaşım ile birlikte yükselmenin sadece dikey ekseni olmayıp, yatay ekseni kaymış olduğu ve oluşan formların bir heykel taşıyan yapımış oldu heykeller ile bo ölçülebilir plastik elyaz sahip olasıdır.Tasarımcıyı irrasyonel kırkaları ile tanıyan insanlar bu yaklaşımı ile biran leredüde düşümler bile ortaya çıkan cam heykelden etkilenmediler değil.
4	MAKSİMYANOF UKSAS		Fukas'ın tasarlamış olduğu bina tekl, nazik kıvrımlı bir kipten oluşmaktadır. Bu kılıp bir girabada benzetilmekte beraber vermiş olduğu dinamizm sayesinde dönme etkisini devam ettirdiği göz önünde her zaman carlanmaktadır. Bu kerrn ve dinamizm biz doğanın kendisine müdahale ediliğinde gösterdiği dirençten biri olan girdabi andarak çevreye gönderme yaptığını tasarımcı söylemektedir. Yaklaşım ile cepheye soft ve yumuşak bir lanaj oluşturulmuştur. Tasarlanan yüksek bina teklı brakılmıyarak yanına daha az katlı ve aynı karakterde binalar ile desteklenmektedir. Cepheye yeni bir aranın getirdiği farklılaşma sayesinde nasık ve soft bir yapı ortaya çıkmıştır.Yüksel kulelei ile lanına kente farklıve dinamizm katacak bir kule önerisi olarak görülebilit.
5	CMD DOMINGO		OMA tasarlamaa dikkörtgen boklar kullanarak bunların hareket ve duşuqları ile yükselme yeni bir bakış açısı getirmektedir. Modüler olarak oluşan bu formlar ile kesin ve aynı mekanlar oluşturmuştur. Uygulaması ve tatbiki sıra dışı olan bu yaklaşım, eski şehirlerde yükselme için yeni bir strüktür oluşturabilme potansiyeline sahiptir. Yüksek bina olarak bakıldığında farklı bir etdi oluşturduğu aşıkardır. Rasyonel kütlelerin kendi aralarında oluşturduğu etki ve mekanlar diğer örneklerden farklıdır. Uygulaması ise, yüksek binaların en zor tarafı olarak kabul edilir, diğer projelere oranla daha kolay gözükmektedir. Cephesinde kullanılan kapalı ise yanışma özelliğinden dolayı tarihi kendi yansıtmaktadır.
6	HERZOG ve DE MEURON		Herzog ve De Meuron yapmış oldukları tasarımda tipik,organik ve sarmal bir yapıya sahip tasarımları ile yükselmede farklılaşma oluşturmak istemişlerdir. Oluşturan sarmal yapı yer altına inmek isteyen bir delici malakad andırmaktadır. Tasarımlarını bilin yüksek binalarda farklılaşmaya gitmek isteyen bu grup, Petersburg gibi tarihi değeri yüksek olan kuleleri ile meşhur olan bir yere formal ve plastik etkisi yüksek bir sahneye brakmak istemişlerdir. Bu bağlamda bakarsak şehir gerçekten farklı bir yüksek yapıya ihtiyacı duym aklamdır. Yapılan yarışmada ve kamu oyunda da bu çok tartışılmıştır.

Sunulan bu proje diğer projelere oranla kente katkı sağlamak yerine kentin kendine has değerlerini almakla kalmayıp, kente aşırı bir yük, alt yapı ve üst yapıyı zorlayıcı yeni fonksiyonlar getirmektedir. Dünya üzerinde yer alan örneklerde kıyı ve kıyı bölgelerinde meydana gelen çöküntü alanlarında oluşturulan projeler kentle birlikte bir olumlu bir değişime neden olmaktadır. Fakat bu örnekte ise tam tersi gerçekleşmeye başlamıştır. Kenti iyileştirmek yerine olumsuz nedenlere, ilerisi için gerisi dönüşümü olmayacak kararlara itmektedir.

3.3.7. Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi

İstanbul'un plansız büyümesinin önüne geçilmesi, yeni imar ve ulaşım master planlarının oluşturulması amacıyla Mart 2005 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde kurulan Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP), Kartal'daki merkezî iş alanları ile Küçükçekmece Gölü ile deniz arasındaki kumsalda öngörülen rekreasyon alanlarında dünyaca tanınmış 6 mimara teklif proje hazırlatmıştır. Temmuz 2005'deki Dünya Mimarlık Kongresi'nin de konuklarından **Zaha Hadid, Massimiliano Fuksas ve Kisho Kurokawa**, Kartal MİA ve Pendik kıyı kesimi için; **Kengo Kuma, Ken Yeang ve Winy Maas** önderliğindeki Hollandalı **MVRDV grubu** ise Küçükçekmece kumsalında kentsel dönüşüm projeleri hazırladılar.

Irak asıllı mimar Zaha Hadid'in hazırladığı Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi, Kartal ve Pendik için geometrik şekillerde oluşan yeni bir mimari ağ ortaya koyuyor. Projeye göre iki yaka birbirine bağlanacak, karayolu ve demiryolu bağlantıları ile konut alanlarını birbirine bağlayan yeni bir metropol oluşturuluyor. Yeni bir kimlik oluşturarak bunun var olan alana gömülmesi amaçlanmaktadır. Projede iş ve konut kuleleri yer almaktadır. 2.500 m²'den 25.000 m² büyüklüğe kadar parsellerden meydana gelmektedir. Çok katlı yapıların yanı sıra, yeşil alanlar da yer almakta. Ağırlıklı olarak iş kuleleri, yanı sıra konut kullanımlarına yer veriliyor. Kültürel işlevli yapılar, oteller, restoranlar, yat limanı ve marina yer alacak (İBB, 2007).

Mimar Zaha Hadid tarafından Kartal'da 555 hektarlık alanda hazırlanan ve çevresiyle birlikte 4.5 milyon insanı barındıracak olan Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi ile bölgede nitelikli iş gücünü barındıran, bir ticaret merkezi oluşturmayı hedeflediklerini ifade eden Büyükşehir Belediye Başkanı Topbaş, "İstanbul'u artık tek merkezli olmaktan kurtarmak zorundayız. Dünyanın önemli metropollerinde arasında olan şehrimizi tek merkezli olmaktan çıkararak çok merkezli hale getiriyoruz. Bu merkezlerin en önemlilerinden olan Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi tam anlamıyla İstanbul'un balans merkezi olacak (Topbaş, 2007). (Şekil 3.29)

Kartal ve çevresi için düşünülen kentsel dönüşüm projelerinin Türkiye'de bir ilk olduğunu ve modern yüzüyle Türkiye'ye, hatta dünyaya örnek oluşturacak bir proje olarak ifade edilmektedir. Bölgede yaşayan insanların bu dönüşüm sırasında kesinlikle mağdur edilmemesi gerekmektedir (İBB, 2007).

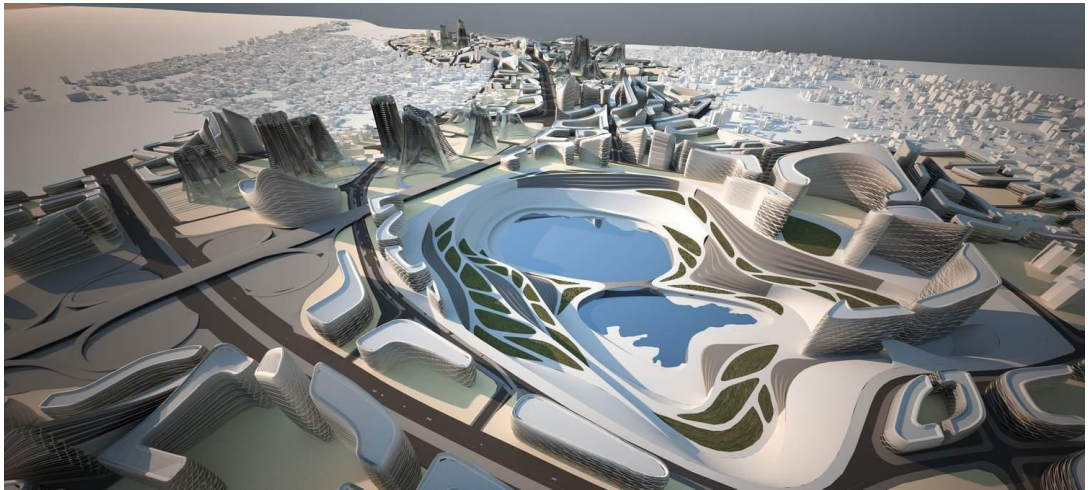
Oluşturulacak iş merkezindeki istihdam önceliğinin bölge halkına verilmesi ve bölgenin 270 bin kişilik nitelikli iş gücünü barındırabileceği tahmin edilmektedir. İşgücü belirlenirken istihdam önceliği elbette bölge insanına verilecek. "Kartal'dan

Gebze'ye kadar uzanacak bu merkez Ankara'nın nüfusu kadar olan 4.5 milyon insanı barındıracaktır" (Topbaş, 2007). Proje düşünülen alanın 5 milyar dolarlık bir yatırımla modern bir iş merkezi alanı olarak düşünülmektedir (İBB, 2007).



Şekil 3.29 Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi (www.skyscrapercity.com)

İstanbul'un Avrupa ve Asya yakaları arasında ticaret, sanayi, kültür, yönetim, konut ve yenileme alanlarında büyük farklılıklar ve dengesizlikler olduğu bilinmektedir. Böyle önemli fonksiyonlar daha çok Avrupa yakasında konuşlanmaktadır. Anadolu yakası yeni proje ve dönüşüm ile kendi çekim alanlarını oluşturma gayretindedir. Özellikle merkezî iş alanları İstanbul'un Avrupa kıtasında yoğunlaşmıştır. Meydana gelen bu dengesiz durum, tarihi çevre ve İstanbul Boğazı kıyılarını baskı altında tutmakta, kent silüetinin bozulmasına neden olmakta ve ulaşım da büyük sıkıntılara yol açmaktadır. (Şekil 3.30)



Şekil 3.30 Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi (www.skyscrapercity.com)

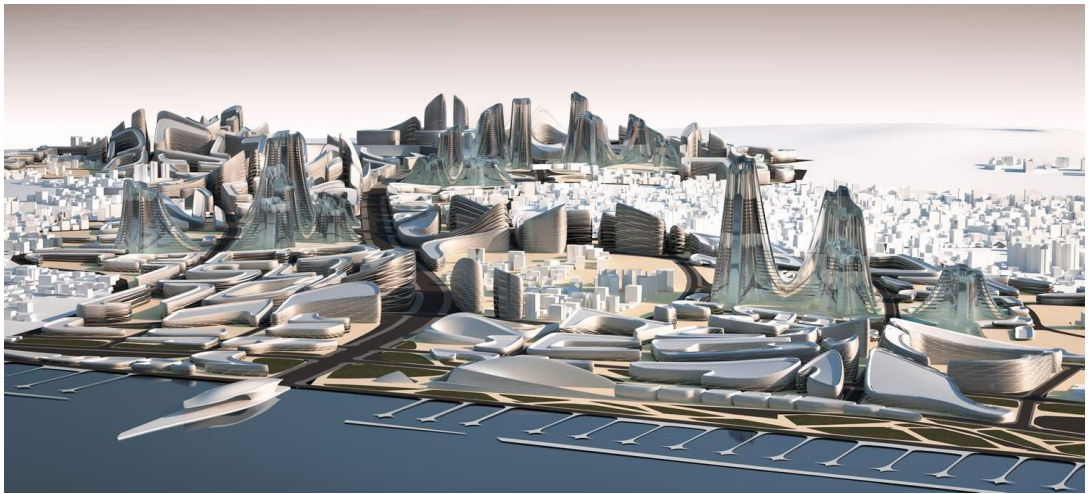
İstanbul'da günlük yaşantı bakımından Anadolu yakası bir 'yatakhane' alanı, Avrupa yakası ise iş ve kamu kurumlarının toplandığı alan olarak göze çarpmaktadır.

Meydana gelen bu dengesizlikten İstanbul'u kurtulmak için yeni merkezler yeni uydu kentler gerekmektedir. İstanbul çevre düzeni, planın bu eksikliği gidermek için düşünülen bir plandır. Doğu-Batı arasında dengeli bir gelişmenin sağlanmasını ve mevcut baskı altındaki alanların sağlıklılaştırılmasını öngörmektedir. Bu doğrultuda Kartal projesi, İstanbul'un doğu yakasında merkezi nitelikli bir iş alanının yaratılması için stratejik açıdan önemli bir fırsat. "Kartal'ı 24 saat yaşayan iş, kültür, sanat, spor ve barınma merkezine dönüştürüyoruz" (Topbaş,2007).

Proje alanındaki arsa sahipleri tarafından "İstanbul Kartal Kentsel Geliştirme Derneği" adıyla Kasım 2006 tarihinde bir dernek kurulmuştur. Böylece İstanbul'da bu ölçekte ilk olarak, yaşayanlar ve yerel yönetim Büyükşehir Belediyesi'nin koordinasyonu ile ortak bir proje geliştiriliyor (İBB, 2007).

Mimar Zaha Hadid Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi'nin kusursuz ve eşsiz bir proje olduğunu belirterek, "Sahille ilgili çok önemli bir fırsat var. Prens Adaları ile bağlantı güzel kuruldu ve kültürel bir merkez haline getirildi. Organik ve çok daha düzenli bir şekilde her şey yerli yerine konuldu. Yüksek binaların sıralanışı çok farklı bir şekilde planlandı." Hadid bu projeyi, şehir için çok büyük bir fırsat ve çok heyecan verici bir proje olarak nitelendirdi.

Kartal ve Pendik için geometrik şekillerde oluşan yeni bir mimari ağ ortaya konuluyor. 2 yaka birbirine bağlanacak. Karayolu ve demiryolu bağlantıları ile konut alanlarını birbirine bağlayan yeni bir metropol oluşturuluyor. Yeni bir kimlik oluşturarak bunun var olan alana gömülmesi amaçlanıyor. Projede iş ve konut kuleleri yer alıyor. 2 bin 500 metrekareden 25 bin metrekare büyüklüğe kadar parseller olacak. Karşılıklı büyük kuleler yapılacak. Kenarlarda boş alanlar bırakılarak parklar yapılacak. (Şekil 3.31)



Şekil 3.31 Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi (www.skyscrapercity.com)

Küçük binalardan büyük binalara doğru giden bir yapılanma olacak. Geometrik şekillerden oluşan değişik mimari parçalar birbiriyle birleşecek. Ağırlıklı iş kuleleri, az miktarda da konutlar olacak. Kültürel alan, opera evi, park, oteller, restoranlar, yat limanı ve marina yer alacaktır.

Jüri Değerlendirmesi

- Projenin organize fikirleriyle biçimsel sunumu arasındaki güçlü ve özgün ilişki,
- Projenin önerdiği 'düzenleyici ağ'ın esnekliği ve gevşek bir ızgara sisteminin, proje alanını çevredeki yapılaşmayla ve şartlarla bağlayacak şekilde başarıyla uygulanması,
- Kullanımların ve yoğunlukların, kentsel ve mantıksal olarak alan üzerine başarılı olarak dağıtılması,
- Uyum sağlayabilecek, düzenleyici bir çerçevenin, projenin gelecekteki gelişimi için bir donanım yaratacağı fikri,
- Projenin, etaplama ve parselizasyonu kolaylaştırma potansiyeli,
- Bu projenin geleneksel planlama elemanlarıyla ilişkisinin pratikliğinin vurgulanması: blok yapılaşma, değişik büyüklüklerde ve şekillerdeki parseller, yoğunluk düzenlemeleri ve mantıklı ama zorlayıcı olmayan kullanım dağılımları bu öğeler arasında sayılabilir,
- Projenin dikkatli bir seviyedeki soyutlama anlayışı ve değerlendirme kurulunun, bu soyutlamanın gelecekteki münazaralar için uygun koşullar sağlayacağı fikrinde olması.

3.3.8. Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

OMA'nın Dubai Kenti için hazırlamış olduğu Su Kenti projesi dünyada büyük etki yarattığını söyleyebiliriz. Yeni master plana bakacak olursak OMA Dubai'deki Palm Jebel Ali adasının bir parçası için çizim yapmış ve bunu farklı bir mimari tarz ve farklı ikonlar ile tasarlamıştır. Bazı çevreler için tasarlanan bu dönüşüm projesi bir hayal kırıklığı olarak görülmektedir. Su Kenti Dönüşüm Projesi T'nin eğilmesiyle oluşturulan yay ile bunları bir birine bağlayan adacıklardan oluşmaktadır.

Bu ada tam anlamıyla T şeklindeki bir layout'ta T şeklindeki arsalar/paftalara sahip olup su şekli ve dört giriş noktasında kendisini çevreleyen bazı şeyleri korur/müdafaa eder niteliktedir.

Açıkça belli olmaktadır ki, buradaki mimari bir zorlama söz konusudur. Yüksek olmayan teraslı konutlar yerine yüksek yapılar bulunmaktadır, amfi ve monumental basılıca yerine seferik bir bina ve ikon olarak üç boyutlu bir gökdelen bulunmaktadır. (WAN) (Şekil 3.32)



Şekil 3.32 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

İskenderiye'nin feneri, denize doğru giden yaya yolunu işaretleyen burgulu kulede taklit edilmektedir. 'Geleceğin kenti' olarak lanse edilmeye çalışılan Dubai, yapılan çalışmalara bakıldığından Dubai'nin 2000 yıldan daha eski bir şehir planı ile zenginleştirilmeye çalışılmış olması oldukça ironik olarak görülmektedir (WAN). (Şekil 3.33)



Şekil 3.33 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

Tasarlanan ada çalışmalarının stratejisi işlevsellik kazanır ve Manhattan'ı ortaya çıkarmış olan kültürel kalabalığın bazı versiyonları yeniden gün yüzüne çıkabilirse Dubai'nin bu parçası haddizatında yoğunluk kazanabilir. Eğer binalar genel sütun

kaideli yolları temin / tedarik ederse gerçek bir sokak yaşantısı büyüyebilir. Sağlanan bu gelişme ile Dubai kendi gelişim sürecine bırakılabilir. (WAN) (Şekil 3.34)



Şekil 3.34 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

Bu düşünce ve yaklaşım Dubai kenti için düşünebilecek en olumlu senaryodur.

Dubai'nin bu parçasının kısmen bu denli önemli olacağını ve kente yeni bir merkez kazanacağını düşünmüyorum. Bunu bilemezsiniz. Tekrarlamalar biraz inandırıcıdır. Fakat bu T şeklindeki ada bazı ciddi alışveriş merkezlerine kavuşmadıkça, bu durumun gerçekleşeceğine inanmıyorum. Niçin caddedeki bir dükkân, eğer bir alışveriş merkezi ise, bu kadar çok elverişlidir? (WAN). (Şekil 3.35)



Şekil 3.35 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

Dubai = Alışveriş; Dubai şehir merkezinde alışveriş merkezleri bulunan bir şehirdir. Planda devasa kürelerin alışveriş merkezleri olarak programlandığını tasavvur etme arzusu duymaktayım. Fakat durum muhtemelen böyle değildir ve bu şıklıkta da kesinlikle olmayacaktır. Dikey bir alışveriş merkezi her zaman işleyebilecek midir? (WAN). (Şekil 3.36)



Şekil 3.36 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

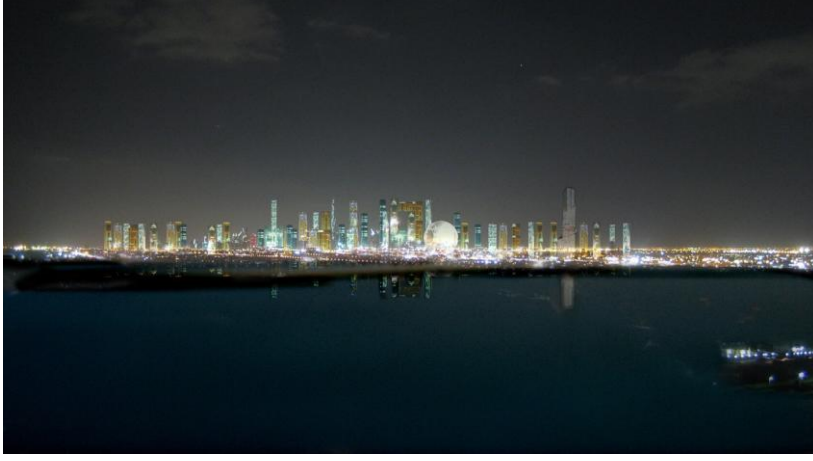
Bitişik Palm Jebel Ali adasıyla mukayese edildiğinde XL, S olmaktadır. OMA tarafından yapılmış olan planla mukayese edildiğinde bazı şeylerin “sevimli” gibi. Bu durum bir problem gibi görünmektedir, çünkü yeni bir ada imkânı büyük ölçüde, iki daha uzak yarımada yakınlığına/komşuluğuna indirgenmiştir. OMA çok sıkı çalışmaktadır, fakat bu yeterli değildir. (WAN). (Şekil 3.37)



Şekil 3.37 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

Spekülatif olarak, bir kimse Dubai’den sonra, çok daha büyük ölçekli bir mimariye sahip yeni bir şehir nesli tasavvur edebilir. Geleceğin şehri yoğun ve üç boyutlu değildir, Metropolis filminde tasavvur edildiği gibi, aksine geniş ve büyük olacak. OMA’nın planı üzerine şunları demek istiyorum: Bu plan, Dubai’nin peyzajında / karasal yapısında T şeklini çizmek için kullanılmaktadır. Çok daha geniş bir skalada bu strateji– Palm gibi – The World, Waterfront ve The Universe adaları için ciddi bir kopya oluşturmaktadır. Küçük körfezler ve göllerle aksi / ters imajlar peyzajda / karasal yapıda yaratılabilir. Kıyıyı, “pozitif” formlarla “negatif” formları ayıran bir ayna

olarak tasavvur edebiliriz. Teoride negatif-pozitif stratejisi, kıyı büyümesini/gelişmesini şehrin fabrikasına bölümleyebilir ve bu nedenle şehri daha sürekli ve daha kentsel ve sonunda daha çok nüfusu barındıran bir mekân yapacak bir araca sahip olur. (WAN). (Şekil 3.38)



Şekil 3.38 Dubai Su Kenti Kentsel Dönüşüm Projesi

Bu tür planların ölçeği hükümetin taahhüdüne gereksinim duyabilir. OMA komisyonu oldukça sınırlandırılmıştır ve nihayetinde bir geçit ve konu ile belirlenmiştir, Dubai'nin çoğunda olduğu gibi. Bu anlamda park ana teması, 20. yüzyılın başında Coney Island'ı ortaya çıkarmıştır. Rem Koolhaas 'Delirious New York'da Coney Island'ın yapaylığının/yapmacılığının New York şehrinin gelişmesinin temelini oluşturduğunu ileri sürmektedir. Eğer yalnızca bir diğer Manhattan oluşacaksa yapılan çalışmalar imaj olmaktan öteye gidemeyecektir.

3.3.9. Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

İspanya'nın güneybatısında bulunan Galiçya özerk bölgesinin Pontevedra eyaletine bağlı bulunan liman bölgesidir. Jean Nouvel'in tasarlamış olduğu kentsel dönüşüm projesinde ekip olarak ile Xerarado Estévez, Francico Berenguel, David Fagart, Jorge Martin, François Winninger ve Macario Sanchez gibi dışarıda kalan bazı profesyoneller bu projenin içinde yer alarak işbirliğine bulunmuşlardır.

Yarışmayı açan ve uygulama yapacak olan firma "Peirao XXI" firmasıdır. "Peirao XXI" 260 milyon euroluk bir bütçeye sahiptir ve yeni kurvaziye terminalin altında, içerisinde trafiğin büyük ölçüde kanalize edilebileceği bir tünel inşası, yeni kıyı düzenlemesi ve yüksek bir bina ile alanı rahatlatmak ve turizm potansiyelini arttırmak istemektedir. (Peirao XXI, 2007). (Şekil 3.39)

Farklı şehir örgülerini limana doğru uzatan, Colon caddesini denize giren bir şehir bulvarı haline getiren, bu nedenle limanı yeniden tasarlayan ve bütün deniz limanı

cephesini otantik bir şehir semti haline getiren özellikle parlak bir projedir. Bu projenin sembolü olan granit ve monolit Menhir'in kullanılışı yegâne ve olağan üstü projeyi oluşturan şeyin en önemli karakteristiğidir. (Peirao XXI, 2007) (Şekil 3.40)



Şekil 3.39 Puerto Vigo Kent Planı



Şekil 3.40 Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

Kültürel ve sosyal eğlence parkı

Montero Rios caddesindeki mevcut yeşil alanın uzantısından çıkan Comercio Rıhtımı'nda liman boyunca hizalanmayı yeniden tanımlayan ve bir sayfiye bölgesi

yaratan bir boş kültürel ve sosyal eğlence projede oluşturulacaktır. Denize manzaraya izin veren bir yeşil alan cephesi oluşturulacaktır.

Uçak Rihtımı

Bu rihtıma girişi çözmek için iki alternatif düşünülmektedir. Birinci seçenek ayrılmış alanlardaki acil araç, mekikler için ve taksilerin ve de VIP ve teslimat araçları için yeraltı girişinde yüzey girişinden oluşmaktadır. İkinci seçenek yüzey girişini korumak ve liman boyunca önemli yollara yeraltı girişi ve arena tüneline girişi açmadan ibarettir.(Şekil 3.41)



Şekil 3.41 Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

Ayrı unsurların aydınlatılmasını düşünerek renk türkuazı düşük dalgalandaki Menhir için düşünülmüştür ve yükseklerdeki mavi işlevsel aydınlatma direkleri gölgeleriyle birlikte Menhir gibi içeri kadar nüfuz etmektedir. Böylece aynı renkler boylu boyunca yayılacaktır. Bütün binaların hacmi köşelerindeki aydınlatılmış şamandıralar tarafından belirlenecektir. Sancak tarafındaki sağ yeşil ve liman tarafındaki (sol) kırmızı. (Peirao XXI, 2007) (Şekil 3.42).



Şekil 3.42 Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

Uçak rıhtımında yer alması düşünülen farklı mekânlar şunlardır.

Açık alan oturma alanları ile yolcu terminalinin arasında yer alan faaliyet köyü, restoran, bar ve dükkânların zemin katına yerleştirildiği ve çalışma alanlarında ilk kata yerleştirildiği 5 küçük granit bloktan oluşacaktır. Kütüphaneciler köprüsü A Laxe ticaret merkezi ve Piedra meydanının ikinci düzeyine bağlayan küçük bir ticari cadde olarak tanımlanır.

Yolcu terminali; binanın bütünlüğü korunacaktır ve büyük salon büyük bir kafe içerecektir. Sağ kanattaki zemin kata yerleştirilecektir ve deniz şirketleri sol kanada yerleştirilecektir. Hali hazırda terminalde verilen hizmetlerin çoğu orada kalacaktır.

Yüzme havuzu: İki kat ve Yolcu Terminali'nin önünde bulunan gezinti yeri ile Casa Pepe'nin mağazası ili birliktedir. Denizde yüzme alanı oluşturmak için iskele üzerinde bir yapı inşa edilecektir.

Thalasso Merkezi: Yüzme havuzu ile ilişkilidir, zemin kata bir restoran bulunmaktadır. Birçok farklı granit blok iskelede batık bir biçimde bulunmaktadır. Deniz Bahçesi'ne bir giriş mahiyetindedir.

Gelgit Bahçesi: İki alana yayılmıştır. Büyük olanı Thalasso Merkezi ile köprü arasında Kolon Caddesi uzantısına bağlı olarak bulunmaktadır. Küçük olanı, müzenin yanında, granit platformlarla kompoze edilmiş olarak değişik yüksekliklerde bulunmaktadır ve bu yükseklikler gelgite göre sınırlarını belirlemektedir. Şehrin merkezinde bir mineral sahil bulunmaktadır. (Şekil 3.43).



Şekil 3.43 Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

Yükseltilmiş Yaya Köprüsü: Yeni iskeleden itibaren genişleyen Kolon ve Arenal caddesi. Bu Yaya Köprüsü yeni Yat Kulübü'nde uzanacak ve yolcu uçağı iskelesine erişim olarak hizmet edecektir.

Müze: Bir granit blok olarak çıkıntı oluşturmakta ve bir gedik tarafından bölümlenmektedir. Örtülü bir kare şeklindeki yapı köprünün ayağında halka ev sahipliği yapacaktır, zira sergi odaları ana giriş üzerinde açılan bir tarafta hizalı olacaktır ve gitgide monolite doğru iskele zemininde batacaktır.

Granit Monolith-Menhir: Bu projenin ana karakteri hiç kuşkusuz budur. 90 metre yükseklikte yolcu uçağı iskelesi uzantısının kuzey sınırında bulunan bu bina, yeşil alan ve kaya üzerindeki çökeltmeyle örtülü delinmiş bir cepheye sahiptir. Yüzeyde umumi transport ile ilişkili olarak monolit, üst katta bir otele ve manzaları bir restorana ev sahipliği yapacaktır. Orta katlar liman kontrol merkezine, konferans merkezine ve liman ofislerine ev sahipliği yapacaktır.

Balık Alışverişi: Bebes'teki 2. çöküntü bölgesinde oturmaktadır, hali hazırda mevcut olan binaların bir tanesini işgal edecektir. Zemin kat balık satışı ve bir üst kat balık tatmak için belirlenecektir.

Laxe Çöküntü Bölgesi: Örtülü diğer kare şekline yapı şimdiki Royal Yat Kulübü'nü arkasında bulunmaktadır ve basit bir sütunlu giriş altında sergilere, konserlere, çık hava sinemalarına vs. ev sahipliği yapacaktır. (Şekil 3.44).



