

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



KIYI ALANLARINDAKİ SANAYİ VE DEPOLAMA ALANLARINDA
KENTSEL YENİLEMEDE KÜLTÜR ENDÜSTRİSİNİN ROLÜ: İSTANBUL
HALIÇ ÜZERİNDE BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emre İPEK

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimarlık Programı

Ekim 2019

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



KIYI ALANLARINDAKİ SANAYİ VE DEPOLAMA ALANLARINDA
KENTSEL YENİLEMEDE KÜLTÜR ENDÜSTRİSİNİN ROLÜ: İSTANBUL
HALIÇ ÜZERİNDE BİR İNCELEME

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Emre İPEK

Y1613.050033

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimarlık Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Süleyman BALYEMEZ

Ekim 2019

T.C.
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ



YÜKSEK LİSANS TEZ ONAY FORMU

Enstitümüz Mimarlık Anabilim Dalı Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı Y1613.050033 numaralı öğrencisi **Emre İPEK** 'in “**Kıyı Alanlarındaki Sanayi Ve Depolama Alanlarında Kentsel Yenilemede Kültür Endüstrisinin Rolü: İstanbul Haliç Üzerinde Bir İnceleme**” adlı tez çalışması Enstitümüz Yönetim Kurulunun 26.09.2019 tarih ve 2019/20 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Tezli Yüksek Lisans tezi 18.10.2019 tarihinde kabul edilmiştir.

<u>Unvan</u>	<u>Adı Soyadı</u>	<u>Üniversite</u>	<u>İmza</u>
ASIL ÜYELER			
Danışman	Dr. Öğr. Üyesi	Süleyman BALLYEMEZ	İstanbul Aydın Üniversitesi
1. Üye	Doç. Dr.	Ayşe SİREL	İstanbul Aydın Üniversitesi
2. Üye	Doç. Dr.	Gülhan BENLİ	Medipol Üniversitesi
YEDEK ÜYELER			
1. Üye	Doç. Dr.	Ufuk Fatih KÜÇÜKALİ	İstanbul Aydın Üniversitesi
2. Üye	Dr. Öğr. Üyesi	Pelin KARAÇAR	Medipol Üniversitesi

ONAY

Prof. Dr. Ragıp Kutay KARACA
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum ‘ ‘ Kıyı Alanlarındaki Sanayi Ve Depolama Alanlarında Kentsel Yenilemede Kültür Endüstrisinin Rolü: İstanbul Haliç Üzerinde Bir İnceleme’’ adlı çalışmanın, tez projesi safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’ da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim. (.../.../20...)

Aday / İmza

Eşime ve Oğluma,

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans eğitimine başladığım ilk günden itibaren çalışmamın her aşamasında beni yönlendiren, yardımcı olan ve desteklerini esirgemeyen çok değerli hocalarım ve tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Süleyman BALYEMEZ' e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Ayrıca, Eğitim hayatım süresince bana verdikleri destek, gösterdikleri sabır ve anlayıştan dolayı sevgili anneme, babama, varlığı ile bana sürekli destek olan kıymetli eşim ve bu süreçte aramıza katılan biricik oğluma sonsuz teşekkür ederim.

Eylül 2019

Emre İPEK

Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KISALTMALAR.....	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xv
ŞEKİL LİSTESİ	xvii
ÖZET	xiv
ABSTRACT.....	xxi
1.GİRİŞ	1
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam ve Yöntem	2
2. ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE TEKNOLOJİK GELİŞİM.....	3
2.1. Endüstri Devrimi Ve Sanayileşme Süreci.....	3
2.1.1. Bilimsel ve Teknolojik İlerlemeler	3
2.1.2. Avrupa’da Endüstri Yapılarının Tasarım Metotlarındaki Değişim.....	4
2.2. Sanayi Alanında Uluslararası İlişkiler	5
2.3. Endüstri Devriminin Osmanlı İmparatorluğuna Yansımaları ve Sanayileşme Süreci	6
2.3.1. Osmanlı İmparatorluğunda Sanayileşme Süreci	6
2.3.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Sanayi Yapıları ve Tasarımı.....	7
2.4. Sanayi Yapılarının İşlevlerini Yitirmeleri.....	9
3. KENTSEL YENİLEME KAVRAMI VE TARİHSEL SÜREÇ	
İÇERİSİNDEKİ GELİŞİMİ.....	11
3.1. Kentsel Yenileme Kavramının Ortaya Çıkışı Ve Tanımlar	11
3.2. Kentsel Yenilemenin Tarihsel Süreç İçerisinde Gelişimi	17
3.3. Kentsel Yenilemenin Kent Planına Etkisi.....	22
3.4. Türkiye’nin Planlama Sürecinde Kentsel Yenileme Kavramının Ortaya Çıkışı.....	23
4. KIYI ALANLARINDA BULUNAN SANAYİ VE DEPOLAMA	
ALANLARININ YENİLENME SÜRECİ.....	31
4.1. Kıyı Alanları ve Sanayi-Depolama Alanları ile İlişkisi	32
4.1.1. Kıyı Tanımı Alanlarının Önemi	33
4.1.2. Tarihsel Süreç İçerisinde Kentlerdeki Kıyı Alanlarının Kullanımı	35
4.2. Sanayi Toplumundan Bilgi Toplumuna Geçiş	39
4.2.1. Sanayi Ve Depolama Alanlarının Kıyı Alanlardan Çekilmesi.....	40
4.2.1. Kıyı Alanlarında Yenilenmenin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	41
5. KENTSEL YENİLEMEDE KÜLTÜR ENDÜSTRİSİNİN ROLÜ VE KIYI	
ALANLARINDA GELİŞTİRİLEN PROJE ÖRNEKLERİ	45
5.1. Kültür Endüstrisinin Kentsel Yenileme Sürecindeki Rolü	45
5.1.1. Kültür Endüstrisi Kavramı	45
5.1.2. Kentsel Yenileme Projeleri Üzerindeki Etkisi	46
5.2. Kıyı Alanlarında Geliştirilen Kentsel Yenileme Örnekleri	49
5.2.1. İspanya Bilbao örneği	50
5.2.2. İngiltere Bristol örneği	58
5.2.3. Galler Cardiff örneği.....	62
5.2.4. Hollanda Rotterdam örneği	70
6. İSTANBUL HALIÇ BÖLGESİ VE GERİ ALANININ İNCELENMESİ	83
6.1. Haliç Bölgesi Konumu ve Çevre İle İlişkisi	83
6.1.2. Doğal yapısı	84

6.1.3. Ulaşım Ağı Üzerindeki Önemi.....	86
6.2. Kentin Tarihsel Gelişiminde Haliç Kıyılarının Gelişimi.....	90
6.2.1. Haliç Bölgesine Kimlik Kazandıran Öğeler.....	96
6.3. Alan Çalışması	103
6.3.1. Kentsel Yenilenme Potansiyelinin Değerlendirilmesi.....	106
6.3.1.1. Sosyal Yapı Analizi.....	107
6.3.1.2. Fiziksel Yapı Analizi.....	108
6.3.1.3. Ekonomik Yapı Analizi.....	109
6.3.2. Kentsel Yenilenmeyi Tetikleyeceği Öngörülen Kültür Endüstrisi Mirası	112
6.3.2.1. Unkapı Un Fabrikası.....	115
6.3.2.2. Kasımpaşa Un Fabrikası.....	119
6.3.2.3. Tersane-i Âmire.....	124
6.3.2.4. Azapkapı Perşembe Pazarı	128
7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	135
KAYNAKLAR	139

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
m²	: Metrekare
m	: Metre
UK	: Birleşik Krallık
\$: Amerikan Doları

ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 2.1. : 1915'te Osmanlı Devleti'ndeki sanayi tesislerinin bölgelere dağılımı	8
Çizelge 3.1. : Kentsel Yenileme Uygulamalarındaki Gelişim Süreçleri	21
Çizelge 4.1. : Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Yoğunluklu Olarak Kullanımı	37
Çizelge 4.2. : Sanayi kentlerinde nüfus değişimi, İngiltere örneği.....	42
Çizelge 5.1. : Bilbao kentinde 1970-1995 yılları arası nüfus yoğunluğu	54
Çizelge 6.1. : İstanbul kentindeki endüstriyel mirasın kimlik ve durum değerlendirmeleri.	100
Çizelge 6.2. : Tarihi Unkapanı Un Fabrikası bozulma durumu.....	109

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1. : Londra Hyde Park da kurulan Crystal Palace, 1851	4
Şekil 2.2. : 1863 yılında ‘Sergi-i Umumi-i Osmani’ nin düzenlendiği sergi binası ve sergi için özel olarak yapılan madalyalar	6
Şekil 2.3. : Haliç tersanesi, 1916	10
Şekil 3.1. : ABD’nin Michigan eyaletinin Albion bölgesi, 1967 yılında ‘Kentsel Yenileme’ adı ile yapılan uygulama	12
Şekil 3.2. : ABD’nin Connecticut eyaletine bağlı Meriden bölgesinde 20. Yüzyılın ikinci yarısında kentsel yenileme	12
Şekil 3.3. : Kentsel Yenileme Süreci	13
Şekil 3.4. : Kentsel Yenileme Süreci (İngiltere Örneği)	14
Şekil 3.5. : İnsan Yerleşmelerinin Genel Evrim Süreci	18
Şekil 4.1. : M.Ö. 814 yılında Fenikeliler tarafından kurulan Kartaca şehri, Günümüz Tunus kıyıları..33	
Şekil 5.1. : Chippendale bölgesinde kentsel yenilemeyi tetikleyeceği düşünülen endüstri mirasının belirlenmesi ve Bira Fabrikası	48
Şekil 5.2. : Kensington Caddesi Stüdyoları	49
Şekil 5.3. : Old Truman Brewery bölgesinin kentsel yenileme bölgesi	50
Şekil 5.4. : Kent sakinlerinin katılımlarıyla gerçekleştirilen yerel yenileme projeleri	51
Şekil 5.5. : Bilbao kentinin konumu ve 2005 yılı bölgesel nüfus oranı	52
Şekil 5.6. : Biskay Körfezi boyunca oluşan yerleşim alanları	53
Şekil 5.7. : Bilbao’da 1990 yılında görülen işçi eylemi	55
Şekil 5.8. : Abandoibarra bölgesinin Kentsel Yenilemeden önceki durumu, 1996	56
Şekil 5.9. : Abandoibarra bölgesinin için hazırlanan Master Plan kararları	57
Şekil 5.10. : Kentsel Yenileme ile beraber Abandiobarra bölgesi, 2012	58
Şekil 5.11. : Ensanche Bölgesi Kentsel Yenilemeden önceki durumu	58
Şekil 5.12. : Bölgede Kentsel Yenileme ile beraber gözlemlenen durum, 2013	59
Şekil 5.13. : Bristol kentinin konumu	60
Şekil 5.14. : Watershed bölgesinde bulunan metruk Sanayi binaları	61
Şekil 5.15. : Watershed bölgesi konumu	62
Şekil 5.16. : Watershed bölgesi Kentsel Yenilemeden sonra durumu	63
Şekil 5.17. : Watershed bölgesi Kentsel Yenilemeden sonra durumu 2	63
Şekil 5.18. : Cardiff kentinin konumu	64
Şekil 5.19. : 1970 yıllarına gelindiğinde liman kentinin çökmüş bir durumu	65
Şekil 5.20. : 2000’ li yıllara gelindiğinde Liman kentinin durumu	66
Şekil 5.21. : Proje alanı çok kapsayıcı olan Cardiff Kentsel Yenileme alanı	66
Şekil 5.22. : Quenn Park ve Teigr Beach arasında kalan Port Teigr bölgesi Master Planı	68
Şekil 5.23. : Cardiff Körfezi Kentsel Yenilemeden sonraki durumu	70
Şekil 5.24. : Cardiff Körfezi Kentsel Yenilemeden sonraki durumu 2, 2014	71
Şekil 5.25. : Rotterdam kenti konumu	72
Şekil 5.26. : Mass Nehri boyunca konumlanan Rotterdam kenti	72
Şekil 5.27. : Rotterdam 2. Dünya Savaşından önceki durumu, 1930	73
Şekil 5.28. : 2. Dünya savaşında büyük kısmı yıkılan Rotterdam kıyı kenti	73
Şekil 5.29. : Kentsel Yenileme çalışmaları başlamadan önce kent durumu	74
Şekil 5.30. : Kop Van Zuid bölgesinin Kentsel Yenilemeden önceki durumu	74
Şekil 5.31. : Kop Van Zuid Gelişim Alanı	75
Şekil 5.32. : Kop Van Zuid için çalışılan master planlar	76

Şekil 5.33. : 1991 yılında geliştirilen Bestemmings Master planı	76
Şekil 5.34. : 1996 yılında yapımı tamamlanan Erasmus Köprüsü	77
Şekil 5.35. : 1990 ve 2017 yılları arası karşılaştırma resmi	78
Şekil 5.36. : KPN Telekom Genel Müdürlük binası	79
Şekil 5.37. : World Port Center binası	80
Şekil 5.38. : Luxor Tiyatro binası	81
Şekil 5.39. : Parkhuismeesteren binası	82
Şekil 5.40. : De Rotterdam binası	82
Şekil 6.1. : Marmara boğazında Haliç suyolunun konumu	85
Şekil 6.2. : Haliç suyolu	85
Şekil 6.3. : Haliç bölgesi uydudan görünüm, 2018	86
Şekil 6.4. : Haliç denizyolu ulaşım ağı	88
Şekil 6.5. : Haliç bölgesi yeni köprüler	89
Şekil 6.6. : Haliç bölgesi raylı ulaşım hatları	90
Şekil 6.7. : Roma döneminde kent planı	93
Şekil 6.8. : Doğu Roma (Bizans) Dönemi kent planı	93
Şekil 6.9. : Osmanlı dönemi 1807 yılında F.Kauffer ve I.B. Lechevalier tarafından hazırlanan harita	95
Şekil 6.10. : Alan belirleme, 1 ve 2 numaralı aşamalar	106
Şekil 6.11. : Alan belirleme 3 ve 4 numaralı aşamalar	107
Şekil 6.12. : Çalışma alanının bir parçası olan İstanbul Tersaneler bölgesi	109
Şekil 6.13. : Hasköy bölgesinde inceleme yapılan alan ve küçük sanayi imalathaneleri	114
Şekil 6.14. : Haliç bölgesinde kentsel yenilemeyi tetikleyecek kültür endüstrisi	116
Şekil 6.15. : Kentsel yenileme çalışmasına konu olmamış ve olası bir Kentsel Yenileme çalışmasında süreci tetikleyeceği öngörülen kültür mirası	118
Şekil 6.16. : Unkapanı Un Fabrikası yapısı, 1900	119
Şekil 6.17. : Unkapanı Un Fabrikası 2000 yıllarında genel görünüş	119
Şekil 6.18. : 1930 tarihli Pervitich haritası (sol), güncel durum (sağ)	121
Şekil 6.19. : Bir dönem kâğıt toplayıcılar tarafından kullanılan yapı, 2013	121
Şekil 6.20. : Yapı kompleksinin röperli krokisi, 1989	123
Şekil 6.21. : Petvitich haritasında tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası, 1926	124
Şekil 6.22. : 1894 tarihli Sultan Abdülhamit Han albümünden, Kalyoncular kışlası ve değirmenin doğu cephesi ile bacası görülmektedir	124
Şekil 6.23. : Tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası yapılarının kuzey cephesi, 2017	125
Şekil 6.24. : 1926 tarihli Pervitich haritasından plan şeması	126
Şekil 6.25. : 1998 tarihli röleve plan şeması	126
Şekil 6.26. : Haliç bölgesinde ilk çağlarda ve 15-16 yüzyıllarda Tersaneler	128
Şekil 6.27. : 1916 yılında Haliç Tersanesi	129
Şekil 6.28. : İstanbul Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri	130
Şekil 6.29. : Perşembe Pazarının sokak hayatı	131
Şekil 6.30. : Karaköy Perşembe Pazarı, 1906	133
Şekil 6.31. : 1900'lü yılların başında Karaköy meydanı	134
Şekil 6.32. : Perşembe Pazarı bölgesinin stratejik konumu	135
Şekil 6.33. : Perşembe Pazarı bölgesi alan taraması	136
Şekil 6.34. : Bankalar Caddesinden görünüm, 2018	137
Şekil 6.35. : Dükân önlerinden görünüm, 2018	137

KIYI ALANLARINDAKİ SANAYİ VE DEPOLAMA ALANLARINDA KENTSEL YENİLEMEDE KÜLTÜR ENDÜSTRİSİNİN ROLÜ: İSTANBUL HALIÇ ÜZERİNE İNCELEME

ÖZET

Su ögesi ve etrafı tarihin her döneminde toplumlar için önem arz etmiş ve insanlar tarafından yerleşim yeri seçme konusunda talep edilen bir bölge olmuştur. Zengin kültür birikimi taşıyan bu alanlar; teknolojik gelişmeler ve insanların ihtiyaçlarının değişmesi ile beraber fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan her dönem kendisini yenilemektedir. 18. Yüzyılda gerçekleşen sanayi devrimi ile beraber sanayi ve depolama alanları kıyı alanlarında yoğun olarak yer almışlardır. Deniz taşımacılığının kolaylığı ve su ögesinin toplumlar arası ilişkide oynadığı olumlu rol bu seçimde etkili olmuştur. Fakat teknolojinin daha da gelişmesi ve Bilişim Teknolojileri dönemine geçiş ile beraber daha büyük ve ileri teknoloji üretim tesisi ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu durum kıyı alanlarındaki sanayi-depolama alanlarının önemini kaybetmesine sebep olmuştur. Böylece kültürel değeri yüksek önemli kıyı alanlarında kentsel yenileme ihtiyacı ortaya çıkmıştır ve bu ihtiyaç kentler arası rekabet fırsatını ortaya çıkarmıştır.

Tez kapsamında kentsel yenileme kavramı incelenmiş ve uluslararası projeler üzerinden kentsel yenileme kavramına bakış ortaya konulmuştur. Bu çalışmanın akabinde kültürel değeri yüksek ve tarihsel süreç içerisinde sanayi ve depolama alanı olarak kullanılan kıyı alanlarındaki kentsel yenileme projeleri ele alınmıştır. Gerçekleştirilen çalışmalarda kültür endüstrisinin kentsel yenileme çalışmalarındaki tetikleyici rolü ortaya konulmuştur. Bu araştırmalar neticesinde çalışma alanı olarak belirlenen İstanbul kentinin Haliç suyolu bölgesi ve arka alanındaki kentsel yenileme potansiyeli değerlendirilmiştir. Yapılan literatür çalışmaları neticesinde Haliç suyolunda ve arka alanındaki kültür mirası incelenmiş ve kentsel yenilemeye konu olmamış fakat olası kentsel yenilemede tetikleyici rolü olacağı düşünülen yapılar irdelenmiştir. Yapılan bu çalışmalar neticesinde; Haliç suyolu ve arka alanındaki endüstri mirası için yapılan kentsel yenileme çalışmalarının yapı ölçeğinde kaldığını ve bu alanın tamamını ele alan bir çalışma yapılmadığı gözlemlenmiştir. Bölgenin kentsel yenileme potansiyelinin yüksek olduğu ve olası kentsel yenileme çalışmasında dönüşümü tetikleyeceği öngörülen Unkapanı Un Fabrikası, Kasımpaşa Un Farikası, Tersane-i Âmiri ve Azapkapı Perşembe Pazarı bölgesinin kültürel kimlikleri ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Kıyı alanları, Kültür Endüstrisi, Sanayi ve depolama alanları, Kentsel yenileme, Haliç kıyıları, Endüstri devrimi.*

**THE ROLE OF THE CULTURAL INDUSTRY IN URBAN RENEWAL IN
INDUSTRIAL AND STORAGE AREAS IN COASTAL AREAS:
INVESTIGATION ON ISTANBUL HALIC**

ABSTRACT

The water element and its environs have been important for societies in every period of history and have been requested by people to choose settlements. These areas carry rich cultural accumulation; With technological developments and changing needs of people, it renews itself in terms of physical, social and economic terms. With the industrial revolution that took place in the 18th century, the industrial and storage areas were intensively located in the coastal areas. The ease of maritime transport and the positive role played by the water element in the inter-communal relationship were effective in this choice. However, with the development of technology and the transition to Information Technologies period, the need for a larger and advanced technology production facility emerged and this situation caused the loss of importance of industrial-storage areas in coastal areas. Thus, the need for urban renewal has emerged in important coastal areas of high cultural value and this need has created an opportunity for competition between cities.

Within the scope of the thesis, the concept of urban renewal has been examined and the concept of urban renewal has been put forward through international projects. After this study, urban renewal projects in coastal areas which have high cultural value and used as industrial and storage areas in historical process are discussed. In the studies carried out, the triggering role of the cultural industry in urban renewal studies was revealed. As a result of these researches, the urban renewal potential of the city of Istanbul, which is identified as the study area, in the Golden Horn waterway region and its rear area was evaluated. As a result of the literature studies, the cultural heritage of the Golden Horn waterway and its rear area was examined and the structures that were not subject to urban renewal but which would have a triggering role in possible urban renewal were examined. As a result of these studies; It has been observed that the urban renewal works for the industrial heritage in the estuary and back area of the Golden Horn remain on the scale of the structure and no studies have been carried out covering the entire area. The cultural identities of Unkapamı Flour Factory, Kasımpaşa Flour Factory, Tersane-i Amire and Azapkapı Perşembe Pazarı which are predicted to have high urban renewal potential of the region and which will trigger the transformation in the possible urban renewal study have been revealed.

Keywords: *Coastal areas, Culture Industry, Industrial and storage areas, Urban renewal, Golden Horn coasts, Industrial revolution.*

1.GİRİŞ

Tarihsel süreç içerisinde kıyı mekânları çeşitli işlevler ile ön plana çıkmıştır. Sanayileşme sürecinden önce tarım toplumları için kıyı mekânları üretim için kullanılacak verimli topraklar anlamı taşımaktaydı. Sanayileşme ile birlikte bu alanlar hammadde ve ürün taşımacılığı gibi odak niteliği taşıyan limanlar ve alt işlevleriyle değerlendirilmiştir. Günümüzde ise kentsel kıyı mekânları sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecindeki mekânsal değişimlerin gözlemlendiği alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıyı alanlarındaki sanayi ve depolama alanları; teknolojinin gelişmesi, kara yollarının gelişimi ve daha geniş üretim alanı ihtiyaçlarından dolayı artık kent dışına çıkarak kıyı alanlarından çekilmeye başlamıştır. Bu duruma karşıt olarak; kentleşmenin hızlanması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlenme konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi özellikle metropoliten alanların yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artmasına sebep olmuştur. Bu sebep ile kıyıları olan istem artmış ve kıyı alanlarının değişimini zorunlu kılmıştır.

1.1.Amaç

Önemli kentlerdeki kıyı bölgelerini incelediğimizde tarihsel süreç içerisinde birçok değişim geçirdiğini ve dönemin ihtiyaçlarına göre çeşitli fonksiyonlara ev sahipliği yaptığını görmekteyiz. İnsanlığın ilk dönemlerinde tarıma hizmet eden bu bölgeler daha sonralarda ise sanayi devrimi ile beraber endüstriyel üretim ve hammadde depolama alanları olarak kullanılmıştır. Günümüzde ise bilgi teknolojisinin bir gereği olarak sanayii ve depolama alanları daha büyük arazilerde ve daha kompakt şekilde konumlandığından bu değerli alanlarda bir fonksiyon boşluğu oluşmuş ve bu alanların düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu değerli kıyı alanlarda kalan endüstriyel mirasın bazılarında Kentsel Yenileme adı ile çalışmalar yapılmaya başlanmış bazıları ise kullanıcılara terkedilmiştir. Bu çalışmalar tarihsel miras olan bu bölgeler arası bir rekabet ortamı oluşturmuştur. Kıyı alanlarının önemini kavrayan ve kıyı alanlarındaki yapı fonksiyonlarının tarihsel süreç içerisindeki gelişimini bilen toplumlarda, bu alanların yenilenme hikâyelerinin daha sistemli ve düzenli olduğu görülmektedir. Bu çalışmalarda kentsel yenileme süreçlerinde kültür endüstrisinin oluşmasının pozitif rolü gözlemlenmiştir. Tez çalışmamızın amacı; tarihi kullanımı milattan öncelere dayanan ve medeniyetler için önemini her dönemde koruyan kıyı alanlarındaki kıyı kültürünün günümüz alan kullanımındaki yerini görmek ve bu analizler ışığında Haliç

Bölgesindeki kentsel yenileme potansiyelini değerlendirip olası kentsel yenileme çalışmalarını olumlu yönde tetikleyecek yapı ve yapı gruplarını irdelemektir.

1.2. Kapsam ve Yöntem

Öncelikle literatür araştırması çerçevesinde kentsel yenileme, kıyı alanları, kültür endüstrisi, sanayii ve depolama alanları konuları hakkında yayınlanan tez, makale, kitap ve diğer kaynaklar tez konusu çerçevesinde irdelenmiştir. Bu irdelenmeden sonra kıyı alanlarındaki tarihi bölgelerdeki kentsel yenileme süreçleri incelenmiş ve bu uygulamalarda kültür endüstrisinin tetikleyici rolü irdelenmiştir. İncelenen örneklerde; konum özellikleri, sanayi geçiş dönemi, benzer-farklı taraflar, başarılı-başarısız yönler, kültür endüstrisinin etkileri gibi kriterler eşliğinde projelerdeki ortak ve zıt yönler incelenmiştir.

Yapılan araştırmalar neticesinde ikinci bölümde Endüstri Devrimi ele alınmış ve sanayileşme sürecinin Avrupa ve Osmanlıdaki etkileri incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise tez çalışmasının ana taşı olan 'Kentsel Yenileme' kavramının tanımı ve tarihsel süreç içerisindeki gelişimi mercek altına alınmıştır. Dördüncü bölümde ise Kentsel Yenilemenin Kıyı Alanlarındaki Sanayi ve Depolama alanlarında nasıl hayata geçtiğini ve kıyı alanlarından geri çekilmenin ortaya çıkardığı olumsuzluklar değerlendirilmiştir. Edinilen bilgiler ışığında beşinci bölüme gelindiğinde 'Kültür Endüstrisi' nin tanımı yapılarak kentsel yenilemedeki tetikleyici rolü üzerinde durulmuştur. Devamında ise dünya örnekleri üzerinden tarihi kıyı alanlarındaki kentsel yenileme örnekleri incelenmiştir.

