İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KIYI ALANLARININ VE KIYI ALANLARINDAKİ ENDÜSTRİ ALANLARININ KÜLTÜR VE EĞİTİM ODAKLI DÖNÜŞÜMÜ : HALİÇ KIYI ALANI ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Berfu Güley GÖREN
(502091828)

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 05 Mayıs 2011
Tezin Savunulduğu Tarih : 06 Haziran 2011

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Lale BERKÖZ (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU (İTÜ)
Prof. Dr. Gülen ÇAĞDAŞ (İTÜ)
Araşt. Görevlisi Murat DURUCU (İTÜ)

HAZİRAN 2011

Sevgili aileme,

ÖNSÖZ

Beni her konuda, her zaman destekleyen aileme ve yapmış olduğum bu tez çalışmasında benden yardımlarını hiç eksik etmeyen tez danışmanım Prof. Dr. Lale BERKÖZ'e çok teşekkür ederim.

Mayıs 2011

Berfu Güley Gören

(Şehir Plancısı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **v**
KISALTMALAR ..... **xi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xiii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xv**
ÖZET ..... **xvii**
SUMMARY ..... **xix**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Tezin Amacı 1
1.2 Tezin Kapsamı 1
1.3 Tezin Yöntemi 2
2. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI, İÇERİĞİ VE GELİŞİM SÜRECİ **3**
2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı 3
2.1.1 Kentsel koruma 6
2.1.2 Rehabilitasyon 6
2.1.3 Kentsel yenileme/yenilenme 6
2.1.4 Yeniden canlandırma 6
2.1.5 Yeniden geliştirme 7
2.1.6 Yeniden oluşum, yenileşme 7
2.1.7 Soylulaştırma 7
2.2 Kentsel Dönüşümü Etkileyen Etmenler 7
2.3 Kentsel Dönüşümün Gelişme Süreci 9
2.4 Kentsel Dönüşüm Çeşitleri ve Uygulama Örnekleri 13
2.4.1 Fiziksel eksenli kentsel dönüşüm 13
2.4.1.1 Kent merkezlerindeki kentsel dönüşüm ve uygulama örnekleri 13
2.4.1.2 Kentin farklı fonksiyon alanlarındaki kentsel dönüşüm ve örnekleri 28
2.4.2 Kültür eksenli kentsel dönüşüm 32
2.4.3 Sosyal eksenli kentsel dönüşüm 34
2.5 Zayıf Kentsel Dönüşüm Parametreleri ve Başarılı Kentsel Dönüşüm Uygulaması için Yapılması Gerekenler 34
3. KIYI KAVRAMI VE KIYI ALANLARINDA DÖNÜŞÜM **37**
3.1 Kıyı Tanımı ve Önemi 37
3.2 Sanayinin Kıyıdan Çekilmesi 39
3.3 Kıyı Alanlarında Kentsel Dönüşüm Yurtdışı Uygulama Örnekleri 40
3.3.1 Londra Dok Alanları dönüşüm projesi 41
3.3.2 Liverpool dönüşüm projesi 42
3.3.3 Barselona dönüşüm projesi 45
3.3.4 Bilbao dönüşüm projesi 47
3.3.5 Hamburg Hafencity dönüşüm projesi 49
3.3.6 Guangzhou-Pearl Nehri dönüşüm projesi 50
3.3.7 Central Indianapolis nehir kıyısı projesi 51
4. HALİÇ KIYI ALANI **55**
4.1 İstanbul İçerisinde Haliç 55

4.2 Haliç Tarihi 56
4.3 Haliç Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Özellikleri 59
4.4 Haliç'in Kentsel Kimlik Kavramı ve Kültürel Mekanlar 59
4.4.1 Kültürel değerlerin mekansal dağılımı 60
4.4.1.1 Ayvansaray 60
4.4.1.2 Balat 60
4.4.1.3 Fener 61
4.4.1.4 Cibali 61
4.4.1.5 Kağıthane-Sütlüce 61
4.4.1.6 Hasköy- Kasımpaşa 62
4.4.1.7 Eyüp 62
4.5 Haliç'in Kentsel Kimlik Kavramı Kültürel Mekanlar 63
4.5.1 Haliç kıyıları endüstrileşme ve dönüşüm süreci 63
4.5.2 Endüstrileşme dönemi endüstri yapılarının özellikleri 70
4.6 Haliç Kıyıları ve Çevresinde Günümüze Kadar Yapılan Planlı Müdahaleler 72
4.6.1 Beyoğlu planlama süreci 72
4.6.2 1/2.000 Ölçekli Beyoğlu Yakası Lörcher Nazım İmar Planı (1922) 73
4.6.3 1/5.000 Ölçekli Elgötz Planı (1933) 74
4.6.4 Alfred Agache Raporu (1934) 76
4.6.5 J.H.Lambert Planı (1933) 76
4.6.6 Martin Wagner Raporu (11.12.1936) 77
4.6.7 1/5.000 Ölçekli H.Prost Planı (15.10.1937) 77
4.6.8 1/5.000 Ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planı (17.2.1954) 80
4.6.9 1/10.000 Ölçekli İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı (1955) 80
4.6.10 İmar operasyonları (1955-1956) 80
4.6.11 Hans Högg Plan çalışmaları (1956-1960) 83
4.6.12 Piccinato çalışmaları (1958) 83
4.6.13 Geçit devresi planlama çalışmaları (1961-1962-1963) 83
4.6.14 1/5.000 Ölçekli Suriçi Nazım İmar Planı (1964) 83
4.6.15 Sanayi Sahalarının Planı (29.04.1966) 84
4.6.16 Üst ölçekli planlar ve Haliç'in fonksiyonu 84
4.6.16.1 Büyük İstanbul Nazım İmar Plan Raporu (1971) 84
4.6.16.2 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 85
4.6.16.3 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2006) 86
4.6.16.4 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2009) 87
4.6.17 Alt Ölçekli Planlar ve Haliç'in Fonksiyonu 91
4.6.17.1 1/5.000 Ölçekli Haliç Nazım İmar Planı 91
4.6.17.2 1/5.000 ölçekli Şişli Dolapdere-Piyalepaşa Bulvarı N.İ.P. 93
4.6.17.3 1/5000 Ölçekli Beyoğlu-Halıcıoğlu-Sütlüce Nazım İmar Planı 94
4.6.17.4 1/5000 Ölçekli Beyoğlu-Dolapdere- Piyalepaşa Bulvarı N.İ.P. 94
4.6.17.5 1/5000 Ölçekli Eyüp Merkez Nazım İmar Planı (29.08.2003) 95
4.6.17.6 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı N.İ.P. 96
4.6.17.7 1/5000 Ölçekli Sadabad Tarihi Kentsel Sit Alanı K.A.N.İ.P. 101
4.6.17.8 1/5000 Ölçekli Eyüp Camii ve Merkezi Civarı K.A.N.İ.P. 101
4.6.17.9 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Perşembe Pazarı K.A.N.İ.P. 102
4.7 Haliç'te Kültür ve Eğitim Odaklı Dönüşüm Projeleri 103
4.7.1 Tersaneler 104
4.7.2 Kadir Has Üniversitesi (Tarihi Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası) 107
4.7.3 Aynalıkavak Kasrı 110
4.7.4 Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Lengerhane) 111

4.7.5 Feshane Fuar, Kongre ve Kültür Merkezi (Fes Fabrikası) 113
4.7.6 Kadın Eserleri Kütüphanesi 115
4.7.7 Miniatürk Projesi.....116
4.7.8 Santral İstanbul (Silahtarağa Elektrik Santrali).....119
4.7.9 Sütlüce Uluslararası Kongre ve Kültür Merkezi (Sütlüce Mezbahası) ...120
5. DEĞERLENDİRME.....123
KAYNAKLAR.....137
EKLER.....145
ÖZGEÇMİŞ.....159

KISALTMALAR

İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İDO : İstanbul Deniz Otobüsleri
İETT : İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İMP : İstanbul Metropolitan Planlama
K. ve T.V.K. : Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu
K.A.N.İ.P. : Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı
LLDC : London Docklands Development Corporation
MİA : Merkezi İş Alanı
N.İ.P. : Nazım İmar Planı
STK : Sivil Toplum Kuruluşu
TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri
ÖYK : Özelleştirme Yüksek Kurulu
der. : Derleyen
v.d. : Ve Diğerleri
y.y. : Yüzyıl

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 1.1 : Etaplar ile ilişkili olarak tezin yöntemi. 2
Çizelge 3.1 : Haliç'in tarihsel süreç içinde kimliği (Önem&Kılınçaslan, 2005).....40
Çizelge 4.1 : 1/5000 ölçekli Haliç Nazım İmar Planı alan dağılımı. 92
Çizelge 4.2 : 1/5000 ölçekli Şişli Dolapdere Piyalepaşa Bulvarı N.İ.P. alan dağılımı. 93
Çizelge 4.3 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu-Halıcıoğlu-Sütlüce N.İ.P. alan dağılımı. 94
Çizelge 4.4 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu Dolapdere Piyalepaşa N.İ.P. alan dağılımı. 95
Çizelge 4.5 : 1/5000 ölçekli Eyüp Merkez N.İ.P. alan dağılımı. 95
Çizelge 4.6 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı K.A.N.İ.P.alan dağılımı. 97
Çizelge 4.7 : Tersane alanı kimliği. 107
Çizelge 4.8 : Cibali Tütün Fabrikası kimliği. 109
Çizelge 4.9 : Aynalıkavak Kasrı kimliği. 110
Çizelge 4.10 : Lengerhane kimliği. 112
Çizelge 4.11 : Feshane kimliği. 114
Çizelge 4.12 : Kadın Eserleri Kütüphanesi kimliği. 116
Çizelge 4.13 : Miniatürk kimliği. 117
Çizelge 4.14 : Silahtarağa Elektrik Santrali kimliği. 120
Çizelge 4.15 : Sütlüce Mezbahası kimliği. 121
Çizelge 4.16 : Yurtdışı kıyı alanlarında gerçekleştirilmiş dönüşüm projeleri 124
Çizelge 4.17 : Haliç kıyı alanında gerçekleştirilmiş dönüşüm projeleri 124
Çizelge 4.18 : Haliç kıyı alanında gerçekleştirilmiş dönüşüm projelerinin kimlikleri. 128
Çizelge 4.19 : Haliç ile ilgili önemli kararlar getiren planların kimlikleri ……..135

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Beyrut tarihi kent merkezi ve liman bölgesi hava fotoğrafı.....18
Şekil 2.2 : Beyrut tarihi kent merkezi master planı.....18
Şekil 2.3 : Elephant & Castle proje şeması ve uygulama etapları. 22
Şekil 3.1 : Londra Dok Alanları Dönüşüm Projesi 42
Şekil 3.2 : Liverpool Dok Alanları Dönüşüm Projesi Genel Görünüm 43
Şekil 3.3 : Liverpool Dok Alanları Dönüşüm Projesi 43
Şekil 3.4 : King's Waterfront Dönüşüm Projesi. 44
Şekil 3.5 : King's Waterfront Master Planı 44
Şekil 3.6 : Barselona Poblenou Dönüşüm Projesi.....468
Şekil 3.7 : Bilbao Dönüşüm Projesi 48
Şekil 3.8 : Bilbao Dönüşüm Projesi Öncesi ve Sonrası.....48
Şekil 3.9 : Bilbao Dönüşüm Projesi Sonrası.....48
Şekil 3.10 : Hamburg Hafencity Dönüşüm Proje Alanı. 49
Şekil 3.11 : Hamburg Hafencity Dönüşüm Projesi.....50
Şekil 3.12 : Guangzhou Pearl Nehri Dönüşüm Projesi 51
Şekil 3.13 : Central Indianapolis Dönüşüm Projesi 52
Şekil 3.14 : Central Indianapolis Dönüşüm Projesi 52
Şekil 4.1 : Prost Planı.....81
Şekil 4.2 : Menderes Dönemi'nde belirlenen ana yollar.....84
Şekil 4.3 : Haliç'teki Projeler.....107
Şekil 4.4 : Tersaneler.....110
Şekil 4.5 : Tarihi Cibali Tütün Fabrikası.....111
Şekil 4.6 : 20.y.y. başında Tarihi Cibali Tütün Fabrikası.....113
Şekil 4.7 : Lengerhane 116
Şekil 4.8 : Feshane.....118
Şekil 4.9 : Kadın Eserleri Kütüphanesi 118
Şekil 4.10 : Miniatürk.....120
Şekil 4.11 : Miniatürk.....121
Şekil 4.12: Silahtarağa Elektrik Santrali günümüz ve 19.y.y.daki durumu.....123
Şekil 4.13: Silahtarağa Elektrik Santrali günümüz ve 20.y.y.daki durumu.....123
Şekil A.1 : Haliç Sanayi Tesisleri Dağılımı.....146
Şekil A.2 : 1/5000 Ölçekli Haliç Nazım İmar Planı (1985).....147
Şekil A.3 : 1/5000 Ölçekli Şişli Dolapdere Piyalepaşe Nazım İmar Planı (1994)...148
Şekil A.4 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Halıcıoğlu Sütlüce Nazım İmar Planı (2001). 149
Şekil A.5 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Dolapdere Piyalepaşa N.İ.P.(2002).....150
Şekil A.6 : 1/5000 Ölçekli Eyüp Merkez Nazım İmar Planı (2003). 151
Şekil A.7 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Nazım İmar Planı (2009). ..152
Şekil A.8 : 1/5000 Ölçekli Sadabad Tarihi Kentsel Sit Alanı K.A.N.İ.P. (2009)....153
Şekil A.9 : 1/5000 Eyüp Cami ve Merkezi Civarı K.A.N.İ.P. (2010).....154
Şekil A.10 : 1/5000 Beyoğlu Perşembe Pazarı K.A.N.İ.P. (2011). 155
Şekil A.11 : İptal edilen 1/5000 Tarihi Yarımada K.A.N.İ.P. (2005). 156
Şekil A.12 : Haliç çevresinde yapılmış olan planların birleştirilmiş hali. 157

KIYI ALANLARININ VE KIYI ALANLARINDAKİ ENDÜSTRİ ALANLARININ KÜLTÜR VE EĞİTİM ODAKLI DÖNÜŞÜMÜ: HALİÇ KIYI ALANLARI ÖRNEĞİ

ÖZET

Haliç kıyı alanı, geçmişten günümüze birçok fonksiyon değişikliğine uğramıştır. Osmanlı Dönemi'nin önemli mesire alanı olan Haliç kıyıları aynı zamanda sarayların, kasırların bulunduğu bir alan olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin en önemli endüstri birimi Tersaneler, 15.yüzyılda kurulmaya başlamış, 19.yüzyıla kadar gelişmiş ve çevreye yayılmıştır. Tersanelerle birlikte Haliç kıyılarında yavaş yavaş endüstri birimleri oluşmaya başlamıştır. 19. yüzyılın sonlarında başlayan diğer endüstriyel faaliyetlerle Haliç kıyılarında ilk endüstri tesisi kurulmuştur. Bu tesis, Feshane'dir. Feshane'yi takiben günümüz endüstri mirasları inşa edilmiştir. Bunlar; Lengerhane, Cibali Tütün Fabrikası, Silahtarağa Elektrik Santrali ve Sütlüce Mezbahası'dır.

Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarından 1980 yılına kadar Haliç kıyı alanlarının hemen hemen tamamı endüstri birimleriyle dolmuştur. Bedrettin Dalan Dönemi'nde yapılan kamulaştırma ve sanayi tesislerinin desantralizasyonu çalışmalarıyla kıyı alanının büyük bir kısmı, endüstri alanlarından arındırılmıştır.

Boşalan endüstri alanları kamusal açık alanlar olarak değerlendirilmeye başlamıştır. Haliç kıyı alanlarındaki noktasal dönüşümler, 1990'lı yıllarda başlamış, 2000 yılından sonra hızlanmıştır. Noktasal dönüşümlerle, endüstri mirasları kültür ve eğitim odaklı fonksiyon değişime uğramıştır. Bu dönemlerde Lengerhane, Fes Fabrikası, Cibali Tütün Fabrikası, Silahtarağa Elektrik Santrali, Sütlüce Mezbahası olarak endüstri tesisi olan yapılar; Rahmi Koç Sanayi Müzesi, Feshane Fuar Kongre ve Kültür Merkezi, Kadir Has Üniversitesi, Santral İstanbul, Sütlüce Kültür Merkezi olarak kültür ve eğitim tesislerine dönüşmüşlerdir.

CULTURE AND EDUCATION ORIENTED REGENERATION OF INDUSTRIAL AREAS AND COASTAL AREAS: THE CASE OF COASTAL AREAS OF GOLDEN HORN

SUMMARY

Coastal area of the Golden Horn, from the past had undergone a change in many functions. In the Ottoman Period, The Golden Horn had been an important recreational area of the palace and an area where summer palaces were in.

Shipyards units, the most important industry of the Ottoman Empire, began to be built 15th century, until the 19th century they developed and spread throughout th e environment. With the shipyards units there had been industrial units on the coastal area of Golden Horn. Other industrial activities began at the end of the 19th century on the coastal areas of the Golden Horn. The first industrial plant was the Fez Factory on the coastal area. Following the first factory, other today's industrial heritage had been builded. These are: Cibali Tobacco Factory, Lengerhane, Fez Factory (Feshane), Silahtaraga Power Plant was established and Sutluce Slaughterhouse.

From the first years of the Republic period until 1980s, almost all industrial units of the coastal areas of the Golden Horn was full. In Bedrettin Dalan period a large part of coastal area have been eliminated form industry by expropriation and the decentralization.

Vacant industrial areas were treated as public open spaces. The point-oriented transformations in the coastal area of Golden Horn began in the 1990s, accelerated after 2000s. Industrial heritages had undergone a change in functions to culture

In this period the industrial units Lengerhane, Fez Factory, Cibali Tobacco Factory, Silahtaraga Power Plant, Sutluce slaughterhouse had been transformed to Rahmi Koç Industry Museum, Feshane Fair Congress and Culture Center, Kadir Has University, Central İstanbul and Sütlüce Cultural Center.

1. GİRİŞ

Dünyada, dönüşüm projeleri, son yıllarda sanayi desantralizasyonu ile atıl kalmış olan alanları ekonomik, sosyal ve fiziksel olarak geliştirmeye yönelik yapılmaktadır. Küreselleşmeyle İstanbul'un dünya kenti olma hedefi doğrultusunda Haliç kıyı alanında, 2006 ve 2009 yılında yapılmış olan üst ölçekli planlarda kültür fonksiyonu ağırlıklı bir gelişme hedeflenmiştir. Bu kapsamda, 2000'li yıllarda Haliç kıyı alanındaki endüsti mirasları, kültür ve eğitim odaklı bir dönüşüm geçirmiştir. Haliç kıyı alanları, geçmişten günümüze pek çok farklı etnik yapıyı ve fonksiyonları içersinde barındırmış bir alandır. Haliç, 19.yüzyıldan itibaren geçmişteki rekreatif kimliğinden çıkarak sanayi alanı olmaya başlamıştır. Sanayileşme ve modern kent planları, kıyıdaki fonksiyonların değişmesine neden olmuştur. 1980'lere kadar devam eden sanayi tesislerinin işlevi yapılan planlama çalışmalarındaki desantralizasyon kararlarıyla durdurulmuş ve çoğu yıkılmıştır. Boşalan ve atıl kalan alanlarda, kamusal açık alanlar oluşturulmuş, endüstri mirası olan tesisler ise eğitim ve kültür tesislerine dönüştürülmüştür.

1.1 Tezin Amacı

Bu tez çalışmasında, Haliç kıyı alanlarındaki endüsti alanlarında, 19. yüzyıldan itibaren gerçekleşen dönüşüm süreci incelenmiştir.

Yapılan çalışmayla, kentsel dönüşüm kavramı, kentsel dönüşüm kavramının süreç içindeki gelişimi ve uygulama alanlarında ne tür farklılıklar gösterdiği, kıyı alanı dönüşüm süreci ve uygulama örnekleri, İstanbul Haliç kıyı alanı için dönüşümün önemi, Haliç'in günümüze kadar geçirdiği planlı ve plansız dönüşüm uygulamalarının incelenerek değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

1.2 Tezin Kapsamı

Tez çalışmasının, çalışma alanı Haliç kıyı alanlarıdır.Kıyının her iki yakasındaki Haliç'e paralel devam eden karşılıklı yaklaşık sekizer kilometrelik taşıt yolları,

çalışma alan sınırını oluşturan yapay eşikler olarak belirlenmiştir. Çalışma alanının güney kıyılarındaki sınırı; Ayvansaray Caddesi ve Bahariye Caddesi, kuzey kıyılarındaki sınırı ise; Kazım Karabekir Caddesi, Karaağaç Caddesi, Kumbarahane Caddesi, Evliya Çelebi Caddesi ve Tersane Caddesi oluşturmaktadır.

Tez kapsamında, kıyı alanlarındaki dönüşümün kavramsal boyutu, kıyı alanları ve endüstri miraslarının dönüşümü ile ilgili yurt dışı örnekleri, Haliç kimliği ve Haliç'in geçmişten günümüze geçirmiş olduğu planlama geçmişi incelenmiştir.

Haliç'e geçmişten günümüze yapılmış olan planlama çalışmalarında yeşil alanların, eğitim, sağlık, idari ve dini tesislerin, otopark alanlarının büyüklükleri Arc GIS ortamında hesaplanmış ve gerekli tablolar oluşturulmuştur.

Yurtdışında gerçekleştirilmiş olan kıyı alanlarındaki dönüşüm projeleri ve Haliç'te uygulanan dönüşüm projeleri incelenerek bunlara dair tablolar oluşturulmuş, elde edilen iki tablo karşılaştırılmış ve aralarındaki farklar ortaya konmuştur.

1.3 Tezin Yöntemi

Tezin yöntemi Çizelge 1.1'de gösterilmiştir. Tez çalışmasının başlangıcında, literatür araştırması yapılarak konuyla ilgili kavramlar, uygulama örnekleri, çalışma alanı ile ilgili bilgiler elde edinilmiş ve incelenmiştir.

İkinci aşamada elde edilen verilerle çalışma alanının tarihsel süreç içindeki gelişiminin, alanda daha önceden yapılmış planların ve raporların incelenmesi gerçekleştirilmiştir. Çalışma alanının fiziksel yapısı ve mevcut durumu ortaya konmuştur. Üçüncü aşamada alanın potansiyellerinin değerlendirilmesi yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

Çizelge 1.1 : Etaplar ile ilişkili olarak tezin yöntemi.

KAVRAMSAL	Y	LİTERATÜR TARAMA Kütüphane, Dijital Veri, Kurumlar
ÇERÇEVE	Ö	Makale, tez, süreli yayınlar, güncel veriler
	N	ETAP 1. Kıyı alanına ilişkin analitik veriler
DEĞERLENDİRME	T	ETAP 2. Dönüşüm alanına ilişkin analitik veriler
YAKLAŞIMI	E	ETAP 1. Alandaki dönüşüm potansiyelini değerlendirme
	M	ETAP 2. Gerçekleşecek dönüşüm kapsamında fonksiyonları değerlendirme

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI, İÇERİĞİ VE GELİŞİM SÜRECİ

2.1 Kentsel Dönüşümün Tanımı

Hollanda'nın Den Haag kentinde 1958 yılında yapılmış olan 1.Uluslararası Kentsel Dönüşüm Semineri'nde uzmanların ortak tanımıyla kentsel dönüşüm, "kentsel çevreyi değiştirmenin planlı bir girişim ile kent yaşamı ve mevcutta ya da gelecekte kullanılacak uygun alanlara olan ihtiyaçları belirlemek amacıyla ortaya atılan yenilenme fikri"dir.Genel bir bakış açısıyla kentsel dönüşüm ele alındığında; Kentsel dönüşüm, farklı nedenlerden ötürü zaman içinde eskimiş, köhnemiş, yıpranmış ya da kimi durumlarda terk edilmiş, vazgeçilmiş kentsel dokunun, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel koşulları göz önünde tutularak değiştirilmesi, yenileştirilmesi, ıslah edilmesi ve yeniden canlandırılarak kente kazandırılmasıdır (Özden, 2001**).**

Kentsel yerleşmeler doğalarının bir gereği olarak değişerek, dönüşerek yaşamlarını sürdüren organizmalara benzetilebilir. Bu değişimi ve dönüşümü denetlemek, yönlendirmek, gerektiğinde sınırlamak ise başta planlama olmak üzere çeşitli bilim dallarının, yerel ve merkezi düzeyde örgütleyecekleri bir işbirliği, görevde sorumluluk paylaşımı ilişkisi içerisinde gerçekleştirilmelidir (Özden, 2002).

Diğer yandan değişim ve dönüşümü tek bir yöntemle hayata geçirmek mümkün değildir. Her kentsel alt bölgenin kendi özellikleri ve gereksinimleri uygulanacak yöntemi belirlemede yol gösterici olmalıdır. Söz konusu yöntemler kentlerin mevcut mekan ve yapı potansiyelini, özgün kimliğini yaşayan nüfusu ile birlikte değerlendirilmek ilkesinden hareketle bir düşüş süreci yaşamakta olan kentler ve/veya kentsel alanların başarıyla geri kazanılmasını sağlamaya yardımcı olmaktır. Kuşkusuz Avrupa Birliği'ne uyum süreci içinde de her adımda önemi vurgulanan sürdürülebilir kentleri yaratmada en önemli adım, mevcut kentsel alanların tüketilmiş alt bölgelerini geri kazanmakla atılabilir (Özden, 2002).

Ivan Turok'a göre kentsel dönüşüm, "kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğrayan bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı

bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem" dir. Kentsel dönüşümün üç ayırt edici özelliği bulunmaktadır:

1. Katılım: Bir yerin (mekanın) doğasını değiştirmeyi ve yerleşik halk ile söz konusu yerin geleceğinde söz hakkı bulunan diğer aktörleri sürece dahil etmeyi amaçlar.
2. Kamunun sorumlulukları: Bölgenin özel sorunlarına ve potansiyeline bağlı olarak devletin temel işlevsel sorumlulukları ile kesişen çok çeşitli hedefleri ve faaliyetleri içerir.
3. Ortaklıklar: Ortaklığın özel kurumsal yapısı değişkenlik gösterse de, genellikle, farklı paydaşlar (ortaklar) arasında işleyen bir ortaklık yapısı içerir.

Kentsel dönüşüm farklı şekillerde bölümlere ayrılabilir. Kentsel dönüşüm, kişiler, iş, ve mekan üzerine temellendirilmektedir. Belirlenen üç bölüm ise aşağıdaki ihtiyaçları yansıtmaktadır:

- Kişiler; kişilerin becerilerini, kapasitelerini ve beklentilerini, onların daha kapsamlı sosyal ve ekonomik olanaklara ve ileri refah seviyesine kavuşmalarını ve bunlardan faydalanmalarını sağlayacak şekilde güçlendirmek,
- İş; daha fazla yerel iş olanakları ve daha yüksek gelir yaratmak amacıyla iş performansını yükseltmek,
- Mekan; yerleşecekleri yer konusunda seçme hakkı bulunan kişi ve firmaları çekmek ve korumak için mekânın genel cazibesini arttırmaktır.

Bölgenin uzun süreli ve kapsamlı gelişimini korumak ve bu üç unsurda dengeli bir yaklaşıma duyulan ihtiyacı vurgulamak açısından bu çerçeve çok yararlıdır. Bu üç unsurun göreli önemi yerel koşullara ve bir bölgeye özel sorunların yapısına göre değişiklik gösterecektir (Turok, 2005).

Kentsel dönüşüm politikasının merkezinde, yoksulluğu ve fiziksel köhnemeyi gelecekte yeniden ortaya çıkmayacak şekilde azaltma mücadelesi yatmaktadır. Bu çoğunlukla değişik değer ve gerçekliklerin, özellikle de verimliliğin arttırılması, yatırımların büyütülmesi, istihdam yaratılması gibi ekonomik büyümeye ilişkin

amaçlara ek olarak sıkıntıların giderilmesi, refahın arttırılması ve eşitsizliğin azaltılması gibi sosyal adalet ve sosyal açıdan bütünleşme gündemiyle ilgili olanların da beraber ele alınması becerisi anlamına gelmektedir. Bu kimi zaman zenginliğin paylaşılması ya da kapsayıcı büyüme (inclusive growth) olarak özetlenir. Sosyal ve ekonomik amaçları birleştirme isteği bir refah toplumunda herkesin kazanması gerektiğine dair ahlaki görüşün yanı sıra sosyal bütünleşmenin daha fazla olduğu toplumların uzun vadede ekonomik gelişme ve istikrar açısından daha sağlam bir temele sahip olacağının kabullendiği pragmatik bir gerekçeye de dayanır (Özdemir, 2010).

Kentsel dönüşüm kavramının içeriği bölgesel ve ülkesel ölçeklerde farklılaşmaktadır. Bunun nedeni, kentsel dönüşüme olan ihtiyacın bölge, ülke ve kentsel mekana göre değişiklik göstermesidir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıkmasının farklı birçok etmeni vardır. Bunlar; göç, hızlı ve plansız kentleşme, yasa dışı yapılaşma, kalitesiz ve dayanıksız yapı stoğu, tarihi varlıkların korunmaması gibi nedenlerdir. Kentsel dönüşüm kavramı bu etmenleri ortadan kaldırmak için gündeme gelmiştir.

Türkiye'de kentsel dönüşüm olgusuyla hedefler şunlardır:

- Yasa dışı konut alanlarının dönüşümü
- Kalitesiz ve depreme ve diğer afetlere karşı dayanıklılığı olmayan yapı stoğunun bulunduğu alanların dönüşümü
- Kent içindeki yaşam kalitesi düşük, yaşanabilir kent standartlarını sağlamayan alanların dönüşümü
- Kent içinde olmaması gereken, kullanımı sakıncalı çalışma alanlarının dönüşümü
- İşlevini yitirmiş tarihi alanların dönüşümü

Kentsel dönüşümün uygulanmasında; kentsel koruma, rehabilitasyon, kentsel yenileme/yenilenme, kentsel yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, kentsel yeniden oluşum/kentsel yenileşme, soylulaştırma gibi kavramlar araç olarak kullanılmaktadır.

2.1.1 Kentsel koruma

Koruma, çok geniş kapsamlı bir kavramdır. Genel anlamda koruma, bir nesneyi dış etkilerden ve tehlikelerden uzak tutmaktır. Her tür korumanın, arkeolojik koruma, doğal çevre koruması, yeniden işlevlendirme gibi birçok konuyla doğrudan ya da dolaylı ilişkisi vardır. Kentsel koruma, toplumun geçmişten gelen sosyal, ekonomik, fiziksel ve kültürel yapısının günün değişen koşullarında yok olmasını engellemek ve çağdaş gelişmelerle devamını sağlamaktır.

2.1.2 Rehabilitasyon

Sözlük anlamı esenleştirme, ıslah etme, iyileştirme, sıhhileştirme olarak tanımlanmaktadır. Rehabilitasyon zamanla yıpranmış, çeşitli eklemeler ve değişikliklerle yoğunlukları artmış ancak özgün niteliğini henüz kaybetmemiş yapı ve bina gruplarının yeniden bir düzenleme ile sağlıklı hale getirilmesi eylemidir (Öztaş, 2005).

Rehabilitasyon ile yapıların, çağdaş tekniklerle bakım ve onarımının gerçekleştirilerek çevre şartlarının iyileştirilmesi gerçekleştirilir.

2.1.3 Kentsel yenileme/yenilenme

Yenileme sürecinde eskiyen kent parçalarının yıkıldıktan sonra altyapı, kentsel tasarım ve alan düzenlemeleri ile yeniden gelişiminin sağlanması amaçlanmaktadır. Kentsel yenileme, bir kent parçasının ulaşım, rekreasyon ve altyapı düzenlemeleri yapılarak gelişiminin sağlanmasıdır (Oral, 2006).

2.1.4 Yeniden canlandırma

Sosyo-kültürel, ekonomik ya da fiziksel açılardan bir çöküntü süreci yaşamakta olan kentsel alan parçalarının, çöküntüye neden olan faktörlerin ortadan kaldırılması ya da değiştirilmesi sonucu, o alanın tekrar hayata döndürülmesi, canlandırılmasıdır (Özden, 2004).

Kentlerdeki kontrolsüz göç, planlama kararlarının sağlıklı alınmaması, planlama sürecinin doğru işlememesi gibi nedenlerden dolayı kentin fiziksel, sosyal, ekonomik yapısısı bozulmaktadır. Bu durumda kent parçalarının temizlenerek geliştirilmesi, yeniden canlandırmadır.

2.1.5 Yeniden geliştirme

Kentsel koruma ve rehabilitasyonun ihtiyaçları karşılayamadığı durumda yeniden geliştirme çalışması yapılır.

Yeniden geliştirme, şehir yenileme planının yapımından sonra kamu araştırmasının yapılmasıyla ilgili kurullardan öneriler alınması ve ekonomik canlılık sağlayacak şekilde gelişmenin sağlanmasıdır (Keskin, 2004).

2.1.6 Yeniden oluşum, yenileşme

Yerel ekonomiye ait dinamikleri harekete geçirmek yoluyla fiziksel ve sosyal açıdan çöküntü sürecine girmiş kentsel alanları yeniden yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi ve kente yeniden kazandırmayı hedefleyen kapsamlı ve entegre bir vizyon ve eylem bütünüdür (Robert&Skyes, 2000).

Kentsel yenileşme, kamu ve özel sektör ortaklıklarıyla gerçekleştirilir. Kentsel yenileşme, rehabilitasyon ve yeniden canlandırmanın sürekliliğini savunan korumacı bir yaklaşımdır.

Kentsel yenileşmenin rehabilitasyon, yeniden geliştirme, yeniden canlandırma ve yenileme gibi metotlardan farkı daha uzun dönemli, daha stratejik ve kararlı bir tutum göstermesidir (Keskin, 2004).

2.1.7 Soylulaştırma

Eski kent merkezlerindeki yenilenme sürecinde ortaya çıkan ve bu alanlarda yaşayan düşük gelir grubunun yerine daha yüksek gelir grubuna mensup kişilerin yerleşmeleriyle oluşan sosyal ve fiziksel yenileme ve değişme olarak tanımlanmaktadır. Mekanın fiziksel olarak değişiminden çok mekanda yaşayan toplum sınıfının değişmesidir. Soylulaştırma, daha üst gelir grubunun düşük gelir gruplarının yerini alarak köhnemekte olan ya da köhnemiş bölgeleri, sosyal ekonomik fiziksel ve çevresel olarak üst seviyeye çıkarmasıdır (Keskin, 2004).

2.2 Kentsel Dönüşümü Etkileyen Etmenler

Kentsel dönüşüm süreci yalnızca planlama ve tasarımla ilgili değildir, dönüşüm süreci pek çok etmenden oluşmaktadır. Kentsel dönüşüm, sosyal, ekonomik, yasal boyutlar, planlama ve tasarımın birarada çalıştığı bir süreçtir.

Sosyal boyut kapsamına kullanıcıların kültürel düzeyi, eğitim düzeyi, bilinci, geldikleri yerler, adetleri ve mülk sahipliliği durumu girmektedir. Kültürel düzey ve eğitim düzeyi yüksek olan toplumlardaki bilincin diğer kesimlere göre daha yüksek olması dönüşüm projelerinin uygulanmasını kolaylaştırmaktadır. Kullanıcıların ev sahibi, kiracı, yabancı uyruklu olmaları gibi çok çeşitli sosyal gruplarda yer almaları dönüşüm projelerinin uygulanmasını zorlaştıran unsurlar olabilmektedir.

Konut alanlarında uygulanacak dönüşüm projelerinin analiz aşamasında kiracı-ev sahibi oranları belirlenmelidir. Dönüşüm sürecinde ev sahipleri kiracılarının taşınma masraflarının tümünü karşılamaktadırlar. Bu nedenle kiracıların kentsel dönüşüm çalışmalarına katılımında ev sahiplerine oranla daha uzun ve detaylı bir süreç geçerlidir. Aynı zamanda yabancı uyruklu ev sahiplerinin bulunduğu alanlarda farklı yasalar da söz konusu olacağından kentsel dönüşüm süreci daha güç işleyecektir (Akalın, 2003).

Ekonomik boyut kapsamında, kullanıcıların gelir düzeyleri önemli rol oynamaktadır. Bu anlamda gelir düzeyinin düşük olduğu kullanıcıların bulunduğu bir alanda dönüşüm projesinin uygulanmasında zorluklar yaşanabilmektedir. Gelir düzeyi yüksek olan kullanıcıların bulunduğu bir alanda gerçekleşecek dönüşüm projesi üzerinde destek, güçlü olmaktadır. Ekonomik anlamda yetersiz kalan kullanıcıların bulunduğu bir alanda gerçekleşecek olan dönüşüm projesinde ise bu destek, yetersiz kalabilmektedir. Dönüşüm projelerinde devlet kaynakları yetersiz kalabilmekte bu yüzden kullanıcıların ekonomik durumlarının iyi olması kaynak yaratmak açısından önem taşımaktadır.

Yasal boyut, dönüşüm projelerinin gerçekleşmesi için gerekli diğer bir etmendir. Dönüşüm projesinde zorlukların yaşanmaması için yasal altyapının hazırlanmış olup yasalar arasında çelişkilerin, eksikliklerin olmaması, dönüşüm projesinde yer alacak aktörlerin görev dağılımlarının net olması gerekmektedir.

Kentsel dönüşümlerde yerel yönetimler kadar özel sektör ortaklıkları da büyük rol oynamaktadır. Örneğin İngiltere'de kentsel dönüşümlerde özelleştirmeye ağırlık verilerek kamunun yükü özel sektör ortaklıklarıyla azaltılmaktadır (Özden, 2002).

Planlama ve tasarım boyutunda sosyal, ekonomik ve yasal boyutların mekan üzerinde somut hali ortaya çıkmaktadır. Kentsel dönüşüm projelerindeki tasarım hedefleri şu şekilde sıralanabilir:

• Kentsel dönüşüm projeleri açık alanları, caddeleri, kamuya açık alanları kapsayan bütüncül tasarım ana fikrini benimsemelidir,

• Tasarım her türlü detayı kapsamalı ve kaliteli bir çevreyi amaçlamalıdır,

• Mekansal tasarım; toplumdaki genç, yaşlı, özürlü her türlü insanın gereksinimlerini karşılayacak şekilde olmalıdır,

• Taşıtlar, bisikletler, yayalar, özürlüler vb. için uygun yol, geçit ve park alanları sağlanmalıdır,

• Kentsel dönüşümler terkedilmiş yapılardan faydalanmalı, onları dönüştürerek yeniden işlevlendirmelidir,

• Trafiğin düzenli sağlanması, olağanüstü hava koşullarına tedbirler ve özenli mimari ile gece kullanımında tam güvenlik konularında hassas davranılmalıdır,

• Tasarımda karma kullanım stratejisi desteklenmelidir,

• Manzara noktalarından yararlanılmalı ve semt parkları yaratılmalıdır,

• Kentsel dönüşümler heykel, sergi alanları, müzeler vasıtasıyla tarihi çevreye ve alanın kimliğine saygılı olmalıdır,

• Kent mobilyaları, kaldırım taşları ve klasik cadde tasarımları gibi standart çözümlerden kaçınılmalıdır,

• Kentsel dönüşümler bayramlar, kutlamalar ve sanatsal olaylarda kullanılacak açık ve kapalı kamu mekanları yaratmalı ve olanları değerlendirmelidir (Özden, 2002).

2.3 Kentsel Dönüşümün Gelişme Süreci

17. yy.da öncelikli olarak Amerika ve Avrupa'da sanayinin gelişimiyle kırdan kente göç başlamıştır. Bu büyük nüfus hareketi kentlerin yapısını tamamen değiştirmiştir. Kentleşmenin hızlanmasıyla çalışma alanları ve konut alanlarının yeniden düzenlenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Avrupa'da modern kent merkezleri oluşturulmuştur, fakat modern kent merkezlerinin tarihi alanlarla bütünleştirilmesi ya da tarihi alanların dışında oluşturulması ön koşul olmuştur.

Batı Avrupa, özellikle İngiltere örneğine bakıldığında, kentsel alandaki müdahalelerin 19. yüzyılın ortalarına kadar tarihlendiği görülmektedir. Bu dönemde, Sanayi Devrimi sonrası, merkezi yönetimler tarafından, artan konut açığını

gidermeye çalışacak şekilde sosyal konutlar ve kamuya ait parklar yapılmıştır (Benevolo, 1980; Özdemir, 2010).

İlk geniş kapsamlı kentsel dönüşüm uygulaması, 1850–1870 arasında Paris'te Ortaçağ dokusunun yıkılarak yeni kent merkezi haline getirilmesidir.

Ancak, kentsel dönüşümün uygulamalarının başlangıç noktası 2. Dünya savaşı sonrası olarak görülmektedir.

2. Dünya Savaşı sonrası, başta İngiltere olmak üzere Batı Avrupa genelinde, 1950'li ve 1960'lı yıllar boyunca savaşın kentsel mekandaki yıkıcı izlerini ortadan kaldırmayı, artan nüfusun ortaya çıkardığı konut açığını gidermeyi, yaşam koşullarının iyileştirilmesini hedefleyen politikalar izlenmiştir. Bu dönemde bir master plan çerçevesinde merkezi ve yerel yönetimlerin öncülüğünde kentlerin yeniden inşasına (reconstruction) yönelik çabalar gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte özel sektör projelere dahil olsa da, ağırlıklı olarak kamu sektörü kaynakları kullanılmış ve özel sektörün katkısı daha kısıtlı bir şekilde gerçekleşmiştir. 1960'lar, özel sektör yatırımlarının daha ağırlık kazandığı, sosyal refah devleti uygulamalarının yaygınlaştığı, 1950'lerin devamı olacak şekilde rehabilitasyon çalışmalarının sürdürüldüğü bir dönem olmuştur (Roberts, 2000, Özdemir, 2010).

Dünya ölçeğinde 1970'lerin ortalarından başlayarak ekonominin yeniden yapılanması sonucunda üretim biçimindeki değişim ve sanayisizleşme, Avrupa ve Amerika kentlerinde sosyo-ekonomik ve mekansal açılardan önemli değişimlere neden olmuştur. Zamansal ve sektörel olarak ele alındığında, üretim sektöründe bir yıldan daha uzun süreli ve geniş kitleleri kapsayan işsizlik sorunu ortaya çıkmıştır. Mekansal olarak, sanayinin ağırlıklı olarak yer seçtiği Kuzey İngiltere, Avrupa'nın sanayileşmiş kent/bölgeleri, Amerika'nın orta-batı bölgesi bu değişimden en çok etkilenen alanlar olmuşlardır (Hall, 1998; Özdemir, 2010). Sanayisizleşme süreci ile fabrikalar iflas etmiş milyonlarca insan işsiz kalmıştır. Sanayi tesislerinin kapanmasıyla Avrupa genelinde ve Amerika'da üretim biçimleri ve buna bağlı olarak ucuz işgücüne doğru kayan yer seçim değişiklikleri gerçekleşmiştir.

1970'li yıllarda Avrupa, genel anlamda konut ve yerleşim problemini çözmüştür ve kentsel yaşam kalitesini yükseltmek için kentsel dönüşüm projeleri oluşturmaya başlamıştır. 1970'li yılların sonuna doğru kent merkezlerindeki sorunun sadece fiziksel olmadığı ekonomik, sosyal ve yönetsel sorunlarının da olduğu fark edilip

sürece dahil olan aktörler çoğaltılmıştır. Ancak pek az durumda, kentsel dönüşümün en temel bileşenleri olan ekonomik, sosyal, mekansal ve çevresel kaygılar aynı önemde ele alınmaktadır (Özdemir, 2010).

1980'li yıllarda; 1980 sonrasının değişen ekonomik öncelikleri ve rekabetçilik gündemi söz konusu olduğunda, başta İngiltere olmak üzere birçok Avrupa ülkesi, çoğunlukla ekonomik kaygılarla hazırlanmış, fiziksel mekanın düzenlenmesinin öne çıktığı projelere sahne olmuştur (Özdemir, 2010).

Fiziksel, ekonomik, sosyal ve yönetsel boyutları içeren bütüncül ve sürdürülebilir dönüşüm anlayışı hakim olmuştur. 1980'li yılların kentsel dönüşüm projelerinin odağında, kentin atıl ve köhnemiş alanlarının ekonomik olarak canlandırılması bulunmaktadır.

1980 sonrası, Avrupa'da merkezi yerel yönetim ilişkilerinin yeniden yapılandırılarak yerel yönetimlerin daha özerk bir yapıya geçtikleri, ama buna karşın merkezi hükümetten gelen kaynakların yitirildiği bir dönem olmuştur. Bu süreç içinde bir önceki dönemin sosyal refah devleti politikaları yerlerini ekonomik büyüme odaklı politikalara bırakmıştır. Amerika'da ve İngiltere'de serbest piyasa ekonomisi dinamikleri içinde özel sektörün etkinlik kazandığı, tüketim odaklı ve yeniden dağıtım mekanizmalarının belirli sınıflara yönelik olarak yeniden düzenlendiği bir yapı ortaya çıkmıştır (Özdemir, 2010).

1980'lerdeki politika ağırlıklı olarak kamu-özel sektör ortaklıkları üzerine kurulu iken, 1990'larda yerel halk ve gönüllü organizasyonlar da ortaklıkların bir aktörü haline gelmiştir. 1990'lar aynı zamanda sivil toplum örgütlerinin güçlendiği ve ortaklıklarda önemli bir paydaş olarak etkin olduğu ve katkı koyduğu bir dönemdir. Dolayısıyla, ilk kez çok sektörlü ve çok aktörlü ortaklıklar ortaya çıkmıştır. Bu anlamda yoksulluk içindeki grupların dönüşüm gündeminde yer bulması, merkezi yönetimin baskın rolünün azaltılarak yerel yönetimlerin daha etkin olmalarının sağlanması, süreç içindeki bürokrasinin azaltılması bu dönemi bir önceki dönemden ayıran özelliklerden biri olmuştur (Özdemir, 2010). 1990'larda, kaynakların verimli ve tutumlu kullanılması açısından kentlerin büyümesinin sınırlandırılması ve bu bağlamda kent merkezlerinin canlandırılarak karma kullanıma teşviki, sürdürülebilir ulaşım tekniklerinin geliştirilmesi dönüşüm projelerinin ana politika başlıkları olmuştur. 1990'lı yılların sonunda "kentsel dönüşüm" kavramı kurumsallaşmaya

başlamıştır. Kentsel canlandırma ajansları kurularak dönüşüm projelerine finansal kaynak sağlanması, ortaklıkların oluşturulması, devletin desteği tek elden sağlanmaya başlamıştır. Bu dönemlerden itibaren yerel katılım ön planda tutulmakta ve sadece kentsel dokunun canlandırılması değil, istihdamı arttırmak, işsizliği azaltmak, sosyal dışlanmayı gidermek, sosyal donatıları arttırmak gibi konular ön plana çıkmaktadır. Ancak, günümüzdeki uygulamalarda devlet, sadece altyapı hizmetlerinin ve yasal zeminin düzenlenmesi gibi konularda rol oynamakta iken dönüşüm projelerine özel sektör yön vermektedir (Gül, 2008).

1990'ların sonundan günümüze kentsel dönüşümün gündeminde kentsel rönesans olmuştur. Kentsel rönesans ile ekonomik ve sosyal boyutlar ele alınmıştır.

1998 yılında inlü İngiliz mimar Richard Rogers'ın, Kentsel Güç Birliği (Urban Task Force) kuruluşunun başına getirilmesinin ardından, 1999 yılında kuruluşun Bir Kentsel Rönesansa Doğru (Towards an Urban Renaissance) isimli raporu yayımlanmıştır. Rapor, kentlerin yaşamakta olduğu gerilemenin dönüşümünü tetikleyerek çözümler üretmeyi hedeflemiştir. Bu çerçevede izlenen yaklaşımlarda üç temel eğilim öne çıkmıştır: tasarımda mükemmelliyet arayışı, eski sanayi alanlarının yeniden geliştirilmesi ve yüksek yoğunluklu kentsel alanlardır. Raporun hazırlanması esnasında sadece İngiliz kentleri değil, diğer Avrupa kentleri de ziyaret edilmiş ve İngiliz kentlerinin nasıl daha yaşanılabilir kentler haline getirilebileceği sorusuna yanıt aranmıştır (Tallon, 2010; Özdemir, 2010).

Bu bağlamda merkezi yönetimin Kentsel Rönesans politikasında üç temel parametre: sürdürülebilirlik (sustainability), çeşitlilik (diversty) ve yerel halk (community) etkin olmuştur. Hem kentsel rönesans gündemi hem de sürdürülebilirlik ilkesinin sağlanabilmesi için kentlerdeki yoğunlukların arttırılması gerektiği üzerine odaklanmıştır. Bu ekonomik açıdan gerilemekte olan kent merkezlerinin yeniden canlandırılmasına yönelik bir formül olarak kabul edilmiştir. Bu noktada önerilen yüksek yoğunluklu ve kompakt makroformdaki kentlerin, çeperlere olan saçaklanmayı önleyeceği, açık alanlar ve tarımsal topraklar üzerindeki baskıyı azaltacağı, trafik sıkışıklığı ve kirliliği azaltarak çevresel sürdürülebilirlik ilkesine hizmet edeceği görüşü yaygınlık kazanmıştır (Lees, 2003; Özdemir, 2010).

2.4 Kentsel Dönüşüm Çeşitleri ve Uygulama Örnekleri

Kentsel dönüşümü temelde fiziksel, kültürel ve sosyal eksenli dönüşüm olarak üçe ayırmak mümkündür. Fiziksel, kültürel ve sosyal eksenli kentsel dönüşüm kavramları da kendi içinde farklı türlere ayrılmaktadır.

2.4.1 Fiziksel eksenli kentsel dönüşüm

Fiziksel eksenli kentsel dönüşüm, kent merkezlerindeki kentsel dönüşüm ve kentin farklı alanlarındaki kentsel dönüşüm olarak iki bölümde incelenecektir.

2.4.1.1 Kent merkezlerindeki kentsel dönüşüm ve uygulama örnekleri

Kent merkezleri, sürekli değişim içerisinde, tarihsel, ekonomik, sosyal, fonksiyonel ve idari anlamda kent için önemli rollere sahip kent parçalarıdır. Kent merkezlerinin birçok anlamda önemli rolünün olması, kent merkezlerini farklı kullanıcılara aynı anda cevap vermek zorunda bırakmaktadır. Bu zorunluluk, kent merkezlerinde trafik tıkanıklığı, yoğunluk, çevre kirliliği gibi birçok problem oluşturmaktadır. Bu problemler, kentin en önemli rol sahibi olan kent merkezlerinin fiziksel, sosyal ve ekonomik cazibelerini yitirmelerine neden olmaktadır. Çok çeşitli fonksiyonu içinde barındıran kent merkezlerinin ihtiyaçlara fiziksel, sosyal ve ekonomik anlamda cevap verememesi nedeniyle yeni merkezler ortaya çıkmaktadır. Böylece, özellikle tarihi kent merkezlerine olan ilgi azalmış, kent merkezleri canlılığını yitirmeye başlamıştır. Tarihi kent merkezlerinin eski canlılığını ve cazibesini getirmek için bu alanlarda kentsel dönüşüm uygulamaları görülmeye başlamıştır. Kentsel dönüşüm uygulamaları ile bu alanlarda, tarihi dokuyu koruma, yetersiz kalan donatı alanlarını sağlama, altyapıyı nitelikli hale getirme gerçekleştirilmektedir.