Şekil 3.44 Puerto Vigo Kentsel Dönüşüm Projesi

Kolon Caddesi'nin İskele Uzantısı – Deniz Bulvarı: Caddeye doğru granit üzerinde ve aynı ende kentsel bir iskele. Bu iskeleden kuzeye doğru muhtelif bloklar meydana çıkacaktır. Bunlar estetik görüntülerinden dolayı “Bar codes” olarak isimlendirilmektedir. Bu kesif duvarlar, halkın gereksinimlerine istinaden değişik fonksiyonlara devredilecektir: Dükkanlar, ofisler, restoranlar gibi.

Yat Kulübü: Yükseltilmiş yaya köprüsünün sınırlarının bir tanesinde bulunmaktadır. Bazı mekânlar, kulübün yeni kuşatmasına 1700 metre karelik bir yüzeyle ev sahipliği yapmak için gerekli şeyleri temin edecektir. Çatılarında bir helikopter alanı uzatılacaktır.

3.4. Kentsel Dönüşüm Projeleri ile Yeniden Projelendirme Stratejileri

3.4.1. Ütopyalar

Ütopyayı tanımlamadaki güçlük, bir ölçüde bu kavramın oldukça farklı biçimlerde tanımlana bilmesinden kaynaklanmaktadır. Aslında, çok yanlı kültürel ve zihinsel bir olgu söz konusu dur. Ütopya kavramının, örnek olmayı amaçlayan biçimler altında, toplumların, gerek tamamlanmış ve kusursuz, gerekse bitmemiş ama geleceği parlak esin ya da düşlerini dile getiren düşünsel üretimler bütününe kapsadığı gözleminden yola çıkılacaktır. Ütopyacılı anlatımlar için de, dinsel izlekler toplumsal görüşlere, felsefi ya da ideolojik inançlar yenileştirmeci ve siyasal izlencelere karışır. Kaldı ki, ütopya anlayışı ve sorunları da, ne bir parçası oldukları uygarlığın kimi anıksal değişmezlerinden ne de az çok örgensel bir biçimde içine katıldıkları farklı bağlamlardan ayrılırlar.

Her ütopya bir tarih felsefesi ve topluma ilişkin genel bir bakışı varsayar; öte yandan kökene ilişkin bir mutluluk durumunun çağrıştırılmasıyla, toplum yaşamı ve mutlu bir gelecek özleminin yol açtığı gereksinimlerin zamandan bağımsız çözümü arasında bocalar. Ütopyaların seyrek olarak ya da yalnızca parçasal bir biçimde de olsa kâhin işi olmasına engel oluşturmaz; çünkü çoğu zaman kendilerine çeşitli oldukları denli görece bir kesinlik içeren, hatta somut kültürel, toplumsal ya da siyasal hedefler belirlerler.

Üretim sürecinin özelleştirilmesi;

Geniş tanımı ile özelleştirme kamusal mülkiyete konu olan fiziksel ya da mali varlıkların özel (gerçek yâda hükmi) şahıslara satışını, bir mal yâda hizmetin üretim ve/veya dağıtımını sağlamak üzere özel şahıslara imtiyaz verilmesini, yetkili kamu makamları tarafından belirli kurallara bağlanmış olan mal/hizmet üretim ve/veya dağıtımının kuralsızlaştırılmasını ya da kural koyma ve uygulama yetkisinin özerk düzenleyici kuruluşlara devrini (yabancı dilden aktarılmış karşılıkları ile deregülasyon ve re-regülasyon'u) içerir.

Kamusal mal ve hizmet ihtiyacının insanların topluluk olarak yaşamaya başladıkları andan itibaren var olduğunu söyleyebiliriz. Bu tür mal ve hizmetleri sunmakla görevlendirilen devlet, zaman içerisinde gerek nitelik ve gerekse nicelik yönünden değişen hizmet talebini etkin olarak karşılayamaz duruma gelmiştir. Bu çerçevede söz konusu mal ve hizmetleri kamu otoritelerinin yanında çeşitli özel sektör kuruluşlarının da sunması tartışılır olmuştur. Kamu hizmetlerinin sunumunun özelleştirilmesi olarak literatürde sıklıkla karşılaştığımız bu konu son dönemde özellikle yerel nitelikli mal ve hizmetleri sunmakla görevli birimlerce savunulur

olmuştur. İdareyi hizmet sunumunu özel sektöre devretmeye iten temel neden ise maliyet tasarrufudur.

Yapılacak olan özelleştirmeler ile hızlı ve doğru karar verme mekanizması, ticari politikalarda dünya standartlarına ulaşılabilme, projelendirme çalışmaların hızlı ve günün gereksinimlerine göre olması, yapılacak olan bina ve çevre düzenlemelerinde zaman ve iş gücünde tasarruf olanağı, ileri teknoloji ile üretim olanakları yer almaktadır.

Günümüzde yapılacak olan kapsamlı kamu projelerinin kamu tarafından değil de daha çok özel kuruluşlara yaptırma politikası benimsenmektedir. Yaptırılacak yapılar bu şekilde özel şirketlere ihale edilmekle birlikte kamu üzerine düşen yükler, asli görevi olan denetleme sistemi ile devam ettirmektedir. Kıyı bölgelerinde meydana gelen çöküntü alanlarının yeniden projelendirilmesi, o mekânların halkın kullanacağı yeni mekânlara çevrilmesi gibi konular ciddi maddi külfetle beraber zaman gerektiren projelerdir. Kamu bu yaklaşımları kendi bünyesinde kontrol mekanizması kurarak ihale yâda yap işlet devret modeli ile farklı özel sektörlerle vererek işin hem hızlı, hem çağa uygun olarak yapılmasını sağlamaktadır.

Yapılan bu mekânların yapım ve onarım süreci bittikten sonra yapan firmalar tarafında işletme mantığı ise günümüz işletme politikaları arasında ilk sırayı alan politikadır. Yapı farklı firma tarafından yapılması ve sonradan gelen farklı bir firma tarafından işletilmesi, işletme ve yapım esnasında ciddi sorunlar teşkil etmektedir. Bu koordinasyon hem yapım hem de işletme sürecinde sağlanması gerekmektedir. Bu süreçte iki farklı firma tarafından takip edilmesi sonucunda olumsuz sonuçlar çıkmaktadır. Günümüz özelleştirme politikalarında yap-işlet-devret modeli bu sayede çok tercih edilen bir yöntemdir.

Sivil toplum örgüt ağı ve güçlü belediye;

Sivil toplum örgütleri şu an daha önce görülmediği kadar gündeme oturmakta ve siyasetten ekonomiye, toplumsal yaşamdan, sosyal dayanışmaya kadar hayatın birçok alanındaki temel faaliyette esaslı aktörlerden olmaktadır. Sivil toplum çağdaş demokratik ve özgürlükçü yönetimler için olmazsa olmazlardan kabul edilmektedir. Sivil topluma hem modern zamanlarda ortaya çıkan ulus devletlerin baskıcı totalci anlayışlarını frenleme görevi ve misyonu yüklenmektedir. Hem de sivil toplum liberalizmin piyasa mekanizması bakımından zorunlu olarak kabul edilmektedir (Keskin, 2007).

Birincisi yerel yönetimde dolayısıyla yönetimin katılımcı ve demokratik olmasında, ikincisi ise yine demokratik devlet anlayışı ile uyumlu olan piyasanın serbestçe

gelişimi ve rekabeti için hayati önemde takdim edilmektedir. Özellikle gelişmiş ülkelerde yerel yönetimlere yardım, katılımı ve yerel yönetim politikalarını belirlemede sivil toplum örgütlerinin önemi sürekli olarak ifade edilmektedir. Özellikle yerel yönetim ve sivil toplum ilişkisi kentsel yaşam alanlarında yerel yönetimlerin demokratikliğini test etmede kullanılmaktadır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde sivil toplumun önemi daha fazla vurgulanmaktadır.

Kentsel mekânlarda etkili ve önemli karar alma konumunda olan genelde yerel yönetimler özelde belediyeler siyasal katılımın ve doğrudan demokrasi avantajlarının sergilenebileceği yönetimlerdir. Sivil toplum örgütleri doğrudan demokrasi yöntemine yakın bir işleve sahip olarak kentsel siyasette aktif bir aktör olma avantajına sahip olabilmektedirler. Yerel mekânda katılımı kolaylaştıran, paydaşçı ve güçlü bir belediye anlayışının geliştirildiği kentsel siyaset mekânında sivil toplum örgütlerinin çok çeşitlendiği ve yerel siyasette ağırlıklarını arttırdıkları kolayca fark edilebilecektir (Keskin, 2007).

Metropol kentlerin heterojen ve kozmopolit yapıları sivil toplum örgütlerini çeşitlendirmiş aynı zamanda toplumun sivil toplum kanalı aracılığı ile kentsel siyasete katılımının da önü açılmıştır. Sivil toplumla siyasal katılım kanallarının artması yasal düzenlemelerle de tescil edilmiştir. Kentlerin kozmopolit yapılarına uygun olarak kentsel siyasette önemli aktör olan belediyelerin de yetkilerinin artmasına paralel olarak kentsel siyaset ve sivil toplum ilişkileri daha fazla görülür olmuştur.

Sivil toplumun yaygınlaşıp gelişmesi ile sağlanan katılım, günümüzde siyasal olgunluğun gelişmesi, demokratik anlayışın benimsenmesi ve yerel demokrasinin başarı sağlaması ile tüm ülkenin de demokratikleşmesine önemli katkılar sağlayabilecektir. Yerel yönetimler, hemen hemen tüm ülke literatürlerinde demokrasinin beşiği olarak da görülmektedirler. Yerel demokrasiler için katılım ve özgürlük kavramları zorunluluk hâline gelmiştir. Yerel halkın taleplerini karşılama ve buna duyarlı olma gücü yerel demokrasinin de gerçekleşme göstergesidir. Yerel demokrasi geliştikçe yerel yönetimler demokrasi okulu olma özelliğini ispatlayacaklardır (Keleş & Yavuz, 1983).

Sivil toplum devlet ve hükümet otoritesinin dışında, ekonomik ve toplumsal alanı etkilemeyi amaçlayan ve kendi ilke ve kurallarına göre işleyen, kendi kendini düzenleyen özerk alandır. Devlet egemenliğinin ulaşmadığı veya belirleyici olmadığı alanlarda sivil toplum, bireylerin, grupların devletten izin almadan, sosyokültürel

etkinliklerde bulunması ile gönüllü, rızaya dayalı ilişkilerin, etkinliklerin ve kurumların oluşturduğu topluluktur (Yılmaz, 1995).

Sivil toplum, merkezin yerel topluluklar üzerinde tümüyle egemen olmasına yol açacak bir merkeziyetçi ve otoriter seçkinci anlayışa karşı engelleyici bir misyona sahip olma avantajına da sahiptir. Keane, sivil toplumdaki bağımsız grupların kendilerini devlete karşı savunmalarının meşru olduğu şeklindeki yargının gelişmesi neticesinde statükonun hor görüldüğünü, toplumsal eşitlik, yurttaş özgürlükleri ve sınırlandırılmış anayasal hükümet ile belirlenmiş bir geleceğe doğru ütopyacı umutların geliştiğini belirterek zamanla devlet iktidarının sivil toplumu yavaş yavaş boğacağından korkulduğu için çoğulcu, kendi kendini örgütleyen, devletten bağımsız sivil toplum anlayışının geliştiğini belirtmiştir (Keane, 1989).

Sivil toplumun tüm dünyada benzer oluşma gelişme evresine sahip olmadığı ve benzer şekilde sivil toplumun farklı nedenlerle geliştiği ortamlarda aynı sonuçları ifade etmesinin de mümkün olmadığı açıktır. Gelişmiş Batı ülkelerinde sivil toplum kendiliğinden yerel halkı temsil eden güçler olarak ortaya çıkmış ve aynı zamanda otoriteye karşı engelleyici ve dengeleyici bir işlev sağlamışken Türkiye gibi ülkelerde daha çok merkezî resmî ideolojinin taşıyıcı işlevi yanında merkezin kararlarının yerel mekânlara nüfuz etmesinde pratik amaçlı kullanılması amacıyla desteklenmiştir. Sivil toplum, siyasete rağmen ve bazen devlete rağmen olmayıp bizzat siyasetin meşru gördüğü alanda ve müsaade ettiği kadar vardır. Türkiye'nin aksine (Keleş & Yavuz, 1983)

İlhan Tekeli'ye göre belediyeler, Avrupa'da feodal beylerin kentleri denetim altına almasıyla kentler feodal beyliklerden oluşan, dolayısıyla yerel güç odakları etrafında kümelenmiş bir siyasal düzene sahip özerk kuruluşlardır. Batı demokrasileri için belediye sadece kentte yaşayanların müşterek ihtiyaçlarını karşılayan örgütler değil merkezî devlet otoritesine karşı sivil toplum geleneğinin sürdürüldüğü birimlerdir (Tekeli, 1983).

Sivil topluma ve kamu yönetimine bakış açılarının farklılaşması ve çatışmasına rağmen yeni dönem ve durumda kamu yönetimi algısının değiştiğini belirtmek gerekmektedir. Yeni kamu yönetiminde üçlü aktör yer almaktadır. Piyasa, hükümet ve sivil toplum birbirleriyle çatışan aktörler değil uzlaşan ve iş birliği yapan aktörler olmaktadır. Yönetişim ile ifade edilen bu yeni anlayışta, hiyerarşi yerine karşılıklı etkileşim, çatışma yerine uyum, dikey ilişki yerine yatay ilişki hâkim olmaktadır. Üçüncü sektör ya da sivil toplum yönetime dâhil olmaktadır. Yönetişim kavramı tek taraflı tasarrufu değil karşılıklı yönetimi ve etkileşimi belirtmektedir. Yönetişim

kavramıyla tanımlanan süreçte bu kavramla çoklu aktörlerin bulunduğu ve bunlar arasında hiyerarşi yerine karşılıklı etkileşimin belirlendiği bir süreç ifade edilmektedir. Yerel yönetimlerin klasik işlevleri ile yöneticilerin aktif olduğu, toplumsal katılımın az ve yetersiz olduğu yönetim anlayışından paydaşların ortak katılımı ve iş birliğini ifade eden yerel yönetişime geçişle birlikte sinerji ve verimliliğin, iyi yönetimin sağlanacağı ifade edilmektedir (Göymen, 2004).

Yerel yönetimlerin bu yeni misyonu hiyerarşik bir yapı ile sürdürülemez. Yerel yönetişimle aktif, kalkınmacı ve paylaşımcı politikaları uygulamada yerel yönetimlerin rolleri artmaktadır (Tekeli, 2004). Yerel yönetimlerin 1980 sonrası yapısal değişimler ve dönüşümler geçirdikleri gerçektir. Bu değişimlerin en başında kentteki tüm grupları, güçleri ve aktörleri iktidar ortağı etmeyi vaat eden yerel yönetişim kavramı gelmektedir. Bu kavram, kamu, özel ve sivil toplum kuruluşları arasında karşılıklı ilişkiler ağını ve karşılıklı etkileşimi ifade etmekte kullanılmaktadır. Yönetişimle aktörlerin birinin diğerinin önüne ve üzerine geçmediği durum belirtilir. Benzer şekilde yerel aktörler arasında iletişim ve iş birliği ile karşılıklı anlayışı ve yönetimde ortaklığı, katılımı ifade eden yerel yönetişim (local governance ya da urban governance) kavramları üretildi. Aynı şekilde küresel aktörlerin birlikte katıldıkları ve paydaşlar arasındaki ilişki küresel yönetişimle (global governance) kavramsallaştırıldı.

Türk belediyeçilik sisteminde önemli dönüm noktalarından olan son dönem yasalarında sivil toplumun katılımı ön görülmüştür. Belediye Kanunu 5393/13 maddesi ile "...Hemşehrilerin, belediye karar ve hizmetlerine katılma, belediye faaliyetleri hakkında bilgilenme..." hakları belirtilmiştir. Belediye ayrıca katılımı sağlayacak önlemler alır. 5393/76-77 Kent Konseyi ile İl Özel İdaresi ve Belediye Hizmetlerine Gönüllü Katılım Yönetmeliği sadece kentteki örgütlü bazı grupların sınırlı katılımlarını öngörmektedir. Kent konseyinin kuruluş amacı ve nasıl çalışacağı açıkça netlik kazanamamıştır, bu da kent konseyinde bir yandan esnekliği diğer yandan da keyfiliği ve standarttan uzaklığı ifade etmektedir. Kent konseyinin belediye kararlarına nasıl ve hangi boyutu ile katılacakları netlikten uzaktır ve bilgilenmenin nasıl olacağı da açık değildir. Konsey, belediye meclis çalışmalarına ve belediye yönetimine aktif katılarak stratejik planın oluşturulması ve yürütülmesinde yer almalı, bilgi edinme ve denetim yolları bu konseye açık olmalıdır.

Yenileme yaklaşımlarında özgürlük;

Özgürlük, genel olarak, herhangi bir dış kuvvetin etkisi altında olmadan herhangi bir bağımlılık ilişkisi içinde olmadan davranabilmek, hareket edebilmek anlamına

gelmektir. Ama mutlak anlamda bir bağımsızlık da değil burada söz konusu olan. Bağımlılık içinde bir bağımsızlık olarak tariflenmektedir. Özgür irade ise, başkalarının iradesine tabi olmadan, ne yapacağına kendi benliğiyle kendin olarak karar verebilmek. Özgür davranış da, özgür iradeyle alınan kararların hayata geçirilebilmesi, belirli bir amaca yönelik olarak özgürce hareket edebilmek oluyor.

Bu bağlamda bakıldığında kıyı ve kıyı bölgelerinde insanlara daha iyilerini sunmak ve kentlileri daha iyi anlamak özgürlük kavramından geçmektedir. Sivil toplum ağları ve güçlü bir belediye ile bütünleşen yapının temelinde özgürlük yatmaktadır. Değişen yönetim politikaların ve hayat standartlarında özgürlük kavramı fazla vurgulandığında kent ve kentli için yaptırım zaaflığı ve sıkıntılar ile karşılaşmaktadır. Özgürlükler sonsuz ifade etmemekle beraber belli bir yasal statüde olmak şartı ile yer geçen gün iyileştirilen ve bu iyileşmenin kent yaşantısına aktarılmasıyla oluşturulması ile olmaktadır.

Robert Russel, insanları yasalarla düzenleme altına almaya çalışmak demek, aslında onları aşağılamak, onları kendi başlarına hareket edemeyen, karar veremeyen, risk alamayan hatta neredeyse yaşayamayan varlıklar olarak tanımlamaktır (Roberts, Russell 2003). İnsanlara kendileri için neyin iyi neyin kötü olduğuna, kendilerinin ne yiyip içeceğine, ne giyip giymeyeceğine, ne izleyip izlemeyeceğine devletin koyduğu yasalarla değil de bunu kendi tercihleriyle kendi akıl yasalarıyla belirleme imkânı verilmelidir. Bunun yolu da, devletin her şeyi insanlara yasak etme modasından vazgeçmesidir. Çünkü devletler ortaya çıkmadan önce insanların serbestçe mübadelede bulunma, seyahat etme, serbestçe çalışma ve her istediğini yapabilme hakkı varken günümüzde organizasyon kılığına bürünmüş bir "ahtapot" tarafından sarılıp zehirlenmeyle karşı karşıya kalmış bulunmaktadır.

Yüksek teknolojik üretim gücü;

Yüksek teknoloji üretim gücüne sahip olan ülkeler gelişmiş ülkeler statüsünde yer almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin en büyük hedef ve hayali olan ileri teknoloji, bilginin sanayideki işlemlerde sistematik olarak uygulamaya alınması demektir, geniş anlamda, araştırma, geliştirme, üretim, pazarlama, satış ve satış sonrası hizmeti kapsayan bir sanayi sürecinin, etkin ve verimli bir biçimde gerçekleştirilmesi için kullanılacak bilgi ve becerilerin tümüdür. Teknolojik yenilik de, "üretim süreçlerinde yenilik, yeni ürünler ve yeni kurumsal örgütlenme biçimleri olarak tanımlanmaktadır.

Sanayileşmenin en belirgin ögesi teknoloji üretebilmektir. Teknoloji üretebildiğiniz, bilgiyi ürün tasarlamada kullanabildiğiniz takdirde ticarette rekabet üstünlüğünü, savunma sistemlerinde de caydırıcılığı sağlayabilirsiniz. Kimse kendisine üstünlük sağlayan bir şeyi başkasına vermeyeceğine göre salt teknoloji transferi yaparak sanayileşmemiz ve kalkınmamız, savunma sistemlerinde de caydırıcılığı sağlamamız olası değildir. Bu nedenle amaç kendi teknolojimizi kendimizin üretmesi olmalıdır. Kendi teknolojisini üreten bir sanayileşme ile ulusal ekonomiye, ülkenin mühendislik gücüne ve ulusal teknolojiye en yüksek katkıyı sağlayabilir beyin göçünü önleyebilirsiniz.

Bir ütopya olan bu yaklaşım kıyı ve kıyı bölgelerinin gelişme politikalarında en öncelikli sırayı almaktadır. Yüksek teknoloji, güçlü belediyeler, özgürlükçü sivil toplu örgütleri ile amaca ulaşmada yardımcı olmaktadır. İleri teknoloji ile birlikte güçlü ekonomik yapı ve finans politikalarına sahip olan ülke rahatlıkla bu mekânlarını özelleştirme yolu ile kentsel yenileme alanlarına çevirebilir.

3.4.2. Stratejiler

21. yüzyıl kentlerinin gelişiminde ve gündeminde “mekânsal gelişme stratejileri ve kentsel projeler “ önemli bir yer tutmaktadır. Yerel yönetimlerin stratejik yaklaşımları ve bu çerçevede yöneldikleri kentsel projeler, kentlerin değişen ekonomik üretim süreçleri içinde yaşanabilirlik kriterlerinin sağlanması için gerekli mekânsal altyapılarının oluşturulmasında da öne çıkmaktadır.

Mekânsal gelişme stratejileri, kentsel gelişme hedeflerinin dinamiklerini tanımlar. Aynı zamanda kentsel projeler ile diyalektik süreci belirleyen, çok aktörlü yeni bir planlama yaklaşımıdır. Bu bağlamda stratejiler ile projelerin güçlü birlikteliği büyük önem taşımaktadır. Kentsel projeler bugün metropoliten kentin yeniden yapılanmasını tanımlar. Kentin ekonomik ve sosyal dinamiklerini mekânla buluşturarak, stratejik planların ayrılmaz parçalarıdır (Işıkkaya, 2002).

Kapsamlı dönüşümün çerçevesi belirlenirken planlama, proje geliştirme ve uygulama süreçlerini içeren yeni yaklaşımların geliştirilmesi gereklidir. Yapılması ve politika olarak yürütülmesi gereken yaklaşımın temel ilkesinin ‘katılım’ ve ‘işbirliği’ dir. Kamu, özel ve sivil sektörlerin stratejik aktörlerinin “Kentsel Yenileme Stratejileri”ni birlikte geliştirmelerinin bir zorunluluk olmaması gerekmektedir. Stratejik işbirliği, ulusal düzeyden, mahalle düzeyine kadar, yatay ve dikey ilişkiler çerçevesinde ve farklı ölçeklerdeki yönetim biçimi ile kurulmalıdır.

Kendi ihtiyaçlarını karşılayabilen yeni yerleşim bölgeleri oluşturmak;

Kentsel dönüşüm projeleri stratejilerinde önemli bir yer tutmakta olan kendi ihtiyaını karşılayabilme fikri, geçmiş zamanlarda düşünülen uydu kent mantığının tek merkeze çekilme yaklaşımıdır. Günümüz planlama anlayışlarında daha çok yüksek binalar ve bunlara bağlı birimlerde bu düşünceyi görmekteyiz. Buradaki amaç kullanıcının yaşadığı mekânda her türlü ihtiyaını karşılayabilmek, düşey ve yatay eksende bu ihtiyaçları bölgelere aktararak daha rahat bir yaşam modeli oluşturmaadır.

Kentlerin merkezlerinde bulunan eski liman bölgelerine bu görevler dönüşüm projeleri ile yerleştirilme politikası benimsenmektedir. Bu yaklaşım modeli ile eski liman bölgeleri, kentin kendi ihtiyaçlarını karşılayabileceği ve dışa bağımlılığı azaltan yapısını güçlendirerek kentlerin yeni çekim mekânları haline gelmektedir. Bu alanlara yeni fonksiyonlar ve yeni yaklaşımların yüklenmesi ile bu yaklaşım modeli daha da çekici hal almaktadır.

Yapılacak olan binalarda ekolojik dönüşüm;

Günümüzde artan nüfus, yaşam standartlarının yükselmesi, sanayileşme, kentleşme, globalleşme gibi olguların sonucunda yeni bina ihtiyaçları ortaya çıkmaktadır. Taleplerin gün geçtikçe artması yeni teknoloji ve yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkarmaktadır. Bu yaklaşım da yapı sektörünü tüketim sektörüne doğru kaydırmaktadır. Yapı teknolojileri ülkelere, ülkelerin coğrafi özelliklerine, ülkenin gelişim düzeyine bağlı olarak farklılıklar göstermektedir. Son yıllarda artan tüketim dünyanın ekolojik dengesine ciddi zararlar verdiği aşıkrdır. Yapı sektörü olsun diğer sektörlerde olsun artık doğaya uyumlu malzemeler kullanılması yönünde girişimler başlamıştır.

Ekolojik mimari, bugün tek ev, eko-siteler veya eko-kentler bağlamında tartışılmaktadır. Doğal ortamda, bahçeler içinde bir ekolojik ev ile, mevcut yapı dokusunun oluşturduğu ve sürekli nüfus artışının yaşandığı kent ortamlarındaki ekolojik mimari farklılık taşır. Ekolojik yapı ve doğa arasındaki ilişkiler ağı, ekolojik tarımda veya ekolojik bahçelerde, bitkilerin doğa ile ilişkilerini “permakültür” bilgi ve felsefesiyle kurmuş olmasına benzer. Permakltrde bitkilerin yaşamları boyunca, hem doğayla, hem doğa olaylarıyla, hem de çevrelerindeki bitkilerle, “ortaklık”, “eşitlilik” yoluyla kurdukları “symbiotic” (ortak yaşama değin) ilişki sayesinde “adil bir döngü” oluşur. Aynen bitki, hayvan, böcek, kuş, güneş ve ay hareketlerinin permakltrdeki uyumu gibi, eko-mimari için de böyle bir felsefe söz konusudur (Ayman, D. 2004).

3.4.3. Proje Hedefleri

Yapılacak olan projelerin bir hedefleme sistemine tabi tutularak elde edilecek başarıları maksimum seviyeye çıkarmak, ilerde karşılaşılabilecek sorunları şimdiden ortaya çıkarmak, noktasal atışlar ile halkın tepisini çekmek ve geleceğe yatırım yapan yeni projeler hedeflemek için projelerde kullanılan özgün bir metottur.

Bölge peyzajının yeniden yapılandırılması;

Kıyı ve kıyı bölgelerinin eski çekiciliğine katkı olan rekreasyon ve peyzaj oluşumu proje hedeflemelerinde önemli yer tutmaktadır. Yeni yaklaşımlar ile yapılacak rekreasyon alanları kıyı bandını ve onun devamında kenti buralara bağlayan aksları etkileyecektir. Peyzaj ve rekreasyon alanlarını düzenlenmesinde alınacak genel planlanma kararları şunlardır;

- Peyzajın yeniden üretimi
- Yeni boş alanlar
- Ekolojik iyileştirme ve yenileme
- Kültür ve doğayı birleştirme
- Mevcut parçalanmış duran açık alanları birleştirme
- Doğanın kente entegrasyonu
- Yağmur sularından yararlanmak
- Yukarda sayılan kararlar sonucunda Işıkkaya göre genel olarak beş tip yeşil alan ortaya çıkmaktadır;
- Endüstriyel park (büyük park alanları, yaklaşık olarak 50 hektar)
- Endüstri peyzajında kent parkı (küçük park alanları, yaklaşık olarak 25 hektar)
- Endüstri öncesi kültür parkları
- Vahşi endüstri ormanları
- Bölge sembol noktaları

Tarihi değeri olan binaların bir kültür ögesi olarak korunması, yeniden işlev verilerek kullanılması;

Eski liman bölgelerinde geçmiş dönem sanayilerini anlatan, o dönemlerin özelliklerini yansıtan depolar, atölyeler, bakım birimleri, idari birimler gibi birçok bina bulunmaktadır. Günümüz koruma anlayışına göre bu binalar korunarak içlerine en

uygun fonksiyonlar verilip kent hayatına tekrar kazandırmaktadır. Kıyı ve kıyı bölgeleri konum bakımında kent merkezlerine yakın yerlerde olması hasebi ile tarihi binalara daha çok sergi, müze yada kültürel aktiviteleri destekleyici fonksiyonlar verilerek hem korunmuş hem de kullanımı olunmaktadır.

3.4.4. Proje çalışmaları

- Kentsel dönüşüm projelendirilmesi,
- Peyzaj proje çalışmaları,
- Genel ekolojik yapılandırmalar,
- Çalışma alanların projelendirilmesi,
- Kentsel alanlar ve kamu binalarının projelendirilmesi,
- Turizm ve kültür yapılarının projelendirilmesi,
- Uluslar arası fuar alanları ve ticaret alanlarının projelendirilmesi,
- Konut alanlarının projelendirilmesi,

3.4.5. Ortak yaklaşımlar

Bu kısımda, konu ve projeye ilişkin irdelenen örnekler sonucunda, dünya genelinde işlevini yitirmiş liman bölgelerinin ve yakın çevrelerinin dönüşüm projelendirme yöntem ve planlama ilkelerinin tespit edilen bazı ortak yaklaşımlar aktarılacaktır.