Bu incelemeler neticesinde oluşan ön varım ışığında altıncı bölümde alan çalışmasına başlanmıştır. Belediyeler ve koruma kurulları aracılığı ile haliç bölgesiyle ilgili güncel veriler, haritalar, yapılması düşünülen programlar gibi bilgiler toplanmıştır. Alan gezileri yapılmış ve endüstriyel mirasın günümüz kullanımları incelenmiştir. Alan hakkında edinilen bilgiler ve literatür araştırmasından edinilen veriler ışığında bölgenin yenileme potansiyeli değerlendirilmiştir. Bölgenin kentsel yenileme potansiyeli değerlendirildikten sonra olası kentsel yenilemede belirleyici rol üstlenecek endüstriyel mirasın listesi çıkarılmıştır. Haliç bölgesinde var olan endüstriyel mirasın bazıları yapı bazında kentsel yenilemeye konu olmuşlardır. Alan çalışması neticesinde alandaki endüstri mirasından günümüzde kentsel yenilemeye konu olmamış, kent için önemli bir kimliğe sahip ve yenileme sürecinde tetikleyici rolü olacağı düşünülen yapılar ayrıca irdelenmiştir. Tüm bu çalışmalar neticesinde Haliç kıyı alanı için topyekûn bir kentsel yenileme çalışmasının tarihi ve kültürel miras açısından gerekli olduğu ve kıyı alanları ile beraber arka alanları da kapsayacak olan çalışmada kültür endüstrisi açısından sürece pozitif etki edeceği düşünülen yapı ve yapı grupları irdelenmiştir.

2. ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE TEKNOLOJİK GELİŞİM

2.1. Endüstri Devrimi ve Sanayileşme Süreci

2.1.1. Bilimsel ve teknolojik gelişmeler

18. yüzyılda İngiltere’de ortaya çıkan ’Endüstri Devrimi’ tüm dünyayı etkileyen ve sonuçları günümüze kadar uzanan bir süreci başlatmıştır. Sosyal, teknolojik, siyasal ve iktisadi boyutları ile bu gelişmeler 19.yüzyıl ve 20.yy başlarına kadar sürmüştür. İlk kez İngiliz Ekonomisti Arnold Toynbee tarafından kullanılan ‘Endüstri Devrimi’ terimi el ile üretimin makineler tarafından yapılması ve fabrika oluşumuna geçiş olarak tanımlanmıştır (Köksal, 2005). İngiltere’de tarım işiyle uğraşan toprak sahiplerinin faaliyetleri azalmıştı ve sermaye problemleri yoktu. Ayrıca ulaşım açısından önemli bir avantaj olarak, İngiltere’de nehirlere ulaşmak kolaydı, yaygın bir demiryolu ağı da mevcuttu. Sonuç olarak İngiltere’de ulaşım ve iletişim kolay ve ucuzdu. Bu avantajlar nedeniyle İngiltere’de başlayan gelişmeler, 19. yüzyılın başlarından itibaren Fransa, Almanya, Belçika gibi diğer Avrupa ülkeleri ile ABD’ye yayılmış ve yün dokuma, kömür üretimi, demir-çelik gibi sanayi kollarına yansımıştır. 20. Yüzyılın başlarında da İtalya, Hollanda gibi Avrupa ülkeleri ile Japonya ve Rusya kendi Endüstri devrimini yaşamaya başlamıştır. Bu dönemlerin ilk teknik yenilikleri, pamuk ve dokuma üretiminde gerçekleşmiştir. 17. yüzyıldan itibaren,

- İngiliz Mühendis Thomas Savery, ticari olarak satılan ilk buhar makinesini 1698 yılında yapmıştır. Bu makine maden ocağında suyu dışarı atmak için kullanılmıştır.
- Abraham Darby 1709 yılında kok kömürünü elde etmiş ve bunu yüksek fırın işletmek üzere kullanmıştır.
- 1712 yılında Thomas Newcomen yeni bir tür buhar makinesi tasarlamıştır. Bu makinenin Savery Makinesinden en büyük farkı pistonunun bir zincir yardımı ile tahterevalli benzeri bir tür kaldıraca tutturulmuş olması ve daha az tehlikeli olmasıydı. Newcomen Buhar motorları, Walloon Kömür Madenleri için İngiliz ustalar tarafından 1721 ve 1731’de yapılmıştır.
- 1733’te mekanik bükme tezgâhlarının, 1769’da Watt tarafından geliştirilmiş buharlı makinenin ve 1778’de de yeni dokuma tezgâhının keşfi yapılmıştır.
- 1793 yılında buharlı ilk gemi yapılmış, aynı yıl buharla işleyen çekiç icat edilmiştir. Buharla işleyen çekiç, büyük demir fırınlarının ortaya çıkmasına yaramıştır.

Bu liste daha fazla uzatılabilir, fakat endüstriyel üretimin temellerini oluşturan en değerli buluşlar 19. Yüzyılın ilk yıllarında gerçekleşmiş olup, bu gelişmeler dünyanın dengelerini değiştirmiştir. Sonuç olarak bakarsak, 19. Yüzyılı 'buhar çağı' olarak ifade edebiliriz. Buhar asrı demir devrini açmış, demiryolu yapımı, lokomotifler ile ulaşım ve taşımada kolaylıklar sağlanmıştır (Köksal, 2005). Ardından elektrik enerjisinin keşfi ile daha yeni buluşlar ortaya çıkmıştır.

2.1.2. Avrupa'da endüstri yapılarının tasarım metotlarındaki değişim

Sanayi yapılarındaki mimari gelişim ve değişimler ürün üretimindeki süreçlerin değişimi ile ilgilidir. Endüstri devriminden sonra yapım sistemlerinin gelişmesi ve yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkması ile mimari süreç her alanda gelişim kazanmıştır. Bu sürecin devamında ise 18.yy ortalarından itibaren yapı statığı ve yapım sistemi konularında yüksekokullar kurulmaya başlanmıştır.

18. yüzyılın sonlarına kadar bilinen mimari çözümler taş veya tuğladan, yığma strüktürlü ve ahşap döşemeli ve en fazla 7 kat olarak inşa ediliyordu (Azizi Sadatlou, 2014). İmalat aşamasında kullanılan malzeme ve yapım sistemi nedeni ile büyük açıklıklar geçilemiyordu. Fakat 18. yüzyılda endüstri devriminin getirdiği olanaklarla beraber mimari ve statik çözümlerde gelişimler yaşandı. Sanayinin gelişmesi ile birlikte demir ve ardından çelik gibi yeni yapı malzemeleri yapım sistemleri ile tasarımcılara yeni olanaklar sağlamıştır. 19. yüzyılın ortalarından itibaren sera çatılarında kullanılmaya başlanan dökme demir daha sonra kendisine geniş uygulama alanları bulmuştur.



Şekil 2.1. : Londra Hyde Park da kurulan Crystal Palace, 1851 (Url-1)

İlk aşamalarda geleneksel sistemlerle inşa edilen binaların sadece ana taşıyıcı kısımları dökme demir olarak imal ediliyordu. Bu sistem ilk olarak sanayi yapılarında geliştirilmiştir.

İlk kez 1851'de Londra'da Hyde Park içinde kurulan Crystal Palace' de kullanılmıştır. Joseph Paxton tarafından tasarlanan yapıda, dökme demirle oluşturulan strüktürün arasında kalan boşluklar cam ile kapatılmış, tüm elemanlar ön üretimli olarak hazırlanmış ve montajı yerinde yapılmıştır. Sergi bittikten sonra sökülüp Sydenham'da yeniden monte edilen yapı ilk standart ve prefabrik yapıdır.

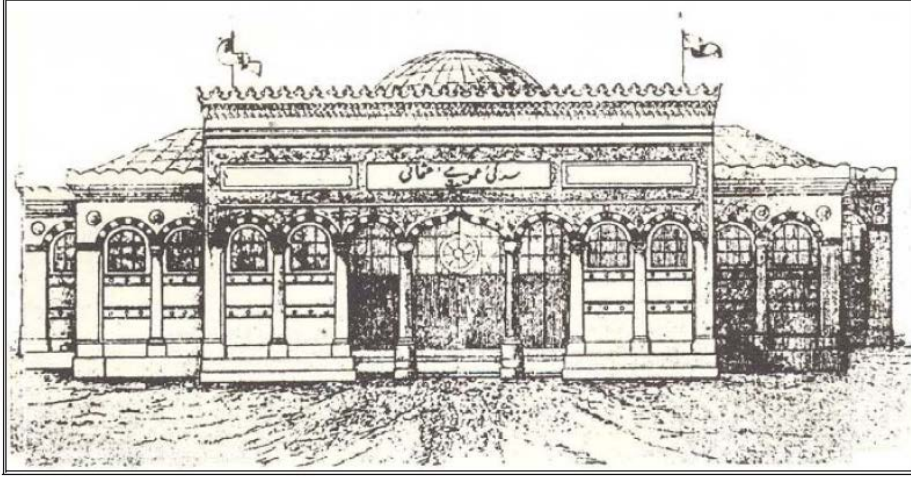
Daha sonralarda üretimde kullanılmaya başlanan aktarma bantları ve kayar bant sistemleri ile mevcut fabrikalar yetersiz kalmıştır. Çok katlı imal edilen fabrikaların yeni ihtiyaçların ortaya çıkması ile genişleyememesi nedeniyle, kentin dışındaki geniş arazilerde hammadde giriş ve malzeme çıkışının daha kolay olduğu ve yatay düzlemde eklenerek büyüeyebilen büyük mekânlar inşa edilmeye başlanmıştır.

2.2. Sanayi Alanlarında Uluslararası İlişkiler

İngiltere ve diğer Avrupa ülkeleri Endüstri Devrimi ile beraber az maliyet harcayarak daha çok miktarda mal üretebilir duruma gelmiştir. Daha sonraları ise bu ülkeler pazarlarını genişletmek ve ucuz hammadde kaynaklarına ulaşabilmek için bir takım arayışlara girmişlerdir. Bu dönemde deniz taşımacılığının da gelişip yaygınlaşması ile Endüstri Devrimi öncesi teknikler ile üretim yapan ülkelere ulaşılmıştır. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu' da bağlantılı olunan ülkelerdendi (Benevolo, 1981).

19. yüzyılın ilk yarısında yeni buluşları tanıtmak, sanayi alanındaki gelişmeleri takip edebilmek, hammadde kaynağı bulmak ve yeni Pazar alanları oluşturmak adına ulusal ve uluslararası sergiler düzenlenmiştir. Bu anlamda ilk uluslararası sergi Sanayi gelişimin başladığı ve en fazla gelişim gösteren Londra şehrinde 1851 yılında Crystal Palace'ta açılmıştır. Açılan bu sergiye Avrupa'dan ve Orta Asya'dan birçok ülke ile beraber Osmanlı İmparatorluğu' da eşya gönderimi yapmıştır (Önsoy, 1984). Açılan bu serginin devamında daha birçok sergiye örnek teşkil etmiş ve katılımcı ülkeleri teşvik etmiştir.

Daha sonraları; 1853 yılında Amerika' da New York ve 1855 yılında Fransa'da Paris sergileri açılmış ve bu sergilerde yeni üretilen teknolojik ürünler gösterim alanı bulmuştur. Londra' da düzenlenen 1862 yılındaki II. Uluslararası Sanayi Sergisi devamında 1867 yılındaki II. Paris Sergisini getirmiştir. Paris' de düzenlenen bu sergide hidrolik asansörler, betonarmeden yapılmış tekneler, demir ve çelikten yapılan birçok teknolojik ürün sergi alanı bulmuştur. Böylece Uluslararası platformda sanayileşme süreci ile önemi ortaya çıkan ülkeler arası ilişkiler, kurulan sergiler aracılığı ile sağlanmış ve bu sergiler devamlılık arz etmiştir.



Şekil 2.2. : 1863 yılında 'Sergi-i Umumi-i Osmani' nin düzenlendiği sergi binası ve sergi için özel olarak yapılan madalyalar (Özsoy, 1984).

Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu ürünleri tanıtmak için birçok sergiye katılmış ve özellikle İstanbul'daki fabrikalarda ürettiği mallar kendilerine ayrılan pavyonlarda sergilenmiştir. Katıldığı bu sergilerde; 1862 yılındaki Londra Sergisinde 83 madalya ve 41 mansiyon almıştır. Daha sonraları bu sergilerde ödüller alıp başarılar elde eden Osmanlı İmparatorluğu kendi ülkesinde bir sergi açmak üzere bir komisyon kurmuştur. Sergi alanı için Sultanahmet Meydanı düşünülmüş ve alana bir sergi binası inşa ettirilmiştir. Mimar Bourgeois tarafından tasarımı tamamlanan yapı meydandaki dikilitaşın kuzey tarafına inşa ettirilmiştir. Devlet tarafından Ulusal bir sergi olarak düşünülse de Fransa, İngiltere ve birçok ülkenin katılımı ile sergi Uluslararası bir anlam kazanmıştır (Özsoy, 1984).

2.3. Endüstri Devriminin Osmanlı İmparatorluğuna Yansımaları ve Sanayileşme Süreci

2.3.1. Osmanlı İmparatorluğu sanayileşme süreci

Endüstri Devrimi'nin 19. yüzyılda Osmanlı Devleti üzerinde yansımaları olmakla beraber, el ile veya basit aletlerle küçük ölçekli üretim eskisi gibi sürmüştür. Bu süreçte devlet eliyle veya özel kişiler tarafından fabrikalar kurulurken bir yandan da küçük ölçekli zanaatlar üretimlerine devam etmekteydi. Ağır olarak 1850 'den sonra yabancı sermaye sayesinde

kentteki sanayi yapılarının sayısı ve türü fark edilir biçimde artmıştır. Bu süreçte genel olarak Almanya, Fransa ve Belçika'dan getirilen üretim teknikleri ve makineler kullanılmıştır (Azizi Sadatlou, 2014). Bu sistemleri kullanabilmek için ise aynı ülkelerden uzmanlar ülkeye davet edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu süreçte ağırlıklı olarak savaş ve savunma teknolojilerinde önemli adımlar atmıştır.

Ancak endüstriyel teknolojinin, uzmanların ve yapı parçalarının yurt dışından gelmesi dışa bağımlılığı oluşturmuş ve sanayi çabalarının ülke topraklarında köklü bir gelişim yapmasına mani olmuş ve bir girişim çalışması olarak kalmasına neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu endüstri devrimi neticesinde Avrupa'daki 19. Yüzyıl gelişimlerinden olumsuz yönde etkilenmiştir. Islah-ı Sanayi Komisyonu'nun raporuna göre İstanbul ve Üsküdar'da bulunan 2750 adet kumaşçı tezgâhında çalışan 3500 kişinin, 30-40 yıl içinde 25 tezgâh ve 40 çalışana düştüğü belirtilmektedir (Azizi Sadatlou, 2014). Osmanlı İmparatorluğunda kurulan fabrikalar serbest ithalat anlaşmaları sebebi ile işletilememiştir. Bu durumun çözümü olarak yurt dışına öğrenci gönderip Avrupa'daki ileri teknolojinin öğrenilmesini ve öğrenilecek yeni teknolojiyle beraber elindeki hammaddeyi işleyip üretim yapmayı amaçlamıştır.

2.3.2. Osmanlı İmparatorluğu döneminde sanayi yapıları ve tasarımı

Osmanlı toplumunda 19. yüzyıl sonlarına kadar kırsal alanda yaşama oranı %80 oranda olup fabrikaları dışında ev atölyelerinde de üretim yapılmaktaydı (Quataert, 1999). Bu yüzyılda fabrika yapıları 2 aşamadan meydana gelmektedir. İlk oluşum, 1830-1840 yıllarında Devlet eli ile yurtdışından ithal edilen son teknoloji ürünleri için kurulan ve amacı sarayın gereksinimleri ve ordunun ihtiyaçlarını karşılamak olan fabrikalardır. Büyük kısmı İstanbul ve çevresinde konumlanan bu fabrikaların önde gelenleri; Tophane-i Âmire, Tersane-i Âmire, Feshane-i Âmire, yünlü dokuma fabrikaları, pamuklu dokuma fabrikaları ve demir dökümhaneleri idi. İzmir'de kurulan kâğıt fabrikası ve Hereke' de bulunan ipekli dokuma fabrikası aynı dönemin ürünleriydi. Fakat bu fabrikalarda üretimi yapmak ve yönetmek için Avrupa'dan işçiler, teknisyenler ve mühendisler yüksek ücret karşılığında çalıştırılıyorlardı. Fabrikada üretilen ürünlerin büyük oranını Devletin satın almasına rağmen fabrikaların bir kısmı kısa sürede kapanmıştır (Clark, 1992).

Endüstri yapılarının 2. oluşum dönemi diyebileceğimiz kısımda ise; 1880 yılları ile beraber Osmanlı ekonomisinin serbest ticaret antlaşmasını kabul edip yeniden yerli ve yabancı sermayeler ile fabrika kurması ile başlamaktadır. Devletin fabrikalarının büyük kısmı bu dönemde kurulmuştur. Kurulan bu endüstri yapıları yünlü, pamuklu, iplik, bez kumaş ve ipek tekstil ürünleri üreten fabrikalardır. Bununla beraber sabun fabrikaları, gıda fabrikaları ve tuğla-çimento üretimi yapan fabrikalar da kurulmuştur.

20. yüzyıl başlarında ise Osmanlı Devleti sanayi yapılarını ve vasıflarını tespit amacı ile bir istatistik çalışması yaptırmıştır. Bu çalışma İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, İzmir, Uşak, Bandırma ve Karamürsel illerini kapsamaktadır. 1915 yıllarında yayınlanan bu belgede sayım kapsamında değerlendirilen işletmeler, çevirici güç ile beraber en az 10, yada çevirici güç olmadan en az 20 işçi çalıştıran işyerleri ile, 24 saatte en az 1000 kg tahıl öğütebilen değirmenler ve devamlı olarak 10 kişiden fazla işçi çalıştıran sabun fabrikalarından meydana gelmektedir (Ökçün, 1997).

Çizelge 2.1. : 1915'te Osmanlı Devleti'ndeki sanayi tesislerinin bölgelere dağılımı (Köksal, 2005)

Osmanlı Devleti'nde Sanayi Tesislerinin 1915'te Kentlere Göre Dağılımı				
Sanayi Türü	İstanbul ve çevresi	İzmir	Diğer kentler	Toplam
Gıda üretimi	45	23	10	78
Toprak işleme	20	1	---	21
Deri üretimi	11	2	---	13
Ağaç işleme	15	9	---	24
Dokuma üretimi	15	8	55	78
Kırtasiye üretimi	44	11	---	55
Kimyevi madde işleme	5	8	---	13
Toplam	155	62	65	282

Mevcut bulunan sanayi alanları; gıda üretimi, toprak işleme, deri üretimi, ağaç işleme, dokuma üretimi, kırtasiye üretimi ve kimyevi madde işleme olarak 8 ana başlıkta toplanmıştır. Sunulan rapor çerçevesinde; 282 olan sanayi yapısının % 55'i İstanbul ve çevresinde bulunmaktadır. İstanbul ilini 2. Sırada % 22 lik oran ile İzmir takip etmektedir. Araştırma neticesinde tüm imalathanelerin %27'sini gıda üretimi, %27'sini dokuma üretimi, %19'unu kırtasiye üretimi, %4.6'sını deri üretimi oluşturmaktadır (Ökçün, 1997). Bu işletmelerin sadece 22 adedi devlet hazinesidir. Yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun 18. yüzyılda Endüstri Devrimi ile gelişen sanayileşme sürecini en iyi yansıtan kent İstanbul'dur. Bu sebeple İstanbul'un bu süreçteki değişim, gelişim ve tarihsel süreç içerisindeki kentsel yenilenmesini incelemek dönem hakkında doğru bilgileri ortaya çıkaracaktır. Tez çalışması çerçevesinde İstanbul'daki sanayi ve depolama alanlarının en yoğun kullanıldığı kıyı alanlarından olan Haliç kıyı bölgesi 6. bölümde incelenmiştir. Yapılan inceleme neticesinde alanlardaki sanayi ve depolama alanlarının kurulum nedenleri ve Bilişim Çağı ile birlikte bu alanların kent kıyılarından geri çekilme süreçleri irdelenmiştir.

2.4. Sanayi Yapılarının İşlevlerini Yitirmeleri

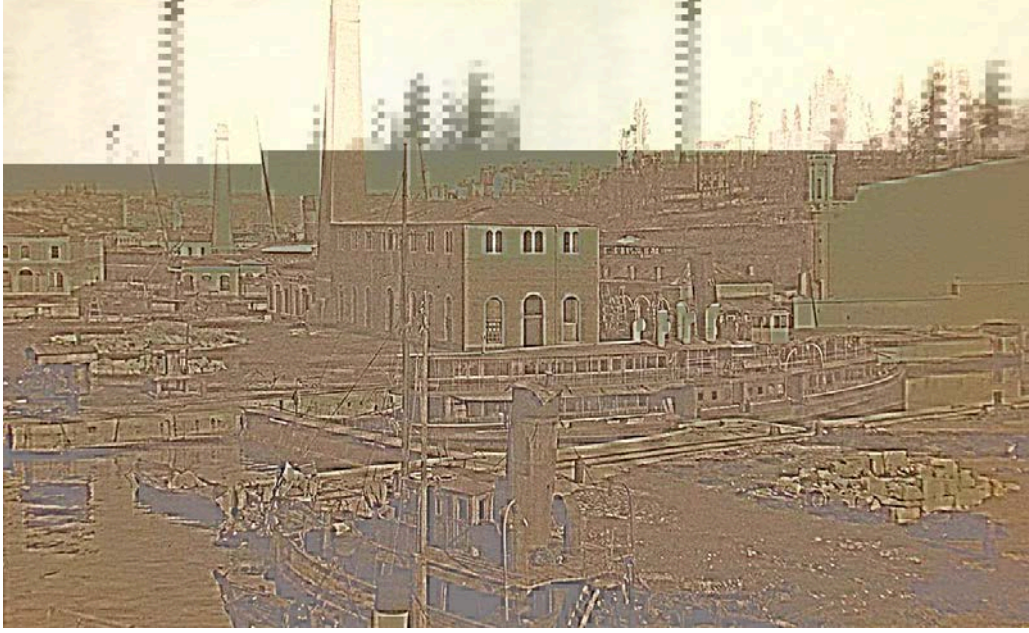
Ekonomistlere göre, Endüstri devriminden sonra dünyada 2 önemli süreç gelişmiştir. II. Endüstri devrimi, alternatif buluşların eklenmesiyle elektrik üretiminde yapılan gelişmeler ve düzel motorların imalatı sayesinde meydana gelmiştir. Bu gelişim dünya çapında etki oluşturmuş ve sanayide başka çağ başlamıştır. III. Endüstri Devrimi ise II. Dünya Savaşı'ndan sonra bilgisayarların kullanımı, otomasyona geçiş, petrokimya alanlarında ilerleme, termonükleer enerjinin elde edilmesi, teknolojinin geliştirilmesi ile oluşmuştur. Bu sayede ileri seviye teknolojik bir atılım oluşmuştur. Bu gelişim tüm dünyada etki alanı oluşturmuş ve insanlar otomasyona yönelmiştir (Köksal, 2005).

20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bilişim Teknolojilerinin gelişmesi ve elektrik-elektronik ürünlerin üretimlerinin hız kazanması ile beraber IV. Endüstri Devrimine geçilmiştir. Yeni üretim tipleri ve teknikleri sayesinde yeni model sanayi yapılarının meydana çıkması zarureti ortaya çıkmıştır. Bu durum önceden imal edilmiş sanayi yapılarının işlevlerini tamamlamasına sebep olmuştur. Çünkü teknolojik gelişimle beraber eski yapılar yeni üretim tekniklerine cevap verememektedir. Bunların yanında etken olan başka sebeplerde vardır; eski tip sanayi yapılarına hammadde bulma zorluğu, kent içinde kalan fabrikaların artık eklemelenememesi ve çevreye zarar veren atıkları şehirlerin içlerinde bulundurmasıdır.

İstanbul ölçeğinden bakıldığında ise, yukarıda saydığımız etkilerden daha çok politik eğilimler sanayi yapılarının yapılanmasını etkilemiştir. Sanayi devrimi ile beraber yaygınlaşan endüstriyel yapıların birçoğu 1980 yıllarına kadar üretimlerine devam etmiştir. 1970 yıllarında yaşanan siyasi karmaşa ve askeri rejimin yönetimde söz sahibi olması daha sonraları yerini anayasal bir sisteme bırakmıştır. 1980 yıllarında başlayan özelleştirme ile beraber liberal ekonomi sistemi döneminde üretim tesislerine büyük müdahaleler olmuştur. Dönemin önemli üretim tesislerinden olan Beykoz Deri Fabrikası'nın en değerli birimi olan 'ham deri işleme ünitesi' bu dönemde kapatılmıştır. Bu süreçten itibaren kapatılma dönemine giren fabrika 2002 yılında kapılarını mühürlemiştir. Bu dönemde oluşan liberal ekonomi ile özelleştirme teşvikleri; birçoğu devlete ait olan Bakırköy Bez Fabrikası, Cibali Tütün Fabrikası, İstinye Tersanesi gibi birçok fabrika kapatılmıştır.

Böylece; arka arkaya gelen Endüstri devrimleri ile beraber Osmanlı İmparatorluğunda ihtiyaç duyulan sanayi başarısı yakalanamamıştır. Merkezi ve yerel yönetimlerin hammadde temininde üretim hızına yetiyecek teknolojiye sahip olmaması, yapılan üretimlerin az çeşit ve miktara sahip olmasına sebep olmaktadır. Hammadde olarak yerli ürün kullanımının sınırlı kalması ve en önemlisi yönetimin dışa bağımlı ithal ürün eğilimleri gibi nedenlerden ötürü özellikle kent kıyılarında yer alan alanlarındaki sanayi yapıları üretimlerini zamanla azaltmış

ya da durdurmuşlardır. Kent kıyılarında bulunan ve zamanla geri çekilen bölgelerde bir yenileme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç çerçevesinde kıyı alanları, bazı yenilemeler merkezi ve yerel yönetim eliyle gerçekleşmiş diğer değişimler ise bölgedeki kullanıcıların ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir.



Şekil 2.3. : Haliç tersanesi, 1916 (Url-2).