Kent merkezleri içerisinde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm; ekonomik eksenli dönüşüm, emlak eksenli dönüşüm, turizm eksenli dönüşüm, kentsel rönesans, konut eksenli dönüşüm, kent içindeki sanayi alanlarının desantralizasyonu amaçlı kentsel dönüşüm olarak incelenecektir.

Kent merkezlerindeki dönüşüme örnek olarak; Trabzon Zağnos ve Tabakhane Vadileri Kentsel Dönüşüm Projesi ile Solidere Kentsel Dönüşü Projesi verilebilir

1. Zağnos ve Tabakhane Vadileri Kentsel Dönüşüm Projesi

Belediye sınırları içerisindeki Ortahisar Mahallesi ve çevresini kuşatan Zağnos ve Tabakhane Dere içi Bölgeleri Trabzon kentinin en önemli tarihi merkezi konumunda,

kent merkezine yakın ve yoğun ticari faaliyetlerin komşuluğunda yer almaktadır. Söz konusu bölge çarpık yapılaşma sonucu fenni, sıhhi ve fiziki olarak çağdaş standartların oldukça altında kalmıştır. Bugünkü hali ile bölgenin ortaya koyduğu kentsel kalite düşüklüğü ve görüntü kirliliği kentte yaşayan herkesin ortak sıkıntısıdır. Alan, aynı zamanda, kale surlarının çevresinde dere yatağında ve şehrin en önemli iki hava akımı koridorunda konumlanmış durumda olup, jeolojik olarak tehlike arz etmektedir. Bu nedenlerden dolayı, Belediye Başkanlığı, alanda gerçekleştirilecek kentsel dönüşümün sağlıklı olarak hayata geçirilebilmesi için burada yaşayan insanların başka bir alana yerleştirilmesi ve aynı bölgenin güneyinde öneri bir yerleşim alanı yaratılması prensibini benimsemiştir. Trabzon'a gelecekte tekrar kazandırılması düşünülen tarihi kent misyonu açısından, Tabakhane ve Zağnos vadilerinin oynayacağı rol de çok önemlidir. Bu vadilerin tasfiyesi halinde Trabzon'un ilk yerleşim yeri olan İç Kale'nin etrafı temizlenmiş olacak böylelikle kentin tarihi dokusunun ortaya çıkması sağlanacaktır. Proje, TOKİ (Toplu Konut İdaresi) ile Trabzon Belediyesi'nin işbirliği ile gerçekleştirilmektedir (Kara, 2007).

2. Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi

Önemli kent merkezi dönüşüm projelerinden bir diğeri ise Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi'dir. Lübnan'ın Ortadoğu içindeki stratejik konumu ve bu noktada Beyrut'un başkent olarak yeri, dünyanın ve Ortadoğu'nun bu noktaya olan ilgisini arttırmıştır. Bu bağlamda iç savaş sonrası Lübnan'ın yeniden yapılanma döneminde projenin Beyrut'ta gerçekleştirilme nedenleri:

- Akdeniz havzasının Doğu noktasındaki liman özelliği ve yeni hava limanı,
- Liberal politika ve ekonomik sistem ve özgür basın olanakları,
- İyi organize edilmiş bankacılık sektörü ve başat pazar olma
- Eğitim ve sağlık sektörlerinin güçlülüğü ve bu sektörlerde çalışanların eğitim seviyeleri,
- Kozmopolit bir sosyal dokuya sahip olmaları, İngiliz, Fransız ve Arap birlikteliği,
- Arkeolojik ve kültürel geçmişinin olmasıdır.

Bunlar gibi kente ait özellikler Beyrut'un güçlü yanları olarak değerlendirilmiş, yeniden yapılanmanın başlangıç noktası seçilmesinde avantaj olarak görülmüştür.

Tüm bu fikir yaratımları neticesinde; Savaşın sona ermesiyle artık Beyrut'un, bir başka deyişle Lübnan'ın yeniden doğuşu için ilk adımlar atılmıştır. İnsanları savaşın bittiğine inandırmak gerekmiştir, bunun yolu da savaş öncesinde Beyrut'un geleneksel olarak idari, ticari, kültürel çekirdeğini oluşturan merkez bölgesinin yenilenmesinden geçmektedir (Demirsoy, 2005) .

Beyrut kent merkezi 5000 yıldır, geliştirilerek iskan edilmiş bir alandır. Bu bakış açısı ile yeniden inşa ve gelişim vasıtasıyla 191 hektarın üzerinde yeni bir kentsel merkez yaratımı olmuş ve bu gelişim Solidere Özel Anonim Şirketi sorumluluğu ile yönetilmiştir. Ülkenin bu hayati bölgesinde; geleneksel olarak ekonomik ve kültürel aktivitelerin buluşma noktası olan bu alan için yaşamın restore edilmesi, politik ve sembolik anlamda çok büyük anlamlar taşımaktadır. Çok yönlü / karma planlamanın somut sonuçlarının elde edilmesiyle; Beyrut şehir merkezi birincil olarak öne çıkarak, hareketli bir bölge, aynı zamanda tarihsel çekirdek özelliği, ticari aktivite ve bu aktivitelerin gerekliliklerini barındıran merkez, konut fonksiyonuna sahip sosyal yapı bütünlüğünü içeren yenilenmiş ve yüksek bir amaca ulaşılmış olacaktır (Demirsoy, 2005) .

Projenin merkezinde kamusal baskınlık yönünden altyapı sisteminin ve ulaşım ağının inşası veya yeniden inşa süreci bulunmaktadır. Yeni ve yenilenmiş olanakların çeşitli aktivitelerle birbirleriyle koordinasyonunun sağlanması ve oluşturulan olanaklar ile kaliteli servis, zevk alınabilir peyzaj, açık alanlar ve heyecan verici sahil şeridi imkanlarından yararlanma bulunmaktadır. Savaş sonrası yenileme döneminde şehre karşı gösterilen bu tavır, kentin yenilenmesi ve liman bölgesinin geliştirilmesi bağlamında uluslararası boyutta sürdürülebilir bir kentsel gelişme / dönüşüm olarak örnek gösterilmektedir (http://www.solidere.com/solidere.html, 2006, Master Plan).

Kentsel dönüşüm, kentsel kimlik, sürdürülebilir kentsel yenileşme, sosyal denge üretimi, ekolojik değer bütünlüğü ana ilkeleri prensip olarak benimseyen projenin ana hedefleri ise;

- Bütüncül modern altyapı sisteminin sağlanması,
- Yeni geliştirilecek alanlar için kentsel tasarım çerçevesinin çizilmesi,
- Tarihi binaların ve koruma alanlarının restore edilmesi,
- Proje alanı bütününde deniz görünümünün maksimum seviyeye ulaştırılması,

- Denize açık bir kentsel alan,
- Kamusal alanların yaratımı, seyir terasları, gezi alanları ve yaya yollarının yapımı ve organizasyonu,
- Sağlam kalmış binaların ve şehir manzarasının korunması,
- Şehrin dokusunu ve komşuluk ünitelerini yeniden kurmak,
- Modern ile geleneksel mimari arasında harmoniyi sağlamak,
- Pazarlama ve gelişme olguları bütününde sürdürülebilir çevre yaratımını cesaretlendirmek ve bunun için esnek öneriler getirmek,
- İşyeri ve bu kurumlara ait yerleşkeler, kültürel ve rekreasyon imkanları gibi geniş ve çok fonksiyonlu kullanım imkanları yaratmak,
- 24 saat yaşayan bir kentsel alan oluşturmak olmuştur.

Şehir merkezinin yenilenmesinde yapılması gereken en önemli eylem, cazibe alanları yaratmak olarak belirlenmiş ve bu doğrultuda geliştirilen sistem çerçevesinde tanımlanan farklı eylem alanları ve uygulama stratejileri aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- Osmanlı dönemi hükümet konağı olan saraydan Şehitler Meydanı'na kadar olan bölgedeki tüm tarihi eserlerin korunması,
- Riyad Al Solh Caddesi boyunca uzanan banka binalarının koruma altına alınarak, Beyrut Merkez Bölgesinde üretilecek olan yeni taşınmazların bu bölge ile olan etkileşiminin kurulması,
- Planlanan sahil parkından liman alanına kadar uzanan dolgu alanında bir karma kullanım bölgesi oluşturulması ve bu bölgenin Akdeniz, Beyrut Limanı, Jounieh Şehri ve uzaklardaki tepelerle, dağlara bakan manzaraya egemen olmasının sağlanması, buranın üretim, ticaret, eğlence ve alışveriş olanakları ile etkileşiminin kurulması,
- Tarihi ticaret merkezi, Ayyas, Tawileh ve Al-Jamil bölgenin yeniden inşası,
- Konut bölgeleri olan Safi, Mar Marounve Zkak al Blat'ın korunması ve bu çevrelerin yaşam düzeylerinin yükseltilmesi amacıyla açık alanların projeye katılması,

- Bir konut alanı olan Wadi Abou Jamil'in kendi doğal topografik (eğimli) özelliğini kullanarak, sahil şeridine kadar uzatılması ve bazı geleneksel Lübnan evlerinin yenilenmesi ve restore edilmesi, bu çevrenin sahip olduğu Levanten yapının korunması,
- Denizin doldurulması ile elde edilen bölgenin sahil parkı olarak düzenlenmesi, çevresinde ise ulusal kütüphane ve sanat merkezleri gibi kültürel işlevlerin yer seçmesi ve Beyrut Tarihi Merkez bölgesinin halka ve turistlere yönelik en önemli çekim alanlarından birisi olmasının sağlanması,
- Beyrut sahil bulvarının, ağaçlandırılarak dolgu alanı ile birleştirip sahile kadar uzatılması,
- Dolgu alanında; tarihi merkez ile ilintili, doğu-batı istikametinde bir aksın oluşturularak, denize ve dağlara egemen bir manzara yaratılması,
- Place de I'Etoile (Yıldız Meydanı), St.Georges Katedrali ve kazı alanından çıkartılacak olan arkeolojik buluntuların çağdaş bir ortamda sergilenmesi,
- Minet Al Hons bölgesindeki dönüşümün konut, otel ve işyerleri şeklinde olmasının sağlanması,
- Sahil şeridiyle Place des Martyrs (Şehitler Meydanı) arasında daha başarılı bir görsel ve şehirsel bağlantının kurulması,
- Ulaşım sisteminin, rehabilitasyonu ve yeniden organize edilmesi,
- Beyrut tarihi kent merkezinde taşıt trafiğini en aza indirgemek amacıyla servis yolları ve kilit noktalarda yer altı otoparklarının inşasıdır (Demirsoy, 2005).

Proje objektif bir şekilde; 15 yıllık iç savaş döneminde hasar görmüş veya tamamen yok edilmiş olan Beyrut'un geleneksel kent merkezinin yeniden inşası, ticari aktivitenin bu bölgeye çekilmesi, Lübnan'ın kalbi olan başkentin yeniden şekillenmesini ve yerleşimi ile bölgede yarışan-meydan okuyan kent bağlamında yer edinmesini hedeflemektedir.

Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi örgütlenme modeli şu şekildedir: Lübnan'ın başkenti olan Beyrut'un kalbi olarak tanımlanan, 191 hektarın üzerinde ve 4.690.000 metrekare inşaat alanına sahip olan proje iki fazdan oluşmaktadır. 1994-2004

yıllarını kapsayan dönem, birinci faz olarak tanımlanırken, 2005-2020 dönemi ise ikinci fazı oluşturmaktadır. Her iki fazın uygulama süreçleri ise Lübnan hükümeti tarafından kurulan, yarı özel ve özerk bir kuruluş olan Solidere Şirketi tarafından yürütülmektedir.



Şekil 2.1 : Beyrut tarihi kent merkezi ve liman bölgesi hava fotoğrafı



Şekil 2.2 : Beyrut tarihi kent merkezi master planı (http://www.solidere.com/solidere.html, 2006, Master Plan)'dan alınmıştır.

Solidere kamu ve özel sektör yatırımlı liderlik modeli ile, Lübnan hükümeti vasıtasıyla, özel sektör mandasında; gayrimenkul değerlerini hisse dağıtımından önce kontrol eden, yeniden inşayı yürütmekle görevli ve gelişmiş altyapı yenilenmesini sağlamak için yaratılmış bir örnektir. Bu yapılanma hükümetin ne planı organize etmiş olmasından dolayı; operasyonları elinde tutarak çıkar elde etme amaçlı, ne de yüksek maliyeti desteklemek için geliştirilmiş olduğu bir sistem değildir. Bu sadece Lübnan için ilk özelleştirme-özel yönetimli örnek olmasından kaynaklanmaktadır (Demirsoy, 2005) .

Bu ortaklığın ana noktası; hükümet namına altyapı işlerini yürütme doğrultusunda, eski mülkiyet sahipleri ile yeni yatırımcıları bir araya getirerek, deniz kıyısı bölgesinde geliştirilecek olan yeni alanın değeri ile merkez bölgesinin yeniden yapılanmasını sağlamayı amaçlayan ve böylece hükümetin, ülkenin kalbi olan başkentin yeniden inşa sürecinde ekonomik yük altına girmemesi şeklindedir. Bu uygulama sistemi; kompleks olan hak sahipliliğini, mevcut sahipleri ve kiracıları (hak sahiplerini) dikkate alarak ve yeni fiili hissedar yaratımı vasıtasıyla çözen ilk deneyimdir. Her iki tarafı birbirine bağlayan bu yenilikçi yaklaşım belki de dünyada genel olarak uygulan (İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da savaş nedeni ile mülkleri zarar görmüş olan maliklerin zararlarını telafi erme süreci) yaklaşımlardan daha pratiktir (Demirsoy, 2005) .

Bu ana çerçevede kurulan proje örgütlenme modelinin uygulamaya geçirilebilmesi noktasında bazı problemler gündeme gelmiştir. Bunlar ise:

- Mülkiyetin çok parçalı olması ve boş alan, yıkık yapılar ve tarihi yapıların iç içe olması gibi sebeplerle proje alanında 40.000 kişilik bir mülkiyet temsilinin bulunması,
- Planın devlet eliyle geliştirilmesi neticesinde katılım sağlanamamış ve bu alanlardaki mülk sahipleri ve toplum kuruluşlarının projeye müdahil olma süreçleri eksik bırakılmıştır,
- Proje örgütlenme modeli çerçevesinde öngörülen finans çözümünün, yatırımcılar tarafından cazip karşılanıp karşılanmaması noktasında tereddüt olmuştur,
- İç savaş döneminde bölgede yer seçmiş olan mülteciler ve fakir halka gösterilecek sosyal çözüm, yukarıda sayılan çekinceler ile başlayan projenin

kamu-özel sektör iş birliğine dayanması ve konu hakkında Lübnan Meclisi tarafından oluşturulmuş bir yasal düzenleme varlığı ile büyük eleştiri ve mağduriyetlere sebep olmadan başlatılmıştır (Demirsoy, 2005) .

Ekonomik eksenli dönüşüm ve uygulama örnekleri

Üretimi, üretkenliği ve yenilikçi yöntemleri arttırmak ve iş olanakları altyapısını geliştirmek suretiyle kentlerdeki ekonomik ve istihdama ilişkin koşulları iyileştirmekle ilgilenmektedir. Bu; üniversiteler, gelişmiş iş hizmetleri, kültürel tesisler, turist merkezleri ve yaratıcı sektörler gibi kurumları içermektedir. Ayrıca zaman zaman etkin bir toprak arzı, uygun işyeri tesisleri, iyi ulaşım hizmetleri gibi fiziksel altyapıyı da içerebilmektedir (Turok, 2005).

Ekonomik eksenli kentsel dönüşüm uygulamalarından, Londra Dockland Projesi örnek olarak verilebilir. Bu projeyle ilgili detaylı açıklama çalışmanın 3.bölümünde yer almaktadır.

Emlak eksenli dönüşüm ve uygulama örnekleri

Emlak eksenli dönüşüm, genellikle kentin imajının yenilendiği, böylece kentin eski kimliğinin değişerek yatırımcının tercih edebileceği bir alan haline gelebildiği kentsel dönüşüm tipi olarak görülmektedir.

Özdemir'e göre ; "Emlak eksenli projeler, genellikle sanayinin terk ettiği merkez ve çevresindeki alanlarda, işlevsizleşen rıhtım ve dokların bulunduğu kıyı alanlarında ortaya çıkmaktadırlar. Bu sebeple, emlak eksenli yeniden canlandırma stratejilerini destekleyenler, kent merkezlerinde fiziksel ve ekonomik olarak bir dönüşüm yaratıldığını, fiziksel mekandaki yenilenmenin bir sonucu olarak alanın imajının yenilendiğini, alan ve çevresindeki emlak değerlerinin arttığını ve yeni yatırımcıların alana çekilmesinin kolaylaştığını ve böylece ekonominin yan sektörlerinde canlanma olduğunu belirtmektedirler. Ayrıca, süreç içinde köhnemekte olan alanlarda yeni altyapı yaratılması, kentin ekonomisinde hakim olan sanayi, depolama gibi büyük ölçekli tek bir faaliyetten daha çeşitlenmiş faaliyetlere geçileceği, ekonomik getirilerin kentteki diğer gruplar için de yukarıdan aşağıya doğru yayılarak (trickle-down effects) gelişeceği ve dolayısıyla kent genelinde refah düzeyinin artacağı bu stratejileri destekleyenler tarafından savunulmaktadır" (Özdemir, 2003).

Emlak eksenli kentsel dönüşüm uygulamalarından Elephant&Castel Projesi ve Paddington Projesi örnek olarak incelenecektir.

Sanayi devrimi ve sonrası süreci ilk yaşayan ülkelerden olan İngiltere, kentsel dönüşüm olgusuna en yakın olan kurumsal yapılara sahip olan ülkelerin başında gelmektedir. Bu bağlamda İngiltere geneli, Londra özelinde, bazı kentsel alanlarda birden fazla kentsel dönüşüm modeli uygulanmış olması nedeniyle dönüşüm ve yenileşme olgularına sosyal politikalar ve sürdürülebilirlik açısından yaklaşılmaktadır.

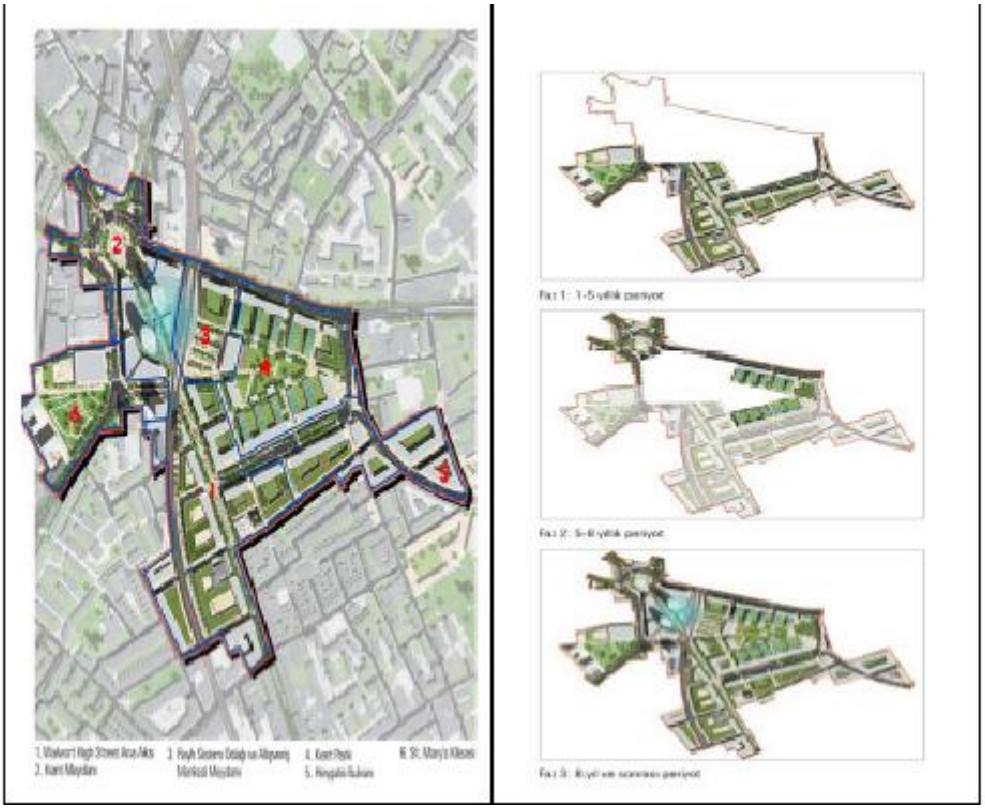
1. Elephant&Castle Kentsel Dönüşüm Projesi

Elephant&Castle Proje alanı, merkezi Londra'nın güneyinde bulunan ve kent merkezinin gelişimine bağlı olarak altyapı ve emlak piyasalarının yarattığı artan baskılardan en çok etkilenen bölgelerden biri konumundadır. Proje alanının dönüşüm projesiyle yeniden ele alınmasında, alanın kuzeyi-güneye bağlayan ana yol ağında olması ve kamu ulaşımındaki temel bağlantı noktalarına sahip olması gibi ayrıcalıklar belirleyici olmuştur (Alp, 2005).

Alan, Londra'da düşük gelir gruplarının yaşadığı ve kentsel yoksulluğun yaşandığı bir bölge konumundadır. Bölgenin kentsel dönüşüm alanı olarak seçilmesinin nedenleri; bölgede altyapı ve emlak piyasasının yarattığı artan baskılar ve bölgenin ana yol ulaşım ağı üzerinde olmasıdır. Bölge, yüksek oranda sosyal yoksulluğun ve hava kirliliğinin yoğun olarak görüldüğü ve kötüleşen belediye konutlarıyla çevrili bir alandır. Projenin temeli kamu-özel sektör ve yerel halkı içeren sağlam bir ortaklık stratejisine dayanmaktadır (Kara, 2007).

Projenin amaçları;

- Sosyal ve ekonomik yaşam şartlarını iyileştirmek,
- Barınma, çalışma ve rekreasyon koşullarının iyileştirilmesi
- Yerel ekonomiyi canlandırmak,
- Yerel halk için iş imkanlarının yaratılması
- Yerel halkın projede aktif rol alabilmesinin sağlanması
- Kentin sosyal ve teknik altyapısı ile ilişkisini kurulması
- Ulaşım ağlarının iyileştirilmesi
- Fırsat eşitliğinin sağlanması olarak belirlenmiştir.



Şekil 2.3 : Elephant & Castle proje şeması ve uygulama etapları (Keskin vd.,2003)'den alınmıştır.

Bu temel hedefleri benimseyen projenin stratejileri ise:

- Sürdürülebilir Şehir Bağlantısı; ticari ve boş zaman gelişimi için alan ortaya çıkartmak ve yüksek kaliteli ve iyileştirilmiş konularla merkezi Londra'ya çekici yeni bir mahalle yaratmak
- Ulaşım Bağlantısı; bölgesel giriş özelliğiyle Elephant & Castle'ı kilit ulaşım ağı olarak öne çıkartmak
- Girişim Bağlantısı; Sürdürülebilir ve yerel ekonomik aktiviteleri desteklemek ve yerel insanlar için istihdam imkanları sağlamak
- Toplum Bağlantısı; alanın yenileşmesine ortak olarak yardım edebilmelerine imkan verebilecek biçimde yerel grupları ve ağları güçlendirmek
- Bireysel Bağlantı; sosyal dışlanmışlıktan zarar gören insanların alanının dönüşümünden yararlanabilmesi için amaçları ve programları koordine etmek olarak tanımlanmıştır (Alp, 2005) .

Elephant & Castle bölgesi için oluşturulan kentsel dönüşüm projesi, ilgililerin konuyu sosyal açıdan ciddiye aldıklarını göstermektedir. Proje kapsamında bölgede

yer seçmiş olan düşük gelir grubunun, yer değiştirmesinin önüne geçilerek, söz konusu problem projenin bir parçası olarak görülmekte ve proje bağlamında çözülmesi hedeflenmektedir. İçiçe geçmiş kentsel sorunların çözülmesinde ve kaynakların verimli kullanımında, yerel halkın katılımıyla desteklenen güçlü bir ortaklığın oluşturulmasının büyük bir önemi bulunmaktadır. Bu doğrultuda Elephant & Castle dönüşüm projesinde projenin temeli; mahalle sakinleri, yerel işletmeciler, eğitim ve sağlık kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve gönüllü kuruluşlar, ziyaretçiler ve alanda çalışan insanları içeren geniş bir toplumsal katılımla desteklenmiş güçlü bir ortaklığa dayandırmaktadır. Bu bağlamda Southwark Belediyesi ile özel sektör arasında kamu-özel sektör işbirliğine dayanan bir örgütlenme modeli benimsenerek projeden elde edilen kar, bölgede yaşayan insanların sosyal koşullarının iyileştirilmesi adına ticari birimler, konut alanları, kültürel tesisler, yollar gibi işlevler için harcanmıştır. Elephant & Castle Kentsel Dönüşüm Projesi'nin, dönüşümün birincil olarak sosyal bileşen, ikincil olarak da finanssal bileşen üzerine kurulduğu söylenebilmektedir. Ancak diğer bileşenlerin projede yer almadığı söylenemez. Sadece diğer bileşenlere sosyal ve finanssal bileşenler kadar vurgu yapılmamıştır denilebilir (Keskin vd., 2003) .

2. Paddington Kentsel Dönüşüm Projesi

Paddington Proje alanı, Londra'nın en zengin bölgelerden biridir ve yatırım açısından en önemli bölgesini oluşturmaktadır. Bölgenin kentsel dönüşüm alanı olarak seçilmesinin en önemli nedeni; kente ve merkezin batı sınırına olan yakınlığı ve Heathrow Ekspresinin faaliyete geçmesiyle birlikte güçlenen ulaşım bağlantılarıdır. Metro istasyonu ve ulaşım bağlantıları nedeni ile bölge özellikle gayrimenkul odaklı gelişme açısından büyük bir potansiyel taşımaktadır. Ayrıca, özellikle eğitim ve iş geliştirme boyutu ile de önemli bir projedir. Proje mülk sahipleri, girişimciler ve yerel yönetim birimleri işbirliği ile gerçekleştirilmiştir.

Projenin amaçları:

- Ticari merkez yaratmak,
- Bölgenin ekonomisini canlandırmak ve sürdürülebilir çevresel iyileştirmeyi gerçekleştirmek,
- İş geliştirmeye yönelik eğitim alanları geliştirmek,
- Kamu yatırımları için kentsel alanlar yaratmak olarak belirlenmiştir.

Turizm eksenli dönüşüm ve uygulama örnekleri

Geleneksel tatil anlayışının yerine alternatif tatil çeşitlerinin yaygınlaşması ve bu yöndeki pazarlama çalışmaları dünya üzerinde birçok kentin festivallerden, spor müsabakalarına, olimpiyat oyunlarından, din turizmine kadar çok çeşitli konularda kendisini turistler ve yatırımcılar için pazarlama çalışmalarına sahne olmaktadır. Pazarlama stratejilerini güçlendiren bir diğer faktör ise her yıl yenisi seçilen "Avrupa kültür kenti", olimpiyatlara ev sahipliği yapmak, dünya öğrenci turnuvaları, dünya futbol şampiyonası, müzik festivalleri, sanat gösterileri gibi geniş turist kitlelerini çekecek olaylardır (Özdemir, 2003).

Fordizm etkisiyle makineleşen üretim, kısa sürede kitlesel üretimi beraberinde getirmiştir. Bunun sonucu olarak da "boş zaman" (leisure time) kavramı gelişmiştir. Üretim biçiminde artan esnekleşme, turizme zaman ayrılmasının artmasına yol açmıştır. İş konularının da giderek uzmanlık gerektirmesi, verilen uzmanlık seminerleri ve iş seyahatlerini beraberinde getirmiştir. Bu iş seyahatleri kongre ve fuar turizminin gelişmesine neden olmuştur. Bu seyahatlerin artması ulaşımın da ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Kent merkezlerinin yeniden canlandırılması açısından kongre ve fuar turizminin çoğunlukla kent merkezlerini seçmeleri önem taşımaktadır. Turizmin gelişiminde diğer önemli faktörler ise, rekreasyon ya da tatile ayrılabilecek gelirin olması gerekliliği, eğitim düzeyindeki artış, nüfus, sosyal durum, iletişim teknolojilerinin ilerlemesi (tv, basın, medya, yayın, radyo, internet), paket turlarla sağlanan ucuz turlar ve rekreasyon hizmetlerinin dünya pazarına sunulması olarak sıralanabilir (Hall,1998). "Bütün bu etkinlikler birbirlerini desteklediğinde kentler, turistleri ve yatırımcıları çekmekte başarılı olabilmektedirler. Fakat bu süreç stratejik ve uzun süreli bir planlamayı gerektirmektedir" (Özdemir, 2003).

Turizm eksenli dönüşümün uygulanabileceği uygun örnek İstanbul için Eminönü, Tarihi Yarımada Bögesi verilebilir. Eminönü Bölgesi'nin sosyo-kültürel ve fiziksel çöküntü alanı haline gelmiş olması nedeniyle kültürel, tarihi değerlerini kaybediyor olmasının önüne turizm eksenli kentsel dönüşümle geçilebilir.

Kentsel rönesans ve uygulama örnekleri

Kentsel rönesans, kentlerin merkez alanlarındaki fiziksel ve çevresel koşullara ve nüfusun buralardan kent çeperlerine doğru yayılmasını önlemekle ilgilidir. Daha kaliteli kentsel tasarımı, karma mahallelerde yaşayan daha yoğun nüfusu, daha temiz

caddeleri, daha iyi kamusal alanları daha az kirliliği ve (otomobile bağlı) özel ulaşım yerine kamu ulaşımı yoluyla daha az izdihamı teşvik eder. Kent merkezlerindeki geçmişi, 1970'lere uzanan, uzun bir fiziksel dönüşüm programı tarihi üzerine kurulmuştur. Bu programlar, meskun alanlar, sanayi ve ticaret ile terk edilmiş ve kirletilmiş alanlar gibi konulara odaklanmıştır. (Turok, 2005)

Kentsel rönesans uygulama örneklerine Kuştepe Kentsel Dönüşüm Projesi ve Bellenden Yenileşme Projesi verilebilir.

1. Kuştepe Kentsel Dönüşüm Projesi

Kuştepe Kentsel Dönüşüm Proje alanı, İstanbul'un en önemli merkezinin hemen bitişiğinde yer alır. Parsel bazında yoğun ve çarpık yerleşme, yetersiz teknik ve sosyal altyapı ile baraka görünümündeki sağlıksız yapı ve yerleşme biçimindedir. Sürdürebilir Mahalle Yenileşme Projesi kapsamında, birtakım yenilikçi yaklaşımlar uygulanmış ve deprem riskini de dikkate alarak, sağlıklı yapı programları oluşturulmuştur. Projenin amaçları:

- Kuştepe'de, güvenli yapı ve sağlıklı çevreler yaratmak,
- Planlama yaklaşımını klasik imar planı dışında, proje geliştirme mantığı içinde ele almak,
- Parsel bazında yapılaşma yerine proje bazında yapılaşmanın sağlanacağı yenilikçi yaklaşımları gerçekleştirmektir (Kara, 2007).

2.Belenden Yenileşme Projesi

Bellenden Yenileşme Proje alanı Bellenden, Londra'nın güneyinde Southwark İlçe Sınırları içerisinde yer alır ve küresel taleplerle birlikte emlak piyasasının yarattığı baskılardan etkilenen bir bölgedir. Bölgede, 19. yüzyıl konutları yer almaktadır. Zaman içerisinde kötüleşen fiziksel çevreye bağlı olarak ekonomik ve sosyal yoksulluğun hızla arttığı köhneleşme sürecini yaşamıştır. 1990'ların sonunda bölge, küresel baskılar altındaki emlak piyasası ve Londra genelindeki denge arayışının etkisiyle, öncelikli iyileştirme alanları arasına girmiştir. Gayrimenkul piyasasının baskısı altında bulunan Bellenden yerleşim alanında gerçekleştirilen proje, halkın proje geliştirme sürecine katılmasını sağlayan ve bölgenin ekonomik ve sosyal gelişmesine katkı sağlayan bir yenileşme projesidir. Proje kamu ve yerel halk işbirliği ile yapılmıştır.

Projenin amaçları:

- Bölgedeki, yapı stokunun yenileşmesini sağlamak,
- Fiziksel gelişimin yanı sıra toplumsal ve ekonomik gelişmeye yönelik programlar geliştirmek,
- Mülk sahiplerinin proje karar süreçlerine katılımını sağlamak ve onların projeye sahip çıkmalarını temin etmek olarak belirlenmiştir (Kara, 2007).

Konut eksenli dönüşüm ve uygulama örnekleri

Kent merkezinde yaşamayı cazip kılan iki temel unsur vardır: birincisi, kentin merkezinin tarihi karakteri ve bu karaktere sahip konut alanlarının cazibesidir. İkincisi ise, bu konut alanlarının elverişli bir konumda olmasıdır. Bu iki unsur birbirini karşılıklı desteklemekle birlikte, bu konut alanlarında yaşamayı tarihi karakteri nedeniyle tercih edenlerle aynı konut alanlarını konumundan dolayı tercih edenler arasında önemli bir ayrım vardır. İlk grup, konut alanlarının tarihi değerini bilerek bu alanlarda yaşamayı seçen kesimdir. Bu grup, konut alanların korunmasını desteklemektedirler (Ashworth ve Tunbridge 1990; Çimen, 2007). Buna karşılık ikinci grup ise bu konut alanlarının tarihi özelliğine göreli olarak kayıtsız kalmakta, bu alanları öncelikle merkezi konumları ve ulaşılabilirlikleri nedeniyle tercih etmektedirler. Bu grup için en önemli etkenlerden biri de düşük kiralardır ya da kiralarda sağlanan esnekliklerdir (Tiesdell ve Heath 1996; Çimen, 2007).

Konut eksenli yeniden canlandırmanın iki türünden söz edilebilir:

- Atıl kalmış konut-dışı yapıların (depolar, fabrikalar, vb.) konut fonksiyonuyla yeniden işlevlendirilmesi,
- Çöküntü alanı haline gelmiş kent merkezlerinin ve buradaki konut stoğunun üst gelir gruplarına sunularak "soylulaştırma" (gentrification) sürecinin yeniden canlandırmanın bir aracı olarak kullanılması.

Özellikle İngiltere ve Amerika'da yaygınlaşan, konuta elverişli çevrenin baskın imajı, banliyöleşme olarak tariflenmektedir. 1970'li yıllarda New York'da oturmaya ayrılmış bölgelerin tablosu, "boş, bakımsız ahşap zeminler, dökme demir cepheler, kırmızı tuğla duvarlar" olarak çizilmiştir. Şehrin merkezinde terk edilmiş bu fabrika ve endüstri yapıları zamanla sanatçıların hem çalışabilecekleri hem de yaşayabilecekleri büyüklükte mekanlar sağladığı nedeniyle, sanatçıların bu alanlarda

yoğunlaşmasını beraberinde getirmiştir. Oluşan bu "sanatçı mahalleleri" giderek toplumun dikkatini çekmiş, bu eski yapı stoğunun sunduğu ekonomik ve estetik avantajlar "loft" yaşamını bir tür burjuva sıklığına dönüştürmüştür (Zukin,1989;Çimen, 2007).

Kent içindeki sanayi alanlarının desantralizasyonu amaçlı kentsel dönüşüm ve uygulama örnekleri

2. Dünya Savaşı ertesinde sanayileşmeye başlayan büyük kentlerdeki sanayi 20.yüzyılın sonlarına doğru işlevini yitirmeye başlamıştır. İşlevini yitiren sanayi alanlarında ekonomik, sosyal ve fiziksel çöküntü gerçekleşmiştir.

Geçtiğimiz son 30-40 yıl içinde kentsel alanlara, özellikle de eski sanayi kentlerine olan algıda önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Kentten kırsal alana göç ve sanayisizleşme olgularının kentsel peyzajı ve söylemi yeniden biçimlendirdiği 1970'lerde ve 1980'ler boyunca, kentsel alanların geleceğine yönelik yaklaşımlar gittikçe kötümser olmaya başlamıştır. Hatta kentsel çöküşün artık son noktaya geldiğine ilişkin görüşler öne sürenler bile olmuştur. Kentler, banliyöler ve onun daha ötesindeki alanlara yerleşebilenler ile sanayinin boşalttığı, derin yoksulluk ve sosyal dışlanmanın olduğu yerlerden uzak kalabilenler açısından çoğunlukla korku ve nefret ile anılan yerler olmuştur. Bunun en katı örnekleri Amerika'da ortaya çıkmıştır (Macek, 2006; Ellin, 1997; Atkinson; Özdemir, 2010). Buralarda son derece yoğun bir biçimde ırkçılık ve beyaz kaçış birbirine sarmal olmuş süreçler olarak ortaya çıkmıştır. (Wilson, 1987; Massey&Denton, 1993; Atkinson; Özdemir, 2010). Benzer bir şekilde, belki biraz daha az yoğun bir biçimde, bu süreç ve yaklaşımlar Batı Avrupa ve özellikle İngiltere'de de gözlemlenmiştir. (Atkinson&Moon, 1994; Atkinson; Özdemir, 2010).

Büyük kentlerde ilk zamanlarda kent çeperlerinde kalan sanayi alanları zamanla kentin gelişmesi ve büyümesiyle kent içerisinde kalmıştır. Kent içerisinde kalan sanayi alanları kent içerisinde önemli derecede çevre kirliğine neden olmuştur. Bu nedenle sanayi alanları yapılan imar planları ile kent dışına çıkarılmakta, sanayi desantralizasyonu gerçekleştirilmektedir.

Sanayiden arındırılan kent içerisinde kalan alanlardaki arazi değerlerinin yüksek olması bu alanların yeniden kullanılmasını gündeme getirmektedir. Bu nedenle bu alanların kentsel dönüşüm uygulamalarıyla fonksiyonu değiştirilmektedir. Sanayi işlevinden arındırılan yapılar da dönüşüm sürecinin önemli elemanlarıdır. Bu yapılar

belli bir dönemi yansıtmakta, tarihsel ve kültürel anlamda öneme sahip olabilmektedirler. Bu yapılar endüstri mirası olarak değerlendirilerek farklı fonksiyonlarla yeniden kullanılabilir yapılar haline getirilmektedir. Kentlerde terk edilen ya da işlevini yitiren genellikle eski liman, sanayi ve depolama alanları, askeri alanlar kentsel dönüşüm girişimlerinin hedef alanı olmaktadırlar (Öztaş, 2005).

Kent içindeki sanayi alanlarının desantralizasyonu amaçlı gerçekleştirilen kentsel dönüşüm projelerine örnek olarak Bursa Dericiler Projesi verilebilir.

1.Bursa Dericiler Projesi

Dericiler Proje alanı olan Bursa kent merkezindeki kentsel dönüşüm projesinin amacı, artık işlevini yitirmiş ve ekonomisi olmayan deri işletmelerinin kentin bir başka bölgesine gönderilmesi ve çöküntü haline gelen bu alanın ise günün koşulları doğrultusunda katılımcı bir planlama ile çağdaş bir kent parçası haline getirmektir. Bir proje ortaklığı çerçevesinde, arazi elde etme, proje geliştirme ve finans yaratma konuları gerçekleştirilmiştir. Projenin amaçları:

- Kent merkezindeki, çöküntü alanının çağdaş kent parçasına dönüştürülmesi,
- Kültür park ve Çekirge Bölgesi ile bir çekim merkezi yaratılmasıdır (Kara, 2007).

2.4.1.2 Kentin farklı fonksiyon alanlarındaki kentsel dönüşüm ve örnekleri

Kentin farklı fonksiyon alanlarındaki kentsel dönüşüm uygulama alanları; gecekondu alanları, afet riski taşıyan yerleşim alanları, sağlıksız hale gelen kent mekanları, yıpranan tarihi alanlardır.

Kent merkezleri dışında gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamaları, gecekondu alanlarında kentsel dönüşüm ve afet zararlarını azaltmak amaçlı kentsel dönüşüm olarak incelenmiştir.

Gecekondu alanlarında kentsel dönüşüm ve uygulama örnekleri

Plansız gelişmenin temel kaynağı göç olgusudur. 2. Dünya Savaşı sonrasında başlayan sanayileşme hareketleri ile Türkiye'de göç olgusu önemli bir sorun olmaya başlamıştır. Göç ile gelen nüfusa sosyal, ekonomik ve fiziksel anlamda hazırlıksız olan büyük kentlerde, kente yeni gelenler kendi barınma ihtiyaçlarını kendileri gecekondular yaparak karşılamış ve plansız, çarpık kentleşmeye neden olmuşlardır. Bu sorunun büyük kentlerde başlamasının nedeni sanayinin bu kentlerde gelişmeye

başlamasıdır. Marmara Bölgesi sanayinin geliştiği ilk bölgedir ve gecekondu sorunu bu bölgede yoğunlaşmıştır. İlerleyen zamanda sanayi farklı bölgelere kaymış, gecekondu sorununu da beraberinde farklı bölgelere götürmüştür. Gelişmekte olan ülkelerde kaynaklar sınırlı olduğundan insanın temel ihtiyaçlarını karşılamada yasal yollar yetersiz kalmakta ve yasa dışı çözümler ihtiyaçlara cevap verir hale gelmektedir.

1980'lere kadar barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla içinde barınacak olanların kendi uğraşlarıyla yapılan gecekondular, 1980 sonrasında kamu arazileri üzerinde toplu halde inşa edilen apartmanlarla rant aracı haline gelmiştir. Yasa dışı, sağlıksız ve niteliksiz olan bu yapıların bulunduğu alanlar, kentsel dönüşümün önemli uygulama alanları olmuştur.

Erez ve diğerlerine göre, gecekondulaşmanın oluşum süreci üç dönemde incelenmektedir.

1.Gecekondulaşmanın birinci dönemi, 1950'lerden sonra başlayan kırdan kente göçün ilk evresine rastlar ve bu dönem gecekondular rant kaygısı gütmeden barınma amacıyla üretilmiştir. Birinci dönem gecekondularda ev sahipliliği oranının yüksek, kiracı oranının düşük olması ilk kuşak gecekondu yerleşmelerinin yapısal ve çevresel niteliklerinin diğer dönemlere oranla yüksek olmasına nedendir. Aynı zamanda, bu dönemde üretilen gecekondu yapıları kullanıcı ihtiyaçlarına bağlı olarak gelişmeye açık bir esneklik taşımakta ve bu nedenle insan ölçeğine uyumlu bir yapı karakteristiği göstermektedir.

2.Gecekondulaşmanın ilk döneminde, kentin yakınındaki kamu arazilerinin işgaline dayanan gecekondulaşma; 1970'lerde şehir çevresindeki arsaların hisseli satışları ile bir rant aracı haline dönüşmüş ve bu dönem ikinci kuşak gecekondulaşma olarak adlandırılmıştır. Bu dönem gecekondular, birinci kuşak gecekonduların aksine ortak mekanların olmadığı ve organik olmayan bir yapılanmaya sahip olmakta birlikte, yine birinci kuşak gecekondu alanlarından farklı olarak ev sahipliliği oranı azdır. Dolayısıyla bu dönem gecekondular satılma veya kiralanma yoluyla rant elde edilen bir araç haline gelmiştir. Kiracılığın yüksek oranda olması gecekondu alanlarında çevre kalitesini düşürmüştür.

3.Gecekondulaşmanın üçüncü dönemi mevcut gecekondu alanlarının kendi içindeki dönüşüm sürecine karşılık gelmektedir. İkinci dönemde şehir dışında kurulmuş olan gecekondular, şehrin büyümesiyle şehir içinde kalmış ve arazi değerleri artış göstermiştir (http://www.kentli.org/makale/karanfilkoy.htm).

Gecekondu Alanlarında gerçekleşen kentsel dönüşüm uygulamalarına örnek olarak Ankara Portakal Çiçeği Vadisi Projesi, Eski Altındağ Kentsel Dönüşüm Projesi, Rio Gecekondu Sağlıklaştırma Projesi verilebilir.

1.Ankara Portakal Çiçeği Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi

Ankara Portakal Çiçeği Vadisi Proje alanı, 1990'lı yıllara kadar verilen bir çok karara rağmen plansız gelişmiş, kendi haline bırakılarak gecekondularla dolu bir alan haline gelmiştir. 1991 yılında Portakal Çiçeği Vadisi Proje Geliştirme İşletme ve Ticaret Anonim Şirketi kurularak dönüşüm için büyük bir adım atılmıştır. Proje alanı 111.179 metrekare olup, alanın 80.000 metrekaresi yeşil alan, konut inşaat alanı ise 56.100 metrekare olarak tasarlanmıştır.

Portakal Çiçeği Vadisi, mülkiyetinin yarısı kamu ve diğer yarısı şahıs mülkiyetinde bulunan, bir dönem imar hakları verilmiş, bir dönem ise imar hakları kaldırılarak, yeşil alan olarak planlanmış bir proje alanı iken, kamulaştırma maliyetinin fazla olması ve yasal sürecin uzun sürmesi nedeniyle, yeni bir yaklaşımla ele alınması gerekli bir proje alanı olmuştur. Gerçekleştirilen proje, kamu, özel sektör ve arsa sahipleri ile gecekondularda yaşayanların biraraya gelerek ürettikleri bir uzlaşma yöntemi esasına dayanmaktadır. Amaç, kamu ve arsa sahiplerinin yatırım yapmadan, proje değeri üzerinden, uzlaşma ilkeleri çerçevesinde pay almalarıdır. Projenin amaçları:

- Ankara'ya çağdaş ve kentsel standardı yüksek bir alan kazandırılması,
- Belediye'nin kaynak ayırmadan, kendi kaynağını kendi yaratan bir proje gerçekleştirmesi,
- Arsa sahiplerinin, geçmişte aldıkları imar hakkı karşılığında, projede yaratılacak değeri paylaşmalarıdır (www.hkmo.org.tr).

2. Ankara Eski Altındağ Kentsel Dönüşüm Projesi

Ankara Eski Altındağ Kentsel Dönüşüm Proje Alanı, Ankara'nın en eski gecekondu bölgelerinden olan Hıdırlıktepe, Aktaş, Gültepe, Yenidoğan, Çalışkanlar, Gökçenefe, Doğanşehir gibi mahalleleri kapsamaktadır. Bölge, 30 yıldır planlı olmasına rağmen

topoğrafik engeller nedeniyle uygulanabilirliği bulunmadığından ve mülkiyetin çok dağılmış olmasından dolayı bir türlü yapılanmaya geçilememiştir. Anılan alan 1957 yılından beri planlı olmasına karşın hala gecekonduların düzenli konut alanlarına dönüşümü sağlanamamıştır. Bunun başlıca nedenleri şunlardır:

- Bu alanın yaklaşık %70'i belediye ve maliye adına kayıtlı kamu mülkiyetinden oluşmaktadır. Bu da alanın gecekondular tarafından süratle işgal edilmesine neden olmuştur.
- 1957 yılında 1/5000 ölçekli olarak onanan kat rejimi planının uygulaması yapılırken parçalanmış hisseli tapu yöntemi kullanılmıştır. Yani hak sahiplerine tek tapu verilmemiş bunun yerine hissesi adadaki tüm parsellere dağıtılarak verilmiştir (www.hkmo.org.tr).

3. Rio Gecekondu Sağlıklaştırma Projesi

Rio Gecekondu Sağlıklaştırma Proje alanı olan Rio kentinde, yaklaşık nüfusun 1/3'ü kötü şartlarda gecekondu alanlarında yaşamaktadır. 1994 yılında belediye tarafından başlatılan Favela-Bairro Sağlıklaştırma Programı ile kent merkezindeki gecekondu alanlarının standartlarının yükseltilme çalışmaları başlatılmıştır. Proje kamu ve yerel halk işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Projenin amacı;

- Program çerçevesinde, konutların iyileştirilmesi,
- Yaşam şartlarının düzeltilmesi,
- İş ve eğitim olanaklarının artırılması,
- Halkın örgütlenmesi ve onların kapasitesinden yararlanılması olmuştur (www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/S63E_8afdcc1ebd85daa_ek.doc).

Afet zararlarını azaltmak amaçlı kentsel dönüşüm ve uygulama örnekleri

Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke kentlerinde görülen plansız, çarpık kentleşme, doğal ve insan işi afetler gerçekleştiğinde çok fazla can ve mal kaybına neden olmaktadır. Kentlerdeki afetlerin yıkıcı etkileri yanlış arazi kullanımı, altyapı yetersizliği, hızlı nüfus artışı gibi nedenlerle daha da artmaktadır.

Afetlerin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yıkıcı etkisinin bir diğer nedeni de afet yönetimi anlayışıdır. Bu ülkelerde afet öncesine verilmesi gereken önem afet sonrası müdaheleye verilmektedir. Afet öncesinde alınabilecek önlemlerle can ve

mal kayıplarının azaltılacağı gerçeği göz ardı edilmekte, yönetici ve toplum bilinci afet yönetiminde yetersiz kalmaktadır.

Afet yönetimi içerisindeki önemli adımlardan biri risk analizidir. Risk analizi ile kentin karşı karşıya olduğu potansiyel tehlikeler ortaya konulmalıdır. Potansiyel tehlikelerin ortaya konulmasıyla bu tehlikelere karşı hangi önlemlerin alınacağı adım adım belirlenmelidir.

İstanbul için en büyük potansiyel tehlike depremdir. Diğer tehlikeler ise çarpık kentleşme, yanlış arazi kullanımı, altyapı yetersizliğinden kaynaklanan sel, yangın gibi afetlerdir.

1.Hiroşima Danbara Kenti Yeniden İnşa Projesi

Afetler yalnızca doğal tehlikler değil insan işi afetler de kentlere büyük zarar verir. Büyük savaş sonrasında harap olan kentler de kentsel dönüşüme gerek duyabilir. Örneğin Hiroşima-Danbara kentinde bu amaçla yeniden inşa projesi gerçekleştirilmiştir. 1945 yılında savaşta harap olan Hiroşima kentinin yeniden inşasını kamu, özel sektör ve yerel halkın komiteler aracılığı ile örgütlenerek yaptığı işbirliği ile ele alan bir projedir. Hiroşima'nın yeniden inşa edilmesi ve Danbara yerleşiminin dönüşümü projeleri halkın örgütlenerek, problemleri çözmek için ne kadar etkili olduklarını göstermesi açısından önemli bir uygulamadır. Proje kamu özel sektör ve yerel halk işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Projenin amaçları:

- Özellikle fakir halkın konut sorunlarına çözüm bulmak,
- Geniş ölçekte yeşil alan, park ve kamu alanları elde etmek,
- Halk ile belediye arasında ihtiyaçlar konusunda sistematik bir ilişki kurmak olmuştur (www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/S63E_8afdcc1ebd85daa_ek.doc).

2.4.2 Kültür eksenli kentsel dönüşüm

1980'den itibaren aşamalı olarak kültürün rolünde değişimler görülmeye başlanmıştır. Yerel hükümet, sanat organizatörleri, çalışan kesim, firmalar ve odalar (Ticaret Odası gibi), eğitim kurumları, sosyal gruplar, sanatçılar biraraya gelerek kentin yeniden canlandırılmasını amaçlayan kültürel stratejiler çevresinde bilgi alışverişleriyle bir birleşme oluşturmaya başlamışlardır. Kültürün rolü, yapılaşmış çevre, kültür ve sanat endüstrisinin ekonomik getirileri, ulusal ve uluslararası platformda kentin yeniden canlandırılması olarak tanımlanmaktadır (Lovatt ve

O'Connor'a göre kültür, bütün bunları kapsamalıdır; ancak unutulmamalıdır ki kent için daha önemli olan kentteki insanların yaratıcılığı ve becerileridir (Lovatt ve O'Connor, 1995).