Bu yaklaşımlar kısaca şunlardır;

- Bölgede bulunan tarihi binaların ve tarihi değer taşıyan objelerin korunması,
- Bölgede bulunan mevcut halinde işlevini yitirmemiş olan kısımlar kentsel dönüşüm projesi ile başka yerlere kaydırılması ve mevcut işlevlerinin devamının sağlanması,
- Boşalan bölgelere kamuya açık alanlar, yarı açık ve kapalı mekânlar oluşturarak çekim merkezleri oluşturmak,
- Tasarlanacak olan açık, yarı açık ve kapalı mekânların total mekân anlayışında ve mümkün mertebe esnek tasarımlar ile desteklenmesi,
- Çok çeşitli işlevi barındıran programlar üretmek bu işlevleri farklı katmanlarla kullanıcılara sunmak,
- Mevcut yeşil alanları korumak ve yeni yeşil alanlar üretmek,

- Uluslar arası etkinliklere hizmet verebilecek mekânların olması ve bu etkinlikler bittikten sonra bu mekânları farklı aktivitelerde kullanma girişimlerinde bulunması. Örnek; Expo ve Olimpiyat köyleri,
- Çok kötü durumda olan yapılar tespit edilerek yıkılmış ve bu yapılarda yaşayanlar için, belediye veya özerk yönetim yeni konut alanları inşa edip, çevrenin sosyal ve ekonomik kalkınmasını sağlamak,
- Projelerde sosyal donatı alanlarının oluşturulması; toplum merkezleri, sosyal mekânlar, yaşlılar evi, öğrenci yurtları, kütüphaneler, sağlık merkezleri vb. kuruluşlar ile desteklenmesi,
- Büyük alanları ve değişen fonksiyonlara hitap edecek projelerde otopark problemi yeraltı otoparkları ile çözülmektedir.

4. KIYI BÖLGELERİNDE YENİ PLANALAMA YAKLAŞIMLARI İLE YÜKSELME KAVRAMININ “HAYDARPAŞA LİMANI VE ÇEVRESİ” ÜZERİNDE İRDELENMESİ

4.1. Sorunun Belirlenmesi ve Üzerinde Çalışılacak Alanın Seçimi

Kıyı ve kıyı bölgeleri sahip olduğu güzellikler, farklılıklar ve insanlara sunduğu nimetlerden dolayı her zaman önemli yaşam yerleri olmuşlardır. Kıyı bölgeleri tarih boyunca sadece ticaretin değil, aynı zamanda sosyal yaşamın merkezi olarak işlevlerini sürdürmüşlerdir. Ancak zaman içinde ticaretin ağırlık kazandığı bu bölgeler ticaretin yer değiştirmesi ile kentle ilişkisini koparmış, ruhsuz ve çöküntü mekânlara dönüşmüştür. Son yıllarda tekrar eski kimlik ve özelliklerini kazandırmak için dünyanın önemli kıyı kentlerinde yeniden canlandırma çalışmaları yapılmaktadır. Bu alanlara yeni fonksiyonlar önerilerek ve restore edilerek eski değerlerine kavuşturularak kentin en gözde turizm, ticaret, kültür, dinlence ve eğlence alanları haline gelmektedir. Bu dönüşüm ve canlandırma süreci içinde inceleme alanı olarak Haydarpaşa Limanı ve çevresi seçilmiştir .(Şekil 4.1)



Şekil 4.1. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Hava Fotoğrafı

Çalışma alanı olarak bu bölgenin seçilmesinin nedeni, İstanbul'un Anadolu'dan Avrupa'ya açılan kapısı olma durumudur. Kentin hafızasında çok önemli yere sahip olması, çağdaş kentsel dağılımda kent içinde olmaması gereken fonksiyonların bu

alandı olması, işlevlerini yitirmiş yada yitirmeye yüz tutan özgün nitelikli yapıların yer alması, bölgede kullanılmayan ve çöküntü olarak nitelendirilen alanların fazla olması ve bölgenin İstanbul'un aktif ticaret, turizm, sosyal, kültürel ve rekreasyon faaliyetlerinde önemli bir role sahip bir merkez olacağı ve Anadolu yakasının bir çekim noktası olma görüşünün benimsenmesidir.

Çalışma alanı senelerdir kentin kapısı olarak akıllarda kalması, insanların kent ile ilk karşılaşma noktası olmasından dolayı önemli bir yere sahiptir. Haydarpaşa ve çevresi ilk olarak Selimiye kışlasının yapılması ile değişmeye başlamış, bunu Haydarpaşa limanı ve hastanesi takip etmiştir. Bu bölge ve civarında yüzyıllar boyunca birçok önemli binaların olması ve bu binaların mevcut uygarlıklara, sosyal yaşama ve fiziksel mekâna yansımaları, alanın tarihçiler, toplum bilimciler, mimarlar ve şehirciler açısından önemli bir potansiyele sahip araştırma konusu olmasına neden olmuştur. (Şekil 4.2)



Şekil 4.2 İstanbul Boğazı Uzaydan Çekilmiş Fotoğrafı (www.nasa.gov)

İstanbul Boğazı Akdeniz'i, Karadeniz'e bağlayan en önemli su yolu ve ticaret akslarından biridir. Haydarpaşa Limanı ve çevresinin ise hinterlandlarıyla bu akstaki tarihi, turistik ve ticari potansiyele sahip mükemmel alanlardan biridir. Bölge; konumu, ticari, tarihi ve kıyı potansiyelleri açısından önemli özelliklere sahiptir. Liman, gümrük depoları ve ticari oluşumlardan anlaşıldığı gibi Devlet-i Aliyeyi Osmaniye'nin son dönemlerinde İstanbul'un önemli ticari, askeri ve tıbbi merkezlerinden biri olmuştur.

Haydarpaşa Limanı ve çevresinde 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren mevcut sistemde oluşan değişiklikler ve kapitalist ilişkilerin sonucu olarak ortaya çıkan çoğunluğu yabancı mimarların eserleri olan birçok yapı mevcuttur. Bu yapılar birer

batılılaşma ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bunlardan bir kaçı Haydarpaşa garı, Haydarpaşa Lisesi, Haydarpaşa Polis Karakolu ve Elektrik Binası'dır. İstanbul'un sosyo-ekonomik yapısını yansıtan, geçmişteki ekonomik, politik, sosyal yapısını, bilim, sanat, kültür ve teknolojisini simgeleyen bu yapılar şehrin, karakterini oluşturmakta büyük önem taşır. Oysa kıyı kesimi, potansiyeline uygun olarak değerlendirilmemiş ve burada bulunan tarihi yapılar yanlış kullanımlar sonucu terk edilmeye başlanmıştır.

Çalışmada, Haydarpaşa Limanı ve çevresinin sosyal ve kültürel yapısı ve mekânsal değişimi tarihsel süreçte irdelenerek günümüze kadar ulaşan önemli tarihi yapıların Haydarpaşa Garı ve Haydarpaşa Liman tesislerinde bulunan tarihi binaların yeniden kullanımı konusunda öneriler getirilecektir.

Kıyının kent ile olan ilişkisi bu bölgelerin kentlerin tarihi ve sosyal özellikleri ile şehrin karakterini yansıtan bölgeler olması gerektiğinin vurgulanması. Kentin sembolü olan tarihi yapıların ve mekânların değerlendirilip çağdaş yaşamın aktif bir parçası haline getirilmesi, yeniden yaşanabilir ve İstanbul'un kıyı kenti kimliğine kavuşturulması gerekliliği çalışmanın en önemli nedenidir.

4.2. Amaç ve Hedeflerinin Saptanması

Bu bölümde seçilen bölge üzerinde düşünülen amaçlar, hedeflerin belirlenmesi ve bu hedeflerin alt gruplar halinde irdelenmesine değinilecektir. Ortaya çıkan hedeflerin bu bölge için düşünülen projelerde ele alınıp alınmadığının ileriki bölümlerde sorgulamasının yapılmasıdır.

4.2.1. Planlama Amacı

Planlamada ki amaç, fiziksel, kültürel ve sosyal köhneme sonucu canlılığını yitiren Haydarpaşa Limanı ve çevresinin, kıyı potansiyelini, topoğrafik yapısını ve tarihi özelliğe sahip yapıların İstanbul'un aktif ticaret, turizm, fuar, ofis, kültürel, sosyal ve rekreasyon faaliyetlerine hizmet etmesinin sağlanması, Anadolu yakasının bir çekim merkezi olarak bu bölgeni gösterilmesidir. Bölgenin bu misyonu taşıyabilecek alana ve potansiyele sahip olması bu alanın tarihi ve coğrafi özellikleri ile kıyı kenti kimliğini vurgulanmasıdır.

4.2.2. Planlama Hedefleri

Haydarpaşa Limanı ve çevresi için planlama hedefleri konulurken uluslararası projelere, uygulamalara ve yapılan araştırmalara bakılıp bölgeye en uygun olan nitelikli hedefler belirlemeye çalışılmıştır. Bu örneklerden İngiltere Docland

örneğinde planlama hedeflerini ile birlikte Gülersoy (1990) alt başlıklar olarak şöyle sıralamaktadır;

1. Kentsel ve mimari kalite yönünden olumlu bir çevre oluşturulmasına yönelik hedefler,
2. Kültürel ve sosyal bütünleşmeyi sağlamaya yönelik hedefler,
3. Sağlık ve konfor koşullarının iyileştirilmesine yönelik hedefler,
4. İşlevsel yeterliliği sağlamaya yönelik hedefler,
5. Optimum iletişimi sağlamaya yönelik hedefler,
6. Ekonomik destek ve uygun maliyet sağlamaya yönelik hedefler,
7. Esneklik ve uygulanabilirlik hedefler.

Başlıklar altında sayılan bu hedeflerin bölge yapısı içinde irdelenmesi, bölge ile olan sorunları daha iyi ortaya koymak için alt başlıklar halinde daha detaylı bir şekilde incelenmektedir.

1- Kentsel ve mimari kalite yönünden olumlu bir çevre yaratılmasına yönelik hedefler;

- Mevcut olan Haydarpaşa Limanı ve Haydarpaşa Garı'nın tarihi doku ve yerleşim alanları ile uyumunun sağlanabilmesi, arka kısımlarda kalan ve atıl durumda kalan doku ile bütünleşen, gümrüklü saha uygulamasını içermeyen, ayrıcalıklı bölgeler oluşturmayan ve kamusal alana açık projelerin üretilmesi.
- Fonksiyonunu yitirmiş yada tam olarak kullanılamayan, strüktür ve nitelik kaybına uğramış kamusal alan ve binaların çağdaş fonksiyonlarla donatılarak yeniden işlev kazandırılması ve bunları destekleyecek ek birimlerin projelendirilmesi.
- Uygulama bölgesinin kıyı kenti imgesini yeniden kazandıracak fonksiyonlar önerilmesi.
- Kıyı bölgelerini kentlilerin daha iyi kullanılması için aktivite ve özel fonksiyonların verilmesi.
- İnsanları toplayabilecek, yönlendirebilecek ve dinlendirebilecek anıtsal yapı ve mekânların önerilmesi.
- Anıtsal yapıların ve sivil mimari örneklerinin tahribatının önlenmesi ve uluslararası koruma prensiplerine göre korunması.

2- Sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlamaya yönelik hedefler;

- Günün yirmi dört saati yaşayan canlı, çekici, İstanbul merkezine yaraşır, İstanbul'un tarihi potansiyelini destekleyecek ve imgesi olabilecek "Dünya Kenti" karakterini ve işlevlerini destekleyecek bir mekân oluşturulması.
- İstanbul'un Anadolu'dan Avrupa'ya açılan kapı olma özelliğini koruyan ve en iyi şekilde yansıtan planların hazırlanması.
- Mekânın yeniden işlevlendirilmesi ve yapılandırılmasında değişik kesimlerin kullanıcı gruplarının gereksinimlerine cevap verebilmesi.
- Büyük fonksiyonlara altlık oluşturabilecek yapılara sahip olması, Expo, uluslararası fuar, sergi, kongre ve bu organizasyonlara benzer etkinlikleri kaldırabilecek alt yapının ve esnek mekânların oluşturulması.
- Planlama sürecinde halkın katılımının olabildiğince fazla sağlanması, öneri ve isteklerin dikkate alınması, faaliyetlerine hizmet etmesinin sağlanması ve İstanbul'un kıyı kenti kimliğinin vurgulanması.
- Mimari mirasın değerlendirilerek, kültürel iletişimi sağlayacak turistik fonksiyonların önerilmesi.
- Sosyal ve kültürel fonksiyonların kıyı ile bütünleşmesinin yapılması,
- Kamusal alanların daimi olarak canlı tutulması ve halkın buraları kullanması için teşvik ve özel uygulamaların yapılması.
- Anadolu yakasının Avrupa yakasına oranla daha az bulunan kültür, sanat ve sosyal faaliyetleri destekleyici program ve ünitelerin oluşturulması.

3- Sağlık ve Konfor Koşullarının İyileştirilmesine Yönelik Hedefler

- 19. yüzyıl başlarında Dünyanın en büyük tıp kompleksi olarak kabul edilen Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane ve ona bağlı birimler ile günümüzde Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi olarak kullanılan binalara aynı misyonun yüklenmesi ve Marmara Üniversitesine bağlı bir araştırma merkezi olarak kullanılması.
- Bölgede bulunan askeri hastanenin kamu yararına tıp kompleksinin içerisinde tam teşekküllü bir hastane olarak kullanılması.
- Binalar arasındaki mekânlara uygun fiziksel çevre koşullarının sağlanması,
- Çevreye uyumlu ve geri dönüşümü kolay olan malzemeler ile binaların yapılması.

- Çevre temizliği ve sağlığı için çöp biriktirme depolarının düşünülmesi,
- En uygun alt yapı sistemi ile kendi kendine yeten, kendi çöp ve diğer atıkları geri dönüştürebilen, arıtabilen sistemlerin kurulması.
- Eko enerjiden yararlanılabilen alt ve üst yapı sistemlerin düşünülmesi. Bölgenin konumu itibarı ile güneş enerjisi, rüzgâr enerjisi, dalga enerjisi ve toprak enerjisinden yararlanılabilir.
- Eski eserler içerisinde temiz hava, ısıtma ve soğutma konfor koşulların en iyi şekilde sağlanması.
- Yeni yapılacak binaların ısıtma, soğutma ve havalandırma sistemlerinin doğa ile bütünleşen, doğaya zarar vermeyen ve doğal havalandırma sistemlerinin kullanılması.

4- İşlevsel Yeterliliği Sağlamaya Yönelik Hedefler

- Olumsuz fonksiyonların tespit edilerek, bulundukları mekânlara zarar verenlerin ıslah edilmesi.
- Uluslararası aktivitelere hizmet verebilecek mekân ve alt yapının oluşturulması.
- Önerilen yeni işlevler için mekânsal organizasyonun yapılması.
- Rekreasyon amaçlı mekânların oluşturulması.
- Anadolu yakasının ihtiyacı olan fonksiyonların bu alanlara yerleştirilmesi. Bunlar; uluslararası fuar alanı, uluslararası ticaret ve turizm merkezi, yat limanı ve büyük yolcu gemilerine hizmet verecek liman ve bu limanı destekleyecek ünitelerin yapılması.
- Bölgenin ticaret potansiyelini arttıracak ticaret alanları ve serbest bölgelerin oluşturulması.
- Bölgenin kültürel ve sosyal fonksiyon alanların Avrupa yakasına oranla daha az olmasından dolayı, büyük ve küçük ölçekli organizasyonları kaldırabilecek mekânların yapılması.

5- Optimum İletişim ve Ulaşımı Sağlamaya Yönelik Hedefler

- Sağlıklı bir yaya-taşıt ilişkisinin kurulması.
- Şehir içi ve şehirlerarası raylı istem ile uyumunun sağlanması. Ulaşım sistemi olarak yeni yapılan Marmaray hattı ile entegrasyon, Kadıköy raylı

sistemi ile entegrasyon ve yeni yapılacak olan diğer hatlar ile entegrasyonun sağlanıp, ulaşım ağı olarak Anadolu yakasının merkezi haline getirilmesi.

- Uluslar arası, şehir içi ve şehirler arası deniz ulaşımına imkan verecek alt yapı ve üst yapıların sağlanması.
- Bölgenin kendi içinde, kullanıcılar tarafından ücretsiz olarak kullanabilecekleri, yer üstü ve yeraltı raylı sistemlerin tasarlanması.
- Otopark sorununun çözülmesi için sistematik park düzenlemelerin oluşturulması.
- Çevre yerlerden bu alana yaya trafik akışının yoğun olduğu yolların yayalaştırılması, böyle asklar yok ise yeni yaya aksların oluşturulması.
- Yayaların bu alana rahat bir şekilde ulaştırılması için engelsiz ulaşım olanağının sağlanması.
- Tasarlanacak alanların desteklenmesi, malzeme giriş çıkışı ve diğer ek ihtiyaçların karşılanması için uygun alt yapı ve ulaşım ağının uygulanması.

6- Ekonomik Destek ve Uygun Maliyet Sağlamaya Yönelik Hedefler

- Gelir getirici aktivitelere yer verilmesi.
- Bölgedeki insanların devamlı yararlanabileceği, kendini geliştirebileceği ve yeni istihdam sağlayabileceği bir merkez oluşturulması.
- Bölgeye yatırım yapabilecek kurum ve kuruluşların uluslararası fonlar ve devlet destekli fonlar ile desteklenmesi.
- Optimum faaliyet sağlayabilecek önerilere öncelik verilmesi.
- Uluslararası fuar, ticaret, turizm, kültür ve sosyal aktivitelerin bu alanda gerçekleştirilmesi için uygun alt yapı ve gerekli malı desteklerin sağlanması.
- İstanbul'un Avrupa yakasında yapılan ve Anadolu yakasındaki insanların ulaşım sıkıntısından tam iştirak edemedikleri organizasyonların bu alanlara taşınması.

7- Esneklik ve Uygulanabilirlik Hedefi

- Gelecekte ortaya çıkabilecek koşullara uyum sağlayabilecek esnek çözümlerin ortaya konması.
- Tarihi binaların karakterine uyacak fonksiyonların verilmesi ve bu uygulama yapılırken binalara zarar verilmemesi.

- Uygulanabilirliğin sağlanması amacıyla, planla getirilen önerilerin somut ve gerçekçi bir şekilde ortaya konması.
- Esneklik kavramının yılın her günü hissedilebilir şekilde olması, önemli organizasyonların aynı mekânlarda yapılabilmesi için alt destek sistemlerinin oluşturulması.
- Yılda bir iki kere kullanılan atıl mekânların yapılmaması.

Yukarda saydığımız hedeflere ulaşmak için Haydarpaşa Limanı ve çevresi örnek alanında yerinde yapılan tespitlerden, uzun ve kapsamlı bir literatür taraması sonucunda dünya üzerinde yapılan ve başarıya ulaşmış proje hedeflerinden, günümüz ekonomik, sosyal ve kültürel yaklaşımlarından, yeni oluşan kentsel tasarım yaklaşımlarından ve mimarı yaklaşımlardan yararlanarak ortaya konulmuştur.

4.3. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin İncelenmesi ve Yapılan Araştırmalar

Haydarpaşa Limanı ve çevresinin İstanbul içerisindeki konumu ve önemi, tarihsel süreçte mekânsal gelişimi, fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan makro ölçekten, mikro ölçeğe doğru incelenerek değerlendirilmiş, çalışma alanının gelecekte yükleneceği kurgular hakkında öngörüler yapılmıştır.

4.3.1. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Konumu ve Önemi

İstanbul Boğazı Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birleştiren, Asya ve Avrupa kıtaları arasında sınır oluşturan ve üzerinde önemli limanları barındıran bir konuma sahiptir. İstanbul Limanı, Haliç'i de kapsamak üzere; kuzeyde, Anadolu ve Rumeli Fenerleri arasını birleştiren çizgi ile, güneyde Büyükçekmece Baba Burnu ile 2 mil güneyindeki Yelkankaya Feneri arasını birleştiren deniz alanıdır (TC Ulaştırma Bk. 1981).

Haydarpaşa Limanı İstanbul Liman sınırları içinde olup, Kadıköy'le Haydarpaşa arasında bulunan Seyitahmet deresinin denize döküldüğü noktadan başlamak üzere Salacak'a doğru devam eden sahil üzerinde liman tesisleri ile bunları koruyan dalgakıranlar arasında kalan deniz sahasıdır (Güleç, 2003).

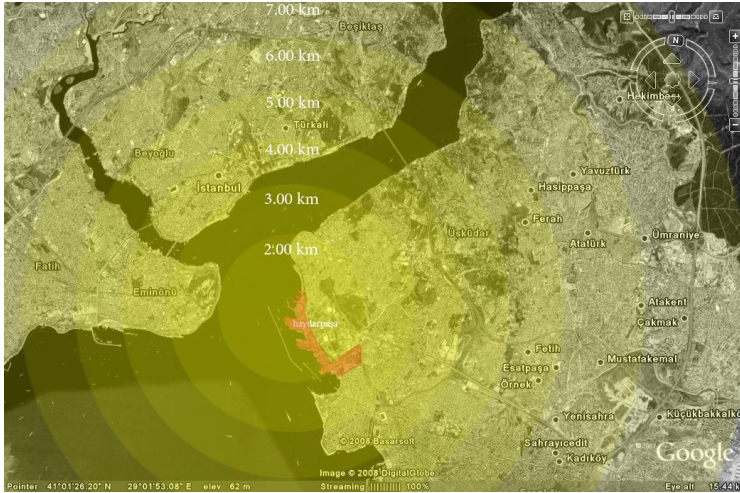
İstanbul'un Anadolu yakasında bulunan Haydarpaşa Limanı, 15 milyona yaklaşan nüfusu ile Türkiye'nin en büyük ticaret, sanayi, iş merkezi, kültürel ve tarihi konumundaki İstanbul'un çevresinin dış dünya ile ticari ilişkileri ve Marmara Bölgesinin tek konteynır terminaline sahip limanı olması açısından büyük önem

taşımaktadır. Haydarpaşa Limanı doğal karakterli olup ayrıca gemileri her türlü deniz etkilerinden koruyacak şekilde iki adet dalga kırana sahiptir.

Bir deniz kenti olan İstanbul'da limanlar, çeşitli kentsel işlevler açısından her zaman birinci derecede öneme sahip olmuştur. Üç tarafı denizlerle çevrili ve 8333 km kıyısı olan ve denizyoluyla kıtalararası bağlantı kuran, dış ticaretinin %85'ini denizyoluyla yapan Türkiye'de, Haydarpaşa Limanı büyük miktarda yükleme ve boşaltmanın yapıldığı, çok değişik yük ve gemi tipine hizmet veren en büyük limanlardan biridir. (Alkan, 1997)

İstanbul Limanı'nda büyük gemilerin yanaşabileceği limanlar; Karaköy, Salıpazarı, Saray burnu, Kuruçeşme ve Haydarpaşa limanlarıdır. Çalışma alanı, İstanbul'un Anadolu yakasında, İstanbul Boğazı'nın güneydoğusunda, Tarihi Yarımada ve Haliç'in karşı kıyısında yer alır. Çalışma alanı olarak seçilmiş olan alan, kuzeyde Üsküdar ve Salacak, kuzey doğusunda Karacaahmet mezarlığı doğusunda Kadıköy Acıbadem ve güneyde İstanbul Boğazı ile sınırlanmıştır.

Çalışma alanı Üsküdar'a 1,5 km, Kadıköy'e 0,75 km, Boğaziçi Köprüsüne 5 km, Ümraniye'ye 7,5 km, Kartal'a 15 km Tarihi Yarımada'ya 3,25 km, Karaköy'e 4,5 km ve Beşiktaş'a 5 km uzaklıktadır. Çalışma alanımızın Anadolu yakasının merkez misyonunu üstlenebilecek, bu potansiyele sahip alan ve imkânları olup çevre ilçelere yakın olması artı taraflarıdır. (Şekil 4.3)



Şekil 4.3 Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Konumu

4.3.2. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Doğal Yapısı

Haydarpaşa limanı ve çevresinin doğal yapısının incelenmesi bu alan üzerinde yapılacak araştırmalarda bize önemli bulgular verecektir. Bölgenin topoğrafik yapısı,

iklimi, jeolojik yapısı ve bitki örtüsü kentsel tasarım projelerinde dikkate alınacak en önemli verilerden biridir.

4.3.2.1. Bölgenin Topoğrafik Yapısı

Haydarpaşa Limanı İstanbul'un güney batısında yer almaktadır. İstanbul kenti Kocaeli ve Çatalca Yarımadaları üzerinde yer almaktadır. Boğaziçi'ndeki vadi de genişlemiştir. Daha sonra Boğaziçi Vadisi'nin doğusunda kuzey kısmın kabarması, batısında ise güney kısmın kabarması ile su bölümü hatları değişmiştir.

Boğaziçi vadiler, koylar, burunlar ve tepeciklerle morfolojik yapı yönünden dinamik bir özellik göstermektedir. Boğaziçi'nde sahil düzlüğü yok denecek kadar azdır. Çok dar sahil şeridi bütün kıyıyı dolaşır, vadilerde dar ve uzun bir düzlük olarak içerilere sokulur. Boğazın Anadolu yakasında tepecikler denize yakın, yamaçlar ise diktir. Bu özellik Haydarpaşa Limanı ve çevresinde de mevcuttur. Dolgu sonucunda oluşan kıyı bandı ile uzun düzlük alanlar oluşmuştur. Gar binası ve arka kısımda yer alan vadi ise bölgenin en düz ve kullanıma en verimli alanı olarak görülmektedir.

Bölgenin kuzeyine doğru devam edildiğinde Harem Otogarı ve devamında Salacak sahil bandı ile Üsküdar'a bağlanmaktadır. Bölgenin doğusuna doğru gidildiğinde Haydarpaşa Liman kısmının arkasındaki tepecikte Selimiye kışlası güneyinde Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi, Haydarpaşa Numune ve Askeri Hastane yer almaktadır. Anadolu yakasının bu kısımlarından eğitim fazla olmamakla beraber eğimin en fazla olduğu kısım ise Harem Otogarı ile Salacak arasındadır. Bölgenin Güney kısmında ise Haydarpaşa Gar binası ve arka kısımda bulunan gümrük, bakım ve hizmet binaları yer almaktadır.

4.3.2.2. Bölgenin İklimi

Akdeniz-Karadeniz kıtasal iklimler arasındaki bir geçiş tipi olarak bilinen daha çok Akdeniz iklim özelliklerinin ağır bastığı Marmara İklimi etkisi altındadır. Klasik tanımıyla, sıcak ve kurak bir yaz ve soğuk ve yağışlı bir kış, ayrıca yağışlı ilk ve sonbahar etkisini gösterir. Hakim rüzgarlar kuzeyden esen yıldız, kuzeydoğudan esen poyraz ve güneybatıdan esen lodostur.

Boğaziçi yüksek ve alçak olmak üzere iki farklı basınç sistemi ile biri poyraz diğeri lodos olan iki değişik rüzgâr sisteminin etkisi altındadır. Boğaz yılın büyük bir bölümünde kuzey rüzgârları, diğer kısmında ise güney-batı yönlü lodosun etkisi altındadır. Yazın ılık ve kuru bir iklim, kışın ise Orta Avrupa basınç koşulları hâkimdir.

4.3.2.3. Bölgenin Jeolojik Yapısı

Haydarpaşa Limanı ve çevresinin jeolojik yapısına baktığımızda, liman ve depolama kısımları genelde kazıklar üzerinde iç kısımlar dolgu ve diğer düzlük kısımlarda ise yaşlı alüvyonlardan hakim örtülerden oluşmuştur. Tepelik kısımlar diğer düzlük alanlara oranla daha sıkı toprak tabakalarından oluşmaktadır. Alüvyonla kaplı kesimlerde yüksek yapılaşma sakıncalıdır. Rıhtımların inşası sırasında, toprağın altoda bazı kısımlardan yoğun çamur çıkmış, zemini takviye etmek için çeşitli taş ocaklarından getirilen materyaller kullanılmıştır. Bu takviyeler daha çok Haydarpaşa Gar binası yapılırken oluşturulmuştur.

4.3.2.4. Bölgenin Bitki Örtüsü ve Peyzaj Unsurları

İklim özellikleri, arazi morfolojisi, bakılar açısından farklılıklar gösteren İstanbul Boğazı ve çevresi son derece zengin bir floristik yapıya sahiptir. Boğaziçi'nde doğal bitki örtüsü maki ve ormanlardır (Aslan, 1989).

İstanbul kenti eskiden incirlikleri ile bilinen boğaz kıyısının florası yoğun ve bilinçsiz yapılaşma sonucu tamamen yok edilmiştir. Alan sınırları içinde Selimiye Kışlası ve Haydarpaşa Garı çevresindeki yoğun ağaçlık dışında dikkat çeken peyzaj unsuru yoktur. Kadıköy Rıhtım boyunca kentsel tasarım çalışmaları yapılmaktadır. Alan içerisinde askeriye ve kamuya ait bina ve arazinin olması yeşil alanın korunmasında etkili rol oynamıştır. Haydarpaşa Limanı ve Harem Otogarının bulunduğu bölgelerde ise hiçbir düzenleme yapılmamıştır. İşlevsiz boş alanlar bulunmaktadır ve bu alanlar rahatsız edicidir.

4.3.3. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Tarihsel ve Mekânsal Gelişimi

Çalışma alanının tarihsel ve mekânsal gelişimi alan içerisinde yapılan tarihi binaların yapılması, kullanılması ve işlev değiştirmesi süreci içerisinde ele alınacaktır. Süreç anlatımı Devlet-i Aliyeyi Osmaniye'nin bu bölge üzerinde yaptıkları binalar ile başlayıp günümüze kadar devam etmektedir.

19.yüzyıl öncesi dönem;

19.yüzyıldan önceki dönemlerde İstanbul Anadolu yakasındaki en yoğun ve en eski yerleşmeler Üsküdar ve Kadıköy olarak bilinmektedir. Bu yerleşkelerin arasında kalan Haydarpaşa Limanı ve çevre bölgesinde ilk önemli yapı Kanun-i Sultan Süleyman döneminde yapılan saray olarak bilinmektedir. III. Selim zamanında bu saray yıkılarak, 1794–1799 tarihleri arasında eski sarayın yerine Selimiye Kışlası yapılmaktadır. İstanbul'un Harem sırtlarında yer alan bu yapı bir kışla olarak her kez tarafından bilinmektedir. İnşa edilen kışla ilk olarak ahşaptan yapılmıştır. 1807'deki

Yeniçeri ayaklanması sırasında kışla yanınca, Sultan II. Mahmud 1827–29 arasında kışlanın yerine kâgir bir kışla yaptırmıştır. Sultan Abdülmecid Han zamanında bazı bölümlerin eklenmesiyle bugünkü halini almıştır (İstanbul Ansiklopedisi, 1995).