İstanbul Haliç kıyı alanlarında bulunan sanayi ve depolama alanlarının birçoğu 1990 yıllarına kadar kapanmış ya da üretimini çok aza indirmişlerdir. 1993 yılına gelindiğinde ise İstanbul'da 4 adet Gazhane ve Haliç kıyılarını kirletmesi sebep gösterilerek Haliç Tersanelerini kapatma kararı alınmıştır. Bu karardan itibaren bu alanların kullanımının yeniden ele alınması merkezi ve yerel yönetimlerin gündeminde olmuştur (Köksal, 2005).

3. KENTSEL YENİLEME VE TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE GELİŞİMİ

3.1. Kentsel Yenileme Kavramının Ortaya Çıkışı Ve Tanımlar

‘‘Kentsel Yenileme’’ kavramı kullanılan platformlara göre farklı içeriklerde karşımıza çıkmaktadır. Bu farklılaşmalar bölgesel olabildiği gibi ülke ölçeğinde de farklı içerikte olabilmektedir. Bu içerik farklılığının başlıca sebeplerinden birisi kentsel yenileme gerekliliğini oluşturan şartların bölge, ülke ve hatta kentsel mekân özelinde farklı nedenlere dayanmasıdır (Yerliyurt, 2008). Bu farklı nedenler ‘kentsel yenileme’ konusu üzerinden yapılan yayınlar da görüleceği üzere bilimsel platformlarda tartışılmaktadır. Türkiye de son yıllarda duyulmaya başlayan bu kavram henüz bilimsel bir olgunluğa kavuşmamış ve bilimsel düzeyde paylaşımlara yeni başlanmıştır.

Türkiye de kentsel yenileme adına yapılan çalışmaların temelinde yabancı literatür olduğu için yukarı kısımda bahsi geçen kavramsal farklılaşmalar, ülkemizdeki çalışmalara da yansımıştır. Çalışma kapsamında yapılan araştırmalarda görülen genel eğilim uluslararası literatür de kullanılan ‘urban regeneration’ kavramının kentsel yenileme kavramının tam karşılığı olan ‘urban transformation’ yani kentsel dönüştürme kavramı yerine kullanıldığıdır. Yapılan araştırmada ‘urban transformaton’ kavramına pek az rastlanmıştır.

Ülkemize kullanılan ‘kentsel yenileme’ kavramındaki yenileme kelimesi; başka bir durum olma, olduğunda başka bir biçime girme, inkılap gibi anlamları taşımaktadır. Bu anlamlar ışığında kentsel yenileme ‘kentle ilgili bir şeylerin olduğundan başka bir biçime girmesi ve günümüze uyarlanması’ olarak basit bir anlama indirgenebilir.

Kentsel yenileme kavramı ile ilgili Keleş (2004) ‘‘Bir yerleşmenin belirli bir bölümü veya tamamını ilgilendiren bilinçli, sistematik ve planlı bir eylem’’ olarak belirtilmiş ve her kentin sürekli olarak bir yenileme içerisinde olduğu vurgulamıştır. Bununla ilgili Atalık (1985) kentsel yenilemeyi ‘‘ yeniden geliştirmeyi ya da eski kent yerleşmelerinin günümüz sosyal ve ekonomik koşullarına uygun şekilde değişiklik yapılmasını sağlamak’’, Hasol (1998) ise ‘‘Mevcut kentlerin ve merkezlerin günümüz gereksinimlerine uydurulması ve yeniden tasarlanması amacıyla yeniden planlanması’’ olarak belirtmiştir.

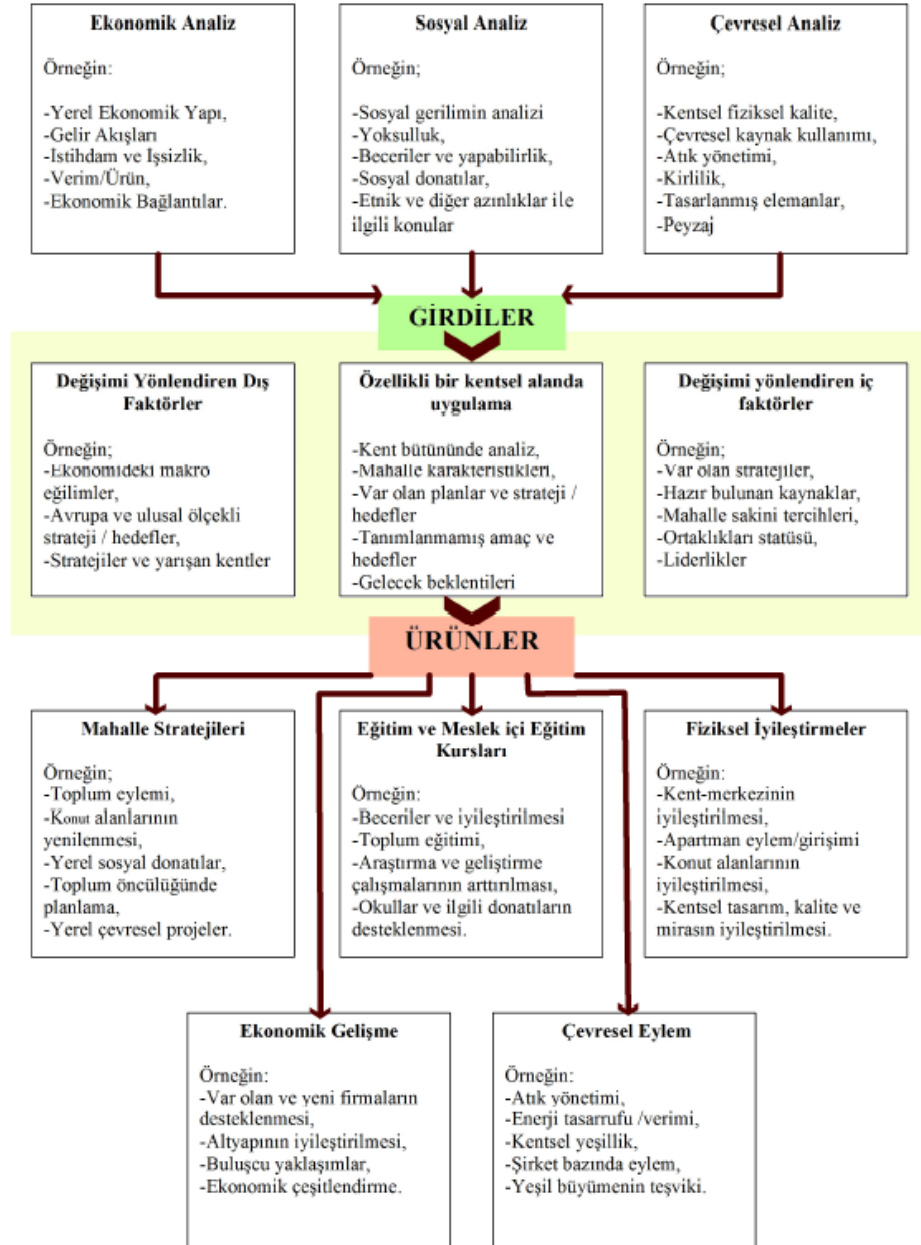


Şekil 3.1. : ABD'nin Michigan eyaletinin Albion bölgesi, 1967 yılında 'Kentsel Yenileme' adı ile yapılan uygulama (Url-4).

Kentsel Yenileme' nin tanımının sorgulandığı ve günümüze kadar gelen süreçte yapılan uygulamaların yapılan tanımlar ile uyumlu olması projelerin başlıca amaçlardandır. Fakat Amerika Birleşik Devletlerin (ABD)' de ''Kentsel Yenileme'' adında yapılan projeler bölge halkı tarafından çok yıkıcı ve sosyal sınıflı hedef alan uygulamalar olarak görülmüştür (Passic, 2011). Bu doğru bulunmayan kentsel yenilemenin bir örneğine de ABD'nin Connecticut eyaletine bağlı Meridien bölgesinde rastlamaktayız. Kentsel yenileme adı altında bölge yapılarının yıkılması ve yerine büyük alışveriş merkezleri yapılması tarihi kimliği ve kentsel yenileme kavramını sorgulamamıza gerek olduğunu göstermektedir.



Şekil 3.2. : ABD'nin Connecticut eyaletine bağlı Meriden bölgesinde 20. Yüzyılın ikinci yarısında kentsel yenileme (Url-45).

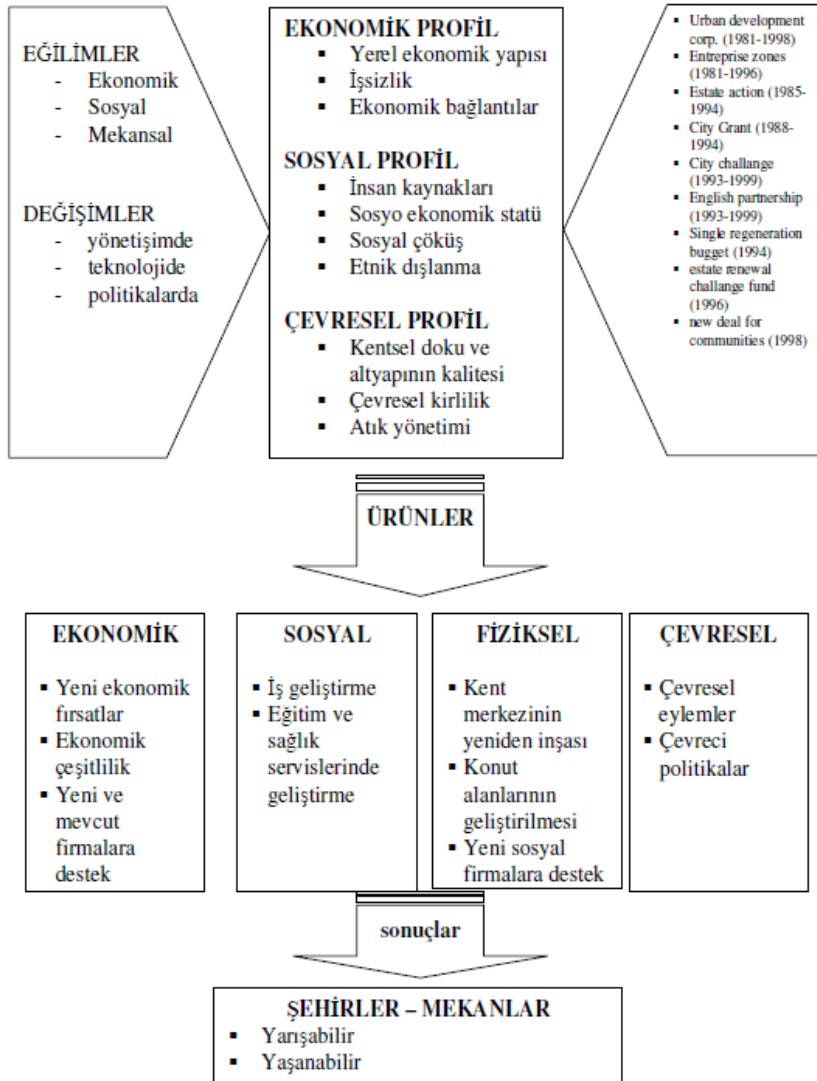


Şekil 3.3. : Kentsel Yenileme Süreci (Robetr ve Sykes, 2000)

Yabancı literatüre bakıldığında ise Lichfield (1991)' a göre "kentsel yenileme", kentlerdeki bozulma süreçlerini iyi bir şekilde analiz etmek ve bu sayede kente yapılacak olan müdahalelerde doğru sonuçları hedeflemektir. Donnison (1993)' a göre ise, kentsel çöküntü alanlarında yoğunlaşan sorunları eşgüdümlü bir şekilde çözümlenmek için ortaya konan yeni yol ve yöntemlerdir. Roberts ve Sykes (2000)' a göre kentsel yenileme, "kentsel problemin çözümlenmesine öncülük edecek ve ekonomik, sosyal fiziksel ve çevresel koşullar açısından sürdürülebilir bir geliştirmeyi beraberinde getirme konusuyla ilgilenen kapsamlı ve bütünlük vizyon ve eylemler" ya da başka bir ifade ile, "yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin işler hale

getirilmesi; toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya ekolojik dengenin kaybolduğu alanlarda bu dengenin tekrar sağlanması’’ olarak nitelendirilmiştir. Yazarlar kentsel yenileme ile ilgili yaptıkları bu tanımları da süreci bütüncül şekilde anlatabilmek adına şema halinde belirtmişlerdir. (Şekil 3.3.)

Kentsel yenileme, dönemine göre eskimiş kent merkezlerinin işlevselliğini kaybetmesine ve dönemin olanaklarından mahrumiyetine engel olan önemli bir stratejidir. Başarılı bir kentsel yenileme, her evresi düşünülmüş kapsamlı bir yaklaşım ile başlayıp, kenti sağlıklaştırma veya yeniden ayağa kaldırma tekniklerine kadar devam eden çevresel ve sosyal politikalar içermesi gerekmektedir (Tsenkova, 2002). İngiltere örneği üzerinden yapılan ve kentsel yenileme süreçlerindeki girdiler, çıktılar ve diğer parametreleri gösteren çalışma Şekil 3.2’te bulunmaktadır.



Şekil 3.4. : Kentsel Yenileme Süreci (İngiltere Örneği) (Tsenkova, 2002)

Kentsel yenilemenin bir gereklilik olarak kabul edilmesine ortam oluşturan Roberts ve Sykes (2000)' a göre incelendiğinde yenileme kavramının bazı temel amaçlara hizmet ettiği ortaya çıkmaktadır. Bu amaçlar;

- Kentin fiziksel şartları ile toplumsal sorunları arasında doğrudan bir bağ kurulması,
- Kent dokusunu meydana getiren birçok kent elemanının fiziksel olarak devamlı değişime duyulan ihtiyaca cevap vermesi,
- Toplumsal şartların ve siyasi güçlerin ürünü olan kentsel politikanın şekillenme ihtiyacının karşılanması,
- Kentsel alanların en aktif şekilde kullanımına ve dağınık kentsel yayılmayı önleyici hedeflerin ortaya konulması,
- Kentsel refah ve yaşam şartlarını iyileştiren başarılı bir ekonomik gelişme yaklaşımının hedeflenmesidir (Robets ve Skyes, 2000).

Tüm kavramsal tanımlamalar neticesinde tez çalışmasında kentsel yenileme kavramından kastedilen, **‘Kentlerin, sosyal, fiziksel, çevresel ve ekonomik anlamda bozulmaya, çöküntüye uğramış ve bu anlamda gerilemiş kısımlarında, sosyal dengeyi yeniden kurmayı, ekonomiyi tekrardan canlandırmayı, fiziksel bozulmayı engellemeyi, mevcut bölge durumunu iyileştirmeyi hedef alan her türlü müdahaleyi kapsayan planların tamamı’**dir. Bu planların tamamını oluşturan bazı müdahale biçimlerini genel olarak açıklamak gerekir ise;

Kentsel Sağlıklaştırma (Urban Rehabilitation):

Bir kentsel alanın tamamı veya bir bölümünü, işlevini yerine getirememesi durumundan kurtarmak, konut kullanımı açısından özelliklerini kaybetmiş ve bakımsız konut alanlarını daha iyi ölçütlere kavuşturmadır (Keleş, 1998). Diğer bir ifade ile deformasyon ve bozulmaların yeni başladığı ve kendine özgü özelliklerini yitirmemiş olan eski kent alanlarını geçmiş dönemlerdeki sağlıklı günlerine ulaştırmayı hedef alan müdahale biçimidir. Bu kapsamda yapılacak olan çalışmalar,

- Kentin yollarının onarılması
- Alt yapı sistemlerinin yenilenmesi / onarılması
- Alandaki yapıların basit ölçekte onarım işlemlerinin yapılması, tarzında yapısal müdahale biçimlerini içerir.

Sağlıklaştırma eyleminin işlevsel açıdan müdahalesi ise, mevcut yapıya yeni bir işlev vererek tekrardan kullanılabilen alanlar oluşturmaktır. Bu müdahale biçimindeki en önemli husus, verilecek olan yeni işlevin yapının özgün kimliğini bozmamasıdır. Bahsi geçen Sağlıklaştırma yöntemi uygulanan bölgelerde ekonomik durumu da iyileştirecektir.

Kentsel Yenileme (Urban Renewal – Urban Renovation) :

Kentsel yenilemeyi basit olarak tarif etmek gerekir ise ‘‘ kentın fiziki yapısında, güçlendirici bir değişiklik yapmak’’ şeklinde açıklayabiliriz. Başka bir tanım ile ekonomik ve sosyal farklılıkların oluşturduğu olumsuzluklara karşı eski olan bir maddeye güçlü bir değişiklik yapmak yada yerine yenisini koymaya yenileme denir. Bu müdahale yöntemi alt yapı ve üstyapının büyük oranda yeniden düzenlenmesini kapsar. Bu sebep ile;

- Koruma değeri taşıyan yapıların alanda bulunmaması,
- Bozulmaların ileri düzeyde olması,
- Çevresel etmenlerin çok kullanışsız olması, gibi maddeler aranmalıdır.

Bu müdahale yönteminde fiziksel değişim yöntemlerinin yanında yapılarda işlevsel yenileme yöntemi de uygulanabilmektedir. İşlev yenilemesi; alandaki hâkim işlevin tamamını yada büyük bir oranını kapsar.

Kentsel Yeniden Canlandırma (Urban Revival – Urban Revitalization) :

Kültürel, sosyal, fiziksel ya da ekonomik açıdan çöküntü yaşamakta olan ya da bu sürecin sonuna gelmiş olan, terk edilmiş kullanılmayan kent mekânlarının çökme sebebinin ortadan kaldırılması ile mevcut alanın tekrardan hayata kazandırılması ve yeniden canlanmayı hedefleyen bir müdahale biçimidir. Bu müdahale biçiminin Sağıklaştırma yerine kullanılmasındaki en büyük sebep; mevcut alanda bozulma ve çökmenin daha yüksek derecelerde olması sebebiyle bu alanlarda daha kapsamlı düzeyde müdahale gerekmesidir.

Kentsel Yeniden Oluşum (Urban Regeneration) :

Diğer adı ile ‘‘Kentsel Yenileşme’’; ekonomik, sosyal, fiziki, ekolojik ve mekânsal etkileşimlere dayalı olarak var olan bütünleşik ve kapsamı geniş bir müdahale yöntemidir. Uygulama aşamasından önce kentsel sorunların doğru bir şekilde saptanmasını ve daha sonrasında mekânsal gelişim hedeflerinin proje olarak ortaya konmasıyla doğru çözümleri belirlemek hedeflenmektedir. Genel anlamı ile tamamen yok olmuş, çökmüş, köhnemiş kent alanlarında yeni bir dokunun oluşturulması ya da mevcut dokuların bütünsel bir planlama ile yeni bir mekanizma haline getirilmesi ile oluşmaktadır.

Günümüz kentlerinde yerleşme bölgelerinde etkisi görülen ‘küreselleşme’ olgusu, kentsel yenileme aşamalarında ekonominin gücünün ön planda tutulmasını zorunlu kılmıştır. Bu sebep ile Kentsel Yeniden Oluşum projelerinde güçlü ekonomi sahiplerinin kent içerisinde yer seçmesiyle ortaya yeni bir kentsel oluşum modeli çıkarmıştır. Bu süreç ile beraber kentlerde ekonomi ve toplumsal hedefler beraber gözetilmeye çalışılmış. Ülkemizde ise Cumhuriyet sonrası yapılan kent planlamalarının modern denilen dokusu, Türk kentlerindeki geleneksel tarihi doku ile örtüşmemiştir (Url-5).

Kentsel Yeniden İnşa (Urban Reconstruction) :

‘‘Kentsel Yeniden İnşa’’ bir kentteki mevcut kent alanının nazım planlarına dayalı olarak büyümesi ve yeniden inşa uygulamasının yapılmasıdır. Müdahale alanı olarak özellikle; hızlı sanayileşme ve buna dayalı nüfus artışları olan bölgelerde, kent çeperlerinde yeni toplu konut alanları oluşan bölgelerde, savaş sonrası ciddi tahribat olan kent dokularında ve çeşitli sebepler ile geri çekilen ve atıl olarak kalan bölgeler uygun görülen alanlardır.

Kentsel Yeniden Geliştirme (Urban Redevelopment) :

Bu müdahale yöntemi çökmüş olan kentsel bölgeyi ortadan kaldırmayı hedef alır. Kentsel yenide geliştirme; kültürel, ekonomik ve yapısal özelliklerin çökmesi ve bu çöküşün iyileştirme yöntemlerine cevap vermeyecek derecede büyük olması sebebi ile ortadan kaldırılan kent bölgelerine yeni tasarımlar geliştirilmesidir (Keleş, 1998). Bu müdahale ile birlikte sosyal yönden düzeltilmeyecek olan bölgeler yok edilir. Ancak bu yöntem sıkça uygulanmasına rağmen getirdiği yüksek maliyetler sebebi ile eleştirilen bir yöntemdir.

Kentsel Soylulaştırma (Urban Gentrification) :

Kentsel yenileme projelerinin başlıca hedeflerinden olan bölge halkının barındırılması, genellikle yenileme projelerinde gerçekleştirilmemektedir. Bu alanlar orta ve yüksek gelir grupları tarafından ele geçirilip kullanılmaya başlanmaktadır. Yerel yönetimler ve özel sektör de bu sosyal yenilenmenin ekonomik açıdan önemli görüp gerçekleşmesini istemektedir.

Kentsel Soylulaştırma özellikle ‘‘gecekondu mahallesi’’ diye tabir edilen ve yıllar geçtikçe kentin içinde kalan bölgelerde ya da Sanayi ve Depolama alanları olarak kullanılan kıyı alanlarında Endüstri devrimi ile beraber görülen geri çekilmeden sonra bu alanların çöküntüye uğramasıyla ortaya çıkmıştır. Görülen kentsel uyumsuzluk neticesinde çöküntüye uğramış, fiziki çevresi bozulmuş kent mekânlarının kent yenilemesinin yapılması ve sosyal yapısının değiştirilmesine Kentsel Soylulaştırma denilmektedir (Url-5).

Bahsi geçen tüm müdahale yöntemleri dünya genelinde değişen kent dinamikleri neticesinde dönemsel olarak değer kazanmış ve uygulama alanı bulmuşlardır.

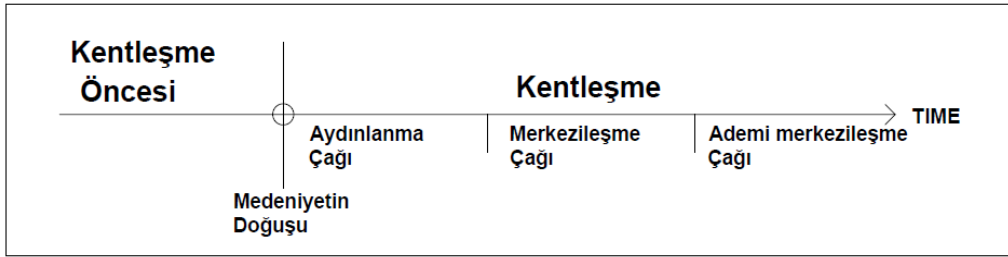
3.2. Kentsel Yenilenmenin Tarihsel Süreç İçerisinde Gelişimi

İnsanlık tarihinin ortaya çıkışından itibaren devamlı olarak değişen toplumsal, kültürel, ekonomik, teknolojik, politik koşullar ile toplumların ekonomik ve sosyal sistem seçimleri de kent mekânlarının devamı olarak değişiminde doğrudan rol oynamaktadır (Görgülü, 2005). Bu çerçevede kentsel yenileme tanımında, kentlerin tarihsel süreç içerisindeki

evrimini de ele almak gerekmektedir. Böylece kentsel yenileme nedenlerinin, temelde kentsel evrimin ana çıkış noktaları ile tanımlanması ve anlaşılması sağlanacaktır.

Tarihsel süreç içerisinde görülebiliyor ki; kentsel düzenin değişimi insanların yaşam biçimleriyle oluşmaktadır. Bu yaşayış biçimi mevcut dönemin ekonomik, sosyal, politik ve kültürel durumunun bir yansımasıdır. Toplumların yaşadıkları bölgelerin toprak şekillerinin yanında yaşayış biçimleri de kentsel düzen değişikliğinde ciddi rolü vardır. Bu sebep ile coğrafi şekiller ve konum ile birlikte insan yaşamını biçimlendiren birçok unsur kentlerin varoluşlarının temellendirilebileceği önemli birer öge olabilirler.

Paleolitik dönem; insanların toplum veya topluluk oluşturmak amacıyla gruplaşmasının olmaması sebebi ile insanlık tarihinde kentleşme öncesi (pre-urbanization) dönem olarak anılmaktadır. Daha sonraları tarımsal üretimin ortaya çıkması ile oluşan köy toplulukları zaman içerisinde kabile yerleşimlerini oluşturmuşlardır. Bu gelişim kentleşme ile beraber modern toplumun temellerini teşkil eden bir tarih olarak kaydedilmiştir.



Şekil 3.5. : İnsan Yerleşmelerinin Genel Evrim Süreci (Yerliyurt, 2008)

İnsanoğlunun yerleşik bir düzene geçmesi ile birlikte yaşamsal önceliklerin değişmesi, çeşitlilik gösteren üretim modelleri, ulaşım teknikleri ve idealler söz konusu olduğunda kentsel mekânların değişimi kaçınılmaz bir sonuç olmuştur. Bu bağlamda kentsel mekânların değişimini "kentsel yenileme" ile ilişkilendirmeden önce toplum yerleşmelerinin evrim sürecindeki Aydınlanma Çağı, Merkezileşme Çağı ve Âdemi Merkezileşme Çağı gibi önemli ideolojik yaklaşımlara açıklama getirmekte fayda olacaktır.