Kültürel olarak canlı ve açık mekânlar olan kent merkezlerinin yeniden canlandırılması için geliştirilen stratejiler, insanların değişen ihtiyaçlarına ve isteklerine cevap vermelidir. Bu nedenle bu stratejilerin, mekanların geniş kitlelere ve gruplara nasıl maksimum kullanım alanı sağlayacağını ve kentte kültür üretiminin, dağıtımının ve tüketiminin yerel ve küreselin yeni etkileşimiyle nasıl düzenleneceğini anlayarak başlamak gerekmektedir (Lovatt ve O'Connor, 1995).

"Yaşayan kentin" tanımı, karma kullanım, canlılık, sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin çeşitliliği olarak ifade edilebilir. Kentler, ticaretin, yaratıcılığın, kültürün merkezidir. Aynı zamanda geleneği, kimliği, ülkeleri, kıtaları simgeler. Asıl önemli olan ise, kentlerin banliyö ya da küçük birer kasabaymış gibi planlanmaması ya da yönetilmemesidir. İyi kentlerin farklı kimlikleri ve karakterleri vardır. Günlük yaşamlarında ritim ya da nabzı vardır. Kentlerin kaosa ya da daha doğrusu hareketli sokak yaşamına ihtiyaçları vardır. Kent o zaman bir kent olma özelliğine bürünebilecektir (Montgomery, 1995).

1980 sonrası ve 1990 başlarında, kentlerdeki ekonomik faaliyetlerin çeşitlendirilmesi, kentin imajının ve kentsel yaşam kalitesinin arttırılması ve bu yolla kentler arası rekabette uluslararası sermayeyi çekebilmenin bir aracı olarak kültürle ilgili yatırım ve politikaları bir araç olarak kullanılmaya başlanmıştır (Özdemir, 2003).

Böylece, kültür ile ilgili stratejilerin kentlerin ekonomisini ve fiziksel yapısını yeniden canlandırılmasında önemli bir yeri olduğu anlaşılınca yeniden canlandırma stratejilerinde kültür eksenli projeler önem kazanmıştır.

Kültür eksenli dönüşüm projesine örnek olarak Ankara Dikmen Vadisi Projesi örnek olarak verilebilir.

1.Dikmen Vadisi Dönüşüm Projesi

Dikmen Vadisi Projesi, gerek örgütlenme ve planlama, gerekse yatırım büyüklüğü ve kaynak sağlama yöntemi açısından önemli bir kentsel dönüşüm projesidir. Proje, Ankara'nın önemli bir kentsel gelişme omurgası olan vadinin, kentsel ölçekte bir rekreasyon alanı ile birlikte ticaret ve kültür yatırımlarını içeren bir çekim merkezi

haline gelmesini ve bunu gerçekleştirirken de özellikle vadide yaşayan hak sahibi gecekondu sahiplerinin de katılımcı bir yöntemle proje içinde yer almalarını sağlamıştır. Proje, Ankara Büyükşehir Belediyesi, ilçe belediyeleri ve gecekondu sahiplerinin işbirliği ile yapılmıştır. Projenin amaçları:

- Ankara'da, 5 km uzunluğunda, bir rekreasyon alanı ile birlikte bir kültür ve eğlence koridoru yaratmak,
- Vadinin, 5.000 adet gecekondudan tamamen uzlaşma yolu ile arındırılmasını sağlamaktır (http://www.kentselyenileme.org/index.php/turkiyeden/17-dmen-vadprojes).

2.4.3 Sosyal eksenli kentsel dönüşüm

Sosyal eksenli dönüşüm; yoksul toplumlardaki sosyal koşullar, psikolojik ihtiyaçlar ve kişiler arası ilişkilerle ilgilenir. Karar verme sürecine daha fazla katılımı, grup içinde ve gruplar arasında güven ve işbirliği yaratılmasını, alanda özsaygı ve övünç duygularının oluşturulmasını ve kişilere farklılık korkularıyla yüzleşmelerinde ve sosyal, etnik, kültürel çeşitliliğin değerini anlama konularında yardımcı olmayı teşvik eder. Yoksul mahallelerdeki (İngiltere) geçmişi, 1960'ların sonlarına kadar uzanan, uzun bir sosyal program tarihi üzerine kurulmuştur (Turok, 2005).

2.5 Zayıf Kentsel Dönüşüm Parametreleri ve Başarılı Kentsel Dönüşüm Uygulaması için Yapılması Gerekenler

Zayıf kentsel dönüşüm uygulamalarının parametreleri şu şekildedir:

- Amacın açık olmaması
- Hedeflerin yeterince açık olmaması, gereğinden fazla kapsamlı olması toplumun beklentilerinin artmasına sebep olmakta ve fikir ayrılıklarının oluşması ile sonuçlanmaktadır. Bu durum, gerçekçiliği azaltmaktadır. Böylece dönüşüm girişimlerinin göstermelik ödünler olduğu düşünülmektedir.
- Merkezi yönetimin aşırı kontrolü
- Yerel çözümlerin bulunması için esnek bir anlayışın olması gerekmektedir. Bu da merkezi yönetimin politikasıyla doğrudan ilişkilidir. Merkezi

yönetimin baskıcı olması, yerel sorunlardan farklı olarak kendi çıkarları doğrultusunda maddi konulara öncelik vermesi yerelde baskı oluşmasına ve dönüşümün olumlu sonuçlanmamasına sebebiyet vermektedir.

- Yetersiz koordinasyon
- Merkezi ve yerel yönetim birimleri arasındaki koordinasyon eksikliği başarısız kentsel dönüşüm parametrelerinden biridir. Daha fazla yerel koordinasyona ve halk katılımına sahip olunması ve uzun vadeli bir anlayışın hakim olması gerekirken kısa vadeli ve küçük projeler sonucunda olumlu bir görüntü oluşmamaktadır.
- Tek boyutlu girişimler
- Fiziksel, sosyal ve ekonomik boyutların bir arada ele alınması göz ardı edilerek tek bir boyutta dönüşüm gerçekleştirilmeye çalışıldığında sınırlandırılan politikalar yine başarısızlıkla sonuçlanmaktadır.
- Mahallelere birbirinden kopuk bir şekilde yaklaşım
- Bölgeyi bir bütün olarak çevresiyle kapsamlı bir şekilde bütüncül olarak düşünmek yerine parçacıl sorun tanımlarıyla parçacıl projeler oluşturulmuştur. Bazı öncelikli alanlar belirlenerek sorunu çözmek yerine kötü damgası daha da pekiştirilmektedir.
- Yerel halkın potansiyeline aşırı derecede iyi niyetli yaklaşım (Turok, 2005).

Başarılı bir kentsel dönüşüm, fiziksel mekanının dönüşümünün yanı sıra sosyal gelişim, ekonomik kalkınma, ekolojik ve doğal dengenin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması ile birlikte kapsamlı ve bütünleşik bir yaklaşımla ele alındığında başarıya ulaşmaktadır. Ayrıca, kentsel dönüşüm ve yenileme süreçlerinin, planlama sürecinin olağan parçaları olarak ele alınması gerekmektedir. Ancak, yapılan uygulamalar kentsel dönüşüm projelerinin, bütüncül planlama yaklaşımı dikkate alınmadan kentlerin değer kazanmış ya da değer kazanmaya aday parçalarına yönelik olarak kurgulanması şeklindedir (Gül, 2008).

3. KIYI KAVRAMI VE KIYI ALANLARINDA DÖNÜŞÜM

3.1 Kıyı Tanımı ve Önemi

Kıyının sözlük anlamı, kara ile suyun birleştiği yerdir. Kıyı genel anlamıyla, karalarla denizleri birbirinden ayıran bir çizgidir. Kıyı mekanı, deniz hareketlerinin çeşitli etkenlere bağlı olarak kara parçası üzerinde meydana getirdiği şekillenmeler sonucunda oluşur (Paşalıoğlu, 1993).

3621 sayılı Kıyı Kanunu kıyıyı, "kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı" olarak ifade etmektedir.

Toplumların yaşayış biçimlerindeki değişmeler, kıyılardaki kullanım türlerini de değiştirmiştir. Genel olarak kıyılar, önce su ürünlerinden yararlanma ve ulaşım için kullanılmışlardır. Teknolojik gelişmeler, ulaşım, depolama nedenlerinden dolayı sanayi türü kullanımların kıyılarda yer almasını sağlamıştır. Aynı zamanda dinlenme amacıyla kıyıların kullanımı, kentleşme ve sanayileşmenin artması sonucu ortaya çıkmıştır (Paşalıoğlu, 1993).

Kamu, kıyıdan dolaylı ve dolaysız şekilde yararlanmaktadır. Dolaylı olarak yararlanma; sanayi, turizm, ulaşım gibi eylemlerin, üretimlerinin insan tarafından kullanılması iken, dolaysız olarak yararlanma; toplumun her kesimince, sınıf farkı, gelir düzeyi göz önünde bulundurulmaksızın dinlenme, eğlenme, sağlık, spor, vb. amaçlı kullanımdır (Paşalıoğlu,1993).

Kıyılardaki kullanım türleri:

- Ulaşım
- Savunma
- Sanayi ve Servisleri
- Gıda maddeleri kaynağı
- Hammadde kaynağı
- Enerji

- Atık Depolama
- Dinlenme, Sağlık, Eğlence olarak sıralanmaktadır (Paşalıoğlu, 1993).

Kıyı mekanları özellikle ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli bir rol üstlenmektedir. Ekolojik açıdan önemi; güçlü ve çoğu zaman denetimsiz kıyı gelişimi, kentsel genişleme ve yüksek popülasyon yoğunluğu nedeniyle deniz ve kıyı kaynakları sürekli bir baskı altında bulunmaktadır. Bununla birlikte sanayileşme ve bölgesel altyapı gelişimi, turizm ve ikinci konut baskısı, deniz yapıları ve deniz taşımacılığının gelişmesi rant uğruna düzensiz ve çarpık yapılaşmaların gelişmesini sağlamaktadır. Aşırı kullanım ve hızlı tüketim sonucu büyük baskı altında kalan kıyılarda, çarpık kentleşmenin yarattığı sosyal altyapı sorunları, su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması ve flora ile faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar, buralarda yer alan tarihi ve kültürel mirasın nüfus baskısı ve denetimsizlik yüzünden yok olması gibi kültürel kimlik sorunları, özellikle turizmden kaynaklanan mevsimlik nüfus artısı ile kamu hizmetlerinin yetersiz kalması, yasal düzenlemelerdeki eşgüdüm eksikliği, planlama yaklaşımı ve sürecindeki eksiklikten kaynaklanan örgütlenme ve planlama sorunları ortaya çıkmaktadır (Hill 2004; Bozkırlı, 2006; Yerliyurt, 2008).

Bir çoğu aynı zamanda liman kenti olan kıyı kentleri, 1970'lerden beri, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedeniyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 30 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olarak değerlendirilmektedir (Erkök, 2002; Yerliyurt, 2008).

Sosyal açıdan önemi; kent ile kıyı arasında tarih boyunca olagelen yakın ilişki kentin önemli bir simgesini oluşturmuştur. Her dönemde kıyılar, sahip olduğu önemli potansiyellerle hem toplum, hem de yabancı turistler ve tüccarlar için çekim kaynağı olmuştur. Su - kent ve çevresi arasında insan ve mal akışına dayalı ilişki günümüzde ise farklı dinamiklerin etkisiyle çeşitlenmiştir. Birçok büyük metropol, liman olmanın getirdiği üstünlüklere dayalı olarak kıyı boylarında gelişmiştir. Yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış, çok zengin aktivitelerin yer aldığı kıyılar kentler için önemli bir gelişim unsuru olmuştur. Kentsel kıyılarda yer alan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik değer, sosyal etkileşimleri de beraberinde tetiklemektedir.

Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, birbiri ile iç içe geçmiş insanların, aktivitelerin ve işlevlerin olduğu görülmektedir (Craig-Smith ve Fagence,1995; Yerliyurt, 2008).

3.2 Sanayinin Kıyıdan Çekilmesi

20. yüzyılın sonlarındaki teknolojik gelişmeler sonunda sosyal, ekonomik ve mekansal yapıdaki değişimler, kıyı alanlarında yer seçmiş olan endüstri alanlarının, limanlarla birlikte gelen depolama birimlerinin kentin çalışan diğer işlevleriyle içiçe olmaktan çıkıp ayrışmıştır. Bu dönemde, kıyılarda yer alan sanayi ve depolama gibi işlevler kıyı alanlarından çekilmeye başlamıştır. Bu işlevlerden sıyrılan kıyı alanlarında fizik mekanda değişimin yanında sosyal ve ekonomik yapılarda da değişimler gerçekleşmiştir.

Sanayi, liman ve limana dayalı alt birimleri kıyı ve kıyı çevresindeki kentsel alanlardan çekilmesi mekansal boşluk yaratmanın yanında istihdama dayalı bir göç sorunu da yaratmıştır. Kentin en önemli noktası sayılabilecek kıyı alanları ve çevresi terk edilmiş, boş ve ıssız alanlar haline dönüşmüştür. Kentsel kıyılardaki bu çekilme, terk edilen kıyı ve gerisindeki alanların yeniden geliştirilmesi için yeni fırsatlar doğurmuştur.

Kıyılar, endüstriden arınarak, ulaşım bağlantıları, rekreasyonel ve kültürel değerleri, yerleşim ve iş alanlarına olan yakınlığı nedeniyle yatırımcıların ilgisini çeken en önemli kentsel alanlar olmuşlardır. Endüstri alanlarının geri çekildiği kıyı alanlarında gerçekleştirilmesi gereken yenileme çalışmaları için kentsel dönüşüm önemli bir planlama uygulama aracı olmuştur. Kentsel dönüşüm çalışmalarıyla terkedilen kıyı alanları, konut, alanlarına, kamusal parklara, festival alanlarına, kültürel alanlara, eğlence ve turizm alanlarına dönüşmüştür. 1970'lerde Kuzey Amerika'da başlayan kıyı alanlarının yeniden ele alınma eğilimleri 1980'lerde Avrupa liman kentlerinde yaygın olarak görülmeye başlanmıştır. Bu alanları yeniden canlandırma hedefiyle oluşturulan kentsel dönüşüm yaklaşımları planlama disiplini içinde de kabul görmüş, ulusal ve yerel otoriteler tarafından da desteklenmiştir. Yeni ekonomik politikalar ve oluşumlar, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, kıyıların ekonomik potansiyeli ve buna karşılık dönüşüm süreçlerindeki maliyetler, bu politikalara hizmet eden pazara dayalı planlama yaklaşımları, gibi faktörler, süreç içinde uygulanan kentsel dönüşüm

modelleri üzerinde çeşitlilik yaratmış ve farklı organizasyonları da beraberinde getirmiştir (Yerliyurt, 2008).

Tez çalışması kapsamında ele alınan Haliç Kıyılarına bakıldığında; Haliç, yüzyıllar boyu İstanbul'un en güzel eğlence ve mesire alanı olmuştur. Haliç'in gelişmesinde etrafındaki toprakların verimliliği, doğal güzelliği, su ürünlerinin bolluğu, deniz-kara ulaşımına çok uygun olması ve kullanışlı bir iç limanının bulunması gibi cazip özelliklerinin büyük rolü olmuştur. İstanbul'un doğal bir limanı olan Haliç, ayrıca zamanının en önemli ticaret merkezi olarak kullanılmıştır (Eroğlu ve diğerleri, 2003).

Haliç, 1950'lerden günümüze kadar sanayi atıklarının, kanalizasyon sularının, mezbaha artıklarının etkisi altında doğal niteliğini kaybeden bir çamur birikintisi halini almıştır. Tarihte halkın rekreasyon gereksinimlerine geniş ölçüde yanıt veren Haliç kıyıları, derelerin getirdiği maddeler ve sanayi artıklarıyla dolarak, geniş yerleşim alanlarının ve sanayinin de etkisiyle halkın kullanımlarını ortadan kaldırmıştır .

Çizelge 3.1 : Haliç'in tarihsel süreç içinde kimliği (Önem&Kılınçaslan, 2005).

Doğal, Tarihi ve Kültürel Kimlik		
Bizans Dönemi (İ.Ö.395-1453)	Osm. Dönemi(1453-1923)	Cumh.Dönemi(1923-)
Doğa	Camiler	Sanayi
Doğal bir liman	Silüet Etkisi	Gecekondu
Surlar	Sadabad Mesire	Kirlilik
Yerleşim Bölgesi	Farklı Kültürler	Kentleşme
Kilise ve Sinagoglar		

3.3 Kıyı Alanlarında Kentsel Dönüşüm Yurtdışı Uygulama Örnekleri

Sanayileşmenin başlamasıyla, sanayi alanlarının kıyıda yer seçimi süreci başlamıştır, bunu takip eden süreç ise sanayisizleşme ile sanayi tesislerinin kıyıdan ve kentten desantralizasyonu olmuştur. Sanayinin ettiği alanlar işlevsizleşmiştir, bunun sonucunda bu alanlarda dönüşüm ve yeniden işlevlendirme süreci başlamıştır.

Çalışmanın bu bölümünde yurtdışında kıyı alanlarında uygulanmış bazı örnekler anlatılacaktır. Bu örnekler; Londra, Liverpool, Barselona, Bilbao, Hamburg, Guangzhou-Pearl Nehri, Indianapolis'te gerçekleştirilmiş olan projelerdir.

3.3.1 Londra Dok Alanları dönüşüm projesi

Londra'da büyük bir çoğunluğu kamu arazisi olan limanlar bölgesinde 1980'li yıllarda kamu özel sektör işbirliği ile başlatılan en büyük dönüşüm projesidir. Proje, etaplar halinde, ticaret, ofis alanları, konut ve kamu yatırımları içeren uluslararası yatırımcıları da kapsayan bir projedir. Merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Proje bütününde bir ticaret bölgesi olarak düşünülen proje uluslararası yatırımcıların da gelebileceği büyük ölçekli bir proje olarak kurgulanmıştır (Özdemir, 1998). Proje alanı 22.000.000 metrekaredir. Projenin amaçları:

- Kent merkezinin uluslararası bir ticari merkez haline dönüştürülmesi,
- Projenin, bir arazi ve proje geliştirme mantığı içinde serbest piyasa koşulları içinde gerçekleşmesinin sağlanması,
- Planlama, tahsis, kamulaştırma ve pazarlama vb. gibi kamu yetkilerinin tek elde toplanması,
- Ekonominin ve iş olanaklarının canlandırılmasıdır.

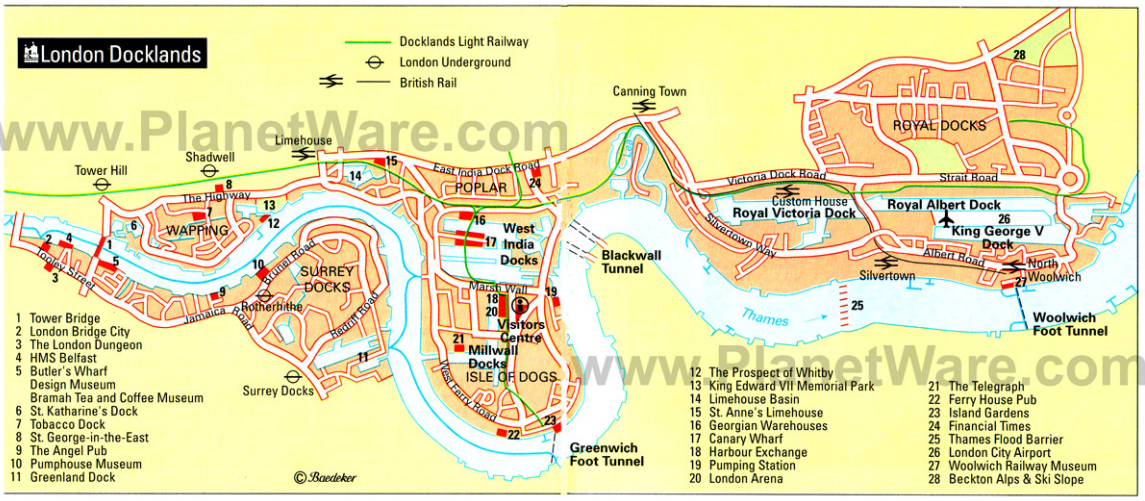
Bu amaçlar doğrultusunda geliştirilen stratejiler:

- Ulaşım alternatiflerinin geliştirilmesi
- Raylı sistem ile oluşturulan bölgeye toplu taşıma imkanlarının artırılması
- Karayolu yatırımların artırılarak bölge ile olan bağlantıları güçlendirilmesi
- Bölge içinde büyük hava alanlarının işlevini yerine getirebilecek kadar kapsamlı küçük bir havaalanı inşaat edilmesi
- Mevcut yapılara uygun işlevlerin getirilmesi
- Kamusal alan ve rekreasyon bağlantıların kurgulanması
- Kent ile bütünleşik mekanların oluşturulması
- Deniz yolu ile ulaşımların geliştirilmesi
- Değer belirleme çalışmaları yapılarak bölgede değişen ekonomik değerlerin belirlenmesi olmuştur.

Londra Dok Alanları Kentsel Dönüşüm Projesi örgütlenme modeli şu şekildedir: Limanları geri dönüştürme çabaları 1980'de başlamış, ancak çoğu planın çizim masasından öteye gitmesi yaklaşık on yılı, geri dönüşümün tam etkisini göstermesi ise başka bir on yılı bulmuştur. Durum, mal sahiplerinin sayıca çokluğu nedeni ile karmaşıklaşmıştır. Bunu çözmek adına, 1981'de London Docklands Development Corporation (LDDC) kurulmuştur. LDDC, bölgenin gelişim ve planlama otoritesi olarak tayin edilmiştir. Bölgeye olan talebi arttırmak adına, 1982 yılında bu bölgede iş yerleri mülk vergisinden muaf tutulmuş, yatırımcılar sadeleştirilirmiş planlama ve sabit yatırımlar açısından teşvik edilmiştir. Bu, dok alanlarında yatırım yapmayı cazip bir fikir haline getirmiştir (Özdemir,1998) .

LDDC, tartışmalara da neden olmuştur. Tartışmalar arasında, erişilebilir yerine lüks yatırımlara yer vermesi ve yerel halkın ihtiyaçlarını karşılamaması vardır. Yine de, bölgedeki fark edilir değişikliğin merkezinde LDDC vardır ve 1998 yılında, Dok alanları bölgesinin kontrolü ilgili yerel otoritelere geri verilerek LDDC tasfiye edilmiştir (Erdoğan, 2005) .

Eski liman bölgesindeki projenin sonunda, kıyıdaki fonksiyonlar; konut alanları, alışveriş tesisleri, kültür tesisleri, eğlence-dinlenme alanları, yeşil alanlar, müzeler, olmuştur.



Şekil 3.1 : Londra Dok alanları dönüşüm projesi

3.3.2 Liverpool dönüşüm projesi

Liverpool limanlarının gelişimi 18.yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Liverpool'da 1970'lerden günümüze %50 azalan endüstri faaliyetleri, bu projenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Dönüşüm, tersanelerde, depo alanlarında ve tarihi kent

merkezinde gerçekleştirilmiştir. Bu alanlar, kültür, eğlence ve marina alanlarına dönüşmüştür. Dönüşümde, İngiltere genelindeki benzer dönüşüm projelerini organize eden kurumlar ile MDC (Merseyside Development Corporation) etkin olmuştur.

Liverpool eski liman alanının dönüşüm projesidir. Bu proje aracılığıyla, Albert Dok, yeni bir marina, çalışma parkı (business park), konut, ticari ve eğlence kullanımlarının geliştirilmesiyle canlandırılmaya çalışılmıştır (Moore, 1990).



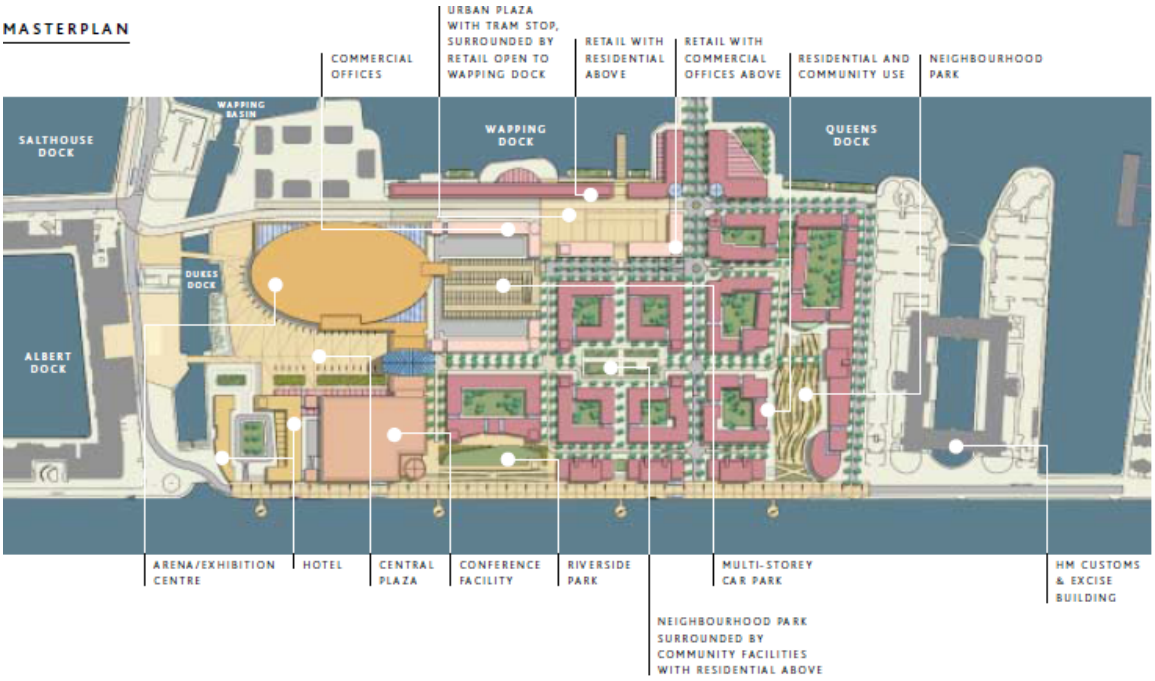
Şekil 3.2 : Liverpool Dok alanları dönüşüm projesi genel görünüm (http://www.liverpoolvision.co.uk/Docs/)'tan alınmıştır.



Şekil 3.3 : Liverpool Dok alanları dönüşüm projesi (http://www.liverpoolvision.co.uk/Docs/)'tan alınmıştır.



Şekil 3.4 : King's Waterfront dönüşüm projesi
(http://www.liverpoolvision.co.uk/Docs/)'tan alınmıştır.



Şekil 3.5 : King's Waterfront master planı
(http://www.liverpoolvision.co.uk/Docs/)'tan alınmıştır.

Dönüşüm projesinde, 97 hektarlık alan konut-ticaret fonksiyonlarını, 48 hektarlık alan rekreasyon ve açık alan fonksiyonlarını içermektedir. Dönüşüm kapsamında ayrıca 13,5 hektarlık mevcut konut-ticaret alanı iyileştirilmesi ile tarihi Albert Dok'un restorasyonu da bulunmaktadır (Kılıç, 2008).

Liverpool Vision; Liverpool merkezinin yeniden canlandırılmasını gerçekleştirmek için kamu ve özel sektörü bir araya getirmek amacıyla kurulmuş bağımsız bir şirkettir. Liverpool Vision'ın başlıca ortakları; Liverpool Şehir Konseyi, Northwest Development Agency ve English Partnerships'tir. İngiltere'nin ilk kentsel

rejenerasyon şirketi olan Liverpool Vision 2000 yılında, kent merkezinin yeniden gelişimine rehberlik etmesi için Stratejik Rejenerasyon Çerçevesi (SRF)'ni ortaya koymuştur. Liverpool Vision'un amacı; Avrupa'dan ve hükümetten de aldığı kaynakla yeni yatırımları çekmek ve yeni iş imkanları yaratmaktır (Kılıç, 2008).

Eski liman alanının fonksiyonları, kamusal açık alanlar, konut alanları, oteller, konferans salonları, ofis alanları olarak değiştirilmiştir.

Kings Waterfront Kentsel Dönüşüm Projesi:
Liverpool limanlarının gelişimi 18.yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Kings Dok, Liverpool Güney Limanlarının, 14.6 hektarlık alana sahip bir kısmıdır. Albert Dok'larının güneyinde, Dukes Dok, Wapping Dok ve Queens Dok'larının kuzeyinde konumlamıştır **(**http://www.liverpoolvision.co.uk/Docs/). 1898 yılına kadar, Kings Dok, tütünlerin depolandığı hangarlarla dolu bir alandır. Kings Dok, 1898'de yeniden inşa edilmiştir ve 1972 yılına kadar taze meyve depolama alanı olarak kullanılmıştır. 1972 yılında işlevsizleşen dok alanı, kent merkezinde atıl kalmıştır. Alan, English Partnerships'e aittir. 1980 yılından proje başlangıcına kadar alan, otopark ve özel günlerde gösteri alanı olarak kullanılmıştır (Kılıç, 2008).

Kıyı alanı yenileme projesi, kent merkezinin güneyindeki Boal Rıhtımları'nın yeniden geliştirilmesi için önemli bir adım olmuştur. Bu kıyı alanı yenileme projesi, King's Lynn ve Batı Norfolk Kent Konseyleri için öncelikli bir proje olmuştur. Projede, nehir kıyısında yürüyüş yolları, kamusal açık alanlar, bisiklet yolları, toplu taşıma araç alanları, marina, konutlar, perakende ve ticaret alanları, oteller yer almaktadır. Proje için kent konseyi, kamu-özel sektör ortaklıklarıyla 2008-2009 yılında çalışmıştır ve proje 2009 yılında tamamlanmıştır (http://www.westnorfolk.gov.uk).

3.3.3 Barselona dönüşüm projesi

Barselona kentinin kuzeydoğusunda kalan ve Olimpiyatlar'dan önce yenilenmesine karar verilmiş olan Poblenou Bölgesi'nde gerçekleştilmiş olan yenileme projesi, Universal Forum of Cultures 2004 organizasyonu dolayısıyla gündeme gelen Diagonal Mar, Besòs alanı ve Poblenou bölgesinden oluşmaktadır. Proje, kent dokusunun dönüşümünde önemli bir rol oynamıştır. Projenin gerçekleştirilmesinde, 1888 ve 1929 Uluslararası Sergileri, 1952 Eucharistic Kongresi, 1992 Olimpiyat Oyunları ve 2004 Universal Forum, önemli rolleri vardır. Bir kıyı kenti olan

Barselona, 1980'lerden sonra denize sırtını dönmüş, 1992 Olimpiyatları ile tekrar denize doğru yönelmiştir.

1992'de başlayan kıyının yeniden kullanım süreci, Poblenou yenileme projesinin yolunu açmıştır. 4 kilometrelik bir kıyı şeridine sahip olan Poblenou, demiryolları ve endüstri yapıları ile denizden kopmuş olmasına rağmen Olimpiyat Köyü'nün tasarımı ile birlikte bölgeye marina inşa edilmiş ve sahiller düzenlenmiştir. Bu değişimle birlikte, daha önceden endüstri bölgesi olan Poblenou'nun ilk defa iş ve konut alanı olarak potansiyeli öne çıkmıştır. Forum 2004 kapsamında projesi ele alınan Diagonal Mar, 214 hektarlık, Olimpiyat Köyü'nün yaklaşık 5 katı bir alana yayılmaktadır. Bu proje kapsamında, atıksu arıtma tesisi, katı atık sınıflandırma/geridönüşüm fabrikası, termal güç istasyonu gibi önemli altyapı sistemlerinin de renovasyonu gerçekleşmiştir(http://www.arkitera.com/g67kentseldonusum.html?year=2008&aID=804&o=803).



Şekil 3.6 : Barselona Poblenou dönüşüm projesi

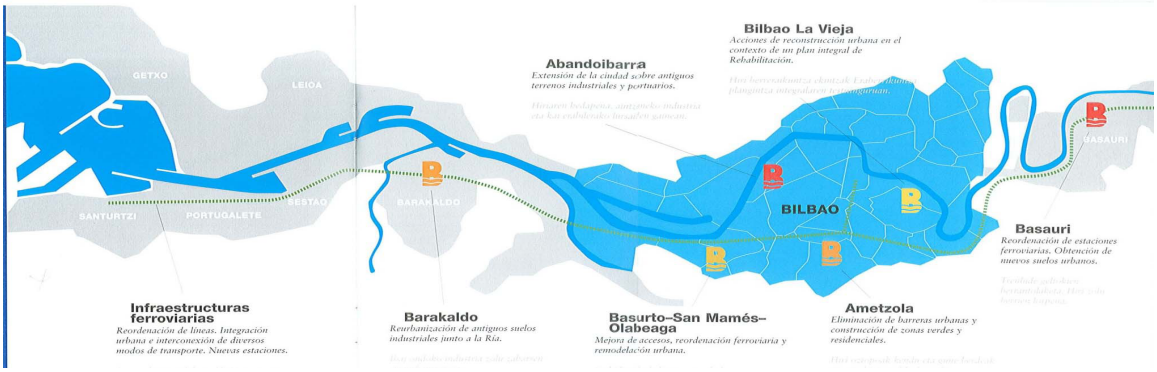
Kent dışına kaydırılan endüstri yapılarından sonra, Poblenou'nun yeniden işlevlendirilmesi için Genel Metropolitan Plan hazırlanmış ve daha önceden endüstri bölgesi 22a olarak adlandırılan bölgede, karma kullanım amaçlanan 22@ adlı yeni bir alt-bölge tanımlanmıştır. 22@ projesinde, enformasyon ve iletişim teknolojilerine yönelik bir yapılanma gerçekleşmiştir. Bir milyon metrekareden fazla endüstriyel alan; konut yapıları, parklar, kamusal tesislerden oluşan bir merkeze dönüşmüştür. Barselona Şehir Konseyi tarafından tasarlanan 22@ kentsel projesinin önerisinde, konutlar, modern endüstri yapıları, ofisler, mağazalar ve otellerden oluşan karma fonksiyonlu bir bölge düşünülmüştür. Poblenou'nun kentsel ve ekonomik dönüşümünü ise yeni kurulan bir şirket yürütmüştür, bu kapsamda şirket; proje planlama, yönetim ve uygulaması; altyapının, kentsel servislerin ve kamusal mekanların planlama, geliştirme, tasarım, inşa ve yönetimi ile bu endüstriyel üretim alanlarının ulusal ve uluslararası gelişiminden sorumlu olmuştur (http://www.arkitera.com/g67kentseldonusum.html?year=2008&aID=804&o=803).

Şekil 3.6'da Barselona Poblenou Dönüşüm Projesi görülmektedir.

3.3.4 Bilbao dönüşüm projesi

Kentin kıyı kesiminde işlev gören ağır endüstri, gelişen teknoloji karşısında rekabet gücünü yitirmesiyle çökmüştür. Alan, fabrika ve tersanelerin kapanması sonucu köhneme sürecine girmiş geniş boş alanlar halini almıştır. Sanayisizleşme, kent kimliğinin değişimini zorunlu kılmış ve bu yönde kentsel dönüşüm projeleri geliştirilmiştir. 14. yüzyılda kurulan Bilbao kenti 16. yüzyıl boyunca, Bask Bölgesi'nin ana limanı olmuştur. 19. yüzyılda Bilbao'da gemi inşaası, demir çelik endüstrisinin gelişmesiyle, Bask Bölgesi'nin başkenti olmuş ve ilk demiryolu inşa edilmiştir. 20 yüzyılda endüstriyel aktivitenin gelişmesine paralel olarak binlerce göçmen herhangi bir planlama anlayışına bağlı olmaksızın kentin yeni bölgelerine yerleşmesi sonucu kent hızla büyümüştür. 1970'lerde kentteki endüstri altyapısı, kendini geliştiremeyerek, çöküş sürecine girmiştir (Kılıç, 2008).

1987 yılında 1. Genel Kentsel Plan kapsamında Abandoibarra ve Ametzola Bölgeleri, kentsel gelişim için fırsat alanları olarak tespit edilmiştir. Sanayisizleşmeden etkilenmesi, nehir kıyısında ve kentin merkezinde olmasından dolayı dönüşümler, ilk olarak Abandoibarra Bölgesinde başlamıştır (Kılıç, 2008).



Şekil 3.7 : Bilbao Dönüşüm Projesi (www.bizzkaia.com)'dan alınmıştır.



Şekil 3.8 : Bilbao dönüşüm projesi öncesi ve sonrası (www.bilbao.net)'ten alınmıştır.



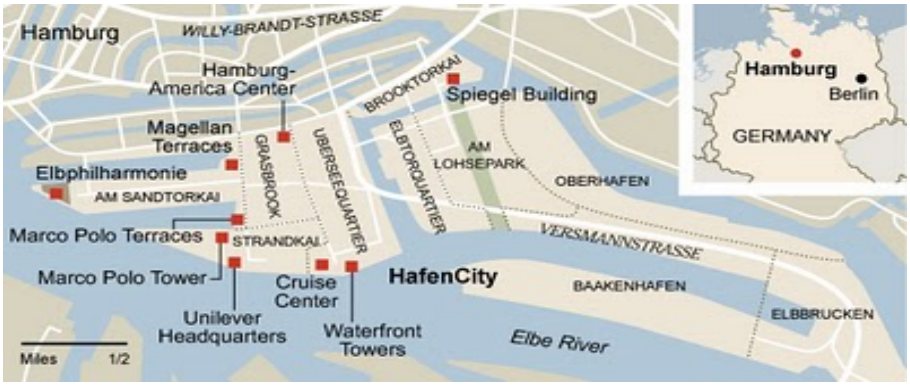
Şekil 3.9 : Bilbao Dönüşüm projesi sonrası (Kılıç, 2008)'den alınmıştır.

Abandoibarra proje alanı, Bilbao'nun tarihi kent merkezini kapsamaktadır. Bilbao'nun ilk gelişim yeri olan şehir merkezi, uzun süre sanayi ve liman alanı olarak kullanılmıştır.

Yaklaşık 35 hektar büyüklüğündeki alan, yaşanan ekonomik kriz ile 1970'li yıllardan itibaren boşalmaya başlamıştır. Bilbao kenti için tasarlanan stratejik planın bir parçası olarak 1993 yılında yarışma açılmıştır. Yarışmayı Arjantin asıllı Amerikalı mimar Cesar Pelli kazanmıştır. Pelli yaptığı planlama çalışması sonucu bu bölgeye, hizmet, kültür ve ticaret alanları, prestij konut alanı, iş merkezi ve rekreasyon alanları önermiştir.

3.3.5 Hamburg Hafencity dönüşüm projesi

Proje, kıyıya bağlı gelişmiş bir sanayi alanında gerçekleştirilmiştir. Hafencity, Hamburg'un merkezi limanı üzerinde, Elbe Nehri kıyısındadır. Toplam proje alanı 155 hektardır. Alanın %30'unu su yüzeyi oluşturmaktadır. Geriye kalan % 70'lik alanını ise yapı alanları oluşturmaktadır. Proje, 1997 yılında başlamıştır, bitimi ise 2013 yılı olarak öngörülmüştür. Projeyi kent Konseyi, 1997 yılında hazırlamıştır. Proje alanındaki 100 yıldır kullanılan depo alanları, konser salonları, oteller ve konut alanları olarak yeniden işlevlendirilmektedir (http://urbanregeneration-kjk.blogspot.com/2010/07/hamburg-germany.html).



Şekil 3.10 : Hamburg Hafencity dönüşüm proje alanı (http://urbanregeneration-kjk.blogspot.com)'den alınmıştır.



Şekil 3.11 : Hamburg Hafencity dönüşüm projesi (www.skyscrapercity.com)'den alınmıştır.

3.3.6 Guangzhou-Pearl Nehri dönüşüm projesi

Guangzhou kenti kentleşme hızı dünyadaki her yerden çok daha fazla olan Pearl Nehri deltasının merkezinde yer alır. Burası dünyadaki birçok endüstriye ev sahipliği yapar. Burada endüstrileşmiş bölgeye doğru hızlı bir dönüşüm olmuştur. Bu dönüşümün sonunda kentte arazi kullanımı ve çevresel kaynaklar açısından emsalsiz bir baskı sistemi oluşturulmuştur. Bu baskıya karşılık olarak devlet burada bölgesel bir planlama sahası oluşturmuştur. Böylece deltanın gelişimi daha iyi koordine edilecektir. Bunun sonucunda kentin güneydoğusunda 37 hektar olan bölgede 65 kilometre uzunluğundaki Pearl Nehri boyunca tarım alanları, köyler, tarihi bölgeler ve adalar oluşturulmuştur (Sasaki, 2002).

Projenin hedefleri şunlar olmuştur:

• 21. yüzyıl için sürdürülebilir kent yaratmak üzerine hedeflerin belirlenmesi,

• Nehir, dağ, orman ve çeltik ekosistemlerinin birbirleriyle bağlantılı, dünyanın en büyük ekolojik koridorunu oluşturmak ve bunu sunmak,

• Nehir kenti olgusunu, Pearl River ve çevresindeki nehirleri kullanarak geliştirmek ve yaymak,

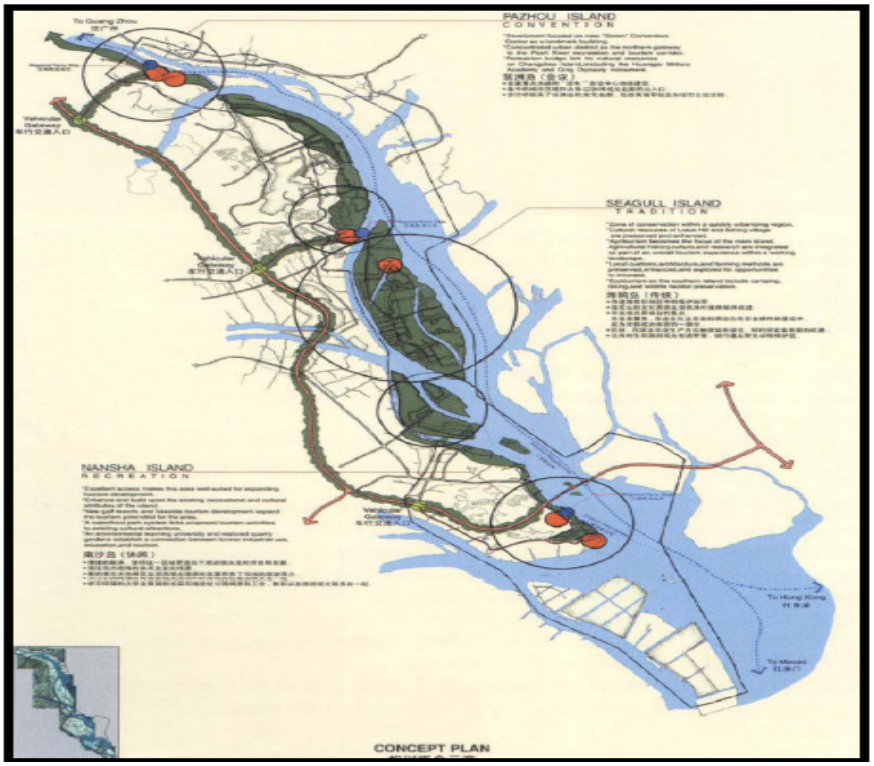
• Tarımcılık ve kent arasındaki ortak yaşamı teşvik etmek,

• Geleneksel çeltik, balık çiftlikleri, su yolları ve nehir boyunca uzanan yerleşim alanlarının bütünlüğünü ve önemini vurgulamak,

• 21. yüzyıl endüstrisi için yeni bir merkez yaratmak, buradaki ekosistem üzerine araştırmalar yapabilecek ve bunları kullanabilecek şirketleri buraya çekmek,

• Dünyanın birinci botanik bahçe ekosistemini ve su ekosistemini yaratmaktır (Epöztürk, 2004).

Projenin örgütlenme modelinde kamunun önderliğinde bir kentsel dönüşüm görülmektedir. Projenin içeriği, yeni gelişim bölgesi, turizm bölgeleri, tarım alanları, kültürel ve tarihi bölgeleri birbirine bağlayan yeşil akslar, kamusal ulaşımı sağlayacak çekecek metro, otobüs, feribot yolları ve yeni endüstri alanlarından oluşmaktadır.



Şekil 3.12 : Guangzhou Pearl Nehri dönüşüm projesi (Demirsoy, 2006)'dan alınmıştır.

3.3.7 Central Indianapolis nehir kıyısı projesi

Proje, Amerika Indianapolis kentinde Whiteriver Nehri'nin kentle ilişkisini sağlamak amacıyla Whiteriver State Park içinde bir alanda gerçekleştirilmiştir. Bu proje, nehrin kentsel erişimlerini, bütünleşmiş bir açık mekan sistemine dönüştürmektedir. Kentin iş alanlarında esas canlandırma, 1970'lerde başlamıştır. Yeni gelişmeler ve korumalar, hızını azaltmadan devam etmiştir (Kılıç, 2008).

Whiteriver State Park, Indianapolis kent merkezinde kurulmuştur ve kentin tek bölge parkıdır. Park, kültürel, eğitim ve rekreasyonel aktivitelerin yapılabildiği bir alan olmuştur.



Şekil 3.13 : Central Indianapolis dönüşüm Projesi (Kılıç, 2008)'den alınmıştır.



Şekil 3.14 : Central Indianapolis dönüşüm projesi (Kılıç, 2008)'den alınmıştır.

Kent boyunca akan Whiteriver Nehri'nin şekillendirdiği 15 kilometre uzunluğundaki koridorun master planını Sasaki Associates gerçekleştirmiştir.

Park içinde; hayvanat bahçesi, bahçeler, beyzbol parkı, müzeler, tiyatro salonu, askeri park, bisiklet yolları, amfitiyatro yer almaktadır.

Projenin amacı; Indianapolis'te uzun zamandır ihmal edilmiş bir kentsel kaynak olan Whiteriver Nehri çevresinde projeyle bu çevreye ait kültüre, tarihe ve topoğrafyaya

uygun bir peyzaj formu yaratılmıştır. Bu kamusal mekan planlaması, tasarımı ve konstrüksiyonu: tiyatro, hayvanat bahçesi, müze, beyzbol parkı eklemeleriyle nehir kıyısı tasarımının gelişimini desteklemiştir.

Yapılan planla, kent merkezi ve nehir arasında bağlantı kuran açık mekanlar oluşturulmuştur. Yeni oluşturulan kamusal mekanlar, kanal bölgesinde ve nehir kıyısına komşu alanlarda da kentsel, ticari ve rekreasyonel gelişmeleri tetiklemiştir.

4. HALİÇ KIYI ALANI

4.1 İstanbul İçerisinde Haliç

Haliç'in coğrafi konumu, bölgenin başlı başına bir imaj öğesi olmasını sağlamaktadır. Haliç Asya ve Avrupa kıtalarını ayıran İstanbul Boğazı'ndan kuzeybatı yönünde girinti yaparak, Avrupa yakasında Beyoğlu ve Kağıthane ile Eminönü, Fatih ve Eyüp'ü ayırmakta, böylece herkesin aklında kalan bir konuma sahip olmaktadır.

Haliç, Çatalca Yarımadası'nın güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde, İstanbul yakası ile Beyoğlu bölgelerini birbirinden ayıran Haliç; Eminönü ve Galata'yı birleştiren Galata Köprüsü'nden itibaren başlar, içeriye doğru darlaşır ve Alibeyderesi ile Kağıthane deresi dolaylarında son bulur (Serdaroğlu, 1955).

Haliç, günümüzden 7000 yıl önce Kağıthane Deresi ile Alibeyköy Deresi'nin kesiştiği bölgeler ile İstanbul Boğazı'ndan gelen deniz sularının birleşmesiyle oluşmuştur. Toplam uzunluğu 7.5 km'ye yakın olan Haliç, Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin karada birleştiği uç noktadan kuzeybatı ile güneydoğu yönünde kıvrılarak İstanbul Boğazı'nın Sarayburnu Tophane kıyılarına kadar uzanmaktadır. Haliç'e, kentin iç kısımlarına doğru bir boynuz biçiminde kıvrımlar oluşturarak ilerlemesi nedeniyle, ilkçağda "Altın Boynuz" ismi verilmiştir. Haliç'in en geniş yeri Cibali ile Kasımpaşa arasında yaklaşık 700 metredir. Derinliği ise başlangıç kısmında 1-2 metre, boğaz girişinde 60 metreyi bulmaktadır. Dibi ise derelerin sürükleyip getirdiği kum, topraklar ve kent atıkları yüzünden yoğun bir çamurla örtülüdür). Bazı yerlerde bu çamur birikmeleriyle adacıklar meydana gelmiştir (Eroğlu ve diğerleri, 2003).

Haliç'in bugünkü yerleşimini kıyıya dik gelen vadiler ve tepeler oluşturmaktadır. Haliç kıyılarına doğru eğimli olan arazideki semtler İstanbul (Tarihi Yarımada)ve Beyoğlu olarak ayrılmaktadır.

Haliç bölgesini oluşturan ilçeler Eyüp, Kağıthane, Eminönü, Beyoğlu ve Fatih ilçeleridir. Bu ilçelerden Eminönü ve Fatih Suriçi, Eyüp ve Kağıthane Surdışı, Beyoğlu ise Galata Bölgesi'ni oluşturmaktadır. Üsküdar ile birlikte bu ilçeler, eski İstanbul'u oluşturmaktadır. Haliç'e bakan yamaçlardaki manzara noktaları, rekreatif amaçlı kullanım potansiyeli taşımaktadır. Bu manzara noktaları; Kuzey Haliç ve Eyüp sırtlarıdır.

4.2 Haliç Tarihi

Haliç İlkçağ'da, kıyılarındaki koylarla bir liman görevi yapmakta ancak o çağın ihtiyaçları ve ölçülerine göre fazla geniş ve derin olduğundan dolayı tam bir liman olarak kullanılmamıştır. O dönemlerde Haliç, yalnızca verimli ve korunaklı bir deniz olmaktadır. Ortaçağ'a gelindiğinde Haliç, Akdeniz ve Yakındoğu'nun önemli ve hareketli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. 11. yüzyıldan itibaren Bahçekapı' dan Unkapanı'na kadar olan kısımda Yakındoğu'da deniz yoluyla ticaret yapan İtalyan sitelerinin ayrı ayrı bölgeleri sıralanmaktadır. Bu ticaret merkezleri Venedik, Amalfi, Pisa ve Cenova' ya ayrılmıştır (Eyice, 2001).

Osmanlı Dönemi'nde deniz tesisleri Galata surlarının dibindeki Azapkapı dışından Haliç'in yukarılarına doğru genişlemiştir. Haliç'in kuzey kıyısında Galata'dan Hasköy' e kadar sıralanan denizcilik tesisleri Osmanlı donanmasının ikmal, bakım ve bir ölçüde de yapım merkezi olmuştur. Devlet donanma tesislerinin Bizans döneminde genellikle Haliç'in boş olan yukarı kıyısında imkan sağlanmasına karşılık ticaret merkezleriyle sivil gemicilik Haliç'in güney kıyısında gelişmiştir. Kuzey kıyıda gelişen denizcilikle ilgili kuruluşlardan biri de Sanayi Müzesi'ne dönüştürülen Lengerhane' dir (Eyice, 2001).

16. ve 17. yüzyıllar İstanbul'un en parlak dönemleri olmuştur. Bu yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin yükselişi başkente açıkça yansımıştır. Halkın büyük bölümü sur içinde barınmakla birlikte, kent Galata ve Pera, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi boyunca hızla yayılmış, Aksaray ile Topkapı çevresine ve Kocamustafapaşa'ya bu dönemde yerleşilmiştir. Galata, Eyüp ve Kasımpaşa yoğun yerleşme alanları olmuştur. Yeni kiliselerin yapılması ve elçiliklerin açılmasıyla Galata, kendi surlarının dışına taşarak Pera yönünde gelişmiştir. Kent bu yüzyıllarda çevresine yayıldığı gibi, büyük ölçüde de imar görmüştür. Haliç'e bakan tepelere yapılan görkemli yapı ve camiler kentin görünümünde önemli değişikliklere neden olmuştur.