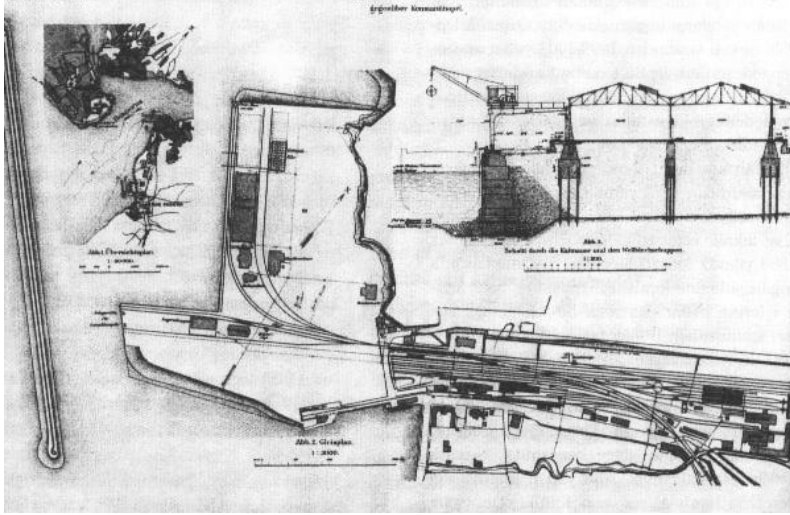
Haydarpaşa olarak bilinen çevrenin adını nereden aldığı konusunda çeşitli varsayımlar vardır. Mevacib defterlerine göre, 1533'te vezirliğe yükseltlen Haydar Paşa'nın bahçesi bu bölgede olduğundan, semt onun adını almıştır. Bir başka varsayım, III. Selim'in vezirlerinden Haydar Paşa'nın burada bir kışla yaptırdığı ve semtin adının kışladan geldiğidir. 1594 tarihli bir mevacib defterinde “ Bahçe-i Haydar Paşa “ adı geçtiğine göre ilk varsayım daha kuvvetli olmalıdır (Akbulut,1994).

17. yy Ermeni tarihçisi Eremya Çelebi Kömürciyan'a göre Haydarpaşa mevkii Bizans imparatorları için şehir çevresindeki önemli yerlerden biriydi ve burada aziz patriklerin içtima ettikleri bir saray bulunmaktaydı. 19. yy'a kadar Haydarpaşa çevresinin genel karakterinde fazla bir değişiklik olmadığını; Haydarpaşa'nın etrafında tek tük yapıların bulunduğunu; Acıbadem ve Hasanpaşa'ya doğru uzanan geniş çayırlardan ibaret olduğunu düşünmek mümkündür (Akbulut,1994).

Üsküdar- Bostancı arasındaki çayırların en ünlülerinden olan Haydarpaşa Çayırı, aynı zamanda ordunun Anadolu yönündeki seferleri için toplanma ve hazırlık noktası işlevine sahipti. XIX. yüzyılda Nizam-ı Cedid askerleri talimlerini burada yapıyorlardı. Ayrıca I. Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa çayırı açık ordugâh olarak kullanılmıştır (Eyice,1998).

19.yüzyıl sonrası dönem;

Haydarpaşa 19. yüzyıl öncesinde varlık göstermiş olsa da kentsel mekâna yoğun olarak katılımı 19. yüzyılda olmuştur. İlk önceleri Selimiye Kışlası, Askeri Hastane (1844–46), İngiliz Mezarlığı (1853–56) demiryolu ve liman (1872–1908), daha sonra Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane (1895–98) ve Numune Hastanesi'nin (1901) inşa edilmesi Salacak-Kadıköy arasındaki Haydarpaşa'yı, Tarihi Yarımada karşısındaki ikinci önemli bir silüet haline getirmiştir. Sözü edilen yapılar, Üsküdar'dan Kadıköy'e uzanan Tıbbiye Caddesi üzerinde sıralanmıştır. Ancak bu yapılar yapıldıkları dönemde bu gün olduğu gibi demiryolu sahasından ve Kadıköy'den koparılmış değillerdi. Aksine bu cadde, mevcut köprü yapılmadan önce, İngiliz Mezarlığı'nın yanından inen bir yol ile demiryolu üzerindeki hemzemin geçit ile Kadıköy sahilinden geçen Haydarpaşa Caddesi'ne (bugünkü Rıhtım Caddesi) ulaşmaktaydı. Böylelikle yukarıda bahsedilen yapılar ile demir yolu yapıları ve gar binası direkt ilişki içerisindeydi (Kösebay, 2006) (Şekil 4.4)



Şekil 4.4 1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları (Erkan,2004).

19. yy sonlarında Haydarpaşa semtinin büyük ölçüde değişmesinde, 1844–1846 yıllarında Sultan Abdülmecid döneminde Askeri hastanenin inşası rol oynamıştır. Kırım Savaşı sırasında bu hastahane ile iskele arasındaki bölge İngiliz Mezarlığı'na tahsis edilmiş, daha yukarıda ise II. Abdülhamid döneminde 1894'te başlayarak mimar R. D'Arenco ile Valury tarafından gösterişli Mekteb-i Tıbbiye binası yapılmıştır. Üsküdar'a giden caddenin karşı tarafında da bu mektebin tamamlayıcı unsuru olan hastahane bloklarının 1901'den itibaren yapımına girilmiştir. Alman Rieder Paşa tarafından düzenlenen esaslara göre kurulan bu hastahane ilk projesine göre bütünüyle tamamlanamadan kalmıştır (Eyice,1998).

19. yüzyılda üst kotta Tıbbiye Caddesi bu şekilde gelişirken, İngiliz Mezarlığının altında yer alan demiryolu sahasındaki gelişme, asıl ilgileneceğimiz alanı oluşturmaktadır. Bu alandaki yapılaşma, Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının Osmanlı Devleti tarafından 1872 yılında Anadolu demiryollarının başlangıcı olarak inşa edilmesiyle başlamıştır (Özyüksel, 1999). Demiryolu, Haydarpaşa ile İzmit arasında, geçmişi Bizans öncesine dayanan ticaret yolları üzerinde, ilkin Pendik'e kadar tek hat olarak inşa edilmiştir. (Şekil 4.5)

Haydarpaşa-İzmit demiryolu başlangıç olmak üzere tasarlanan bu Anadolu demiryolu gerçekleştiği takdirde imparatorluğun yol yokluğundan kaynaklanan idari, askeri, sosyal ve ekonomik meseleleri ortadan kalkacaktı. Çünkü böyle bir demiryolu İstanbul'un uzak vilayetler üzerindeki nüfuzunu arttıracak, merkezi yönetimi kuvvetlendirecektir. Ordunun lojistik imkânları artacak, memleketin savunması kolaylaşacaktır. Ayrıca dışa açılacak iç bölgelerde tarım, hayvancılık ve ormancılık gelişecek, ticaret ilerleyecektir. Bütün bunlar, devleti söz konusu projenin yapımı için harekete geçiren sebepler arasında idi. (Öztürk, 1995)



Şekil 4.5 Haydarpaşa Limanı ve Silo (Alman Arkeoloji Enstitüsü fotoğraf arşivi)

Haydarpaşa’da temeli 11 Mart 1872 yılında temeli atılan istasyon binası ile eski iskele ve depolama alanları mevcuttur, ancak istasyon daha sonra bir çok onarım geçirmiştir. Eski fotoğraflardan öğrenildiği göre ilk istasyon binası, merkez bölümü vurgulanmış iki katlı bir yapı iken daha sonra onarımdan geçirilerek merkez bölümüne üçüncü bir kat eklenmiş ve cephe düzeni değiştirilmiştir. Bu ilk istasyon binasının yeri eski haritalardan öğrenildiğine göre, yaygın olarak bilindiği gibi şimdiki dikimevi binasının yakınlarında değil, demiryolu raylarının doğusunda, Et Balık Kurumu yakınlarındadır. Devlet tarafından yaptırılan Haydarpaşa-İzmit demir yolu hattı işletilemeyince 1880 yılında yabancı firmalara 99 yıllığına kiralanmıştır.

1880 yılında Alferd Kaulla ve Deutsche Bank iş birliği ile işletilmeye başlanan hat, bu grubun aldığı imtiyazlar sonucunda hattın Üsküdar’a kadar uzatılması ve oradan da deniz yoluna ulaştırılması planlanmıştır. Yapılan projeye göre hat Selimiye Kışlası’nın altından geçecek bir tünel ile Üsküdar’a uzatılacaktı. 1889’da Alman grup, imtiyazda belirtildiği gibi hattı Üsküdar’a kadar uzatmak istediğinde, hattın Selimiye Kışlasına olan yakınlığı sebebiyle izin verilmemiştir (Kösebay, 2006). 1890’lı yıllarda düşünülen bu plan 2000’li yıllarda Marmaray Projesi ile gerçekleştiğini söyleyebiliriz.

Osmanlı topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi. 1876’dan 1909’a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamid hatıralarında şunları ifade ediyor; "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat’ı, Anadolu’ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının

inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir.

Cumhuriyet Dönemi;

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır. Bunun sonucunda Haydarpaşa Garı ve çevresi eski önemine Cumhuriyet döneminde tekrardan kavuşmuştur.

1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul, ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri gözardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönde yayılmakta, su kenti kimliğini yitirerek kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar. Su yüzeyleri giderek kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir. (Şekil 4.6)



Şekil 4.6 Haydarpaşa Limanı ve Çevresi 1970'li yıllar (Şahenk,1996)

Boğaz kıyıları boyunca yer yer prestij grubuna ait yalıların yoğun biçimde yerleştiği görülmektedir. Bu olgu zihinlerde İstanbul'un kimliğini oluşturan bir özellik olarak 1980'lere değin yaşamışta. Buna karşılık vadi içlerinde Boğaz köyleri yer almışta. Boğaz'ın iki yakasında bunlar dışında korular, orman çiftlikleri, ayazmalar, çayırlar ve dinlenme-eğlenme alanları bulunmaktadır.

Deniz taşımacılığı sisteminin gelişmesi topografya nedeniyle birbirleriyle ancak denizden veya kıyı boyunca ilişki kurabilen yerleşmelerin sürekli oturulabilir bir nitelik kazanmasını hızlandırmış, dönüşümlü olarak kentin karşılıklı kıyıları arasında kentlilere yönelik deniz taşımacılığının önemi artmıştır.

Yüzyılın başında, iki yaka arasında mal aktarımından yararlanmak, kentler arası motorlu taşıt ulaşımını sağlamak üzere düzenlenen araba vapurları da kısa sürede kent içi yolculuklara hizmet eden bir sistem halinde gelişmiştir. Boğaz yerleşmeleri ve Üsküdar ile merkez arasında su yolu aracılığı ile kurulan organik bütünleşme (bağıntı) 1956-60 yıllarında Boğaziçi'nde yerleşmeleri karadan bağlamak üzere topografyaya aldirmaksızın açılan 30 metre genişliğindeki yol ile zedelenmiştir. Bu yol Boğaz köylerine ulaşım noktaları ve iskele meydanları organizmasının yara almasına, deniz ve kara yaşamları örüntüsünün ortaya çıkardığı çeşitlilik ve zenginliğin yitirilmesine, kıyı-yerleşme ilişkisinin bozulmasına yol açmıştır. 1973'te 1. Boğaz Köprüsü'nün yapılması ile bu ilişki kopma noktasına gelmiştir. Bu dönemde yol ve sanayi kuruluşları yapımı etkinliklerinin Marmara, Boğaz ve Haliç kıyılarında konumlandırılması kıyılarda giderek toplum yararına olmayan bir sonuca varılmasını getirmiştir. Metropol kıyılarındaki yoğun yapılaşma ve kirlenme sağlıklı kıyı kullanımını güçleştirdiği gibi sahil yollarından kıyının görülememesi olgusunu da ortaya çıkarmıştır. (Şekil 4.7)



Şekil 4.7 Haydarpaşa Limanı ve Çevresi 1990'lı yıllar

Bu süreç sonunda, düşük yoğunluklu ve az katlı, doğal çevreye ve komşulara saygılı yapılanma, görsel olarak meltemini hissederek, kıyısında dinlenerek denizle yaşayan kentliler, denize yaya erimi uzaklığındaki mahalleler, İstanbul'un mazideki özellikleri haline gelmişlerdir. (Ünal,1993)

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

Son otuz yılda İstanbul'un çehresi hızlı kentleşme ve nüfus artışı ile fiziksel ve psikolojik baskı altındadır. Bu da şehrin merkezindeki kentsel alanların yeniden canlandırılması ve geliştirilmesi gerekliliğini getirmektedir. Haydarpaşa proje alanında Harem Otogarı, Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Lisesi, Haydarpaşa Tren İstasyonu yer almaktadır.

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

4.3.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Görsel ve Fiziksel Özellikleri

Kentsel dönüşüm ve yeniden canlandırma çalışmalarında çalışma alanının görsel ve fiziksel özelliklerinin iyi analiz edilerek değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu yaklaşımla, çalışma alanında yapılan literatür araştırmalarından, arazi tespit çalışmalarından ve gözlemlerden faydalanılmıştır. Yapılan gözlemler dünya üzerinde uygulanan proje çalışmaları ile aynı ve farklı açıları incelenmiş, çalışma

alanı üzerinde yapılan proje çalışmalarında arazi tespit ve fiziksel özelliklerin iyi analiz edilip edilmediği irdelenmiştir.

4.3.4.1. Tarihi Dokunun Algılanabilirliği

Alanın tarihsel özelliklerini ve kıyı bölgesi olması nedeniyle denizden algılanabilirliğini bu konuda ele almaya çalışacağız. Çalışma alanımızı dört bölge altında incelersek, birinci bölge Haydarpaşa Garı ve ona hizmet veren ek binalar, ikinci bölge ise Haydarpaşa Limanı ve çevresi, üçüncü bölge ise Haydarpaşa Limanı arkasında kalan askeri hastahane, üniversite ve son bölümde ise Harem Otogarı ve arkasında kalan Selimiye Kışlası olarak incelme yaparsak sorunları da gruplama imkânımız olacaktır.

Birinci bölgedeki binalara bakarsak; Haydarpaşa Garı, Askeri Karakol Binası, Muhacir Misafirhanesi, Elektrik Santrali, Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği, Haydarpaşa Vapur İskelesi binaları tarihi değeri olan binalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizden siluet olarak bakıldığında en dikkat çekici binalar Haydarpaşa Garı ve Haydarpaşa Vapur İskelesi en dikkat çeken binalar olarak görülmektedir. Nitelikli ve koruma altına alınan bu binaların oluşturduğu öngörüm genel olarak alanda iyi korunarak değerlendirilmiş ve günümüzde kullanılmakta olan nitelikli binalardır. Arka kısımda kalan binalar için bunları söylemek mümkün değildir. Askeri Karakol Binası ve Muhacir Misafirhanesi binaları terkedilmiş durumda ve ciddi bakım isteyen binalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Haydarpaşa Garı'nın bu bölgeyi kapatmasından dolayı bu binalar sahilden algılanmamaktadır.

İkinci bölgede yer binalara bakarsak; İlk dikkat çeken bina ve niteliği olmayan DMO ait binalar, Gümrük Dairesi binası, Rıhtım İdaresi Binası, Polis Karakol Binaları tarihi değerleri olan binalar olarak göze çarpmaktadır. Denizden siluet olarak bakıldığında birinci bölgeye oranla daha köhnemiş, bakımsız ve yeniden canlandırmaya ihtiyaç duyan bir yapılaşma görülmektedir. Birinci bölge gibi düz zemin üzerinde yerleşmeler bulunmaktadır. Arka kısımda ise ön kısma hizmet veren tren sistemi yer almaktadır. Gar binasından daha yüksek olan DMO binasının kaldırılması öngörülmektedir.

Üçüncü bölgede yer alan binalara bakarsak; Askeri Hastahane kompleksi, Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi (eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane) ve yerleşkenin deniz kısmında kalan yeşil alan olarak nitelendirebiliriz. Denizden siluet olarak bakıldığında ilk dikkati çeken Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesidir. Bölgenin silüetini etkileyecek büyüklükte olan bu bina tarihi niteliğinin yanında bugünde kullanılır olması sebebiyle önemli bir yer tutmaktadır. Askeri Hastahane

binası ise 1970'li yıllarda yapıldığından tarihi özelliği olmayan ve silueti bozan bir yüksekliğe ve kütleye sahip betonarme bir bina olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dördüncü bölgeye bakıldığında ise; bölgenin en önemli binası büyüklüğü ve tarihi olma özelliği bakımında Selimiye Kışlasıdır. Kışla tepede olması nedeniyle olduğundan daha büyük ve ihtişamlı gözükmetedir. Kışlanın denize bakan kısmında kıyıda yer alan bölgede, bölgeye ek bir trafik yükü getiren Harem Otogarı yer almaktadır. Otogar binası düz bir zemin üzerine yerleşmiş kuzey kısmında Salacak sahil bandı ile Üsküdar'a bağlanmakta, güney kısmında ise Haydarpaşa Liman bölgesine bağlanmaktadır.

Çalışma alanı, tarihi dokunun algılanabilirliği açısından 4 karakterde bölgeye ayrılabilir.

1. Bölge, tarihi dokunun yoğun olduğu denizden ve karadan kolaylıkla algılanabilen doku, Haydarpaşa Garı ve Haydarpaşa Vapur İskelesi.
2. Bölge iç kısımlarda kalan ve ön taraftaki yüksek katlı binalardan gözükmeyen binalar, Askeri Karakol Binası, Gümrük Binası, Elektrik Santral Binası, ...vb.
3. Bölgede önemli tepelere yerleşmiş, tarihi ve şuanda kullanılan işlevi bakımından önemli binalar, Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi (eski Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane), Selimiye Kışlası.
4. Bölgede tarihi değeri olmayan ama yoğun olarak kullanılan yüksek katlı binalar, Askeri Hastahane, DMO ofis depoları ve Haydarpaşa Liman işletme binaları.

4.3.4.2. Manzara Noktaları

Haydarpaşa Limanı ve çevresinde en büyük sıkıntı kıyı bölgelerin kamusa alana açık olmamasında dolayı alanın birçok kısmı insanlar tarafından kullanılamamaktadır. Kullanan alan ise çok az olup sadece, Haydarpaşa Gar ve Harem Otogarı kısımları olup bu alanlarda tam anlamı ile kullanılamamaktadır. Bu alana da ulaşımın zor olması nedeniyle kullanıcılar tarafından sadece geçiş güzergâhı olarak kullanılmaktadır. Manzara noktaları olarak alanda tarihi binaların üst katları gösterilebilir. Deniz kıyısında bulunan Haydarpaşa gar binası, üst kotlarda bulunan Hukuk Fakültesi, Selimiye Kışlası ve Haydarpaşa Askeri Hastahanesi manzara noktaları olarak sayılabilir. Boş alanlara bakıldığında Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi deniz tarafından kalan boş alan hem tepede olması ve hem de önünün açık olması nedeniyle önemli bir manzara noktası oluşturmaktadır.

4.3.4.3. Malzeme

Çalışma alanında yapılan incelemelerde yeni yapıların hepsinin betonarme, eski binaların biri hariç hepsinin yığma bina olduğu gözlenmiştir. Haydarpaşa Garı'nın taşıyıcı sistemi çelik olup, üzeri taş kaplama bir binadır. Yığma binalar ise; Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi, Haydarpaşa Garı çevresinde bulunan eski binalardır. Betonarme olan binalar ise; Haydarpaşa Askeri Hastanesi, D.M.O depoları, Haydarpaşa Limanı İdari ve Hizmet binaları, Harem Otogarı, TCDD bakım, onarım ve depoları gibi binalar betonarmeden yapılmıştır.

4.3.4.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresindeki Önemli Tarihi Yapılar ve Özellikleri

Çalışma alanımızda yapılara bakıldığında alanın büyük olmasına rağmen bina sayısı oldukça azdır. Binalar 18. yüzyıl, 19. yüzyıl ve 1960'lardan sonra yapılmıştır.

Haydarpaşa Tren İstasyonu

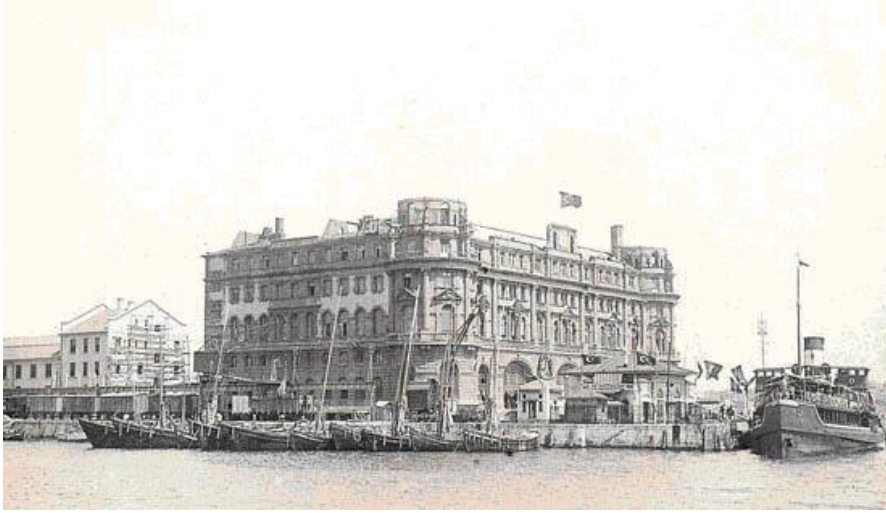
Anadolu demiryollarının başlangıç noktası olan Haydarpaşa Garı boğazın Marmara çıkışında, Kadıköy koyunun kuzeyinde bulunmaktadır. Haydarpaşa Garı, TCDD Genel Müdürlüğü 1. İşletme Başmüdürlüğü ana binasıdır. Haydarpaşa Gar Müdürlüğü de bu binada bulunmaktadır (Salman,1994).

Haydarpaşa-İzmit hattının ana garı olan ilk istasyon binası 1872 yılında gerçekleştirilmiştir. İlk istasyon binası, merkez bölümü vurgulanmış iki katlı bir yapıdır. Daha sonra onarımdan geçirilerek üçüncü bir kat eklenmiş ve cephe düzeni değiştirilmiştir (Erkan,2004).

Yapıyı Otto Ritter ve Helmut Cuno adlı iki Alman Mimar gerçekleştirmiştir. Bina başlangıçta 2525 m2 arsa üzerine kurulmuş ve bugün kapalı kısımları ile birlikte 3836 m2'lik bir alana yayılmıştır. Garda hizmet veren 7 yol ve 4 peron bulunmaktadır.

Anadolu demiryollarının git gide yoğunlaşan trafiği nedeniyle mevcut tesisler yetersiz kalmış ve II. Abdülhamid döneminde (1876–1909) yeni bir gar binası yapımına karar verilmiştir. Mevcut yükleme limanı da sığlık nedeniyle ancak küçük tonajlı gemilerin yanaşmasına olanak sağlıyordu. Bu nedenle büyük açık deniz gemileri için de uygun olan bir limanın inşası planlanmış ve denizin sığ olduğu bölge doldurularak yeni gar için gerekli alanların oluşturulması amaçlanmıştı. İstasyondan iskeleye demiryolu döşenerek, denizyolu ile taşınacak eşyaların vapurlara aktarılması kolaylaştırılmış ancak bu da yeterli olmamıştır. Kaulla ve grubunun elde ettiği imtiyaz, hattın Üsküdar'a uzatılması ve orada bir rıhtım yapılması olanaklarını vermekteydi. Projeye göre hat Selimiye Kışlası'nın altından geçecek bir tünel ile Üsküdar'a uzatılacaktı.

Haydarpaşa liman şirketi 1906 yılında Anadolu demiryollarının liman alanında yeni bir teşrifat salonunun inşasına başlanmıştır. Eski ve bu arada çok küçük kalan gar, içinde aynı zamanda tren şirketinin işletme birimini de barındıran yeni ve görkemli bir bina ile değiştirilmiştir. Yapımına 30 Mayıs 1906 yılında başlanan binanın 19 Ağustos 1908’de yolcu salonu bölümü açılmış, yapının tümü 1909 yılının ortalarında bitirilebilmiştir. Garın yapımı için ilk önce, İngiliz Mezarlığı’nın ön kısmı Et ve Balık Kurumu’nun yanından, Haydar Baba Türbesi’nin önüne kadar olan çok geniş bir alan doldurulmuştur (Haskan, 2003). (Şekil 4.8)



Şekil 4.8 Haydarpaşa Garı Deniz Cephesi (Eyice,2004).

Gar binası, 1908 yılında açılışı yapıldıktan ancak 10 yıl boyunca ilk yapıldığı süslemesiyle yaşayabilmiştir. 1914’te başlayan 1. Dünya Harbi ve Osmanlı Devleti’nin İttihat ve Terakki’nin politikası doğrultusunda Almanya ile birlikte savaşa girmesi sonucu önemli bir silah ve sevkıyat merkezi haline gelmiştir. 6 Eylül 1917 tarihinde, mavnalardan indirilerek yük trenlerine taşınan cephaneler ateş aldığından, gar binasının büyük bir bölümü yanmıştır.

Bina, deniz cephesi Neo-Rönesans tarzında olmakla birlikte, yer yer barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır. Bu kurgusuyla kente bakan cephesinde eklektik üslupta bir yapı ile, arkasında peron bölümleri olan tipik bir 19. yüzyıl istasyon binasıdır. Bina iki kolu farklı uzunlukta olan “u” planlıdır. Peron bölümlerinin yer aldığı iç avlusu kuzeye, köşe kulelerinin de bulunduğu ve cephe boyunca yer alan merdivenler üzerinde yükselen deniz cephesi ise güneye bakmaktadır. Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafında sıralanmış, geniş ve yüksek tavanlı büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır. Doğu ve güney cepheleri arasındaki kulenin zemin katı kaburgalı tonoz, üst katlara

çıkan merdivenler ise her katta taş kemerler arasında yer alan çapraz tonozlar ile örtülüdür (Salman,1994).

Bina her biri 20 metre uzunluğunda bin yüz ahşap kazık üzerine inşa edilmiştir. Zemin kat ve asma katlarda kullanılan taş cephe kaplaması Lefke taşından olup, açık nefti sarı renktedir. Lefke taşı orta sertlikte kolay işlenebilir bir kumtaşıdır. Cepheleri zemin kat seviyesinde bosajlı, üst katlarda ise taraklanmış kum taşı ile kaplanmıştır. Doğu ve batı cepheleri yer yer taş kaplama, yer yer de sıvalıdır. Özel tonozlu mekânlar dışında binada volta döşeme kullanılmıştır (Koçer,1995).

Çatıda cepheye açılan çatı odaları düzenlenmiştir. Bunlardan ortadaki üzerinde bir saat ve bir arma göze çarpmaktadır. Bu armada Alman demiryollarının sembolü olan kartal, Türk demiryollarının da sembolü olarak kullanılmıştır. Kartalın pençeleri arasında bir çark görülmektedir. Bu kanatlı tekerlek daha sonra stilize edilerek TCDD'nin amblemi olmuştur (Koçer,1995). (Şekil 4.9)



Şekil 4.9 Haydarpaşa Garı Deniz Cephesi (Eyice,2004).

Bina dekorasyonu da dikkati çeker. Güney cephesindeki merdivenlerle yükseltilmiş platformdan girilen peronların bulunduğu iç avluya açılan salonda, tavan-duvar birleşim yerlerinde bezeli furuşlar, kemer ayaklarında bir vazodan çıkan kıvrık bitki dalları ile bezeli alçı kabartmalar yer alır. Tavan kaplamasında bir kısmı kabaralı kasetler kullanılmıştır. Sepetkulpu biçimindeki kapı kemerleri içinde vitraylar bulunmaktadır. Bu vitraylarda S ve C kıvrımlarıyla stilize barok motifler ve kemer uçlarında aslan başı motifi yer almaktadır (Koçer, 1995).

Askeri Karakol

Askeri Karakol binası günümüze kısmen de ulaşabilmiş olan Haydarpaşa Garı sınırları içerisinde yer alan bir binadır. Askeri Karakol, kendisine oryantalist kimliğini veren kubbeli giriş kısmını ve köşe saçaklarını kaybetmiştir (Erkan,2004). Bu tahribatın, 1917 yılında Haydarpaşa Garı'ndan sevk edilmek istenen cephanenin patlaması sırasında çıkan yangında olduğu düşünülebilir. Bu yapı bir dönem dikimevi müdürlüğü olarak kullanılmış ancak günümüzde bir bölümü depo işlevi görmektedir. (Şekil 4.10)



Şekil 4.10 Karakol Binasının Günümüzdeki Hali

Muhacir Misafirhanesi

Haydarpaşa Garı sınırlarında diğer yapılara göre daha geç dönemde yapılan önemli bir yapı da Muhacir Misafirhanesi olarak yapıldığı düşünülen yapıdır. Bu yapı Mimar Kemalettin'in erken dönem eserlerinden olup, yapım tarihinin 1903 ile 1908 arasında olduğu tahmin edilmektedir (Tekeli,1997).