Kentleşme dönemi aydınlanma çağı ile ortaya çıkmış ve insanoğlu yerleşik düzene geçmeye başlamıştır. Bu geçiş sürecinin başlamasından sonra "merkezileşme" dönemi ortaya çıkmıştır. Bu dönem özünde sanayileşme öncesi devirden sanayi devrimine kadar olan süreci içine almaktadır. Dönem olarak kompakt kent kavramının meydana getirdiği beraber yaşama eğilimi ve seyahat süreleri ile mesafelerin azalması düşüncesi ağır basmaktadır (Pressman, 1985). Sanayi kentlerinin oluşması, kentler arası taşımanın gelişmesi, ekonomi ve diğer gelişimlerin ortaya çıkması ile beraber kentlerde nüfus yoğunluğu ortaya çıkmış ve sosyal çeşitlilik artmıştır. Bu gelişmeler neticesinde kentlerde Âdemi Merkezileşme dönemi ortaya çıkmıştır. Kentlerin büyümesi ve sosyal çeşitliliğin artması ile beraber; insan yaşamının

çevresine uyumlu olması ve iş dışındaki aktivitelerinde insanların çeşitli alternatifler araması sebebi ile aynı kent içerisinde birbiriyle etkileşimli farklı merkezi alanlar ortaya çıkmıştır. Böylece kentlerde ortaya çıkan Âdemi merkezileşme yüksek nüfus ve iş yoğunluğun gruplandırılması ve kentlerde kullanım rahatlığı ortaya çıkarmış ve gerilemiş tek merkezli kentlerin gelişimin sağlamıştır (Weber, 1982).

Ortaya konulan birbirine zıt olan bu üç kavramın daha geniş perspektiften bakıldığında ortak yönlerinin de olduğu görülmektedir. Bu ortak yanlar; kentsel gelişime yönelik alınan kararlar, karşılaşılan problemlere geliştirilen vizyon ve kentsel problemleri ele alış yöntemleridir. Bu bağlamda modern toplumun ortaya çıkış sürecinde tarihi konjonktür, sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi ve geliştirilen teknolojilerin kentsel evrimdeki rolleri ön plana çıkmaktadır (Yerliyurt, 2008).

Sanayi Devrimi ile beraber, kent ölçeğinde ortaya çıkan problemleri çözüme amacı ile oluşturulan kentsel yenileme projeleri ile beraber dört önemli tema ortaya çıkmıştır (İBB, 2005).

1- Kentsel fiziksel koşullar ile toplumsal bozulma arasındaki ilişki

Sanayi Devrimi sonrası kent nüfusundaki hızlı artış ve kentsel işlev çeşitliliği, özellikle kent merkezleri ve civar mahallelerde yaşam kalitesini hızla düşürmüş sosyal ve çevresel bozulmalara sebep olmuştur. Merkezi alanların etraflarındaki bölgelerde kentsel bozulmanın oluşmasındaki sebep; merkezi alanlardaki değişimlerin getirebileceği olumsuz çevresel etkilerinin önceden tespit edilmemesi ve gerekli önlemlerin alınmamasıdır. Bu sebeplerden ötürü köhne alanlarla ilgili kentsel yenileme projeleri hazırlanıp kentlere müdahale edilmek zorunda kalınmıştır. Böylece sağlıklı konut alanlarının oluşturulması, salgın hastalıkların önlenmesi, sağlıklı temiz su temini ve rekreasyon alanlarının oluşumu hedeflenmiştir. Uygulanan ilk yenileme projeleri aracılığı ile kent ve çevresindeki bozulmaların toplumsal bozulma ile doğrudan ilişkili olduğu görülmüştür. (İBB, 2005). Bu doğrudan bağ ise kentsel yenileme uygulamalarında önemli bir yaklaşım olarak kabul görmüştür.

2- Konut alanlarındaki fiziksel ve sosyal altyapı eksiklikleri, düşük yaşam kalitesi ve toplum sağlığı arasındaki ilişki

İlk defa 19. Yy sonlarına doğru kabul edilen barınma alanları ile toplum sağlığı ilişkisi, çeşitli müdahale yöntemleri geliştirilerek kentte yaşanan fiziksel ve toplumsal problemler önlenmeye çalışılmıştır. Bu süreçte hazırlanan kentsel yenileme projeleri, tahmin edilen nüfus yoğunluğunu bu alana yerleştirme konusunda zayıf kalmıştır (İBB, 2005). Kenar yerleşim ve banliyö diye tabir edilen diğer yapı kümeleri bir araya gelerek fiziksel kent yapısını meydana getirmiştir.

3- Toplumsal refah ve ekonomik gelişme

Sanayi kentlerinde 19. yy da uygulanan kentsel yenileme projeleri yaşam koşullarını daha iyi hale getirmiştir. Bu gelişimi daha iyi yerlere getirmek adına 20. yy başlarında ‘ekonomik refah artırıcı’ programlar geliştirilmiştir (İBB, 2005). Kent modellerinin ortaya konulması ve geliştirilip denenmesi sonucu aktif kent yaşamı ile kırsal alanlardaki doğal güzelliklerin birleştiği bir alan tasavvuru insanların bilincine yerleşmiştir. Daha sonraları 1960’lı yıllarda kentlerin ekonomik açıdan gerileme dönemine girmemesi için kentlerdeki alt yapıların güçlendirilmesi, kullanılmayan eski yapılara yeniden işlev verilmesi, özel sektörün ilgisini çekmek için cazip kredi tekliflerinin yapılması, yerel işgücünün kalitesini arttırmak amacıyla mesleki eğitim merkezlerinin kurulması gibi pek çok kentsel yenileme stratejisi ortaya konulmuştur.

4- Kentsel büyümenin optimizasyonu/sınırlandırılması

Kentlerin yenileme aşamasında en önemli hususlardan birisi olan kentsel büyümenin optimizasyonu ve sınırlandırılması kentlerdeki yayılma eğilimine karşı durmak amacı ile 1930’lu yıllarda ortaya çıkmıştır. Bu sınırlandırma ilkesi iki ihtiyaçtan ötürü ortaya çıkmıştır. Birinci ihtiyaç, kentin daha önceleri kullanılmış fakat mevcut zamanda kullanılmayan mekânlarının tekrardan kullanılma gereksinimidir. Diğer ihtiyaç ise, dünya üzerinde geneli yeşil bir alan üzerinde büyüyen kentlerin dengeli büyümelerini sağlamaktır. Şehir içerisindeki kullanılmayan yapı ve yapı gruplarının tekrardan kullanıma teşvik edilmesi 20. Yy kentsel yenileme kararlarının en önemli ilkesi haline gelmiştir (İBB, 2005). Bu ilke son zamanlarda sürdürülebilirlik kavramı ile de birleşerek kentlerin yenilenme hedeflerinde önemli bir yere sahip olmuştur.

Kentsel yenilemeye tarihi süreç içerisinde bakıldığında; 1950’li yıllarda ortaya çıkan eğilimin ‘Birleşik Krallık’ daki uygulamalarını inceleyen Langstaff ve Gibson (1982)’ a göre yenileme teorik olarak eski kasaba ve kentleri iş alanları da dâhil iyileştirmek ya da yeniden yapmak iken uygulama aşamasına bakıldığında genelde düşük gelirli insanların evlerinden edilmesi ve bu alanlarda ticari kâr marjı yüksek ofis ya da lüks konutların ve bunların ulaşım altyapılarının yapılması olarak görülmüştür. Kentsel yenileme uygulamasında karar mercileri böyle bir yaklaşımda olunca, gelişmekte olan ülkelerde uygulama aşamasında olumsuz sosyal sonuçlar doğurmuştur. İngiltere ölçeğinde durumu değerlendiren Langstaff ve Gibson (1982) bu durum için; kent merkezlerinde oluşan aynı tipteki yapılaşmaların konut dokusunda tahribata neden olduğuna ve kentsel yenileme kararlarının iyileştirme vaadi ile kentlerde uygulamaya başlayıp bu tahribata minimum düzeyde cevap verdiğini belirtmektedir. Bu bağlamda devletin konuya müdahalesinin bu olumsuz durumda nihai sonuç olacağını belirtmişlerdir (Kocabaş, 2006).

Çizelge 3.1. : Kentsel Yenileme Uygulamalarındaki Gelişim Süreçleri (Roberts ve Skyes, 2000)

POLİTİKA TİPİ	1950'ler yeniden inşa etme dönemi	1960'lar canlandırma dönemi	1970'ler yenileme dönemi	1980'ler yeniden geliştirme dönemi	1990'lar yeniden oluşum dönemi
Aktörler	Yerel ve ulusal hükümet, özel sektörde yer alan girişimciler	Özel sektör ve kamu sektörü arasında denge arayışı	Özel sektörün rolünün artması ve yerel hükümet etkisinin azalması	Özel sektör ve uzman birimlere önem verilmesi, gelişen ortaklık modelleri	Baskın yaklaşım ile birliği
Uygulama Düzeyi	Yerel ve arsa ölçeği üzerinde durma	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	İlk başta bölgesel ve yerel düzeyler, daha sonra yereldüzeyin ortaya çıkışı	1980'lerin başlarında üst ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden tanımı
Ekonomik Düzey	Özel sektörün de içinde bulunduğu kamu yatırımları	Özel sektörün 1950'lerden beri büyüyen ilgisi	Kamu sektöründe kaynak kısıtlaması ve özel sektör yatırım artışı	Seçici kamu fonları nedeni ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özel sektör ve gönüllü fonlar arasında daha dengeli dağılım
Toplumsal Düzey	Yaşam standartları ve iskanın değişimi	Sosyal ortam ve refain gelişmesi	Katılımcı planlama ve daha geniş yetkiler verilmesi	Seçici devlet desteği ile toplumun kendi çözümlerini üretmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
Fiziksel Mekansal Etkileri	Merkez ve banliyödeki alanların yer değiştirmesi	Mevcut alanların yenileme ve rehabilitasyonu 1950'li yıllara paralel olarak devam etmesi	Eski yerleşimlerin daha kapsamlı yenilenmesi	Yer değiştirme ve yeniden geliştirme ana planlarının yeniden yapılması	Toplumun 1980'lerden daha etkin rol üstlenmesi
Çevresel Yaklaşım	Peysaj düzenlemeleri ve yeşillendirme	Seçici iyileştirmeler	Yeni buluşlarla çevresel gelişmelerin sağlanması	Daha geniş kapsamlı çevresel yaklaşımlar	Çevresel sürdürülebilirlik açısından daha geniş kapsamlı bir bakış açısı

İngiltere’de ele alınan bu kentsel kararlar konut alanlarına yönelik reformlardır. Bu kararlar dâhilinde yeniden yapılaşma alanlarında düşük gelirli kişilerin kent etrafındaki konut alanlarına yerleştirilmesi fikri ağır basmıştır. Bu bakış açısı 1960’ların sonu ve 1970’lerin başında tercih edilen konumlarda ve çekici mahallelerde görülmüş ve böylece ‘soyutlaştırma’ eylemi daha da ortaya konulmuştur. Böylece, konut üreticisi olan firmalar ile devlet arsında kentler için yapılan yenileme ve iyileştirme maliyetlerinin devlet güvencesinde olması fikri benimsenmiştir.

ABD’de 1980’li yıllarda önem kazanan ortaklık tabanlı oluşumlar gayrimenkul piyasasına yön veren ekonomik bir hareketliliğin önünü açmıştır. Bu dönemde devlet ile özel sektör taraf olma durumlarını bir kenara bırakarak ortaklık çatısı altında uygulama yapmaya başlamışlardır. Özellikle 1970’lerde devlet kurumların kentsel yenilemelerdeki ortaklıklarda artık özel firmalar kadar söz sahibi olmaya başlamıştır. Bu gelişmeler sonucunda, mahalli düzeyde kentsel yenileme ve toplum tabanlı yenileşmeler yerine gündem oluşturacak, dikkat çekebilecek ve uygulama disiplinlerine prestij katacak projeler önem kazanmıştır.

Kentler için farklı bir bakış açısı olarak gördüğümüz 1990’larda ise dünya kenti olmanın getirilerini gören karar mercileri ‘kentsel yenileme’ uygulamasını sadece prestij projelerine

değil diğerkentlerle rekabet sağlayacak ve yarışma ortamı oluşturacak projelere yöneldiler. Böylece kamu harcamaları ile özel sektöre de destek sağlanarak kentsel yenileme projelerine yoğunlaşma olmuştur.

Genel olarak yorumlar isek; tarihi süreç içerisinde Avrupa ülkeleri ve İngiltere’ de uzun dönemler var olmuş kentsel yenilemeye dayalı kentsel gelişmeye devlet desteklerinin öncü vazife üstlendiği görülmektedir. Kentsel yenileme sürecinde birçok ülke incelenip değerlendirilebilir fakat model olarak öne çıkan ülkelerde görüldüğü üzere kentsel yenilemenin özgün olmasının başlıca sebebi bölgesel farklılıklardır.

3.3. Kentsel Yenilemenin Kent Planlamadaki Etkisi

Kentin planlanması; toplumların daha kullanışlı şehir dokusuna olan ihtiyacı, bulunduğu çağı yansıtan fiziki çevrenin oluşması ve geçmişten gelen kent mirasını koruma gereksinimini karşılamayı amaçlayan bir olgudur. Fakat günümüzde ki planlama sistemine bakacak olursak bilhassa ülkemizde modern yapılaşmayı geriden takip eden, esnek ve dinamik olmayan fiziki çevre planlamaları ve dar kapsamlı tutulup gerekli katılımın sağlanmadığı kentsel yenileme planları kentin ihtiyaçlarına cevap verememektedir. Bu şekilde çeşitli hatalı planlamalar neticesinde oluşan yoğun ve karmaşık kentler aynı zamanda yasadışı gelişmelerin yasallaştırılmaya çalışıldığı bir alan olarak kullanılmaktadır. Bu durumun sebeplerinin başında referans alınan ve kendi yöresinde başarısız olmuş Avrupa kent yenileme planlarının direk uygulamaya çalışılmasıdır (Yerliyurt, 2008). Bu durumda stratejik hedefleri belirlenmiş, mahalli sorunlara cevap verecek, özel kurumların ihtiraslarına terkedilmemiş, devlet ve vakıf desteğinde olan eylem olanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Günümüzde oluşturulan yeni yasa ve yönetmeliklerde ‘kentsel yenileme’ kavramı kentsel planlama disiplininin farklı tutulan ticari bir aktivite olarak görülmektedir.

Kentsel yenileme süreçlerinde yerel yönetimlere büyük görevler düşmektedir. Projenin sınırlarını tanımlama, proje için kaynak oluşturma, planlama ve uygulama disiplinlerini bir araya getirme gibi görevler yanında özel sektördeki firmalar ile birlikte çalışması da önemli stratejilerdendir. Özel sektör ve Kamu ortaklığı ile beraber yerel halkın projeyi kabullenmesi ve özümsemesi hatta sivil toplum örgütlerin de destekleyici çalışmalar yapılması proje uygulanabilirliği açısından önemlidir. Tüm bu çalışmalar Kamu kontrolünde ve ortak akıl ile varılan Kentsel yenilemenin plan ve hedeflerini ortaya çıkarıp uygulama aşamasında sorunsuz bir sürecin geçmesini sağlayacaktır.

Kentsel yenilemede örgütsel şemanın önemine bakacak olursak, projelerin oluşturulması ve uygulama aşamalarında; (Özden, 2000),

- ✓ Bölge sakinlerinden oluşan bir teşkilat kurulması

- ✓ Mimarlar, şehir plancıları, sosyologlar, ekonomistler, hukukçular ve ekologlardan oluşan teknik danışmanlığı üstlenen bir teşkilatın kurulması
- ✓ Oluşan planların uygulanması ve kontrolünü sağlayacak yerel yönetim görevlileri
- ✓ Bölgenin merkezi yönetim temsilcileri
- ✓ Vakıflar, dernekler, özel şahıslar, sivil toplum kuruluşları gibi,

Aktörlerin konuya dâhil olması ile birlikte oluşan örgütsel şema sayesinde daha bütüncül ve istikrarlı adımlar atılmış olacaktır.

Bu açıklamalar neticesinde özet olarak planlama süreci içerisinde kentsel yenileme sadece yüklenici firmaları ihya eden bir ticari amaç değildir. Kentsel yenileme mahalli teşkilatlar, bölgesel kullanıcılar, yerel yönetimler, özel sektör, vakıflar, teknik danışmanlar ve çevresel diğer aktörler ile birlikte kolektif bir dinamizmi harekete geçiren ve problem tanımlama ya da çözüm alternatifleri geliştirme süreçlerinde müzakereci yöntem ile uzlaşma sağlayan bir araçtır.

3.4. Türkiye'nin Planlama Sürecinde Kentsel Yenileme Kavramının Ortaya

Çıkışı

Türkiye'de kentsel yenileme kavramının ortaya çıkması ve kent ölçeğine uygulama alanlarının oluşmasına bakıldığında tarihsel gelişim sürecinde başka coğrafyalardan farklı bazı durumlar görülmektedir. Bu farklılıkların başlıca sebeplerine baktığımızda Türkiye de ortaya çıkarılan kentsel yenileme planlarına iç politika dinamikleri doğrultusunda yön verilmesi ve bu sebep ile planlamaların birbirinden kopuk halde hazırlanıp uygulanmasıdır (Yerliyurt, 2008).

Son yüzyıla baktığımız zaman; yerel yönetimler eliyle yabancı mimarların da etkisi ile tekil örnekler ile dönüştürülen kent dokuları 1950 yıllarda başka bir yenileme dönemine girmiştir. Sanayinin gelişmesi ile oluşan metropol kentlerde yasa dışı konut alanları genişlemiş ve siyasi çıkarlar çerçevesinde meşrulaştırılmış gecekondular ortaya çıkmıştır. Gecekondulaşma süreci ile başlayan köklü yenileme hareketinden sonraki dönemler üç farklı başlık altında incelenmiştir:

- ✓ 1950-1980 dönemi (Sanayileşme ve ekonomik kalkınma politikaları)
- ✓ 1980-2000 dönemi (Özelleştirme ve liberal ekonomiye geçiş)
- ✓ 2000 ve sonrası dönemi (Stratejik yenileme planları ve neoliberal ekonomiye geçiş)

Türkiye'de 1950-1980 yılları arasındaki ilk dönem sanayi gelişiminin yaygınlaştığı ve ekonomik gelişimin arttığı bir dönemdir. Bu gelişmeler ile beraber kentlerdeki doğal seleksiyon ile hızla gelişen nüfus neticesinde gecekondulaşma yerleşkelerinin oluşmasına

neden olmuştur. 1980-2000 yıllarına denk gelen ikinci dönemde ise özelleştirmenin itiraz edilemez bir doğru olarak benimsenmesi ile liberal ekonominin başladığı dönemdir. Bu dönemde gözlemlenen iki özellik vardır; kent içerisindeki ruhsatsız yapılaşmalar ve merkez alanın dışına yayılan yerleşim alanların oluşması. Son dönem olan 2000’li yıllarda ise, ülkede Neoliberal bir dönem başlamış ve ekonomi başlıca hedef görülerek stratejik kent planlamaları ortaya çıkmıştır. Yapılan kentsel yenilemelerde toplumun ihtiyaçları gözletilmeye çalışılmış fakat başlıca hedef ekonomik kazanımlar olmuştur. Kısa paragraflar halinde açıklanan dönemleri ayrıca incelediğimizde, siyasi yönlendirmeler ve ekonomik kalkınma politikaları içerisinde ülkenin nasıl bir yol izlediğini daha yakından göreceğiz.

1950 – 1980 dönemi, sanayileşme ve ekonomik kalkınma dönemi;

Cumhuriyetin ilanı ile başlayan ekonomik kalkınma dönemi ile beraber modern kentleşme hareketleri başlamıştır. 2. Dünya savaşıdan sonra 1950’li yıllarla beraber ekonomik büyüme politikalarına paralel olarak kentlere alınan göçler neticesinde kent dokularında organize kentleşme hareketleri sekteye uğramıştır. Ekonomide izlenen hedefler neticesinde sanayileşme politikası ‘sanayi kentleri’ ni ortaya çıkarmış ve bu durum hızlı bir kentleşmeyi beraberinde getirmiştir. Bu dönemde büyük kentler doğal nüfus artışının 3 katı göç olarak büyümüşlerdir. Kentlerdeki nüfusun yoğun bir şekilde artması ile meydana gelen barınma ihtiyacı kentlerin etraflarında bulunan özel ve hazine arazilerinde gecekondulaşmaya sebep olmuştur.

1950’li yıllarda görülen ve ‘Menderes imarı’ adı ile bilinen, dönemin Başbakanı Adnan Menderes’in İstanbul’u modernleştirmek adı ile yaptırdığı büyük ölçekli imar operasyonları; kentsel yenileme adına bu döneme damga vurmuştur. Bu süreci bizzat kendisi yöneten Adnan Menderes kent planlama, mimari fonksiyon ve yapıların tarihi değerleri gibi konuları bir kenara koyup pek çok tarihi yapıyı yıkmaya girişimi ile ciddi bir imar hareketi başlatmıştır. Bu imar hareketi ile beraber şehrin tarihi bölgelerine ana arter diyebileceğimiz geniş trafik yolları açıp buna engel teşkil eden tarihi ve kültürel yapıları da istimlak ederek yıktırıştır.

1950’li yıllarda başlayan ve 1970’lere kadar artarak devam eden kent nüfuslarındaki artış sebebi ile artık kent etraflarındaki kırsal alanlar kent toprağı haline gelmiş ve kentler içerisinde yoğun yapılaşma alanları ortaya çıkmıştır. 1970’li yıllarda ise bu büyük göçlerle kentlere gelen nüfus kendi iş olanaklarını oluşturmaya başlamıştır. Bu konuda iş imkânı ararken önlerine çıkan eğitim gerekliliğini de görmüşlerdir. Nüfusun büyük çoğunluğu kent merkezleri ya da yakın bölgelerdeki küçük sanayi bölgelerinde çalışıp kurdukları gecekondu bölgelerinde yaşamış ve daha sonra maddi olanakları artınca ve iş konumlarında değişme yaşanınca apartmanlaşan gecekondu alanlarında veya büyük sanayi alanlarının etrafındaki

konut alanlarında yaşamışlardır. Böylece göç ile gelen insanların çalıştığı ve yaşadığı bölgeler kent içi fiziksel yenileme sürecini şekillendiren önemli bir ağı olmuştur.

Bu döneme damgasını vuran başka bir konu ise şehirlere göç olarak alınan kişilere karşı uygulanan politikalar neticesinde çıkarılan yönetmelikler ve yasal düzenlemelerdir. Düzenli konut alanlarına çevrilmek istenen gecekondular için çıkarılan yasal düzenlemelerin kent dokusunda ciddi etkileri olmuştur. Gerçekleştirilen yasal düzenlemeler kent planlamasını desteklemiş ve gecekonduların yasallaşmasının önünü açmıştır. Bu yasal düzenlemelerin bazıları şunlardır;

- 1965 tarihli ‘634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu’. Bu kanun özellikle kent merkezlerindeki ruhsatlı az yoğun ve az katlı yapı stokunun yıkılarak çok katlı apartmanlara dönüşmesine izin verip ve bireysel yapı birimlerine yönelik mülkiyet hakkının genişletilmesini desteklemiştir (Balamir, 1975).
- 1963 tarihli ‘307 sayılı Belediye Yasası’. Bu yasa ile birlikte belediye başkanının doğrudan halk tarafından seçilmesine olanak verilmiş ve gecekonduların sahiplerinin politikacılar üzerinde baskı kurmasını dolaylı yoldan sağlamıştır (Acar ve Adam, 1978).
- 1966 tarihli ‘775 sayılı Gecekondular Yasası’. Bu yasa ıslah ve imar planları yolu ile gecekonduların yasallaştırmış ve ticarileştirmiştir (Tekeli, 2003)
- 1969 tarihli ‘1164 sayılı Arsa Ofisi Kanunu’. Bu kanunla beraber konut, eğitim, hastane ve çeşitli kamu yapılarında arsa ve arazi temini için Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü’nün kurulmasına imkân vermiştir (Yavuz, 2003).
- 1972 tarihli ‘6735 sayılı İmar Kanunu’. Bu kanun ile beraber kentlerde nazım imar planı yapma yetkisi İmar ve İskân Bakanlığı’na verilmiştir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Bu yasal düzenlemeler ile beraber küçük sermayeli konut üreticileri eliyle kent merkezlerindeki mevcut az katlı ve az yoğun alanlardaki yapılar yıkılarak yerlerini çok katlı apartmanlar almıştır. Kent içerisinde sayıları oldukça artan gecekonduların sahipleri ise apartmanlaşma evresiyle beraber kent içlerinde mahalle statüsü kazanmış ve kent yönetiminde yasal bir konum elde etmişlerdir. Politikacılar açısından potansiyel oy kaynağı olarak görülen bu mahallelerde alt yapı, eğitim, sağlık gibi hizmetler sağlanmıştır. Bunun akabinde ‘‘Gecekondular Yasası’’ ile birlikte yasal bir statü kazanılmış ve gecekonduların ticari amaçlar için kullanılmasının önü açılmıştır. Bu ıslah edilmiş alanlara yeterli alt yapı ve üst yapı hizmetleri verilen bölgelerde düşük yoğunluklu, yeşil ağırlıklı ve düzgün mahalleler oluşabilmiştir (İBB, 2005). Mahalli ölçekte devam eden bu yenileme ile beraber mahalle ölçeğinde ilk yenileme uygulaması tamamlanmış olmaktadır.

1980 – 2000 dönemi, özelleştirme ve liberal ekonomiye geçiş;

1980’li yıllarda özelleştirme uygulamalarının önünün açılması ile birlikte Türkiye liberal bir ekonomiye sahip olmuştur. Böylece dışa açık bir ekonomi politikası benimsenmiş ve bununla beraber uluslararası pazara üretim yapan firmaların daha büyük ölçekte üretim alanları ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Kent etraflarında oluşan yeni üretim alanları ile beraber bu tesislerde iş gücü gereksinimi ortaya çıkmış ve üretim tesislerinin yakınlarında yani kent çeperlerinde gerek görüldüğü kadar yerleşim yerleri kurulmaya başlanmıştır. Sanayii üretimindeki bu dışa açık ve çok üretim gerektiren program ile beraber yeni sanayi alanları ve bu alanların yakınlarında barınma yerleşkelerinin kurulması gerekli olmuştur (İBB, 2005). Bununla beraber küçük ölçekte imalatlarına devam eden imalathaneler ise kent alanlarındaki tarihi merkez ve yapılarda üretimlerine biraz daha uygun olmayan şartlarda devam etmişlerdir. Bu imalathanelerde çalışan işçilerin barınma ihtiyacı ise bu alanların yakınlarında bulunan metruk veya çöküntü alanlar olmuştur.

Önceki dönemlerde yasal düzenlemeler ile gecekonduların alanlarına verilen imtiyazlar sebebiyle 1980’lerden sonraki dönemde ruhsatsız yapılaşma artık sadece kent çeperlerinde değil kent merkezlerinde de görülmeye başlanmıştır. Konut üretiminin artması ile beraber gecekonduların çok katlı yapılara dönüşmesiyle hisseli tapu sahipleri çoğalmış ve mülkiyet yapısında değişimler olmuştur.