Türk döneminde bir liman, ticaret ve gemi tezgahları bölgesi, ticaret ve savaş gemilerinin demirleme yeri olan Haliç, bununla birlikte özellikle üst kesimlerinde şehir halkının açık hava, yeşil alan ihtiyacını da karşılayan bir bölge niteliğinde olmuştur. 20. yüzyılın başlarında ünlü mesire yeri olan Kağıthane Deresi'nin uzantısında ve Alibeyköy Deresi ile birlikte Haliç'e kavuştukları kıyılarda pek çok yalı ve köşk yapılmış, böylece Haliç'in yukarı kesimleri Boğaziçi'ni andırır hale gelmiştir. Türk döneminde İstanbul'un limanı durumundaki Haliç'in güney kıyısında Eminönü'nden Ayvansaray' a doğru yoğun bir yerleşme gelişmiştir (Eyice, 2001).

17. yüzyıl sonunda Batılı yaşam biçimi özellikle, kent nüfusunun yüzde 40'ını oluşturan Müslüman olmayanların yaşadıkları kesimlerde benimsenmeye başlamıştır. Haliç, Lale Devri'nde İstanbul'un en önemli mesire yeri olarak önem kazanmıştır (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

Eminönü-Unkapanı arası daha çok gemilerin boşalttığı mallar ile ilgili olarak bir ticaret bölgesi haline gelmiş ve bu merkez Eminönü-Tahtakale kesiminde yoğunlaşmış ve kuzeye doğru yayılmıştır. Haliç'in Türk döneminde güney bölümü ticaret ve gemicilik merkezi kuzey kesimleri sayfiye yeri olmuştur (Eyice, 2001).

Haliç'in karşılıklı iki kıyısı, eski İstanbul'un yüzyıllar boyunca en hareketli yerleşim merkezlerinin arasında yer almıştır. Eyüp, daha çok sadrazamların, şeyhülislamların ve önemli mevkileri işgal eden devlet adamlarının yaşadığı bir semt olmuştur. Mistik karakteriyle köklü bir geçmişi yaşatmıştır (Tutel, 1998).

Haliç kıyılarının en büyük talihsizliği yerleşimin kuzey rüzgarlarına açık oluşudur. Konumu itibariyle su kıyısında başlayan bir yangın bu rüzgar yardımıyla hızla Marmara yönüne doğru ilerleyebilmektedir. Bu sebeple tarihte Haliç'te çıkan yangınlar pek çok tarihi yapıya zarar vermiş hatta yok etmiştir.

Kasımpaşa, Camialtı, Taşkızak, Aynalıkavak önleri, Sütlüce'ye kadar, tersaneleri, humbarahaneleri, lengerhaneleri, havuzları, kızakları, fabrikaları, kaptan-ı deryalık sarayı, hatta zindanlarıyla Osmanlı donanmasının kalbinin attığı çok önemli bir denizcilik merkezi olmuştur (Tutel, 1998).

"Galata, dünyanın yedi ikliminden Osmanlı pahtiyatına yelken açan gemilerin, güvenli sularına demirlediği bir liman şehriydi. Türlü dinden, çeşitli milletlerden gemiciler buradan karaya çıkarlar; meyhanelere hep buradan dağılmaktaydılar. İçkinin, eğlencenin en alası sanki Galata'ya mahsustur" (Tutel, 1998).

19. yüzyılda Rami, Halıcıoğlu, Taksim, Maçka, Gümüşsüyü ve Harbiye İstanbul'un belli başlı semtleri olarak ortaya çıkmıştır. Boğaz'ın Avrupa Yakası'nda yer alan yerleşmeler birbirleriyle birleşirken, Asya yakasındaki Üsküdar, Kadıköy'e doğru gelişmiştir. Kadıköy ise Kurbağalıdere'ye doğru yayılmış, Kızıltoprak, Kalamış, Fenerbahçe, Erenköy gibi semtler ve bunların arasında seyrek mahalleler ortaya çıkmıştır. Haliç'teki sanayileşme de Feshane'nin kurulmasıyla bu yüzyılda başlamıştır (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

Haliç tarihinde çok önemli bir unsur da, iki yaka arasındaki bağlantılardır. Haliç'te - Bizans dönemindeki ve Fatih'in fetih sırasında yaptırdığı sayılmazsa - ilk köprü Sultan 2. Mahmut tarafından 1836 yılında Hayratiye adıyla Azapkapı-Unkapanı arasında ahşap olarak inşa edilmiştir. Ardından 1845 yılında Karaköy ve Eminönü arasındaki Tersane-i Amire tarafından yaptırılan ikinci bir ahşap köprü inşa edilmiştir. İkinci köprünün yenilenmesi gerekince 1863 yılında yeni bir köprü yapılmış ve bu köprü 1875 yılına kadar hizmet vermiştir. 1872 yılında bir İngiliz şirketi tarafından üçüncü Karaköy köprüsü yapılmıştır. Bu köprü 1912'ye kadar kullanılmış daha sonra bu köprü Unkapanı-Azapkapı arasına alınmıştır. 1936 yılında sökülen bu köprünün yerine bir Fransız şirketi tarafından Gazi (Atatürk) Köprüsü inşa edilmiş, 1940 yılında hizmete açılmıştır. 1910 yılında bir Alman firması tarafından ısmarlanan ve 1912 yılında hizmete açılan yeni Karaköy Köprüsü Türk klasik üsluptaki mimari motifleriyle ön plana çıkmıştır ancak daha sonra daha modern ve dubasız bir köprü yapımı üzerine Hasköy-Balat arasına götürülmüştür. Yerine bir Türk firması dubasız modern köprüyü 1991 yılında inşa etmiştir. Bunların dışında çevre yolunu bir yakadan karşı yakaya aktaran Sütlüce ile Fener arasındaki köprü inşa edilmiş, 1995 yılında genişletilmiştir (Eyice, 2001).

Yıllar geçtikçe, daha büyükleri, daha sağlamları eskilerin yerini almıştır. Haliç'te yaşayan halk, bu köprüler yaptırılıncaya kadar iki kıyı arasında karşıdan karşıya hep kayıklarla geçilmiştir (Tutel, 1998).

Haliç üzerinde köprülerin yapımı, ahşap gemilerin yerini sac tekneli buharlı gemilerin alması ile Haliç'in sayfiye yeri görüntüsü değişmiş kıyılarda fabrikalar, atölyeler ve küçük endüstriyel tesisler kurulmuştur.

Şehircilik uzmanı olarak İstanbul'a getirilen Henri Prost'un Kağıthane Vadisi'ni sanayi bölgesi olarak tavsiyesiyle Haliç'in geleceği tehlike altına girmiştir. Çağın

teknolojik gelişmelerine paralel olarak endüstrinin de gelişmesiyle Haliç'te kurulan endüstriyel tesisler Haliç'in ekolojik dengesini bozmuş, bu tehditleri ortadan kaldıracak hiç bir önlemin alınmamasıyla da Haliç'te yıkım süreci başlamıştır (Eyice, 2001).

4.3 Haliç Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Özellikleri

Haliç, Osmanlı Dönemi'nde saray mensuplarına ve üst gelir grubuna hitap eden bir yerleşmeyken, sanayileşmenin ardından sosyo-ekonomik yapısında büyük değişimler görülmüştür.

"Hasköy'de, Balat'da Museviler, Fener'de de çoğunlukla Rumlar oturmaktaydı. Her boydan, her türden en kaliteli ahşap tekneler hep Ayvansaray'daki tezgahlarda inşa edilmekteydi" (Tutel, 1998).

Geçmişte pek çok etnik grubun yaşadığı Haliç'te bu dönemlere ait bazı tarihi yapılar günümüze dek ulaşmıştır. Günümüze ulaşan yapıların çoğu Musevilere, Hristiyanlara, Müslümanlara ait dini yapılardır.

Sütlüce çevresi, gecekondulaşmanın etkisiyle beraber, farklı kültür gruplarının da etkisinde kalmaktadır. Ancak Sütlüce çevresinde tarihi, kültürel değerlerin ve mimari eserlerin var oluşu, diğer taraftan iki ayrı dinsel merkezin (Eyüp-Fener) ve ayrıca pitoresk bazı kesimlerin bulunuşu, turistik potansiyelinin ve boyutunun olduğunun kanıtlarıdır (Tezcan ve ark., 1978). Bölge, turizm eylemleri için çok elverişli mekan ve kaynaklara sahiptir. Ülkenin her yerinden ve tüm İslam ülkelerinden gelen turistlerin ziyaretten geri kalmayacakları dinsel bir merkez olarak Eyüp, Ortodokslar için dinsel bir merkez olarak Fener de Sütlüce çevresinde bulunmaktadır (Tezcan ve diğerleri, 1978).

Haliç bölgesinde, geleneksel yapı devam etmekle birlikte göç olgusu bu yapıda değişiklikler yaratmaya başlamıştır. Bölgede ortalama gelir düzeyi yüksek olmakla birlikte, gelir dağılımı adaletsizdir. Burada yaşayanların problemlerinin bir diğeri de sosyal uyumsuzluk olarak görülmektedir.

4.4 Haliç'in Kentsel Kimlik Kavramı ve Kültürel Mekanlar

Haliç çevresinde kültür turizmi için potansiyel taşıyan pek çok tarihi yapı bulunmaktadır. Bu yapıların bazılarının hem tarihi hem dini önemi vardır. Haliç

çevresinde yaklaşık 24 cami, 11 kilise ve 8 sinagog bulunmaktadır. Kiliseler Fener'de, camiler Eyüp'te, sinagoglar ise Balat'ta yoğunlaşmıştır. Haliç'in güney kesiminde daha çok bulunan tarihi ve dini donatı yapılar bulunmaktadır.

Haliç'te bulunan bazı yapılar ise sadece tarihi ölzelliği ile kültür turizmi potansiyeli taşımaktadır. Bunlar: sur, kale kapısı, köprü, köşk, saray, çeşme, sebil, hamam, fabrika, iskele, okul ve medreselerdir.

Haliç kuzey kesimindeki tarihi yapılar olarak Haliç Tersanesi içindeki kuru havuzlar ile Camialtı, Taşkızak Tersaneleri ve çevresindeki tarihi yapılar, Aynalıkavak Kasrı, Sütlüce'deki Hasköy Tersanesi ve lengerhane gösterilebilir

4.4.1 Kültürel değerlerin mekansal dağılımı

4.4.1.1 Ayvansaray

Ayvansaray, fetih öncesinde bir Hristiyan yerleşmesi iken fetih sonrası daha çok Müslüman yerleşmesi olmuştur. Semt, dar sokaklar, merdivenli yokuşlar, eski İstanbul evleri ile göze çarpmaktadır. Ayvansaray'ın geçmişten kalan en önemli tarihi yapıları Bleharna Sarayı (günümüze ulaşmamıştır), Tekfur Sarayı, Petrion Hisarı, Anemas Zindanı ve Kulesi, Ayios Dİmitrios Kanavis Kilisesidir (Kahraman, 2002).

4.4.1.2 Balat

İstanbul'un en eski yerleşimlerinden biridir. Balat'ın tarihi içinde her zaman kozmopolit bir yapısı olmuştur. Müslüman, Rum, Musevi ve Ermeni toplumu hep birlikte yaşamıştır.

Fakat tarih içinde yaşanan bazı krizler ve kırılma noktaları Müslüman olmayan nüfusu buradan uzaklaştırmıştır. (6-7 Eylül olayları, 1948 yılında İsrail Devleti'nin kurulması)

Bölgede Cumhuriyet Dönemi ile başlayan sanayileşme beraberinde getirdiği kirlilikle Haliç geleneksel yerleşim dokusunu bozmuş ve Balat, düzensiz, sağlıksız bir yerleşme halini almıştır (Kahraman, 2002).

Balat'da bulunan tarihi yapılar; Yoannes Mithodion Kilisesi, Ermeni Gregoryan Kilisesi, Ahrida Sinagogu, Yanbol Sinagogu, Panyia Balinu Kilisesi, Haghios

İoannes Prodromos Ortodoks Kilisesi, Ferruh Kehüda Cami, Balat İskele Cami, Tahta Minare Cami, Hızır Çavuş Cami, Tahta Minare Hamamı, Çavuş Hamamı'dır.

4.4.1.3 Fener

Fener geçmişte önemli bir Rum, aristokrat yerleşim alanı olmuştur. Cumhuriyet Dönemi ile başlayan sanayileşme Fener kıyılarında da birçok değişikliğe neden olmuştur. Kıyı kesiminde sanayi tesisleri yapılmıştır ve günümüze kadar büyük kültürel zarara uğrayarak geleneksel dokusu bozulmuştur (Kahraman, 2002).

Tarihi yapıları; Panayia Muhliotissa Kilisesi, Hagios Georgios Kilisesi, Aya Maria Kilisesi, Fener Rum Lisesi, Fener Rum Patrikhanesi, Aghios Stefanos Bulgar Kilisesi, Ali Yazıcı Cami, Mesnevihane Cami, eskiden konut olarak kullanılan 1990 yılında kurulan Kadın Eserleri Kütüphanesi'dir.

4.4.1.4 Cibali

Cibali'de yer alan tarihi yapıların çoğu tarihi konaklardır. Fakat bu konaklar çıkan yangınlarla yok olmuştur. Günümüze ulaşan tarihi yapılar: Aya Nikola Kilisesi, yer altı mahzenleri, Küçük Mustafa Paşa Hamamı, Gül Cami, Kadir Has Üniversitesi'ne dönüştürülen Cibali Tütün Fabrikası'dır.

4.4.1.5 Kağıthane-Sütlüce

20. yüzyıl başlarına kadar mesire yeri olarak kullanılmış olan Sadabat'da pek çok tarihi yapı yok edilmiştir. 1939 yılında Prost Planı'nda sanayi bölgesi olarak değerlendirilen bölge sanayileşme ile birlikte sanayi alanı haline gelmiştir. Sanayi ile bölgenin rekreatif özellikleri yok edilmiş ve ekolojik zarara uğramıştır. Kağıthane Deresi, sanayi atıklarının boşaltıldığı bir dere haline gelmiş, pek çok ağaç sanayi tesisleri kurulması için kesilmiştir (Kahraman, 2002).

Önemli tarihi yapıları; Sütlüce Hamamı, Çavuşpaşa Cami, 1913 yılında Türkiye'nin ilk elektrik santrali olan Silahtarağa Elektrik Santrali (günümüzde Santal İstanbul adlı eğitim ve kültür tesisi olarak kullanılmaktadır), 1923 yılında kurulan Sütlüce Mezbahası (günümüzde Sütlüce Kültür Merkezi olarak kullanılmaktadır), 1861 yılında kurulan Hasköy Tersanesi (günümüzde sanayi müzesi olarak kullanılmaktadır), 1730 yılında yapılan Lengerhanedir (günümüzde Koç Müzesi olarak kullanılmaktadır).

4.4.1.6 Hasköy- Kasımpaşa

Haliç'in kuzey kesimleri tarih boyunca gemi imalat yeri olarak kullanılmıştır. Bu nedenle bu alanda var olan orman alanları yok olmuştur. Tersaneler, Osmanlı Dönemi'nde Hasköy'e doğru bir gelişme göstermiştir. Bu nedenle bölgede iş kolu genişlemiş ve yerleşmeler yoğunlaşmaya başlamıştır (Kahraman, 2002).

Günümüze ulaşan tarihi yapılar; Taşkızak Tersanesi 1864 yılında yapılan ve hala kullanılan tarihi taşkızak, Haliç Tersanesi'nde yer alan endüstriyel arkeolojik sit alanı olarak önemi bulunan kuru havuzlar, Tersane camilerinden Çorlulu Mehmet Ali Paşa Cami, Padişahların dinlenme mekanı olarak yapılan Tarihi Türk Çalgıları Müzesi olarak kullanılan Aynalıkavak Kasrı ile Bahriye Nezareti olarak kullanılan Köşk, tarihi tersane kapılarından Azapkapı ve Sokullu Mehmet Paşa Camisi'dir (Doğaner, 1993).

Haliç ve Camialtı Tersaneleri, Kültür Bakanlığı İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995- 6482 sayılı Kararı ile Haliç ve Camialtı Tersanesi Tarihi Sit Alanı olarak tescil edilmiş ve aynı kurulun 24.04.1996-7680 sayılı kararı ile Haliç Tersanesi'nde bulunan atölyeleri I, II ve III numaralı kuru havuzlar, kapı, çeşme, Camialtı Tersanesi'nde bulunan yapı kalıntısı, kızaklar, atölye, cami ve şadırvan tarihi yapı olarak ilan edilerek, 2863-3386 sayılı 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu çerçevesinde bu alanda yapılacak her türlü uygulama için Kurul'dan görüş alınmasına karar verilmiştir (Kahraman, 2002).

Günümüzde tersanelerin faaliyetleri azalmıştır ve taşınma işlemi sürmektedir. Yüzyıllardır Haliç'i kirleten tersanelerin bölgeden taşınmasıyla Haliç'in eski rekreatif kimliğinin oluşması gerçekleşebilecektir.

4.4.1.7 Eyüp

Eyüp, dini donatıların yoğun olduğu bir bölgedir. Eyüp Sultan Cami, Şah Sultan Cami, Cazri Kasım Paşa Cami, Zeynep Hatun Cami, Kızıl Mescid, Caferağa Tekkesi, Sokullu Mehmet Paşa Medresesi, Demirciler Cami, Mihrişah Valide Sultan Külliyesi, Şah Sultan Külliyesi önemli dini ve tarihi yapılarıdır (Kahraman, 2002).

Mimar Sinan eseri olan pek çok türbe bölgede bulunmaktadır. Bunlar: Ayas Paşa Türbesi, Dukaginzade Türbesi, Lala Hüseyin Paşa Türbesi, Pertev Paşa Türbesi, Semiz Ali Paşa Türbesi, Siyavuşpaşa Türbesi, Sokullu Mehmet Paşa Türbesi'dir.

Önemli tarihi eğitim yapıları ise, 1839 yılında yapılan Hüsrevpaşa Kütüphanesi, 1894 yılında yapılmış olan günümüzde sağlık merkezi olarak kullanılan Hasan Hüsnü Paşa Kütüphanesi, günümüzde okul olarak kullanılan 1910 yılında yapılmış olan Sultan Reşat Mektebi'dir (Kahraman, 2002).

Eyüp Sultan Cami çevresi, sit alanı ilan edilmiş ve 1979 yılında sit sınırı çizilmiştir. 1/25.000 ölçekli Eyüp Revizyonlu Çevre Düzeni Planı 06.11.1987, 1/5000 ölçekli Eyüp-Alibeyköy Kentsel Alanı Nazım Planı 06.12.1993, 1/5000 ölçekli Eyüp Cami ve Merkez Civarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı 28.07.1994 onaylıdır (Yenen, Akın, vd., 2000).

4.5 Haliç'in Kentsel Kimlik Kavramı Kültürel Mekanlar

19. yüzyılda kent kurgusunu yeniden ele alma biçimi, Haliç çevresinde bazı işlevlerin yok olmasına, yer değiştirmesine sebep olmuştur. Tanzimat öncesi dönem ile Cumhuriyet öncesi dönem arasındaki en büyük fark, sur dışı Haliç kıyılarında yer alan sayfiye işlevinin neredeyse yok olmasıdır. Bahariye'de, Alibeyköy'de ve Kağıthane'deki bazı alanlar dışında sur dışı Haliç kıyılarına, sayfiye işlevine tamamen aykırı olan sanayi işlevi gelmiştir. Eyüp'te Feshane'nin ve İplikhane Kışlası'nın yapılmasıyla başlanan fabrika yapıları giderek Bahariye, Kağıthane ve Sütlüce kıyılarına da yayılmıştır (Yılmaz, 2008).

19. yüzyıl sonunda Haliç'in tamamı henüz sanayileşmemiştir. Sanayi işlevi Haliç kıyılarında yer yer almaya başlamıştır. Sur içi kıyılarında, sanayi ile ticaret işlevleri içiçe girmiştir. Sanayinin gelişmeye başladığı yerler, limanlarla ilişkilidir bu anlamda sanayi-liman ilişkisi endüstrileşmede önemli bir faktördür.

Haliç kıyılarında 19. yüzyılda sahil surlarının önündeki artan yapılaşma surların Haliç siluetindeki önemini azaltmıştır. Sur dışı Haliç kıyılarındaki depolar, ambarlar, ticaret yapıları, yalılar ve konutların yapılmasıyla surların siluette etkisi kalmamıştır.

4.5.1 Haliç kıyıları endüstrileşme ve dönüşüm süreci

19.yüzyıl Sanayi Devrimi'nin ardından Osmanlı İmparatorluğu'nda da endüstriyel alanda gelişmeler başlamıştır. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nda başkent İstanbul, İstanbul'un endüstri merkezi ise Haliç yerleşimidir. Haliç yerleşiminde özellikle 19. yüzyıldan itibaren endüstriyel tesislerin sayısı artmış, üretim çeşitliliği

başlamıştır. Bu dönemde endüstrileşme hareketleri ile Haliç, fiziksel ve sosyal açıdan dönüşüme uğramış ve zaman içerisinde sahip olduğu kimliğini hızla kaybetmeye başlamıştır. 19. yüzyıl boyunca saray mensuplarının köşkleri, yalıları ve bahçeleri terkedilmiş buralara fabrikalar, atölyeler yapılmıştır. Endüstriyel tesislerin denetimsiz ve plansız büyümeleri sonucu yerleşik halkın yaşamları etkilenmiş ve prestij konut alanları Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

1929 dünya ekonomik bunalımı ile birlikte devletçi ve korumacı ekonomi politikası sonucu İstanbul'daki sanayi olumsuz biçimde etkilenmiştir. 1934 yılında 1.Beş Yıllık Sanayi Planı'nın yürürlüğe girmesiyle İstanbul'da büyük yatırım projeleri öngörülmemiş, temel sanayinin Anadolu'nun farklı yerlerine dağıtılması ilkesi uygulamaya sokulmuştur. İkinci Dünya Savaşı ve dünya ekonomik bunalımı ile sınırlanmış olsa da mekansal ve sosyal dönüşümler izlenmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

20. yy.'ın ikinci yarısına kadar olan süreçte Haliç yerleşiminin gelişiminde dünyanın önemli planlama uzmanları tarafından bazı öneriler ve planlar geliştirilmiştir. Bu süreçte, 1933 yılında Hermann Elgötz tarafından İstanbul'un gelişimi ile ilgili öneriler getirilmiş ve bu öneriler uzun yıllara yayılarak önemli ölçüde gerçekleştirilmiştir.

1933 yılında Elgötz tarafından oluşturulan planda, bölge bazında bazı önemli kararlar verilmiştir. Eski İstanbul'un ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezine dönüştürülmesi, İstiklal Caddesi'nde ticaret işlevi, Topkapı ve Kurbağalıdere'de ağır sanayi, Beyazıt'da yönetim, Sultanahmet ve Taksim'de de kültür işlevinin bulunması verilen kararlardan olmuştur. Eski yolların genişletilmesi ve Haliç kıyılarına birer yol ile, Unkapanı- Azapkapı ve Eyüp- Sütlüce arasına birer köprü önerileri uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleşmiştir (Önem, 2005).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kent nüfusunun artış hızı, Türkiye ortalamasının altında kalmış; bu durum İstanbul'un imarını olanaklı kılmıştır. 1930'larda Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden İstanbul'a çağrılan plancı ve mimarlar kent için çeşitli planlar hazırlamış, Henri Prost'un hazırladığı plan (1937), kentin sonraki mekansal yapısı üzerinde belirleyici bir etki yapmıştır. Prost Planı'nın özelliklerinden biri, kenti İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç ayrı bölümde ele almasıdır.

Bu planın en önemli yanı, Haliç kıyılarını orta ve büyük sanayinin yerleşimine açması olmuştur.

Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi Henri Prost'un hazırladığı Haliç yerleşiminin gelişiminde büyük önem taşıyan Prost Planı 20 yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Haliç Yerleşimi'nin sanayiye açılmasında başlıca etken olan Prost Planı, bölgedeki tarihi dokunun büyük ölçüde tahrip olmasına neden olmuştur. 1936 yılı Prost Planı, genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirebilecek bir plan olmamıştır. Bazı kalıcı ilkelerinin yanında, kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi önemli yanılgıları da olmuştur (Yücetürk, 2001).

Plan doğrultusunda şu kararlar verilmiştir:

- Atatürk Köprüsü'nden Haliç'in kaynağına uzanan alanlara büyük sanayi,
- Eski kentin Galata ve Atatürk köprüleri arasındaki kesimine hal, balıkhane ve toptan gıda maddeleri ticareti yapan iş yerlerinin yerleştirilmesi,
- Haliç kıyısında, Galata ile Unkapanı Köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller ve balıkhanelerin bulundukları yerde merkezi iş alanının gelişmesi,
- Karaköy'den Galata Kulesi'ne kadar bir park düzenlenmesi,
- Kent içi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması ve yeni yollar, köprüler yapılması,
- Konut alanları ile ilgili kararlar, Haliç'in kuzey yakasından Taksim'e kadar olan konut alanlarının yıkılarak yeniden geliştirilmesi,
- Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlandırılması,
- Marmara ve Haliç kıyılarının konut alanı olarak belirlenmesi,
- Planın en önemli kararlarından biri ise sanayinin Haliç'te toplanmasıdır.

Haliç'in yıllar boyu süren kirlenme süreci bu gelişmelerle başlamıştır. Boğaziçi'ndeki tüm sanayi alanlarının kaldırılarak, Haliç'in bir sanayi aksı haline getirilmesi, Haliç'in güney sahilindeki konut dokusunun kademeli olarak boşaltılması öneriler arasındadır (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

İstanbul'da bu dönemde otomobil sayısı çok az olmasına karşın Prost, Taksim'i Haliç köprülerine bağlayacak iki hızlı otomobil yolu önermiştir. Bunlardan birincisi Yenikapı Limanı'ndan başlayıp Unkapanı'na uzanan Atatürk Bulvarı, diğeri ise

bunun uzantısındaki Atatürk Köprüsü ile Azapkapı'ya bağlanan, oradan Şişhane yoluyla İngiliz Sefaretine ulaşan, daha sonra da Taksim'i Karaköy'e bağlayan bir kısmı tünel olan yoldur. Boğaziçi'nin güçlü bir biçimde Taksim'e bağlanması amaçlanmıştır. Böylece, Haliç'in etrafını saran sanayi yolunun Atatürk Köprüsü'nden Yenikapı Limanı'na bağlanması düşünülmüştür (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

Verilen kararlar, bölgeyi tümüyle değiştirmiş ve bir mesire, kültür aksı olan Haliç'in tüm özelliğini yitirmesine neden olmuştur. 1950'lerde su kıyılarının çeşitli kollardaki sanayiye dönüşmesi, bu bölgeyi bir iş alanı haline getirmiştir. Böylece Haliç çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı atıklar ile kirlenmeye başlamıştır (Önem, 2004).

1940-1950 dönemine bakıldığında; Prost Planı'yla başlayan Haliç'in sanayiye açılması süreci, 1947'de Belediye İmar Müdürlüğü tarafından "İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatname"nin ve 1949'da da ilgili komisyon raporunun yayınlanmasıyla tamamlanmıştır. 1947 Talimatnamesi, Eyüp-Silahtarağa, Eyüp-Edirnekapı ve Yedikule-Bakırköy arasını ağır, Haliç'in iki yakasını ise orta ölçekli sanayinin yerleşimine açmıştır. 1949 raporu da bunlara ağır sanayi alanları olarak Eyüp'ün kuzeyini, Maltepe çevresiyle Davutpaşa yolunu, Kazlıçeşme, Zeytinburnu, Bakırköy'ün dış kesimini, Yeşilköy ve Küçükçekmece'yi, Anadolu Yakası'nda ise Maltepe-Kartal arasıyla Pendik'i ve Kadıköy Gazhane çevresini eklemiştir (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

1950' lerde İstanbul, topraktan kopan geniş kitlelerin akınına uğramış, 1950'de 983.041 olan kent nüfusu, 10 yıl sonra 1.466.535'e ulaşmıştır. Bu hızlı kentleşme, Haliç'in dokusunu bozmaya başlamıştır. İlk göç dalgasıyla gelenler, Haliç yöresiyle sur dışındaki sanayi kuruluşlarının çevresine yerleşmiş; Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondu mahallelerinin çekirdekleri oluşmuştur (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

1954' te Avrupa Yakası için hazırlanan sanayi planı, Mecidiyeköy-Levent, Mecidiyeköy- Şişli, Bomonti ve Kasımpaşa- Kağıthane arasında kalan kesimleri sanayiye açmıştır. 1955'te yürürlüğe giren İstanbul Sanayi Planı ise Haliç'teki sanayi yerleşmesini bir ölçüde dondururken, Topkapı-Rami ve Levent'te yeni sanayi alanları belirmiştir. 1950'lerin üçüncü büyük gecekondu alanı Kağıthane çevresinde gelişmiştir (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009).

1955-1956 yılında açılan Unkapanı, Eminönü yolu, kent için önemli bir yol öğesi olurken, Balıkpazarı'nın ortadan kalkmasına neden olmuştur (Yücetürk, 2001). Ahşap yapılar, apartmanlara dönüşerek kent dokusunun imajı değişmeye başlamıştır. Cumhuriyet'ten sonra yapılan planların Haliç'in bugünkü görünümü ve yapısına olumlu ve olumsuz katkıları olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümü yapılan plan ve uygulamalar sonucunda ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet döneminde 1945'li yıllarda başlayan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Bu dönemde özel sektör yatırımlarının harekete geçmesiyle İstanbul büyük oranda nüfus çekim merkezi haline gelmiştir. 1936'da Prost tarafından yapılan imar planında tarihsel merkezlerin korunması için kalıcı bazı önlemler alınmasına rağmen imar planında sanayinin Haliç'e yerleşmesi, merkezi iş alanlarının Eminönü ve Karaköy'de bırakılması gibi ticaretin ve sanayinin gelişmesini tarihsel merkeze yönelten kararlar, kentin geleneksel dokusunun giderek baskı altında bırakarak bozulmasına neden olmuştur (Ülken, 2003) .

Sanayi kuruluşlarının Haliç çevresinde yer seçiminde deniz ulaşımı başlıca rol oynamıştır. Zamanla Haliç'te deniz ulaşımı gittikçe gerilemiştir. Bunda kara ulaşımındaki gelişmelerin ve ayrıca Haliç'in giderek dolmakta olmasının büyük rolü vardır. Sanayi tesislerinin yer seçim tercihleri Haliç'teki ve Haliç'e yönelen mahallelerdeki sakinlerin yaşamlarını da etkilemiştir. Bu durum prestij konut alanlarının Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymasına neden olmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle beraber her topluluktan zenginleşen kesim, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir. 1950' li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeçtir. Bu dönem artan sanayileşme ile birlikte o zamana dek görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı yıllardır. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareketle yola çıkmış ve bu yönüyle ulaşım ağırlıklı olmuştur. 1956 yılında çıkarılan 6830 saydı İstimlak Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde yansıyan bu uygulamalar gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir unsur olarak görülmüştür (Kılıç ve Yenen, 2001) .

Menderes operasyonları ile Haliç'in iki yakasındaki ulaşım kara yolu ağırlıklı olarak çözülmeye çalışılmış, yeni yollar, bulvarlar ve kavşaklarla bu oluşum desteklenmeye

çalışılmıştır. Prost Planı'nın öngörülerin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, bu uygulamalar Haliç sanayi alanlarının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gecekondu ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

Haliç kıyılarında Kağıthane ve Alibey Dereleri'nin çevresi, Haliç mekanında Eyüp sırtları sanayi sektörü çalışanlarının ilk gecekondu mahallelerinin görüldüğü alanlardır. Kat Mülkiyeti Kanunu'nda yürürlüğe konulan mevzuat tek ailelik evlerin yer aldığı imarlı arsalar üzerinde çok ailelik bir yapılaşma türü olan apartmanlaşmayı başlatmıştır. Bu nedenle geleneksel yapı kaybolmaya yüz tutmuş, tarihsel miras köhnemeye başlamıştır (Yenen ve Yücetürk, 2001).

Menderes Dönemi imar uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler İstanbul için yeni bir plan arayışını başlatmış ve 1958 yılında çalışmaya başlayan Piccinato'nun önemli önerileri olmuştur. Sanayi ve konut alanlarının desantralizasyonuna bağlı yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi, İstanbul'un üretim kenti yerine ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması, sanayinin Haliç kıyısından çıkarılarak İstanbul'un doğusuna desantralize edilmesi kararları alınmıştır. Haliç kıyılarının büyük yollar yerine gezi yolları ile düzenlenmesi ve turizm potansiyelinin korunması planın ana kararlarından olmuştur (Kılıç ve Yenen, 2001) .

İstanbul'da ekonominin en önemli kesimini oluşturan ve dolayısıyla, göç eden nüfusa en çok iş olanağı sunan sanayi kesimi, 1972'den başlayarak İstanbul'da göreli bir durgunluğa girmiştir. Bu durgunluğun çeşitli nedenleri vardır. Bursa, Tekirdağ ve Kocaeli gibi illerde sanayi bölgeleri kurulmasının da etkisiyle, merkezleri İstanbul'da bulunan büyük holdingler, sanayi yatırımlarını bu illere yapmış, sevk ve idaresini de İstanbul'dan yürütmüşlerdir. Büyük imalat sanayisinde de, arsa fiyatlarındaki artış nedeniyle yatırım giderleri aşırı büyüme eğilimi gösterdiğinden, yatırımlar İstanbul dışına yapılmaya başlanmıştır (Sönmez, 1995).

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

1980'ler İstanbul'a kentin yönetsel yapısına ilişkin de önemli bir değişiklik getirmiştir.

1980 sonrasında büyük sanayideki payının yavaşlaması ya da duraklamasına karşılık, küçük sanayi açısından İstanbul önemini korumuş, küçük işyeri ve buralarda çalışanların sayısında gelişme devam etmiştir (Sönmez, 1995).

Faaliyetlerine 20. yüzyılın ortalarına kadar devam eden sanayi tesislerinin çoğu, 1980'lerde çevreyi kirletmeleri nedeni ile yıktırılmıştır.

29.7.1980'de İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun hazırladığı 1/50.000 Nazım Planı Bakanlık tarafından onaylanmıştır. Bu planda, Haliç kıyıları ve merkezi iş alanı bölgesi öncelikli planlanacak alanlar olarak belirlenmiştir. 1985 onanlı Haliç Kamulaştırma Planları'nda Haliç kıyılarındaki sanayi tesislerinin, sanayi fonksiyonları için ayrılan alana taşınması, terk edilen sanayi yapılarının da yıkılıp bu alanlarda, kamusal açık alan oluşturma kararı verilmiştir. Bu yapıların yanında bazı tarihi yapılar da yıkılmıştır. Böylece Haliç kıyılarında kalan az sayıdaki tarihi yapı da yok edilmiştir.

Belirli tarihler arasında yapılan tesis adedine göre yapılan tespitlere göre, 1951-60 arasında en fazla sayıda sanayi tesisi kurulmuştur. Bu dönemde, dokuma, ilaç ve sıhhi malzeme, giyim eşyası, gıda maddeleri, madeni eşya, plastik eşya ve elektrik malzemesi kollarında çalışan bir çok sanayi tesisi bulunmaktadır.

1984'te çıkarılan Büyükşehir belediyelerine ilişkin yasa İstanbul'da Büyükşehir Belediyesi ve onunla bağlantılı olarak çalışacak ilçe belediyelerinden oluşan yeni bir yönetim yapısı getirmiştir. 1980'lerde Haliç çevresindeki sanayi kuruluşlarının kent dışına taşınmasına ve Haliç'in temizlenmesine başlanmış, İstanbul kanalizasyon sisteminin oluşturulmasına girişilmiştir. Kentin pek çok semtini kapsayan istimlaklar ve kıyı düzenlemeleri gerçeklemiştir. Bunların başında, Haliç kıyılarıyla Tarlabaşı'ndaki istimlak ve yıkımlar, Boğaziçi'ndeki kıyı düzenlemeleri ve kazıklı yollar ile Kadıköy-Bostancı kıyısının doldurulması gibi tarihsel dokuyu önemli ölçüde değiştiren uygulamalar sayılabilir (İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009)

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli

tartışmalara yol açmıştır. Bu operasyonların bir plana dayandırılmaması ve Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların yıkılması en çok tartışılan konular olmuştur. Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreç ile özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde etkilenirken altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001) .

Dalan operasyonlarının en temel amacı, sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü süreci içine girmiş olan yapıların yıkılarak bölgenin temizlenmesi, böylece Haliç'in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya dönüştürülmesidir. Bu operasyonlarla Haliç bir yönü ile kirlilikten ve kaçak yapılardan kurtulmuş ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip hal binası, fener evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğramıştır (Baştürk vd., 2001).

Yeni Cami önündeki doku yitirilmiş, Zindan Hanı, Ahi Çelebi Camii, Değirmen Hanı gibi birkaç yapı kıyıda yalıtılmış olarak bırakılmış, buna karşılık Galata Köprüsü'nün Eminönü bağlantısında yaya yoğunluğu ve eskiden varolan meydanı dikkate almayan bir kavşak oluşturulmuştur (Yenen ve Yücetürk, 2001).

Haliç'e sınırı olan belediyelerin kapsamına giren fabrikalar 19.yüzyılda 151 adet iken bugün 10'u geçmemektedir. Yıkımlar sırasında nitelikleri ve belgeleme işlemleri yapılmadan çok sayıda yapı yok edilmiştir.

Haliç'in kuzey kıyısında yer alan Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, güney kıyısında yer alan Cibali Tütün Fabrikası, Feshane-i Amire gibi yapılar günümüze ulaşan sanayi tesislerinden bazılarıdır. Söz konusu fabrikaların bir kısmı özgün işlevini devam ettirmekte, bir kısmı yeniden işlevlendirilmiş, bir kısmı da terkedilmiştir (Köksal & Kargın 2001).

4.5.2 Endüstrileşme dönemi endüstri yapılarının özellikleri

İstanbul'daki endüstri yapılarının yeri konusundaki ilk tercih deniz, ya da dere kenarlarıdır. Fabrikaların yer seçiminde;

• Su-deniz kenarında olma, (örn. Boğaz ve Haliç kıyıları)

• İşlenebilir topraklara sahip olma, (örn. Haliç toprakları, Göksu Deresi civarı)

• Korunaklı olma, (örn. Tersaneler, İstinye koyu)

• Demiryolu bağlantısının bulunması, (örn. Zeytinburnu Demir Fabrikası, Bakırköy Bez Fabrikası, Yedikule Gazhanesi, Küçükçekmece Kibrit Fabrikası vd.)

• Hizmet edeceği yere yakınlık (örn. Dolmabahçe Sarayı'na hizmet eden Dolmabahçe Gazhanesi; Beylerbeyi Sarayı'na hizmet eden Kuzguncuk Gazhanesi) gibi etkenlerin rol oynadığı anlaşılmaktadır. Fabrikaların kent içindeki dağılımları, ağırlıklı olarak Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarındadır. Korunaklı bir liman olan Haliç çok sayıda endüstri yapısını barındırmaktadır. Haliç'in kuzey kıyısına ağırlıklı olarak gemicilik faaliyetleri (Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Şirket-i Hayriye), tuğla üretim yerleri (Sütlüce ve Kağıthane) güney kıyısına gıda ve giyim sektörüne hizmet eden büyük fabrikalar kurulmuştur. Feshane-i Amire ve Cibali Tütün Fabrikası bunlar arasındadır. Ayrıca 19.yüzyılda sahilde kıyıya dik konumlanan, sabun, gıda, tütün gibi farklı iş kollarında çok sayıda üretim yeri ve depo mevcuttur (Müler-Wiener,1992; Köksal&Ahunbay, 2006).

Günümüze ulaşan endüstri yapılarının büyük bir kısmı, devlet tarafından yaptırılmıştır. Tersane-i Amire, Silahtarağa Elektrik Santrali ve Feshane-i Amire fabrikaları, üretim teknolojisine ve donanıma göre uygun yapılar olarak tasarlanmıştır.

Devletin hammadde üretimini desteklememesi, üretimin az çeşitle ve yetersiz düzeyde yapılması, yerli mal kullanımını teşvik eden girişimlerde bulunulmaması gibi nedenler, kamuya ait endüstri yapılarının terk edilmelerinde etkili olmuştur (Pamuk, 1997; Köksal&Ahunbay, 2006).

Kentteki işletmelerin önemli bir kısmının 1980'lere dek tam kapasiteyle işletildikleri, bu tarihten sonra yavaş yavaş kapatıldıkları, bir kısmının da 1990'larda işlevini yitirdiği ve çeşitli nedenlerle yıkıldığı gözlemlenmektedir (Köksal&Ahunbay, 2006).

Tarihi fabrikaların verimli işletilememeleri, teknolojik olarak yetersiz kalmaları, kenti kirletmeleri gibi çeşitli nedenlerle kapatılmaları veya işlevlerini yitirmeleri tüm dünyada karşılaşılan bir durumdur (Föhl, 1995; Köksal&Ahunbay, 2006). Buna karşılık, endüstri yapılarını bilinçli olarak tahrip etmek veya tahrip olmalarına izin vermek kabul edilebilir bir yaklaşım değildir. Ülkelerin ekonomik gelişimine katkı sağlayan endüstri tesisleri, endüstri geçmişinin izleri olarak, kent ve kamu yararına kullanılmak üzere yeniden değerlendirilebilir (Köksal&Ahunbay, 2006).

Haliç, Boğaz ve Marmara kıyılarında konumlanan endüstri mirasının bir bütün halinde ele alınması gereklidir. Örneğin Haliç üzerine projeler üretmek amacıyla, Haliç Belediyeler Birliği kurulmuştur. (http://www.Mahalli-idareler.gov.tr). Uzun vadeli bir program çerçevesinde sürekliliği olan bir çalışma için, bu Birlikle işbirliği yapılabilir.

Bu kapsamda endüstri mirası ve sitlerinin öncelikle birbirleriyle, ardından kentin tarihsel-teknolojik süreciyle ilişkilendirilmesi önerilmektedir (Köksal&Ahunbay, 2006).

4.6 Haliç Kıyıları ve Çevresinde Günümüze Kadar Yapılan Planlı Müdahaleler

20. yy.'ın ikinci yarısına kadar olan süreçte Haliç yerleşiminin gelişiminde dünyanın önemli planlama uzmanları tarafından bazı öneriler ve planlar geliştirilmiştir. 20.yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'da pek çok plan yapılmış ve önemli kararlar alınmıştır. Haliç'in geleceğini belirleyen temelde iki plan vardır. Birincisi, Prost Planı'dır. Bu planla Haliç, geçmişteki rekreatif kimliğini yitirmiş ve tamamen sanayi alanı haline dönüştürülmüştür. İkincisi, 1985 yılında yapılmış olan Haliç Kamulaştırma Planı'dır. Bu planla, Haliç sanayiden arındırılarak yeniden eski kimliğine kavuşturulması amaçlanmış ve bu amaç büyük ölçüde gerçekleştirilmiştir. 2000'li yıllarda ise noktasal dönüşüm projeleri öne çıkmıştır. Bu projelerle, günümüze ulaşan endüstri miraslarının fonksiyonlarının kültür ve eğitim odaklı dönüşümleri gerçekleştirilmiştir.

4.6.1 Beyoğlu planlama süreci

İstanbul'un planlarının çıkarılması işine ilk kez ciddi bir biçimde, 1820'li yıllarda başlanmıştır.1822'de yayınlanan ilk kapsamlı çalışma olan Kauffer planından sonra, II.Mahmut döneminin sonlarında İstanbul'un durumunu gösteren 1837 tarihli Moltke Planı yapılmıştır. İstanbul'un ilk imar planı niteliğini taşıyan bu plan, Tanzimat'ın getirdiği Batılılaşma eğilimleri içinde, şehrin sistemli gelişimi için imar planlarının gerekliliği konusunda ilk adım olmaktadır. Moltke Planı'nda, özellikle İstanbul'da yol dokusunun dar ve dolambaçlı durumuna karşı yeni yollar açılarak, tramvay trafiğinin rahatlatılması yönünde öneriler gözlenmektedir.

1865-1867 yılları arasında VI. Daire teknik bürosundan mühendis Leval Efendi'nin titiz çalışmasıyla gerçekleştirilen Galata ve Pera Planı'nda ve 1895 tarihli R.Huber

Planı'nda yöredeki yol, meydan ve yapı yoğunluğuyla, boş alanları görebilmek mümkündür. 19.yüzyılın sonunda II. Abdülhamit döneminde Paris Belediyesi mühendislerine İstanbul'un imar planlarının yapımı ısmarlanmış ancak gerçekleşmemiştir. Galata ve Sirkeci rıhtımları, demiryolu ve liman tesisleri gibi İstanbul'un fiziksel yapısını büyük ölçüde değiştiren girişimler, dönemin önemli uygulamalarıdır. Galata-Pera arasındaki dik ulaşımı kolaylaştıran 1874 tarihli Tünelin yapımı H.Gavand tarafından gerçekleştirilmiş olup, dönemin bölgeye getirdiği önemli Batılı yeniliklerden biridir (Beyoğlu Nazım İmar Planı Raporu, 2005).

4.6.2 1/2.000 Ölçekli Beyoğlu Yakası Lörcher Nazım İmar Planı (1922)

Beyoğlu Kentsel Sit Alanı'nın büyük bir kısmını da kapsayarak Tarihi Yarımada Bölgesi'ne kadar uzanan geniş bir alanda genel arazi kullanımının ve ulaşım akslarının belirlendiği büyük ölçekli bir plan olarak yapılmıştır (Beyoğlu Nazım İmar Planı Raporu, 2005).

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde denilebilecek olan 1923-1945 yılları arasında yapılan planlama çalışmaları, Elgötz Planı, Alfred Agache Planı, J.H. Lamber Planı, Martin Wagner Raporu, Prost Planı olmuştur.

1924 ile 1928 yılları arasında, Dr. Emin Erkul'un İstanbul şehremini olduğu dönemde Türkiye'de ilk kez bir şehircilik ve yerel yönetim mevzuatı oluşmaya başlamıştır. 1924 yılında, "İstanbul Şehremaneti" dergisi ile ilk defa şehircilik ve yerel yönetim dergisi çıkmıştır. Şehircilik ile ilgili kitaplar ve çeviriler yayınlanmıştır. Aynı dönemde İstanbul için uzmanlardan oluşan bir imar kurulu oluşturulmuş, şehrin 1/5000 ölçekli haritası hazırlanarak bunun üstünde imar kararları alınmıştır. Bu imar planı içinden uygulanabilen en önemli karar, Fatih-Edirnekapı yolunun açılması ve tramvay hattının yapılması olmuştur (Tekeli, 1980).

1930'lu yıllarda, kent planlamasında kurumsallaştırmaya girişilmiştir. Yeni cumhuriyetin kentlerini modern, temiz, sağlıklı yerleşimler haline getirmek hedeflenmiştir. 1930 yılında, belediyelere önemli sağlık ve sosyal yardım işlevleri sağlayan 1580 sayılı Belediyeler Yasası ile 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu çıkmıştır. 1580 sayılı Belediyeler Yasası aynı zamanda her belediyenin harita, kadastro ve şehir planı yaptırmasını, bu planı beş senelik kalkınma programı hazırlayarak uygulamasını zorunlu tutmuştur. Umumi Hıfzısıhha Kanunu ile

İstanbul'daki sanayi alanlarının faaliyetlerinin dağılışı belirlenmiştir. Kanunun 269. maddesinde atölyeler üç sınıfa ayrılmıştır. Birinci sınıf atölyeler; konutlardan uzak bulunmak zorunda olanlar, ikinci sınıf atölyeler; izin verilmeden once halk sağlığı üzerinde sorun yaratmayacağına dair gerekli tetkik yapılarak konut çevresinde bulundurulabilenler, üçüncü sınıf atölyeler ise; gözetim altında konutların yanında bulunabilenlerdir. Fakat bu maddede konuta olan uzaklık net bir biçimde, sayısal verilerle belirtilmemiştir (Tekeli, 1980).

4.6.3 1/5.000 Ölçekli Elgötz Planı (1933)

Bu dönemde, 1933 yılında Hermann Elgötz İstanbul'un gelişimi ile ilgili öneriler getirmiş ve bu öneriler uzun yıllara yayılarak önemli ölçüde gerçekleştirilmiştir.

1933 yılında Elgötz tarafından oluşturulan planda, bölge bazında bazı önemli kararlar olmuştur. Bu kararlar, Eski İstanbul'un ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezine dönüştürülmesi, İstiklal Caddesi'nde ticaret işlevi, Topkapı ve Kurbağalıdere'de ağır sanayi, Beyazıt'da yönetim, Sultanahmet ve Taksim'de de kültür işlevinin bulunması olmuştur. Eski yolların genişletilmesi ve Haliç kıyılarına birer yol ile, Unkapanı- Azapkapı ve Eyüp- Sütlüce arasına birer köprü önerileri uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleşmiştir (Önem, 2004).

Elgötz Planı'nda Haliç için getirilen önemli bir öneri ise Haliç kıyısına Eyüp'ten Sirkeci'ye kadar devam eden bir raylı sistem oluşturularak ulaşımı kolaylaştırmak olmuştur. Bu şekilde Beyoğlu yakasında, depoların yapılabileceği ve buralara bir canlanma geleceğini düşündüğünü belirtmiştir.

Haliç ile ilgili diğer önemli bir ulaşım kararı ise Haliç'i tünelle geçmek olmuştur. Haliç üzerine kurulacak olan bir köprünün fazla maliyetli olacağından bunun yerine tünel önerisinde bulunmuştur. Elgötz, Haliç tabanında yaklaşık 40-50 metre kadar bir çamur tabakası olduğuna dair bir yazı okuduğunu belirterek böyle bir öneride bulunmuştur. (Demir, 2006). Önerilen tünel, Taksim'den başlayarak Haliç'i geçmektedir. Elgötz, yer altı ve yer üstü raylı sistemiyle ilgili önemli önerilerde bulunmuştur. Planın üzerinden yaklaşık 80 yıl geçmiş olmasına rağmen hala raylı sistemle ilgili önemli bir gelişme gerçekleşmemiştir.