Elektrik Santrali

1903'te yapımı tamamlanan elektrik santrali binası günümüze ulaşabilmiştir (Şekil 3.20). Rıhtımda yer alan Elektrik Santrali, birçok açıdan yukarıda bahsedilen yapılardan farklı ele alınmalıdır. Yapının plan kuruluşunda üçlü kompozisyon uygulanmamıştır. Yapı, eskiden santralin yer aldığı hangar tarzında büyük ve boş bir mekân ile idari işlerin yapıldığı iki bölümden oluşmaktadır. Planda birbirinden bağımsız olan bu iki bölüm cephede bir bütün olarak algılanmaktadır. Cephedeki kapı ve pencere kemerlerindeki dairesel tepe penceresi Alman Art Nouveau'sunun etkilerini taşır. Santralin tuğla bacası bugün mevcut değildir (Erkan,2004).

Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği

Haydarpaşa Garı'nın ilk istasyon binası Haydarpaşa Vapur İskelesi'nin hemen arkasında yer almaktaydı. Bugün yerinde 4 kattan oluşan Yemekli Yataklı Vagonlar Şefliği ile 1. Grup Müdürlüğü binası bulunmaktadır.

Haydarpaşa Vapur İskelesi

Haydarpaşa Tren Garı'nın önünde yer almaktadır. 1335 (1916–17) tarihinde yapılmıştır. Vedat Tek tarafından inşa edilen iskele Kütahya Çiniciliğinin değerli ustası Mehmet Emin Bey'in çinileriyle süslü Osmanlı döneminin son eserlerindendir. Özellikle çinileriyle süsleme sanatları içinde ayrı bir yeri olan yapının denize bakan cephesinde, kapı üzerindeki "Haydarpaşa" ibaresi bulunan çini panonun alt köşesinde "Mehmet Emin'in telamızı Mehmet Hilmi Kütahya Sene 1334" şeklindeki kitabeden çinilerin 1915'te yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Şimdi kırıldığı için kaldırılan kitabeli pano yerinde yoktur. (Şekil 4.11)



Şekil 4.11 Haydarpaşa Vapur İskelesi

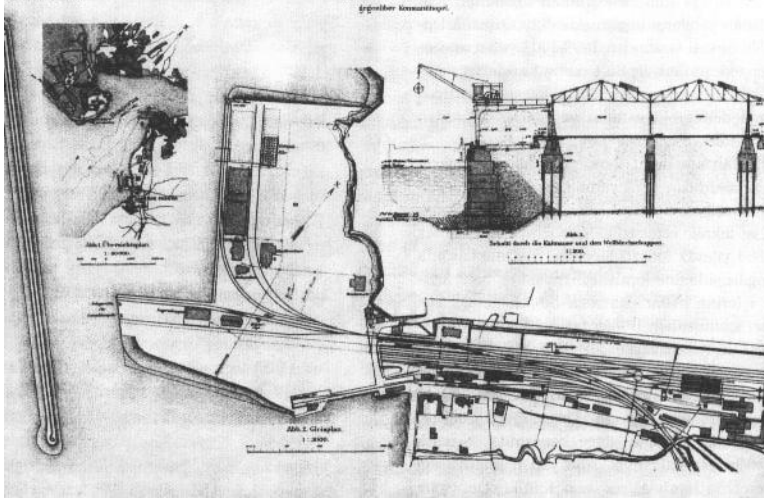
İskele yatay dikdörtgenden meydana gelen ünitenin önüne sekizgen formda bir gişe oturtularak oluşturulmuştur. Yapı kitesinden dışarı taşan gişe, yanındaki gişelerle ortadaki bekleme salonuna açılmaktadır. Üç salondan oluşan dikdörtgen ünitenin iki tarafındaki uzun dikdörtgen salonlar yolcu inişine ayrılmıştır (Barışta,1994).

Yapının dış cephesi çinilerin yanı sıra taş işçiliği ile de bezenmiştir. Ön cephede bir vitray çalışması görülmektedir. Kapı lentolarının üstü, pencere üzerindeki kemerler, kemer aynaları ve alınlıkları, pencere kemer alınlıklarının yan ve üçgen boşlukları açık ve kapalı kompozisyonlar dışında bordür biçiminde tasarlanmış çinilerle kaplanmıştır. Yapının ilginç ünitelerinden biri eşkenar olmayan sekizgen formlu gişedir. Dışta uzun kenarlarda ikişer, kısa kenarlarda birer bilet vermek için

hazırlanmış gözü bulunan gişenin iç kısmında kalan kısa kenarlarından birinde de bilet vermek için ayrılmış bir gözü vardır. Diğer kısa kenar gişenin kapısı olarak değerlendirilmiştir. Camdan yapılmış gişede kafes işi, oyma tekniği ile süslemeler yapılmıştır.

Gümrük Binası, Liman İdaresi, Polis Karakolu ve Bekleme Salonu

Haydarpaşa'nın 1903 yılındaki durumu Zeitschrift für Bauwesen adlı dergide bulunan vaziyet planında görülebilmektedir. Vaziyet planının yanında yer alan kesitte liman sahasının kazıklar üzerine oturtulduğu görülmektedir. (Şekil 4.12)



Şekil 4.12. 1903'te yapılmış Haydarpaşa Limanı planları (Erkan,2004).

Planda dolgu alan üzerinde liman hizmetlerinin verildiği yapılar saat yönünün tersi yönünde incelendiğinde şunlar gözlenmektedir: planın üst kısmından başlayarak silo, depo, gümrük binası, liman polisi, elektrik santrali, rıhtım idaresi, askeri karakol ve bekleme salonu gibi yapılar birbirlerinden bağımsız olarak yerleştirilmiştir. Bütün bu yapılar 14 Nisan 1903 günü törenle hizmete açılmıştır (Erkan,2004).

Gümrük Binası, Bekleme Salonu, Liman İdaresi ve Polis Karakolu bir kompleksin parçaları olarak eş zamanlı biçimde tasarlanmıştır. Gümrük Binası, Bekleme Salonu, Liman İdaresi ve Polis Karakolu günümüzde mevcut değildir. Bekleme Salonu, Gümrük Binası, Polis Karakolu, Liman İdaresi simetrik plana sahiptir. Planda üçlü bir düzenlemeye sahip olan bu yapılarda merkez bölümü özellikle vurgulanmıştır. Genellikle merkez bölümü cephede yükseltilmiş ve İslami motifler taşıyan elemanlarla süslenmiştir. Bu etki Gümrük Binası'nda kubbe, Polis Karakolu ve Liman İdaresi binalarında ise geniş saçaklarla sağlanmıştır.

Selimiye Kışlası

İlk girişimlerin III. Ahmet döneminde (1703–1730) ve Sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın çabalarıyla başlatıldığı, ancak Patrona Halil ayaklanmasıyla (1730) sona erdirildiği bilinmektedir. Sayısı 300 ' ü bulan bir ilk talimli asker, Haydarpaşa Çayırı olarak bilinen, (aslında eski Kavak Sarayının bahçesi olan) günümüzde Harem ve Haydarpaşa iskelelerinin arasındaki, geriye uzanan az meyilli arazide çalışıyordu.

III. Selim döneminde (1789–1807) Nizam-ı cedit askerinin oluşturulma girişimleriyle birlikte (1793) bu bölgenin kullanılması yine gündeme geldi. Nizam-ı Cedit, önce Levent çiftliğinde çalışmalarına başladı, burada büyük bir kışla (1795), için de cami, çeşme, mektep vb yapılar inşa edildi, ancak sayının giderek artması üzerine yeni bir kışla yapı gerekti. Seçilen yer Haydarpaşa Çayırı'na bakan ve Kavak Sarayı olarak anılan büyük Sarayın bahçesiydi.

Marmara Üniversitesi Haydarpaşa Yerleşkesi

Altunizade semtindeki resmi lise, İlk olarak, Kadıköy-Üsküdar arasındaki Tıbbiye Caddesi'nde yer alan görkemli Tıbbiye Mektebi binasında 26 Eylül 1934'te Haydarpaşa erkek Lisesi adıyla öğretime açıldı. İstanbul Muallim Mektebi ve uygulama kısmı da aynı binadaydı. Muallim Mektebi 1936–1937 öğretim yılında Çamlıca 'ya taşındı. Haydarpaşa Lisesi'ne yatılı ve gündüzlü öğrenciler alınmaktaydı. İlk açıldığında 1048 öğrencisi olan okul, reviri, terzisi, yemekhanesi, demirhanesi, marangozhanesi, çamaşırhanesi, hamamı, mescidi ve çatı katındaki lojmanları ile İstanbul'un en geniş olanaklara sahip okulu durumundaydı.

4.3.4.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresindeki Yapıların Korunma Durumu

Çalışma alanımız içerisinde bulunan binaların yaklaşık olarak üçte birlik kısmı nitelikli binalar olmakla beraber bu binaların sadece iki tanesi günümüzde aktif halde kullanılmaktadır. Kullanılan binalardan biri Haydarpaşa Garı diğeri ise Haydarpaşa Vapur İskelesidir. Kullanılan bu iki binanın iyi korunduğunu ve devamlı çalışır halde olduğu için senelik bakımları yapılmaktadır. Bu iki bina haricinde kalan Askeri Karakol Binası, Haydarpaşa Liman İdaresi Binası, Haydarpaşa Garı Elektrik Binası, Rihtım Polis Karakolu Binası, Muhacir Misafirhanesi gibi binalar günümüzde atıl durumda olmakla beraber kullanılmadığından bakımsız durumdadır. Proje çalışmalarında atıl kalan binaların restore edilerek tekrardan kullanılabilir hale getirilmelidir. Restore edilecek binalara tarihi değerlerini günümüzde kullanılarak hatırlatacak fonksiyonların verilmesi ve bu şekilde kullanılması en doğal olanı olarak düşünülmektedir. Bu mekanlara müze, sergi yada atölyeler gibi fonksiyon verilerek

halk tarafından kullanılması sağlanmış olur. Haliç kıyısında bulunan Silahtar Ağa Elektrik Binası'nın Santral İstanbul olarak sanat, kültür etkinliklerin yapıldığı, müze ve sergileme üniteleri ile halkın kullanımına kazandırılan bir örnek olarak verebiliriz.

Tarihi özelliği olmayan binaların proje kapsamında yıkılara yerlerine topoğrafya ve siluete, kamuya açık bölgenin kullanımını arttıran müze, sergi, atölyeler, ticaret üniteleri, küçük fuar alanları, halk eğitim merkezleri, turizm merkezleri, apart oteller gibi fonksiyonlar yüklenerek daha çok kullanılması sağlanabilir.

4.3.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Kullanımı

Haydarpaşa ve çevresinin kullanım alanlarına bakıldığında özel şirket, özel şahısların mal varlıkları yok denecek kadar azdır. Çalışma alanının neredeyse tamamı kamu kuruluşları tarafından kullanılmaktadır. Harem Otogarı, aynı bölgede bulunan arabalı vapur iskelesi ve Haydarpaşa Vapur İBB' ye bağlıdır. Haydarpaşa Limanı ve Haydarpaşa Garı ve Ek hizmet binaları TCDD 'ye aittir. Alanın bu özelliklere sahip olması, yapılacak projeler ve uygulamalarda ciddi avantajlar sağlayabilir. Devlet ve belediye kontrolünde gerçekleştirilecek projelerde mülkiyet sorunu hızlı bir şekilde çözümlenmiş olacaktır.

Haydarpaşa Limanı 22.04.1924 tarih ve 506 sayılı kanunla Hükümet tarafından satın alınarak 31.05.1927 tarihine kadar özel bir yönetim ile idare edilmiştir. 31.05.1927 tarihinde 1042 sayılı kanun gereğince Nafia Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı Devlet Demiryolları idaresine devredilmiştir. Haydarpaşa Limanında tevsiat çalışmalarına 1953 yılında başlanmış, karışık eşya rıhtımlarını ihtiva eden mol ve yeni dalga kıranlar yapılarak Bakanlar Kurulu'nun 13.3.1957 tarih ve 4/8783 sayılı kararıyla TCDD işletmesine devredilmiştir.

"Mülkiyeti Hazineye ait İstanbul ili, Üsküdar ilçesi, Selimiye ve İhsaniye mahallelerinde bulunan ve Haydarpaşa Limanı olarak kullanılan taşınmazları, üzerindeki muhdesatı ile birlikte ödenmiş sermayesine ilave edilmek üzere, Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü' ne bedelsiz olarak devretmeye Maliye Bakanı yetkilidir." (17.09.2004 tarih ve 5234 sayılı kanun)

Haydarpaşa Limanı ve çevresinin dönüşüm kararı ile ortaya çıkan tartışmaların odak noktasında yer alan bu kararname ile özel sektöre ait firmaların bu alan üzerinde proje ürettikleri bilinmektedir. Yapılan projelerde en çok adı duyulan firma Çalık Holding ve mimarı Şefik Birkiye'dir.

Haydarpaşa Garı ile Kadıköy rıhımı arasında kalan Et ve Balık kumruna ait alan ise 2004 yılı itibarı ile kapatılmış ve bugün bu alanda atıl durumda beklemektedir. Yapılacak olan proje kapsamında bu alan Haydarpaşa ile Kadıköy'ü birbirine bağlayacak tampon bölge olarak düşünülüp daha çok sosyal ve kültürel etkinliklerin olduğu, cazibe merkezleri ile donatılmış alan olarak kullanılabilir.

Yapıların kullanımı;

Çalışma alanındaki binaların kullanımları çeşitlilik göstermektedir. Bunlar alt başlıklar altında; ticaret, hizmet, imalat, depolama, ulaşım, eğitim, resmi kurum, dini tesisler olarak sıralanabilir. Alanda en çok kullanım şekli ise depolama ve ulaşım'dır. Depolama olarak Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Garı ve gümrük binaları bulunmaktadır. Bölgenin en hareketli yanı ise ulaşım ağının kuvvetli olmasıdır. Bölgede kara yollarının kullanımı ve bu istikamette buraya bağlanan yollar İstanbul'un diğer illere açılan ana arterleri sayılabilecek yollar olması bölgenin avantajları olarak söylenebilir. Anadolu'dan gelen demiryolu ağının buraya bağlanması ve deniz taşımacılığında Türkiye'nin en büyük limanın burada olması bölgenin artı sayılabilecek yanlarıdır. Ulaşım binaları olarak Haydarpaşa Garı, Harem Otogarı, Haydarpaşa Limanı ve şehir içi hatlara hizmet eden Haydarpaşa Vapur İskelesi ve Harem Arabalı Vapur İskelesi binalarıdır.

Bölgede bulunan askeri hastane kısmında sağlık sektörüne hizmet eden birimler bulunmaktadır. Bu alan askeri bölge içerisinde yer aldığından halka kapalı bir ünite olarak kalmıştır.

Açık ve Boş Alan kullanımı;

Çalışma alanı içerisinde açık ve boş alanlar çok sayıda yer almaktadır. Bu alanların çoğu depolama alanları olarak kullanılmaktadır. Diğer açık alanlar ise park alanları olarak faaliyet göstermektedir. Depolama alanları olarak Haydarpaşa Limanı ve çevresinde yer alan alanlar, Haydarpaşa Garı ve çevresinde yer alan Gümrük Binaları ve depolama üniteleri yer almaktadır. Park alanı olarak ise; Harem Otogarı ve otopark alanları, Haydarpaşa Limanı tır park alanları, Haydarpaşa Garı park alanları olarak sayabiliriz.

Çalışma alanında en büyük sıkıntı alanın kamuya açık alanların çok az olmamasıdır. Bölgede park, meydan ve buna benzer kamusal açık alan yok denecek kadar azdır. En çok bilinen açık alan Haydarpaşa Garı'nın önündeki sahil kısmında kalan alanlardır. Diğer alanların hepsi halka kapalı, giriş çıkışları kontrollü yapılan alandır.

Haydarpaşa Garı ve çevresi geçmişte olduğu gibi günümüzde de çok yoğun olarak kullanılmaktadır. Halkın şehir içi ve şehirlerarası yolculuklarında kullandıkları bu alan

Marmaray projesi ile biraz sekteye uğrayacağı konuşulmaktadır. Gar ve çevresinin en büyük sorunlarından biri insanların bu alana ulaşımın zor olmasıdır. Tarihi bir değeri olan bu bölgenin gün içerisinde sadece transfer merkezi olarak kullanılması, rekreasyon faaliyetlerin olmaması projede bu alanların en çok ihtiyaç duyulan işlevlerini ortaya çıkarmaktadır.

Sosyal ve Teknik Donatılar;

Bölgenin bir depolama, ticaret ve ulaşım merkezi olmasından dolayı çalışma alanımızın içerisinde eğitim, sosyal aktivite ve kültürel etkinliklerin varlığından bahsedemiyoruz. Bölge sınırları dışında eğitim alanları, sağlık alanları ve ticaret alanları mevcuttur. Eğitim alanları olarak Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi Araştırma Bölümleri yer almaktadır.

Sağlık tesisleri olarak; Haydarpaşa Askeri Hastanesi, Haydarpaşa Numune Hastanesi, Siyami Ersek Hastanesi yer almaktadır. Bölge sağlık bakımından çok önemli yere sahiptir. Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesinin Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane olarak hizmet vermesi ve döneminin en büyük araştırma hastanesi olarak dünya literatürlerine geçmiş bir sağlık birimidir.

Ulaşım ve Hareketlilik;

Çalışma alanı Üsküdar'a 1,5 km, Kadıköy'e 0,75 km, Boğaziçi Köprüsüne 5 km, Ümraniye'ye 7,5 km, Kartal'a 15 km Tarihi Yarımada'ya 3,25 km, Karaköy'e 4,5 km ve Beşiktaş'a 5 km uzaklıktadır. Çalışma alanımızın Anadolu yakasının merkez misyonunu üstlenebilecek, bu potansiyele sahip alan ve imkânları ve çevre ilçelere yakın olması artı taraflarıdır.

Çalışma alanı sınırları içerisinde Anadolu'dan gelen raylı sistemin bulunduğu Haydarpaşa Garı ile raylı sistem ağı, Harem Otogarı ile Anadolu'dan otobüslerin bulunduğu merkez, Haydarpaşa Limanı ile uluslararası ticaret ve Ro-Ro taşımacılığı, Haydarpaşa Vapur iskelesi ve Harem arabalı vapur iskeleleri ile ulaşım ağı içerisindeki konumu ile ön plana çıkmaktadır. Mevcut alt yapının sağlam olması ve bu taşıma ağlarını kaldırabilecek bir sisteme sahip olmasından dolayı bu alan üzerinde yapılacak projelerde ulaşım sorunun kolay çözümlenebileceğini söyleyebiliriz. Yeni yapılan Marmaray hattının alanın içerisinden geçmesi, bu hattın Kadıköy ile entegrasyonun olması ile ulaşım ağı gittikçe genişlemektedir.

4.3.6. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Ticaret, Turistik ve Kültürel Potansiyelleri

Haydarpaşa ve çevresi tren yolunun deniz ile buluşmasından sonra İstanbul'un nakliye depolama ve sevk yeri olarak kalmış diğer bir taraftan da ticaret merkezi olarak önemli bir pozisyona sahip ve uluslar arası ticaret potansiyeli çok yüksek olan bir alandır. Alanın en önemli potansiyeli İstanbul'un en büyük liman tesislerine sahip olmasıdır. İstanbul'un kapısı olarak görülmektedir. Doğunun batıya açılan kapısı olarak nitelendirilmektedir.

Mevcut durumda kullanılan liman tesislerin alt yapı olarak ele alınıp yapılacak dönüşüm projesi ile birlikte doğrudan buraya çektiği turist potansiyeli çok artmış olup, İstanbul'a deniz yolu ile gelecek turistlerin tercih edeceği ilk durak haline gelecektir. Çalışma alanı her ne kadar ulaşım ağı içerisinde olsa bile bu alan içinde ve yakınlarında turistlerin konaklama ve eğlence ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri yerler yoktur. Alan dışında birkaç otel bulunmaktadır, bunlar da turistlere hizmet sunabilecek nitelik ve kapasiteye sahip değildir. Bölgede alışveriş yapılacak yer yoktur, bu durum İstanbul için bir kayıp olarak nitelendirilmeli ve düşünülen kentsel tasarım projelerinde mutlaka bir ticaret aksı oluşturup, bu aks üzerinde hem bölgeye yakın olan halkın yararlanacağı hem de turistlerin yararlanacağı alışveriş alternatiflerinin olması gerekmektedir. Alışveriş yerine teşvik için devlet yardımı ile özel bölümler oluşturarak free-shoop mantalitesinde alışverişin bu alanlara kayması ve insanları çeken bir etken olarak düşünülmelidir.

Çalışma alanı 18. yüzyıl ve 19. yüzyıl örneklerine kadar birçok mimari ve tarihi özelliği olan anıtsal yapı barındırmaktadır. Kültürel değerlerimizi yansıtan bu yapılar büyüklük ve önem bakımından İstanbul'un en önemli tarihi binaları arasına yer almaktadır. Anadolu yakasında kalan bu tarihi ve mimari potansiyelin değerlendirilmesi gerekmektedir. Haydarpaşa Gar binası ve buna hizmet eden ek binaların kültürel ve turistik fonksiyonlara hizmet verecek üniteler olarak kullanılabilir.

Çalışma alanımızın bir diğer özelliği ise sağlık birimlerinin içerisinde bulunmasıdır. Türkiye'de gün geçtikçe sağlık sektörü gelişmekte ve büyümektedir. Uluslararası alanda söz sahibi olan sağlık kuruluşlarımız ve devletin teşvik etmesi ile mevcut alandaki birimlerin iyileştirilmesi, askeri birimlere ait alanların boşaltılıp halka hizmet verecek birimler olarak kullanılabilmesidir. Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi eski fonksiyonu olan Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane olarak kullanılıp dünyanın her kesimine hizmet edebilecek, araştırma yapabilecek ve yapılan çalışmalar ile

dünya tıp bilimine yön verecek Marmara Üniversitesi'ne bağlı bir araştırma kompleksi olarak kullanılabilir.

4.4. Haydarpaşa Limanı ve Çevresi İçin Yaptırılan Çalışmalar

İstanbul'un çehresi hızlı kentleşme ve nüfus artışı ile fiziksel ve psikolojik baskı altındadır. Bu da şehrin merkezindeki kentsel alanların yeniden canlandırılması ve geliştirilmesi gerekliliğini getirmektedir. Haydarpaşa Limanı proje alanında Harem Otagarı, Haydarpaşa Limanı, Marmara Üniversitesi Haydarpaşa yerleşkesi, Haydarpaşa Tren İstasyonu yer almaktadır.

İstanbul'un ev sahipliğini yaptığı üç büyük imparatorluğunda, idari ve siyasi fonksiyonlarını taşıdığı ticaretin yapıldığı en önemli kent olma unvanını her zaman korumuştur. Hatta 19. yy. sonuna kadar İstanbul dünyanın birinci sınıf liman kenti olarak sayılmaya devam etmiştir. Devrin tüm gezginleri İstanbul limanından bahsederken Londra limanı ile karşılaştırma yapar onunla ölçerlerdi. Buradan da anlaşılacağı gibi İstanbul limanı o dönem Londra ile karşılaştırılacak kadar hareketli ve önemliydi. Eğer ki İstanbul limanı tüm dünya limanlarında olduğu gibi aynı hızla gelişim gösterseydi bu gün sayılı limanlar arasında ismi yer alabilecek kapasiteye sahipti. Ancak küçük limanları artık tamamen işlevini yitirmiş, ana limanları ise sınırlı kapasitede çalışır duruma gelmiştir. Bu durumda eski İstanbul'un liman ticareti özelliğinden çok daha uzak durumda olmasına neden olmuştur. (Yavuz, 2006)

4.4.1. Kadıköy Meydanı, Haydarpaşa - Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi

"Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Kentsel Yarışması" ile Haydarpaşa Limanının dönüştürülmesi gündeme gelmiştir. Proje alanının en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekânsal olarak kopuktur ve ilişkileri zayıftır. Bu nedenle, bunların toplulaştırılması, birbirleri ile ilişkilerinin güçlendirilmesi ve diğer ulaşım modları ile bütünleştirilmesini sağlayacak bir metropoliten ulaşım odağı önerilmektedir. "Yaya için kent" gittikçe önem kazanan bir kavramdır. Bu kavramın temel ve ilginç yönlerinden biri de artan karmaşıklık ve üç boyutluluktur. İstanbul kenti geleneksel yaya yolu ağları, tarihi yapıları, çarşıları, meydanları, parkları ile "kentsel geçirgenlik" kavramının önemli örneklerinden biridir Alandaki öneri ulaşım sistemi tek bir ulaşım moduna öncelik verecek bir şekilde tasarlanmamıştır. Farklılıkları vurgulayan, çeşitliliği içinde barındıran ve insan ölçeğini kaybetmeyen bir tasarım ilkesi benimsenmiştir. Bu

nedenle, yaya ve farklı taşıt (şehir içi-dışı deniz, otobüs, dolmuş, demiryolu, hafif raylı, tramvay) modlarının birlikteliği esas alınmıştır. Bu taşıt - yaya dönüşümü kıyı ve diğer müdahale alanları ile bütünlüğü sağlayacak, mekânsal bütünleşmeyi getirecek ve fiziksel kopukluğu önleyecektir. Ana ulaşım noktaları yaya jeneratörü işlevi görecek ve yaşayan bir metropoliten alt-yeşil sistemi için gerekli insan akımını alana sağlayacaktır. Harem'den başlayan yeşil sistemi Liman Meydanı ile bütünleşmektedir. Meydan, öneri bir Denizcilik Teknolojisi Tarihi ve Deniz Bilimleri Müze kompleksi ile tanımlanmaktadır. Liman Meydanı ve kültür alanına hizmet edecek otoparklar, alana yakın bir konumdadır. Haydarpaşa yönünde devam ettikçe, kültür merkezi ile bütünleşen bir deniz akvaryumu önerilmektedir (Sayısal Grafik). (Şekil 4.13)



Şekil 4.13 Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Proje Yarışması Kazanan Proje

Dünyada İstanbul büyüklüğünde pek az kent, bu kadar farklı kültürleri, dinamik bir ekonomiyi, kozmopolit bir sosyal yapıyı ve yoğun kültürel mirası bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle, İstanbul kentinde özellikle yarışma alanında yapılacak herhangi bir planlama müdahalesi dünyadaki değişimlerden soyutlanamaz. Eğer İstanbul yeni küresel ağ içindeki yerini pekiştirecek ise, kente yapılacak her müdahale bu gelişim dinamikleri ışığında olmalı ve bu amaca hizmet etmelidir. Ayrıca, kentsel coğrafyada, özellikle mekânın anlaşılması konusunda yaşanan gelişmeler, yarışma alanında ortaya konulacak çözüm ve önerilere yön verecek nitelikte olmalıdır. (Mimarlık Dergisi, 2001)

Proje Alanı ve Kapsamı

Planlama alanı yapılaşma düzeni ve mevcut metropoliten yaşama alanları ilişkisi kurulması açısından Kamu Proje Alanlarına (KPA) ayrılmıştır. Anadolu yakasında deniz ile ilişkisi kurulmuş, aktif ve pasif rekreasyon koridorlarıyla desteklenen odaklar öngörülmektedir. Bunlar, Kadıköy Meydanı düzenlemesini de içeren Kadıköy Metropoliten Alt Odağı, TCDD Triyaj tesisleri alanının yeniden

değerlendirilmesi ve gerek belediyelere gerekse İstanbul Tüp geçit projesine destek sağlayacak olan Kamu - Rant tesislerini içeren Haydarpaşa Ulaşım ve Transfer Odağı, gümrük limanının yeniden ele alınması ile oluşturulacak ve deniz akvaryumu ile müze - sanat galerileri - turistik kullanımları içeren Haydarpaşa Deniz Bilimleri, Tarihi ve Teknolojisi Kompleksi ile alanın Üsküdar yönüne devamlılığını destekleyecek olan Harem Ulaşım Alt Odağı'dır. (Mimarlık Dergisi, 2001)

Yarışma alanındaki mevcut sorunların çözümü ve imkânların kullanılmasına yönelik tasarımlarda, insan mekânın odak noktası olarak ele alınmıştır. Kimlik kavramı, özellikle kentsel kimlik, kentsel devamlılık ve bütünlük temel tasarım prensipleri olmuştur. Planlama alanı yapılaşma düzeni ulaşım altyapısı ile bir bütündür. KP Alanları etaplaşması ulaşım-altyapı ve kamu alan dönüşümleri ile eş zamanlı uygulanacaktır.

İstanbul metropoliten alanı Anadolu yakası gelişmesinde metropoliten alt merkezler ve yaşama alanları ilişkilerinin kentsel rekreatif koridorlar deniz açılımları göz önüne alınarak düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Bu anlamda, metropoliten iş merkezi alanı odaklarına "kentsel kimlik" kazandırılması, bu alanlar arasında "kentsel devamlılık" sağlanması ve Anadolu yakası Üsküdar- Moda arası "kentsel belirginlik" kazandırılması amaçlanmıştır. (Mimarlık Dergisi, 2001) (Şekil 4.14)



Şekil 4.14 Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Proje Yarışması Kazanan Proje

Ulaşım

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

Yarışma alanının en önemli özelliklerinden birisi bünyesinde farklı birçok ulaşım modunun bir araya geldiği bir odak noktası olmasıdır. Ancak, bu farklı ulaşım modları birbirinden fiziksel ve mekânsal olarak kopuktur ve ilişkileri zayıftır. Bu nedenle, bunların toplulaştırılması, birbirleri ile ilişkilerin güçlendirilmesi ve diğer ulaşım modları ile bütünleştirilmesini sağlayacak bir metropoliten ulaşım odağı önerilmektedir.