Bu dönemde de kent dokusunu etkileyen ve kentsel yenilemeye yön veren birtakım yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu yasal düzenlemelerden bazıları şunlardır;

- 1983-1988 yılları arasında çıkarılan af yasaları
- 1984 yılında ‘‘2985 sayılı Toplu Konut Kanunu’’
- 1984 yılında ‘‘3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’’
- 1985 yılında ‘‘3194 sayılı İmar Kanunu’’

Bu yasal düzenlemelerle beraber İmar Kanunları yetkileri belediyelere devredilmiş ve belediyelere yapılan ödenek miktarlarında artış yapılmıştır. Belediyeler ise bu teşvikler ve şartlar sayesinde başta büyük kentler olmak üzere kapsamlı imar çalışmalarına başlamışlardır. Ancak yerel yönetimlerin hareket prensibi ve uygulamaları, yasal düzenlemeler ile alınan kararların ilkeleriyle tam anlamıyla uyum sağlamamıştır.

‘‘Toplu Konut Kanunu’’ ile alınan kararlar neticesinde; kentlerde ve kent çeperlerinde konut ihtiyacının giderilmesi için toplu konut projeleri desteklenmiş ve gecekonduların yenilenmesinin yapılması ve tarihi yapıların iyileştirilmesi amaçlanmıştır. Bununla beraber yerel yönetimlerin konut üretimine dâhil olması için toplu konut fonlarından yararlanılması imkânı sağlanmıştır. Kentlerde meydana gelen ruhsatsız yapılaşma ile alakalı 1983 ve 1988 yılları arasında birbiri ile ilişkili 5 adet af yasası çıkarılmış ve bu yasalarla beraber

gecekondu alanlarında mülkiyet probleminin ortadan kaldırılıp bu alanların yenileme programına dâhil olması hedeflenmiştir. Bu yasal düzenlemeler ile yenileme hedefi, öncelikle yasa dışı olan konutların yasallaşması, daha sonra planlı gelişim alanları oluşturularak konut kat sayısının artırılması ve devamında boş alanlarında imara açılması ile organizasyonun konut dışına taşınması ile gerçekleşmiştir (Ataöv ve Osay, 2007). Bu yenileme programlarında uygulamaların piyasa koşullarına bırakılması liberal ekonomi ile beraber özelleşmenin işareti olmuştur.

Çıkarılan bu yasal düzenlemeler ve ekonomik hedefler neticesinde kent dokusunda gerçekleşen değişimler şunlardır;

- Kent merkezlerindeki ufak üretim yerlerinin çalışmaları artarak devam etmiştir. Bu üretim yerleri ve buralarda çalışan işçi sınıfının barınmak için iş yerlerine yakın merkezi alanları seçmesi ile kent merkezlerinde bozulma süreci başlamıştır.
- Gecekondu alanları çıkarılan yasal düzenlemeler ile birlikte apartmanlara veya müstakil evlere dönüştürülmüştür.
- Kentsel alanlarda var olan ve dışa dayalı ekonomi ile daha fazla üretim hedefleyen sanayicilerin şehir çeperlerine yerleşmesi sebebi ile kentlerde atıl alanlar oluşmuştur.
- Ülke çapında izlenen ekonomik politikalar ve bu hedeflerin üretim alanlarına etkisi sebebi ile kentler merkezin dışına doğru yayılma sürecine girmiştir.
- Çıkarılan yasalar ile teşvikler neticesinde kıyı alanlarında oluşan atıl alanlarda ikinci konut oluşumları oluşmaya başlamış ve kıyı alanları bir yenileme sürecine girmiştir.
- Kentsel ölçekte ticari merkez olarak nitelendirilebilecek bazı merkezi yerleşkeler ortaya çıkmıştır.
- Önceki dönemlerde (1950-1980 arası) görülen konut alanlarındaki ruhsatsız ve yasa dışı yapılaşma turizm, ticaret ve sanayii alanlarında da görülmeye başlanmıştır.

Değerlendirilen 1980-2000 yılları arası dönemde yapılan uygulamaları üç dönem altında değerlendirmek mümkündür, bunlar aşağıdaki gibidir;

Birinci dönem,

Bu dönem 'kentsel yenileme' başlığı altında tıpkı Adnan Menderes'in 1950'li yıllarda yaptığı gibi eskisini yıkıp bölgeye bambaşka bir kimlik vermektir. Dönemin örneği ise zamanın Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan tarafından gerçekleştirilen 'Haliç Çevre Nazım İmar Planı'' dır. Bu plan çerçevesinde haliç bölgesinde bulunan önemli miktardaki endüstriyel miras yıkılarak bu alanlar yeniden düzenlenmiştir. Başka bir örnek ise yine 'kentsel yenileme'' başlığı altında gerçekleştirilen Ankara'da 'Dikmen Vadisi Kentsel Yenileme Projesi'' dir. Bu proje gecekondu bölgeleri için hazırlanan ilk kentsel yenileme projesidir.

İkinci dönem,

İkinci dönem olarak adlandırılan bu dönemde ise ‘‘Kentsel Sağlıklaştırma’’ ve ‘‘Yeniden Canlandırma’’ gibi yöntemler önem kazanmıştır. Özellikle ıslah imar planları ile yasal statü kazanmış gecekondular bölgelelerinde görülen; altyapı, eğitim, sağlık ve benzeri iyileştirmelerdir. Bu müdahaleler ile birlikte bölgenin fiziki ve sosyal çevresinin onarılması ve bu sayede bölgede ekonomik hareketlilik oluşması hedeflenmiştir. Örnek olarak; İstanbul’daki ilk gecekondulaşma bölgeleri olan Haliç, Zeytinburnu ve Kâğıthane’deki gecekondular bölgeleri verilebilir.

Üçüncü dönem,

Görülen bu dönemde ise daha çok ‘‘yeni işlev vermek’’ ve ‘‘soylulaştırmak’’ fikri benimsenip tarihi alanları korumak ve kurtarmak hedeflenmiştir. Bu çerçevede bölgede yaşayan sosyal tabakanın değiştirilmesi ve yapıların yeni işlevleriyle beraber yeni bir sosyal doku oluşturması amaçlanmıştır. Örnek olarak ise liberal ekonominin bir sonucu olan; İstanbul Cihangir semtinin üst gelir grubunu barındıran bir alana dönüşmesi verilebilir. Böylece sosyal kimliği değişen bölgeye yeni bir kimlik kazanmış ve yeni kullanıcıların gereksinimlerine göre civardaki yapılar işlev kazanmışlardır.

2000 ve sonrası dönemi, stratejik kentsel planlama ve neoliberal ekonomiye geçiş;

2000’li yıllarda daha öncelerde kabul görmüş olan ‘kentsel yenileme’ kavramı ve buna bağlı olarak geliştirilen uygulamalar ön plana çıkmıştır. Ülke ekonomisinin izlediği küreselleşme hedefleri Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği gibi uygulamalar ile pekişmiştir. Bunun neticesinde kamu kuruluşlarının da hızlı bir şekilde özelleşmesi ile beraber artık kentler daha büyük parçalar olarak dönüşmüş ve büyümüşlerdir. Ülkede görülen küreselleşmenin etkisi ile ulusal ya da uluslararası talepler oluştuğunda piyasaya baskı yapılmaktadır. Bu baskılar neticesinde planlama süreçleri şekillenmekte ve kentsel yenilemeler daha çok bu yolla oluşmaktadır. Bununla beraber devam eden kentsel göçle kentlerde yığılmalar oluşmuş ve işçilerin aranan niteliklerde olmaması sebebi ile beraber işsizlik ve yoksullaşma dönemi başlamıştır. Kentlerdeki bu nüfus yoğunluğu eğitim ve sosyal hizmetlerden faydalanamama sorununu ortaya çıkarmış ve suç oranlarında artış görülmüştür. Buna karşılık yerel yönetimler kentlerde oluşan bu çöküntü alanları için stratejik planlamalar geliştirmiş ve bu durumu önlemek amaçlı kentsel dönüşün projeleri tasarlamıştır (Yerliyurt, 2008).

Bu dönemde kentsel yenilemenin ön planda çıkmasının başka bir sebebi ise 1999 yılında gerçekleşen Marmara Depremi’dir. Bu dönemde İstanbul genelinde hasara uğramış ve yıkılmış yapıların oluşturduğu alanlarda yenilemeler başlamış ve bu sürece kadar ‘kentsel yenileme’ kavramını göz ardı eden yerel yönetimler de işin önemini anlamıştır. Bu süreç ile beraber 1.deprem kuşağında olan ülkemizde deprem sonrası yapılanma şartları oluşmuş ve

bu çerçevede kent yenilemelerinde ilkelerin daha düzgün saptanmasıyla sağlıklı kent bölgelerinin kurtarılmasına önem verilmiştir.

Yasal düzenlemelere baktığımızda ise; dönemin önemli bir yasal düzenleme denemesi olan ‘‘Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu’’ 2004 tarihinde yasa tasarısı olarak hazırlanıp sunulmuştur. Hedefi ‘‘...yaşanılacak afetlere duyarlı, kentsel tasarım standartlarına aykırı olmadan, yerel yönetimler eliyle yeni yerleşim alanlarını açmak, maddi anlamda uygun yapı ve arazi üretmek ve toplumsal katılıma önem veren bir anlayış ile ilkelerini belirleyip bu doğrultuda uygulama yöntemi geliştirmek’’ olarak tanımlanmıştır. Bu teşebbüs, kent yenilemelerinin kapsayıcı özelliğinin vurgulanmadığı, sivil toplum kuruluşlarının katılımlarında eksik görüldüğü ve denetim aşamasında uzman aktörlerle işbirliğinin yetersiz görülmesi sebebi ile eksik bulunmuştur (İBB, 2005).

Daha sonraları 2005 tarihinde söz konusu yasa tasarısı sadece sit alanları ile sınırlı olacak şekilde ‘‘5366 sayılı Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun’’ olarak onaylanmıştır. Genel olarak hedefi; ‘‘Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı olarak kabul edilen kentsel alanlarındaki yıpranan ve kentsel özelliklerini kaybetmeye başlayan kısımlarında yenileme, yeniden inşa etme ve onarma yöntemleri ile bölgelerde ticaret, konut, turizm ve sosyal çevre alanlarını oluşturulması, olası doğal afetlere karşı önlemlerin alınması, kentlerdeki sosyal, kültürel ve tarihi çevre dokusunun canlandırılarak tekrardan aktif halde koruma bilinci ile kullanılması’’ olarak belirlenmiştir. Bu yasa aslında içinde barındırdığı bir çelişki ile dikkatleri çekmektedir. Kültürel ve tarihi alanlarda ‘yenilenerek koruma’ yaklaşımı incelendiğinde bu iki kelimenin birbirine zıt uygulamalar teşkil ettiği görülmektedir. Yenilenme ve koruma yöntemlerinin nasıl ve ne şekilde kullanılacağı yeterince belirtilmemiştir (Ataöv, Osmay, 2007). Bu çelişki tartışılan bir süreci beraberinde getirmesi ile birlikte çıkarılan yasa ‘kentsel yenileme’ kavramını yasal bir zemine oturtması açısından önemlidir.

Bu dönemde oluşturulan yasal düzenlemelerin başında gelen Yasa Tasarıları şunlardır;

1- 2004 tarihli 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Yenileme Projesi Kanunu: Kanunun amacı 1. Maddede yer aldığı üzere; ‘‘kuzey Ankara girişi ve etrafını kapsayan alanlarda kentsel yenileme kapsamında fiziksel durum ve çevre görüntüsünün değiştirilmesi, güzelleştirilmesi ve daha sağlıklı bir yerleşim düzeni sağlanması’’ olarak belirtilmiştir. Kanun kapsamında en dikkat çekici konu 4. Maddede belirtildiği gibi Kentsel Yenileme ile ilgili bu alanda yapılacak tüm imar planları, parselasyon plânları, proje onayı, yapı izinleri, yapım sürecindeki denetimler, yapı kullanma izni ve benzeri inşaata dair izin ve yetkiler

Proje alan sınırları içerisinde kalan bölgede Belediyeye verilmiştir. Böylece Proje alanındaki her ölçekteki imar planları Belediye tarafından yapılır, yaptırılır ve onaylanır (Url-6).

2- 2005 tarihli 5393 sayılı Belediye Kanunu: Kabul edilen bu yasa ile birlikte Belediyeler kentsel yenileme uygulama yetkisi kazanmıştır. Yasanın 73. maddesinde ‘‘Belediyeler kendi meclislerinin kararı ile; sanayi alanları, konut alanları, teknoloji parkları, ticari alanlar, rekreasyon alanları ve her türlü sosyal alan oluşturmak, eskimiş kent dokularını restore ve yeniden inşa etmek ve kentin kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı önlem almak amacı ile kentsel yenileme ve gelişim projelerini uygulayabilir’’ hükmü yer almaktadır. Böylece Belediyeler birçok gerekçe ile kentsel yenileme veya gelişim projelerinin uygulayabilmektedir (Akbiyıklı, Çınar ve Koç, 2017).

3- 2007 tarihli 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu: Bu yasa son zamanlardaki kentlerdeki hızlı büyüme ile önem kazanan ‘alan yönetimi’ gibi konuları ele almıştır. Daha sonra yasa genişletilerek belediyelerin yetki alanlarını genişletmek adına; stratejik kentsel planlama yapma, çevre düzenleme planı yapma, yatırım programı, nazım ve imar planı değişikliğini onaylama, ıslah ve imar planlarını onaylama yetkileri verilmiştir. Bununla beraber altyapı ve ulaşım alanlarında da büyükşehirlerin yetkileri arttırılmıştır (Yerliyurt, 2008).

4- 2012 tarihli 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun: 2012 yılının Mayıs ayında yayınlanıp yürürlüğe Kanun; özel olarak afet riskleri taşıyan bölgelerde kentsel yenileme uygulamalarını gerçekleştirmek amacı ile hazırlanmıştır. Bu sebep ile kanun kapsamında yenileme faaliyetlerinin hayata geçirilmesine yönelik yaptırımlar ve ekonomik teşvikler getirilmiştir. Yenileme faaliyetlerini finanse edebilmek için ‘‘Dönüşüm Projeleri Özel Hesabı’’ oluşturulmuş ve bu hesap ile gerçekleştirilecek işlemlerin usulü için Yönetmelik yayınlanmıştır. Ayrıca bahsi geçen özel hesaptan yapılarak kira yardımları ödemelerine yönelik Kira Yardımı Uygulamaları Klavuzu yayınlanmıştır. Anlaşılacağı üzere 6306 sayılı Kanun, kentsel yenileme faaliyetlerini çok yönlü olarak ele almayı amaçlayan ve Kanun kapsamında yapılacak uygulamaları hükümlere bağlayıp bütünlük sağlamayı amaçlayan tarzda hazırlanmıştır (Akbiyıklı, Çınar ve Koç, 2017).

4. KIYI ALANLARINDA BULUNAN SANAYİ VE DEPOLAMA ALANLARININ YENİLENME SÜRECİ

4.1. Kıyı Alanları ve Sanayi-Depolama Alanları ile İlişkisi

Eski uygarlıklar incelendiğinde birçoğunun su kenarında veya suya ulaşılabilen alanlara kuruldukları görülmektedir. İnsanın ve toplumların coğrafya üzerindeki bu konumlanmaları suyun ve kıyı alanlarının tarih öncesinden süregelen önemini ortaya koymaktadır. Kıyı alanları insanların yerleşimleri ile devamlı şekillenerek kendi döngüsünü oluşturmuştur. İlk medeniyetlerle beraber deniz üzerinden kente geliş ve gidiş kapısı olarak nitelendirilen kıyı alanları günümüzde bölgesel mikro özelliğinden çıkıp tarihsel ilişkiler içinde uluslararası öneme sahip ve hızla kendini yenileyen alanlar olmuşlardır.



Şekil 4.1. : M.Ö. 814 yılında Fenikeliler tarafından kurulan Kartaca şehri, Günümüz Tunus kıyıları (Url-9).

Kıyı alanları insanlığın var olmasından itibaren daima insan yaşamını kolaylaştıran tarım, sanayi, ekonomi, kültürel ve daha birçok alanda hizmet etmiştir. Tarihin her döneminde konum özelliğinden ötürü kendisinde bulunan değerler sayesinde çekim kaynağı olan kıyı alanlarının kent ile güçlü ilişkileri sayesinde ülkelerin gelişiminde önemli rolleri olmuştur. M.Ö. 814 yıllarında günümüzde Tunus kıyılarında Fenikeliler tarafından kurulan Kartaca kenti medeniyetler için kıyı alanlarında olumlu etkilerini göz önüne sermektedir.

Kıyı alanlarını tarihsel süreç anlamında irdelediğimizde tarım alanları olarak talep edilen verimli topraklar olduğunu görüyoruz. Eski medeniyetlerce ekilip biçilen alanlar olarak kullanılan kıyı alanları sanayinin gelişmesi ve deniz ulaşımının rağbet görmesi ile sanayi ve depolama alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu sayede hammadde ve üretilen ürün taşımacılığı hızlı bir şekilde yapılabilmekteydi. Günümüzde ise bu alanlarda; endüstrinin daha büyük alanlara ihtiyaç duyması, kara ve deniz taşımacılığının hızlanması, bilgi toplumuna geçiş, kıyı alanlarının kültür endüstrisi olarak uluslararası değer kazanması, insanların gezinme ve eğlenme yeri olarak kıyı alanlarına rağbet etmesi gibi sebeplerden ötürü bu alanlarda geri çekilmeler yaşanmıştır. Sanayi ve depolama alanlarının bu geri çekilme sürecinden sonra kıyı alanlarında bir işlev boşluğu ortaya çıkmış ve kaçınılmaz bir yenileme gereği ortaya çıkmıştır. Kıyı alanlarındaki bu değişim programları kentler arası bir uygulama rekabetini ortaya çıkarmıştır.

4.1.1. Kıyı tanımı ve kıyı alanlarının önemi

Kıyı kavramının sözlük anlamıyla ilgili farklı coğrafyaların kendine özgü tanımlarını görmekteyiz. Örneğin; İsveç'te 'sudan itibaren 200 metrelik kara parçası' olarak tanımlanırken İngiltere'de 'suyun en çok yükseldiği hâl ile en alçak olduğu çizgi arası' olarak tanımlanmaktadır. Sözlük anlamı ise 'kara ile suyun birleştiği yer' olarak tanımlanmaktadır (Hasol, 1998). Ülkemizde '3612 sayılı Kıyı Kanunu'nda 'kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan' ifadesi geçmektedir. Kıyı çizgisi; deniz, akarsu ve göllerde suyun taşma durumları dışında karaya temas ettiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi ve kıyı kenar çizgisi; deniz, akarsu veya göllerin kıyı çizgisinden sonra doğal olarak oluşturduğu kayalık, kumluk, bataklık ve benzer alanların oluşturduğu çizgi olarak tanımlanmaktadır.

Kıyı alanları fiziksel anlamda birden fazla alt birimden meydana gelmektedir;

- Kıyı, deniz, akarsu veya göllerin en kabarık olduğu çizgiden en alçak olduğu çizgiye ve bu çizginin devamındaki kayalık, kumluk benzeri olan bölgedir.
- Kıyısal sular, kıyı çizgisinden suya doğru devletin karası sınırlarına kadar devam eden bölümdür.
- Deniz suları, devlet karasuları sınırının ilerisinde denize doğru olan kesimdir. Bu alanlar uluslararası kanunlara göre tarafsız bölgelerdir.
- Sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde, kıyı kuşağındaki yaşamı olumsuz yönde etkilemeyecek genişlikte bir şerittir.
- Kıyı kuşağı, kıyı kenar çizgileri dışında kalacak fakat kıyıdan etkilenen alanlardır.
- Kıyı gerisi, kıyı kuşağının karasal sınırları içerisinde kalan ancak kıyı ile etkileşimi çok az olan bölgelerdir.

Kıyı alanlarının ekonomik, sosyal ve ekolojik etkilerinin kent gelişimindeki rolü yadsınamaz değerdedir. Bu etkiler başlıklar halinde irdelenecek olursak;

Ekonomik açıdan kıyı alanlarının önemi,

Ekonomik kalkınma kıyı alanlarında eski çağlardan beri özellikle deniz ticaretinin gelişmesi ile beraber en önemli kazanım olmuştur. Bu ekonomik kazanım kıyı alanlarında çağa göre sürekli bir değişimi zorunlu kılmıştır. Ekonomik açıdan kıyı alanlarını incelediğimizde söz konusu alanların dünya ekonomisindeki önemini aşağıdaki tespitler ifade etmektedir;

- ✓ Dünya üzerinde ticaret ağına bakıldığında zaman ticaret transferinin %90'ı deniz taşımacılığı tarafından yapılmaktadır.
- ✓ Dünya genelinde enerji gereksiniminin %25-30'u olan 6 bin petrol ve gaz tesisi kıyı alanlarında bulunmaktadır.
- ✓ İnsanlar için her dönemde ciddi geçim kaynağı olan balıkçılık ile beraber dünya üzerinde 140 milyon insana direkt ya da dolaylı olarak geçim kaynağı sağlamaktadır.
- ✓ Ayrıca birçok ülke için kıyı turizmi önemli gelir kaynağı olarak görülmektedir (Bozkırlı, 2006).

Kıyı alanları özellikle son 30 yılda ulaşım araçlarının değişip gelişmesi, insanların kıyı alanlarına bakış açılarının değişmesi ve gelişen sanayi yapılarının kentten çekilmesi ile beraber işlevsiz halde kalmış ve bu durum kentler için rekabet ile değerlendirilebilecek bir durum olmuştur (Erkök, 2002). Böylece kıyı alanları ekonomik kalkınma ve para sermayesinin genişleme gösterdiği dönemlerde hedef olarak görülen yatırım alanları olarak görülmüştür. Bu durumda kıyı alanları kamu ve özel sektörlerin ortak çalışmaları için bir buluşma noktası haline gelmiştir.

Sosyal açıdan kıyı alanlarının önemi,

Tarihin her döneminde kent ve kentli ile kıyı alanları arasındaki yakın ilişki toplumların önemli bir özelliği olmuştur. Kıyı alanlarının sahip olduğu potansiyel yaşayan toplumu memnun etmiş ve bu doğal çekim kaynağı yabancı turist ve tüccarları bölgeye çekmiştir. Kıyı alanlarında özellikle deniz taşımacılığı sayesinde insan ve ürün transferi kent dinamiğini yüksek tutmuş ve bulunulan döneme göre farklı dinamiklerin etkisi ile çeşitlenmiştir. Günümüzde birçok büyük şehir liman alanının getirdiği yüksek yaşamsal fonksiyonlar sebebi ile buralara yerleşmiştir.

Kıyı alanlarının toplum üzerindeki ekonomik katkıları bölge insanının sosyal etkileşim olanaklarını da arttırmıştır. Refah seviyesi yüksek olan toplumlarda sosyal gelişmenin ne kadar hızlı olduğu tarihsel süreçlerden de izlenebilmektedir. Böylece doğa ve insan aklı sayesinde her dönem önemini koruyan kıyı alanları kentlinin aktivitelerinin iç içe geçtiği, yoğun ticari hareketlilik ile beraber insan etkileşiminin yüksek olduğu ve tarihsel süreç

içerisinde biriken kültürel mirasları ile turizm aktivitesinin faal olduğu değerli alanlar olmuştur.

Ekolojik açıdan kıyı alanlarının önemi,

Doğal bir birim veya alanın içinde bulundurduğu ve alan koşulları ile bütünleşik olan birbirine bütünleşmiş bitki ve hayvan dokusuna ‘ekolojik zincir’ denilmektedir. Bu zincir; toprak durgun su, akarsu, akıntılı deniz, dalgalı deniz, kum, bataklık, kayalık, çakıllık gibi özel alanları ve özel canlı zincirini oluşturan alanlardır (Karabey, 1978). Kıyı alanları deniz içerisindeki mineraller ve erimiş oksijen, su etkisiyle ısının dengeli ve havanın yumuşak olması ve bölgenin su açısından zengin olması sebebi ile kendine has ekolojik zincir oluşturan alanlardır. Ekolojik açıdan kıyı alanlarının bazı önemli özellikleri aşağıdaki gibidir,

- ✓ Bulundurduğu su, suda bulunan hayvanlar ve çevresine kattığı verimlilik sayesinde oluşan yeşil alanlar sayesinde karbondioksit çukuru özelliğini taşımaktadır.
- ✓ Oluşturduğu mikro iklim sayesinde birçok deniz ve kara canlısı için yaşama, üreme ve beslenme alanıdır.
- ✓ Dünya üzerinde birçok orman alanından daha fazla canlı yaşamını destekleyen yüksek değerdeki alanlardır.
- ✓ Genetik açıdan üst seviyede bir çeşitliliği bünyesinde barındırmaktadır.

Toplumlar arasında yüksek rağbet ve buna bağlı olarak nüfus yoğunluğu oluşan kıyı alanlarında kentsel genişlemeler hızlı ve çoğu zaman denetimsiz gerçekleşmiştir. Endüstri devrimi ile beraber hızlı bir sanayileşme dönemine giren bu alanlar daha sonraki dönemlerde bilgi toplumuna geçiş dönemiyle beraber çarpık yapılaşmaların görüldüğü alanlar olmuştur. Nüfusun da etkisi ile aşırı kullanım ve hızlı tüketim ile beraber merkezi ve yerel güçlerin yeteri kadar alt ve üst yapı ihtiyacını da karşılamaması sebebi ile hava kirliliği, su kirliliği, gürültü kirliliği sebebi ile kıyı karakterinde bozulmalar görülmüştür. Böylece flora ve faunanın bozulmasıyla başlayan ekolojik sorunlar kötü planlama yaklaşımları, yasal düzenlemelerin eksikliği, kontrolsüz kentleşme ile beraber daha da artmıştır (Yerliyurt, 2008).

Kıyı kentlerinde görülen bu kentsel bozulmalar kıyı ve deniz ekosistemlerinin tamamını tehlikeye atmaktadır. Kıyı alarındaki bu çarpık kentleşme tarihi miraslara da sirayet etmiş ve kültürel etkileşimi olumsuz yönde etkileyen durumları beraberinde getirmiştir. Kıyı alanlarında ekolojik zincirin tekrardan oluşturulması için özel planlama stratejileri geliştirilmesi ve yasal düzenlemeler oluşturulması koşul haline gelmiştir.