Elgötz'ün Haliç ile ilgili önerileri şu şekilde sıralanabilir :

- İş bölgesi olarak, Cibali'den Galata Köprüsü'ne kadar uzanan ve Sirkeci Demirkapı'dan Tahtakale, Unkapanı, Küçükpazar ve Zeyrek'ten geçerek tekrar Cibali'ye varan bir alan ayrılacaktır.
- Beyoğlu tarafında Perşembe Pazarı ve Bankalar Caddesi'nin iki tarafı, Azapkapı'dan Kasımpaşa'ya kadar olan kısım, Tarlabaşı ve İstiklal Caddelerinin iki tarafı iş ve ticaret bölgesi olacaktır. Ayvansaray'dan Sünnet Köprüsü'ne kadar ve Beyoğlu sahilinde de Gazi Köprüsü'nden Sünnet Köprüsü'ne kadar olan kısım iş bölgesi olarak ayrılmıştır. Ağır sanayi sur dışında ve Kurbağalıdere yakınında olmalıdır (Yerliyurt, 2008).
- Sarayburnu'ndaki surlar, Ayasofya, Sultanahmet, Şehitmehmet Paşa Camileriyle Divanyolu'nu içine alan yaklaşık 100 metrelik bir şerit ile Beyazıt ve Süleymaniye'nin kuzeyinden geçerek Şehzadebasşı yolu ile Fatih'e kadar uzanan 200 metrelik bant, kültür bölgesi olarak kullanılacaktır. Beyoğlu yakasında ayrılan kültürel bölge ise Taksim Parkı'ndan Galata'ya uzanan 200-500 metre arasında değişen alandır (Duranay vd., 1972: 370; Yerliyurt, 2008).
- Mevcut parklar ve mezarlık alanları korunacaktır. Haliç'te vapur iskeleleri arkasına parklar yapılacaktır. Taksim'den Harbiye'ye kadar olan alan ile Beşiktaş tramvay yolu arasında bir park ve bunun iki tarafında bahçeli evler gerçekleştirilecektir.
- Karadeniz'den esen rüzgarların dumanları şehir içine götürmemesi için Haliç kıyısında Cibali'den Ayvansaray'a kadar küçük sanayi yerleştirilmemiştir.
- Ayvansaray'dan Sünnet Köprüsü'ne kadar ve Beyoğlu sahilinde de Gazi Köprüsü'nden Sünnet Köprüsü'ne kadar olan kısım iş bölgesi olarak ayrılmıştır. Galata tarafında ise Boğaz sahilinde güneye doğru uzayan sanayi mıntıkası ayrılmış, Beyoğlu ve Galata'nın kuzey batısında ise bahçeli işçi evleri önerilmiştir.
- Haliç sahilinde ve surlar çevresinde bir çok gezinti yolları önerilmiştir. Yeni Cami Meydanı düzenlenecektir. Haliç'e yeni köprüler yapılarak, Eminönü-Unkapanı arasındaki cadde genişletilerek ve Eminönü-Sirkeci İstasyonu arasına yeni bir cadde yapılarak Yeni Cami çevresindeki sirkülasyon

hafifletilecektir. Sur içinin batı ile doğu kesimi bir çok cadde ve metro ile bağlanacaktır.

- Haliç'in kuzeyinde iki köprü yapılarak İstanbul'un dolaşım yolları birbirine bağlanacaktır.

4.6.4 Alfred Agache Raporu (1934)

1934 yılında, Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı adlı 20 sayfalık bir kitap olarak, Fransız kent plancısı Alfred Agache'nin önerileri, yayınlanmıştır.

Agache'nin Haliç ile ilgili önerileri şu şekilde olmuştur:

- Beyoğlu Caddesi ile Galata'nın küçük sokaklarındaki ticari merkezler ıslah edilerek korunmalıdır.
- Gazi Paşa Caddesi ile Laleli arası da ticaret bölgesi olarak gelişmelidir.
- Beyoğlu ve Şişli'den Haliç'e inen vadi boyunca yerleşim bölgeleri oluşturulmalıdır.
- Haliç'in kuzey yakasında, sur dışı Marmara sahillerinde ve Üsküdar tarafında da sanayi bölgeleri kurulmalıdır.

- Sanayi bölgesi olarak, Haliç'teki ticaret limanından itibaren mezbahanın sonuna kadar devam eden sahil, Marmara sahilinde sur dışından 500 metre mesafeden itibaren Bakırköy'e kadar olan bölge ile Yeşilköy'de demiryolunun kuzeyindeki bölge önerilmiştir.
- Haliç'e yeni bir rıhtım da öneriler arasındadır.

4.6.5 J.H.Lambert Planı (1933)

Lambert Planı'nda Haliç ve çevresi ile ilgili öneriler şunlardır:

- Haliç'teki liman genişletilmelidir.
- Yeni sanayi alanı, Samatya'dan Bakırköy'ün batısına kadar olan alan olmalıdır. Bu alana aynı zamanda bir de sanayi limanı önerisinde bulunulmuştur.

- Sur içinde hafif sanayi bölgeleri, surların dışında da 200 metrelik yeşil sahadan sonra deniz kenarında ağır sanayi, gerisinde de hafif sanayi bölgesi limanla ilişkili olarak oluşturulmalıdır.
- Haliç kıyıları yeşillendirilecektir. Haliç'in iki kıyısı boyunca yeşil bant düzenlenmelidir.

4.6.6 Martin Wagner Raporu (11.12.1936)

İstanbul'un bölge planının yapılması konusunda bir takım önerilerde bulunmak amacıyla Almanya'dan gelen Wagner, 11.12.1936 yılında bir rapor yazmıştır. 1938 yılında Türkiye'den ayrılan Wagner, uygulamaya konan bir plan hazırlamamıştır fakat pek çok konferans ve yazılarıyla Türkiye'de şehircilik anlamında etkisi görülmüştür.

Raporda Haliç ve çevresi için getirilmiş öneriler şunlardır:

- Haliç'in çamurla dolmasını ve koku yaratmasını engellemek için Alibeyköy ve Kağıthane Vadiler ıslah edilmelidir.
- Haliç çevresinde, yeni ve modern bir sulama sistemi kurulmalı, su bendleri inşa edilmelidir.
- Planın anayol önerilerinde , Eyüp ile Edirnekapı'dan Terkos'a giden yol ile Taksim-Şişli-Büyükdere-Kilyos hattında yapılacak yol bulunmaktadır.

4.6.7 1/5.000 Ölçekli H.Prost Planı (15.10.1937)

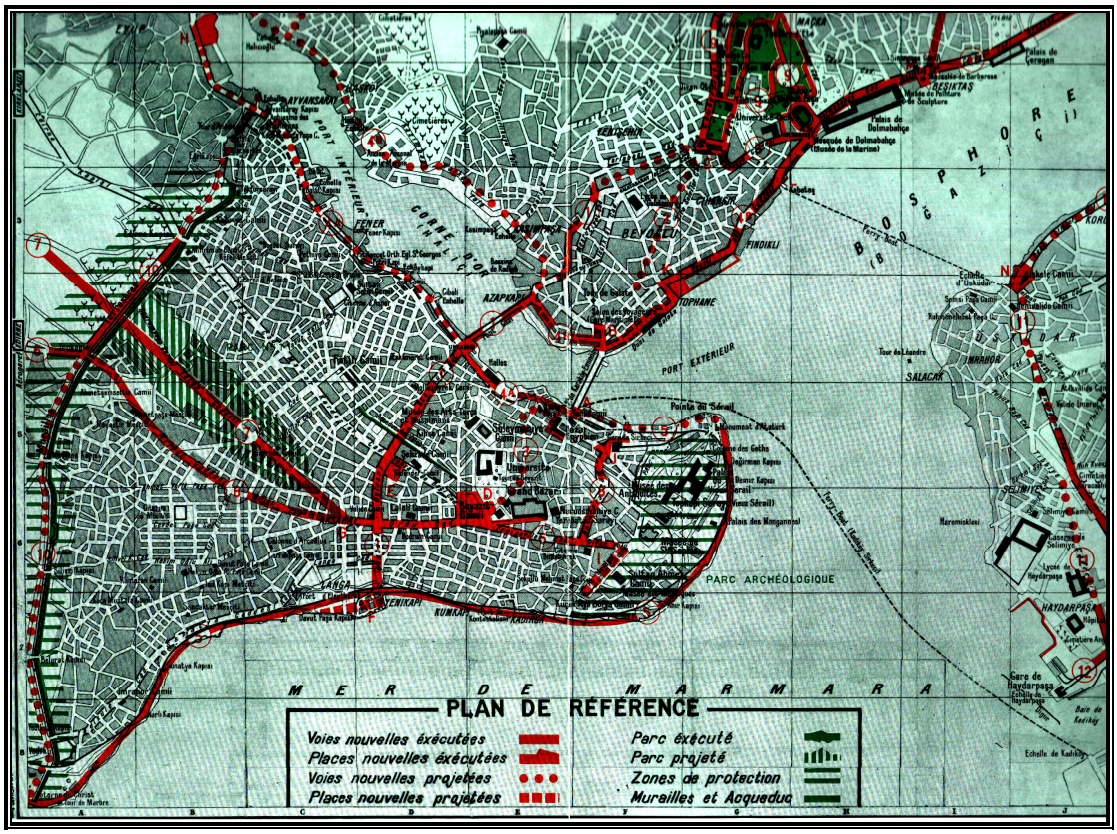
1937 yılında Prost, İstanbul'un yapılaşmasında önemli izler bırakan ve günümüzde hala geçerli bazı ilke ve uygulamaları gerçekleştiren nazım plan ve uygulama planları yapmıştır. Prost, İstanbul'u genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirerek, yönlendiren bir plan hazırlayamamıştır (Beyoğlu Nazım İmar Planı Raporu, 2005).

Fransız Kent Plancıları Enstitüsü üyesi Henri Prost'un hazırladığı Prost Planı 20 yıl boyunca geçerliliğini korumuştur. Haliç Yerleşimi'nin sanayiye açılmasında başlıca etken olan Prost Planı, bölgedeki tarihi dokunun büyük ölçüde tahrip olmasına neden olmuştur. 1937 yılı Prost Planı, genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirebilecek bir plan olmamıştır. Bazı kalıcı ilkelerinin yanında, kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi önemli yanılgıları da olmuştur (Yücetürk, 2001).

Prost Planı'nın Haliç ile ilgili kararları, Haliç kıyısında, Galata ile Unkapanı Köprüleri arasında, gıda satış alanları, haller ve balıkhanelerin bulundukları yerde merkezi iş alanının gelişmesi, Karaköy'den Galata Kulesi'ne kadar bir park düzenlenmesi, kent içi ulaşımın kara taşıtları ağırlıklı olması ve yeni yollar, köprüler yapılması şeklinde olmuştur. Konut alanları ile ilgili kararlar, Haliç'in kuzey yakasından Taksim'e kadar olan konut alanlarının yıkılarak yeniden geliştirilmesi, Tarihi Yarımada'da yüksekliğin sınırlandırılması, Marmara ve Haliç kıyılarının konut alanı olarak belirlenmesidir. Planın en önemli kararlarından biri ise sanayinin Haliç'te toplanmasıdır (Kılıç ve Yenen, 2001). Bu durum bölgeyi tümüyle değiştirmiş ve bir mesire, kültür aksı olan Haliç'in tüm özelliğini yitirmesine neden olmuştur.

1950'lerde su kıyılarının çeşitli kollardaki sanayiye dönüşmesi, bu bölgeyi bir iş alanı haline getirmiştir. Böylece Haliç çeşitli sanayi kuruluşlarının bıraktığı atıklar ile kirlenmeye başlamıştır (Önem, 2004).

Şekil 4.1'de Prost Planı görülmektedir. Plande yeni ulaşım sistemi, planlanan yollar, planlanan yerler, düzenlenen parklar, koruma alanları, duvarlar ve su kemerleri gösterilmiştir.



Şekil 4.1 : Prost Planı (İMP)

Söz konusu planda Haliç ve çevresi için alınan kararlar şunlardır:

- Taksim Meydanı genişletilecek, çevresine; tiyatro, konferans salonları, toplanma salonları, kulüpler, otobüs garları, postahane, otoparklar yapılacaktır.
- Haliç'in kuzey kıyısında iki köprü arasına gıda satış alanları balıkhanenin bulundukları yerde geliştirilecektir.
- Sanayinin, Haliç çevresinde toplanması öngörülmüştür. Boğaz, sanayiden arındırılacaktır. Depolar Yenikapı Limanı ve demiryolu çevresine taşınacaktır.
- Galata Köprüsü Haliç'e doğru kaydırılacak, köprünün iki başında iki meydan oluşturulacaktır.
- Atatürk Köprüsü'nün yapımı projesine göre devam edecektir.
- Haliç kıyıları ticaret ve yerel sanayinin rasyonel bir şekilde oluşmasına olanak sağlayacak şekilde düzenlenecektir. Nispeten büyük sanayi için Haliç'in başlangıcına doğru olan yerler ayrılacaktır. Koyun her kıyısında da ağır kamyonlar için geniş birer sanayi yolu yapılacaktır.
- Haliç Surlarındaki ticaret ve sanayi bölgesi sıhhileştirilecek ve surların ulaşıma zarar vermeyecek şekilde, özellik gösteren kısımları korunacaktır.
- Mezbahanın pis kullanılmış suları Haliç'in daha müsait bir noktasına taşınarak dökülecektir.
- Haliç'in Galata sahilindeki konut alanları yenilenecektir. Galata tarafındaki konutlar, Taksim'e kadar yıkılacak ve yeniden yapılacaktır.
- Galata limanı, Güzel Sanatlar Akademisi'ne kadar uzatılmıştır.
- Karaköy Meydanı'ndan Galata Kulesi'ne uzanan yeşil bir saha yapılması için bina bloklarını kaldırma kararı verilmiştir.

Prost'un bazı önerileri, 1940'lı yıllardan itibaren uygulamaya konulmuş, diğer bir çok önerisi de uzun vadede gerçekleştirilmiştir. Prost'un Türk uzmanlarla hazırladığı plan çalışmalarında, kent için beşer yıllık 3 dönemden oluşan 15 yıllık program hazırlanmıştır. 1943 yılında, İstanbul'un fethinin 500. yıl kutlamaları için Prost planı gözden geçirilerek, yeni bir 10 yıllık imar programı ilan edilmiştir (Tekeli, 1993).

4.6.8 1/5.000 Ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planı (17.2.1954)

1954 Beyoğlu Nazım Planı'nın alanı, Sütlüce'den Rumelihisarı'na kadar olan alan ile Levent mahallesi ve Mecidiyeköy'den oluşmakta olup, 3400 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Böylece kuzeybatıdan başlamak üzere Kağıthane deresini takip eden belediye sınırı Sütlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Karaköy, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Bebek, buradan da Etiler mahallesi, Levent mahallesi ve Mecidiyeköy'ün kuzeyinde bulunan alanlar yine şehir sınırına kadar olmak üzere Beyoğlu Nazım Planı alanı içindedir.

Planda, planlama alanının Yolcuzade İskender Caddesi, Refik Saydam Caddesi, İngiliz Konsolosluğu'nun alt sokağını takiben, İstiklal Caddesi, Taksim Meydanı'ndan Mebusan Yokuşunu devam ederek Meclis-i Mebusan Caddesi'nden Tophane Müzesi'nin önünden sahile kadar olan bölümü yoğun meskun alanda (hektar başına 400'den fazla nüfus) kalmaktadır. Planlama alanının geriye kalan bölümü ise orta yoğun meskun alanda (Hektar başına 200-400 nüfus) kalmaktadır (Beyoğlu Nazım İmar Planı Raporu, 2005).

4.6.9 1/10.000 Ölçekli İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı (1955)

Harita üzerine mevcut sanayi kuruluşları tespit edilerek işlendikten sonar İstanbul Sanayi Planı yapılmaya başlanmıştır. Yapılan tespite göre, sanayinin Haliç sahillerinde, Topkapı dışında, Rami Kışlası civarında, Dolapdere ve Bomonti çevresinde toplandığı görülmüştür.

Planda Haliç'le ilgili öneri, Haliç kıyısındaki sanayi kısmen dondurulması, sanayinin Topkapı'ya doğru kaydırılması olmuştur. Haliç çevresinde konut alanlarına ilişkin planlama ele elınmamıştır, bu nedenle sanayi alanı çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmuştur.

4.6.10 İmar operasyonları (1955-1956)

1950'lerde hızlı kentleşme, Haliç'in dokusunu bozmaya başlamıştır. 1955-1956 yılında açılan Unkapanı, Eminönü yolu, kent için önemli bir yol öğesi olurken, Balıkpazarı'nın ortadan kalkmasına neden olmuştur (Yücetürk, 2001).

Ahşap yapılar, apartmanlara dönüşerek kent dokusunun imajı değişmeye başlamıştır. Cumhuriyet'ten sonra yapılan planların Haliç'in bugünkü görünümü ve yapısına olumlu ve olumsuz katkıları olmuştur. Günümüzdeki Haliç görünümü yapılan plan

ve uygulamalar sonucunda ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde 1945'li yıllarda başlayan göç sonucunda kentin fiziksel yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Bu dönemde özel sektör yatırımlarının harekete geçmesiyle İstanbul büyük oranda nüfus çekim merkezi haline gelmiştir. 1936'da Prost tarafından yapılan imar planında tarihsel merkezlerin korunması için kalıcı bazı önlemler alınmasına rağmen imar planında sanayinin Haliç'e yerleşmesi, merkezi iş alanlarının Eminönü ve Karaköy'de bırakılması gibi ticaretin ve sanayinin gelişmesini tarihsel merkeze yönelten kararlar, kentin geleneksel dokusunun giderek baskı altında kalarak bozulmasına neden olmuştur (Ülken, 2003) .

Şekil 4.2'de Menderes Dönemi'ndeki imar operasyonlarında ön planda tutulan karayolu ulaşımı için Tarihi Yarımada ve çevresinde belirlenen ana yollar görülmektedir.



Şekil 4.2 : Menderes Dönemi'nde belirlenen ana yollar (İstanbul'un Kitabı, 1957; Yerliyurt, 2008).

Sanayi kuruluşlarının Haliç çevresinde yer seçiminde deniz ulaşımı başlıca rol oynamıştır. Zamanla Haliç'te deniz ulaşımı gittikçe gerilemiştir. Bunda kara ulaşımındaki gelişmelerin ve ayrıca Haliç'in giderek dolmakta olmasının büyük rolü vardır. Sanayi tesislerinin yer seçim tercihleri Haliç'teki ve Haliç'e yönelen

mahallelerdeki sakinlerin yaşamlarını da etkilemiştir. Bu durum prestij konut alanlarının Haliç'ten Beyoğlu, Boğaziçi ve Kadıköy'e kaymasına neden olmuştur. Ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle beraber her topluluktan zenginleşen kesim, geleneksel yerleşim alanlarından yeni konut alanlarına doğru yer değiştirmişlerdir. 1950'li yıllar İstanbul kenti için bir dönemeç noktasıdır. Bu dönem artan sanayileşme ile birlikte o zamana kadar görülmemiş bir kentleşme olgusunun ve hızlı kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı yıllardır. Yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması yönünde, Menderes operasyonu modernleşmenin ve modern kentin imgesi olarak yol ve otomobil kenti kabulünden hareketle yola çıkmış ve bu yönüyle ulaşım ağırlıklı olmuştur. 1956 yılında çıkarılan 6830 sayılı İstimlak Kanunu hükümleri çerçevesinde, geleneksel dokuda geniş çaplı yıkımlarla geniş bulvarların açılması şeklinde yansıyan bu uygulamalar gelişmeyi yönlendirici değil engelleyici bir unsur olarak görülmüştür (Kılıç ve Yenen, 2001) .

Menderes operasyonları ile Haliç'in iki yakasındaki ulaşım kara yolu ağırlıklı olarak çözülmeye çalışılmış, yeni yollar, bulvarlar ve kavşaklarla bu oluşum desteklenmeye çalışılmıştır. Prost Planı'nın öngörülerinin aksine Haydarpaşa Limanı genişletilmiş, bu uygulamalar Haliç sanayi alanlarının konumunu pekiştirmiştir. Haliç'te yoğunlaşan sanayi alanlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gecekondu ve plansız yapılaşma ile birlikte tarihi alanlar çöküntü mekanlarına dönüşmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

Haliç kıyılarında Kağıthane ve Alibey Dereleri'nin çevresi, Haliç mekanında Eyüp sırtları sanayi sektörü çalışanlarının ilk gecekondu mahallelerinin görüldüğü alanlardır. Kat Mülkiyeti Kanunu'nda yürürlüğe konulan mevzuat tek ailelik evlerin yer aldığı imarlı arsalar üzerinde çok ailelik bir yapılaşma türü olan apartmanlaşmayı başlatmıştır. Bu nedenle geleneksel yapı kaybolmaya yüz tutmuş, tarihsel miras köhnemeye başlamıştır (Yenen ve Yücetürk, 2001).

Menderes döneminde açılması veya düzenlenmesi planlanan ana yolları; Florya-Sarayburnu arasındaki Haliç Sahil yolu, Ankara Caddesi, Fevzipaşa Caddesi, Yeni Bulvar, Fatih Bulvarı, Atatürk Bulvarı belirtilmiştir. Galata tarafında açılması planlanan yollar: Boğaz Sahil Yolu, Dolapdere- Kasımpaşa-Sütlüce-Kağıthane-Şişli yoludur (İstanbul'un Kitabı, 1957; Yerliyurt, 2008) .

4.6.11 Hans Högg Plan çalışmaları (1956-1960)

Agache gibi, Hans Högg'de İstanbul ile ilgili çalışmalar yapmış ve bir kitapçıkta önerilerde bulunmuştur. Önerilerinin büyük çoğunluğu, ulaşımla ilgilidir. Haliç ile ilgili olan ulaşım önerisi ise Haliç kıyıları boyunca dar bir şerit halinde oluşturulabilecek aks olmuştur. Haliç ile ilgili önemli bir tespiti ise iki yakada 23 kilometre boyunca uzanan düzensiz yerleşim alanlarıdır. Bu alanlarda acil sağlık, kanalizasyon ve yol şebekelerinin oluşturulması önerileri arasındadır.

4.6.12 Piccinato çalışmaları (1958)

Menderes Dönemi imar uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler, İstanbul için yeni bir plan arayışını başlatmış ve 1958 yılında çalışmaya başlayan Piccinato'nun bu konuda önemli önerileri olmuştur. Sanayi ve konut alanlarının desantralizasyonuna bağlı yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmesi, İstanbul'un üretim kenti yerine ticaret, kültür ve yönetim merkezi olması, sanayinin Haliç kıyısından çıkarılarak İstanbul'un doğusuna desantralize edilmesi kararları alınmıştır. Haliç kıyılarının büyük yollar yerine gezi yolları ile düzenlenmesi ve turizm potansiyelinin korunması planın ana kararlarından olmuştur (Kılıç ve Yenen, 2001).

4.6.13 Geçit devresi planlama çalışmaları (1961-1962-1963)

27 Mayıs 1960 darbesinden sonra İstanbul Belediyesi, kent için yeni bir plan hazırlamaya başlamıştır. Darbeden bir yıl sonra İstanbul Belediyesi İmar Planlama Müdürlüğü 2,5 yıllık planlama faaliyet programı hazırlamıştır. Geçit Devresi Nazım Planı'nın Piccinato Planı esas alınarak hazırlanmasına karar verilmiştir. Planda yeni sanayi bölgeleri olarak Büyükçekmece, Ümraniye, Gebze, İzmit ve Adapazarı belirlenmiştir.

4.6.14 1/5.000 Ölçekli Suriçi Nazım İmar Planı (1964)

Bu planda, Tarihi Yarımada'nın içinde bulunduğu ve daha önceden tasdikli bulunan mevzi imar planlarının birleştirilerek tek bir plan altında uygulanması ve konut alanlarının teşekkülünün belirtilmesi amaçlanmıştır. Planda konut alanları eski dokusunu muhafaza eden az yoğunluklu konut alanları ve yüksek yoğunlukta gelişen konut alanları olarak ikiye ayrılmıştır. Haliç ve Marmara Sahil Şeridi protokol alanı olarak düzenlenmiştir. Vatan ve Millet Caddeleri'nin etrafı gelişme alanları olarak gösterilmiştir. Planda ulaşım açısından yeni bir öneri bulunmamaktadır. Mevcut doku

korunarak, ulaşım ışınsal olarak Vatan ve Millet Caddeleri üzerinden sağlanmıştır. Planda eski eserler için fonksiyonel kullanıma yönelik bir öneri getirilmemiş, ancak eserlerin aynen korunacağı belirtilmiştir (Beyoğlu Nazım İmar Planı Raporu, 2003).

Haliç ile ilgili öneriler şunlar olmuştur:

- Yarımadanın Haliç sahillerini kuşatan bu bölgesi turizm bakımından ıslahı gerekli bir sahil parçası olacaktır.
- Sur kalıntıları ile 17. ve 18. asırlardan kalma Türk sivil mimarisinin numunelerini veren yapıların muhafazası ile bu bölgenin bir park olarak düzenlenecektir. Bu alanlarda yeniden sanayi tesisi oluşturulmayacaktır.

4.6.15 Sanayi Sahalarının Planı (29.04.1966)

Prost Planı ile Haliç kıyıları sanayiye ayrılmıştır. Kıyılarda sanayinin yayılmasına engel olmak için yeni bir sanayi planı çalışmalarına başlanmıştır. Sanayi Sahalarının Planı 1966 yılında, imar planlarının sanayi ile ilgili kısımlarının tadil planı olarak hazırlanmıştır. Yapılan plana göre, Halkalı, Topkapı, Rami, Bomonti, Levent Oto Sanayi, Kurtköy, Küçükköy ve Ümraniye sanayi alanları olarak belirlenmiştir. Planda aynı zamanda gecekondu ıslah, tasfiye ve önleme bölgeleri saptanmış, denetim altına alınmaya çalışılmıştır.

4.6.16 Üst ölçekli planlar ve Haliç'in fonksiyonu

Bu Planlar 1/50.000 ve 1/100.000 ölçekli, 1980, 1985, 2006 ve 2009 yıllarına ait metropolitan alan ve çevre düzeni planlarıdır. 1995 yılına ait olan plan onanmamıştır.

4.6.16.1 Büyük İstanbul Nazım İmar Plan Raporu (1971)

Plan raporunda, sanayinin desantralizasyonu önemli kararlar arasındadır. 1960'lı yılların sonlarında etüdlerine başlanan, 1971'de Bakanlığa sunulan İstanbul Nazım Planı Ön Tasarısı ve Raporu'nda Haliç civarında 170 hektarlık sanayi, depolama ve tersane alanları mevcuttur. 1978 yılında Haliç çevresi düzenleme projeleri yapılmış, ıslah planları hazırlanmıştır. Haliç'ten tonlarca balçık çıkartılmış, bir çok bina yıkılarak yeşil alanlar ve parklar yapılmıştır (Yerliyurt, 2008).

4.6.16.2 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı (29.7.1980)

1980 sonrası dönemde, Türkiye'de pek çok alanda önemli değişimler gerçekleşmiştir. Ekonomik ve siyasi yapılardaki köklü değişimler sosyo-kültürel yapıda da önemli değişikliklere neden olmuştur. 1980 yılında, karma ekonomik düzenden serbest piyasa ekonomisine geçişle devlet, altyapı, ulaşım gibi yatırımlara yönelmiş ve yabancı sermaye teşvik edilmiştir.

Beyoğlu kentsel sit alanının büyük bir kısmı 1/50.000 ölçekli, 29.7.1980 onanlı İstanbul Metropoliten Alan Nazım İmar Planında Ana Merkez olarak geliştirilmesi hedeflenen Merkezi İş Alanında kalmaktadır.

1980 onaylı 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planının hedefleri:

- Bölgesel desantralizasyonun sağlanması ve kentsel kademelenmenin yönlendirilerek kentsel sistemlerin oluşturulması yoluyla İstanbul Metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülke kalkınma düzeni içinde bütünleştirilmesi,
- Doğal, tarihi kültürel değerlerin aktif koruma yoluyla korunması
- Mevcut kentsel dokudaki problemli alanların sıhhîleştirme yoluyla öncelikli olarak düzenlenmesi,
- Konut üretim ihtiyaç ve taleplerinin özelliklerine göre programlanması ve toplu konutun özendirilmesi,
- Sanayi alanlarının metropolden desantralizasyonun sağlanması ve sanayi alanlarının planlanması,
- Metropoliten kent bütününde merkezi iş alanlarının ana merkez olarak gelişmesi ve kademeli alt merkezlerin geliştirilmesi,
- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin, toplu taşımaya ağırlık verilerek sağlanmasıdır (Keskin ve Diren, 1992).

Nazım planın onaylanmasının ardından gerçekleşen askeri darbe ve onu takip eden yaklaşık 3,5 yıllık dönem, 1980 nazım planından kopuşu da beraberinde getirmiştir. 1980-1984 döneminde İstanbul'da 1984 sonrası gelişmelere altlık hazırlayacak şekilde nazım plan bürosu iptal edilmiş, Boğaziçi planları ve yasasıyla Boğaz sırtları

ve İstanbul'un kuzeyi imara açılmış, çıkartılan af yasasıyla kaçak yapı sorunu çözülmüş, 2. Boğaz Köprüsü ve TEM otoyolu projesi ihale edilmiştir (Ekinci, 1994).

4.6.16.3 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2006)

Plan hazırlanırken amaçlar:

- İstanbul'un küresel sistemin dinamiklerine ve Avrupa Birliği katılım sürecine uyumunun sağlanması
- Ekolojik dengenin korunması, sürdürülebilir ve afete duyarlı kentsel gelişmenin sağlanması
- İstanbul'un bir dünya kültür kenti standardında metropol statüsü kazanması
- İstanbul'un dünya ve bölge ülkeleri ile ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesi, dünya metropolleri arasında yetkinliğini arttırması ve küresel ve bölgesel merkez olması
- İstanbul'da yaşam kalitesinin yükselmesi olarak sıralanmıştır.

2006 yılında yapılmış olan bu planda Haliç ile ilgili getirilmiş öneri ve kararları şu şekilde sıralamak mümkündür :

- Haliç'in kuzeyinde ve kuzey sahil şeridinde, kimi yerlerde büyük kimi yerlerde ise küçük ölçekli Büyükşehir Belediyesi ve vakıf arazileri bulunmaktadır. Bu taşınmazların tek bir idari tasarruf altında toplulaştırılması ya da uygun şekilde arazi üzerinden idareler arası ortaklığın kurulması, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'nun devamında İstanbul'un kimliğine hizmet eden kamusal alanların geliştirilmesini sağlayabileceği gibi, merkez işlevlerinin batıya kaydırılmasında da birer dağılma ve odaklanma noktalarının elde edilmesine katkı verecektir. Böylelikle, Alibeyköy-Haliç ekolojik koridorunun oluşabilmesinde önemli bir adım atılmış olacaktır.
- Merkezi işlevlerin Haliç'in kuzeyinden, Kağıthane üzerinden önerilen raylı sistemler yardımıyla batıya kaydırılması ve ardından; güneye Bayrampaşa Sanayi Alanı'nın dönüşümüne de katkı verecek şekilde yönlendirilerek, Kazlıçeşme'de ana demiryolu ve denizyolu sistemine bağlanması hedeflenmektedir.
- Marmara Denizi, Boğazlar ve Haliç'teki su kalitesinin yükseltilmesi ve biyolojik çeşitliliğin artırılması için çalışmalar yapılmalıdır.

- Haliç tarihi çevresi ve su yapısı dolayısıyla uluslar arası su sporları ve cazibe merkezi haline getirilmelidir.
- Dere havzalarında uygun iyileştirme çalışmaları yapılmalı ve buna uygun yapılaşmaya izin verilmesi planlamalarda göz önünde bulundurulmalıdır.

Kağıthane ve Alibeyköy, dönüşüm sürecine girebilecek sanayi alanlarıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren MİA işlevlerini batıya yönlendirmek üzere düşünülmüştür. Tarihi Yarımada'nın yapı stokunu aşındıran üretim faaliyetlerinden arındırılması, yaşam alanlarının niteliğinin arttırılması, sur içi bölgesinin gece gündüz kullanım düzeylerindeki farkının azaltılması, Haliç sahil boyu alanların atıl durumunun giderilmesi gibi sorunların çözümü ise, metropoliten ölçekte yapılacak müdahalelerle gerçekleştirilebilecektir

4.6.16.4 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2009)

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı; İstanbul'a; sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal kimlik değerleri ile özdeşleşen, kentin öncelikle kültür ve turizm alanlarındaki üstünlüklerini ön plana çıkartan, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekana yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, ekonomik yapısını bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dönüştüren, etkin ve katılımcı bir kent yönetimi/yönetişimi yapılandırmasında, kurumsal ve mekansal planlarını verimli bir araç olarak kullanan küresel ölçekte güçlenmiş bir kent statüsü kazandırmak olarak belirlenmiştir.

Planın İstanbul için amaçları:

- Doğal çevreye uyumlu, doğal ve yapay risklere karşı güçlü bir kentsel bölge sisteminin kurulması,
- Yaşam kalitesinin yükseltilmesi, kültürler arası karşılıklı anlayış ve hoşgörünün yerleşmesi ve yoksulluğun önlenmesi için gelişkin bir sosyo-kültürel taşıma kapasitesine ulaşılması,
- Kentsel hizmet maliyetlerini düşürecek işlevsel ve mekansal rasyonalizasyonlara giderek, ekonomik çeşitlilik düzeyinin arttırılması ve böylelikle yüksek ekonomik rekabet gücüne ulaşılması,

- Ulaşım, haberleşme, kentler arası işbirliği, iş ve yatırım olanakları oluşturarak diğer küresel merkezler ve kendi bölgesel hinterlandı ile güçlü bağlantıların kurulması olmuştur.

Planın Haliç ile ilgili öneri ve kararları şunlar olmuştur :

- İstanbul'un tarihi, doğal ve ekolojik açıdan özel bir öneme sahip olan Haliç kıyıları için ise kültür, turizm ve rekreasyon kullanımlarını içermesi ve siluet sınırı içinde kalan konut alanlarıyla bütüncül bir planlama yaklaşımı ile planlanması öngörülmektedir.
- Kentin tarihi kültürel kimliğini yansıtan ve tarihsel geçmişinden gelerek günümüze ulaşan kentsel mekanlar (fiziki doku), yapılar ve tarihi kent imajını yansıtan peyzaj değerleri ve tabiat varlıkları kendi yapıları ile uyumlu işlevler verilerek korunup, geliştirilmelidir. Bu kapsamda öncelikli olarak; geleneksel karakteri, dokusu ve fiziksel özellikleri kısmen korunmuş, fakat kentsel sit ve siluetleri yüksek yoğunluklu yeni yapılanmalarla bozulmuş olan Üsküdar Merkez, Eyüp Merkez ve yakın çevreleri, Haliç'in kuzey ve güney yamaçları, Yedikule, Yenikapı, Galata, Boğaziçi öngörünüm, etkilenme ve geri görünüm alanları, kentsel sit alanlarına ilişkin alt ölçekli plan aşamalarında ayrıntılı koruma projelerinin hazırlanması gerekmektedir.
- Kültür, turizm ve rekreasyon kullanımlarını içeren Haliç; siluet sınırı içinde kalan konut alanlarıyla bütüncül bir planlama yaklaşımı ile planlanmalıdır. Rekreasyon amaçlı kullanılan Miniatürk, Feshane ve Cendere Parkı Projesi; sanayiden kültür kullanımına dönüştürülen Sütlüce Kongre Merkezi, Rahmi Koç Müzesi ile eğitim birimi olarak kullanılan Kadir Has Üniversitesi gibi örnek projeler, Haliç kıyılarının "kültür aksına" dönüşümünü tetikleyecek potansiyel alanlardır.
- Silahtarağa Elektrik Santrali'ndeki dönüşüm, Haliç kıyısı boyunca tasarlanan kültürel dönüşümü tetikleyici unsur olarak belirlenmiş olup, bu doğrultuda söz konusu alandaki sanayi yapıları ve tersanelerin kültür ve eğitim faaliyetlerinde kullanılması öngörülmüştür.
- Boğaziçi, Tarihi Yarımada, Haliç gibi kentin kimliğini belirleyen önemli alanların tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması için gerekli

tedbirlerin alınarak, koruma ve kullanma dengesinin sağlanmasına yönelik bütüncül siluet ana planının yapılması gerekmektedir.

- Tarihi Yarımada ve Beyoğlu'ndaki kültür turizmini desteklemek üzere, bu alanlarla bütünleşecek şekilde İstanbul'un önemli bir kimliği olan Haliç bölgesinin tarihi kültürel dokusu, peyzajı ve siluetinin korunması ve "Haliç Kültür Aksı" olarak ön plana çıkartılması öngörülmüştür.
- Kentin yeşil aksı olarak tanımlanan Haliç kıyısı boyunca yaya ve yeşil alan sürekliliği sağlanmalı ve kıyı kullanımı olarak kamuya açık park ve rekreasyon alanları, müzeler, kongre alanları oluşturulmalıdır. Haliç'in 'kültür aksı" haline getirilmesiyle, İstanbul'un kültür turizmine hizmet edebilecek en önemli bölgelerden birisi olacaktır.
- Tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olarak yer aldığı ve turizm potansiyelinin yüksek olduğu, Tarihi Yarımada, Haliç, Beyoğlu, Kadıköy, Üsküdar bölgesi için kültür odaklı turizm alanı kararı verilmiştir.
- Endüstri mirası yapıların kültürel amaçlı kullanımının desteklenmesi, bu bağlamda Haliç, kültür aksı olarak değerlendirilecektir.
- 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda; bilgi, fikir ve tasarıma dayalı olan kültür endüstrilerinin de İstanbul'un sektörel yapısında yerini alması hedeflenmektedir. Katma değer payları ve rekabetçilik nitelikleri yüksek olan bu sektör küresel ekonominin yükselen değerleri arasındadır.
- Kültür açısından Salı Pazarı, Haydarpaşa, Haliç kıyıları, Kağıthane ve Alibeyköy'de depolama ve sanayi işlevinden dönüşebilecek alanların; uluslararası nitelikteki festivaller için çok fonksiyonlu, donanımlı bir festival ve kültür alanı olarak düzenlenmesi öngörülmüştür.
- Haliç kıyıları, Salıpazarı Limanı, Haydarpaşa Limanı gibi bölgeler merkezi konumları sebebiyle müzeler için ideal yerlerdir.
- Haliç kıyısından başlayarak Cendere Vadisi üzerinden devam eden ve Cebeci Taş Ocakları'nı içine alarak kuzeydeki orman alanlarına kadar uzanan ekolojik koridor, plan'da kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak belirlenmiştir.

- Kentin yoğun yapılaşma baskısı altında olan Terkos-Alibeyköy-Haliç ekolojik koridorunun da korunması gerekmektedir. Bu nedenle Haliç ile Alibeyköy Su Toplama Havzası'nı birleştiren Cebeci Vadisi de kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak belirlenmiştir.
- Boğaziçi, Haliç, Adalar-Anadolu Yakası arası, Küçükçekmece Gölü ve Büyükçekmece Koyu'nun su sporları açısından değerlendirilmesi; Karadeniz Maden Ocakları Bölgesi'nde rehabilite edilerek, çevresel sürdürülebilirlik göz önünde bulundurularak, bölgenin yapısına uygun sportif aktivitelerin yapılması öngörülmüştür.
- İstanbul'un mevcut ve gelecekte öngörülen yolculuk taleplerinin değerlendirildiği daha önce gerçekleştirilmiş etütler, Haliç'in iki yakası arasındaki yolculuk talepleri için, Yenikapı – Taksim Metro Hattı'nın yanı sıra, daha kuzeyde yer alan yeni bir bağlantının gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu nedenle, Beşiktaş'tan başlayarak, Darphane - Kağıthane üzerinden Kazlıçeşme'ye bağlanan ve İstanbul'un merkezi iş alanları ile Tarihi Yarımada'yı kuşaklayan yeni bir raylı sistem bağlantısı önerilmektedir.
- Haliç-Terkos, Haliç-Cendere Vadisi ile Ömerli Barajı-Riva Deltası arası korunmuş ve bunlarla bütünlük sağlayacak şekilde kuzey-güney yönlü yeni yeşil koridorlar planlanmıştır.
- Haliç-Terkos, Haliç-Cendere Vadisi ile Ömerli Barajı-Riva Deltası arasında kalan ekolojik koridorların doğal ve kırsal karakteri, yaban yaşamı hareketliliği ve kentin hava sirkülasyonu işlevinin sürdürülmesi esastır.
- Tarihi, kültürel ve mimari değere sahip olan Haliç, Aynalıkavak, Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri şehir hatları ve İDO vapurlarının bakım ve modernizasyonu gibi çalışmalarla kısmen tersane işlevini sürdürecek; bu tersanelerde tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği, turizme açık müzecilikle ilgili tesisler, bilim-sanayi müzesi, kültür merkezleri gibi kullanımlar yer alabilecektir.
- Boğaziçi, Tarihi Yarımada, Haliç gibi kentin kimliğini belirleyen önemli alanların tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması için gerekli tedbirler alınarak, koruma ve kullanma dengesinin sağlanmasına yönelik bütüncül plan ilgili kurumlarca yapılacaktır.

- Haliç, Taşkızak ve Camialtı Tersanelerinde donatı hizmet alanları ile kültür tesisi alanları oluşturulacaktır.
- Haliç Kültür Aksı olarak tanımlanan Haliç kıyılarında kamuya açık park ve rekreasyon ile donatı alanlarının, kıyı bütünlüğü ve devamlılığı sağlanarak tamamlanacaktır.
- İlk etapta hazırlanan "siluet ana planı" doğrultusunda Boğaziçi, Tarihi Yarımada, Haliç gibi kentin kimliğini belirleyen önemli alanların tarihi, kültürel ve doğal değerlerinin korunması için gerekli uygulamalara devam edilecektir.
- Tarihi ve mimari değere sahip olan Haliç Sahili Tersaneler Bölgesi (Taşkızak, Aynalıkavak, Camialtı ve Haliç Tersaneleri) de şehir hatları ve İDO vapurlarının bakım ve modernizasyonu gibi çalışmalarla kısmen tersane işlevini sürdürecek; aynı zamanda bu alanda tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği turizme açık müzecilikle ilgili fonksiyonlar yer alabilecektir.

4.6.17 Alt Ölçekli Planlar ve Haliç'in Fonksiyonu

Haliç kıyıları, sınırları dahilinde olan ilçelerde yapılmış ve kıyı alanlarıyla ilgili kararlar üretilmiş olan planlar Haliç Nazım İmar Planı, Şişli Dolapdere Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı, Beyoğlu Halıcıoğlu Sütlüce Nazım İmar Planı, Eyüp Merkez Nazım İmar Planı, Beyoğlu Dolapdere Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı, Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Sadabat Tarihi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Eyüp Cami ve Merkezi Civari Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Beyoğlu Perşembe Pazarı Nazım İmar Planı'dır.

4.6.17.1 1/5.000 Ölçekli Haliç Nazım İmar Planı (19.12.1985)

1985 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olmasıyla başlayan Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının (MİA) desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. Bu operasyonların bir plana dayandırılmaması ve Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı binaların yıkılması en çok tartışılan konular olmuştur. Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreç ile özellikle kentin çeperinde yer alan nitelikli tarımsal alanlar, orman alanları ve giderek su havzaları da olumsuz biçimde

etkilenirken altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler de hızla gelişmeye başlamıştır (Kılıç ve Yenen, 2001).

Dalan operasyonlarının en temel amacı, sanayinin ve ona bağlı kirletici tüm unsurların Haliç'ten çıkarılması ve fiziksel açıdan çöküntü süreci içine girmiş olan yapıların yıkılarak bölgenin temizlenmesi, böylece Haliç'in yeşil bir kuşakla çevrili temiz bir koya dönüştürülmesidir. Bu operasyonlarla, Haliç bir yönü ile kirlilikten ve kaçak yapılardan kurtulmuş ama diğer yönü ile kentin tarihi, belleği olan ve belli bir mimari karaktere sahip hal binası, Fener evleri ve benzeri pek çok bina yıkılarak tarihsel ve kültürel süreklilik kesintiye uğramıştır. Yeni Cami önündeki doku yitirilmiş, Zindan Hanı, Ahi Çelebi Camii, Değirmen Hanı gibi birkaç yapı kıyıda yalıtılmış olarak bırakılmış, buna karşılık Galata Köprüsü'nün Eminönü bağlantısında yaya yoğunluğu ve eskiden varolan meydanı dikkate almayan bir kavşak oluşturulmuştur (Yenen ve Yücetürk, 2001).

1985 Haliç Planı'nda toplam 3.839.417,87 metrekare (383,9 hektar) alan düzenleme ve plan alanı olarak belirlenmiştir. Düzenleme alanı; gezi alanı, yeşil alan, oyun alanı, kamusal eğitim ve dinlenme alanı şeklinde kamusal açık alan olarak kullanılacak alan olarak belirlenmiştir. Planlama alanı içerisinde koruma planı yapılacak alan, mezarlık, askeri alan koruma kuşağı ve belediye hizmet alanları da bulunmaktadır.

Çizelge 4.1 : 1/5000 ölçekli Haliç Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	**Alan (hektar)**	**Oranı (%)**
Kamu Eğitim ve Dinlenme Alanı	321,4	83,7
Yeşil Alan	3,5	0,9
Koruma Planı Yapılacak Alan	20,6	5,3
Askeri Koruma Kuşağı	36,9	9,8
Mezarlık	1,2	0,30
Belediye Hizmet Alanı	0,01	0,002
Dini Tesis Alanı	0,2	0,05
TOPLAM	**383,81**	**100**

Çizelge 4.1'de de belirtildiği gibi, planda 206.851,78 metrekare (20,6 hektar) alan koruma planı yapılacak alan olarak belirlenmiştir ve bu alanlarda öncelikle koruma amaçlı plan yapılacak alan olarak belirlenmiştir.

Planda 35581,7 metrekare (3,5 hektar) alan yeşil alan, 3214795,2 metrekare (321 hektar) alan kamu eğitim ve dinlenme alanı olarak ayrılmıştır.

Plan sınırları içerisindeki askeri alana ait koruma kuşağı 369.789,2 metrekare (37 hektar), mezarlık alanı 12.211,7 metrekare (1,2 hektar), belediye hizmet alanı ise 188,1 metrekare (0,01 hektar) dir.

4.6.17.2 1/5.000 ölçekli Şişli Dolapdere-Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı (18.01.1994)

Planın genel hükümlerindeki 10.maddede görüldüğü gibi, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı hazırlanırken dere ve kollarında dere aksından itibaren sağında ve solunda 15 ile 20 metre toplam 30- 40 metre genişliğinde yeşil bant koruma alanı ayrılacağı kararı getirilmiştir.

Plan uygulama hükümlerinin 1.maddesinde Merkezi iş alanlarında; büro binaları, kültür, turizm, eğlence, konaklama, ticaret, kentsel donatı, yönetim ve yeşil alan kullanımları yer alacağı belirtilmiştir. Bu alanlarda min. Parsel büyüklüğü 2500 metrekaredir. KAKS=3,5; min.TAKS=0,35 ; max.TAKS=0,50'dir.

Uygulama hükmünün 3. Maddesinde; Piyalepaşa Cami yanında Pazar alanı olarak belirtilen çiçek mezat yeri zemin altında, çiçek satış ise zemin üstünde düzenlenip, yeşil alanın altının otopark alanı olacağı belirtilmiştir.

Çizelge 4.2 : 1/5000 ölçekli Şişli Dolapdere Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oranı (%)
Kültür Tesisi Alanı	1,1	0,2
Eğitim Tesisi Alanı	30,2	3,8
Sağlık Tesisi Alanı	19,1	2,4
Yeşil Alan	4,8	0,6
Otopark Alanı	2,7	0,35
İdari Tesis Alanı	0,6	0,07
Kamu Hizmet Alanı	5,9	0,75
Mezarlık	47,8	6,1
Ticaret+Konut+Yollar	666,8	85,73
TOPLAM	**383,81**	**100**

Çizelge 4.2'de belirtildiği gibi, toplam planlama alanı 7.798.072,4 metrekare (779 hektar) dir. Planda, kültür tesisi alanı 16.565,7 metrekare (1,6 hektar), eğitim tesis alanı 302.018,5 metrekare (30,2 hektar), sağlık tesis alanı 191.994,7 metrekare (19,1 hektar), yeşil alan 48.313,1 metrekare (4,8 hektar), otopark alanı 27.973,8 metrekare (2,7 hektar), idari tesis alanı 6.106,1 metrekare (0,6 hektar), kamu hizmet alanı 59.128,8 metrekare (5,9 hektar), mezarlık alanı 478.004 metrekare (47,8 hektar) dir.

4.6.17.3 1/5000 Ölçekli Beyoğlu-Halıcıoğlu-Sütlüce Nazım İmar Planı (05.04.2001)

Çizelge 4.3'de belirtildiği gibi planlama alanı toplamda 173 hektardır. Planlanan alanın %13.4'ü eğitim ve kültür tesisi olarak belirlenmiştir. Alanın %1.8'i ise yeşil alandır.

Çizelge 4.3 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu-Halıcıoğlu-Sütlüce Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oranı (%)
Kültür Tesisi Alanı	2,4	1,4
Eğitim Tesisi Alanı	21	12
Sağlık Tesisi Alanı	0,8	0,5
Yeşil Alan	3,2	1,8
Otopark Alanı	0,9	0,5
İdari Tesis Alanı	2,8	1,6
Mezarlık	19	11
Ticaret+Konut+Yollar	122,9	72,2
TOPLAM	**173**	**100**

4.6.17.4 1/5000 Ölçekli Beyoğlu-Dolapdere- Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı (15.02.2002)

Plan sınırlar içerisinde, Haliç kıyıları yer almamaktadır. Fakat Haliç kıyı alanı çevresi plan sınırları içerisindedir.

Çizelge 4.4'te de görüldüğü gibi, planlanan alan toplamda 1.709.536,4 metrekare (170,9 hektar) dir. Planda, eğitim tesis alanı 44.771,4 metrekare (4,4 hektar), sağlık tesis alanı 11.875 metrekare (1,2 hektar), dini tesis alanı 10.143 metrekare (1 hektar), yeşil alan 63.847,2 metrekare (6,3 hektar), katlı otopark alanı 4.433,1 metrekare (0,4 hektar), idari tesis alanı 4.619,2 metrekare (4,6 hektar), büyük hizmet alanı 10.190,2 metrekare (1 hektar), mezarlık alanı 6.293,2 metrekare (0,6 hektar), askeri alan ise 20.923,7 metrekare (2 hektar) dir.

Buna göre planın % 87,35'lik kısmını ticaret alanları, konut alanları ve yollar oluşturmaktadır. Yeşil alanlar % 3,8, idari tesis alanları 2,7, eğitim tesisi alanları % 2,5 değerleri ile planda alansal dağılım oranı açısından en yüksek değerlere sahip donatı birimleridir.

Çizelge 4.4 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu Dolapdere Piyalepaşa Bulvarı Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oranı (%)
Eğitim Tesisi Alanı	4,4	2,5
Sağlık Tesisi Alanı	1,2	0,7
Dini Tesisi Alanı	1	0,6
Yeşil Alan	6,3	3,8
Otopark Alanı	0,4	0,2
İdari Tesis Alanı	4,6	2,7
Büyük Hizmet Alanı	1	0,6
Mezarlık	0,6	0,35
Askeri Alan	2	1,2
Ticaret+Konut+Yollar	149,4	87,35
TOPLAM	**170,9**	**100**

4.6.17.5 1/5000 Ölçekli Eyüp Merkez Nazım İmar Planı (29.08.2003)

Çizelge 4.5'te de belirtildiği gibi, toplam planlanan alan 13.834.181 metrekare (1383 hektar) dir. Planda 153.669,5 metrekare (15,3 hektar) alan Endüstriyel Müze Teknoloji ve Bilim Merkezi olarak belirlenmiştir. Bu alan eski Silahtarağa Elektrik Santrali'dir. Bu planla alanın kültür ve eğitim odaklı dönüşümü planlanmış ve Santral-İstanbul Projesi'nin başlangıç noktası olmuştur.

Çizelge 4.5 : 1/5000 ölçekli Eyüp Merkez Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oranı (%)
Kültür Tesisi Alanı	15,3	0,1
Diğer	1367,7,2	0,99
TOPLAM	**1383**	**100**

Plan kararlarının 10. Maddesinde; yeşil alan ve park alanlarının altında, park, bahçeler, ulaşım koordinasyon ve zemin deprem inceleme müdürlüğü gibi ilgili kuruluşların uygun görüşünü almak koşuluyla ilçe belediyesince kamuya ait, olağanüstü koşullarda sağınak olarak da kullanılabilecek otopark yerlerinin düzenleneceği belirtilmiştir.