"Yaya için kent" gittikçe önem kazanan bir kavramdır. Bu kavramın temel ve ilginç yönlerinden biri de artan karmaşıklık ve üç boyutluluktur. İstanbul kenti geleneksel yaya yolu ağları, tarihi yapıları, çarşıları, meydanları, parkları ile "kentsel geçirgenlik" kavramının önemli örneklerinden biridir. Alandaki öneri ulaşım sistemi tek bir ulaşım moduna öncelik verecek bir şekilde tasarlanmamıştır. Farklılıkları vurgulayan, çeşitliliği içinde barındıran ve insan ölçeğini kaybetmeyen bir tasarım ilkesi benimsenmiştir. Sahil yolu boyunca uzanan ana yaya-yeşil aksına asılı bağlantı yaya-yeşil sistemleri, alanın iç bölgeleri ve sahil arasındaki mekânsal ve fiziksel bağlantıyı sağlamaktadır. Bunun için mevcut taşıt yollarını bir bölümünün yaya yoluna dönüştürülmesi önerilmektedir. Bu taşıt - yaya dönüşümü kıyı ve diğer müdahale alanları ile bütünlüğü sağlayacak, mekânsal bütünleşmeyi sağlayacak ve fiziksel kopukluğu önleyecektir. (Mimarlık Dergisi, 2001)

Yeşil sistemi

Üsküdar yönünden gelişte Harem'de başlayan yeşil sistemi, hafif raylı sistem durağı, Kadıköy-Harem arası işleme öngörülen tramvay hattı ve Harem'de turistik amaçlı kullanıma dönüştürülmesi öngörülen liman ile desteklenecektir. Bu ulaşım noktaları, yaya jeneratörü işlevi görecektir ve yaşayan bir metropoliten alt-yeşil sistemi için gerekli insan akımını alana sağlayacaktır. Yeşil sisteminin önemli ayaklarından birini öneri botanik bahçesi oluşturmaktadır. Botanik bahçesi İngiliz mezarlığının kapsayacak bir şekilde tasarlanmıştır.

Bu yeşil kuşağın Haydarpaşa Garı'ndan Kadıköy'e kadar olan bölümünde bağlantıyı "yeşil köprü" sağlayacaktır. Yeşil köprü hem sahil yolu, hem öneri tramvay yolu, hem de yeşil sisteminin devamlılığını sağlamayı amaçlamaktadır. Böylece Haydarpaşa Garı'nın yarattığı fiziksel kopukluk ortadan kalkacak, mekânsal devamlılık

sağlanacaktır. Bu alanın tarihi yarımada'yı en iyi gören yerlerden biri olduğu unutulmayarak; meydanlar, yeşil ve yaya sistemleri, buna asılan iç bağlantılar ile güçlü bir görsel ilişki yakalanmıştır.

Rekreasyon ve Kültür

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

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

Ticaret

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

Yeni kentsel çözümler birbirinden farklılaşmadan kullanıldıkça, kimlik sorunu ortak bir kentsel problem olarak karşımıza çıkacaktır. Tarihi devamlılık ise genel anlamda kenti çevreleyen mevcut yapılara ve fiziksel elemanlara saygı gösterilmesi olarak

tanımlanabilir. Tasarımcı çağdaşıktan uzaklaşmamalı, fakat aynı zamanda tarihi kentin değerlerine bağlı kalmalı ve bu değerleri gelecek kuşaklara aktarmalıdır. Aktarılacak bu miras yalnızca günümüzün kazanından değil, aynı zamanda geçmişin birikimleri olmalıdır. Tarihi devamlılık, gelişmenin yönü ve sürdürülebilirliği için bir temel oluşturmalıdır.

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

4.4.2. Dönüşüm Stratejileri: Genel Senaryo Kararları, Yapısal Düzenleme ve Kentsel Tasarım İlkeleri

İstanbul metropoliten alanı Anadolu yakası gelişmesinde metropoliten alt merkezler ve yaşama alanları ilişkilerinin kentsel rekreatif koridorlar ve deniz açılımları göz önüne alınarak düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Bu anlamda, metropoliten iş merkezi alanı odaklarına "Kentsel Kimlik" kazandırılması, bu alanlar arasında "Kentsel Devamlılığın Sağlanması" ve Anadolu yakası Üsküdar-Moda arası "Kentsel Belirginlik " kazandırılması amaçlanmıştır.

İBB'nin açmış olduğu yarışmanın şartnamesinde yarışmanın konusunun bu alanda yer alan kamusal mekânların yeniden tanımlanması ve tasarlanması olarak sunulması da mekân düzenlenmesiyle sınırlı geleneksel bir planlama anlayışı ortaya koymaktadır. Keza bu anlayış doğrultusunda yansımaları amaçları olarak sayılanların da, basta turist ölçekli fiziksel plan kararların irdelenip yeniden değerlendirilmesi olmak üzere hep mekânla sınırlı amaçlar olduğu görülmektedir (İBB; 2001).

Projenin şartnamesinde tanımlanmış olan yaklaşım ve sunuluş biçimi geleneksel planlama anlayışı ile kurumlaşmış olan ülke planlama sisteminin anlayışıyla kuskusuz tam bir tutarlılık taşıyor. Bu açıdan her şeyden önce tanıtılan örneklerde görüldüğü gibi, bugünün metropoliten merkezleri on plana çıkaran yeni uluslararası iş bölümünün ekonomik faaliyetleri bu merkezlere geçmeye dönük olarak yaşanan yarışmanın, böyle bir yarışmada ekonomik faaliyetlerin yer seçmesini belirleyen yeni bir etken olarak yaşam ortamıyla ilgili kalitenin kazandığı önemin ve bunun bütüncül ve girişimci bir planlama anlayışını zorunlu kıldığı bilincine varma yönünde bir anlayış devriminin Türkiye'de merkezi yönetim düzeyinde henüz yaşanmamış olmasıdır. Kadıköy-Haydarpaşa-Harem Projesindeki fırsatları kullanamayan yetersiz

planlama yaklaşımının temel bir nedeni olarak görmek ancak Batı'dan sunulan örnekler söz konusu yetersizliği yalnız hiyerarşik bir sistemin tepesiyle sınırlı tutarak açıklamanın yeterli olmayacağını gösteriyor (Sökmen, 2003).

Rotterdam örneği yerel planlama kadroları düzeyinde de bugünün anlayışı doğrultusunda geniş ufuklar açan yeni yaklaşımları gündeme getirecek bir liderin ortaya çıkabileceğini ya inanmış ufak bir grubun bu yeni yaklaşımları uygulamaya geçirebileceğini gösteriyor. O örnekte de vurgulandığı gibi böyle bir durumda kuskusuz ilerici ufak bir grubun yerel düzeyde ortaya çıkıp bu ölçüde bir etkinlik gösterebilmesine olanak tanıyan bir toplumsal iklim büyük önem taşıyor.

Böyle bir iklimin varlığı, dünyada yaşanan yeni gelişmelere katkıda bulunan yenilikçi düşüncelerin üretildiği bir çevrenin, bu çevrenin bilgi ve kültür düzeyine sahip nitelikli bireylerin, üretilecek yeni yaklaşımlara ve çözümlere duyarlı bir siyasal kültürün, yerel düzeyde ortaya çıkabilecek yeni yaklaşımlara hareket alanı tanıyabilecek kurumsal esnekliğe sahip bir planlama sisteminin vb. bir arada yer aldığı özel bir toplumsal ortamı gerektiriyor.

Türkiye'deki planlama sisteminin içerdiği geleneksel anlayışın bugünün planlamasının gerektirdiği yaklaşımları neden geliştiremediğini görebilmek için bu iki anlayış arasındaki özellikle iki temel farkı vurgulayıp projelerin sunduğu somut olaylar tablosuna bunlar üzerinden bakmak açıklamacı oluyor. Bu temel farklardan birini mekânın sosyal bir plan olarak kabul edilmesi, diğerini ise planlamanın yalnız kamuyla sınırlı kalmadan bütün diğer taraflarının da katıldığı bir toplumsal pratik olduğunun görülmesi oluşturuyor. Mekânı en geniş anlamda toplumsal bir olgu olarak kabul etmeyen bir planlama mekânsal kararlarla sınırlı kalarak toplumsalın diğer boyutlanma ilişkin kararlar ilemediğinden belli bir etkinlik alanı içinde kalmaya mahkûm oluyor. Planlamanın bütün tarafların etkili olduğu bir toplumsal pratik olduğunu göremeyen bir anlayış ise onun siyasal özünü kavrayamıyor ve bu özün gerektirdiği yaklaşımları ve araçları geliştiremediğinden etkinliğini yine büyük ölçüde sınırlamış oluyor. Aslında mekânın sosyal bir olgu olduğunun kabulü ile planlamanın bütün tarafların rol aldığı bir toplumsal pratik olarak görülmesinin birbiriyle yakından ilişkili olduğu ve makam salt fiziksel bir olgu olarak kabul eden bir anlayışın planlamayı teknik bir sorun çözme aracı gibi görerek onun toplumsal/siyasal özünü büyük ölçüde boşalttığı görülüyor. Türkiye'de hala geçerli olan geleneksel mekân planlamasıyla bugünün ekonomik-sosyal-siyasal-çevresel boyutları da içeren bütüncül planlaması arasında temel bir anlayış farkı olduğundan bu farklı anlayışlardan hareketle geliştirilen planlama örneklerini birbiriyle kıyaslayabilmek büyük bir güçlük taşıyor. Bu güçlük söz konusu anlayış farkına bağlı

olarak planlamada farklı kavramların, farklı önceliklerin ve farklı araçların kullanılmasından kaynaklanıyor (Sökmen, 2003).

Kadıköy-Haydarpaşa-Harem Projesinin arkasındaki geleneksel anlayışta öncelik proje üretmede olduğundan, birçok önemli ve güçlü aktörü ilgilendiren, projenin kaderini belirleyecek ve nasıl çözümleneceği belirsiz büyük bir yatırım boyutu olan, başka birçok projeyle ilişkisi bulunan ve geniş bir çevrede oturan önemli bir nüfusu yakından ilgilendiren bu karmaşıklıkta bir konuya yaklaşımda atılan ilk adım onunla ilgili bir proje yarışması açmak oluyor. Türkiye’de yaşanan kentsel dönüşüm süreci bunu gereksindirmektedir.

Türkiye örneğine baktığımızda, geleneksel planlamada proje ile uygulamanın bir bütün olduğu anlayışı yer almadığından açılan yarışmada projenin kaderini büyük ölçüde onun getireceği kararlara bağlayan ve onları uygulama sürecinden soyutlayarak değerlendiren bir anlayış söz konusu oluyor. Bu nedenle projenin kaderini belirleyecek yukarıda sözü edilen gerçeklerle ilgili ekonomik, sosyal, siyasal ve çevresel boyutları büyük ölçüde göz ardı eden ve onlardan soyutlanmış bir tasarım boyutunu temel değerlendirme referansı olarak vurgulayan bir yaklaşım on plana çıkıyor.

Görselliğin ve imajın büyük önem kazandığı bu günün dünyasında tasarımı uygulama sürecinde çekicilik sağlayacak bir kimlik ögesi gibi kullanarak onun örgütlenme, işbirliği ve yatırım boyutlarıyla ilişkisini kuramayan böyle bir yaklaşımda tasarıma tanınan bu öncelik sosyallik kazandırılmamış ve uygulamada kullanılabilecek herhangi bir getirisi olmayan bir soyutluk içermiş oluyor (Sökmen, 2003).

Güçlü bir potansiyele ve çeşitli yansımacı ilişkilere sahip Türkiye’nin en büyük metropolü İstanbul için bugüne kadar geliştirilen geleneksel anlayıştaki planlarda hiçbir zaman bu anlamda açık bir vizyonun tanımlanmamış olması ve İstanbul Nazım Planda yer alan stratejilerden çoğunun bir mekân planlamasının sınırını aşan, uygulama araçları belirlenmemiş ve dolayısıyla kentin gelişmesinde etkinlik sağlayamayan ölü doğmuş stratejiler olması buraya kadar söylenenlerin kanıtı oluyor. Ayrıca bugüne kadar kentte gündeme getirilen birkaç dönüşüm projesinin hiçbirinde Nazım Planda sözü edilen bu göstermelik stratejilerle herhangi bir ilişkisinin kurulmamış olması da keza bu durumu açıkça gösteriyor.

İstanbul Kartal bölgesi için Zaha Hadid tarafından tasarlanan Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi, mevcut nazım imar planlarındaki parametrelerin tersine, ama

kendi içinde amorf ve heyecan verici olmuş olması İstanbul için bir avantaj oluşturulabilirimi?

Planlamanın çok taraflı toplumsal bir pratik olduğunu hala benimseyememiş bir bakış çizgisinde açılan Kadıköy-Haydarpaşa-Harem Yarışmasının bu alana ilişkin alınacak kararlarla ilgili karar çevresinin aktörlerini hiç dikkate almayan ve planlamayı yerel yönetimin tek taraflı uygulayacağı emredici bir proje olarak gören yaklaşımı, geleneksel anlayışı ve onun karşılaşıcağı çıkmazları yansıtan belki de en çarpıcı yanı oluşturuyor. Proje alanı içinde ülkenin ikinci büyük limanı ile İstanbul'un ana demiryolu terminaline ait önemli tesisler yer aldığı halde yarışmanın bunlarla ilgili kamu kurumlarıyla hiçbir diyalog kurulmadan açılması ve yarışmacıların söz konuşa tesislere ait alanlara istedikleri kararları getirmede serbest bırakılmaları Kadıköy-Haydarpaşa-Harem projesinin arkasındaki planlama anlayışının bugünün taraflar arası işbirliğine dayanan anlayışından ne kadar uzak olduğunu gösteriyor. (Sökmen, 2003).

İBB tarafından hazırlanan yarışmanın sunuluşunda bu bölgenin dönüşümün beklenenleri açıklanırken tanıtılan dünya örneklerinde olduğu gibi kentin ekonomik gelişmesine ve istihdam yapısına önemli katkılarda bulunabilecek karma bir işlevler kompozisyonu yerine yeşil alan ağırlıklı kamusal alan düzenlemelerin ve beklentilerin vurgulanması olarak yaptırılmıştır. Projenin arkasındaki anlayışın yarışma alanının çok özel konumunun içerdiği ekonomik potansiyelin değerlendirilmesi gibi bir endişe taşımadığını gösteriyor. Bu durum kentsel projeleri kendi kendini finanse edebilecek girişimler olarak görmek yerine kamusal kaynaklar kullanılarak gerçekleştirilecek tüketim konulan gibi gören böyle bir anlayışın büyük kaynak sıkıntısı çeken bir ekonomi açısından taşıdığı çelişkiyi göstermesi açısından tipik bir örnek oluşturuyor (Sökmen,2003).

Kadıköy-Haydarpaşa-Harem projesinin kent ekonomisi açısından içerdiği değer yaratıcı ve istihdam sağlayıcı fırsatı göremeyen bir planlama anlayışının sunulan projelerde de egemen olduğu ve ekonomik bir fizibilite çalışmasının istenmediği böyle bir ortamda verimliliği düşük projelerin elde edildiği görülüyor. Bu durumda bu tür büyük projelerin gerektirdiği işbirliğinin en stratejik aktörlerini oluşturan yatırımcıların ekonomik verimliliği düşük ve üstelik hakkında hiçbir organize tanıtım kampanyası düzenlenmeyen bir projeye ilgi göstermeleri sağlanamayacağı için uygulama aşamasında büyük bir yatırım sorunuyla karşı karşıya kalınacağı ve bunu asabilmek umuduyla ülke gelenekleri doğrultusunda yine merkezi yönetimin bünyesinden medet umulacağı tahmin etmek zor olmuyor. (Sökmen, 2003).

Dünya örneklerine bakıldığı zaman bu sürecin sistematik bir biçimde ilerlediği, özel fonların arandığı, oluşturulduğu ve kullanıldığı, özel şirketlerin bu bölgelere yatırım yapmaları için teşviklerin verildiği, uluslararası medyada reklâm ve imaj çalışmaları ile daime bölgenin popüler olarak anılması sağlanmaktadır.

Bu tür büyük projelerde taraflar arası işbirliğini geliştirmede ve uygulama sürecinin devamlılığını sağlamada etkin rol oynayacak uygun yapıda bir örgütün yaratılması ve bunun projenin lideri konumundaki tarafla ilişkisi kilit bir önem taşıyor. Bugünün girişimcilik ve yaratıcılık gerektiren planlama yaklaşımlarında yerel güçlerin öncelikli bir önemi olmasına karşın merkezi yönetim geleneği olan ve yerel aktörlerin yeterince güçlenmemiş olduğu durumlarda bu liderliğin merkezi yönetim tarafından da basarıyla üstlenebileceği görülüyor.

4.4.3. Haydarpaşa Gar ve Liman Projesi

Haydarpaşa Limanı 1954'te yapılmış olup, 650,000 m² lik korunan su alanına sahiptir. Liman, ithalat ve ihracata yönelik yük hareketlerinin büyük tonajlı gemi ve feribot seferleri yapılan yurdumuzun büyük limanlarından biridir.

Haydarpaşa Limanı'nın artık ihtiyaca cevap vermediği, bölgede hem deniz hem de kara trafiğini altüst ettiği, gemilerin yüklerini boşaltabilmek için haftalarca beklediğinden dolayı İstanbul Büyükşehir Belediyesi, hazırladığı 1/50000 nazım İmar Planı'nda Haydarpaşa Limanı'nın, Selimpaşa - Silivri arasında yada Marmara'da başka bir yere taşınmasını önermişlerdir. Ancak projenin uygulanabilirliği Bakanlığın yetkisindedir. İBB, limanın bulunduğu yerde kalmasının kent hayatının giderek daha çok altüst olmasına yol açacağını belirtmektedir. Burasının yolcu indirme ve bindirme limanı olarak kullanılabileceğini belirtmiştir.

Haydarpaşa Limanı'nın kaldırılmasıyla boşalacak alanın kara ve deniz yolcu taşımacılığına ayrılabilceğini, halkın da rahat bir nefes alacağını belirten İBB, tüp geçit projesinin uygulanmasından sonra, raylı sistem taşımacılığında Haydarpaşa'nın büyük önem kazanacağını belirtmektedir. Tüp geçit projesine başlamadan önce, Haydarpaşa Limanı'nın kaldırılması gerektiğini çünkü tüp geçit projesinde bu bölgenin raylı sisteme göre yeniden düzenlenmesinin öngörüldüğünü belirtmektedir. (Eşkar, 1997)

Proje Alanı ve Kapsamı

Alan üzerinde yapılan proje çalışmaları sonucunda, Anadolu'nun İstanbul'a giriş kapısı olan tarihî Haydarpaşa Garı ve çevresi, Anadolu coğrafyasının insanlarına ve İstanbullulara kapatılmak istenmekte olduğunu görmekteyiz.

Kamuoyunda "Haydarpaşa Kanunu" olarak tanımlanan 17.9.2004 tarihli ve 5234 sayılı kanunun geçici 5. maddesi ile Haydarpaşa Liman ve Haydarpaşa Gar alanında bulunan hazine malı taşınmazlar, bedelsiz olarak TCDD'ye terk edilmiş ve bu taşınmaz mallarla ilgili olarak "imar mevzuatındaki kısıtlamalar ile plan ve parselasyon işlemlerindeki askı, ilan ve itirazlara dair sürelerle ilişkin hükümlere tabi olmaksızın, her ölçekteki imar planını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye, re'sen onaylamaya ve her türlü ruhsatı vermeye" Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

Tarihî Haydarpaşa Garı, limanı ve çevresini de içine alan 1.000.000 m 'lik kamusal alan "Dünya Ticaret Merkezi ve Kurvaziye Liman" adı altında yapılaşmaya açılıp kamusal kullanıma kapatılarak, İstanbul'un ve Anadolu'nun demiryolu ve deniz ulaşımı bağlantısını, daha önemlisi anılarını ve tarihî-kültürel simgelerini ve silüetini yok eden yedi adet gökdelen inşa edilmesi planlanmaktadır. (Mimarlar Mektup, 2005)

İstanbul metropolü, kentsel yenileme uygulamasına en çok gereksinme duyulan yerleşimlerden biridir. Ülke ölçeğinden gelen çok bileşenli sosyo-ekonomik sorunların fiziksel mekâna yansması, sağlıklı kentleşmeyi ortaya çıkarmaktadır. Kentsel çöküntü de bu sağlıklı kentleşmenin doğal sonuçlarından biridir.

İstanbul, sur içindeki özgün yapısı, sur dışındaki serbest gelişimi, Boğaziçi'nin, Anadolu yakasının eski dokusu, yeni gelişimi ve bunların birbiriyle tam anlamı ile bütünleşmesi sonucu yaşanılan bir dünya kenti olarak kendini kabul ettirebilmelidir.

1960'lı yılların sonlarına değin İstanbul, ölçeği ve kentsel imajı ile su kenti özelliğini sürdürmüştür. Ancak 1970'lerden bu yana hızlı ve plansız kentleşme sonucu İstanbul'da doğal ve coğrafi özellikleri gözardı eden bir süreç yaşanmaktadır. Artık kent her yönde yayılmakta, su kenti kimliğini yitirerek kara kenti niteliğine bürünmektedir. Kentliler deniz ile geçmişte alışık oldukları yoğun ilişkiyi kuramamaktadırlar. Su yüzeyleri giderek kolay erişilebilirlik ve ulaşımında temel ortam olma özelliğini yitirmektedir.(Cansever, 1998)

4.4.4. Şefik Birkiye'nin Haydarpaşa Kentsel Tasarım Projesi

Haydarpaşa Limanı ve çevresi için yapılan projeler, açılan yarışmalar ve kamuoyunu meşgul eden birkaç projeyi bu bölümde aktarmaya çalışıp, projeyi tasarlayanlar hakkında görüşler ve proje yaklaşımları aktarılacaktır. Haydarpaşa-Harem Kıyı bandına proje yapmış olan ve günümüzde projesi çok tartışılan Şefik Birkiye'nin görsel ve yazılı medyaya vermiş olduğu demeçlerden yararlanılarak proje yaklaşımları ve özelliklerini aktarılacaktır.(Şekil 4.15).



Şekil 4.15 Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

“Ben sadece Çalık Holding için çalışıyorum. Bundan önce de yarışmalar oldu. Ben bir tane kitapçık gördüm. İçinde Haydarpaşa üzerine yaklaşık 10 tane proje vardı.” (Birkiye, 2007)

Kadıköy ve Haydarpaşa Liman Bölgesi için 2001 yılında İBB tarafından Kadıköy-Haydarpaşa-Harem adı altında proje yarışması açılmıştır. Yarışmada birbirinden farklı öneriler bulunmaktadır. Yarışmaya katılanlarla temasa geçip projelerini sorduğumuzda, herhangi bir işverenden ya da yerel yönetimden onlara bir talep gelmediğini belirttiler. Yarışmadan derece almış proje sahipleri bu güne kadar hiçbir kurum tarafından aranmamış olup, bölge üzerinde gerçekleştirilecek proje çalışma süreçlerine dahil edilmemiştir.

“ Özel sektör olduğu için projeyi ne zaman, kime, nasıl takdim etmek istiyor, bu o kişinin bileceği bir iş. Ben sadece mimari hizmetleri veriyorum. “(Birkiye, 2007)

Açılan proje yarışması ile özel sektör tarafından yaptırılan projeler arasındaki farklar ve istenen programların çok farklı olduğunu söyleyebiliriz. İBB tarafından açılan yarışmada programın az olmasından dolayı yarışma eleştiri almıştır. Şefik Birkiye ise bu konu hakkında şunları söylemiştir (Şekil 4.16).

“Hem işverenle hem de Avrupa'daki bir danışman grubuyla ortak bir fizibilite etüdü yaptık. Bu fizibilite etüdünün neticesinde çeşitli seçenekler oluştu. Seçimleri tabii ki işveren yaptı. O seçimler doğrultusunda biz de proje geliştirdik. Anadolu yakasının gelişmesi İstanbul'a çok önemli bir şehircilik dengesi getirebilir. Bence, bu yakanın çok yanlış bir gelişimi var. Anadolu yakası daha çok konut olarak gelişmiş, iş merkezleri ve diğer etkinlikler daha çok Avrupa yakasında kalmış. Bu çok büyük bir dengesizlik ve devamında sürekli köprü ihtiyacı getiriyor. Bir zonlama sistemi oluşuyor ve bir türlü dengelenemiyor. “



Şekil 4.16 Şefik Birkıye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

“İlk önce şehircilik ana fikri olarak şöyle düşündük; öyle aktiviteler getirelim ki, Anadolu Yakası'nın da diğer yakaya bağlı olmadan kendi içerisinde bir hayatı olsun. Bu nedenle de oraya fonksiyon olarak Avrupa'nın en büyük ticari merkezlerine uygun bir fuar organizasyonu getirdik. Bu çok önemli bir şey çünkü bu fuar sistemi aşağı yukarı 150.000, 200.000 metrekare bir alan, Avrupa'nın en büyükleri Milano, Paris kadar büyük. Bu fuar alanının da büyük gereksinimleri var. Çevresinde kongre merkezleri, spor merkezleri, 4.000 odalı otel, restoranlar olması lazım. Tek başına fuar alanı yapamıyorsunuz, bu çok büyük bir yatırım gerektiriyor. Onun için de bir ek programlama geldi. Onun dışında buraya gelen insanlar nasıl eğlenecekler, nerede kalacaklar, alışveriş merkezleri, sinemalar, spor tesisleri, kültürel merkezler nasıl olacak derken ana fikir olan fuar aktivitesini Nice'in, Cannes'in iki, üç misli büyüklüğünde bir sistem kurarak, kendi içinde kendi hizmetlerini verecek bir şehir parçası olarak düşündük. Projenin bir alternatifinde de suni bir boğaz geliştirdik. Venedik'te olduğu gibi suni bazı kanallar yaparak, yalıları oraya sarkıtan bir proje geliştirdik. Çünkü biliyorsunuz deniz kıyısına inşaat yapamıyorsunuz, ama biz de yalı havasını yaratmak için suni kanallar geliştirdik. Bu kanallar Osmanlı'da yapılan şeylerdi. Ondan sonraki bir alternatif için de simgesel kuleler olsun mu diye düşündük. Diğer büyük şehirlerdeki gibi İstanbul'un da simgesel bir kısmı olsun mu, yoksa tarihi mimariden esinlenen adalar mı olsun dedik. Böyle birkaç alternatif geliştirdik. Şimdi içinde kulelerin olmadığı alternatifi de bitirmek üzereyiz. “(Birkıye, 2007) (Şekil 4.17).

Projede en tartışılan yanı ise, Tarihi Yarımada'nın karısında bulunan alanın üzerine kondurulan ve tasarımcı tarafından da değinilen simge niteliği olan yüksek binalardır. Tasarımcı bu konuda; “Bu bir görüş. Bizden simge istenildiği için, biz çok enteresan 7 tane ince bakır kule düşündük. Bu proje aynı zamanda İstanbul'a da simge olur mu diye sorarsanız cevabım şu olur, sadece metrekare inşa ederek dünyadan müşteri çekemezsiniz, bir de projenin simgesel bir yönü olmalı. Bazı insanlar da diyebilir ki proje simgesel olmasın, sadece entegrasyon üzerine olsun.

Bu da başka bir bakış açısı, çok iyi anlayabilirim. Bizim bir alternatifimiz de “simge” üzerineydi ve siz şimdi gazetelerde onu görüyorsunuz çünkü en gösterişlisi ve en çarpıcı olan oydu. Bazıları “İstanbul’un simgeye ihtiyacı yoktur” derken bazıları da diyebilir ki “Bütün şehirler her 50 yılda, her 100 yılda bir simgesel projeler yapmışlardır” (Birkiye, 2007)



Şekil 4.17 Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

Proje programının çok yüklü olması ve çalışma alanının hala halka açık olmaması, kentten uzaklaştırılmış, atıl durumda kalmış bir alan olması ve projenin bu kapsamda kamuya açık hale gelecek mi ve farklı gelir gruplarına hitap edecek mi bu konutlar, yoksa belli bir gelir seviyesine yönelik mi olacak mı soruları akla gelmektedir.

“Yanılmıyorsam toplamda 300.000 metrekare konut var. Servis apartmanları, küçük daireler, büyük daireler olmak üzere her tip konut var; yaşlılar evi ve hastane de var hatta sosyal konut bile olabilir. Bir şehirde sosyal konut dahil her şey olmalı. Sosyal konutu özel sektör yapabilir mi bilmiyorum ama bir şehir yaptığınız zaman bütün fonksiyonları karşılamamız gerekiyor.” (Birkiye, Ş., 2007),

Projeyle ilgili bir başka endişe edilen konulardan biri de kongre turizmi ve yabancı sermaye sahiplerine yönelik işlevlerin bölgeye yüklenmesi, acaba şehrin tam merkezinde bir uydu kent oluşturmak ne kadar doğru ve oluşacak bu uydu kentin sonrasında sosyal sorunların halk üzerindeki etkisi ne olabilir.

“Her şey olabilir ama bunları etüt etmeden söylemek sadece fikir beyan etmek oluyor. Buna cevabım şöyle: Birincisi Anadolu yakası daha çok konut barındıran bir yaka olduğu için, zaten çevrede istemediğiniz kadar konut var. Projenin de % 20'sinden fazlası çok çeşitli konutlar. Artı diğer ülkelerde bu tip yatırımları, genelde devlet finanse ediyor. Mahalleye, çevreye ve kente imaj olarak ticaret, turizm, gündelik yaşam olarak o kadar çok faydası var ki. Örneğin Milano'da, Paris'te,

Londra'da fuar alanı şehrin tam içerisinde; Nice'te, Cannes'da şehrin en iyi yerlerinde. Neden? Çünkü onlar şehrin bir parçası oluyorlar ve kışın çalışmayan restoranları, otelleri, charter uçak seferlerinin çalışmasını sağlıyorlar.”(Birkiye, 2007). (Şekil 4.18)



Şekil 4.18 Şefik Birkiye'nin Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

Proje üzerinde dikkat edilmesi gereken bir konuda mevcut halde bulunan tarihi binaların nasıl korunacağı ve kamusal alana açık bir alan olarak mı kullanılacağıdır.