4.1.2. Tarihsel Süreç İçerisinde Kentlerdeki Kıyı Alanlarının Kullanımı

Yaşamsal bir ihtiyaç olan ‘su’ insan topluluklarının yerleşik hayata geçişinden itibaren şehirlerde ihtiyaç duyulan öge olarak bir çekim kaynağı olmuştur. Dünya üzerinde birçok tarihi şehir incelendiğinde hepsinin su ile ciddi ilişkiler kurularak yer seçimi yaptığı bilinmektedir. İlk dönemlerde insanların temel ihtiyaçlarını karşılamasına imkân veren kıyı alanlarında tarım faaliyetleri ciddi yer kaplamıştır. Daha sonraları ise ticari faaliyetlerin gelişmesi ve su taşımacılığının yaygınlaşması ile beraber özellikle 19.yüzyıl sanayi şehirleri kurulurken bu alanları tercih etmişlerdir. Böylece hammadde alımı ve üretilen ürünlerin gönderilmesinde deniz taşımacılığı ile büyük kolaylıklar sağlanabilmiştir. (Köksal, 2005). Tarihi süreç içerisinde kıyı alanlarında 3 ayrı kullanım dönemi gözlenmektedir.

Çizelge 4.1. : Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Yoğunluklu Olarak Kullanımı
(Yerliyurt, 2008)

Tarım Toplumu	Sanayi Toplumu	Bilgi Toplumu
* savunma	* sanayi	* rekreasyon
* balıkçılık	* ulaşım (nakliyat)	* turizm
* ticaret	* tersane	* spor
	* depolama	* kültür

Endüstri devrimi ile beraber ticaret ağının genişlemesi ve üretim miktarlarındaki ciddi artış sebebi ile önemli bir konu haline gelen taşımacılık kıyı kentlerinde sanayi ve depolama alanlarının kurulmasına sebebiyet vermiştir. Aynı zamanda sunduğu kültürel zenginlikler ve yüksek sosyal iletişim ağı sayesinde insanları kendi üzerine çeken bu alanlar turizm açısından da değerini korumaktaydı. Daha sonraları ise Endüstrinin daha da gelişmesiyle beraber kentlerde genişleyecek alan bulamaması ve kentlinin alan kullanım tercihlerinin değişmesi ile beraber kıyı alanlarındaki sanayi ve depolama alanları kırsal alanlara çekilmişlerdir. Böylece meydana gelen bilgi toplumuna geçiş süreci başlamış olup kıyı alanları rekreasyon, turizm, kültür endüstrisi, ikincil konut ihtiyacı ve eğlence alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu süreçler içerisinde değerli kıyı alanlarında kent fonksiyonu açısından büyük yer kaplayan başlıca fonksiyonlar kıyıdaki yerleşimin kimliğini, biçimini ve yerleşmeler arası kademelenmeyi de ele vermektedir. Bu fonksiyonların en yaygın olanları şunlardır,

Liman olarak kullanım

Limanların birçok çeşidi olmakla beraber her birinin ayrı bir ölçeği ve önemi vardır. Bazıları bulunduğu alanın yakınlarına hizmet veren yerel denilebilecek nitelikte iken bazıları da uluslararası ticaret ağına hizmet edebilen büyük antrepo ve rıhtımları bulunan limanlardır.

Limanlar; ticari, askeri, turizm, balıkçılık, sanayi, eşya transferi gibi birçok iş koluna hizmet verebilmektedir. Bu iş kolları daha çok limanın konumu, limana sahip olan devletin ekonomik ve sosyal durumu ile alakalı olarak gelişmektedir.

Limanların yer seçimlerinde birçok önemli etmen vardır. Tarihi süreç irdelendiğinde liman olarak kullanılan alanların genelde büyük yerleşme alanlarının içlerinde olduğu bilinmektedir. Yer seçiminin en önemli faktörü ulaşım ağının olması ve bu ağın limanın öngörülen hızını karşılayabilmesidir. Liman ulaşım ağ bağlantılarında demiryolu, karayolu ve tabii ki kıyı kenarında mevcut bulunan denizyolu ağı limanın potansiyelini karşılayabilen büyüklükte olmalıdır. Bu sebepten büyük liman yerleşimlerinde bazen bu ağ kıyı şeridini tamamen kaplamaktadır. Ayrıca limanlar rüzgârdan korunabilen ve derin sulara sahip alanlar olarak tercih edilmektedir.

Kıyı alanlarının liman olarak kullanımlarının başlıca sebebi olan deniz taşımacılığına imkân vermesi kıyı kentlerinde yenileme döngüsünü doğal bir yöntem ile tetiklemektedir. Limandan alınan hammaddenin cinsleri ve boyut özellikleri, hammaddeyi taşıyan makinelerin ebatları, gelen hammadde için kurulan sanayi ya da depolama alanları, deniz trafik yoğunluğu, ekolojik durum, ülkenin kalkınma hedefleri gibi bir çok etken kıyı kentlerin oluşumunu etkileyen unsurlardır. Bu değişkenlerden birinin ya da bir kaçının ilerleyen çağlarda değişmesi doğal olarak kentin bu değişime cevap verecek bir uygulamaya gitmesine sebep olacaktır. Bu da gösteriyor kıyı kentlerindeki yenilemeler çok hızlı ve çok kontrol edilen uygulamalar değillerdir.

Günümüzde teknolojinin daha da gelişmesi ile beraber, gemilerin daha büyük yapılabilmesi, konteyner taşımacılığının yaygınlaşması, mal taşıma kapasitesindeki artış ve taşıma sistemlerindeki değişiklikler sebebi ile eski limanlar gerilemiş ve uygulama dışı bırakılmıştır (Yerliyurt, 2008). Limanlar arası rekabet ortamı kullanılacak alanların daha da derin sularda kurulması ve ülke içi ağa daha rahat ulaşılacak alanlar bulunmasını zorunlu kılmıştır. Böylece kıyı alanlarında liman kültürü daha da yayılmış ve kıyı kentleri liman kültürü ile daha bütünleşik bir hal almıştır.

Turizm amacı ile kullanım

İlk çağlardan beri insanoğlunun değer verdiği ve yaşamsal fonksiyonlarını daha rahat bir şekilde gerçekleştirebildiği su ve suya yakın alanlarda birçok medeniyetler kurulmuştur. Kültür medeniyetleri diyebileceğimiz kıyı alanları zaman içerisinde üzerinde taşıdığı bu cazibe ile turizm açısından bir çekim alanı oluşturmuştur.

İnsanların kültürel hislerini tatmin, tarihi bilgilerinin somut hallerini görebilmek ve merak duygularını gidermek gibi amaçlar ile başka coğrafyalara yaptıkları geziler yörenin durumuna göre günü birlik ya da kısa süreli barınma ile tamamlanmaktadır. Kentlerde

gerçekleşen turizm aktiviteleri kültürel miras ve doğal güzellikler ile beraber; sağlık, spor, eğlence, dini nedenler, merak, araştırma gibi nedenlerden ötürü de oluşmaktadır.

Ülkemizde kıyı alanlarında gerçekleşen yoğun turizm aktivitelerinin gününbirlik ağırlıklı olmadığını ve bu sebepten konaklama tesislerinin kıyı alanlarında ya da kıyıya yakın alanlarda yoğun olarak yapıldığını görmekteyiz. Doğal güzellikler ve üzerinde taşıdığı kültürel mirasın çekim gücü ile turizm aktivitelerinde kıyı alanları her dönem rağbet gören alanlar olmuşlardır. Bununla beraber kıyı alanlarına deniz ulaşımı ile direkt temas kurulabilmesi tercih edilmesinde büyük avantaj sağlamaktadır.

Kıyı alanlarının turizm aktivitelerinde her dönem rağbet görmesi kentlerin değişim dinamiklerinin en önemlilerini oluşturmaktadırlar. Kültürel saygınlık ve ekonomik gelir açısından yöre halkına ve merkezi otoriteye katkı sağlayan kıyı alanlarında turizme hizmet amacı ile konutlar, rekreasyon alanları, festival ve toplanma alanları, eğlence ve dinlenme alanları, spor tesisleri, doğal yaşam alanları gibi alanlar kurulup düzenlenmektedir. Fakat ülkemizde bu planlama stratejileri bir bütün halinde ele alınmadan dönemsel olarak politik çıkarlar ile parça parça uygulanmaktadır. Bu sebep ile farklı dönemlerde parçalar halinde ve kentin yapısına hitap etmeden yapılan yıkım ve yapım çalışmaları kente zarar vermektedir. Bunların başlıca örneklerinden bir tanesi tez çalışmasının da kapsamında olan Haliç Tersaneler Bölgesidir.

Konut amacı ile kullanım

Eski dönemlerdeki medeniyetlerin birçoğu su ögesinin önemini bildikleri için deniz ve akarsu kıyılarında yer tutmuşlardır. Yaşama alanı olarak seçilen bu alanlarda arazilerin tarıma elverişliliği, hayvancılık gibi geçim kollarına uygunluk ve savunma açısından bölgenin olumlu yapısı göz önünde tutulmuştur. Olası savaş durumları da düşünülerek sahil şeridinden belli bir mesafe geri çekilerek barınma alanları kurulmuştur. Coğrafi konum itibarıyla sağladığı zenginlik açısından seçilen kıyı alanlarının güvenli bölgelerinde kurulan konut alanları nüfusun artması ile birlikte gelişmiş ve sanayinin gelişimi ile birlikte kıyı kısmında ikinci bir liman kenti kurulmuştur.

Ülkeler için her dönem önemini koruyan ve her gelişim döneminde direkt etkilenen bölgeler olan kıyı alanlarında yenilenme hızlı ve kontrol edilemeyen bir süreçte oluşmaktadır. Sanayi devriminden sonra deniz ticaretinin de önem kazanmasıyla daha da yoğunlaşan kıyı alanlarında doğal varlıklarda ve ekolojik döngüde tahribatlar oluşmaya başlamıştır. 21. Yüzyılda bilişim teknolojilerinin gelişimi ve sanayi alanlarının daha büyük alanlara ihtiyaç duyması sebebi ile kentlerden çekilmeler başlamıştır. Kıyı alanlarında boşalan bu alanlar kıyı kentleri arasında bir uygulama rekabetini ortaya çıkarmış ve yüksek rant yerleşme alanlarını etkisi altına almıştır. Bu dönemde kıyı alanlarında konut fiyatları çok yüksek miktarlara

gelmiş ve bu alanlarda konut sahibi olmak sosyal bir ayrıcalık olarak görülmeye başlanmıştır.

Sanayi ve depolama alanı olarak kullanım

Ticari ağların en büyük ihtiyacı olan ulaşım ağları tarihin her döneminde önemini korumuş ve kurulan medeniyetlerin gelişmesinde büyük rol üstlenmişlerdir. Bu bağlamda kara ile suyun birleştiği kıyı alanları deniz taşımacılığının önem kazanması ile aranan mekânlar olmuşlardır. Sanayi devrimi ile beraber büyük fabrikaların kurulması ve üretim miktarlarındaki artış hammadde ve üretilen mallar için taşımacılığı daha da önemli hale getirmişlerdir. Deniz taşıma araçlarının da gelişmesi ile beraber kıyı alanları üzerinden ticari ağlar geliştirilmiş ve bu alanlarda sanayi ve depolama alanları hızla kurulmuşlardır. Kıyı kentlerinde liman kentlerinin etraflarına kurulan sanayi ve depolama alanları liman kentlerinin genişlemesine sebep olmuşlardır. Böylece kıyı alanlarında oluşturulan sanayi ve depolama alanlarına hem hammadde temini hızlı bir şekilde alınabilirken aynı zamanda üretilen ürünler liman kentlerinden hızlı bir şekilde gönderilebilmiştir. Kıyı alanlarının sanayiciler için bir diğer avantajı üretim atıklarının bir filtreye gerek duyulmadan denize boşaltılmasıdır. Fakat bu deşarj işlemi kente ve doğal sisteme zarar verdiğiinden ilerleyen dönemlerde filtre sistemleri geliştirilmiş ve doğal çevreye zarar en az seviyeye indirilmeye çalışılmıştır.

Sanayi işletmecileri ve ülkeler tarafından yoğun bir ticari ağ olarak kullanılan kıyı alanlarında ekonomik sebepler neticesinde planlı yenileme projeleri yapılamamıştır. Bunun yerine dönem olarak kentte ekonomik açıdan hangi değişim zaruri ise bu şekilde yenileme uygulaması yapılmıştır. Doğal yenilenme sürecinin aktif olduğu bu bölgelerde doğal çevre ve ekolojik döngünün göz ardı edildiği durumlarda kentlerde tahribatlar meydana gelmiştir. Bu tahribatlar neticesinde kentteki doğal su akış yönlerinde değişimler, toprak kaymaları, bitki ve hayvan türlerinin yaşam döngülerinin bozulması sebepleri ile ekolojik çevre bozulmuştur.

Günümüzde ise bilgi toplumuna geçiş ile beraber sanayi ve depolama alanlarının kentlerden çekilmesi ve insanların kıyı alanı kullanımındaki tercih değişiklikleri neticesinde bu alanlarda endüstri yapıları kültürel miras olarak kalmıştır. Kalan bu sanayi ve depolama yapılarının bir kısmı yenilenerek kentle kazandırılmışken bir kısmı ise metruk bir vaziyette durmaktadır. Kıyı alanlarındaki arazi değerinin artması ve rant ortamının oluşması ile endüstri mirası yavaş yavaş yok edilmekte ve kıyı kentlerinin kimlikleri yok edilmektedir.

4.2. Sanayi Toplumundan Bilgi Topluma Geçiş

Sanayi Devrimi ile beraber 18. Yüzyılda başlayan ve sonrasında büyüyerek devam eden endüstriyel gelişme dönemseller dinamikler ile birlikte yön bulmuşlardır. Bu dönemde alınan yer seçim kararları sadece endüstriyel gelişim için devamlılık olmamakla beraber kentsel anlamda da büyük önem taşımaktadır. Bu yer seçim kararları zaman ile beraber kentin büyümesini ve değişimini yönlendirir duruma gelmişlerdir (Delice, 2012).

Endüstri devrimi ile beraber kıyı alanlarında tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş süreci başlamış ve toplumda meydana gelen yapısal değişimler yüzyıldan fazla bir süreçte oturmuş ve sanayi toplumu kurumsallaşmıştır (Aktan ve Tunç, 1998). 20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren günümüze kadar gelen ve devam eden dönemde ise dünya yeni bir değişim ile karşı karşıyadır. Bu değişim sürecinde teknolojinin gelişmesi ve bilişim teknolojilerindeki ilerleme ile sanayi toplumları yerini bilgi toplumlarına bırakmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde görülen bu değişim ilk olarak 2.dünya savaşı sonrası Japonya, ABD ve Avrupa ülkelerinde meydana gelmiştir. Bilgi teknolojilerinin giderek artan kullanımı sayesinde tarım, sanayi, eğitim ve sağlık gibi her alanda kullanılabilir hale gelmiştir. Böylece oluşan bilgi toplumlarında kısa zamanda verimlilik ve üretim miktarı artmıştır buna ek olarak merkezi yönetimler teknolojik gelişmeler için teşviklerde bulunmuşlardır. Bu geçiş süreci bilgi teknolojilerinin altyapısı sayesinde kısa sürede uluslararası düzeyde etki alanı oluşturmuştur.

Ağır sanayiye yapılan yatırımların, bilim araştırma ve teknoloji yatırımlarının yanında kar oranının düşük olması yönetim mercilerini bu alana çekmiştir. 1970 yıllarından sonra yaşanan politik ve ekonomik değişimler sebebi ile sanayileşme sürecini tamamlamış ülkeler bilgi toplumuna geçiş ile beraber sanayi eğiliminden arınma çabasına girmişlerdir. Üretim tekniklerinin değişmesi, değişen örgütlenme biçimleri büyük şirketlerin dahi rekabet ortamını zorlaştırmıştır. Bu dönemlerde birçok fabrika teknik yetersizliklerden dolayı kapanmış ve üretim yerleri daha ucuz iş gücü ve yakın hammadde sağlayan uzak doğu ülkelerine kaymıştır. Gelişmekte olan ülkelerde ise sanayi tesisleri kapanmamış fakat daha az maliyetli alanlara taşınmışlardır. Bu değişim döneminin küresel etkilerinin yanında kentsel anlamda da ciddi etkileri olmuştur. Kent merkezlerindeki ve kıyı alanlarındaki üretim tesisleri bu alanlardan çekilmiş ve kent dışındaki kırsal alanlara yerleşmişlerdir. Bu sebepten kentlerdeki nüfus kırsal alanlara kaymıştır ya da geride kalan işçiler işsiz kalmışlardır. Örnek olarak; İngiltere’de Londra, Liverpool ve Manchester de ki nüfus değişimi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Tabloda da görüldüğü üzere; Sanayi yapılarının kent dışlarına taşınması ile beraber Londra, Liverpool ve Manchester’in kentli nüfusu azalmıştır.

Çizelge 4.2. : Sanayi kentlerinde nüfus değişimi, İngiltere örneği (Couch, 2003)

Nüfus	Liverpool	Londra kent merk.	Manchester
1971	610.113	3.031.935	543.859
1981	510.300	2.496.800	449.200
1991	449.560	2.343.133	400.254

Sanayisini tamamlamış kentler 20. Yüzyılın sonlarında ekonomilerini yeniden yapılandırma sürecine girmiş ve bilgi toplumuna geçiş dönemi ile beraber kent mekânlarında ve kentlinin sosyal yapısında değişimler fark edilmiştir. Bu dönemle beraber artık sanayileşmenin gelişmişlik belirtisi olduğu fikri önemini kaybetmiştir. Özellikle Avrupa ülkelerinde sanayi sektöründe çalışan sayısında azalmalar olmuştur. İstihdamda düşüşün en fazla görüldüğü sanayi kolları teknolojinin en az etkisi olan kısımlardır.

4.2.1. Sanayi ve depolama alanlarının kıyı alanlardan çekilmesi

Kıyı alanlarında geçmişten günümüze liman fonksiyonu ve beraberinde oluşan sanayi ve depolama alanları kent unsurları ile bütünleşik bir hal almıştır. Fakat 20. Yüzyılın sonlarından itibaren teknolojik gelişim ile beraber sanayi yapılanmasındaki mekânsal ve işlevsel değişim sebebi ile bu yapılar ayrılmaya başlamıştır. Devam eden süreçlerde ise liman kentlerinin yeniden yapılanması ile beraber sanayi ve depolama alanları kıyılardan çekilmeye başlamıştır. Geri çekilme ile beraber kıyı kenetlerinde toplumsal, sosyal, kültürel ve mekânsal anlamda değişim süreci başlamıştır. Bununla beraber sanayi, depolama ve liman alt unsurlarının kıyı alanlarından çekilmesi ile beraber istihdama dayalı bir göç hareketi başlamıştır. Kıyı alanlarında kalan bu terkedilmiş alanlar da kentin merkezinde boş ve metruk halde kalmıştır.

Kıyı kentlerinde oluşan bu geri çekilme durumu kentlerin kıyı ile olan ilişkisini tekrardan gözden geçirmesi açısından önemli bir katkıya sebep olmuştur. Kıyı liman kentleri ve sanayiye bağlı depolama alanlarının küresel rekabete engel olarak yer edindiği kıyı alanlarından çekilmeleri kentlerin yeniden su ile ilişkilmesi için bir fırsat olmuştur. Bilgi toplumuna geçiş ile beraber insanların eğlenme ve dinlenme ihtiyaçları ön plana çıkmış ve bu değişimi ile beraber insanların kıyı alanlarına bakış açıları değişmiştir. Bununla beraber fonksiyonunu yitirmiş kıyı alanlarının insanlar tarafından yeni amaçlar için kullanılması kent ekonomisinin gelişmesi ve kent dışında kalan alanların kentlere doğru gelişmesine imkân vermiştir.

20. yüzyılın ilk yarısında başlayan ekonomik gelişme ile beraber insanların ikincil konut ihtiyacının da oluşması sebebi ile konut üretimine ağırlık verilmiştir. Fakat 1970'li yıllara

gelindiğinde sanayi sektöründen hizmet alanına geçiş ile beraber geleneksel ticari konsept krize sürüklenmiş ve beraberinde yeni ekonomik arayışlar geliştirilmiştir. Böylece konut üretimine yönelik stratejiler yerini kıyı alanları ve terkedilmiş sanayi alanlarının ekonomiyeye kazandırılması yönünde çalışmalara bırakmıştır. Merkezi ve yerel yönetimlerin ekonomik ve sosyal çevrenin gelişmesi çerçevesinde politikanın etkisi ile şekil alan yenileme stratejileri kıyı alanları için önemli bir fırsat olmuştur.

Tarihin her döneminde olduğu gibi kıyı alanları kentsel alanların yeniden organize olmasında önemli rol oynamış, toplumsal ve ekonomik ilişkilere bağlı büyük yenileme projelerinde bölgenin kimliğini yenileyecek potansiyeli üzerinde taşımıştır (Kılıç, 1999). Kıyı alanlarının bu potansiyeli; üzerinde bulundurduğu ulaşım güzergâhları, iş alanlarına olan yakınlığı, kıyı alanlarının kültürel değerleri, kara ile su ilişkisinin oluşturduğu doğal ekosistem, terk edilmiş geliştirilmeye açık sanayi ve depolama alanlarının cazibesi ile beraber yatırımcılar için dikkat çeken alanlar olmuştur.

Kıyı alanlarındaki yenileme projelerinde merkezi ve yerel yönetimlerin sorumluluk üstlenmesi ile beraber oluşturulan yenileme projeleri önemli bir araç olarak ortaya çıkmıştır. Bu alanlar kentsel yenileme yaklaşımları açısından ele alınarak; yenileme, onarma, yeniden işlev verme, yeniden yapma gibi müdahale biçimleri ile özgün kimliğini koruyan cazibeli alanlar olarak kente bağlanmaktadır. Aslında bu değişim kıyı alanlarında her dönem görülen bulunduğu döneme özgün değerlerini kaybetmeden entegre olması durumudur. Fakat teknolojik gelişim ile beraber kentlerdeki yapılaşmanın boyutu artınca kentsel yenileme süreçleri de bu doğrultuda uzun olmaktadır. Merkezi ve yerel yönetimlerin kontrolü olmadan bu uygulamalar çok uzun bir süreç alan ve ticari çıkarlar çerçevesinde özgünlüğü kaybolan alanlara dönüşebilmektedir.

Kıyı alanlarında kentsel yenileme için planlama stratejilerinin gerekliliğinin farkına olunması ile beraber 1970 yıllarında Amerika'da başlayan kıyı alanlarının yeniden düzenlenmesi daha sonraları Avrupa liman kentlerinde yaygın olarak uygulanmaya başlanmıştır. Kıyı alanlarının yeniden canlandırılması ve kent ile yeniden entegre olması amacı ile geliştirilen kentsel yenileme yaklaşımları ve planlama stratejileri uluslararası ve ulusal camialarda kabul görmüştür.

4.2.2. Kıyı alanlarında yenilemenin ortaya çıkışı ve gelişimi

İkinci dünya savaşının bitimi ve teknolojik gelişim ile beraber mekân kullanımlarındaki farklılaşmalar sebebi ile kentleri yeniden canlandırma fikri ilk olarak Batı Avrupa'da görülmüştür. Kentlerdeki kıyı alanlarını canlandırma olgusu ise 1970 yıllarında Kuzey Amerika'da görülmüş ve 1980 yıllarında Avrupa kıyı alanlarına yayılmıştır. Bu tarihlerden

günümüze kadar olan süreçte kentlerde yeniden canlandırma sorunu incelenmiş, uluslararası ve ulusal otoriteler tarafından benimsenmiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

Geçmiş dönemlerden günümüze kadar olan süreçte kıyı kentlerinde liman ve kentsel işlevler iç içe geçmiştir. Fakat 20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren birbirinden ayrışmaları söz konusu olmuştur. Meydana gelen bu ayrışmanın başlıca nedenleri;

- ✓ Bilim ve teknoloji alanında görülen değişimler
- ✓ Doğal olarak yada insan eli ile oluşan coğrafi değişiklikler
- ✓ Toplumlar da görülen Sosyo-ekonomik değişimler, olarak maddelenebilir.

Teknolojik değişimler sebebiyle liman kentlerinde denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi ve konteyner taşımacılığının yaygınlaşması görülmüştür. Böylece liman kentlerine ro-ro yükleme boşaltma teknikleri ile beraber büyük kargo faaliyetleri gerektiren değişimler gerekmiştir. Üretim tekniklerinin gelişimi ile daha büyük gemiler ile taşımacılık yapılması; liman kentlerinin daha derin sularda ve daha iyi iç ulaşım sunan alanlara taşınmasını gerekli kılmıştır. Denizcilik teknolojisinin gelişmesi ve limanların modern bir döneme girmesiyle beraber limanlar en başta neden oldukları kentleşmeden kopmak durumunda kalmışlardır (Hoyle ve Pinder, 1992).

Limanların kentlerden ayrışmasının ikinci sebebi ise coğrafi sebeplerdir. Teknolojik gelişimle beraber coğrafi düzenlemelerin insanlar tarafından yapılabilmesi ve modern büyük limanlar kurulabilmesi sayesinde liman ölçeklerinde büyük artışlar görülebilmektedir. Böylece limanlar rahatlıkla yeni yerler bulup oraları kendi yapısına göre şekillendirebilmişlerdir. Ayrışmanın üçüncü sebebi ise; liman kentlerinde görülen sosyo-ekonomik değişimler. 20. Yüzyıla beraber bilişim teknolojilerinin gelişimi ve bilgi toplumuna geçiş sosyo-ekonomik dengede de kendisini göstermiştir. İnsanların kıyı alanlarına bakış açısı değişmiş ve limanlar gerekli istihdamı sağlayamadığı için kırsal alanlara göçler başlamıştır.

Bu sebepler neticesinde kıyı alanlarındaki liman kentlerinin yer değiştirmesi ve sanayi-depolama alanlarının kırsal alanlara çekilmesi ortaya çıkmıştır. 1960 yıllarında görülen sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanması ile beraber bu alanlarda yeni bir değişim ve yenileme süreci başlamıştır. Liman ve limana dayalı alt işlevlerin kıyı alanlarından çekilmesi kentteki istihdamı da düşürmüş ve bu sebepten istihdama dayalı bir göç durumu ortaya çıkmıştır. Bu değişimler ve dinamikler sebebi ile kıyı kentleri boşaltılmış ve ıssız alanlar haline almışlardır.