11.maddede; semt spor alanlarında futbol, basketbol, voleybol, yüzme havuzu gibi spor faaliyetlerini içeren kapalı veya açık tesisler yapılabileceği belirtilmiştir.

15. maddede ise Haliç düzenleme alanlarında 04.04.1990 gün 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu hükümleri dikkate alınacapı belirtilmiştir.

1/1000 ölçekli imar planı yapılırken dikkate alınacakların 14.maddesinde; Planlama alanında merkezi özellik gösteren sağlık, itfaiye, iletişim, haberleşme, kamu ve yönetim gibi tesislerin bulunduğu ve ulaşım akslarına yakın alanlardaki açık alan meydan, yeşil alan, park gibi yerlerin uygun noktalarında ilgili kurum ve kuruluş görüşünü almak ve heliport alanı yönetmeliğine uymak kaydı ile kamuya ait iniş kalkış pisti ayrılacağı belirtilmiştir.

15.maddesinde; "İstanbul Boğazı raylı sistemli üçüncü karayolu geçişi ve çevreyolu güzergahı kamulaştırma alanı planlara işlenmiş olup güzergahın gerçekleşmemesi halinde bu alan İSKİ alanından geçen yerlerde İSKİ alanına diğer kısımda eğitim tesislerinin bulunduğu alana dahil edilecektir" denilmiştir.

17. maddesinde; "Haliç düzenleme alanları kamuya ait özel proje alanları olarak düzenlenecek alan olup, bu alanlarda kamu yararlı taşınabilir ve açık tesisler yapılabilir. Bu fonksiyonlar ve yapılanma şartları 04.04.1990 gün 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu hükümleri dikkate alınarak 1/1000 ölçekli planlarda belirlenecektir. Bu alan içerisinde kalan 2863 sayılı kanuna göre korunması gereken taşınmaz kültür varlıkları belediyelerce kamulaştırılarak koruma altına alınır." denilmiştir.

18. maddesinde; rekreasyon alanları; günübirlik kullanıma yönelik dinlenme ve piknik ihtiyaçlarının karşılanabileceği emsali max: 0,05'i ve 2 katı geçmeyen tesisler ile su oyunları parkı, otopark, sportif faaliyetlerin yer alabileceği (voleybol, basketbol, futbol, golf, atıcılık gibi), yürüyüş ve koşu parkuru, bisiklet yolları, seyir terasları, botanik bahçeleri gibi alanlar olarak belirlenmiştir.

4.6.17.6 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (21.05.2009)

Planda, plan sınırı içerisinde tarihi ve kentsel sit alanları bulunmaktadır. Tarihi sit alanı tersaneleri içermektedir ve büyüklüğü 73.061,3 metrekare (7,3 hektar) dir. Kentsel sit alanının büyüklüğü 112.318,2 metrekare (11,2 hektar) dir.

Kıyı alanı ardında 40.580,6 metrekare (4 hektar) büyüklüğünde Kasımpaşa Spor Tesisleri yer almaktadır. Koruma bölgesi olarak belirlenen alanların sınırları 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planlarında parsel sokak ölçeğinde revize edilerek kesinleştirileceği belirtilmiştir.

Plan notlarının genel hükümlerinin I-16.maddesinde; "İstanbul Taksim-Yenikapı metro hattının Haliç geçişini sağlayan Köprü Projesi plan eki K. ve T.V. Yeraltı ve Yerüstü envanteri ve yeraltı arkeolojik değerleri ve silüeti korumak, eski eserlere zarar verecek uygulmalardan kaçınmak ve ilgili K. ve T.V.K. Bölge Kurulu'nun olumlu görüşü alınmak şartıyla; İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, Fen İşleri Daire Başkanlığı, Projeler Daire Başkanlığı ve ilgili idareler koordinasyonunda kesinleştirilecektir." denilmiştir.

Çizelge 4.6 : 1/5000 ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı alan dağılımı.

Fonksiyon	**Alan (hektar)**	**Oranı (%)**
Kültür Tesisi Alanı	8,6	2,7
Dini Tesisi Alanı	2,5	0,8
Yeşil Alan	7,1	2,2
Tarihi Sit Alanı (tersaneler)	7,3	2,3
Kentsel Sit Alanı	11,2	3,5
Diğer donatı ve yerleşimler	279,3	88,5
TOPLAM	**316**	**100**

I-18.maddede; "Planda gösterilen ulaşım sistemi içindeki yeraltı toplu taşım aksları ve istasyon alanları ile yeraltı kavşak çözümleri getirilen alanlarda, yapılacak kazılarda; bu çalışmalarda yer almayan eserlere ait olabilecek kalıntı çıkması halinde belgeleme çalışmaları yapılarak, korunması gerekli eski eser olarak tescil edilmesi durumunda; Yer altı müzeleri, sergileme galeri terasları vb. çözümlemeler getirilecektir. Bu kapsamda yapılacak projeler ilgili K. ve T.V.K. Bölge Kurulu kararı ile yapılır." denilmiştir.

I-19. maddede; " Beyoğlu kentsel sit alanı silüetinin korunması için; plan eki, K. ve T.V.K. yeraltı ve yerüstü envanteri ile Mevcut ve Kayıp Eski Eser Araştırma Envanterinde yer alan ve planlarda ihyasında karar verilen eski eserlerin orjinal yükseklikleri korunacaktır. Tescilli anıt eser ve sivil mimarlık örneği yapıların özgün bahçe duvarları, set duvarları korunacak, eksik kısımları tamamlanacak, Haliç Boğaziçi yamaçlarında sahil görsel algılanmasının sağlanması ve sahil iç kara kesimlerinin entegrasyonu kapsamında yükseklik-malzeme ve biçimleri kentsel tasarım projelerinde belirlenecektir." ifadesi yer almıştır.

I-29. maddede; Kültürel ve doğal değerlere sahip alanların dışında, sosyal, kültürel amaçla tahsis edilen alanlardaki binaların bodrum katlarında veya bahçelerinin zemin altında ilgili kurum görüşleri alınarak kamuya açık yeraltı otoparkları düzenlenebileceği belirtilmiştir.

I-30.maddede; "Yeşil alanlar, park ve dinlenme alanları, kapalı ve açık spor alanları, çocuk bahçesi, meydan, kavşak alanları içindeki Beyoğlu kentsel sit alanı Kültür ve Tabiat Varlıkları Envanteri'nde yer alan vakıf hayrat mülkiyeti dışındaki kültür varlıkları, sivil mimari örnekleri kamu eline geçtikten eserin yapı alanı dışında kalan parseli öngörülen donatı alanı ile bütünleştirilerek, eski eser yapı ise restore edilecek ve sosyal, kültürel amaçlı kullanılacaktır. İlgili idarece söz konusu vakıf mülkü taşınmazın planda belirtilen donatı işlevini gerçekleştirecek kamu kurumuna satış, değiş tokuş, devir veya kamulaştırması yapılmayacağının beyanı, ilgili kurumların olumlu görüşleri alınması halinde eski eser yapı özel sosyal-kültürel donatı olarak ilgili vakıf idaresince kullanılabilir." denilmiştir.

Koruma bölgeleri ile verilen kararlara bakıldığında Haliç'e kıyısı olan Galata çevresiyle ilgili de bazı kararlar verildiği görülmektedir. Bunlardan biri şu karardır: "Galata Surları; arkeolojik çalışma ile temizlenecek, peyzaj düzenlemesi yapılarak Galata Kulesi ile bir bütün olarak korunacaktır. Surların kültürel amaçlı kullanılması esastır. Sur duvarları, burçları, kapıları ile bir bütün olarak kültürel fonksiyonlara kavuşturulacak, çevresindeki yeşil alan, arkeolojik sergileme-park alanları, sergi-seyir terasları, tema parkları gibi fonksiyonlar ile bütünleştirilecektir. Surların kayıp kısımları ilgili K. v e T.V.K. Bölge Kurulu'nca onayalancak kentsel tasarım projeleri ile değerlendirilecektir."

Koruma Bölgeleri ile ilgili genel hükümlerin ilgili olanlarından biri şudur: "Geleneksel yol dokusu, mimari karakteri ve kültürel özelliklerini günümüze kadar kısmen korumuş kentsel alanlar, Haliç Tersanesi, genellikle 1. Derece koruma bölgeleri yakın çevresi, önemli anıt eserlerin yakın çevreleri ile meydanlar, bu bölge ve eserler ile yakın çevresi alandır."

Haliç ile ilgili bir diğer karar turizmle ilgilidir: "Turistik gezi deniz ulaşımı aksları ile (Dolmabahçe-Kabataş-Fındıklı-Karaköy-Haliç) Beyoğlu Kentsel Sit Alanı'nın tarihsel, kültürel, fiziksel ve doğal kimliğine yakışır, birinci sınıf hizmet ve turistik amaçlı kullanımlara uygun, deniz ulaşım sistemleri etüt edilerek kullanılabilir."

Plan hükümlerinde Haliç Tersanesi ile ilgili üç karar verilmiştir. Bunlar:

- "07.07.1993 gün ve 4720 sayılı İst 2 No'lu K. ve T.V.B. Kurulu kararı ile belirlenen Kentsel Sit Alanı ve 22.03.1995 gün ve 6482 sayılı İst 2 No'lu K. ve T.V.B. Kurulu kararı ile belirlenen Tarihi Sit Alanı sınırı içinde yer alan 1. Derece koruma bölgesinde yalnızca Beyoğlu Kentsel Sit Alanı K. ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanteri'nde yer alan tescilli anıt eser, havuz, sivil mimarlık örnekleri orjinal kontur ve gabarileri ile, korumaya değer olmayan eklentilerinden arındırılarak restitüsyonu ve restorasyonu yapılarak korunacaktır.
- Bu bölgelerde plan eki K. ve T.V.Yeraltı ve Yerüstü Envanteri'nde yer alan kültür varlıklarının orjinal irtifaları korunacaktır.
- Haliç Tersanesi Kültürel Tesis Alanı ve Uygulamalı Denizcilik Eğitim Alanı olup bu alanda; tarihten günümüze geleneksel tekne ve yapım tekniklerinin uygulamalı olarak eğitimi, yapımı, sergilenmesi ve kullanımına dönük turizme açık, tarihten günümüze bilimsel müzecilikle ilgili fonksiyonlar ile deniz sporlarının gelişimine dönük eğitim birimleri amatör spor kulüpleri, lokaller yer alacaktır. Alanda turizm ve rekreasyon amaçlı sosyal-kültürel aktiviteleri sağlayacak tekneler ve tekne yapım tekniklerinin uygulamalı olarak sergilendiği açık hava sergileri, bilim ve sanayi müzeleri, kapalı sergi salonları, tanıtım-eğitim seminerleri ve gösterimlerinin yapılacağı konferans salonları, kütüphane, sanat atölyeleri, kitap ve turizme yönelik satış yerleri ile sosyal tesis ve misafirhaneler, kafeterya, lokanta, çay evi gibi yeme içme yerleri ile belediye yönetim birimleri yer alabilir. Bu alanda; kentsel tasarım projeleri ve bu projeler ile bütünlük sağlayacak şekilde hazırlanacak avan projelere göre alınacak ilgili K. ve T.V.B. Kurulu kararı ile uygulama yapılacaktır.
- 3. derece Koruma Bölgeleri'nden olan Türk Telekom Santral Alanları ile ilgili verilen plan kararı şu şekildedir: "Türk Telekom Santral Alanlarının gelişen teknolojiler sonrasında gereksiz kalması ve desantralize edilmesi sonrasında bu alanlar bölgenin ihtiyacı sosyal, kültürel donatı ve teknik altyapı ihtiyaçları için kullanılacaktır."

Plan kararlarının III-D-7. Maddesinde Sosyal-Kültürel Tesis Alanları başlığında şu kararlar getirilmiştir:

- İstanbul Büyükşehir ve Beyoğlu Belediyesi'nce; kültür merkezleri, kütüphane, müze, sergi-konser-konferans salonları gibi kültürel yapılar, teknik eğitim merkezleri, bilgi, beceri, meslek edindirme kursları vb. gibi eğitim yapıları belediye idari birim şubeleri, muhtarlık gibi yönetimsel yapılar, huzurevleri, bakım evleri, kreş, nikah dairesi, kadın sığınma evleri, özürlüler eğitim merkezleri, aşevleri gibi sosyal yardım birimleri vb. gibi işlevler ile semt ölçeğinde sağlık birimleri, küçük ölçekli sağlık tesisleri (ana çocuk sağlığı, dispanser, sağlık ocağı, rehabilitasyon merkezleri, güçsüzler evi, sığınma evleri, yetiştirme yurdu vb.) yer alabilir. Bu alanlarda Vakıflar Genel Müdürlüğü, Üniversiteler ve Kamu Kurum ve Kuruluşları da kendi mülkiyetlerindeki taşınmazlarda planda verilen bu işlevi özel donatı alanı olarak kullanabilir.
- Bu alanlarda İstanbul Büyükşehir ve Beyoğlu Belediye ve kamu kurum kuruluşlar ile üniversitelerce günübirlik amaçlar için kullanılmak, konaklama tesisleri yer almamak koşulu ile misafirhane, sosyal tesis dinlenme tesisi yapılabilir.
- "Jeolojik Nedenlerle Özel Önlem Alınacak Alanlar"la ilgili genel hükümlerin III-F-1-8. Maddesinde; "Kontrolsüz dolgudan oluşan Haliç kıyı şevlerinin stabilitesini iyileştirici önlemler alınmalı, Haliç'e karadan toprak, moloz, çöp dökümü yasaklanmalı, kıyılara dolgu yapılarak yer kazanılmasının engellenmesi, Haliç'e dökülen her tür kanal ve derelerin ön çökeltme işleminden geçirilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca kıyılarda kıyı şev stabilitesini arttırıcı olarak tarama-rıhtım yapılabilmesi, şev azaltılması yapılmalıdır. Haliç tabanındaki çamurun kıyı şev güvenliği açısından stabilitesinin bozulmaması için gerekli önlemler alınmalıdır.

III-F-1-9. maddede ise; Haliç'te yüksek sıvılaşma riskinin göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir.

Planda Haliç, kentsel tasarım alanları içerisinde gösterilmektedir; "Turizm-Hizmet-Ticaret alanları, turizm merkez alanları, turizm+konaklama alanları, ana yaya güzergahları ve meydanlar, ana bulvar ve caddeler, arkeolojik park ve sergileme park

alanları Haliç ve Boğaziçi sahili ve iskele alanları kentsel tasarım alanı olarak belirlenmiştir.

4.6.17.7 1/5000 Ölçekli Sadabad Tarihi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (13.09.2009)

Planda 1.574.624 metrekare (157 hektar) alan park, 153.669 metrekare (15 hektar) alan Endüstriyel müze, teknoloji ve bilim merkezi, eğitim tesisi olarak belirlenmiştir. 205.277 metrekare (20 hektar) alan sosyal-kültürel merkez olarak ayrılmıştır.

Plan notlarının I-11.maddesinde; "Planda belirtilen kültürel tesis alanları ve sosyal kültürel tesis alanlarında; bu alanlarda Vakıflar Genel Müdürlüğü, vakıflar, üniversiteler, kamu kurum ve kuruluşları da kendi mülkiyetlerindeki taşınmazlarda planda verilen bu işlevi kendi bünyesinde kültürel tesis alanı ve sosyal kültürel tesis alanı olarak kullanabilir. Özel mülkiyete tabi taşınmazlarda ise söz konusu taşınmazın planda belirtilen donatı işlevini gerçekleştirecek kamu kurumuna satış, değiş tokuş, devir veya kamulaştırması yapılmayacağının ilgili idarece beyanı, ilgili kurumların olumlu görüşleri alınması halinde planda öngörülen donatı alanı özel donatı olarak malikince kullanılabilir." denilmiştir.

Plan notlarının II-F-6.1. maddesinde Haliç çevresi raylı sistem Cadde Tramvayı olarak düzenleneceği belirtilmiştir.

4.6.17.8 1/5000 Ölçekli Eyüp Camii ve Merkezi Civarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (20.12.2010)

Park alanları; arkeolojik sergileme, açık hava müzesi, parklar, çocuk bahçesi ve oyun alanı, gezi ve dinlenme alanları, manzara parkları, seyir terasları, açık spor alanları vb. olarak kullanılması ve bu alanlarda ekolojik etütler yapılarak mevcut yeşil doku korunması, gerekli ise peyzaj kalitesi arttırılması plan notlarında verilmiştir.

Kültür tesisleri arasında Feshane yer almaktadır ve büyüklüğü 14.624 metrekare (1,4 hektar)dir. Planın kültürel tesis alanları ile ilgili getirdiği hükümler şunlardır:

- Kültürel tesis alanlarında; kültür merkezleri, halk eğitim merkezleri, meslekisosyo kültürel eğitim merkezleri, kültür evleri, kütüphane, araştırma merkezleri, müze, müze nüiteliğinde büyük türbe alanları, sinema, tiyatro, sergi, konferans salonları vb. gibi kültürel yapılar yapılabilir. Kültürel tesis alanlarında ticaret, konaklama, konut işlevleri yer alamaz.

- 143 ada 9 parselde yer alan Feshane Kültür Tesisi yukarıda belirtilen kültürel tesis işlevleri yanında kongre, fuar işlevlerine uygun olarak düzenlenecek olup, Koruma Bölge Kurulu kararı ile uygun görülmesi halinde ticari fonksiyonlar yer alabilir.
- Kültürel tesis alanında yer alan Rami Kışlası 5706 sayılı kanun çerçevesinde İstanbul Kütüphanesi ve kültür merkezidir. Bu alanda; kültür merkezleri, geleneksel el sanatları eğitim merkezleri, kültür evleri, kütüphane, araştırma merkezleri, müze, sinema, tiyatro, sergi, konser, konferans salonları vb. kültürel işlevler ile idari birimler, yeraltı otoparkları yer alabilir.
- Rami Kışlası'nda envanterde yer alan tescilli anıt eserler, niteliksiz eklentilerden arındırılarak restorasyonu yapılarak korunacaktır. Mevcut Rami Kışlası avlusu dışında kalan alanda eski eser kışla yapıları ve dış duvarlarından asgari çekme mesafesi bırakılmak şartı ile oluşturulan alanda, Rami Kışlası yapıları saçak kotunu geçmeyen eski eser yapıla ile uyumlu yapılar yer alacaktır. Bu alandaki yapılanmalar hususunda 22.01.2009 gün ve 2348 sayılı Koruma Bölge Kurulu kararı geçerlidir. Bu alanlarda ekolojik etütler yapılarak mevcut yeşil doku korunacak İstanbul ve bölgeye özgü ağaç ve peyzaj öğeleri ile peyzaj kalitesi arttırılacaktır.

4.6.17.9 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (14.01.2011)

Plan sınırı içerisinde kalan Haliç kıyılarında, yeşil alan ve kültürel tesisler önerilmiştir. Önerilen yeşil alan 91.612 metrekare (9 hektar), kültür tesis alanı 10.804 metrekare (1 hektar)dir.

Plan kararlarının II.B.1. maddesinde; "İstanbul Büyükşehir ve Beyoğlu Belediyesi'nce yapılacak olan, kamuya açık, müze, sergi salonları, kütüphaneler, arşivler, sanat galerileri ve sergi salonları (açık ve kapalı), vakıf ve sivil toplum örgütlerinin merkezleri, kitapçılar ve kitap hastanesi, geleneksel el sanatları ürünlerinin eğitim, sergilenmesine yönelik işlevler, tarihi çevreyi tanıtımı ve canlandırıcı etkinlik alanları, kültürel eğitim tesisleri, resim, heykel, minyatür, hat gibi geleneksel el sanatları atölye ve sergi alanları, sosyal tesisler, turizm danışma büroları, karakol gibi idari birimler yer alabilir." ifadesi kullanılmıştır.

II.B.4.maddesinde; “Planda sosyal kültürel tesis alanı olarak kullanılması öngörülen ve yerinde olmayan;

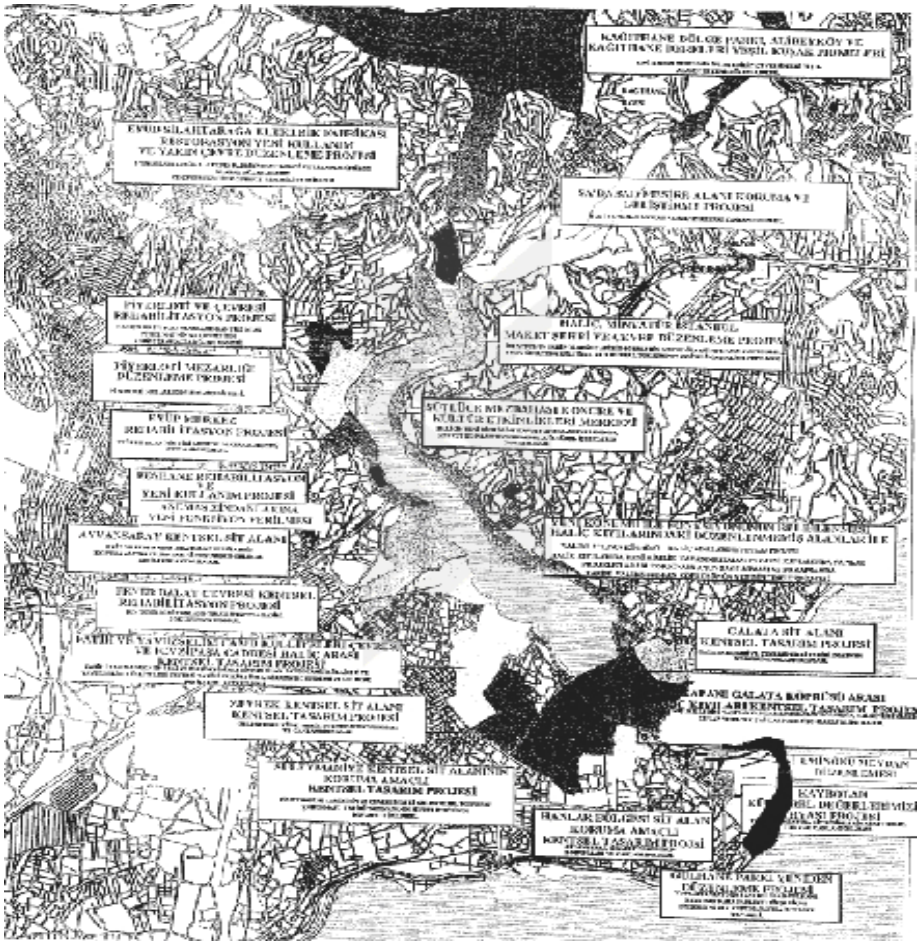
- Bolluca Hamamı (2863-5226 sayılı yasa gereği tescili yapılmış kültür varlığı),
- Saliha Sultan Mektebi (2863 ve 5226 sayılı yasa gereği tescili yapılmamış ancak bilgi ve belgesine ulaşılmış kültür varlığı)
- Azapkapı Arastası (2863 ve 5226 sayılı yasa gereği kısmen tescili yapılmış ve tamamının bilgi ve belgesine ulaşılmış kültür varlığı)
- Kürkçübaşı Karakolu (2863 ve 5226 sayılı yasa gereği tescili yapılmamış ancak bilgi ve belgesine ulaşılmış kültür varlığı)nun bilgi ve belgelere dayanılarak rekonstrüksiyonu ve restitüsyonu yapılarak hangi işlevlerin yer alacağı koruma kararı doğrultusunda belirlenecektir.
- Haliç kıyısı ile planda verilen bir başka karar ise II.F.2. maddedeki metro Haliç istasyon çıkışı yeşil alan ve yaya ağırlıklı çözümlemesi, ana yaya güzergahları ve meydanlarla bütünleştirilmesidir.

4.7 Haliç’te Kültür ve Eğitim Odaklı Dönüşüm Projeleri

Haliç, pek çok kültür, rekreasyon ve eğitim anlamında potansiyel taşımasına rağmen bu potansiyeller kullanılmamıştır. Kullanılan tek potansiyeli tarihi dini yapıları ve dini faaliyetler (inanç turizmi gibi)dir. Bölgede kültürel doku ile sanayi içiçe geçmiştir. Bu nedenle son yıllarda bunu ayrıştırması ve çeşitli dönüşümleri gerçekleştirilmektedir.

Haliç için dönüşüm, sanayiden arındırma ve Haliç’in kültür vadisi düşüncesi ile gelişmektedir. Bu çerçevede yapılan dönüşümler eğitim ve kültür odaklı olmuştur. Endüstri yapılarının fonksiyonlarının değiştirilmesiyle, kongre merkezi, kültürel aktivite yapılabilecek alanlar, bianel alanları oluşturulmaktadır. Şekil 4.3’te Haliç’te gerçekleştirilen projeler görülmektedir.

Son yıllarda, Haliç’te gerçekleşen dönüşüm çerçevesindeki önemli projeler: Kadir Has Üniversitesi, Sütlüce Kültür Merkezi, Feshane Kültür Merkezi, Miniatürk, Santral İstanbul projeleri olmuştur.



Şekil 4.3 : Haliç'teki Projeler (İ.B.B. Projeler Daire Başkanlığı)'dan alınmıştır.

4.7.1 Tersaneler

Fatih Sultan Mehmet, Kasımpaşa deresinin ağzında Haliç'in Aynalıkavak semtinde 15.yüzyılda tersane inşa ettirmiştir. Tersanelerin gelişimi Fatih döneminde verilen emirler doğrultusunda Haliç bölgesinde bir Tersane-i Amire kurulması ile olmuştur. Tersane de çalışan işçiler hemen tersane arkasında yer alan bugünün Kasımpaşa diye bilinen bölgeye yerleştirilme kararı alınmıştır, yerleşimin kontrolü için önce cami inşa ettirilmiş ve inşa edilen cami çevresine zamanla tersane işçileri yerleşmiştir. Tersanelere genişledikçe geri hinterlandındaki konut alanında genişlemiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde bu durum devam etmiştir. Tersaneyi genişletme kararını Yavuz Sultan Selim almış ve 1513'te bu karar için çalışmalar başlamıştır. 16 y.y.'ın sonunda da tüm kıyı tersane ile çevrilmiştir. Tersanenin günümüzdeki duvarları 17.y.y.'da inşa edilmiştir. Böylelikle tersane ile kent mekanı ayrılmaya başlamıştır.18.y.y. ve 19.y.y.'larda gelişen teknolojik gelişmelerle birlikte tersanedeki yapı sayısı ve kapasite artmış böylelikle çevresindeki yaşayan nüfus da buna bağlı olarak artmıştır. 1950 sanayileşme dönemi ile birlikte sanayi

yoğunluğunun giderek artmasının ardından çevresinde bulunan konutlarında yoğunlaşmasına neden olmuştur. 1970'lerde özellikle kat mülkiyeti kanunu alanın günümüzdeki yapısına kavuşmasında neden olan ilk etmenlerden biri olarak görülmektedir. 1970'lerde Servisçilik sistemi ile birlikte alan içinde tersane işçisinin kalmadığı ve giderek tersane bölgesi ile alanın ticaret ilişkilerin kopmaya başladığı bir dönem olmuştur. 1980'li yıllarda Haliç'ten sanayinin tasfiye edilmesi alanın gelişimin doğrudan etkilemiş, özellikle tersanelerin işlevlerini yitirmeye başlaması ticari dokuda değişimlere neden olmuştur. Tersanelerin günümüzde işlevsizleşmesi ile birlikte dönüşüm gereksinimi ortaya çıkmıştır.

Tersanenin günümüzdeki yapıya ulaşmasında cumhuriyet dönemi kararları etkin olmuş ve Haliç'teki sanayisizleşme süreci tersaneleri de etkilemiştir.

20.yy'ın başında II. Abdülhamit Dönemi'nde tersanede sadece gemi onarım işleri yapıldığı için tersane gelişime yaşanmamış mevcut birimler kullanılmaz hale gelmiştir. Tersane-i Amire en durgun zamanını yaşamıştır.

Tersanenin bir bölümü 1910'da İdare-i Mahsusa' ya devredilmiştir. Haliç Tersanesi savaş yılları boyunca faaliyetini sürdürmüş, bu arada mermi, bomba, çivi ve sac imali gibi ihtiyaçlar da yine tersane tarafından karşılanmıştır.

Lozan Antlaşması ile İstanbul ve Boğazlar için kabul edilen maddeler, Haliç Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri'yle olan ilişkisini (Boğazların ve civarının askersiz hale getirilmesini hedef tutan sözleşme) çok kritik duruma sokmuştur. İstanbul'un fiilen işgali ile tersane işlevi tamamen durmuştur.

Bu arada İstanbul'da yer alan askeri tersaneler, 1930'da yeni kurulmakta olan Gölcük Tersanesi'ne taşınmış ve eldeki askeri gemilerin onarımları orada yapılmaya başlanmıştır. Boşaltılan saha Seyr-i Sefain İdaresi ile İnhisarlar Vekaleti'ne devredilmiştir. Deniz Kuvvetleri'nin emrinde ise bir iki küçük tesis ile bazı ambarlar kalmıştır.

Haliç ve Camialtı tersaneleri 1 Temmuz 1933'te kurulan Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlanmıştır.1939'da Camialtı tersanesinde bir liman atölyesi kurulmuştur. Mavna, duba yapım ve tamirat yeri olarak kullanılmıştır (Köksal&Kargın, 2001).

1952'de Denizcilik Bankası'na devredilen Haliç Tersanelerinde 3 adet kuru havuzun dışında, 70-80 m. boyunda sac teknelerin inşa edilebileceği kızaklar kurulmuştur.

1953 yılında Camialtı ve Haliç tersaneleri ayrılmıştır. Bir müddet ayrı tersaneler olarak faaliyet gösteren Haliç ve Camialtı tersaneleri 1994'te Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin bünyesine alınmıştır. Taşkızak tersanesi ise Deniz Kuvvetleri komutanlığına devredilmiştir.

1993 yılında Haliç Tersanesi'nin 130.000 TL, Camialtı Tersanesi'nin 65.000 TL zarar ettiğini ileri süren devlet, önce tersanelerin kapatılmasına sonra satışlarına ve/veya işletme haklarının devredilmesine karar vermiştir. Ardından özelleştirme kapsamına almıştır. Bu nedenle Haliç Tersanesi'nde gemi inşa edilmeyerek bazı birimlerde çalışmalar durdurularak sadece gemilerin bakım onarım işlemlerinin yapılmaya başlamıştır. Böylece kullanılmayan birimler bakımsızlık yüzünden bozulma yaşamaya başlamıştır (Köksal&Kargın, 2003).

Haliç Tersaneleri 07.07.1993 gün ve 4720 sayılı İst 2 No'lu K.ve T.V.B. Kurulu kararı ile belirlenen Kentsel Sit Alanı ve 22.03.1995 gün ve 6482 sayılı İst 2 No'lu K.ve T.V.B. Kurulu kararı ile belirlenen Tarihi Sit Alanı sınırı içinde yer alan 1. Derece Koruma Bölgesinde yer almaktadır.

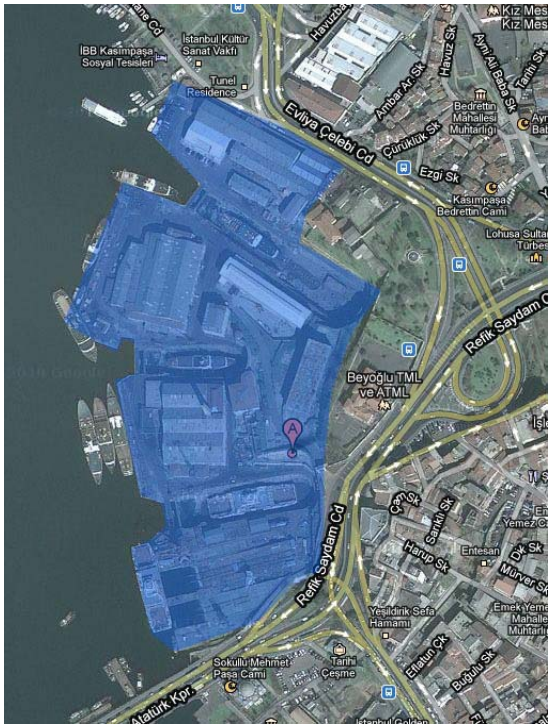
Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile 2000 yılında aldığı bir kararla tersaneleri resmen kapatılmıştır. 69.000 m2'lik Haliç Tersanesi'nin İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'nün kullanımına tahsis edilmek üzere Maliye Hazinesine devredilmesine, 72.000 metrekarelik Camialtı Tersanesi'nin de İstanbul İl Özel İdare Müdürlüğü'ne Polis okulu olarak kullanılması için bedelsiz terk edilmesi kararı alınmıştır (Yapı, 2000). Bu kararların alınmasında tersanenin zarar etmesi, denizi ve çevreyi kirletmesi,17 Ağustos 1999 depreminde zarar görmesi gibi nedenler sürülmüştür. Ancak Sosyal boyutlarda karşılaşılan güçlükler nedeni ile kuruluşların normal faaliyetlerinin devamına karar verilmiştir. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın 08 Şubat 2002 tarih ve 1026 sayılı yazısıyla 4046 sayılı Kanunun hükümleri gereğince, Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin tüzel kişiliği sona erdirilerek, 14 Mayıs 2002'da Türkiye Denizcilik A.Ş. ile birleştirilmiştir (Kahraman, 2002).

ÖYK'nın 2005 tarihinde Haliç Tersanesinin İstanbul Büyükşehir Belediyesine devrine karar vermiştir. Bu çerçevede devir teslim işlemleri gerçekleştirilmiştir. Haliç Tersanesi'ne ilişkin olarak taraflar arasında yapılan ek protokol ile tersane 3 yıl süreyle TDİ tarafından işletilmiş ve 31.03.2008 tarihinde Belediyeye devredilmiştir (Kahraman, 2002).

Çizelge 4.7'de Tersanelerin kimliği verilmiştir. Şekil 4.4'te Tersanelerin bulunduğu alan belirtilmiştir.

Çizelge 4.7 : Tersane alanı kimliği.

Yapının Adı	**Tersaneler**
Kuruluş Tarihi	15.yy
Alanı	69.798 m2
Restorasyon Tarihi	-
Atıl Durduğu Dönem	2000'den günümüze
Mülkiyeti	İ.B.B.
Günümüz Fonksiyonu	İşlevsiz durumda
Projenin Bitiş Tarihi	-
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	-



Şekil 4.4 : Tersaneler

4.7.2 Kadir Has Üniversitesi (Tarihi Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası)

Tütünün İstanbul'da tanınmaya başlaması 1605 yılında I. Ahmed'in hükümdarlığında gerçekleşmiş ve yavaş yavaş tekel konusu olmuştur. Ermeni asıllı, İstanbul'da pek çok prestij binası olan, Mimar Hosvep Aznavur tarafından tasarlanmıştır.



Şekil 4.5 : Tarihi Cibali Tütün Fabrikası

Cibali semtine 20. Yüzyıl başlarından bu yana kimliğini veren, Cibali Tekel Tütün/Sigara Fabrikasıdır. Fabrika binası yanında Tekel'in Alkollü İçkiler Sanayi Müesssesesi ile Pazarlama ve Dağıtım Müessesesi bulunmaktadır. Tekel Genel Müdürlüğü Levazım Ambarları da burada bulunmaktadır. Bütün bu binalar Abdülezel Paşa Caddesi boyunca sıralanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçları kangrenli bir yara haline gelince, 1883 yılında II. Abdülhamit devrinde kurulan bu fabrikanın işletmesi "Tütün Rejisi" adı altında bilinen bir Fransız şirketine verilmiştir. Cibali'nin seçilme nedeni ise, o devirde tütün atölyelerinin, özellikle Tütün Gümrüğü (Eminönü ile Unkapanı) arasında denen yerde toplanmış bulunması ve işçi olarak çalışacak fakir halkın bu bölgede yaşıyor olmasıdır. 40 sene kadar bu Fransız şirketi yönetimindeki fabrika, imtiyazların kaldırılması ile Mart 1925'te devlet idaresi altına girmiş ve Türk Tekel İdaresi olmuştur.

Çizelge 4.8'de Cibali Tütün Fabrikası'nın kimliği görülmektedir. Şekil 4.5'te Kadir Has Üniversitesi'nin bulunduğu alan belirtilmiştir.

19. yüzyıl sonu "Endüstri Devrimi" sonrası değişen malzeme ve yapım tekniklerinin yansıdığı bir yapı karakteri taşıyan Cibali Tütün Fabrikası, 19. yüzyıl sonlarında, Avrupa ve Amerika'da farklı patentlerle yapı malzemesi piyasasına çıkan çimento, hidrolik harç ve yapay taş formülleri ile inşa edilmiştir (Lewell&Greer, 1883; Özdemir, 2010). Şekil 4.6'da 20.yüzyılda fabrikanın mevcut durumu görülmektedir

Çizelge 4.8 : Cibali Tütün Fabrikası kimliği.

Yapının Adı	**Cibali Tütün Fabrikası (Kadir Has Üniversitesi)**
Kuruluş Tarihi	1605
Alanı	69.798 m2
Restorasyon Tarihi	1999
Atıl Durduğu Dönem	1997-1999
Günümüz Fonksiyonu	Eğitim tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	1999
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Kadir Has Vakfı

.

Fabrika, 1997 senesine kadar üretim yapmıştır. 1997-1999 yılları arasında boş bırakılmıştır. 1999 yılında ise Kadir Has fabrikayı üniversiteye dönüştürme talebinde bulunmuş ve yapıyı kiralamıştır. Günümüzde pek çok bilim dalında eğitim veren bir kurum olarak yapı yaşatılmaktadır.



Şekil 4.6 : 20.y.y. başında Cibali Tütün Fabrikası (Atatütk Kitaplığı).

Avrupa Birliği Europa Nostra Ödül Programı'nın 4 Haziran 2004 tarihinde Münih'te yaptığı açıklamada, eski Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nı Kadir Has Üniversitesi Merkez Kampüsü'ne dönüştüren projenin 2003 yılı "Mimarlık Mirası" kategorisinde ödüle layık görüldüğü ve bu projenin, yapının bulunduğu tarihi çevrenin yeniden canlandırılmasında önem taşıdığı belirtilmiştir (http://www.mo.org.tr/index).

4.7.3 Aynalıkavak Kasrı

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde Tersane Sarayları olarak bilinen yapılar gurubundan günümüze ulaşabilen tek yapıdır. Yapı; Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri arasında kaldığından gözden kaybolmuştur. Deniz ve kara tarafından da kasır görülmemektedir.

Osmanlı Tersane sektörünün Kasımpaşa'da gelişmesiyle bölgeye Tersane Has Bahçesi adı verilmiştir. Bölgedeki yapılaşma I.Ahmet Dönemi'nde (1603-1617) başlamış, bu dönemden itibaren yapılan çeşitli yapılar inşa edilerek Tersane Sarayı yapılar topluluğu elde edilmiştir (http://www.kultur.gov.tr/TR/belge/1-856/aynalikavak-kasri.html).

Tersane Saraylarından olan Aynalıkavak Kasrı III. Ahmet Dönemi'nde (1703-1730) yaptırılmıştır. Kasır, III. Selim Dönemi'nde (1789-1807) kapsamlı bir düzenlemeden geçirilmiş ve bugünkü görünümünü almıştır. Yapı, deniz cephesinde iki, kara cephesinde tek katlıdır. Son dönem Osmanlı Mimarisi örneklerindendir (http://www.kultur.gov.tr/TR/belge/1-856/aynalikavak-kasri.html).

Kasrın giriş bölümünde III. Selim'in besteci kimliği düşünülerek Tarihi Türk Çalgıları Müzesi kurulmuştur. Kasırda zaman zaman ulusal ve uluslararası nitelikte davetler ve Türk Sanat Müziği konserleri verilmektedir (http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=947481). Kasır, çevresindeki tersanelerin olumsuz etkisiyle fark edilmediğinden ve çok bilinmediğinden fazla ziyaret edilmemektedir. Mekan, çoğu zaman kapalı tutulmaktadır.

Çizelge 4.9'da Aynalıkavak Kasrı'nın kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.9 : Aynalıkavak Kasrı kimliği.

Yapının Adı	**Aynalıkavak Kasrı (Tarihi Türk Çalgıları Müzesi)**
Alanı	926 m2
Restorasyon Tarihi	1789-1807
Mülkiyeti	Milli Saraylar Daire Başkanlığı
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	2010
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Milli Saraylar Daire Başkanlığı

4.7.4 Rahmi Koç Sanayi Müzesi (Lengerhane)

Haliç'te Hasköy Tersanesi ve eski Lengerhane binasında kurulmuş olan Koç Sanayi Müzesi, Haliç kıyısının en önemli kültürel alanlarındandır. Müze, ilk kez tarihi Lengerhane binası satın alınarak restore edilmesiyle kurulmuştur. Yapı, Sultan III. Ahmet (1703-1730) zamanında, 12. yüzyıldan kalma bir Bizans binasının temelleri üzerine kurulmuş olan eski bir Osmanlı Lengerhanesi'dir ve ikinci sınıf tarihi eser kapsamındadır. Osmanlılar'da deniz çıpasına lenger, çıpanın yapıldığı yere de lengerhane denildildiği için bu bina, Havantopu dökümhanesi, torpil deposu olarak da çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Yapı, Sultan III. Selim (1789-1807) zamanında Maliye Bakanlığı'nın kontrolüne verilmeden önce restore edilmiş ve Cumhuriyet'in kurulmasından sonra ise binaya Cibali Tütün Fabrikası sahip olmuştur. 1894 yılında çıkan yangında Lengerhane binasının çatısı ciddi hasar görmüştür. 1894-1991 yıllarında yapı terk edilmiş durumdadır.

III. Selim Dönemi'nde kapsamlı bir onarımdan geçirilen yapı, Cumhuriyet döneminde bir süre Tekel Tütün ve İspirto Deposu olarak kullanılmıştır. 1991 yılında Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı tarafından satın alınarak, yapılan restorasyon çalışmalarından sonra 1994 yılında fonksiyonu değiştirilerek, 13 Aralık 1994'te müze olarak ziyarete açılmıştır.

Koç Müzesi'nin Lengerhane binasında; açık ve kapalı olmak üzere toplam 2100 metrekarelik alanda: buharlı makine modelleri, çeşitli motor ve modeller, bilimsel aletler, iletişim aletleri, otomobiller, para basma makineleri, oyuncaklar, gemi makineleri vb. sergilenmektedir.

Müze koleksiyonlarının sergilenmesi için Lengerhane binasının yetersiz kalması nedeniyle; Haliç kıyısında Lengerhane binasının karşısında bulunan Hasköy Tersanesi de satın alınarak müzeye dönüştürülmüştür. 11.086 metrekarelik alan üzerinde bulunan tersane ve binaları aslına sadık kalınarak restore edilmiş, tarihi kızak ve katarakt tezgahı çalışır hale getirilmiştir.

Hasköy Tersanesi; 1861 yılında Osmanlı Deniz Hatları Şirketi (Şirket-i Hayriye) tarafından kendi gemilerinin bakım ve onarımını yapmak üzere yapılmıştır. Tersane orijinal olarak 2 atölyeden oluşturulmuş, ihtiyaç doğdukça ve imkanlar uygun oldukça büyütülmüştür. 45 metre uzunluğundaki ve buhar gücüyle çalışan kızak 1884 yılında inşa edilmiş ve bu kızağa 1910 yılında elektrik gücüyle çalışan ikinci

bir kızak ilave edilmiştir. 1938 yılında hizmete giren ve yarım yüzyıldır hizmet veren Kocataş ve Sarıyer gibi ilk yapılan bazı feribotlar bu tersanede imal edilmiştir. Tersane, 1984 yılında Ulaştırma Bakanlığının kontrolüne geçmeden önce, değişik kamu kuruluşlarının kontrolü altında bulunmuştur. Uzun yıllar gemi yapım ve onarım yeri olarak kullanılan tersane, 1996 yılında satın alınarak müzenin 2. bölümü olarak 19 Temmuz 2001 tarihinde hizmete girmiştir. Müze, Hasköy Tersanesi bölümünün hizmete girmesiyle toplam 20.250 metrekarelik alana sahip olmuştur.

Müzenin tersane bölümünde: denizaltı, uçak, kağnı, at arabaları, otomobil, vagoni tekne, bisikler, motosiklet gibi tarihi ulaşım ve savaş araçlarının yanında makineler, sualtı bölümleri, dene-öğren, ne-nasıl çalışır gibi eğitici bölümler ve tarihi çarşı bölümü yer almaktadır. Haliç kıyısında Hasköy'de bulunan Lengerhane ve Tersane adlı iki ayrı mekanda sergilenen 10.000 parçanın üstünde bir koleksiyona sahiptir. Ayrıca Tersane Binası'na büyük bir açık hava teşhir alanı da bulunmaktadır. Müze günde ortalama 3.000 kişi tarafından ziyaret edilmektedir.

Çizelge 4.10'da 1703-1730 yılları arasında 20.250 metrekarelik alana kurulmuş olan Lengerhane'nin kimliği görülmektedir. Günümüzde sanayi müzesi olarak kullanılan lengerhane binası 1894 yılından 1991 yılına kadar atıl durumda kalmış iken, 1991-1994 yılları arasında Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı'nın girişimiyle restore edilmiş ve Haliç kıyısında bir kültür tesisine dönüşmüştür. Endüstri mirasının bu dönüşümü, Haliç kıyılarının önemli bir kültür aksı olması yönünde ilk adımlardan biri olmuştur.

Çizelge 4.10 : Lengerhane kimliği.

Yapının Adı	**Aynalıkavak Kasrı (Tarihi Türk Çalgıları Müzesi)**
Kuruluş Tarihi	1703-1730
Alanı	20.250 m2
Restorasyon Tarihi	1991-1994
Atıl Durduğu Dönem	1894-1991
Mülkiyeti	Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi-müze
Projenin Bitiş Tarihi	1.bölümü 1994, 2.bülümü 2001yılında
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Dr. Bülent Bulgurlu



Şekil 4.7 : Lengerhane

4.7.5 Feshane Fuar, Kongre ve Kültür Merkezi (Fes Fabrikası)

Feshane Fabrikası, 19.yy.'dan itibaren başlayan batılılaşma hareketi sonucunda Defterdar Burnu ile Eyüp İskelesi arasında Sultan III. Selim'in kızkardeşi Hatice Sultan'ın yalısının feriye kısmında, Sultan Abdülmecid'in fermanı ile kurulmuştur (Yalçın&Kadayıfçı, 1999).

1832 yılında II. Mahmud'un askerlerin fes giymesini zorunlu kılmasıyla, ordunun fes ihtiyacını karşılamak üzere 1835'te Feshane-i Amire kurularak, bölgedeki sanayileşme çerçevesinde bir çok sahil sarayı yıkılmıştır (Yalçın&Kadayıfçı, 1999).

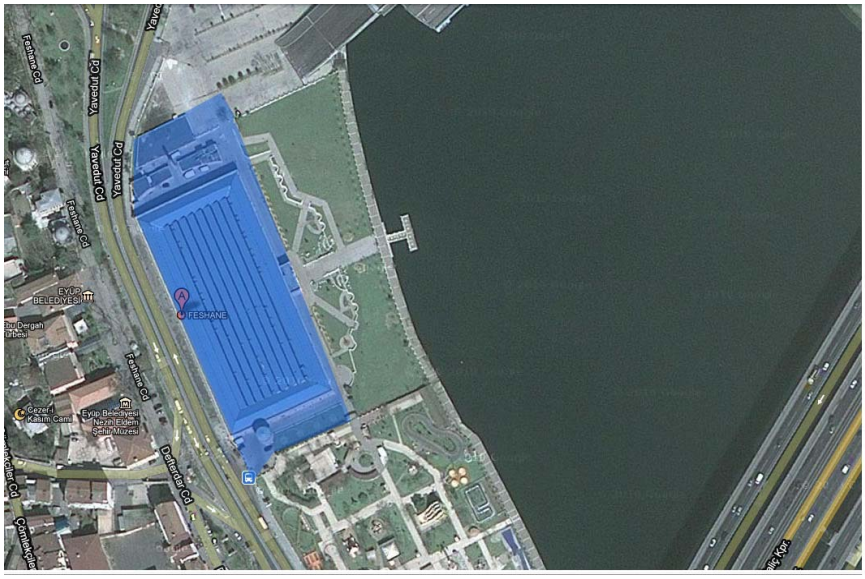
Feshane binası kuruluşundan, 1986 yılına kadar dokuma ve tekstil fabrikası olarak çeşitli tekstil ürünlerinin üretimi için kullanılmıştır.

1986 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Haliç ve çevresi ile ilgili bir düzenleme projesi nedeniyle fabrika boşaltılarak büyük atölye binası dışındaki kısmı yıkılmıştır. Büyük atölye binası prefabrike inşa edilmiş ilk sanayi yapılarından biri olması nedeniyle önem taşımakta ve korunmaktadır. Günümüzdeki Feshane binası bu büyük atölye kısmından oluşmaktadır. 1986 yılında Dalan Operasyonları sırasında oldukça büyük zarar gören Feshane, 1986 yılından 1998 yılına kadar çürümeye yüz tutmuş ancak 1998 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin müdahalesiyle fabrikada restorasyon çalışmalarına başlanmıştır. Restore edilen yapı, bir kültür merkezi olarak ilk kez 3. Uluslar arası İstanbul Bienali etkinlikleri sırasında sergi ve gösteri merkezi olarak kullanılmıştır. Günümüzde Feshane Uluslararası Fuar Kongre ve Kültür Merkezi olarak kullanılan bina, sergi ve konser salonu, restoranlar, toplantı salonları, alışveriş merkezleri, eğlence alanları gibi bir çok bölümü içermekte ve Haliç çevresindeki en büyük aktif kültür mekanlarından biri olma özelliğini sürdürmektedir.

Çizelge 4.11'de Feshane'nin kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.11 : Feshane kimliği.

Yapının Adı	**Feshane (Feshane Kongre ve Fuar Merkezi)**
Kuruluş Tarihi	1835
Alanı	14.624 m2
Restorasyon Tarihi	1998
Atıl Durduğu Dönem	1986-1998
Mülkiyeti	T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	1999
Özelliği	Osm.Dön.'nin ilk sanayi tesislerinden
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Güryapı İnş. Taah. Ve Dış Ticaret A.Ş.



Şekil 4.8 : Feshane

4.7.6 Kadın Eserleri Kütüphanesi

Fener'de yer alan Kadın eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Bankası Vakfı, bu alanda Türkiye'nin ilk ve tek kütüphanesidir. Dünyada Londra, Paris, Amsterdam gibi kentlerde kadın konusunda bilimsel çalışmaların kolaylıkla yapılabilmesi, kadınlar tarafından yazılan ve kadın konulu eserlerin birarada tutulabilmesi amacıyla buna benzer kütüphaneler kurulmuştur.



Şekil 4.9 : Kadın Eserleri Kütüphanesi

Bu amaçla, İBB'ye tahsis edilen Fener semtindeki tarihi bir binada, 14 Nisan 1990 tarihinde kurulan bu kütüphanede kadınlar tarafından yayımlanmış, kadın konulu 300 başlık altında, 6500 kitap ile birçok belge ve döküman bulunmaktadır. Kütüphanenin bir bölümünde zaman zaman konferans ve konserler düzenlenmektedir.

Çizelge 4.12'de Kütüphanenin kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.12 : Kadın Eserleri Kütüphanesi kimliği.