“Çok fazla metrekare tutmadıkları ve her projede, her mahallede bu binalara ihtiyaç olduğu için onlar halka açık müze olarak kullanılacak. Mesela Haydarpaşa Garı müze olabilir. Diğer küçük binalar çeşitli müzelerin merkezleri olabilir veya tanıtım amaçlı kullanılabilir.”(Birkiye, 2007)

Şefik Birkiye'nin yukarda vermiş olduğumuz görüşleri ile birlikte, Türkiye'de ki planlamacıların en büyük sorunlarından birinin proje öncesi kapsamlı bir analiz çalışmasının yapılmadığı ortaya çıkmaktadır. Projenin kimlik, özgünlük, üstleneceği misyonlar, bölgenin kalkınması ve konumundan dolayı Tarihi Yarımada'nın karşısında olması hasebiyle bu alana uymayan ve eklektik bir proje olduğu eklektik bir proje olduğunu söyleyebiliriz.

İBB'nin yapmış olduğu yarışmanın fonksiyonunun az olması, sivil toplum örgütlerinin olmaması, güçlü bir belediyenin olmaması, özel sektörlerin teşvik edici yanlarının olmaması gibi nedenler ile eleştirilen projeler ile özel sektör tarafından hazırlanan ama yüklü programları olmasına rağmen bölge halkına hitap etmeyen, İstanbul'a hitap edemeyen, sivil toplum örgütlerinin önerilerinin alınmadığı, proje öncesi analiz çalışmalarının yapılmadığı kanaatine varılmaktadır.

4.4.5. Michael Graves Haydarpaşa Kentsel Tasarım Projesi

MGA, İstanbul'un tarihi merkezinden doğrudan doğruya Boğaz üzerinde bir kıyı cephesi için mekân geliştirmektedir. Halihazırda konteyner gemiciliği ve demir yolları tarafından işgal edilen bir milyon metrekarelik alan yeniden gelişim için belirlenmiştir ve İstanbul'un çok hızlı genişleyen Asya tarafının merkezi olacaktır. (Şekil 4.19)



Şekil 4.19 Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

MGA'nın master planı, tarihi Haydarpaşa Tren istasyonunda konumlanan yoğun ticari merkezlerden oluşan karma kullanımlı bir kıyı cephesi bölgesi önermektedir. Yeni oluşturulacak bu mekan, yeni bir tren yolu merkezi, 800 bin metrekarelik ofis mekanları, 160 bin metrekarelik toplantı-konferans ve ticari merkezler, 250 bin metrekarelik otel-konaklama alanları, 100 bin metrekarelik küçük çaplı ticari merkezler-dükkanlar ve 150 bin metrekarelik rezidans alanlarını kullanıma sunacaktır. Kamusal kıyı çizgisinin yeniden tanımlandığı bu projede 60 bin metrekarelik bir alanda büyük gemilere hizmet edecek birimler yer almaktadır (MGA, 2006). Mevcut durumda bulunan tarihi tren istasyonu bir Osmanlı yapıdır olup, doğudan gelen raylı sistemin batıdaki sınırını teşkil etmektedir. Haydarpaşa Garı olarak bilinen bu tarihi yapıt projede alt katı müze üst katları ise otel olarak düşünülmektedir. Yeni demiryolu merkezi yeniden geliştirilmekte olan hattın diğer uçundaki ticari alanda konumlanacaktır. (Şekil 4.20)



Şekil 4.20 Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

Ekolojik uyum prensibine dayanarak bu plan ulaşımı rahat ve insanlar tarafından rahat kullanılabilen ve çevreye duyarlı bir tasarım ortaya atmaktadır. Tasarlanan bu alan çizgisel etkiye sahip yeşil alanları, halkın kullanacağı bir koridorla sınırlandırılmış ve yeni raylı sistem olarak düşünülen Marmaray projesi ile birlikte denize ulaştırılmaktadır. Yeşil bulvarlarla bölgelere ayrılarak tayin edilen site alanı tasarımı %50'nin altındadır. Kıyı bandında bulunan dalga kıranların aktif hale getirilerek biyolojik bir pervaz olarak kullanılacaktır (MGA, 2006). (Şekil 4.21)



Şekil 4.21 Micheal Graves'in Tasarladığı Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi

4.5. Haydarpaşa Limanı ve Çevresine İlişkin Verilerin Değerlendirilmesi

Çalışma alanı için yapılan veri toplama, yerinde yapılan tespit, inceleme ve gözlemler, dünya çapındaki diğer bölgelerin dönüşüm projeleri ile karşılaştırılması sonucunda başlıca sorun ve ileriye dönük kararlar oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu sorunlar bağlamında, farklı özellikler gösteren alanlar belirlendikten sonra bu alanlar üzerinde makro ve mikro ölekte kararlar önerilecektir.

Bu alanların belirlenmesi ve kararların verilmesiyle birlikte akupunktur yöntemi ile düzeltme yapıp tekrar geri çekilme ve gözlemler ile tekrardan düzeltme sürecine

birakılmasıdır. Mekâna direk dışardan müdahale olmayıp, mekânın kendi dinamikleri sayesinde geçici müdahalelerle halkın benimseyeceği ve katılacağı müdahaleler amaçlanmaktadır.

Geçmiş yıllardan bugüne İstanbul'un Anadolu yakasında ulaşım ağlarının kesişme noktasında bulunup, liman ticaretinde söz sahibi olan ve arka tarafların sağlık birimleri ile ciddi potansiyellere sahip olan çalışma alanımız günümüzde istenildiği gibi kullanılmaktadır. Alanın geneline bakıldığında hazine malı olup, halkın girip kullanamadığı sadece uzaktan gördüğü uydu bir alan olarak gözetlenmektedir. Alanın Ticaret potansiyelinin yüksek olması, Anadolu yakasının ulaşım ağlarının kesişme noktasında bulunması ve tarihten gelen misyonları ile birlikte önemli bir yere sahiptir.

Çalışma alanımızda tarihi yapının az olmasına rağmen, bu yapıların pasifize edildiği, çürümeye bırakıldığı ve bu alan için düşünülen dönüşüm planlarında hiçe sayıldığı gözetlenmiştir. Bu yapıların büyük çoğunluğu bakımsız ve harap durumunda olduğu gözetlenmiştir. Alanda bulunan tarihi binaların hepsi resmi kurumlara hizmet eden yada kurumlara bağlı binalar olarak durmaktadır. Resmi kurumlara bağlı olmasına rağmen çoğu binanın restore edilmesi gerekmektedir. Bu yapıların dönüşüm projelerinde bir kültür ögesi olarak kullanılması ve tekrardan halkın hizmetine sunulması gerekmektedir.

Haydarpaşa Garı'nın kuzeyinde kalan ve DMO ait olan yüksek katlı ve geniş cepheli depolar kıyı bandının algılanmasını engellemekte ve denizle olan ilişkiyi koparmaktadır. Tarihi ve mimari bir ayrıcalığa sahip olman bu yapılar kent ve kıyı ilişkisini kesmesi yanında işlevsel ve ekonomik anlamda verimli kullanılmamaktadır.

Kıyı bandında yer alan betonarme binaların arkasında yer alan ve askeriye ait olan askeri hastane çalışma alanı içinde yer alan yüksek katlı ve geniş cepheli olmakla birlikte tarihi niteliği olmayan bir diğer betonarme binadır. Siluet etkisi olarak bakıldığında bu bina Haydarpaşa Garı binasının önüne çıkmaktadır. Bu bölge için düşünülen sağlık kompleksi kavramı ile birlikte silueti bozan bu yapının kaldırılması ve yerine siluete, tarihi dokuya ve orada mevcut olan topografyaya uygun bir bina yapılmasıdır.

Bölgede diğer bir konu ise kıyı çizgisidir. Bölgede mevcut kıyı çizgisine bakıldığında alan ulaşım ve depolama ağırlıklı olarak kullanıldığından kıyı çizgisi düz hatlardan oluşmaktadır. Haydarpaşa Garı ile Kadıköy Rıhtımı arasında kalanda Et ve Balık Kurumu'nun da yer aldığı alanda kıyı çizgisi eğrisel bir form oluşturmaktadır. Bu alan iç kısımda kalmakla beraber bölgeye en yakın yerleşim

ananlı olan Kadıköy ile bağlantısını sağlayacak en önemli alan olarak görülmektedir. Haydarpaşa Garı ile Haydarpaşa Limanı arasında kalan bölgede ise kıyı çizgisi düz hatlardan oluşmaktadır. Bu alan TCDD ile İDO tarafından kullanılmakla beraber, arka kısımda TCDD ile DMO depo alanları mevcuttur. Haydarpaşa Limanı ise deniz üzerine 1970'li yıllarda yapılan platformlardan oluşan iki büyük yarımada ile arasında kalan alandan oluşmaktadır. Bu yarımadalar konteyner taşımacılığı için kullanılmaktadır. Ro-Ro ve diğer büyük gemilerin yük boşaltım alanları olan bu alanlarda altı adedi büyük otuza yakın konteyner yükleme ve indirme vinçleri bulunmaktadır. Bu yarım adalardan büyük olanı yaklaşık 100 dönüm diğeri ise yaklaşık 65 dönüm alana sahiptir. Toplamda yaklaşık olarak 165 dönüme tekabül eden bu adacıklar proje alanının %15'ini oluşturmaktadır. Haydarpaşa Limanı ile Harem Otogarı arasında kalan bölgede bulunan kıyı çizgisi ise dalga kıranların kıyı ile birleşmesi sonucu korunaklı bir alan oluşturmaktadır. Devamındaki alanda İDO ya bağlı şehir içi arabalı vapur seferleri yapan iskeleler bulunmaktadır.

Çalışma alanı içinde insanların deniz ile bağlantısının sağlandığı iki bölge bulunmaktadır. Bu bölgelerden biri Haydarpaşa Gar'ının ön tarafı ile Kadıköy Rıhtımına bağlanan bölgedir. Bu alanın transfer merkezinde olması ve Kadıköy Meydanından ulaşımın zor olmasından dolayı insanlar tarafından pek kullanıldığı söylenemez. Diğer bölge ise Harem Otogarı'nın önündeki kıyı bölgesidir. Burası diğer bölgeye oranla biraz daha fazla kullanılmasına rağmen bu alanı destekleyecek ünitelerin, aktivitelerin ve işlevlerin olmamasından dolayı pek de sık kullanılmamaktadır.

Çalışma alanının en büyük özelliği ulaşım ve taşıma alt yapısının geçmişe dayanır olmakla beraber buraya verilebilecek farklı ve ağır altyapıyı gerektiren fonksiyonları rahatça kaldırabilecek bir alt yapıya sahiptir. Mevcut sistemde İstanbul'un deniz taşımacılığında gümrük merkezi olarak kullanılan Haydarpaşa Limanı ve yolcu ulaşımında ise Haydarpaşa Garı ve Harem Otogarı bulunmaktadır.

Bölgede genel sorun ise bölge halkı olsun, diğer yakın çevre halkı olsun, insanlar bu alanları kullanamamaktadır. Bölge yaklaşık 5 milyon insana hitap edecek bir çevreye sahip olmasıdır. Bu alan İstanbul'un Anadolu yakasının bir yatakhane olmaktan kurtaracak, Avrupa yakasına oranla az sayıda olan kültür, turizm, kongre, fuar, otel ve konaklama, yat limanı ve müze gibi aktivitelerle bu açığı kapatmış olup İstanbul'a katkı sağlayabilecek bir alana ve potansiyele sahiptir.

4.6. Haydarpaşa Limanı ve Çevresinin Yeniden Canlandırılmasında Belirlenen Stratejiler

Çalışma alanının yeniden canlandırılmasında belirlenen stratejiler, verilerin değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan bölgeler ile ilişkili olarak ortaya konulmuştur. Stratejiler belirlenen hedefler doğrultusunda sıralarsak;

- Mimari ve kentsel kalite yönünden olumlu bir çevre oluşturulmasına ilişkin stratejiler,
- Sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlamaya ilişkin stratejiler,
- Sağlık ve konfor koşullarının iyileştirilmesine ilişkin stratejiler,
- İşlevsel yeterliliği sağlamaya ilişkin stratejiler,
- Optimum iletişimi sağlamaya ilişkin stratejiler,
- Ekonomik destek ve uygun maliyet sağlamaya ilişkin stratejiler,
- Esneklik ve uygulanabilirliğe ilişkin stratejiler,

başlıklarında sınıflandırılabilir.

4.6.1. Mimari ve Kentsel Kalite Yönünden Olumlu Bir Çevre Oluşturulmasına İlişkin Stratejiler

Mimari ve kentsel kalite yönünden olumlu bir çevre oluşturulmasına ilişkin gelişme olanaklarını, kullanımına ilişkin kararlar ve uygulanacak fiziksel müdahale kararları başlıklarında daha detaylı incelemeler yapılmıştır.

Yapıların Kullanımına İlişkin Stratejiler

Mevcut liman tesislerinin tarihi doku ve yerleşim alanları ile entegrasyonunu sağlayan, ardındaki doku ile bütünleşen, gümrüklü saha uygulamasını içermeyen ve ayrıcalıklı bölgeler oluşturmayan projeler üretilmesi, kentin kıyı kenti imgesini yeniden kazandıracak fonksiyonlar önerilebilir.

Çalışma alanında yeralan tarihi potansiyele sahip yapılar gözden geçirilerek, bu binaların fiziksel ve işlevsel köhnemesini önleyecek, korunarak kullanılabileceği fonksiyonlar önerilmelidir. Tarihi binalar kendi dönemlerini yansıtabilecek fonksiyonlar ile birlikte kullanılmalıdır. Bu yapıları destekleyecek ek birimler inşa edilerek yapıların aktif olarak kullanılması sağlanabilir.

Çalışma alanı içinde yer alan ve büyük hacim kaplayan yapılar tespit edilerek, bu yapılara ilişkin otel, ofis binaları, sosyal veya kültürel amaçlı değişik kullanım

kararları üretilebilir. Konum, mimari tarz ve büyüklük bakımından uygun olan tarihi yapılarda sosyal ve kültürel kullanımlar önerilebilir. Bu binalara örnek verirse Haydarpaşa Gar binasının Marmaray projesi ile işlevinin azalmasından dolayı, alt katının müze olarak kullanılması üst katlarının ise otel olarak kullanılması düşünülebilir.

Alanda mevcut olan betonarme binaların yıkılıp yerlerine silueti bozmayan ve kamusal alana açık, esnek sergilememe, sosyal ve kültür aktivitelerini binaların yapılması düşünülebilir. Bunlara baktığımızda TCDD ve DMO ait depolar, Haydarpaşa Limanında bulunan depolar ve idare birimleri verebiliriz.

Uygulanacak Fiziksel Müdahale Kararları

Anıtsal yapıların ve kamusal mimari örneklerinin tahribatının önlenmesi, iç kısımlarda kalan eski hizmet binaların yeniden canlandırılması, TCDD'na ait bakım, onarım ve depoların sanayi binaları olarak kullanılmasa bile müze yada sergi birimleri olarak düşünülmesi. Bu yapıların önemini vurgulayan ve ortaya çıkaran bir görünüm oluşturulması düşünülebilir. Çalışma alanında mimari ve tarihi özelliklere sahip, korunması gerekli tüm yapıların rölevelerinin çıkartılması ve arşivlenmesi. Yapılara uygulanacak fiziksel müdahale kararları, tarihi potansiyeli olan yapılar ve yeni yapılara uygulanacak müdahaleler olarak iki kısımda değerlendirilebilir.

Tarihi potansiyele sahip yapılara uygulanacak fiziksel müdahaleler şöyle sıralanabilir.

Harap ve kullanılamaz durumda olan tarihi yapılar orijinalliklerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu tür yapıların cephe özellikleri orijinal hallerine sadık kalınarak, iç mekânları önerilen işlev göre işlevlere göre yeniden düzenlenmelidir. Kuvvetli onarıma gerek duyan binaların ise cephe özellikleri korunarak, iç mekânlarda önerilecek işlevlere uygun olarak statik müdahaleler yapılabilir. Hafif onarım ve bakımla kullanılabilir olan binalar ise minimum müdahale ile yapı orijinal halinde korunabilir.

Yeni Yapılanmaya İlişkin Fiziksel Müdahale Kararları; .

Çalışma alanı içindeki ömürlerini tamamlayarak yeniden inşa edilmesi söz konusu olan yapıların çevrelerinde yer alan tarihi yapıların özellikleri dikkate alınarak inşa edilmesi, yeni yapılaşmanın, alanın karakterine uygunluğunun yerel yönetimlerce denetlenmesi düşünülebilir. Rıhtımın, bu alanda çalışanlar ve ziyaretçiler tarafından aktif olarak kullanılacak şekilde düzenlenmeli, ortak kullanıma olanak veren dinlenme mekanları, kültür ve sosyal faaliyetlere olanak verecek mekanlar ile oluşturulabilir.

4.6.2. Sosyal ve Kültürel Bütünleşmeyi Sağlamaya İlişkin Stratejiler

Çalışma alanının daha iyi kullanılması için halkın planlama sürecine maksimum katılımı desteklenerek, böylece mekânı kullanan kişilerin çalışmayı benimsemeleri ve çalışmanın başarı şansı arttırılabilir. Bu olanakların sağlanması için güçlü bir sivil toplum örgütlerine ihtiyaç vardır. Farklı kullanıcı gruplarının gereksinimlerine cevap verebilecek sosyal ve kültürel kullanımlar önerilmeli, mimari miras; kültürel iletişimi sağlayacak turistik fonksiyonlarla yeniden işlevlendirilmelidir. Bu anlayışla; İstanbul merkezine yaraşır, İstanbul'un simgesi olacak ve "Dünya Kenti" karakterini ve işlevlerini destekleyen bir mekân oluşturulmalıdır.

4.6.3. Sağlık ve Konfor Koşullarının İyileştirilmesine İlişkin Gelişme Olanakları

Çalışma alanı sınırlarındaki sorunlardan biride, burada çalışan insanların mesai saatleri dışında vakit geçirebilecekleri ortak mekânların hiç olmayışıdır. Yeniden canlandırma çalışmasında sahil kesiminde, halka açık ortak kullanım alanlarının düzenlenmesine önem verilebilir, binalar arasındaki mekânlarda uygun fiziksel çevre koşulları sağlanmalıdır.

Kentsel tasarım çalışmaları yapılarak, aydınlatma elemanları, telefon kabinleri, çöp kutuları vb. kentsel mobilyalar uygun ve yerinde kullanılmalı, peyzaj düzenlemeleri ile mekân zenginleştirilmelidir. Uluslararası nitelikte kıyı kenti kimliğini ortaya koyacak tasarımlar gerçekleştirilebilir.

4.6.4. İşlevsel Yeterliliği Sağlamaya İlişkin Stratejiler

Çalışma alanı içerisinde bulunan mevcut kullanımlar yerinde tespit edilerek alan için zararlı olan fonksiyonlar değerlendirilip, kullanım kararları bu kriterlere göre belirlenebilir. Alan içinde yer alan tren bakım atölyeleri ve makine parçaları tamir ve montajı yapan atölyeler çevre için olumsuz koşullar oluşturulmakla birlikte, Marmaray projesi kapsamında taşınacak olan bu ünitelerin yerlerine halkın kullanabileceği fonksiyonlar düşünülebilir. Mekânsal ve işlevsel anlamda yeniden canlandırmaya konu olan tarihi yapıların yer aldığı çalışma alanından; bu tür fonksiyonların kaldırılması veya niteliklerinin değiştirilmesi gerekebilir. Bu nedenle çalışma alanı içindeki bu tür fonksiyonlar yer gösterilerek alan dışına taşınması düşünülebilir.

4.6.5. Optimum İletişimi Sağlamaya İlişkin Stratejiler

Çalışma alanı içindeki en önemli ulaşım sorunu olarak entegrasyonu gösterebiliriz. Bölgede raylı sisteme ağlarının olması, deniz ulaşımının olması ve lastik tekerlekli taşımanın da olması bölge için büyük bir olanak olarak görülmektedir. Raylı sistemin

Marmaray ile entegrasyonu ve Kadıköy-Kartal hattı ile entegrasyonu sağlanmalıdır. Bölgenin büyük olması nedeniyle bölge içinde zemin kotu ve zemin altında da raylı sistemin olması ve bu sistemlerin diğer istemler ile entegrasyonun çalışma kapsamında düşünülmesi.

Deniz ulaşımı bölge üç şekilde kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi olan konteyner taşımacılığın İstanbul merkezi olan Haydarpaşa Limanı ve çevresidir. Yaklaşım 350.000 m2 ala sahip bu bölge, İstanbul'un gemi ile gelen mallarının çoğunun indirme ve bindirmesinin sağlandığı yer olarak kent içinde kalmış bir bölgedir. Bu bölgenin kentin dışın taşınması ve boşalan bölgelerin en iyi şekilde değerlendirilmelidir. Bölgede diğer deniz taşımacılığı Harem-Sirkeci arabalı vapur taşımacılığıdır. Bu hat İstanbul'un trafik yükünü hafifletmek için katkı sağlamaktadır. Marmaray kapsamında lastik tekerlekli için sonradan yapılması düşünülen tüp geçitten sonra kaldırılması gündeme gelmektedir. Bölgede diğer deniz ulaşımı ise şehir içi vapur seferlerinin yapıldığı ve bir iskelesinin de Haydarpaşa Vapur İskelesi olarak kullanıldığı ulaşım sistemidir. Bu ulaşım sisteminde Kadıköy-Sirkeci ve Kadıköy-Karaköy hatlarında çalışan vapurlar Haydarpaşa Vapur İskelesine uğramaktadır.

Otopark sorununun katlı otoparklarla ve yeni yapılan yapıların alt kotlarında çözülmesi düşünülüp, farklı sayı ve tiplerde otoparklar oluşturulup kullanıcıların rahat kullanması sağlanabilir. Servis trafiğinin saatleri belirlenerek, yaya trafiğini aksatması önlenabilir.

Uluslararası yolcu taşımacılığının da bu bölgede sürdürülebilmesi gerekmektedir. Bu fonksiyonları destekleyici birimlerin buralara düşünülüp, bölgenin bir turizm ve ulaşım merkezi haline getirilebilir.

4.6.6. Ekonomik Destek ve Uygun Maliyet Sağlamaya İlişkin Stratejiler

Canlandırma çalışmasının başarılı sonuçlara ulaşması için merkezi ve yerel yönetimler proje kapsamında yasal ve ekonomik kolaylıklar sağlaması için öneriler getirilmesi. Çalışma alanında yer alan tarihi yapılar tespit edilerek devlet tarafından birkaçının örnek çalışmaları yapılmalıdır.

Bölgeye yatırım yapabilecek kurum, kuruluş ve firmalar belirlenerek, çalışmaya katılımları sağlanmalıdır. İlk aşamada gelir getirici, optimum fayda sağlayacak aktivelere öncelik verilmeli, daha sonra mekansal düzenlemeler yapılmalıdır.

4.6.7. Esneklik ve Uygulanabilirliğe İlişkin Gelişme Olanakları

Gelecekte ortaya çıkması muhtemel koşullara uyum sağlayabilecek, esnek çözümler ortaya konulmalıdır. Yeniden canlandırma çalışmasının uygulanabilir olması için öneriler somut ve gerçekçi bir şekilde ortaya konulmalıdır.

Dünya üzerinde yapılmakta olan büyük organizasyonları kaldırabilecek altyapı ve esnek planlama anlayışına sahip bir yaklaşım benimsenmelidir. Expo, uluslararası moda, tekstil, araba, yapı, vb. fuarlara hizmet edebilecek alanlara sahip olması, çok fazla katılımcıyla gerçekleşen kongreler, konferanslar ve uluslararası kültür ve sanat etkinliklerine de hizmet ve alt yapı olarak kaldırabilecek bir sistem düşünülerek yılın her günü bu alanların kullanılması sağlanmalıdır.

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Dünyada üzerinde dönüşüm projeleri olarak son yıllarda kıyı bölgelerinde yeniden canlandırma politikaları ortaya atılmaktadır. Bu politikalar içinde son zamanlarda kentsel dönüşüm ile yükselme kavramının kıyı bölgelerini yeniden canlandırma politikalarıyla birlikte görülmektedir. Yapılan bu çalışmaların şüphesiz başarılı sonuçlar ortaya koyduğu açıkça ortadadır.

Dünya üzerinde yayılan bu süreç zarfından, kıyının yeniden canlandırma olgusuna duyulan ilgi ve alaka toplantılarda, seminerlerde, konferanslarda, görsel basın ve yazılı basında değinilmeye başlanmıştır. Böyle bir çalışma içinde birçok disiplinlerin ve meslek dallarının yer alması gerekmektedir. Dünya üzerinde incelenen başarılı çalışmalarda beş önemli faktör göze çarpmaktadır. Bu faktörler; güçlü bir siyasal yapıya sahip hükümetler, güçlü bir belediye yapısı, tabandaki bireylere inip onlara hitap edebilecek sivil toplum örgütleri, büyük sermayelere sahip özel şirketler ve karar verme sürecinde özgür ve demokratik mevzuatlar olarak sıralayabiliriz. Bu süreç zarfında çeşitli meslek grupları ile müteahhitler, yöneticiler, politikacılar ve halk arasında ciddi bir görüş alışverişi ve birlikte çalışmalar sonucu başarılı sayılabilecek projelere ve uygulamalara ulaşılabilir.

Kıyı bölgeleri kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatlar ve imkânlar doğurmuştur. Bu imkânlarda en önemlisi genişleyen limanların ve gelişen endüstrinin tamamen parçaladığı kıyı-kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsatıdır.

Terk edilen kıyı bölgelerinin sunduğu olanaklar ve çekim güçlerini sayarsak;

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanların olması (Hall, 1993).
- İnsanların suya olan ilgisi (Hall, 1993).
- Ekonomik servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkânlar sunması (Hall, 1993).

- Günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri nedeniyle su kenarlarını tercih etmesi (Hudson, 1996)
- Yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996)
- Ekolojik döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996)
- Kente yeni gelir ve istihdam olanaklarının oluşturulması.
- Kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilmesi için gerekli alana sahip olması (Kılıç, 1999).
- Katılımcılığı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması (Kılıç, 1999)
- Günümüzün geçmişle bağlarını sağlayan önemli mekân izlerinin öneminin algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilmesine olanak sağlanmasıdır (Kılıç, 1999).

Bu sayılan nedenlerden dolayı insanoğlu kıyı bölgelerinde tarih boyunca vazgeçmemiştir. Değişen politikalar sadece aradaki bağı azaltmış yada arttırmıştır. Bu bağ hiçbir zaman tam anlamı ile kopmamıştır.

İstanbul, kıyıda yaşama, büyük kent olma, baskın kent olma ve özellikle de kıyı kenti olma başlıkları altında ele alındığında, çok faktörlü, karmaşık ilişkili bir yapı gösterir. Bu karmaşık ve iç içe geçmişlik, basit neden-sonuç ilişkilerine ulaşmayı engeller. İstanbul kıyı kentliği, konumu önemi, topografyası, tarih boyunca oynadığı rolü, ticari ilişkileri, ilk ve sonraki yerleşme biçimleri, kentin yaşanma biçiminden ayrı tutulamaz.(Erkök, 2002)

İstanbul metropolü, kentsel yenileme uygulamasına en çok gereksinim duyulan yerleşmelerden biridir. Ülke ölçeğinden gelen çok bileşenli sosyo-ekonomik sorunların fizik-mekâna yansması, sağlıklı kentleşmeyi ortaya çıkarmaktadır. Kentsel çöküntü de bu sağlıklı kentleşmenin doğal sonuçlarından biridir. Özellikle “Tarihi Yarımada” gibi kültür mirası açısından zengin, ancak çeşitli nedenlerle boş ve bakımsız bırakılarak köhnemeye terk edilmiştir. Günümüze bakıldığında aynı süreç Haydarpaşa Limanı ve çevresi için söyleyebiliriz. Dünya üzerinde değişen politikalar

nedeniyle yer deşiştirmek zorunda kalacak bir liman, o limana ait boş ve çöküntü alanları ile tarihi değeri olmasına rağmen yaklaşık 50 yıldır bakımı bile yapılamayan Haydarpaşa Garı ve çevresi de “Tarihi Yarımada” nın yaşadığı süreci yaşayabilir.

Çalışmamızın amacında da belirttiğimiz gibi bu alanları dünya üzerinde yapılmış başarılı çalışmalar eşliğinde tekrardan canlandırma politikaları ile İstanbul’un aktif hayatına katmaktır.

Kıyı bölgeleri cephelerinin yeniden canlandırılması, hiyerarşi içinde ülke ölçeğinden, bölge, kent ve yerel ölçeğe, kadar birçok sorunla karşı karşıyadır. Türkiye’de kentsel dönüşüm bilincinde olduğu gibi, kıyı bölgelerinin yeniden canlandırma bilincine de yeteri kadar önem verilmemiştir. Yaklaşımların daha sağlıklı olması için bölgesel olarak üzerinde durulması gereken başlıkları şöyle sıralayabiliriz.

Sosyal ve demografik açıdan değerlendirme yapıldığında;

Haydarpaşa Limanı ve çevresinin tasarım öncesi, tasarım sürecinde, planlama sürecinde, uygulama sürecinde ve işletme sürecinde halkla diyalogun en üst düzeyde kurulması, sivil toplum örgütlerinin bu tür büyük projelere katılmasının teşvik edilmesi düşünölmelidir. Çalışma amacı, hedefleri ve kararlar halka duyurularak, doğrudan katılım koşulları oluşturulmalı.

Kıyı alanının doğal ve kültürel değeriğini korumak ve arttırmak, İstanbul Boğazı bu bakımında örnek verilen diğer projelerden çok farklı özelliklere sahiptir. İstanbul’u İstanbul yapan da aslında iki kıta arasında köprü olması değil, içinden deniz geçmesidir. Kente pek çok iyi şey denizden gelmiştir. Çok özel topografyanın da etkisiyle deniz, eleman olarak kente çok katkı sağlamıştır (Erkök, 2002). Suyun etkisiyle kıyı alanlarında kültürel aktiviteleri, kamusal alanları arttırmak ve geliştirmek amaçlı planlamalar düşünölmelidir.

İlk olarak ülke içinde yazılı ve görsel medyanın ilgisi çekilip, kamuoyu oluşturulup ve yeniden canlandırma çalışmasına halkın katılım ve desteği sağlanabilir. Daha sonra uluslararası yazılı ve görsel medyaya konunun bildirimi yapılp hem projenin tanıtımı sağlanmış olup hem de ülke tanıtımı sağlanmalıdır.