Kıyı alanlarındaki kentlerde görülen bu çekilme geride bırakılan alanlar için yeniden değerlendirme fırsatını ortaya çıkardı. Ortaya çıkan bu fırsatlardan ilki, insanların kıyı alanlarında uzun zamandır unutulmuş eğlence ve dinlenme olanaklarını fark etmesidir. Bu

olanakların farkına varılması aynı zamanda çevreye duyarlı müdahale biçimlerinin temelini teşkil etmektedir. İkinci olarak ise, geride bırakılan bu alanların sağlayacağı ekonomi ve refah seviyesindeki artışın kıyı alanlarının gerisinde kalan alanlar için oluşturduğu fırsattır (Ergun, 2004). Böylece kıyı alanlarında oluşan bu boş alanlar uygun görülen en avantajlı alanlarda yeni fonksiyonlar yüklenerek kıyı kentleri arasında rekabet ortamının oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Dünya kentlerinde sanayisini tamamlamış olanlar 1960 yıllarında bilgi toplumuna geçiş ile beraber ekonomik büyüme dönemine girmiştir. 1960 yıllarında bu toplumlarda ikincik konut isteği ortaya çıkmış ve limanların taşınıp başka alanlarda büyümesi ile terkedilen kıyı alanlarında konut üretim süreci başlamıştır. Bu dönemde kıyı alanlarında kentsel toplu yenileme stratejisi üzerinde durulmamıştır. 1970 yıllarına gelindiğinde ise bu durum hızla değişmiş; ofislerde şekillenen yeni hizmet alanı sebebi ile geleneksel ekonomik aktiviteler krize sürüklenmeye başlamıştır. Bu sebepler ile teknolojik girdinin az olduğu ve ekonomik kalkınmayı başaramayan sanayi işletmelerinin kentlerden çekilmeleri ya da kırsal alanlara taşınmaları hızlanmıştır. Terkedilen kıyı cepheleri ve sanayi-depolama alanları bu dönemde ekonomik yenileme politikaları ile buluşmuşlardır. Sosyal ve ekonomik amaçlar merkezi ve yerel otoritelerin kıyı alanlarını yeniden canlandırmaya yönelik çalışmalarına başlamasına zemin hazırlamıştır (Holye ve Pinder, 1992).

Kıyı kentlerinin endüstri ve liman işlevlerinden arındırılması ile beraber, özel yatırımların eksikliği kentlerdeki ana ihtiyaçlardan biri olarak görüldü. Bu bölgelerde özel yatırımı cazip hale getirecek çalışmalar yapılmaya başlandı. Kentlerde özel yatırımların başlıca sebebi olarak görülen yerel otoritenin sınırlayıcı davranışı ve vergilerin yüksek düzeyde tutulmasına karşı önlemler alınmaya başlandı (Ergün, 2004).

Bu çerçevede Amerika'nın Baltimore kıyı kentinde başlayan yenileme projesi özel sektör ve kamunun ortak olarak başladığı bir projedir. Proje çerçevesinde yerel otorite özel sektör sahipleri ile toplum yararı arasında denge sağlamakla yükümlü olup mevcut alan için ulaşım ve altyapı hizmetlerini vermiştir. Avrupa'da da birçok örneği görülen kamu ve özel sektör ortaklığı sayesinde, terk edilmiş liman ve endüstriyel alanlarının yeniden ele alınması, yerel halkın yararlanabileceği bir dağıtım paylaşım sisteminin oluşturulması, katılımcıların çoğaltılması, finans ve planlamanın sağlanması gibi proje sorumluluğunu yürütmeyi başarmışlardır. Böylece her disiplinden katılımcıların projeye dâhil edilmesi ile beraber toplumun beğenisini kazanan yaklaşımların ortaya çıkması kaçınılmaz olmuştur. Böylece oluşturulan organizasyonlar neticesinde kentsel yenileme uygulamalarının sürdürülebilirliği ve tetikleyici bir örnek olması sağlanmıştır.

5. KENTSEL YENİLEMEDE KÜLTÜR ENDÜSTRİSİNİN ROLÜ VE KIYI ALANLARINDA GELİŞTİRİLEN PROJE ÖRNEKLERİ

5.1. Kültür Endüstrisinin Kentsel Yenileme Sürecindeki Rolü

5.1.1. Kültür endüstrisi kavramı

‘‘Kültür Endüstrisi’’ kavramını ilk olarak Frankfurt Okulundan Theodor W. Adorno ve Max Horkheimer tarafından 1947 yılında Amsterdam da yayınlanan ‘‘Aydınlanmanın Diyalektiği’’ kuramında kullanılmıştır. Kullanılma amacı ise, 19. Yüzyıl sonları ve 20. Yüzyıl başlarında Avrupa ve Amerika’ da yükselmeye başlayan eğlence endüstrisinin kültürel metalaşmasını vurgulamaktır. Frankfurt Okulunun söz konusu düşünürlerine göre, eğlence endüstrisinin yükselmesi sebebi ile kültürel ürünlerin standart hale gelmesi ve rasyonalizasyonu ortaya çıkmaktadır. Bu süreç ile birlikte üretilen kültürel ve sanatsal ürünlerin kapitalist birikim ve kâr elde etme amacı ile kitlelerin tüketimi için hazırlandığı vurgulanmıştır (Çağan, 2003). Adorno ve Horkheimer ‘‘Aydınlanmanın Diyalektiği’’ kuramlarında ele aldıkları ‘‘kültür endüstrisi’’ kavramını, bir kültür kuramından ziyade bir endüstri kuramı olarak geliştirmişlerdir. Kültür endüstrisinin kapitalist düzen içerisinde ekonomik çıkar amacı ile kullanımının toplumu tek boyutlu düşünce ve davranış biçimine ittiğini vurgulamışlardır.

Frankfurt Okulunun geliştirdiği kültür kuramı ve bundan doğan kültür endüstrisi eleştirisi, özünde ekonominin belirleyiciliğine bağlı bir kuram olsa da kültüre de önemli bir değer vermektedir. Bu algılayışa göre kültür, toplumsal bütünleşmenin yanı sıra çözülme ve değişime de eğilim gösteren tüm öğeleri kapsayıcı hacimli bir kavram olarak kabul görmektedir (Krogh, 1999). Bu bağlamda ortaya çıkarılan ‘‘kültür endüstrisi’’ kavramı doğrudan üretim sürecine değil, kültürel bir ürünün standardizasyonu ve dağıtım tekniklerinin rasyonelleşmesinin topluma vereceği zararı anlatmak amacı ile kullanılmıştır. Ülkemizde ise Endüstri mirasının, kültürel-mimari miras çerçevesinde değerlendirilmesi çok yeni bir konudur. İstanbul’daki endüstri mirasını kapsamlı olarak inceleyen yayın oldukça az ve sınırlıdır. Fakat İstanbul’daki Haliç Tersaneleri, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Gazhaneler, Un Fabrikaları, Tekel Fabrikaları, Baruthane, Darphane ve diğer sanayi yapıları 19. Yüzyılda tüm dünyada görülen sanayileşme sürecinin önemli örneklerindedir. (Köksal, 2005).

5.1.2. Kentsel yenileme projeleri üzerindeki etkileri

20. Yüzyılın başlarında ortaya çıkan ‘‘kültür endüstrisi’’ kavramı kültürel mirasın kapitalist düzen içerisinde ekonomik kâr odaklı kullanılmasının toplum açısından yıkıcı etkilerine karşı olarak ortaya çıkmıştır. Fakat kentsel yenileme projelerinde kültürel mirasın toplumdaki yadsınamaz önemi ele alındığında yöre halkının projelere katılımı ve kentin yenilenmesinde hızlandırıcı etkisi olduğu görülmüştür. Bu bağlamda ele alınan örnek projeler incelendiğinde kentsel yenileme bölgelerinde kültürel mirasın etkin olduğu noktaların belirlenmesi ve bu noktaların kentsel yenileme kavramına uygun şekilde yenilenmesinin kentsel yenileme projelerinde tetikleyici fonksiyonu olduğu ortaya çıkmıştır. Bazı örnekler aşağıda gösterilmiştir;

Chippendale, Sidney Paterson, 2015

Sidney, Avusturalya ülkesinin en eski yerleşim yerlerinden biri olarak ülke bütününde önemli bir yere sahiptir. Ülkenin ekonomi ve ticaret merkezi özelliğini koruyan Sidney kentinin Chippendale bölgesinde 2007 yıllarında planlamasına başlanan ve 2015 yılında başlanan kentsel yenileme projesinde ‘‘kültür endüstrisi’’ kavramının kentsel yenileme aşamalarındaki tetikleyici rolünü ortaya koymuştur.



Image | Carlton United Brewery, Photo Yinhui Zhou



Şekil 5.1. : Chippendale bölgesinde kentsel yenilemeyi tetikleyeceği düşünülen endüstri mirasının belirlenmesi ve Bira Fabrikası (Paterson, 2015).

Bölge sakinlerinin sanata olan eğilimleri terkedilmiş fabrikaların metal kapılarının üzerlerine yaptıkları grafiti ve çeşitli boyama çalışmalarından gözlemlenmiştir. Bu bağlamda gerçekleştirilmek istenen kentsel yenileme çalışmalarında kentteki endüstri mirasını tekrardan bölge halkı ile bütünleştirmenin bu sürece çok katkı sağlanacağı düşünülmüştür. Yerel yönetim ve merkezi yönetiminde katkısı ile oluşturulan bir kurul ile kentsel yenileme planları yapılmış ve ilk aşama olarak kentin önemli kültür endüstrilerinden bazılarını bölge halkının çeşitli sanat etkinliklerini yapabileceği ve ortaya koyduğu ürünleri tanıtılabileceği stüdyolara dönüştürmüşlerdir. Böylece bölgedeki kültür endüstrisi ve bölge halkını kentsel yenilemenin bir katılımcısı haline getirmiş ve bu şekilde bölge dışından da ilgi görebilen yatırımcıların dikkatini çekmişlerdir.



Image | Studio 12, Kensington Street, Chippendale



Image | Studio 10, Kensington Street, Chippendale



Image | UTS Architecture Exhibition 2011, Kensington Street | Photo Oliver Begg

Şekil 5.2. : Kensington Caddesi Stüdyoları (Paterson, 2015).

The Old Truman Brewery, Londra

Old Truman Brewery, Londra kentinin finans bölgesinin kuzeyinde yer alan Spitalfields bölgesinde yer alan ve içerisinde tarihi Truman Bira Fabrikasını bulunduran bir bölgedir. Bölge kimliğinde önemli yeri olan ve bölgeye yayılan Truman Bira Fabrikası Gürcü mimarisinin özelliklerini taşımaktadır. Fabrikanın etrafı ticari ve konut yerleşimleriyle

çevrilidir. Bölgede iki ana arter yol birbirlerine paralel olarak ilerler ve ara bağlantı yolları ile bölgenin ulaşım ağı ortaya çıkar.



The Old Truman Brewery



Şekil 5.3. : Old Truman Brewery bölgesinin kentsel yenileme bölgesi (Paterson, 2015).

Fabrika binası özel sektör girişimcileri tarafından kurulan Zeloof Partnership şirketi tarafından 1995 yılında satın alındı. Satın alma amaçları bölgenin Londra'daki önemini yeniden kazanmak, moda, müzik ve sanatı birleştiren bir odak noktası haline getirmek olarak belirlemişlerdir. Yatırımcılar “kentsel yenileme” kapsamında süreci tetikleyecek ve katılımcı kitlesini oluşturmak için organizasyon yapacak çekirdek bir kadro kurmuşlardır.

Yapılan yenileme kararlarında kent katılımcılarının da eğilimleri göz önünde bulundurularak odak noktaları belirlenmiştir. Belirlenen bu odak noktalarında kentsel yenileme çalışmalarına başlanıp projenin bölge halkı ile bütünleşmesi hedeflenmiştir. Yapılan yenileme çalışmaları bölge dışındaki yatırımcı ve kullanıcıların dikkatini çekmiş ve bu durum sürecin

hızlanmasını sağlamıştır. Brewery bölgesi şuan dükkânlar, galeriler, marketler, barlar ve restoranların yanı sıra küçük işletmelere de ev sahipliği yapan sanat ve medya merkezidir.



Shopfronts, Old Truman Brewery

Şekil 5.4. : Kent sakinlerinin katılımlarıyla gerçekleştirilen yerel yenileme projeleri (Paterson, 2015).

5.2. Kıyı Alanlarında Geliştirilen Kentsel Yenileme Örnekleri

Tez çalışmasının bu kısmında dünya üzerinde bulunan ve tarihi süreç içerisinde devamlılığını her dönemde koruyan kıyı alanlarındaki son zamanlarda gerçekleştirilen yenileme projeleri ele alınmıştır. Örnek projeler seçilirken alan çalışmasındaki coğrafi kriterler göz önünde bulundurularak liman kentinin yanında nehir boyunca uzayan ve sanayi-depolama alanlarını üzerinde barındıran daha kompakt alanlar seçilmiştir. Her bir proje konum özellikleri ve önemi, yenilemenin başlıca nedenleri, projenin kapsadığı alan ve organizasyon modeli olarak incelenip sonuç kısımları çıkarılmıştır.

5.2.1. İspanya Bilbao örneği

Konum özellikleri ve önemi

İspanya'nın Bask bölgesinde yer alan Bilbao kenti son zamanlarda ekonomik, kentsel ve politik anlamda pek çok ivme kat etmektedir. Endüstri devrimi ile beraber tersane, sanayi ve depolama alanlarının sembolü olan kent, kentsel yenileme stratejileri ile benzer coğrafi özellikte olan bölgeleri gerilerde bırakmıştır. Böylece taşıdığı kültürel mirasın potansiyelini değerlendirmiş ve kentsel yenileme çalışmaları uluslararası camia tarafından takip edilmiştir.



Şekil 5.5. : Bilbao kentinin konumu ve 2005 yılı bölgesel nüfus oranı (Plöger, 2015).

Konum olarak Biskay Körfezi'nin kıyısında olması sebebi ile İspanya'nın dışa açılan kapısı vazifesini gören bu liman kentinin geçmişi 13. yüzyıllara kadar gitmektedir. Bölgedeki uluslararası anlamda büyük hareketlilik 19. Yüzyılda Endüstri Devrimi'nin etkisiyle başlamıştır. Kentin konumu sayesinde körfez içlerinde gelişen ticari hareketlilik Nervion nehri boyunca devam etmiştir. Bu durum nehir kıyılarında sanayi ve depolama alanlarının oluşmasına imkân vermiştir. Bu gelişim ülkenin ekonomik hareketliliğini devam ettirmesini sağlamış ve bölgenin göç alan bir yer haline gelmesini sağlamıştır. İstihdamın artması ile beraber Nervion nehri kıyılarındaki mevcut yerleşim yerleri genişlemiş ve kıyı alanın arka kısmında kalan bölgelerde yeni yerleşim yerleri oluşmaya başlamıştır.



Şekil 5.6. : Biskay Körfezi ve Nervion Nehri etrafında oluşan yerleşim alanları (Plöger, 2015).

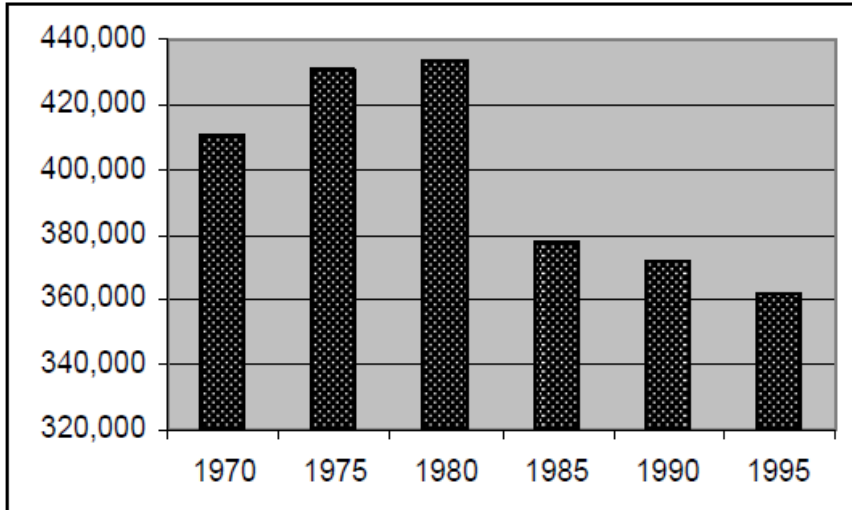
Günümüzde Bilbao denildiği zaman ilk akla Guggenheim Müzesi gelmektedir fakat Bask bölgesinde Nervion Nehri boyunca kademeli olarak uygulanan yenileme projesi kapsamında kıyı alanlarında birçok merkezi toplanma alanı sağlayacak kapasitede yapı bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; Bilbao Güzel Sanatlar Müzesi, Euskalduna Konser Salonu ve Konferans Merkezi, Abandolibarra Nehir Kompleksi ve bunlarla beraber Avrupa'nın en büyük gemi ve

depolama alanlarına sahip olan Bilbao Limanı'nın yenileme çalışmaları bölgede öne çıkan projeler arasındadır (Doğan, 2006).

Kentsel yenileme sebebi

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren özellikle teknolojinin gelişmesi ile beraber üretim teknikleri ve ticari faaliyetler farklı bir boyut kazanmıştır. Teknolojide gelinen dönemin gerekliliklerini sanayi yapılarında uygulamak için sanayi yapıları daha kompakt ve şehir merkezlerinden daha uzak bölgelerde konumlanmaya başlamıştır. Sanayi yapılarının konum değişikliği ve teknolojik gelişimi iş gücü ihtiyacını azaltmış ve eski liman kentlerinde istihdam problemleri oluşmaya başlamıştır. Bilbao kentindeki Biskay Körfezi boyunca konumlanan liman, sanayi yapıları ve depolama alanları kullanılamaz hale gelmiş ve atıl olarak kalan alanlar oluşmuştur.

Çizelge 5.1. : Bilbao kentinde 1970-1995 yılları arası nüfus yoğunluğu (Plöger, 2015).



Geride kalan sanayi yapıları ise teknolojik yetersizliklerinden dolayı piyasa hâkimiyetini kaybetmiş ve ekonomik sorunlarla uğraşmışlardır. Bu durumda kentte nüfus ve istihdam azalmış, kentte bulunan insanlar da zor şartlar altında kalan sanayi yapılarında çalışmaya devam etmişlerdir.

Liman, sanayi ve depolama alanlarının işlevlerini yitirmesi ile beraber kentte kalan insanlar bazı dönemlerde ağır çalışma şartları ve geçim sıkıntısı yaşadıklarını eylemler ile ifade etmişlerdir. Bu bağlamda özellikle 1990 yılında görülen işçi ayaklanması ses getiren önemli eylemlerden bir tanesidir. Kentsel özelliklerini iyice kaybeden Nervion Nehri kıyıları artık kent olma özelliklerini kaybetmek üzere olan ve ekonomik anlamda ciddi olumsuzluklar yaşanan kentler haline geldi.



Şekil 5.7. : Bilbao’da 1990 yılında görülen işçi eylemi (Plöger, 2015).

Bu süreçlerden sonra bölgede artık köklü bir değişimin gerekli olduğu fark edilmiştir. Bu değişimin teknolojiyi kullanmaktan geçtiği bilinci ile yöntem arama eğilimine başlanmıştır. Bir yandan ise özel şirketlerin telekomünikasyon, bilgi teknolojisi ve elektronik teknolojisi alanlarında bölgede gerekli yatırım programları yapmaya başlaması olumlu havanın esmesinde etkili olmuştur. Bu çerçevede açılan teknoloji parkları bu bölgeleri küresel dünyaya açmıştır (Doğan, 2006). Merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel sektör tarafından birçok yatırımın Kentsel Yenileme programı dâhilinde programlı şekilde yapılması yenilenmenin tutarlılığı açısından olumlu etki göstermiştir.

Proje alanı ve kapsamı

Kentsel yenilemeye sebep olan etmenler düşünüldüğünde yenileme Nervion Nehri kıyısı boyunca ele alındığı ve ilk etapta Bilbao bölgesinde aktif bir yatırım yapıldığı gözlemlenmektedir. Üzerinde bir ya da birkaç liman bulunduran Nehir kıyıları birbirleriyle her dönemde etkileşimde olan bir yıldız kümesini andırırlar. Bilgi toplumu döneminde de kentsel yenilenmenin gerekli olduğu bilinci ile projeler hazırlanmıştır. Bilbao bölgesi için geliştirilen projeler gruplandırılıp aşamalı olarak hayata geçirilmiştir. Bu projelerden bazılarını incelersek;

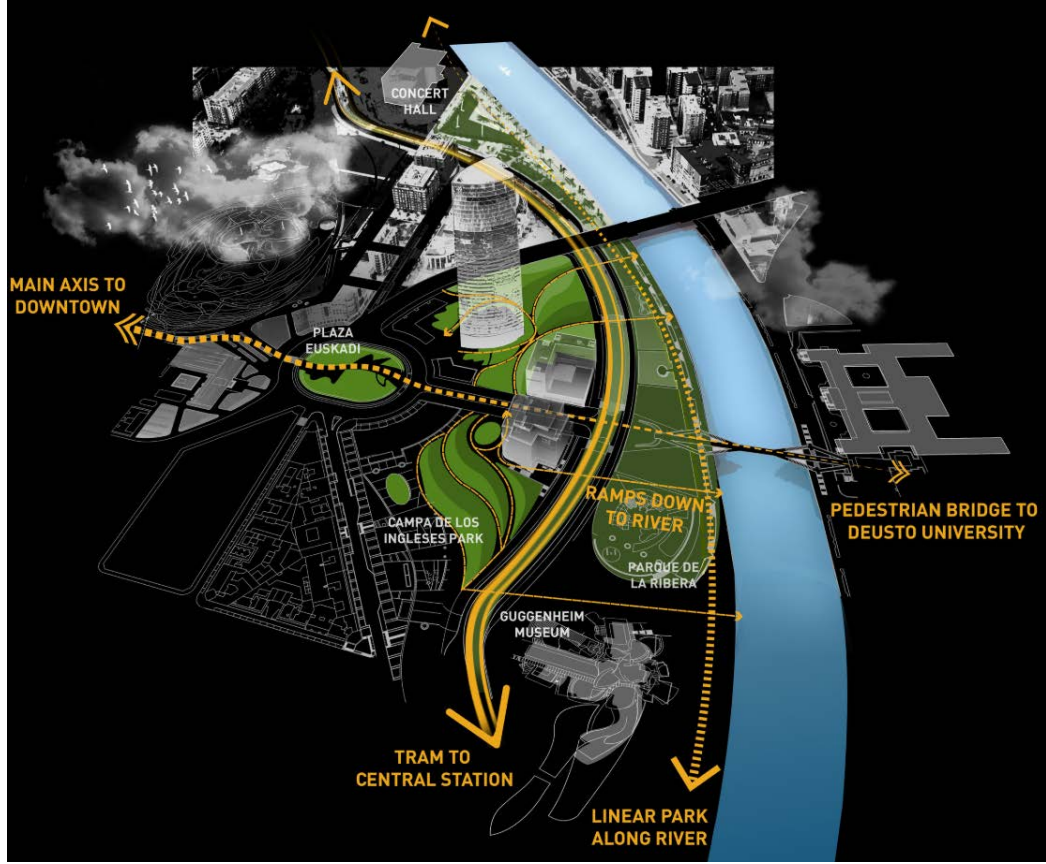
Abandoibarra Kentsel Yenileme Bölgesi

Bilbao bölgesinin en kıymetli projelerinden bir tanesi olan Abandoibarra kentsel yenileme programı bölgede teşvik amacıyla başlanmış ve içerisinde bölgeye yeni aktiviteler kazandıracak yapı grupları barındırmaktadır. Konum itibarıyla kıyı alanlarında yer alan ve kentsel yenileme potansiyeli olan bölgeler için başlangıç noktası sonraki bölgeyi şekillendirecek bir çıkış noktası vazifesindedir. Bu sebepten ilk olarak Biskay Nehrinin ıslah edilmesi ve kentin çevresel değerleri içerisinde tekrardan var olmasını sağlamak hedef alınmıştır.



Şekil 5.8. : Abandoibarra bölgesinin Kentsel Yenilemeden önceki durumu, 1996 (Url-8).

Biskay nehrinin ıslahından sonra bölgede hayata geçirilen çalışmalar arasında; Cesar Pell tarafından yapılan Master plan referans alınarak, 800 yeni konut, 74000 m²'lik ofis, Robert Stern tasarımı taşıyan Zubirate Ticaret ve Eğlence Merkezi, mimar Ricardo Legoretta tarafından yapılan Sheraton Oteli, Bask Üniversitesi Oditoryumu ve Deusto Üniversitesi Kütüphanesi yer alan projelerden başlıca olanlarıdır (Doğan, 2006).



Şekil 5.9. : Abandoibarra bölgesinin için hazırlanan Master Plan kararları (Url-9)

Yenilemeden önce hayli bakımsız ve kent kimliğini yitirmekte olan bölge için geliştirilen projeler kademeli olarak uygulanmaya başlanmıştır. Master plan programına bakıldığında kentsel merkez içerisinde 3/2'lik bir oranın bahçe ve yeşil alan olarak ayrıldığı görülmektedir. Kent merkezinde ayrılmış olan bu yeşil alanların başında 8400 m²'lik yüz ölçümü ile Ribera Parkı gelmektedir. Ribera Parkı Biskay nehri boyunca uzanmakta ve Guggenheim Müzesi'ni Eusalduna Konferans Merkezine bağlamaktadır.

Bölgede kentsel yenileme süresince ele alınan 348.500 m² alanın; 3/2' si yeşil alan olarak, 3/1' lik kısmı ise Master Plan çerçevesinde kullanım alanı olarak belirlenmiştir. Ayrılan 3/1' lik kısmın; 73,500 m² si konut alanı olarak, 13,000 m² si otel olarak ve 15,000 m²'si eğitim kurumlarına ayrılmıştır. Yenilemenin kademeli olarak gerçekleştiği Abandoibarra projesi toplumun ilgisini çekmiş ve katılımın hızla arttığı bir proje haline gelmiştir.