Yapının Adı	**Kadın Eserleri Kütüphanesi**
Kuruluş Tarihi	19.yy.
Alanı	734 m2
Restorasyon Tarihi	1984-1990
Mülkiyeti	İ.B.B.
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	1990
Özelliği	Türkiye'nin ilk kadın eserleri kütüphanesi
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Bankası Vakfı

4.7.7 Miniatürk Projesi

Haliç'in kuzey yakasında, Sütlüce ile Sünnet Köprüsü arasında kalan kıyı şeridinde 220.000 metrekare alana İBB tarafından inşa edilen Miniatürk, bölgede turizme ve eğitime katkı sağlayacak önemli projelerdendir. Dünyada, Hollanda, Belçika gibi gelişmiş ülkelerde Miniatürk benzeri parklar bulunmakta ve milyonlarca kişi tarafından ziyaret edilmektedir.

Parkta, çeşitli kültür ve medeniyetlerden günümüze taşınan eserlerin 1/25 oranında küçültülüp benzerleri sergilenmektedir. Sergilenen tarihi ve kültürel yapıların maketleri, gerçek yapıların buluduğu yerleri tanıma, tarihçesi hakkında bilgi sahibi olmayı sağlamaktadır.

Hollanda'daki Madurodam minyatür parkı, eğitim ve mimari konsept bakımından iyi uygulamalardandır. 2 Temmuz 1952 tarihinde hizmete giren Madurodam Parkında 166 tarihi yapı sergilenmektedir.

Diğer bir yurtdışı örneği Belçika'daki Mini Avrupa Parkı'dır. Park 1992 yılında açılmıştır ve 15 ülkeye ait tarihi yapıların maketlerini sergilemektedir.

Miniatürk'ün yapımına 30 Haziran 2001'de başlanmıştır. Toplam 125 adet tarihi eser maketi sergilenmektedir. Bunların 50 tanesi İstanbul'daki eserler iken, 25 tanesi Osmanlı coğrafyasından olup, Türkiye coğrafyasına katılamayan bölgelerdeki eserler olmuştur.

2003 yılında hizmete açılan parkta, rekreasyon alanları, gezinti alanları, kafeterya, hediyelik eşya birimleri, anfitiyatro, toplantı salonu, go-kart pisti yer almaktadır.

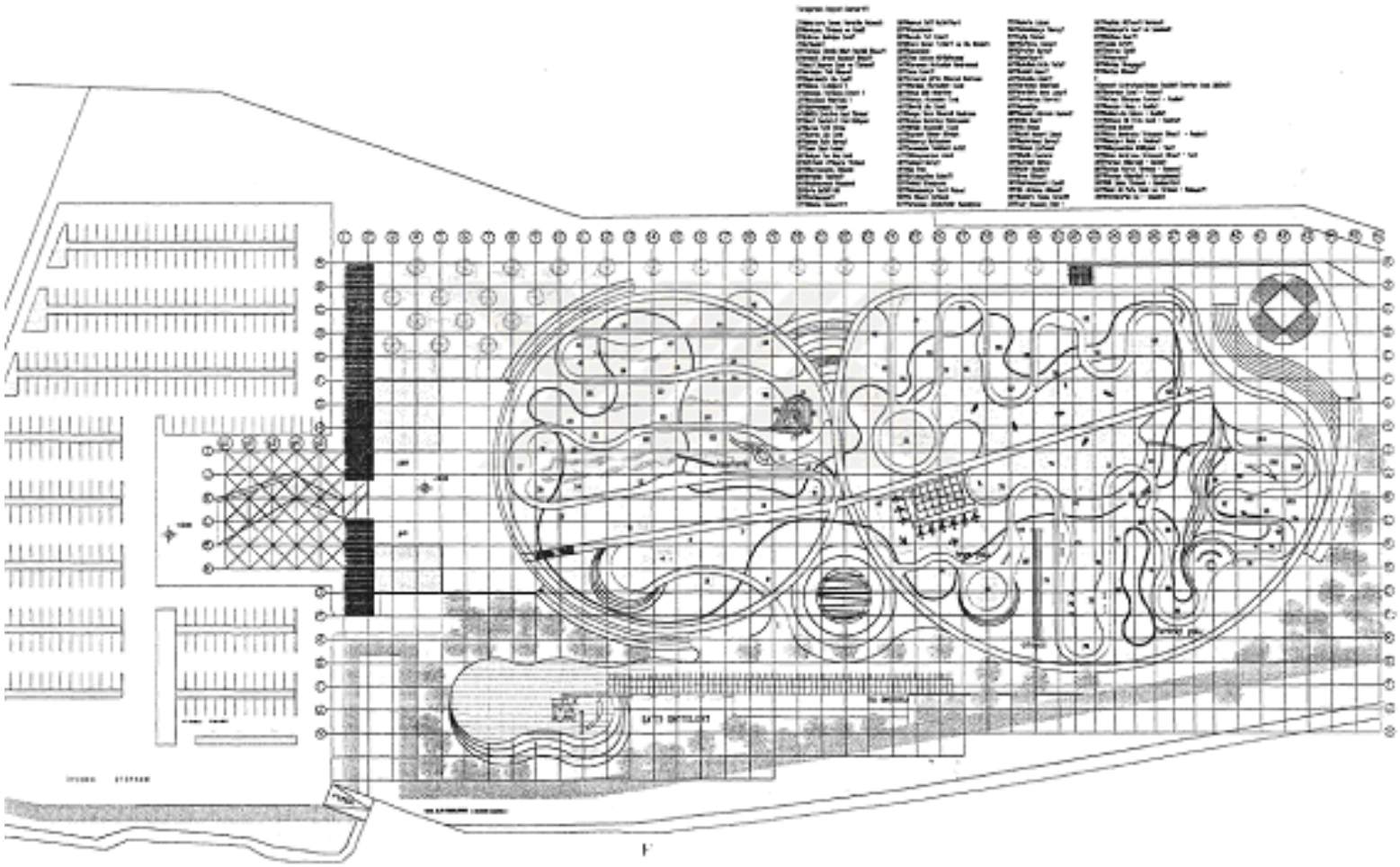
Çizelge 4.13'te Miniatürk'ün kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.13 : Miniatürk kimliği.

Yapının Adı	**Miniatürk**
Kuruluş Tarihi	2003
Alanı	220.000 m2
Restorasyon Tarihi	-
Mülkiyeti	İ.B.B.
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	2003
Özelliği	Türkiye'nin ilk minyatürk parkı
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Mimar Murat Uluğ



Şekil 4.10 : Miniatürk



Şekil 4.11 : Miniatürk (İ.B.B. Kültür A.Ş.)

4.7.8 Santral İstanbul (Silahtarağa Elektrik Santrali)

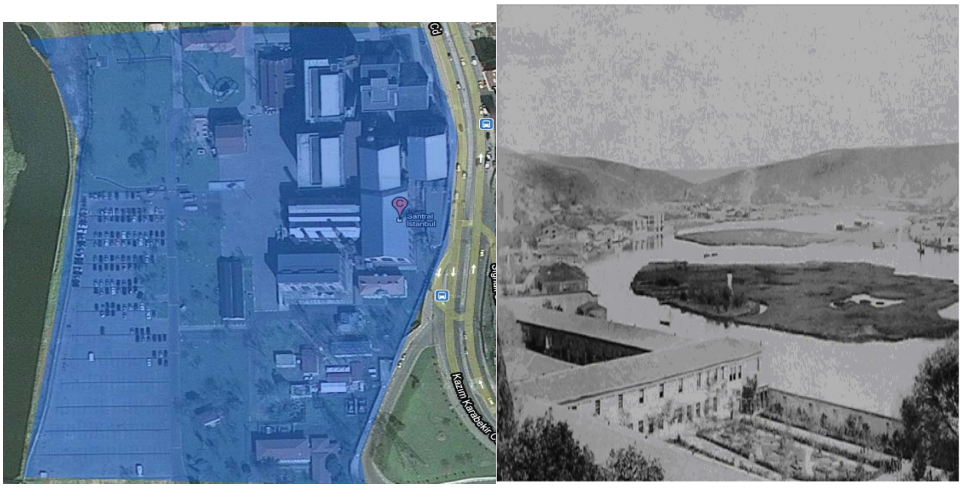
1913 yılında inşa edilen Silahtarağa Elektrik Santrali, İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılamak amacıyla yaklaşık 120.000 metrekarelik alanda kurulmuş Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk termik santralidir. Macar Ganz firması tarafından 1911 yılında inşasına başlanmış ve 1913 yılında işletmeye açılmış olan santral 1914 yılında Société Financiére de Transports et d'Entreprises Industrielles à Bruxelles (Sofina) şirketine devredilmiştir. Bu şirket 1937 yılına kadar faaliyetini sürdürmüş, 1937 yılında kurum millileştirilerek Nafıa Vekaleti'ne 1938 yılında ise İBB'ye devredilerek İETT İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. 1952 yılına kadar İstanbul'un elektrik ihtiyacını tek başına karşılayan tesis 1952 yılından itibaren Çatalağzı Santrali ve daha sonra Kuzeybatı Anadolu Santrali ile birlikte kentin elektrik ihtiyacını karşılamaya devam etmiştir. 1956 yılında yapılan çalışmalarla gücü arttırılan Silahtarağa Elektrik Santrali 1970 yılında TEK'e devredilmiştir. 1982 yılına kadar işlevini sürdüren santralde 1983 yılında tesisin eskimesi ve soğutma suyunun temin edilemez duruma gelmesiyle üretim sona ermiştir. 1991 yılında Kültür Bakanlığı İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 6 Mart 1991 gün ve 2532 sayılı kararı ile tescil edilen Silahtarağa Elektrik Santrali'nin bu karar ile yok edilememesi ve yeni bir işlev kazandırılması ile ilgili önemli bir adım atılmıştır (Ensari, 1994).

Santral Mayıs 2004'te Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından müzeye dönüştürülmek üzere İstanbul Bilgi Üniversitesi'ne verilmiştir. "Santral İstanbul" adıyla hizmete girmesi ve çağdaş sanat eserlerinin sergilenmektedir. Proje kapsamında "Santral İstanbul"un Çağdaş Sanat Müzesi, Enerji Müzesi, Uluslararası Rezidans Programı, Kütüphane ve Bilgi Merkezi, Avrupa Sanat Sokağı, Uluslararası Kültür Ağı ve STK Merkezi, Eğitim Programları ve Kentsel Dönüşüm birimleri ile birlikte, konser salonları, açık hava amfi tiyatrosu, kafe-restoran ve rekreasyon alanları gibi fonksiyonları içermektedir (www.arkitera.com/haberler/2004/05/01/santral.htm).

Çizelge 4.14'te Santral İstanbul'un kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.14 : Silahtarağa Elektrik Santrali kimliği.

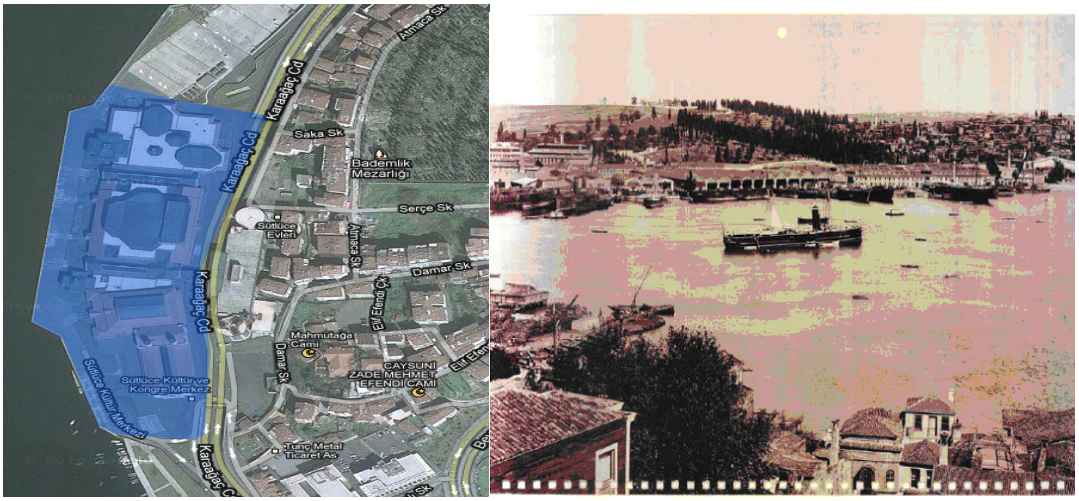
Yapının Adı	**Silahtarağa Elektrik Santrali (Santral İstanbul)**
Kuruluş Tarihi	1913
Alanı	120.000 m2
Mülkiyeti	T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Günümüz Fonksiyonu	Kültür ve eğitim tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	2007
Özelliği	Osmanlı Dönemi'nin ilk enerji tesisi
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	İstanbul Bilgi Üniversitesi



Şekil 4.12 : Silahtarağa Elektrik Santrali günümüz ve 19.y.y.daki durumu.

4.7.9 Sütlüce Uluslararası Kongre ve Kültür Merkezi (Sütlüce Mezbahası)

Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi'nin inşa edildiği alan 1923 yılında inşa edilen ve yaklaşık 73.000 m2'lik bir alanı kaplayan Sütlüce Mezbahası'nın arazisidir.



Şekil 4.13 : Silahtarağa Elektrik Santrali günümüz ve 20.y.y.daki durumu.

Tesis inşa edilmesinden itibaren İstanbul'un en büyük et kesim yeri olarak hizmet vermiş, 1991 yılında et kesim merkezlerinin buradan taşınması ile dağıtım merkezi olarak kullanılmaya başlamıştır (Oral, 2006).

Mezbaha 1998 yılında tamamen yıkılmış ve yerine Avrupa'nın en büyük kültür merkezi olması planlanan Sütlüce Kültür ve Sanat Merkezi'nin inşası başlatılmıştır (Köksal & Kargın, 2003).Toplam 46.000 metrekare üzerine eski yapıların aslına bağlı kalınarak restorasyonu ile inşa edilen yapı içinde çok amaçlı kültürel mekanlar bulunmaktadır.

Kültür merkezinde: 3195 kişilik konser ve kongre salonu, 1289 kişilik tiyatro salonu ve oditoryum, 1061 kişilik sinema salonu, 4220 metrekarelik giriş ve sergi salonları, müzeler, 5200 metrekarelik Açıkhava tiyatrosu, 6275 metrekarelik sergi ve toplantı salonu, deniz araçlarının yanaşabileceği rıhtım, 10.000 metrekarelik gezi ve dinlenme alanları, kafe ve satış birimleri yer almaktadır.

Çizelge 4.15'te Mezbaha'nın kimliği görülmektedir.

Çizelge 4.15 : Sütlüce Mezbahası kimliği.

Yapının Adı	**Sütlüce Mezbahası (Sütlüce Kongre Merkezi)**
Kuruluş Tarihi	1923
Alanı	73.000 m2
Mülkiyeti	İ.B.B.
Günümüz Fonksiyonu	Kültür tesisi
Projenin Bitiş Tarihi	2008
Özelliği	I.Ulusal mimari üslupta inşa esilen sanayi tesislerinden
Projeyi Yürüten Kişi/Kurum	Kayalar İnş.Tic. ve San. A.Ş.

5. DEĞERLENDİRME

Haliç kıyı alanları, tarihi süreç içinde pek çok işlevi ve sosyal yapıyı içinde barındırmıştır. Haliç'in kentle ilişkisiyle gelişen işlevler 19. yüzyıla kadar devam etmiştir. 19. yüzyıldan itibaren kentin su ile olan ilişkisi, farklı bir gelişme göstermiştir. Sanayileşme ve modern kent planları, kıyıdaki fonksiyonların değişmesine neden olmuştur.

Haliç kıyıları, planlama geçmişi içinde en büyük kentsel dönüşümlerini Cumhuriyet döneminde yaşamıştır. Bu dönemde, tarihi dokusu ve geçmiş fonksiyonlarının büyük bölümü yok olmuştur.

Haliç'te Cunhuriyet'in ilk yıllarından 1980'e kadar olan dönemde gerçekleşen dönüşümlerde, Galata ve Eminönü kıyılarında, kentin iş merkezi olma niteliğinin devam etmesinin yanında, ticaret, küçük ve büyük ölçekli sanayi tesisleri de alanda iç içe yer almıştır.

Bu dönemde Haliç'ten kente bakıldığında, siluetinde; birçok iş merkezi, tek tip denilebilecek niteliksiz betonarme yapılar ve gecekondular görülmektedir. Haliç'in geleneksel yerleşim dokusunun ve geçmişteki kimliğinin giderek yok olduğu görülmektedir. Yapılan müdahalelerde geleneksel dokunun korunmadığı ve birçoğunun yıkıldığı görülmektedir. 20. yüzyılda yapılan imar çalışmaları sonrasında, Haliç kıyısının arkasında özellikle Eyüp-Alibeyköy bölgelerinde artan betonarme, çok katlı ve kimliksiz binalar, gecekondu alanları, dokuyu bozmuştur. Günümüzde inşa edilen çoğu yapı, Haliç silüetine olumlu etkide bulunacak nitelikte değildir.

1980 sonrasında gerçekleşen düzenleme çalışmaları ile Haliç'teki sanayinin desantralizasyonu sağlanmış, kıyı alanları; kamusal açık alan ve park alanları olarak düzenlenmiştir.

1990'lı yılların ortasında ve özellikle 2000 yılı sonrasında, Haliç kıyısındaki endüstri mirası olan yapıların fonksiyonları, kültür ve eğitim tesisleri olarak değişmiştir.

Çizelge 4.16 : Yurtdışı kıyı alanlarında gerçekleştirilmiş dönüşüm projeleri

Projenin Adı	İlk Fonksiyonu	Alanı	Dönüştüğü Fonksiyon	Proje Sorumlusu
Londra Dok Alanı Projesi	Liman bölgesi Depo alanları	22.000.000 m2	Konut Alışveriş alanı Kültür alanları Yeşil alanlar Müze Ofis	London Dockland Development Corporation (LDDC)
Liverpool Dok Alanı Projesi	Liman bölgesi	1.585.000 m2	Konut Marina Yeşil alan Ticaret Eğlence	Merseyside Development Corporation Liverpool Vision (kamu-özel ortaklıkları düzenler)
Barselona Poblenou Dönüşüm Projesi	Endüstriyel alan	1.000.000 m2	Konut Yeşil alan Ofis Mağaza Otel	Kamu-özel sektör ortaklığı
Bilbao Dönüşüm Projesi	Endüstri ve Liman alanı	350.000 m2	Ofis Kültür Ticaret Rekreasyon alanı Prestij konut alanı	Mimar Cesar Pelli
Hamburg Hafencity Projesi	Endüstriyel alan Depolama alanı	1.550.000 m2	Konut Otel Konser salonları	Kent Konseyi
Guangzhou Pearl Nehri Projesi	Endüstriyel alan	370.000 m2	Tarım alanları Köyler Botanik Bahçe Turizm alanları Yeşil akslar Yeni endüstri alanları Metro, otobüs, feribot yolları	Kamu önderliğinde
Central Indianapolis Nehir Kıyısı Projesi	Endüstriyel alan	5.400.000 m2	Hayvanat bahçesi Bahçeler Spor alanları Müzeler, kütüphaneler	American Institute of Architects Sustainable Design Assessment Team

Çizelge 4.17 : Haliç kıyı alanında gerçekleştirilmiş dönüşüm projeleri

Tesis Adı	**İlk Fonksiyonu**	**Alanı**	**Dönüştüğü Fonksiyon**	**Proje Sorumlusu**
Tersaneler Aynalıkavak Taşkızak Camialtı	Tersane	69.798 m2	- Gerçekleşmiş bir projesi yoktur ve tersane atıl vaziyettedir.	-
Cibali Tütün Fabrikası	Tütün Fabrikası	45.500 m2	Eğitim Tesisi (Kadir Has Üniversitesi)	Y.Mimar Mehmet Alper
Aynalıkavak Kasrı	Saray	926 m2	Kültür Tesisi (Türk Çalgıları Müzesi)	Milli Saraylar
Lengerhane Fabrikası	Lengerhane	20.250 m2	Kültür Tesisi (Rahmi Koç Müzesi)	Dr. Bülent Bulgurlu
Hasköy Tersanesi	Tersane	72.000 m2	Kültür Tesisi (Rahmi Koç Müzesi)	Dr. Bülent Bulgurlu
Feshane	Fes Fabrikası	14.624 m2	Kültür Tesisi (Feshane Kongre ve Fuar Merkezi)	Güryapı İnş. Taah. Ve Dış Ticaret A.Ş.
Kadın Eserleri Kütüphanesi	Konut	734 m2	Kültür Tesisi (Kadın Eserleri Kütüphanesi)	Kadın eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Bankası Vakfı
Miniatürk	Yeşil Alan	220.000 m2	Kültür Tesisi (Miniatürk parkı)	Mimar Murat Uluğ
Silahtarağa Elektrik Santrali	Elektrik Santrali	153.669 m2	Eğitim ve Kültür (Santral İstanbul) Tesisi	İstanbul Bilgi Üniversitesi (Doğuş ve Ciner Grupları kurucu ortaklığı ile)
Sütlüce Mezbahası	Mezbaha	73.000 m2	Kültür Tesisi (Sütlüce Kültür Merkezi)	Kayalar İnş.Tic. ve San. A.Ş.

İncelenen yurtdışı örnekleri ile Haliç kıyı alanında gerçekleştirilen dönüşüm projeleri genel çerçevede karşılaştırıldığında temelde şu farklar görülmektedir:

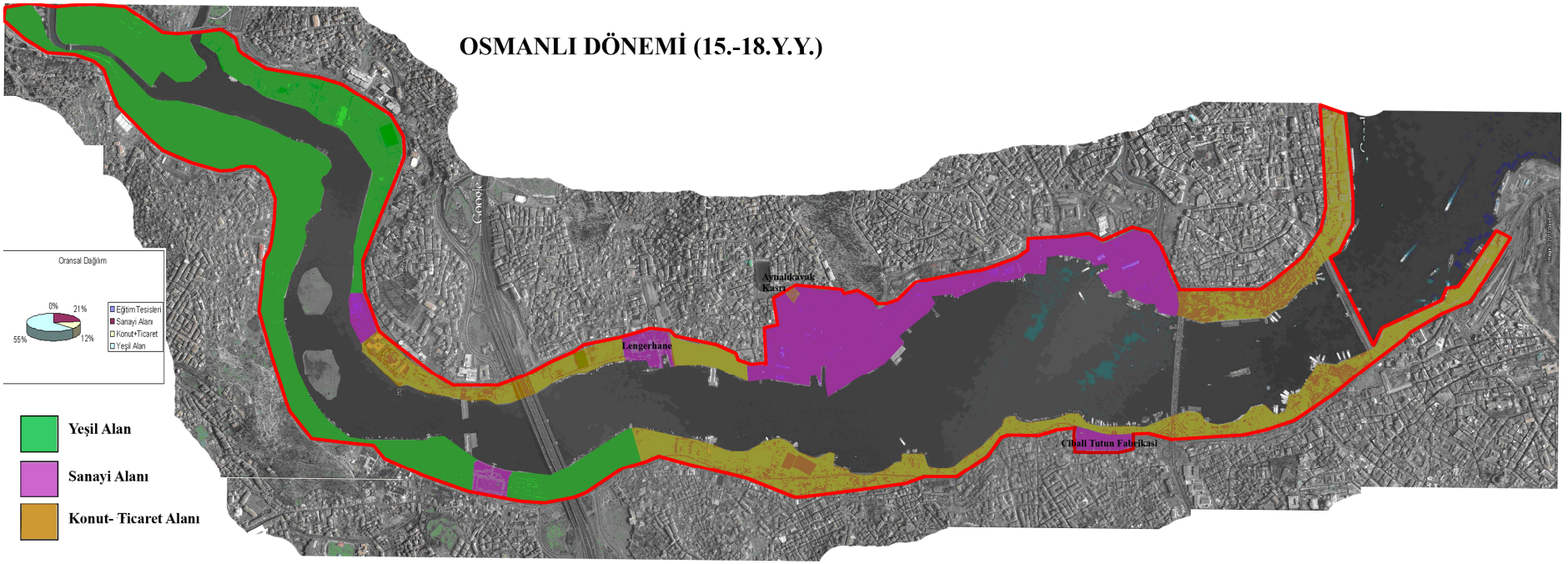
- İncelenen yurtdışı dönüşüm projeleri örneklerinde, projeler stratejik planlama yaklaşımıyla, belirli bir vizyon yönündeki stratejilerle geliştirilmektedir. Haliç kıyılarında gerçekleştirilen dönüşüm projelerinde ise farklı zamanlarda herhangi bir stratejik planlama olmadan projelerin gerçekleştiği görülmektedir.
- İncelenen yurtdışı projelerinde, projeler; yasal, kurumsal ve örgütlenme yönleriyle önceden kurgulanmış ve projenin tümünden yasal, finansal, sosyal ve planlama boyutlarından sorumlu bir kuruluş oluşturulmuş olduğu saptanmıştır. Haliç kıyılarındaki örneklerde ise herhangi bir koordinasyonun oluşturulmadığı görülmektedir.
- İncelenen yurtdışı projelerinde, planlama anlayışı esnektir ve zaman içinde değişen ekonomik, sosyal, fiziksel şartlara göre yeniden düzenlenebilmektedir. Haliç'teki dönüşüm sürecinde ise esneklik söz konusu değildir
- İncelenen yurtdışı projelerinde, kapsamlı ve bütünleşik planlama anlayışıyla yaklaşılan, ekonomik, sosyal ve fiziksel boyutların düşünüldüğü projelerdir. , Haliç'teki dönüşüm projeleri gerçekleştirilirken ekonomik, sosyal ve fiziksel boyutun bir arada düşünülmemiş olduğu görülmektedir.
- İncelenen yurtdışı projelerinde, projeler, karşılıklı işbirliği ile ve katılımcı planlama anlayışıyla gerçekleştirilirken, Haliç'teki örneklerde kamu, özel sektör, STK'lar, üniversiteler, yerel yönetimin birlikte çalışmadığı, yani müzakereci planlama anlayışının benimsenmediği , aktörlerin katılımına yönelik panellerin düzenlenmediği saptanmış olup, halk katılımının da sağlanmadığı görülmektedir.
- İncelenen yurtdışı kıyı alanlarındaki dönüşüm örneklerindeki ile Haliç'te gerçekleştirilen dönüşüm projeleri arasında belirgin bir ölçek farkı vardır. Yurtdışı örneklerinden Bilbao Dönüşüm Projesi 350.000 m2'lik dönüşüm alanıyla yurtdışı örneklerinin en küçük alana sahipken, Haliç'te gerçekleştirilen dönüşüm projelerinin büyüğü ise 220.000 m2'lik alanla Miniatürk Projesi'dir.

- Yurtdışı ve Haliç örneklerinin her ikisinde de dönüşüm gerçekleştirilen kıyıdaki alanları dönüşümden önce endüstri alanlarıdır. Fakat dönüşüm sonrasında yurtdışı projelerinde karma kullanım görülürken, Haliç'teki projeler tek fonksiyon olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Bunun en önemli nedeni, Haliç kıyı alanının tümünün aynı anda, tek elden planlanmış olmamasıdır.
- Yurtdışı örneklerinde, alandaki tüm tesisler aynı zamanda dönüşüme tabii tutulurken Haliç'te farklı zamanlarda, koordinasyon sağlanmadan tesislerin fonksiyonları değiştirilmiştir.
- Yurtdışı projelerinde kamu-özel ortaklıkları projenin gerçekleştirilmesinde etkiliyken, Haliç'te bu durum yalnız kamu eliyle ya da yalnız özel sektör elinde gerçekleştirilmiştir.

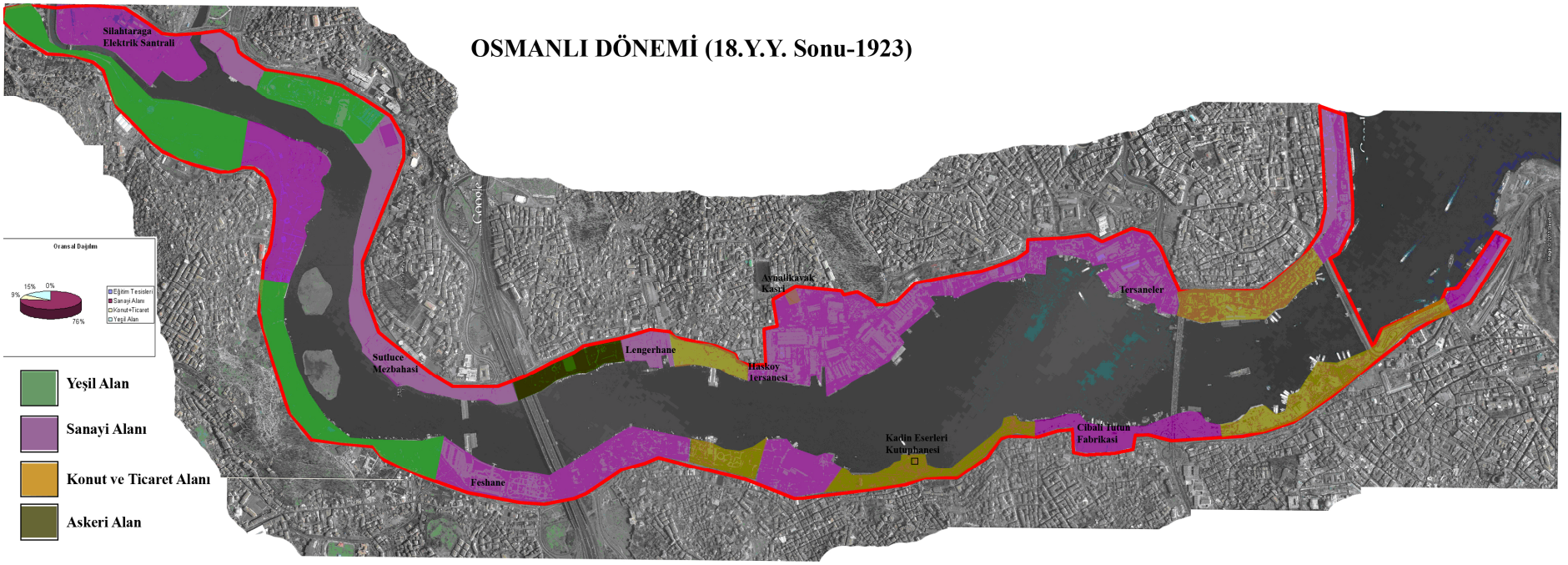
Çizelge 4.18'e göre, Haliç kıyılarında günümüzde eğitim ve kültür tesislerine dönüşen 10 yapının 7 tanesi endüstri tesisi, 2'si konut, 1'i ise yeşil alandır. Cumhuriyet Dönemi'nde yine 7 tanesi endüstri tesisi iken, 1990 yılı sonrasında ise yalnızca 1 tanesi endüstri tesisi olarak kalmıştır. 1990 yılı sonrasında başlayan endüstri tesislerindeki fonksiyon dönüşümü kültür ve eğitim odaklı olmuştur. 1990 yılı sonrasında tesislerin % 100'ü eğitim ya da kültür tesisi olarak yeniden işlevlendirilmiştir.

Çizelge 4.18 : Haliç kıyı alanında gerçekleştirilmiş dönüşüm projelerinin kimlikleri.

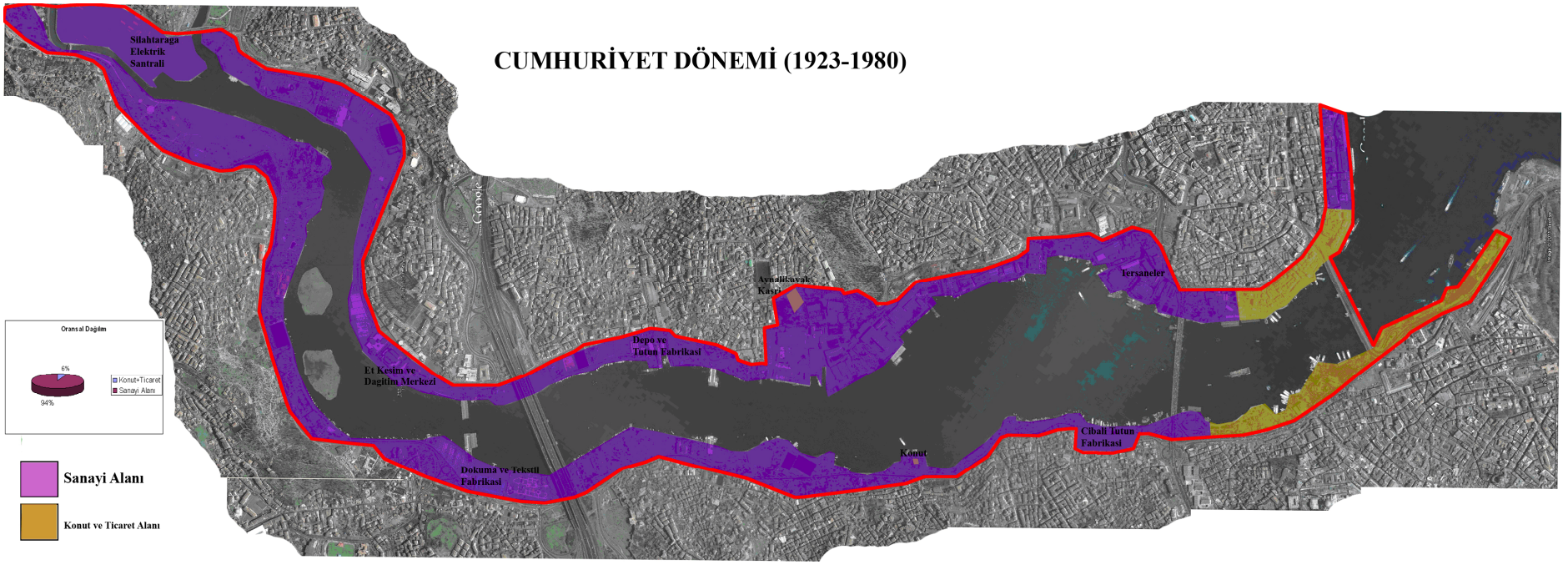
Tesis Adı	İlk Fonksiyonu	Kuruluş Yılı	Alanı	Osmanlı Dönemi (15-18.y.y sonu) Fonksiyonu	Osmanlı Dönemi (18.yy-1923) Fonksiyonu	1923-1980 Dönemi Fonksiyonu	1980-2011 Dönemi Fonksiyonu	Dönüşüm Yılı	Dönüştüğü Fonksiyonu	Mülkiyet	Proje Sorumlusu
Tersaneler Aynalıkavak Taşkızak Camialtı	Tersane	15.y.y.	69.798 m2	Tersane	Tersane	Tersane	Tasfiye ve işlevsizleşme	2000 yılında işlevi durmuştur	Gerçekleşen bir projesi yoktur	İ.B.B.	-
Cibali Tütün Fabrikası	Tütün Fabrikası	1605	45.500 m2	Tütün Fabrikası	Tütün Fabrikası	Tütün Fabrikası	Eğitim Tesisi	2001	Eğitim Tesisi	T.C Maliye Bakanlığı	Y.Mimar Mehmet Alper
Aynalıkavak Kasrı	Saray	1703-1730	926 m2	Saray	Saray	Saray	Kültür Tesisi	2010	Kültür Tesisi	Milli Saraylar Daire Başkanlığı	Milli Saraylar
Lengerhane	Lengerhane	1703-1730	20.250 m2	Lengerhane	Lengerhane	Depo Tütün Fabrikası	Kültür Tesisi	1994	Kültür Tesisi	Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı	Dr.Bülent Bulgurlu
Hasköy Tersanesi	Tersane	1861	72.000 m2	Konut Ticaret alanları	Tersane	Tersane	Kültür Tesisi	2001	Kültür Tesisi	Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı	Dr.Bülent Bulgurlu
Feshane	Fes Fabrikası	1835	14.624 m2	Konut Ticaret alanları	Fes Fabrikası	Dokuma Tekstil Fabrikası	Kültür Tesisi	1999	Kültür Tesisi	T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı	Güryapı İnşaat Taah. ve Dış Ticaret A.Ş.
Kadın Eserleri Kütüphanesi	Konut	19.y.y.	734 m2	Konut Ticaret alanları	Konut	Konut	Kültür Tesisi	1990	Kültür Tesisi	İ.B.B.	Kadın Eserleri Kütüphanesi ve Bilgi Bankası Vakfı
Miniatürk	Yeşil Alan	2003	220.000 m2	Yeşil alan	Yeşil alan	Sanayi Alanı	Kültür Tesisi	-	Kültür Tesisi	İ.B.B.	Mimar Murat Uluğ
Santral İstanbul	Elektrik Santrali	1913	153.669 m2	Yeşil alan	Elektrik Santrali	Elektrik Santrali	Kültür Tesisi	2007	Eğitim ve Kültür Tesisi	İstanbul Bilgi Üniv.	İstanbul Bilgi Üniv. Doğuş ve Ciner Grupları ortaklığı ile
Sütlüce Mezbahası	Mezbaha	1923	73.000 m2	Konut Ticaret alanları	Mezbaha	Et Kesim Dağıtım Merkezi	Kültür Tesisi	2008	Kültür Tesisi	İ.B.B.	Kayalar İnş.Tic. San. A.Ş.



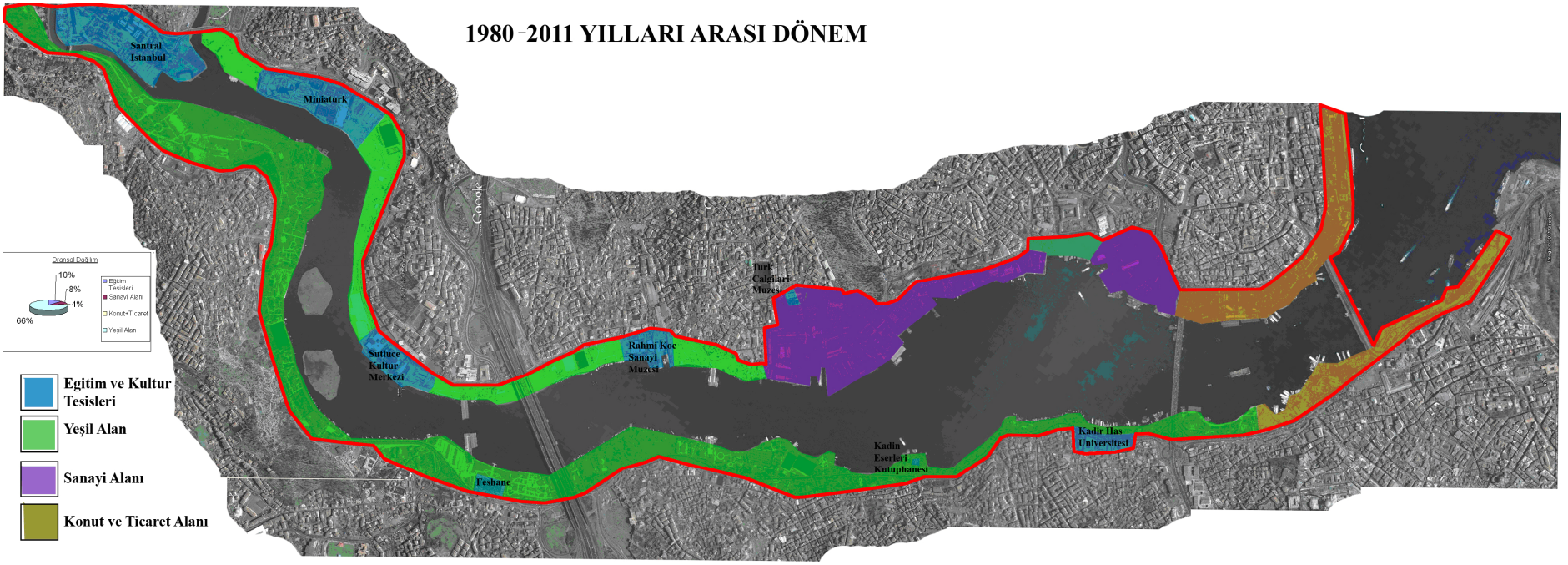
Şekil 5.1 : Osmanlı Dönemi (15.-18.y.y.) Haliç kıyıları kullanımı.



Şekil 5.2 : Osmanlı Dönemi (18.y.y. sonu -1923) Haliç kıyıları kullanımı.



Şekil 5.3 : Cumhuriyet Dönemi (1923-1980) Haliç kıyıları kullanımı.



Şekil 5.4 : Cumhuriyet Dönemi (1980-2011) Haliç kıyıları kullanımı.

Çizelge 4.19 : Haliç ile ilgili önemli kararlar getiren planların kimlikleri

Plan Adı	Planlama Anlayışı ve Haliç'e Etkisi	Stratejiler
H.Prost Planı (1937)	Haliç kıyılarını sanayi alanına çevirmesi Tarihi dokuyu korumaya yönelik gözükmekte Tarihi dokuya sanayi ile zarar verilmiştir	Gelişme perspektifi içerisinde yönlendiren bir plan değil Bazı kalıcı ilkeler yanında yanılgıları fazla
İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı (1955)	Sanayi alanları tespitleri Sanayi odaklı bir plan Haliç kıyısında kısmen sanayinin dondurulması	Konut alanlarına ilişkin planlama kararları yok Sanayi alanları çevresinde gecekondu oluşumunu engellemeye yönelik kararlar yok
İmar Operasyonları (1955-1956)	Karayolu ulaşımı odaklı Tarihi doku kayıpları Özel sektör yatırımları ön planda	Sosyal yapının değişimi (apartmanlaşma) Tarihi dokunun önemsenmemiş olması Otomobil kenti oluşturma hedefi
Sanayi Sahalarının Planı (1966)	Haliç kıyılarının sanayiye tamamen açılması Sanayi alanlarının belirlenmesi	Gecekondu ıslah, tasfiye ve önleme çalışmaları yapılmıştır
1/50000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan N.P. (1980)	1980 döneminde ekonomik-siyasi değişimlerin planlamaya yansımaları Karma ekonomiden serbest piyasaya geçiş	Devletin altyapı, ulaşım yatırımlarına yönelmesi Yabancı yatırımlar
1/5000 ölçekli Haliç Nazım İmar Planı (1985)	Dalan operasyonlarının bir plana dayandırılmaması Haliç'te sanayi desantralizasyonu Haliç'te yeşil kuşak oluşturma	Sanayinin ve kirletici unsurların çıkarılması Fiziksel çöküntü alanlarının temizlenmesi
1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı (2009)	Haliç'in kültür ve eğitim aksı olarak belirlenmesi Katılımcı bir kent yönetimi	Toplumsal sürdürülebilirlik Yaşam kalitesi arttırmak için çalışmalar Kültür ve eğitim potansiyeli olan alanların belirlenmesi

Çizelge 4.19'da Haliç'i etkileyen önemli planların planlama anlayışı, strateji biçimi anlamında kimlikleri ortaya konmuştur. Planlardaki Haliç için getirilen kararlara bakıldığında; bazı planların Haliç'te olumlu değişikliklere neden olduğu görülürken bazılarında bunun tam tersi bir etki görülmektedir. 1937 yılında Prost Planı ile başlayan Haliç'in kimlik değişimi, 1980'li yıllardaki Dalan Dönemi çalışmaları ve 1985 yılında yapılmış olan Kamulaştırma Planı'na kadar geçmiş rekreatif kimliği tamamen kaybolmuştur. 1980'li yıllardaki çalışmalar ve 1985 yılında yapılmış olan Kamulaştırma planı ile Haliç kıyılarında yeniden yeşil alan oluşturma çabalarına gidilmiş, mevcut sanayi alanları yıkılmıştır. Aynı zamanda bu çalışmalar yapılırken pek çok tarihi yapının ve geleneksel dokunun da zarar gördüğü bilinmektedir.

Tez konusu olarak incelenen Haliç kıyı alanında, endüstri mirasının korunmasıyla, kentin kültürel önemi ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi de sağlanmış olacaktır. Kıyıdaki endüstri miraslarına deniz yolu ile ulaşımın sağlanması, deniz ulaşımının güçlendirilmesi, atıl durumdaki iskelelerin yeniden kullanılması kent-kıyı-halk arasındaki ilişkiyi güçlendirecektir. İstanbul'un endüstriyel geçmişini anlatan endüstri miraslarına dayalı bir gezi güzergahının düzenlenmesi, kültür turizmine önemli bir katkı sağlayacaktır. Güzergah üzerinde turistlerin ihtiyaçlarına yönelik mekanlar oluşturulmalı bunun için yerel yönetimler ve kurumlar arasında işbirliği sağlanmalıdır.

Endüstri miraslarının korunmasına pek çok kurum destek vermektedir. Yerel Yönetimler Birliği (WALD), ICOMOS, UNESCO, TICCIH vb. uluslararası kurumlardan teknik destek alınabilir. Endüstri tesislerinin mülkiyetinin İ.B.B, yerel belediyeler, İETT, İSKİ gibi kamu kurumlarında olması, kaynak teminini kolaylaştırıcı bir unsur olarak düşünülmektedir. Endüstri yapısı / tesisleri günümüzde kentin rant değeri yüksek alanlarında konumlanmaktadır (http://www.arkitera.com/haberler/31.10.2005). İyi ve etkin bir uygulama için İ.B.B., Haliç Belediyeler Birliği, ilgili meslek odaları, üniversitelerin ilgili birimleri, sivil toplum kuruluşları ve mülk sahipleri iş birliği yapmalıdır.

İyi ve etkin bir uygulama için İ.B.B., Haliç Belediyeler Birliği, ilgili meslek odaları, üniversitelerin ilgili birimleri, sivil toplum kuruluşları ve mülk sahipleri iş birliği yapmalıdır. Kıyıdaki yeşil alanlar tüm İstanbul halkının kullanabileceği niteliğe getirilmelidir. Tersaneler, atıl durumundan çıkarılıp eğitim ve kültür tesislerine

dönüşmeli ve kamu kullanımına tamamen açılmalıdır. Değerlendirilen endüstri tesisleri Tersaneler için örnek teşkil etmelidir. Tüm Haliç kıyı alanı bir bütün olarak ele alınmalı ve planlanmalıdır. Kıyı alanının bir bütün olarak ele alınmasında bir birim oluşturulmalı organizasyondan sorumlu tutulmalı, kamu-özel ortaklıkları geliştirilmelidir. Kıyıların değerlendirilmesinde karma kullanım benimsenmelidir. Karma kullanım benimsenirken kamu yararı ve kıyıların tamamen kamuya açık olması sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

Akalın, E. Ö. 2003, Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliğine Yönelik Bir Alan Araştırması: Dolapdere Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Akyüz, G. 2009, Sanayi Müzelerinin Tarih Öğretiminde Kullanım Durumu: Rahmi Koç Müzesi, Marmara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Alp, İ. 2005, Kentsel Dönüşüm Kentsel Mekanın Yeniden Üretilmesi Sürecinde Yönetişim ve Uygulama Araçları, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aykan, S. 2008, The Golden Horn: Transformation of Space and the Silhouettes of Modernity, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul.

Baştürk, A., Mete, B., Altun, L. 2001, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Dönüşüm Projeleri", Haliç 2001 Sempozyumu, İSKİ, s.s. 36-63.

Beyoğlu Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü (2008) Beyoğlu Kentsel Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, İstanbul.

Bezmez, D. 2008, "The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of the Golden Horn, Istanbul," International Journal of Urban and Regional Research, Sayı:32 (4) s.815-840.

Çubuk, M. 2008, "4. Kentsel Tasarım Ve Uygulamaları Sempozyumu–Büyük Kentsel Projeler", Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Demirsoy, M. S. 2005, Kentsel Dönüşüm Projelerinin Kent Kimliği Üzerindeki Etkisi: Lübnan-Beyrut-Solidere Kentsel Dönüşüm Projesi Örnek Alan İncelemesi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Dinçer, İ. 2007-2008 Bahar Yarı Yılı, Şehir Yenileme ve Koruma Dersi notları, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Doğaner, S. 1993, "İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 28, s.65-114.

Ekinci, O. 1994, İstanbul'u Sarsan 10 Yıl, Anahtar Kitaplar Yayını, İstanbul.

Elgötz, H., 2007, "İstanbul Şehrinin Umumi Planı", Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, 13-38, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.

Ensari, K.1994, "Silahtarağa Elektrik Santralı", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, Cilt: 6 s.554.

Epöztürk, L. 2004, Pearl Nehri Kentsel Tasarım Projesi ve Kentsel Tasarım Yöntem Teknikleri, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eraslan, İ. G. 2007, **"**Yönetim Mekanizmalarının Kentsel Dönüşüm Algısı ve Uygulamaları Üzerindeki Etkisi: İngiltere, Almanya ve Türkiye, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Erden, Y. D. 2003, Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Erdoğan, G. 2005, "Londra Dok Alanı Dönüşüm Projesi: Dockland", Planlama Dergisi, İstanbul, Sayı 17, s.22

Erkan, N. 2007-2008 Bahar Yarı Yılı, Kentsel Tasarım Dersi notları, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Eroğlu, V., Sarıkaya, H., Öztürk, İ., Yüksel, E., Eryılmaz, G. 2003, "Haliç'in Dünü Bugünü ve Yeniden Doğuşu", Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri, Kadir Has Üniversitesi, s.15-32.

Erşan, M.S. Balkıs, N., Aksu, A. & Müftüoğlu, A.E. 2008, Haliç Yüzey Sedimentlerinde Metal Kirliliği, Kent Yönetimi İnsan ve Çevre Sorunları'08 Sempozyumu, İstanbul

Eyice, S. 2001, "Haliç ve Tarihçesi", Haliç 2001 Sempozyumu, 3-4 Mayıs 2001, İstanbul, s.104-130.

Gullino, S. 2008," Urban regeneration and democratization of information access: CitiStat experience in Baltimore", Journal of Environmental Management, 27 June 2008, Boston, Lewis Publishers, USA.

Gül, M. 2008, Tarihi Kent Merkezlerinde Kentsel Dönüşüm Uygulamaları: Antalya Örneği, Akdeniz Üniversitesi**,** Antalya.

Greed, R. 1998, Introducing Urban Design Interventions and Responses, Longman, London.

Hall, T. 1998, Urban Geographies, Routledge Contemporaray Human Geography, London and New York.

Hoyle, B. 2006, "Urban Waterfront Revitalization in Developing Countries: The Example of Zanzibar's Stone Town", The Geographical Journal, Vol. 168, No. 2, June 2002, pp. 141–162.

HUD (US Department of Housing and Urban Development) 1985, Economic Development in Baltimore: Three decades of public-private partnership, Washington, DC.

İstanbul Metropolitan Planlama 2006, İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Raporu, İstanbul.

Kahraman, C. 2002, Haliç Çevresinin Turizm Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kayan, F. 1999, Tarihi Konumu İçinde Cibali Smetindeki Taşınmaz Külütr Varlıklarının Korunması Konusunda Bir Araştırma, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kocaeli.

Keleş, R. 2004, Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, İstanbul.

Keskin, A. & Diren, M., 1992, "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Çalışmaları", Türkiye'de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İstanbul.

Keskin, D., Sürat, Ö., Özge, Y., 2003, "Londra'nın Sürdürülebilir Kentsel Yenileşme Deneyiminden, Türkiye ve İstanbul Özelinde Yenileşme Çalışmalarında Nasıl Faydalanılabilir?", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu (11-13 Haziran 2003), TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yayını, İstanbul, ISBN: 975-395-602-9, s. 398-413.

Keskin, D. 2004, Yenileşmenin Uygulandığı Kentsel Sit Alanlarında Turizm Yatırımlarının Önemi: Tarihi yarımada-Beyoğlu örneği, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul .

Kılıç, A., Yenen, Z. 2001, "Haliç İçin Bir Planlama Önerisi", İSKİ Haliç 2001 Sempozyumu, İstanbul.