Tüm kıyı alanı boyunca görsel kimlik kazandırabilme özelliğini vurgulayan tasarımlar oluşturulabilir. Tasarlanacak yapıların oluşturacağı kimlik, sembol ve plastik etkisi yeniden canlandırmada çok büyük önem ifade etmekle beraber kıyı bölgelerinin açık olması yükselmede oluşan plastik etkinin her taraftan algılanmasına ve bir sembol oluşturmasına olanak sağlayabilir.

Kıyı bölgelerinin yeniden canlandırılması çok büyük ve çok külfetli projeler olmasına rağmen, birçok insana istihdam sağlayabilecek olması yönünde başarılı sayılan projelerin desteklenmesi ve ödüllendirilmesi sürece dahil edilmeli.

Çalışması devam eden Marmaray ile dönüşüm planları yapılan Haydarpaşa bölgesi ve bu iki nokta arasında kalan kıyı boyunca, öncelikle üst ölçekli planlar yapılmalı, aynı zamanda katılımcı, paylaşımcı ve yaratıcı bir yaklaşımla ve uzmanların birikimlerini de kapsayacak ve rekreasyon kavramını göz ardı etmeyecek şekilde planlar geliştirilmelidir

Meydan-kıyı bütünleşmesi için en uygun işlevsellik (yaya ve araç trafiği açısından) sağlanıp, proje alanında ulaşım alt yapısını plan kararları doğrultusunda irdeleyip, taşıt ve yaya ulaşımına en doğru çözümler getirilmelidir.

Denizin bütün potansiyelleri dikkate alınarak çok yönlü kullanımına imkân veren tasarımlar oluşturulmalı, kıyının gece-gündüz, yaz-kış kullanımı da dikkate alınarak daha geniş faydalanma olanakları oluşturulmalıdır.

Yeşil alan ile kıyı mekânı ilişkisinde kimlik ve bütünlüğün uyum ve estetiğine dikkat edilmelidir. Bu bölgelerde incelenen başarılı projelerde olduğu gibi daha çok yeşile imkân veren yükselme ile elde edilebilir.

Kıyılarının gelecek nesillere bırakılacak miras olduğu düşünülerek, eğitim ve kamuoyu bilgilendirme çalışmaları yapılmalıdır.

Tüm kıyı boyunca kıyının gece kullanımı da dikkate alınarak işlevsel olan ve görsel zenginliği artıran estetik aydınlatmalar planlanmalıdır. Yüksek binalarda uygulanan gece gündüz kullanım kolaylığı ve etkisinin kent içinde farklılaşması nedeniyle dünya üzerinde kıyı bölgelerinde tasarlanan yapılarda yükselme eğilimi görmekteyiz.

Kıyıdan dolgu suretiyle kazanılmaya çalışılan alanlara herhangi bir fonksiyon yüklenmediği için kamuya hizmet edememektedir. Çevrenin sosyo-kültürel yapısı, buna bağlı ihtiyaçları ve beklentileri göz önüne alınarak kıyı dolgu alanları kullanılabilir hale getirilmelidir.

Haydarpaşa Limanı ve çevresine İstanbul Anadolu yasında az bulunan kültür, sosyal ve sanat fonksiyonları ile donatılarak İstanbul'u dünya kenti olma yolunda destekleyici tasarımlar geliştirilmeli ve kıyı bandında yada suyun üzerinde Anadolu yakasına dinamizm katacak bir sembol bina ile sağlanmalıdır.

Haydarpaşa Limanı ve çevresi için düşünülen dönüşüm projesi kapsamında su ile bütünleşecek, su kültürünü gösterebilecek ve asırlardır kullandığımız Boğaz'ı daha iyi yansıtabilecek projeler geliştirilmelidir.

Devam etmekte olan Marmaray çalışması tamamlandıktan sonra canlılığı artacak olan Tepe Natilius ve çevresinin ile dönüşüme konu olan Haydarpaşa Limanı ve çevresini oluşturulacak olan fonksiyon çeşitliliğinin, kıyı mekânı boyunca etkinliğinin devamı sağlanmalıdır.

İşlevsel açıdan değerlendirme yapıldığında ise karşımıza;

İşlevsel kararları Haydarpaşa Limanı ve çevresi, Anadolu yakası ve İstanbul'un geneli için düşünülerek bir bütün içinde değerlendirilmelidir.

Çalışma alanının mevcutta var olan ve ilerisi için düşünülen canlandırma çalışmalarında genel karakterine uygun olmayan fonksiyonlar başka bir yer önerilerek uzaklaştırılmalı, uygun nitelikteki mevcut işlevler korunarak, alanın sosyo-ekonomik yapısıyla bağdaşabilecek yeni fonksiyonlar getirilmelidir.

Çalışma alanı içerisinde bulunan tarihi binaların gözden geçirilmesi, korunması için tescil edilmesi ve yeni yapılacak planlamalarda bir kültür ögesi olarak kullanılarak hazırlana plana uygun ekonomik faaliyet türleri seçilmeli, planın konseptini bozacak değişikliklere izin verilmemelidir.

Haydarpaşa Limanı ve çevresi için önemli değerlere sahip, merkez olabilme potansiyeline sahip alanlara verilecek olan işlevlerin kentin bütününe etkileyecek, kente yeni bir oluşum kazandıracak fonksiyonlar olmasına dikkat edilmelidir.

Alanların fazla olmasına rağmen gümüş kentsel dönüşüm projelerinde kıyı ve kıyı bölgelerinde en çok istenen rekreasyon alanlarının fazla olması ile birlikte bu alanları desteleyici ünitelerin olmasıdır. Yükselme faktörü ile birlikte yüklenecek olan fonksiyonlar karma yapı içerisinde rahatça çözümlendikten sonra zemin, zemin altı ve zemin üstü kotlarından kamusal alanlara hizmet eden fonksiyonlar sağlamakta ve gerekli rekreasyon alanları oluşturmaktadır. Oturma, dinlenme ve seyir mekânları oluşturulmalı, bu işlev hem tüm kıyı boyunca, hem de eşsiz hâkimiyet duygusu yaşatan özel alanlara da uygulanmalıdır.

Kıyı bölgelerinde dikkat edilen bir diğer konum ise, su ile yapılan aktivitelerdir. Tasarlanan binaların su ile olan münasebetleri, su üzerine çıkma, suyu içeri alma yada sudan tamamen koparma gibi yaklaşımlar ile sürpriz mekan ve yapılar oluşturulmaktadır. İstanbul'un su kültürü en iyi şekilde yansıtılmalıdır.

Kıyı çizgisinin rasyonel olması pek istenmemektedir. Hareketli, heyecan verici, sürpriz oluşturabilecek aktiviteler ile donatılan bu alanlar halkın her zaman ilgisini çekecektir.

Örgütsel açıdan değerlendirme yapıldığında;

Kıyı bölgelerinde işlevinin yitirilmesi, köhneme ve çöküntü alanlarının oluşması tarihi sayılacak bu alanları tehdit etmekte bu alanlar için kültürel mirasın korunması, sosyal yaşama uyumu ve kültürlerin yaşatılması uluslararası bir politika olarak benimsenmelidir.

Kıyı kentlerinin yeniden canlandırılması planlama hiyerarşisi içinde yapılmalıdır.

Güçlü belediyeler tarafından desteklenmeli, projelendirme, uygulama ve işletme sürecinde yapılacak olan çalışmalar desteklenmeli, uygun çözümler önerilmelidir.

Planlama hiyerarşisinde ilk sırada gelen siyasal desteği güçlü olan hükümet ile yapılacak köklü dönüşüm kent geneline daha faydalı bir yapılanma sağlayacaktır. Köhnemiş alanlara hızlı ve kalıcı çözümler bu yaklaşım ile sağlanabilir.

Devlet tarafından örnek çalışmalar yapılmalıdır. Devlet ve özel teşebbüsler beraber çalışmalıdır.

Planlama sürecinde en çok fikir ve öneri beklenen kesim ise halkın kendisi olmasıdır. Halkı bu projelere dahil edilmesi tabî ki sivil toplum örgütleri tarafından gerçekleştirilmelidir. Bu örgütler ülke çapında kullanıcıları cesaretlendirmeye öncülük etmelidir.

Halkın ve gelen turistler için rekreasyonel kullanım alanları oluşturularak kıyı alanına hareket ve çekicilik kazandırılmalı, kente gelen turistlere kenti yaşatan ve en iyi şekilde tanıtan tasarımlar oluşturulmalıdır.

Tüm kıyı alanının yakın ve uzak çevresi ile bütünleşmesini sağlamaya yönelik yeni mekânsal ve işlevsel ilişkileri kurulmalı, kent halkının denizle olan ilişkisini düzenleyici ve arttırıcı tasarımlar geliştirilmelidir.

Su, elektrik, doğalgaz, telefon ve kanalizasyon sistemleri gibi teknik altyapı sistemleri eksiklikleri büyük sermayelere sahip özel firmalara yap işlet devret modeli ile ihale edilmelidir.

Ulaşım ağının entegrasyonunda örgütsel yapıyı en çok zorlayıcı neden maddi külfetleridir. Bu külfetler özelleştirme prensibi ile gözden geçirilip arsa için en uygun sistem çerçevesinde özel şirketlere verilerek yapım ve işletme süreçleri devredilebilir.

Tüm kıyı boyunca, kıyı mekânı planlamasında kentin doğal bitki örtüsü, coğrafyası, topografyası, morfolojisi, iklim ve tarihi değerleri dikkate alınmalıdır. Yerleşime uygun olmayan yerlerde yeşil alanlara yer verilmeli, arazinin doğal yapısına uygun

düzenlemeler yapılmalıdır. Yeşil alanlara etkili bir şekilde ulaşımın sağlanabilmesi için ulaşım ve yeşil alan planlaması bir arada ele alınmalıdır

Kıyı cephesinin yeniden canlandırılması çalışmaları disiplinler arası bir çalışma ile gerçekleştirilmelidir. Londra Docklands projesinde olduğu gibi, şehir ve bölge plancıları, mimarlar, restoratörler, arkeologlar, jeologlar, haritacılar sanat tarihçileri, peyzaj mimarları ve ekonomistlerden kurulan bir ekip çalışmayı yürütmelidir.

Yeniden canlandırma çalışmalarında yer alan kurum ve kuruluşlar yeterli mali kaynak, yeterli personel ve yeterli yetkiye sahip olmalıdır.

Yasal kaynağın sağlanması en önemli konulardan biridir. Kullanıcıların oluşturacağı dernek, kooperatif benzeri bir örgütlenme yerel yönetimi kontrol etmelidir. Örgütlenme ile bilinçlenme süreci kısa zamanda aşılabılır.

Bölge alt yapısı, enerji sistemi ve diğer yükleri ile birlikte kendi kendine yetebilen kente yük getirmeyen bir sistem ile tasarlanmalıdır.

Bölgenin vermiş olduğu imkânlar doğrultusunda eko-enerji kullanımı arttırılmalıdır. Rüzgâr enerjisi, güneş enerjisi, dalga enerjisi ve toprak enerjisinde yararlanmalıdır.

Bölge içinde bulunan atıkların geri dönüşümü kendi içinde olup, kente ek bir yük getirmemelidir. Bölge kendi enerjisini kendi üreten bir uydu kent gibi çalışılmalıdır.

Fiziksel açıdan değerlendirme yapıldığında;

Valencia projesinin olduğu gibi organizasyonu sağlayan kuruluş tarafından, kentsel tasarım projesi yarışmaları düzenlenmeli, mekânın en verimli şekilde değerlendirilmesi sağlanmalıdır.

Kentsel oluşumu yeniden gelişime rehber olabilecek şekilde kullanmanın ölçüsü iyi belirlenmelidir. Bilbao projesinde geleneksel doku ve kıyı mekânının dengeli bütünleştirilerek, sosyal ve ekonomik açıdan değişimin sağlanması bu konuda başarılı bir örnektir. Aşırı serbest davranmak, oluşumun karakterini bozabileceği gibi aşırı kısıtlamada eskiyi kopyalamaktan başka bir sonuca ulaştırmaz. Bu nedenle bu denge iyi kurulmalıdır.

Yapı ölçeğinde canlandırmada başarı sağlanabilmesi için yapı tipolojileri iyice incelenerek kararlar üretilmelidir.

İşyerlerinde yapılacak olan ekonomik faaliyetler yapıların planlarına uygun seçilmelidir.

Bölgede ağır taşıt trafiğini arttıracak fonksiyonlar önerilmemeli, uygun olmayan kullanımlar engellenmelidir.

Ulaşım çağın gerektirdiği şekilde düzenlenmeli, Londra'daki uygulama gibi, raylı sistemle toplu taşımacılığa önem verilmelidir. Haydarpaşa örneğinde de raylı sistemin entegrasyonu sağlanmalıdır.

Ulaşım ve konaklamada yaya ve servis trafiği kontrol altına alınmalı, servis saatleri ve yerleri düzenlenmelidir.

Otopark sorunu yer üstü yada yer altı katlı otoparklarla ya çözülmelidir. Karma sistemli yüksek yapılarda en çok dikkat edilen tasarım kriterlerinden birini oluşturmaktadır. Yaya ulaşımına önem verilmeli, yayanın hızlı ve fazla enerji sarf etmeden etkinlik alanına ulaştırılması sağlanmalıdır.

Kıyı bölgelerinde oluşturulacak mekânların kamuya açık mekânlar olmakla beraber, büyük organizasyonlara hizmet verebilecek alanlar olması gerekmektedir. Bu alanlarda çekim merkezlerinin oluşturulması sembol niteliği taşıyan plastik etkisi yüksek binaların tasarlanması gerekmektedir.

Tasarlanan yüksek binalar kıyı boyunca monotonluğu minimum seviyeye indirmekle beraber kente yeni bir sembol ve artı değer kazandıracaktır.

Finansman açısından değerlendirme yapıldığında;

Kıyı bölgelerinin yeniden canlandırma projeleri büyük ölçekli projelerdir. Bu projelerin hazırlanması için altyapının hazırlanması, projelerin hazırlanması, projenin uygulanması ve işletilmesi gibi evrelerde ciddi bir mali yapı ihtiyacı doğmaktadır. Bu süreçte devletin bu kadar ağır külfetin altına giremediği dünya cadında yapılan diğer projelerde görülmektedir. Yapılacak olan yapılaşma içerisinde devlet ve özel şirketlerden oluşacak konsorsiyumlar ile çözülebilir.

Kıyı bölgelerini yeniden canlandırma çalışmalarının finanse edilmesi için uluslar arası bankalar tarafından fonlar oluşturulmalı ve fonları organize edebilecek birimler kurulmalıdır.

Çalışma alanı içerisinde kalan tarihi özelliği olan yapıların korunması ve onarımı için bir UNESCO tarafından uluslar arası fon oluşturulmalıdır.

Mevcut arazi üzerinde konuşlanmış olan ve pasif durumda kalan fonksiyonlar, kent dışına kaydırılmalı ve bu hareket zarfından zararın minimuma indirilmesi sağlanmalıdır.

Yapılarını fiziksel ve işlevsel anlamda yenilemek isteyen fakat yeterli sermayeye sahip olmayan mülk sahiplerine yardımcı olmak amacıyla; kar amacı olmayan kamu kurum ve kuruluşları oluşturulmalıdır. Bu kurum ve kuruluşların yapıları satın alıp,

onardıktan soma satarak yeniden canlandırma çalışmalarına hız kazandıracağı düşünölmektedir.

İşlet sürecinde yapılacak olan çalışmaların uluslar arası özel işletme ve pazarlama şirketlerinin teşvikleri ile dünya çapında pazarlanmasının sağlanması,

Kurulacak olan alışveriş, fuar ve kongre merkezi gibi maddi getirisi yüksek fonksiyonları uluslar arası arenada söz sahibi olan özel şirketler tarafından işletilmesi ve yılın 365 günü işler halde bulunması sağlanmalıdır.

Fiziksel müdahaleler için gerekli malzemelerin sponsor firmalar tarafından temin edilmesi sağlanmalı ve yeniden canlandırma maliyeti düşürölmelidir.

Çalışma alanı için düşünölen konutlar, rezidanslar ve oteller dünya çapında marka olmuş işletme firmaları ve emlak şirketlerinde pazarlaması yapıp turizmi ve yapılacak alanı dünyaya hızlı bir şekilde tanıtılmış olur.

Kıyı ve kıyı bölgelerinde yapılacak olan projede dünyanın “EN” ... kapsamında bir proje ile imaj oluşturulmalı, diğer ölkelerde bu slogan ile tanıtımlar yapılmalıdır.

KAYNAKLAR

- Akkaya, M.**, 1998. 2000 yılına doğru denizcilik sektörü, Deniz Ticaret Dergisi.
- Akten, N.**, 2001. AB Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması, 5.Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisi Odası, Maya Basın Yayın, İstanbul.
- Arcan, E.F, Evci, F.**, 1999. Mimari Tasarım Yaklaşımı, Tasarım Yayın Grubu, İstanbul.
- Aybay, N.**, 2006. Üsküdar-Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aytıs, S.**, 1992. Yüksek Binaların Yapım Kriterleri, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Baransu, B.**, 1989. Şehir Yenileme, Reyo Basımevi, İstanbul.
- Belge, M.**, 20007. İstanbul Gezi Rehberi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Birkiye, Ş.** 2006. Haydarpaşa Limanı ve Çevresi için Tasarlamış Olduğu Proje Hakkında Söyleşi, Arkitera.
- Biskon Yapı**, 2007. İstanbul Sapphire, İstanbul.
- Bruttomesso, R.**, 1991. Kıyı Cephesi: Kıyı şehirleri için bir çağrı, Yapı Dergisi, 144
- Büyükvelioğlu, E.**, 1998. Kıyı Alanlarından Sürdürülebilir Kalkınma Doğrultusunda , Kıyı Yönetimi ve Planlaması Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Cansever, T.**, 1993. Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, İstanbul
- Cansever, T.**, 1998. İstanbul'u Anlamak, İz Yayıncılık, İstanbul.
- Ciravoğlu, A.**, 2006. Kıyılar: Sorunlar, Potansiyeller, Mimarist sayı:19, İstanbul.
- Ciravoğlu, A.**, 2007. Yüksek Yapılar ve İzdüşümleri: Ekonomi, Toplum ve Çevre, Mimarist sayı:24, İstanbul.
- Colquhoun, I.**, 1995. Urban Regeneration An. Int. Perspective, B.T. Batsford, London.
- Çelebi, E.**, 2005. Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Yücel Dağlı, Seyit Ali kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Çetiner, A.**, 1992. Yüksek Binalarda Yer Seçim Kriterleri, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Dağgölü, İ.B.**, 2001. İstanbul'da Zamanlar ve Deniz, Mimarist 2001/5, İstanbul.
- Davies, C.**, 1987. Ad Hoc in the Docks, Architectural Review, 1080.
- Demirel Eren Ç.**, Esin N., Çağdaş G., Erdem A., 2004. Yüksek Binaların Bölgesel Uygulamaları İçin Kent Yaşamının Kalitesini Yükseltmeye Yönelik Bir Değerlendirme Modeli Önerisi: İstanbul Örneği, İTÜ Bilimsel Araştırma Projesi.

- Demirel Eren, Ç.**, 1992. Yüksek Binaların Biçimlenmesi ve Yönetmelikler, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Demirel Eren, Ç.**, 1996. Yüksek Binalarda Kamu Kontrolü ve İstanbul İçin Öneriler, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demirel Eren, Ç., 2007. Yüksek Binalar ve İstanbul, Mimarist sayı:24, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası**, 1986. İstanbul Limanı, Yayın No: 7.
- Derman, B.**, 1989. Karma Fonksiyonlu Binalarda Temel Planlama Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Doğan, D.**, 2006. Kıyı Alanlarından Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dökmeci V.**, ve Kubat, A.S., 1991. Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması, Yapı Dergisi, 144.
- Erbil T., Erbil Öğüt A.**, 2003. Karaköy Limanı'nın Yeniden Canlandırılması; Değişim İçin Yeni Bir Planlama Anlayışının Gerekliliği, Uluslararası 14.Kentsel Tasarım ve Uygulama Sempozyumu, MSÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Erbil, D.**, 1989. Yüksek Binaların Kent Silüetinde Algılanma Sorunları, Binalar I. Ulusal Sempozyumu İTÜ, İstanbul.
- Ergen, Y.B.**, 1992. Kentsel Alanda Yüksek Binalar İçin Yer Seçimi Kriterlerinin Saptanması, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Erkök F.**, 2001. Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kent Kimliği Bağlamında İstanbul'un Öznel ve Nesnel Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eruzun, C.**, Konutlarda Mekan Özelleşme Düzeyinin Saptanmasına İlişkin Bir Yöntem, Doktora Tezi, İDGSA , İstanbul.
- Erzen, A.**, 1954. İstanbul Şehrinin Kuruluşu ve İsimleri, Belleten 18, İstanbul.
- Eşkar, F.**, 1997. Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eyice, S.**, 2006. Eski İstanbul'dan Notlar, Küre Yayınları, İstanbul.
- Eyice, S.**, 2006. Tarih Boyunca İstanbul, Etkileşim Yayınları, İstanbul.
- Eyüboğlu, E.**, 1991. Kentsel Sit Alanların Planlamasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Faroqhi, S.**, 2004. Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Göçer, O.**, 1984. Şehirlerde Ticaret Alanları, İTÜ Matbaası, İstanbul.
- Gülersoy Zeren N.**, 1995. Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarında Bir Örnek Londra Docklands Mimarı ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi. İTÜ Çevre ve Şehircilik UYG-Ar Merkezi Renkler Matbaası, İstanbul.
- Gülersoy, Ç.**, Çağlar Boyunca İstanbul Görünümleri, Yenilik Basımevi, İstanbul.
- Gülez, S.**, 2003. Liman Optimizasyonunda Kullanılan Modeller ve Haydarpaşa Liman Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Gülsel, M.**, 2008. İstanbul Sapphire, Yapı Dergisi, 317.
- Hall, P.**, 1993. "Waterfronts: A New Urban Frontier", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice.
- Hamamcıoğlu, C.**, 2003. Akdeniz'e Kıyısı Bulunan Tarihi ve Özelliği Olan Yerleşmelerde Turizmin Etkilerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Hamamcıoğlu, C.**, 2005. Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım, Planlama Dergisi 2005/3.
- Hayuth, Y.**, 1988. Change of The Waterfronts: A Model Based Aproach in Revitalising The Waterfront , Belhaven Press, London.
- Hoyle B.S, ve Pinder D.A.**, 1992. Europe Port Cities in Transition, Belhaven Press, London.
- Hudson, B.**, 1996. Cities on The Shore, Pinter, London.
- İlca Erzene, Ş.**, 1991. İstanbul Yerleşme Alanı İçinde Görülen Arazi Kullanım Kararları ve Yüksek Yapılarla İlgili Alan Tahsillerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İşıkkaya, D.**, 2002. Sanayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersaneleri İçin Kentsel Dönüşüm Senaryosu, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İncedayı, D.**, 2006. Kültür Politikası ve Kıyılar, Mimarist Sayı:19, İstanbul.
- İncedayı, D.**, 2006. Kültür Politikası ve Kıyılar, Mimarist sayı:19, İstanbul.
- Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması**, 2001. Mimarlık Dergisi, 301
- Kaptan, H.**, 1988 Türkiye'de kentleşme olgusun genel yapısı içinde İstanbul metropoliten alanına bakış.
- Karabey, H.**, 1980. Kent Olgusu, İstanbul.
- Karabey, H.**, 1984. Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Kullanımının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, MSÜ Yayınları, İstanbul.
- Karadağ, D.**, 2008. Kentsel Dönüşümün Tanımı, Arkitera
- Kılıç, A.**, 1999. Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kentsel Kıyı Kavramı: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kılıç, A.**, 2001. Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı.
- Kösebay, Y.**, 2006. Haydarpaşa Garı Otel Olursa, Bu Yapılar Ne Olacak? , Mimarist sayı:19, İstanbul.
- Kuban, D.**, 2001. Türkiye'de Kentsel Koruma / Kent Tarihleri ve Koruma Yöntemleri Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kuban, D.**, 2004. İstanbul'da Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Meydan Larruse**, 1972, M.L. Ansiklopedisi, Meydan Larruse Yayınları, İstanbul.
- Müller-Wiener, W.**, 1998. Bizans' tan Osmanlı' ya İstanbul Limanı Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- NUT**, 2006. Norway Urban Trasnformation. www.husbanken.no
- Öke, A.**, 1989. Dünya'da ve Türkiye'de yüksek binaların gelişmesi, Yapı Dergisi, 4

- Öke, A.**, 1992. Yüksek Binaların Yararları ve Sakıncaları Konusunda Bazı Düşünceler, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Öner, Ş.**, 2007. Kentsel Yenileme Kapsamında Kentsel Dönüşüm Projelerinin İstanbul K.Çekmece Kentsel Dönüşüm Projesi Örneğinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Zonguldak.
- Özbaydar, N.**, 2000. İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy-Salıpazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özden, P.P.**, 2001. Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği, İ.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, İstanbul.
- Özdeş, G.**, 1992. Siluet ve Şehir İmajı Açısından Yüksek Binalar, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Özdeş, G.**, 1992. Şehircilik Açısından Yüksek Binalar ve İstanbul, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Pinder, D.**, 1988. Retread, Redundancy and Revitalisation Forces, Trends and A Research Agenda, in Revitalising The Waterfronts, Belhaven Press, London.
- Portfolyo**, 2004. Portfolyo Mimarlık Dergisi, İstanbul.
- Reicher, C.**, 2005. Almanya'da Kentsel Planlama: Şehri ve Çevresini Yeniden Dönüştürmek, Planlama Dergisi 2005/3.
- Riley, R.**, 1998. Global İmperatives, Local Forces and Waterfront Redevelopment, in , in Revitalising The Waterfronts, Belhaven Press, London.
- Samsunlu, A.**, 1992. Yüksek Binalar ve Altyapı Sorunu, Yüksek Binalar II. Ulusal Sempozyumu, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Sarı, B.**, 2006. İstanbul'da Karma Kullanımlı Yüksek Yapılar Üzerine Karşılaştırmalı Bir İrdeme, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sarı, F.**, 2003. Şehirselleşme Mekanda Biçim ve İşlev İlişkileri; İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Yarışması Önerilerinin Mekansal Sentaksı Yöntemi ile İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sayılı, T.**, 1992. Alışveriş Merkezlerinin Gelişimi, Sınıflandırılması ve Tasarımını Etkileyen Faktörler, Yüksek Lisans Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Shangai Lujiazui Master Plan**, 2001
- Sökmen, P.**, 2003. Kentsel Yenileşmede Örgütleyici Kapasitenin Belirleyici Rolü, Uluslararası 14.Kentsel Tasarım ve Uygulama Sempozyumu, MSÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Şen, B.**, 2006. Ekonomik Gelişimin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması, Planlama Dergisi 2006/2.
- Tekbaş, D.**, 1999. Limanlarımızın Ülke Kalkınmasındaki Rolü, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tiesdell, S.**, 1993. İngiltere'de Kentsel Tasarım ve Gelişme Londra'da 1980'lerde Üç Büyük Proje, Kentsel Tasarım ve Uygulamam Sempozyumu, MSÜ, İstanbul.
- Tümertekin, E.**, 2005. İstanbul, İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Uluengin, N., 2003. Büro Binaları, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Uran, F., 1977. Mimarlık Bilgisi, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.

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

Valega, A., 1993. Waterfront Redevelopment: A Central Objective for Coastal Management, Waterfront: A New Frontier for Cities on Water, Venice.

Yavuz, S., 2005. Haydarpaşa Garı ve Çevresindeki Yapıların Tarihsel Araştırması, Askeri Karakol ve Muhacir Misafirhanesi Yapılarının Yeniden Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yeni Mimar, 2007. "Valencia Del Mar" Denizdeki Valensiya, Nisan 2007, Sayı:48

Yıldız, M., 1996. İstanbul'daki Limanlar ve Özelleştirme Üzerine Yapılan Söyleşi, T.C Denizcilik İşletmeleri, İstanbul.

Yüksel Y., Çevik E., Çelikoğlu Y., 1998. Kıyı ve Liman Mühendisliği, TMMOB, Ankara.

Zafer, C., Yaman Ş., 1995. Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul.

İNTERNET KAYNAKLARI

www.sydneysydney.visitorbureau.com.au	01.05.2008
www.magicspain.com	15.04.2008
www.galataport.org	18.04.2008
www.arkitera.com	17.04.2008
www.atelier-art-urbain.com	11.04.2008
www.skyscraperpage.com	02.03.2008
www.ctbuh2008.com	08.04.2008
www.waterfront.co.za	19.04.2008
www.ibb.gov.tr	21.04.2008
www.tkgm.gov.tr	13.04.2008
www.husbanken.no	12.04.2008
www.kei-centrum.nl	16.04.2008
www.zaha-hadid.com	15.04.2008
www.daniel-libeskind.com	04.04.2008
www.worldarchitecturenews.com	23.04.2008
www.oma.eu	27.04.2008
www.tkgm.gov.tr	02.03.2008
www.nasa.gov	05.03.2008

ÖZGEÇMİŞ

1983 yılında Rize ili Çayeli ilçesinde doğan Yasin Ünal, 1994 yılında Beykoz Rüzgarlıbahçe İlkokulundan, 1997 yılında Beykoz Ziya Ünsel Orta Okulundan, 2001 yılında Ümraniye Nevzat Ayaz Y.D.A Lise'den mezun oldu. 2001 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Bölümünü kazanıp, 2005 yılından bölüm birincisi olarak lisans eğitimini tamamladı. 2005 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Yüksek Lisans Öğrenimine başladı ve halen devam etmektedir. 2004 yılından itibaren ikinci bir lisans eğitimi olarak Anadolu Üniversitesi İşletme Bölümünü okumaktadır.