Kılıç, A., 2008, Kıyı Alanlarının Planlanması Dersi Notları, 2007-2008 Bahar Yarı Yılı, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Köksal, T.G., Kargın, H. H., 2001, "Haliç'teki Endüstri Mirasının Geçmişi ve Geleceği", Haliç 2001Sempozyumu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su Kanalizasyon İdaresi, s.431-443, İstanbul.

Köksal, T. G., Kargın, H. H. 2003, "Haliç'teki Endüstri Mirasının Geçmişi ve Geleceği", Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri, Kadir Has Üniversitesi, s.s. 431-443.

Kılınçaslan, İ. & Önem, İ. 2005, "Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik", İTÜ Planlama Mimarlık Tasarım Dergisi, Cilt:4 Sayı:1 ss.115-125, İstanbul.

Köksal, G. & Ahunbay, Z. 2006, "Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik", İstanbul Teknik Üniversitesi Planlama Mimarlık Tasarım Dergisi, Cilt: 5 Sayı:2 ss.125-136, İstanbul.

Kutay, E.L. 2006, Miniatürk'ün Alan Kullanım Yönünden Değerlendirilmesi, Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kocaeli.

Kubat, A.S., & Özer, Ö. 2008, "Haliç Kültür Vadisi Projesi Kapsamında Getirilen Önerilerin Galata Bölgesi Üzerindeki Olası Etkilerinin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi ", İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Planlama Tasarım Dergisi, Cilt:7 Sayı:1 s.85-98.

Lovatt, A. & O'Connor, J. 1995, "Cities and the Night-time Economy", Planning, Practice& Research, s.127-133.

Montgomery, J. 1995, "Urban Vitality and The Culture of Cities", Planning, Practice & Research, s.101–109.

Moore, C. 1990, Displacement, Partnership and Privatization: Local Government and Urban Economic Regeneration in the 1980s. Desmond S. King ve Jon Pierre (der.), Challenges to Local Government London, Newbury Park and New Delhi: Sage.

Nalkaya, S. 2006, "Kentsel Dönüşüm ve Kent Kimliği", Yapı Dergisi, Sayı: 292 s.40

Paşalıoğlu, A., 1993, "İstanbul'da 1980–1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi; Haliç, Bakırköy Örneği, İTÜ, İstanbul.

Robert, P. & Skyes, H. 2000, "Urban Regenerations Handbook", Sage Puplications, London.

Oral, A., H. 2006, İşlevini Yitirmiş Endüstri Alanlarının Dönüşümü İçin Bütüncül Yaklaşım Haliç Yerleşimi Örneği, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, İstanbul.

Oruç, G. & Giritlioğlu, C. 2006, **"**Yönetim Mekanizmalarının Kentsel Dönüşüm Algısı ve Uygulamaları Üzerindeki Etkisi: İngiltere, Almanya ve Türkiye Örnekleri", İstanbul Teknik Üniversitesi Planlama Mimarlık Tasarım Dergisi, Cilt:5 Sayı5: s.231-239, İstanbul.

Önem, B. 2004, Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik: Haliç Üzerine Bir Yöntem Önerisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özdemir, D. 1998, " Kentsel Yenileme Projeleri Oluşturulmasında Devlet Politikaları ve Kamu Özel-Sektör İlişkilerine İki Farklı Yaklaşım", Ege Mimarlık Dergisi, Sayı:26 s.32-35.

Özdemir, D. 2003, "Yeniden Canlandırma Projelerinde Kültür, Turizm ve Emlak Piyasaları Üzerine Kurulu Stratejilerin Başarı(sız)lıkları Koşullarının İncelenmesi", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Özdemir, D. 2010, Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat Uygulama, Nobel Yayınları, Ankara.

Özden, P.P 2001, "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler Ve İstanbul Örneği", İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Sayı: 23-24.

Özden, P.P. 2002, Yasal ve Yönetsel Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması: Türkiye Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özden, P.P. 2004, "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği", İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Sayı: 30-31.

Öztaş, N. 2005, Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Haliç Örneklemesi, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, ss.6.

Roberts, P. & Skyes, H. 2000, Urban Regenaration, Cromwell Press Limited, Wilthshire

Sasaki 2002, Interdisciplinary Design, Pearl Rıver Urban Design, Tasarım Dergisi, Sayı125, s.107-111, Guangzhou, China.

Serdaroğlu, **R.** 1955, " İstanbul'un Tarihçesi" Büyük İstanbul Albümü, Osman Yalçın Matbaası, İstanbul, s.12-21.

Şahenk, H. 1996, Bir Zamanlar İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul.

Sönmez, Ö.N. 2003, 'Toplumsal ve Kentsel Dönüşüm', Türk Belediyecilik Sempozyumu, Ankara, 13-14 Aralık 2003, s.121-129.

Sönmez, .Ö., 2005, "Kentsel Dönüşüm Süreçlerinde Aktörler-Beklentiler-Riskler", Ege Mimarlık Dergisi, TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi. Sayı:53, 2005/1, s.16-21.

Tayyare, E. 2007, Kentsel İmaj Öğeleri Bağlamında Haliç Bölgesi'nin İncelenmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi , Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, İ. 1980, "Türkiye'de Kentsel Planlamasının Tarihsel Kökleri", 8-112, Türkiye'de İmar Planlaması, T. Gök (Derl), ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.

Tekeli, İ. 1985a, "Tanzimattan Cumhuriyet'e Eğitim Sistemindeki Değişmeler", Tanzimattan Günümüze Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, s.456-475.

Tekeli, İ. 1985b, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimattan Günümüze Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, s.878-890.

Tekeli, İ. 1993, "1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri –İcabında Plan", İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayınları, 1993, s.26-37.

Tekeli, İ., 1999, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", 19-30, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kemtleri, P. Dumont ve F. Georgeon (Ed.), Tarih VakfıYurt Yayınları, İstanbul.

Tekeli, İ., 2005, "Türkiye'de Kent Planlaması Düşüncesinin Gelişimi", XXII. Yunus Aran Konferansı, İstanbul.

Tezcan, S., Durgunoğlu, T., Gürsel, E., Çubuk, M., Tuğcu, N., Anadol, K. 2005, "Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması", Mimarlık, 1978/4, s.28-72.

Turgut,S., & Özden, P.P. 2005, "Sürdürülebilir ve Turizm Eksenli Bir Kentsel Dönüşüm Hedefine Doğru: Eminönü Tarihi Kent Merkezi", Planlama Dergisi.

Turok, I., Buck, N., Gordon, I., Harding, A. 2005, Changing Cities: Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion, And Governance, London, Palgrave.

Turok, I. 2006, The Connections Between Social Cohesion and City Competitiveness In OECD, Competitive Cities in the Global Economy, Paris: OECD, s.353-366.

Tutel, E. 1997, İstanbul İstanbul İken, Oğlak Yayınları, İstanbul.

Tutel, E. 1998, Beyoğlu Beyoğlu İken, Oğlak Yayınları, İstanbul.

Tutel, E. 2000, Haliç Dünden Bugüne Yedi Tepenin Koynunda Uyuyan Büyülü Cennet, Dünya Yayınları, İstanbul.

Tümertekin, E. 1970, "İstanbul Şehri ve Çevresinde Sanayi: Özellikler ve Dağılış", İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, İstanbul, Sayı:17, s.33-67.

Tümertekin, E. 1972, İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul.

Ülken, G. 2003, **"**Tarihi Çevrede Kentsel Dönüşüm Dinamikleri", Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

Veloso, F.G. & Taiveira F.P. 2003, "Portuguese Coastal Zones and The New Coastal Management", Journal of Coastal Conservation, Sayı: 9,s.25-24.

Wagner, M. 1936**,** "İstanbul Şehrinin Düzeltilmesi Meseleleri", Arkitekt, İstanbul, s.217-218.

Yalçın, H. 1999**,** "Eyüp Cami ve Merkez Civarında Yürütülen Koruma Amaçlı Kentsel Tasarım Çalışma ve Uygulamaları ", 3.Eyüp Sultan Sempozyumu Tebliğiler, 28-30 Mayıs 1999, Eyüp Belediyesi, Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, s.402-420.

Yenen, Z. & Akın, O., Yakar, H. 2000, "Eyüp, Dönüşüm Sürecinde Sosyal-Ekonomik-Mekansal Yapı", Eyüp Belediyesi, İstanbul.

Yenen, Z. & Yücetürk, E. 2001, "Haliç'in Mekansal Bütünlüğü ve Siluet İrdelemesi", Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

Yerliyurt, B. 2008, Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi: Haliç Tersaneler Bölgesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yılmaz, G. I. 2008, Haliç Kıyı Şeridinde Sanayileşme İle Ortaya Çıkan Kentsel Dönüşüm, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yücetürk, E. 2001, " Haliç Siluetinin Oluşum ve Değişim Süreci", Haliç Belediyeler Birliği Yayını, İstanbul.

Zukin, S. 1989, "Loft Living: Culture and Capital in Urban Change", Rutgers University Press, New Brunswick.

İNTERNET KAYNAKLARI

Url-1<http://www.solidere.com/solidere.html, 2006, Master Plan>,alındığı tarih 10.05.2010.

Url-2<http://www.Mahalli-idareler.gov.tr, 2005>,alındığı tarih 12.06.2010.

Url-3<http://www.arkitera.com/haberler/31.10.2005>,alındığı tarih 15.06.2010.

Url-4<http://www.kultur.gov.tr/TR/belge/1-856/aynalikavak-kasri.html>,alındığı tarih 17.08.2010.

Url-5<www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/S63E_8afdcc1ebd85daa_ek.doc>,alındığı tarih 21.08.2010.

Url-6<http://www.mo.org.tr/index>, alındığı tarih 28.09.2010.

Url-7 <www.liverpoolvision.co.uk/Docs/>, alındığı tarih 17.01.2011.

Url-8<www.planetware.com/map/london-docklands-map-eng-lndock_e.htm>, alındığı tarih 19.02.2011.

Url-9 < www.westnorfolk.gov.uk>, alındığı tarih 18.02.2011.

Url-10 < www.liverpoolvision.co.uk/Docs/>, alındığı tarih 24.02.2011.

Url-11<http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=947481>, alındığı tarih 14.03.2011.

Url-12<www.arkitera.com/haberler/2004/05/01/santral.htm>, alındığı tarih 14.03.2011.

Url-13 <www.bizzkaia.com>, alındığı tarih 24.03.2011.

Url-14 <www.bilbao.net>, alındığı tarih 25.03.2011.

Url-15<www.urbanregenerationkjk.blogspot.com/2010/07/hamburggermany.html>, alındığı tarih 25.03.2011.

Url-16<www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=605484>, alındığı tarih 25.03.2011.

Url-17<http://jotaf.nku.edu.tr/makaleler/d18.pdf>, alındığı tarih 26.03.2011.

Url-18<www.hkmo.org.tr/resimler/ekler/S63E_8afdcc1ebd85daa_ek.doc>, alındığı tarih 25.03.2011.

Url-19<http://www.kentli.org/makale/karanfilkoy.htm>, alındığı tarih 26.03.2011.

Url-20<www.kentli.org/makale/karanfilkoy.htm>, alındığı tarih 05.04.2011.

Url-21<http://www.kultur.gov.tr/TR/belge/1-856/aynalikavak-kasri.html>, alındığı tarih 10.04.2011.

Url-22<http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=947481>, alındığı tarih 11.04.2011.

Url-23<www.arkitera.com/haberler/2004/05/01/santral.htm>, alındığı tarih 11.04.2011.

Url-24<http://www.arkitera.com/g67kentseldonusum.html?year=2008&aID=80>, alındığı tarih 14.04.2011.

Url-25<http://www.kentselyenileme.org/index.php/turkiyeden/17-dmen-vadprojes>, alındığı tarih 16.04.2011.

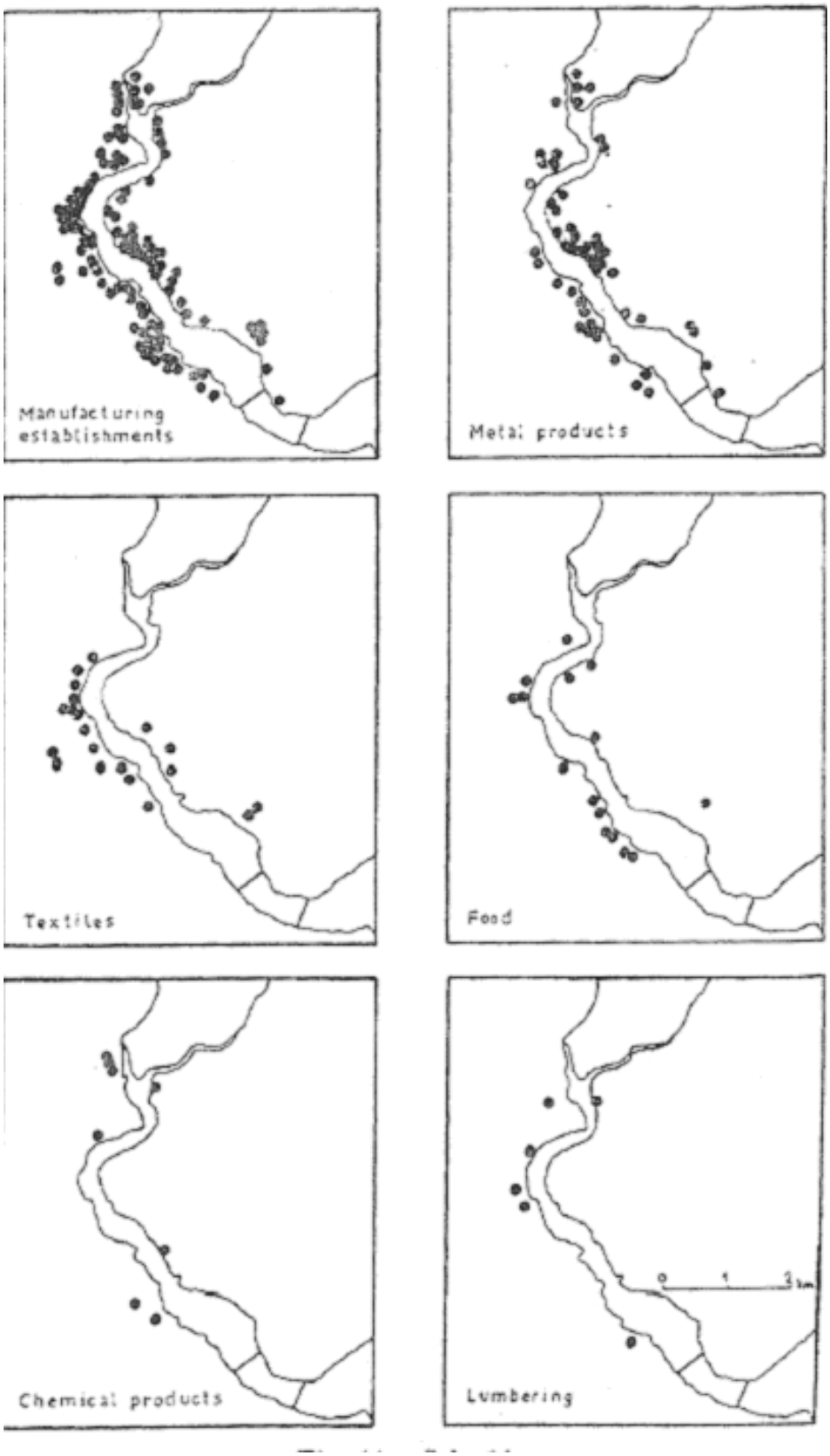
Url-26<www.istanbul.edu.tr/siyasal/Türkçe/Dergi/Sayı%2023-24/20.htm>, alındığı tarih 16.04.2011.

Url-27<http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/a75910166da03ff_ek.pdf>, alındığı tarih 17.04.2011.

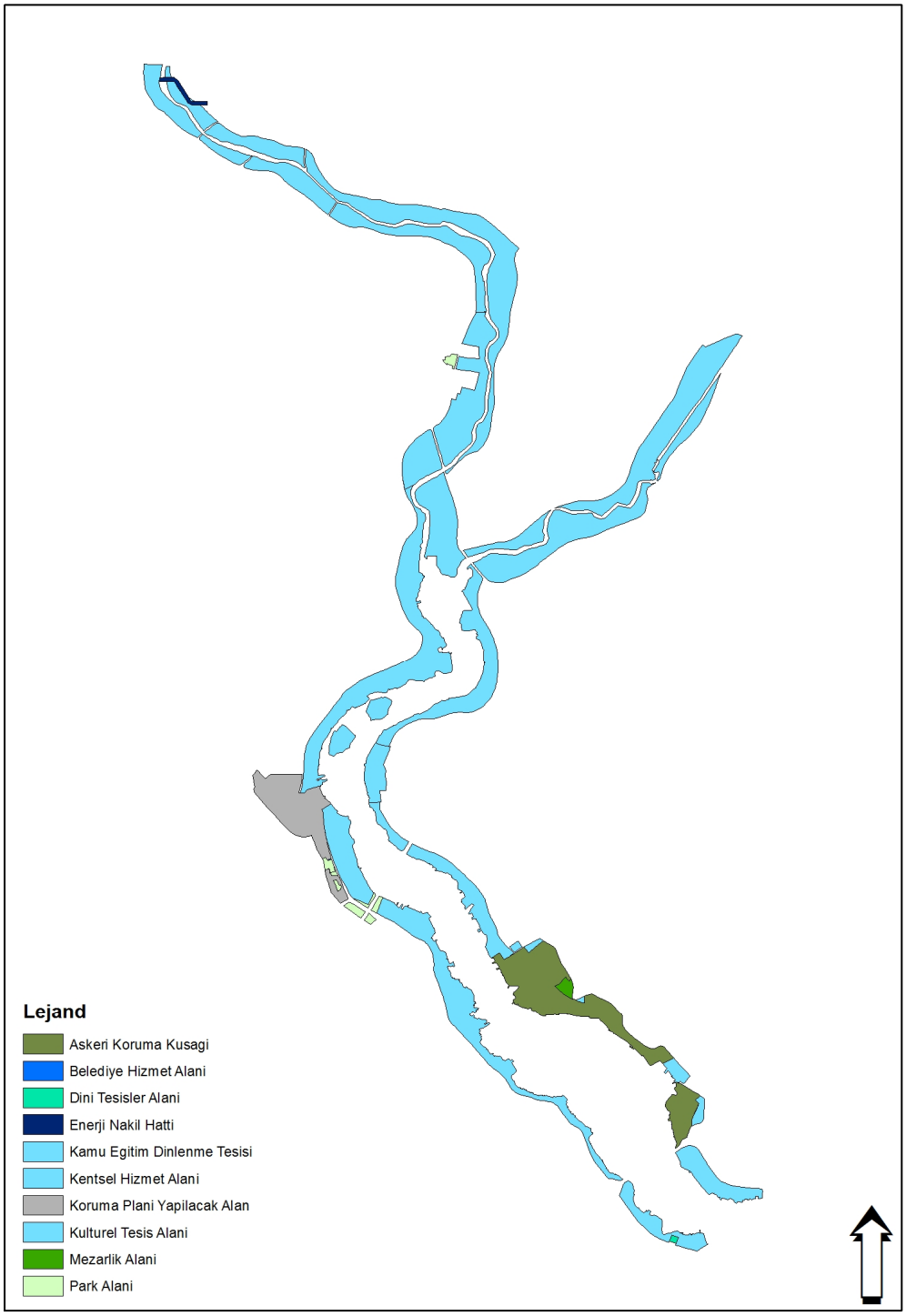
EKLER

EK A.1 : Haritalar ve İmar Planları

EK A.1



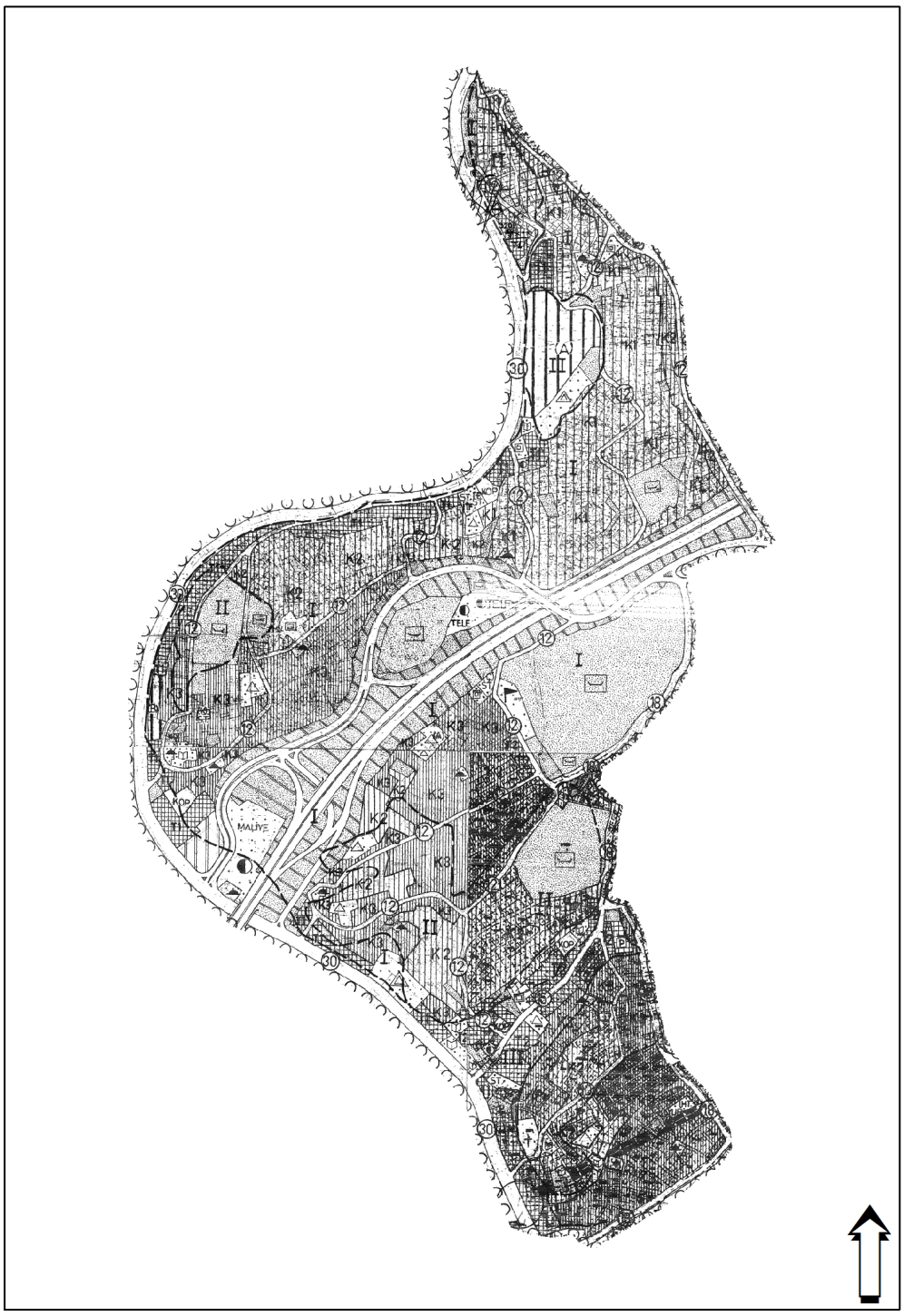
Şekil A.1 : Haliç sanayi tesisleri dağılımı (Tümertekin, 1972).



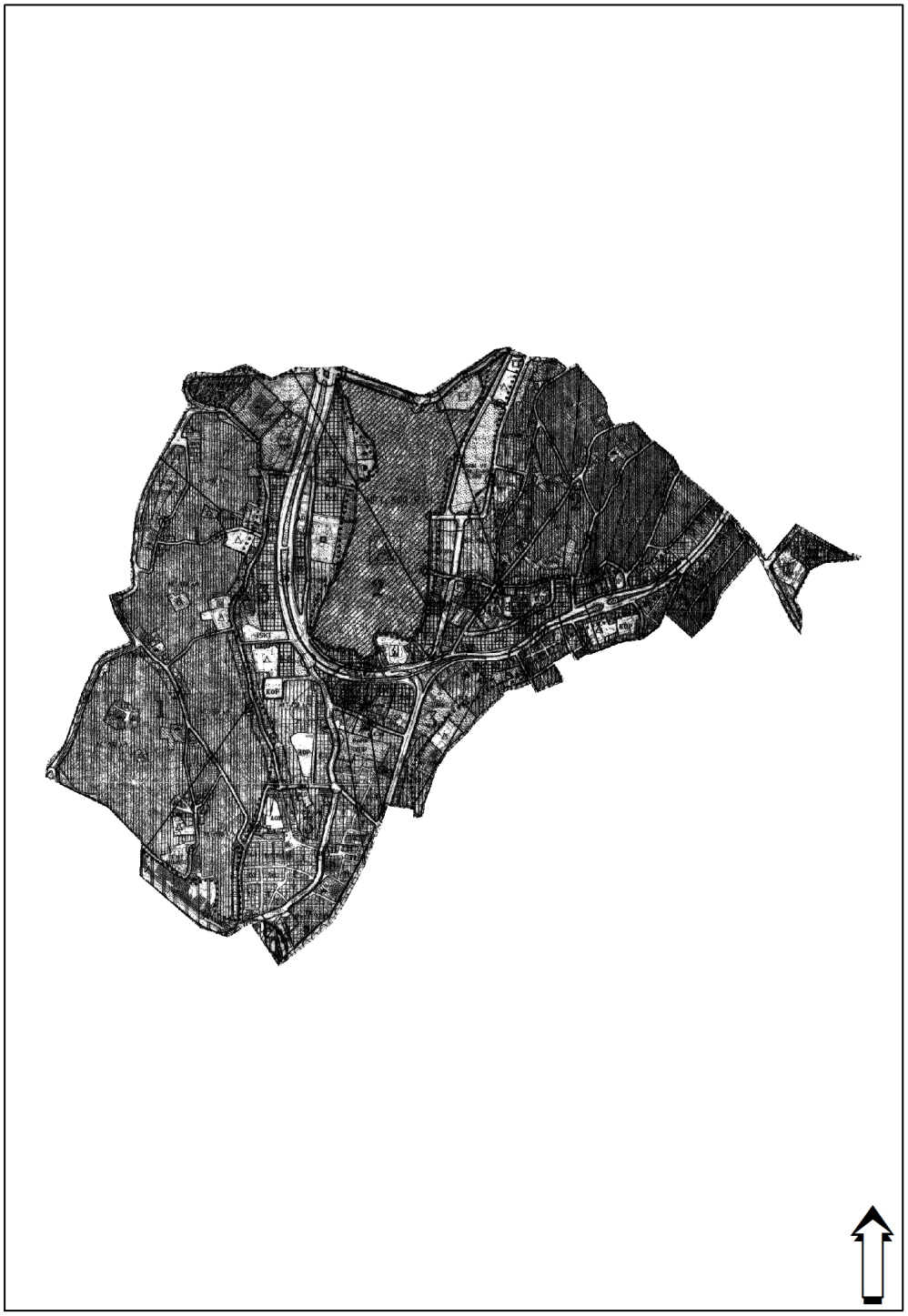
Şekil A.2 : 1/5000 Ölçekli Haliç Nazım İmar Planı (1985).



Şekil A.3 : 1/5000 Ölçekli Şişli Dolapdere Piyalepaşe Nazım İmar Planı (1994).



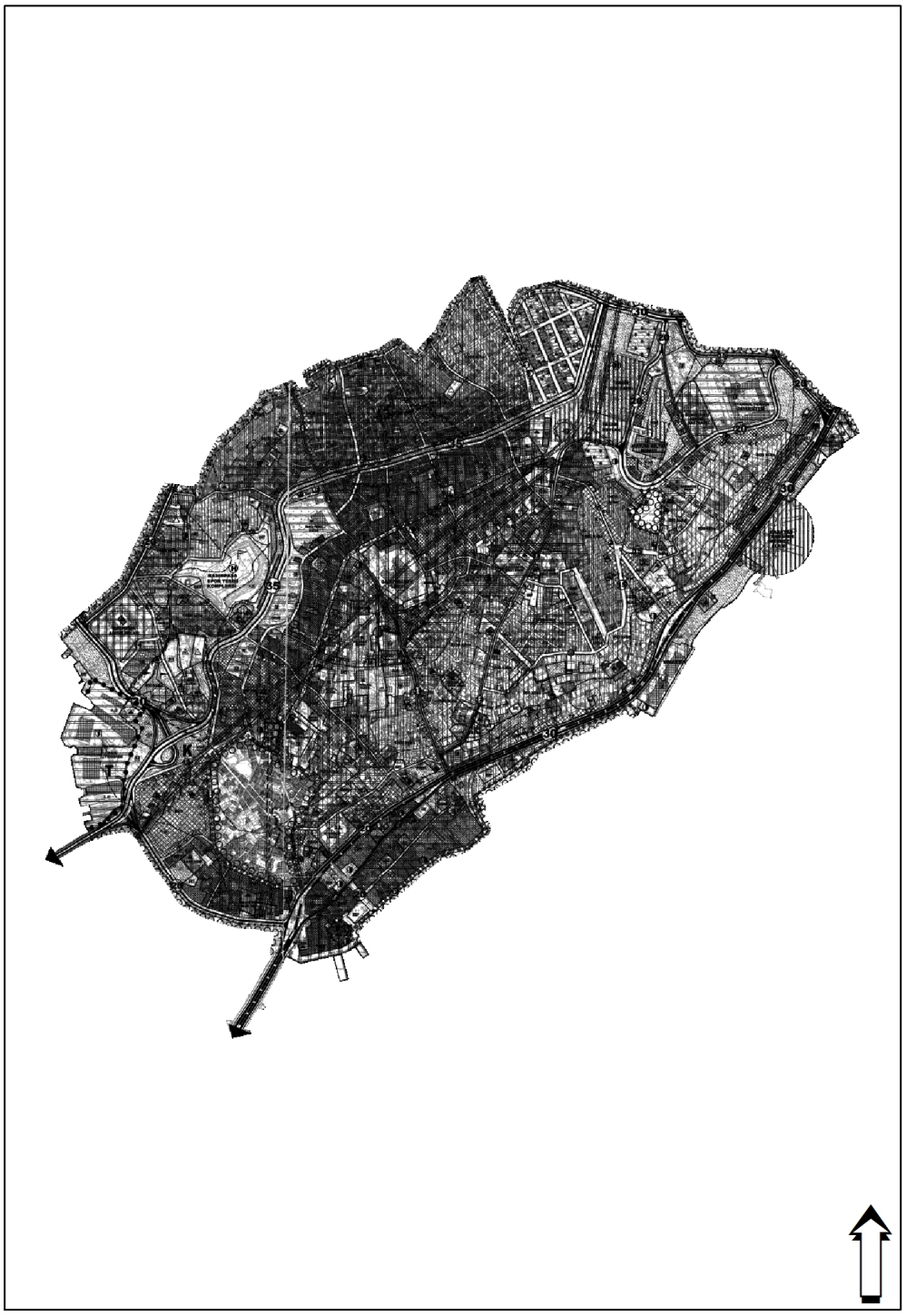
Şekil A.4 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Halıcıoğlu Sütlüce Nazım İmar Planı (2001).



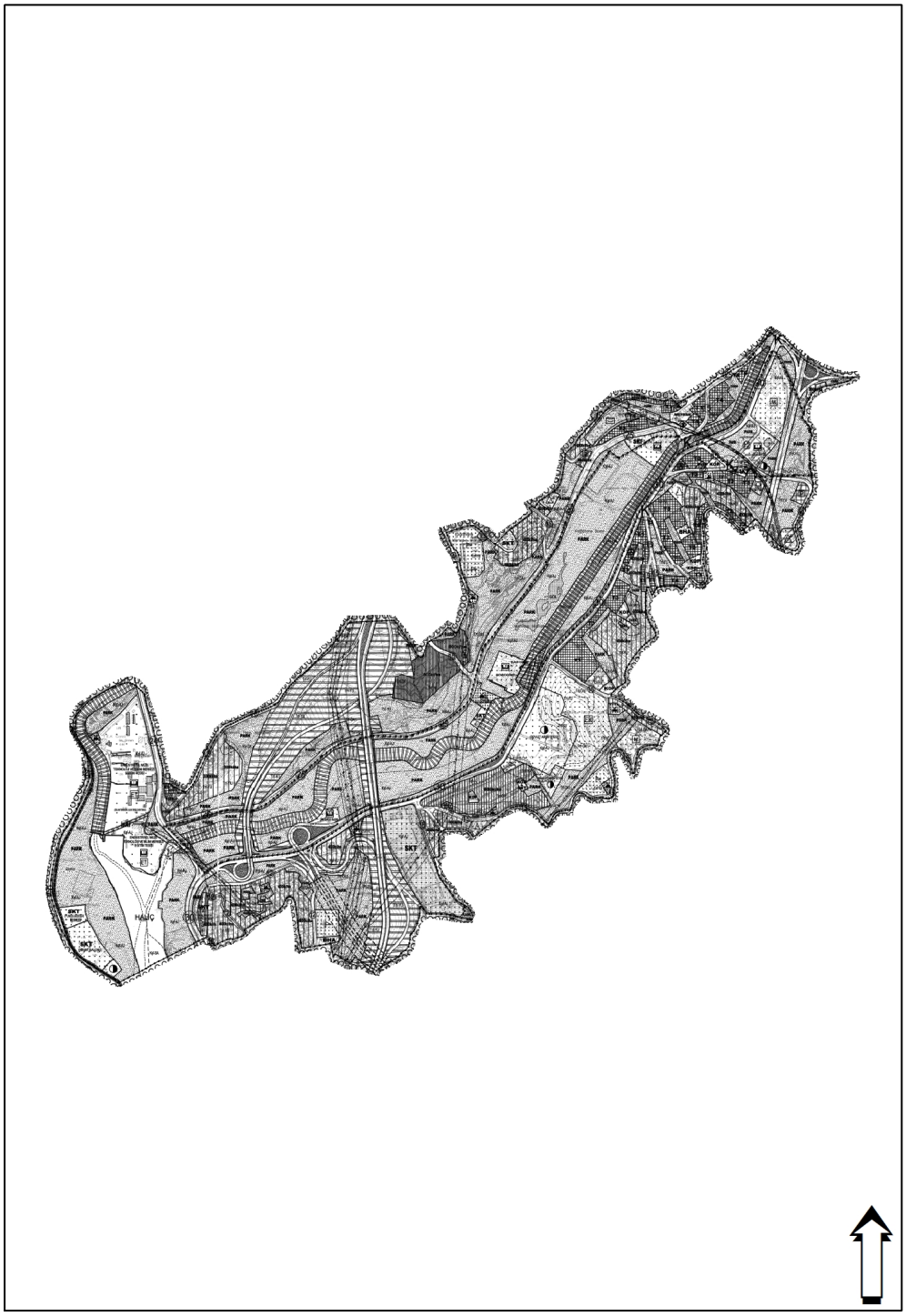
Şekil A.5 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Dolapdere Piyalepaşa Nazım İmar Planı (2002).



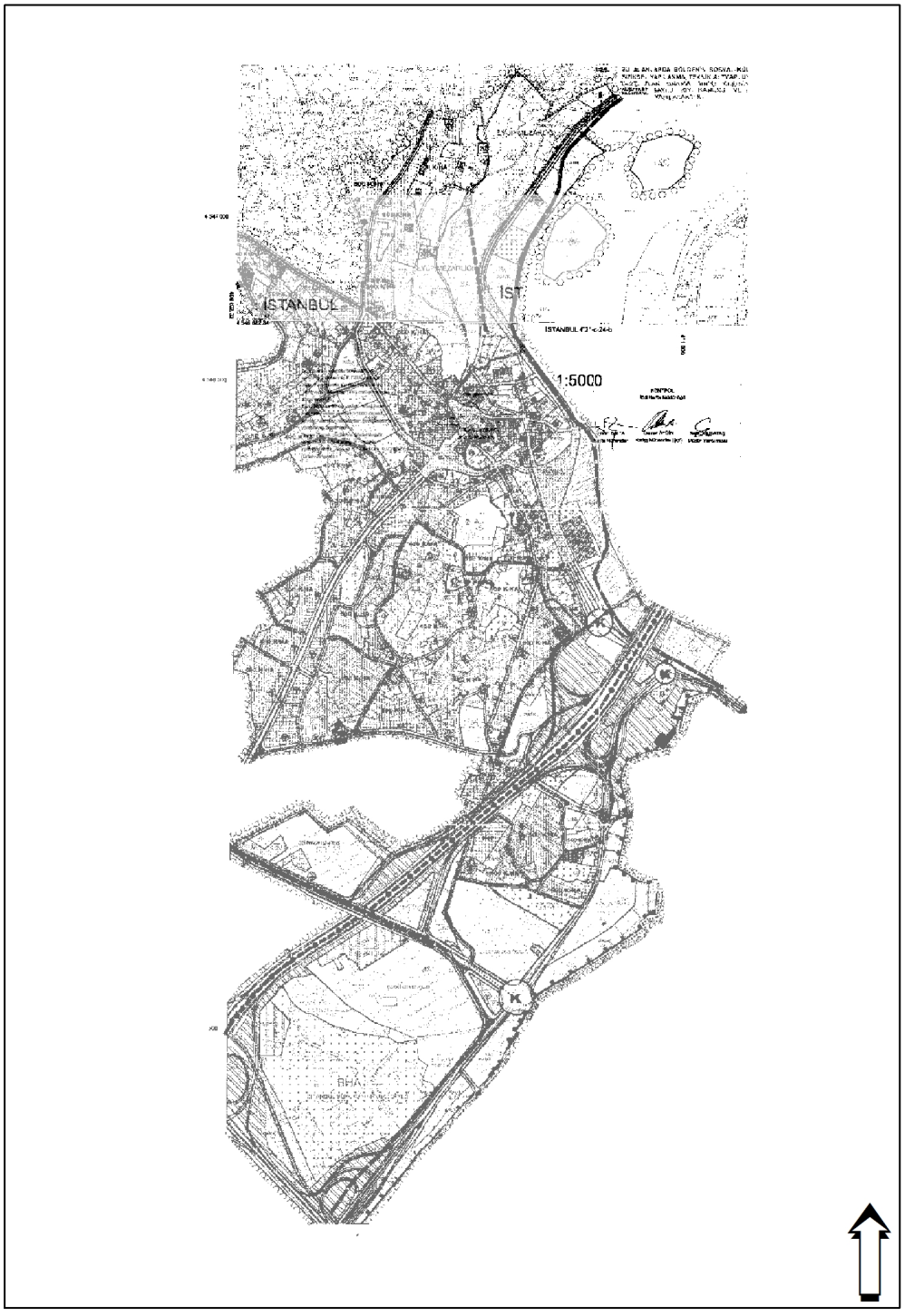
Şekil A.6 : 1/5000 Ölçekli Eyüp Merkez Nazım İmar Planı (2003).



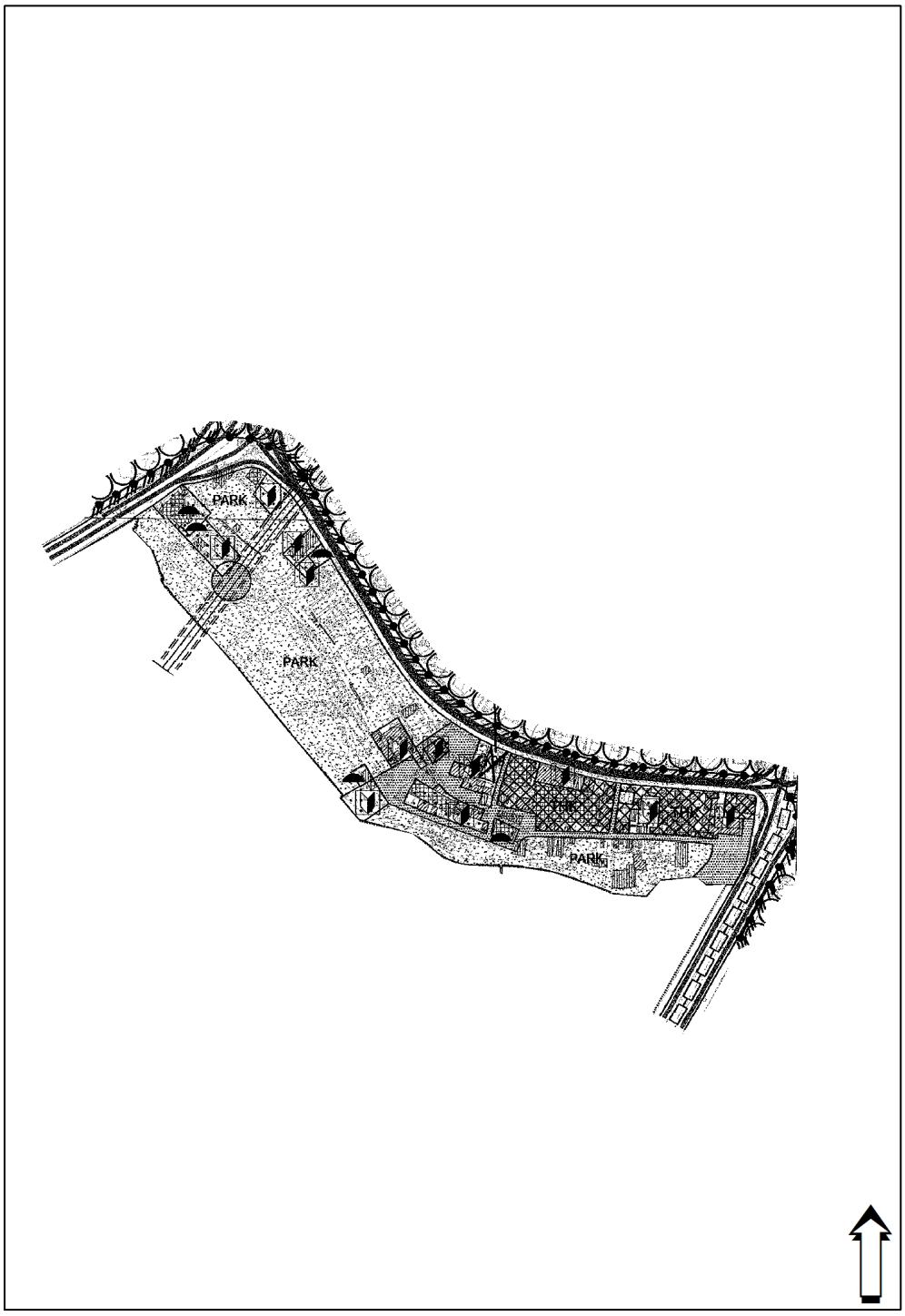
Şekil A.7 : 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Nazım İmar Planı (2009).



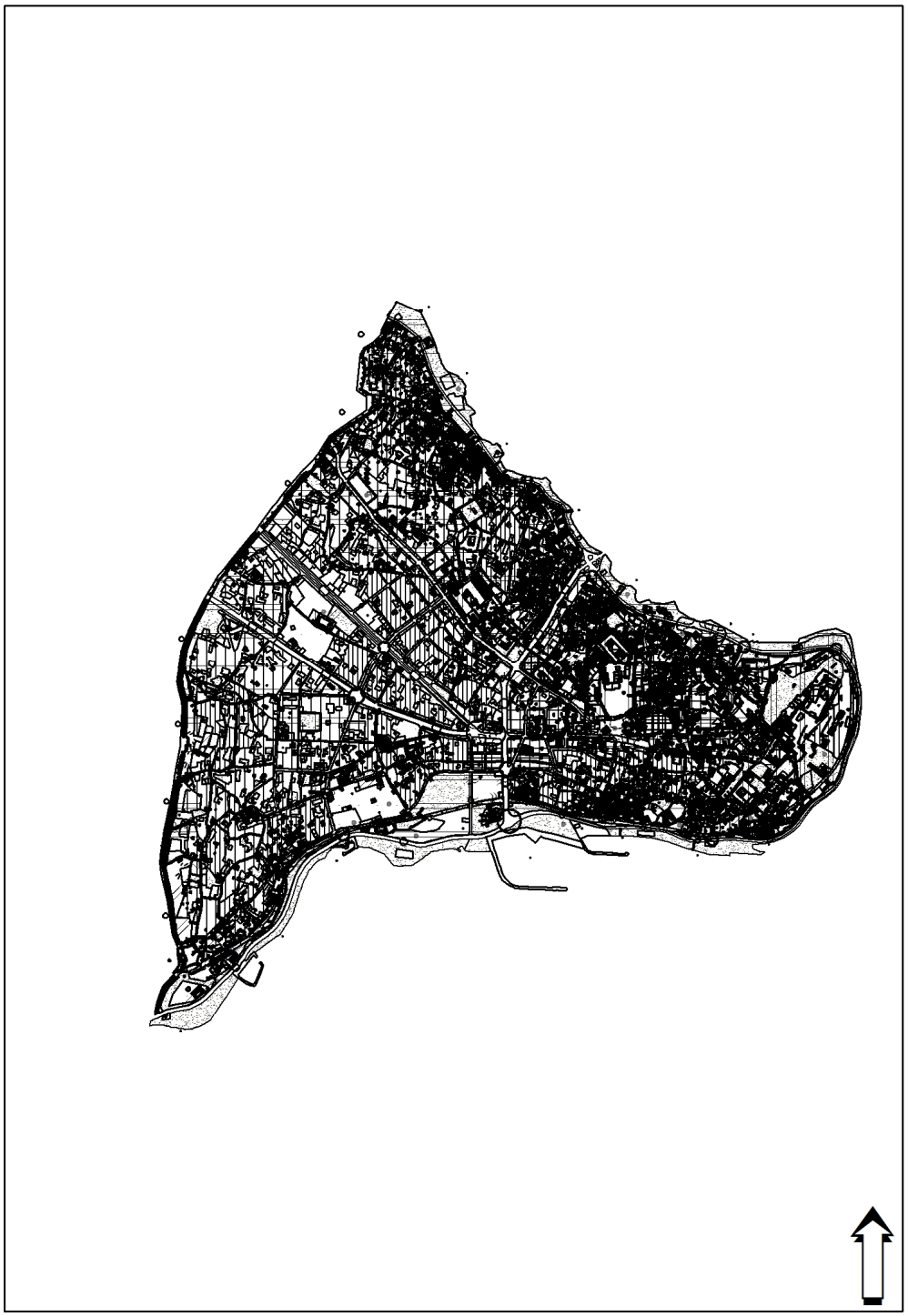
Şekil A.8 : 1/5000 Ölçekli Sadabad Tarihi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2009).



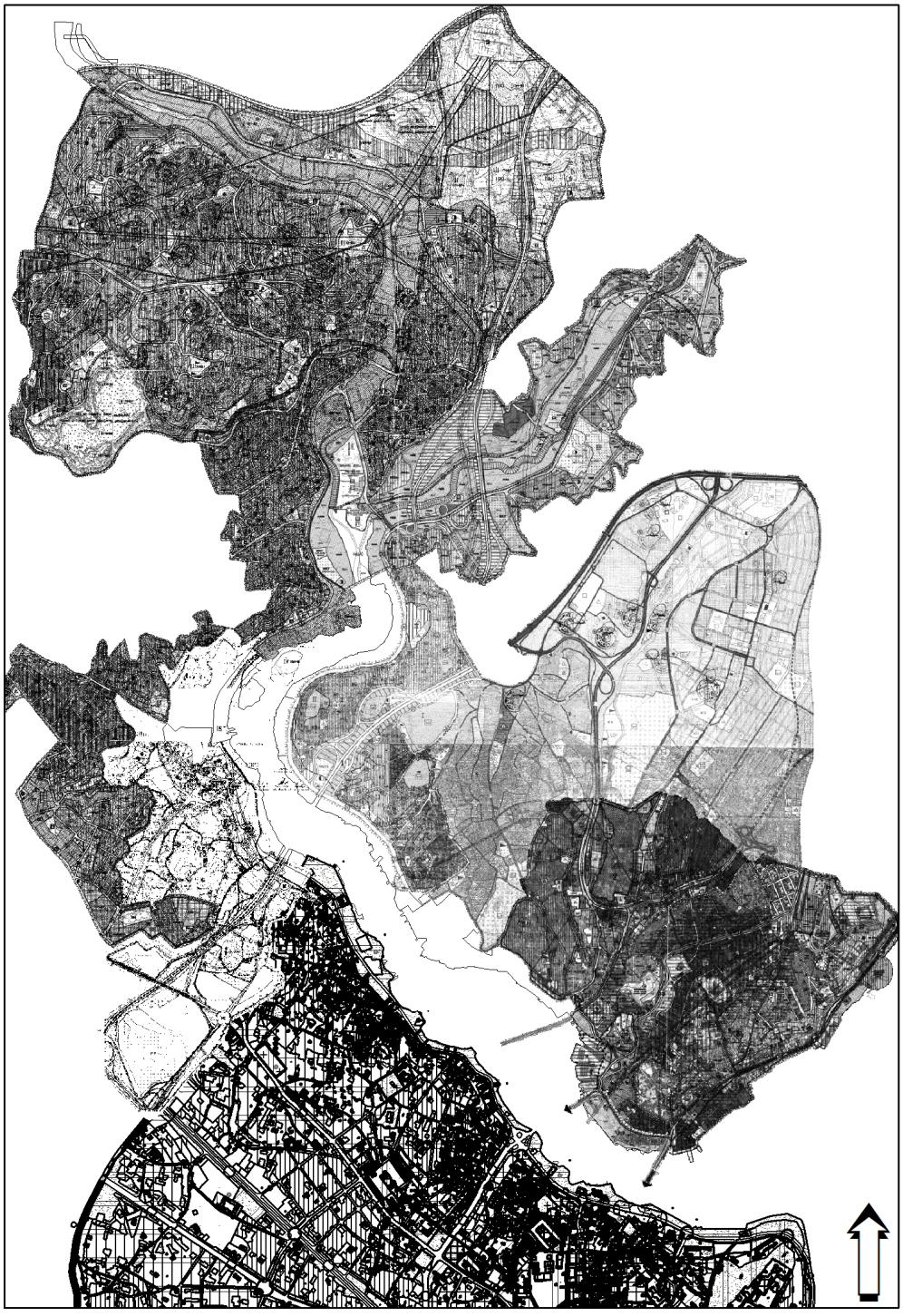
Şekil A.9 : 1/5000 Eyüp Cami ve Merkezi Civarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2010).



Şekil A.10 : 1/5000 Beyoğlu Perşembe Pazarı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2011).



Şekil A.11 : İptal edilen 1/5000 Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (2005).



Şekil A.12 : Haliç çevresinde yapılmış olan planların birleştirilmiş hali.

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Berfu Güley Gören

Doğum Yeri ve Tarihi: 29.08.1986

Adres: İstanbul

Lisans Üniversite: Yıldız Teknik Üniversitesi

1986 yılında İstanbul'da doğdu. İlkokulu Şişli 19 Mayıs İlköğretim Okulu'nda, Ortaokulu Doğa İlköğretim Okulu'nda, Liseyi İstanbul Adnan Menderes Anadolu Lisesi'nde okudu. 2004 yılında liseden mezun oldu. Aynı yıl Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'ne girdi, 2007-2008 Eğitim-öğretim yılında Catania Universitesi'nde Erasmus programı öğrencisi oldu. 2010 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. Şu anda Septar Mimarlık ve Planlama Bürosu'nda Şehir Plancısı olarak görev yapmaktadır.

İş Tecrübeleri

Avunduk Mimarlık Bürosu, stajyer plancı, 2007

Yıldız Teknik Üniversitesi, stajyer plancı, 2007

Beşiktaş Belediyesi, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, stajyer plancı, 2008

Septar Mimarlık ve Planlama, şehir plancısı, 2011