Şekil 5.10. : Kentsel Yenileme ile beraber Abandoibarra bölgesi, 2012 (Url-9)

Isozaki Atea Kentsel Yenileme Projesi

Tasarımı Arata Isozaki tarafından yapılan ve tasarımcısının ismini alan proje Uribirarte bölgesi için geliştirilmiştir. Bölge Nervion Nehri kıyısında oluşturulamaya çalışılan başka bir odak noktasıdır. Ensanche ve Ribera mahalleleri arasında kalan ve 13-14 metrelere kadar arazi kod farkı bulunan bölgede tasarlanacak yeni bölge ile beraber Uribirarte bölgesindeki eski ve kullanılamaz haldeki konutların onarım işleri de ele alınacaktır.



Şekil 5.11. : Uribirarte Bölgesi kentsel yenilemeden önceki durumu (Doğan, 2006)

Alan olarak 41.466 m2 olan bölge için geliştirilen projede, 82 metre yüksekliğinde 22 katlı iki plaza kulesi Ensanche bölgesine açılan giriş kapılarını andırmaktadır. Bu kulelerde bodrum katları da dâhil birinci kata kadar dükkânlar, yukarı katlarda ise birbirinden farklı ölçülere sahip konut birimleri yer almaktadır.



Şekil 5.12. : Bölgede Kentsel Yenileme ile beraber gözlemlenen durum, 2013 (Url-10).

Tasarımcısı tarafından ufak bir kıyı kenti olarak tasarlanan ve kentlinin buluşma noktası olarak odak noktaları oluşturulmaya çalışılan proje aynı zamanda Campo Volantin bölgesinin karşı tarafındaki bir meydan alanında yer alan 5 adet binayı da kapsamaktadır. Bu bina gruplarının da 4.000 m2' lik bir alan sinema ve restoran olarak, 36.000 m2 lik alan ise konut birimlerine ayrılmıştır. Proje dâhilinde 750 araçlık bir otopark inşası da planlanmaktadır.

Organizasyon modeli ve sonuç

Bilbao kentinde 1990 yıllarına gelindiğinde ekonomik dönüşüm ve kentsel yenileme hareketleri bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu fikrin ortaya çıkması ile beraber 1989 yılında kette "Forum Bilbao for Urban Regeneration" kongresi gerçekleşmiştir. Kentin yeniden canlanması ve gelecek günler için vizyon kaygısı nedeniyle Bask hükümeti talebi ile stratejik yenileme planları oluşturulmaya başlanmıştır. Bu projeler özel sektörün de desteklerini alarak uygulama hızı kazanmış ve katılımcı sayısı arttırılmıştır.

Hazırlanan kentsel yenileme çalışmaları ulaşım alternatifleri, sosyal aktivitelerin hayata geçirilmesi ve nehir kıyısında yeniden yapılaşma kararlarını içermektedir. Bu bağlamda Abandoibarra bölgesi sanat ve kültür odaklı karma yaşam alanlarını barındıran bölge olarak

planlanmıştır. Bilbao kentindeki belirli alanların projelerini yürütmek için ‘‘Bilbao Ria 2000’’ adlı firma kurulmuş ve bu bölgelerdeki kentsel yenilemelerden sorumlu tutulmuştur. Firmanın sorumlu olduğu bölgelerin başında; Abandoibarra, Ametzola, Barakaldo, Bilbao la Veieja ve Variante Sur bölgeleri gelmektedir.

Bilbao kenti; kıyılarındaki işlevsiz kalmış endüstri alanlarının kültür ağırlıklı karma işlevli alanlar haline dönüşmesi ile gün boyu yaşanabilir alanlara dönüşmüşlerdir. Nehir kenarı canlı bir kentsel mekâna, konut ve ticari yapılar ise günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek modern yapılar olarak yerlerini almışlardır. Bask bölgesinde önemli bir konumda olan Bilbao kenti kentsel yenileme projeleri ve bununla beraber kentsel donatıları sayesinde yeni bir imaja kavuşmuştur. Geçmişte sahip olduğu sanayi ve tersane imajını kent donatıları ve yeni yapılarında hissettirmiş ve modern yapısıyla kendi yeni imajını ortaya koymuştur.

Genel olarak bakıldığında Bilbao kentinde geçmişte yaşanan işsizlik, kentsel çöküş ve ekonomik problemler yerel yöneticileri yeniden yapılanma için stratejik plan hazırlamaya yöneltmiştir. Bu bağlamda hazırlanan projelerin en önemli prensipleri ise ekonomiyi yeniden canlandırmak ve uluslararası düzeyde kentin tanınmasını sağlamaktır. Böylece dünyaca ünlü mimarların bölgeye davet edilmesi ile birlikte hazırlanan projeler kentin tanınmasını sağlamış ve kentteki yatırımları teşvik ettirmiştir. Yapılan kentsel yenileme çalışmaları neticesinde istenilen sonuca ulaşılmış, kent özellikle turizm aktiviteleri sayesinde ekonomik açıdan gelişmiş ve yenilenmiş kent uluslararası platformda yeni bir imaj ile gözlemlenmiştir.

5.2.2. İngiltere Bristol örneği

Konum özellikleri ve önemi

Birleşik Krallık ülkelerinden İngiltere’nin ‘Güney-Batı’ bölgesinde yer alan Bristol şehri Avon nehri kıyısında yer alan ve şehrin kalbi olan kıyı alanların gelişimi ile kentsel kimliğini kurmuş bir şehirdir. Kentte bulunan Brigstowe köprüsünün ekonomik, kültürel ve sosyal açıdan önemi büyüktür. Brigstowe köprüsünün kent dokusu içerisinde korunması şehrin kimliği açısından önemlidir (Falk, 1993). Bristol kenti Avon nehri kıyılarında bulunan limanların tarihi 1000 yıl öncelerine dayanmaktadır. Deniz ulaşımı olarak çok iyi bir konumda olan kentte sanayi devrimi ile beraber deniz ticareti yoğun şekilde kullanılmış beraber sanayi ve depolama alanları kurulmuştur.

Kentsel Yenilemeye kapsamında incelenen Bristol Dokları Londra kentinin 115 mil güney batısında yer alan ve tarihi önemi olan bir bölgedir. Londra ve sahil kentlerine günü birlik ulaşılabilen bölge turizm açısından da önem taşımaktadır.



Şekil 5.13. : Bristol kentinin konumu (Url-11)

Kentsel yenileme sebebi

Bristol bölgesi kıyı alanlarında kurulan kentler gibi bulunduğu konumun avantajlarından yararlanan bir kent olmuştur. İnsanlığın ilk dönemlerinde insanlar suya ihtiyacı olması sebebi ile bu alanlarda yerleşime başlamış ve verimli topraklarda tarım faaliyetleri yapmışlardır. Deniz ulaşımının gelişmesi ile beraber liman kültürü ortaya çıkmış ve kent dokuları oluşmaya başlamıştır. Deniz yollarının ticaret ağı olarak kullanılması kıyı kentlerinin gelişmesinde ekili olmuştur. Sanayi devrimi ile beraber liman kültürünün daha da gelişmesi ve sanayiye dayalı hammadde depoları ve üretim tesisleri kıyı alanlarında kurulmaya başlanmıştır. Daha sonraları ise bilgi toplumuna geçiş ile beraber liman bölgeleri daha büyük alan bulabilecekleri bölgelerde konumlanmış ve sanayi bölgelerinde büyük oranda kent içlerindeki büyük arazilere çekilmişlerdir. Ortaya çıkan bu yeni kent dokusu teknolojinin gelişmesi ile beraber köhneleşmeye yer açmıştır.

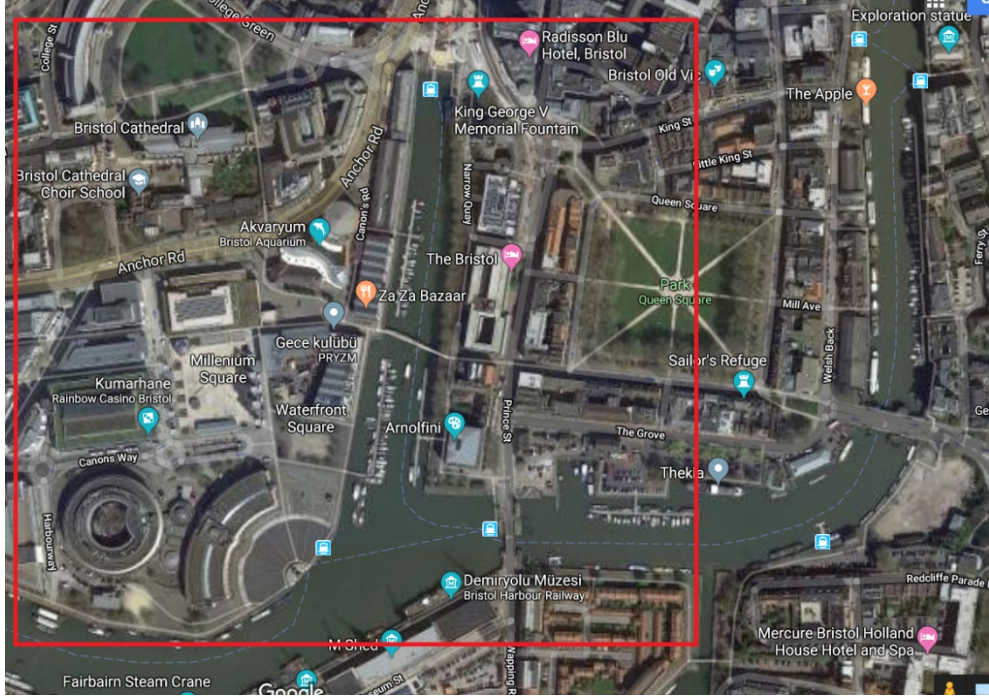
Bristol bölgesinde özellikle Watershed bölgesinde bulunan Antrepo binaları ve terkedilmiş ara üretim tesisleri kent kimliğini yitiren alanlar olarak ortaya çıkmışlardır. Toplumun ihtiyaçları çerçevesinde yeniden ele alınması gereken bu alanlarda 1974 yılında yapılan kentsel yenileme sadece kıyı alanlarındaki konut birimleri ile sınırlı kalmış ve kentin sorunlarına cevap verememiştir (Falk, 2003). Bu sebepten ele alınan bölgede yenileme stratejileri geliştiren ve yerel yönetim desteği alan özel firmalar aktif olarak rol almıştır.



Şekil 5.14. : Watershed bölgesinde bulunan metruk Sanayi binaları (Url-12)

Proje alanı ve kapsamı

Bristol kıyılarında yer alan Watershed mahallesindeki Antrepo binaları ve arka bölgesinde bulunan konut binaları için kent konseyi çalışmalara başlamıştır. Şehir konseylerinin aktif olarak rol aldığı İngiltere kentlerinde yapılacak yenileme çalışmaları ve kentle ilgili kararlar konsey onayından geçmesi gerekmektedir. Kent konseyinin yaptığı çalışma neticesinde mal ambarları için geliştirme ve yeni işlev verme kararları düşünülürken arka planda olan konut alanları için ise kamusal ve ticari binalar olarak kullanımları öngörüldü.



Şekil 5.15. : Watershed bölgesi konumu (Url-13)

Yaptığı ön çalışmalar ve araştırmalar neticesinde kentte buluna özel şirketlerin gelişim stratejileri araştırılarak katılım yenilemeye katılım teklifleri gönderildi. Böylece planlanan bölgede yenileme projesi kademeli olarak başladı.

Organizasyon modeli ve sonuç

Kent konseyi tarafından yenilenmesi planlanan kamusal ve ticari alanlarda mülkiyet hakkını elinde bulundurduğu Antrepolarla ilgili kiraya verme yetkisini kullanarak özel firmalara tekliflerde bulunmuştur. Bristol temelli bir girişim şirketi olan JT firmasının elinde bulundurduğu Bristol Sanat Merkezini geliştirmek istediğini tespit etti ve onları kendi önerilerine katarak Antrepo alanlarına projeye katılım şartıyla kiraya vermeyi teklif etti. Şehir konseyi tarafından organize edilen yenileme programında konsey tarafından 115.000

Dolar harcanmıştır (Falk, 1993). Proje bitiminde Antrepo binasının alt kısmı sergi alanlarına çevrilip JT firmasına 99 yıllığına kiraya verilmiştir.

Proje organizasyonunun programlı bir şekilde yapılması ve bu çerçevede, kentte bulunan özel firmaları ve konut sakinlerinin programa dâhil edilmesi projenin başarısı açısından bir dönüm noktası haline gelmiştir. Her katılımcının talepleri Kent konseyi tarafından incelenip projeye dâhil edilesi amaçlanmış ve yenileme programının kent ve kent dışı tanıtımları yapılarak proje başarısı için çalışılmıştır. Avon nehri kıyısında yer alan Bristol kenti; kent kıyılarında bulunan terkedilmiş ve kent kimliğini kaybeden alanların yeniden hayata nasıl geçirildiğini gösteren en iyi örneklerden biri olmuştur.



Şekil 5.16. : Watershed bölgesi Kentsel Yenilemeden sonra durumu (Url-14)



Şekil 5.17. : Watershed bölgesi Kentsel Yenilemeden sonra durumu 2 (Url-14).

5.2.3. Galler Cardiff örneği

Konum özellikleri ve önemi

Cardiff kenti Birleşik Krallığa bağlı Galler'in en büyük şehri ve 315.000 nüfusu ile başkent olma özelliğini taşımaktadır. Kent üzerinde körfez bulunduran ve tarihsel süreç içerisinde kültürel, ekonomik ve sosyal gelişimini kıyı alanlarının etkisi ile geliştiren bir kenttir.



Şekil 5.18. : Cardiff kentinin konumu (Url-15).

Kentsel yenileme sebebi

İngiltere'nin güney kısmında yer alan ve kömür ticaretinin yapıldığı en önemli bölgelerden olan Cardiff liman kenti; sanayi devrimi ile beraber ekonomik açıdan önemi artan bir kent olmuştur. Kıyı alanlarında oluşan sanayi ve depolama alanları ile beraber kentte istihdam artışı görülmüş ve buna bağlı olarak yeni yerleşim alanları oluşmuştur. Şehrin güney tarafındaki rıhtım bölgesi ve çevresi uluslararası bir ticaret ve endüstriyel üretim noktası olarak gelişmiştir. Bu gelişimin ülke ekonomisine katkısı bölgenin ticaret ağındaki önemini arttırmıştır.

20. yüzyıl başlarında Birinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkması ve sonrasında Bilgi Teknolojilerinin gelişimi kömür endüstrisinin gerilemesine sebep olmuştur. Teknolojinin daha da gelişmesi ile beraber deniz ticaretine talep azalmış ve liman kentleri önem kaybetmeye başlamışlardır. Cardiff kentindeki liman ve limana bağlı sanayi ve depolama alanlarında ekonomik krizler meydana gelmeye başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı ile beraber eski teknik üretim tesisleri ve kapasiteleri yetersiz kalmış ve bu alanlar işlevlerini yitirmişlerdir (Üskent, 2003).



Şekil 5.19. : 1970 yıllarına gelindiğinde liman kentinin çökmüş bir durumu (Url-16).

Cardiff kenti kıyılarında liman ve sanayi işlevini yitirmeye başlamasıyla endüstri tesisleri kapanmaya başlamışlardır. Bu sebep ile ekonomik sorunlar, işsizlik ve sosyal çatışmalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Asırlardır her dönem kültürel, ekonomik ve sosyal gelişimini dönemin gerekliliklerine göre yeniden yapılandıran tarihi bir kent olma özelliğini taşıyan Cardiff kenti gerileme dönemine girmiştir. 1970 yıllarına gelindiğinde ise liman ve çevre alanı endüstriyel bir çöplük haline geldi ve terk edildi.

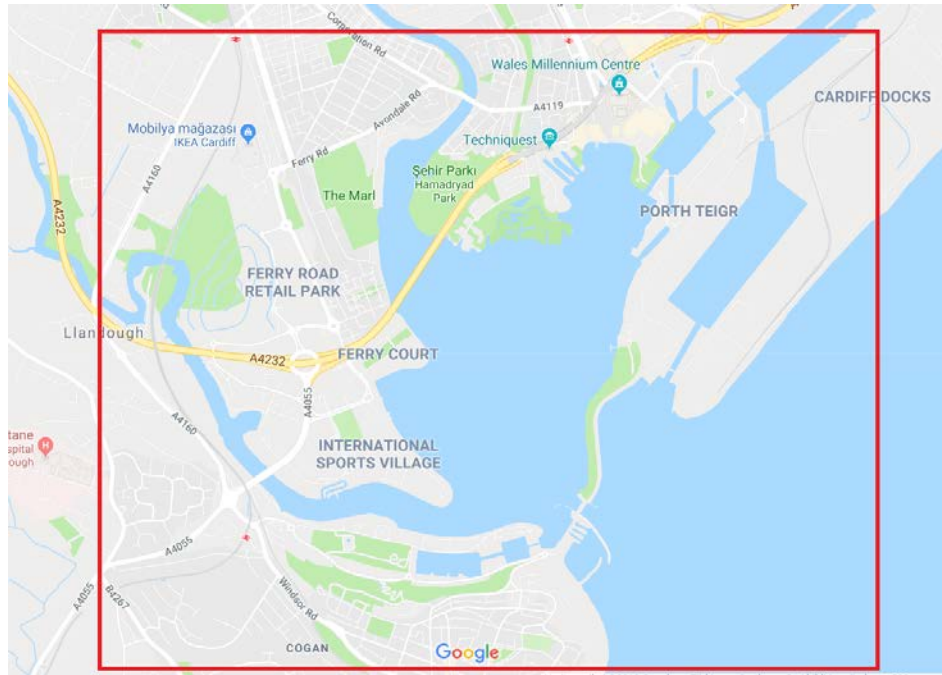
Merkezi yönetimin değişen dünya düzenini yakalamak ve çağın gerekliliğine göre kendisini geliştirmek amacıyla kentlerdeki terk edilmiş ve kentsel kimliğini kaybetmiş alanlar üzerinde çalışmalara başlamışlardır. Galler Kentsel Yenileme stratejisi olarak öncelikle Cardiff körfezi kıyısında yer alan başkentini yeniden dünyaya açılan kapı olarak dönüştürmek planlandı. Kültür endüstrisi olarak ülkenin en değerli kenti olan Cardiff bölgesinde başlayacak yenileme ivmesi ile ülkenin diğer bölgelerine örnek teşkil edecek bir program hedeflendi.



Şekil 5.20. : 2000' li yıllara gelindiğinde Liman kentinin durumu (Url-17).

Proje alanı ve kapsamı

Proje kapsamında merkezi yönetim tarafından Kentsel Yenileme İlkeleri oluşturuldu. Bu ilkelere sahip çıkarak gerekli planlamanın yapılması ve uygun katılımcılarla beraber projenin uygulamasına başlanılması hedeflendi.



Şekil 5.21. : Proje alanı çok kapsayıcı olan Cardiff Kentsel Yenileme alanı (Url-13).

Proje kapsamında amaçlar

- Cardiff kentini kıyı alanları ile yeniden bir araya getirmek
- Kentin altın çağındaki gibi Karma kullanımlı bir kent dokusunu yeniden tesis etmek ve bununla beraber yeni iş imkânları oluşturmak
- İnsan için yaşam, iş, eğlence ve dinlence alanları planlayarak daha kaliteli bir çevre oluşturmak
- Kentin kentsel yenileme alanında yenilikçi ve yapılan uygulamaların tanıtılacağı bir merkez şehir olarak tasarlamak
- Kente yapılacak yatırımlarda kalite ve tasarım estetiğini en iyi şekilde kullanmak

Geliştirilen Master Plan programı

Master plan programında alanın konut, ofis binaları, ticari satış alanları, eğlence ve dinlence alanları, sanayi alanları ve kültürel alanlar gibi bir arada çözülecek karma yaşam konsepti ele alınmıştır. Bu çerçevede geliştirilen projede tahmini yapılan toplam maliyet 2.4 milyar dolar olarak belirlenmiştir. Proje kapsamında özel sektör ve kamu kuruluşları 1:4 oranında katılım sağlamışlardır (Üskent, 2003). Arazi kullanımı geliştirilen yenileme stratejileri neticesinde 9 ayrı bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgeler;

Ferry Road Bölgesi: Konut birimleri, eğlence alanları, perakende satış alanları, sanayi bölgesi, ofis birimleri

Penarth Haven Bölgesi: Konut birimleri, eğlence alanları, perakende satış alanları, ofis birimleri

Inner Harbous: Konut birimleri, eğlence alanları, perakende satış alanları, ofis birimleri, açık alanlar

Tremorfa Fotesore Bölgesi: Konut birimleri, perakende satış alanları, sanayi alanları, ofis birimleri, açık alanlar

Ocean Park Bölgesi: Ofis birimleri, sanayi alanları

Butr Avenue Bölgesi: Konut birimleri, ofis birimleri

City Centre Fringe Bölgesi: Ofis birimleri

Dumballs Road: Sanayi alanları

Pengam Green: Eğlence alanları



Şekil 5.22. : Quenn Park ve Teigr Beach arasında kalan Port Teigr bölgesi Master Planı (Url-18).

Yapılan arazi gruplandırması ile beraber bu amaçların kademeli olarak uygulamaya geçmesi için hedefler belirlendi. Belirlenen ilk hedefler;

- Kenti kıyı alanı ile tekrardan birleştirmek ve rekreasyon alanlarına yoğunluk vermek,
- 372.000 m2 ofis alanı oluşturmak,
- 30.000 kişilik yeni iş imkânı oluşturmak,
- 6.000 yeni konut oluşturmak olarak gösterildi

Daha sonraları 1987 yılına gelindiğinde ise ana hedefler;

- Gelişme alanı olarak 1.100 hektar
- 30.000 yeni iş imkânı
- İkamet fonksiyonu olmayan 1.147.000 m2 alan
- Konut hedefi olarak 6.000 ev
- 2.4 milyar \$ kamu ve özel sektör yatırımı
- Turizmde ziyaretçi hedefi yılda 2 milyon kişi
- 54 hektar açık alan
- 55.8 km yeni yol yapımı

Belirlenen hedeflerin 2000 yılına gelindiğinde tahmini olarak şu şekilde gerçekleşti,

- ✓ 7 milyon \$ AB (Avrupa Birliği) yardımı

- ✓ 496 milyon \$ UK (Birleşik Krallık) hükümeti yardımı
- ✓ 1.14 milyar \$ Özel sektör yardımı (belirlenen hedefin %95' i)
- ✓ 16.750 kişilik iş imkânı (belirlenen hedefin %56' i)
- ✓ 4.800 adet konut (belirlenen hedefin %80' i)
- ✓ 695.000 m2 ikamet özelliği olmayan yapılar (belirlenen hedefin %61' i)
- ✓ 79 hektar açık alan uygulaması (belirlenen hedefin %146' sı)
- ✓ 42 km yol yapımı (belirlenen hedefin %75' i)

Körfez kıyısında gerçekleşen Yenileme projesinde master plan ve kararları bir bütünlük içerisinde oluşturulmuştur. Gerçekleştirilen bu tutarlı ve programlı yenileme stratejisi uygulandığında birbiri ile bütünlük arz eden yapılaşmalar görülebilmektedir. Cardiff Körfez başarısını 2 ana başlıkta incelemek mümkündür;

Fiziksel ve sosyal yapılanma

Cardiff Körfez kıyısı için tanımlanan projede 6000 adet konut, rekreasyon alanları, ulaşım ve alt yapı projeleri, kültürel alanlar ile bölge halkını oluşturulacak yeni iş ağlarına hazırlayacak eğitimlerle birlikte kente empoze etmek hedeflendi. Yenilemenin kentin fiziki ve sosyal yapılanmasında eşit ve birlikte devam etmesi için yenileme stratejileri özenli bir şekilde belirlenerek uygulandı.

Fiziki yenilemede öncelikle arazi sahipleri bir araya getirilerek mülkiyetlerin birleştirilmesi, satın alınması, bazı firmaların alandan taşınması, endüstriyel alanlardan kalan kirliliğin temizlenmesi gibi çalışmalar yapıldı. Bölgede arazi mülkiyeti olarak en fazla paya sahip olan Associated British Ports firması ile yatırım ortağı olan Grosvenor Waterside firması yaptıkları anlaşma ile birlikte körfez bölgesinde 650.000 m2 alanı yatırıma açmayı sağladılar. Böylece; NCM Kredi ve Sigorta (Hollanda), Nippon Electric Glass (Almanya-Japonya) ve Galler Sağlık Organizasyonu gibi büyük firmalar yeni merkez binalarını Körfez'e taşıyarak büyük iş olanaklarının oluşmasını sağladılar. Körfez kısmında inşa edilen ofis binaları İngiltere'nin mimarlık, gayrimenkul yatırım ve danışmanlık, medya ve hukuk firmalarında kiralanıp kullanılmaya başlandı. Eski endüstri binalarının onarım ve tadilatlarıyla beraber modern endüstri alanları oluşturularak kültür turizminin olumlu etkisi kullanılmış oldu. Kentin devamında ise alışveriş merkezleri, konut siteleri, cafeler, oteller, açık hava tiyatrosu ve ticaret parkları gibi alanlar oluşturuldu. Yapılan çalışmalar neticesinde kente yapılan yeni yollar ile beraber Körfez kısmı ile şehir merkezinin bağlantısının temelleri atılmış oldu.

Kent tanıtımı ve kampanya stratejisi

Kamu ve özel sektör ortaklığı ile kademeli olarak geliştirilen ve uygulanan yenileme projesinde tanıtım büyük önem arz etmekteydi. Tanıtım çalışmalarını yerinde yapılacağına daha etkili olacağı düşünülerek 1991 yılında Körfez de bir Ziyaretçi Merkez kurulmuştur. Yenileme kararlarının ortaya çıkmasından sonra projenin simgesi olarak ‘denizkızı’ figürü logo olarak belirlendi. Seçilen yeni logo ile beraber oluşturulan slogan yazıları tüm dokümanlara ve Cardiff ile ilgili olan broşürlere basıldı. Kent içerisinde yerel halkın ilgisini çekebilmek için açık hava konserleri, festivaller, sergiler ve yat yarışları düzenlenerek insanların kent yenileme uygulaması halindeyken bir buluşma noktası olarak kabul etmesini ve yapılan uygulamayı görüp onu benimsemesi hedeflendi. Bununla beraber kentteki yenileme çalışmaları her akşam yerel televizyonların haber programlarının arka planlarında yer alan görseller ile kent sakinlerine gösterildi.

Organizasyon modeli ve sonuç

Cardiff Körfezi yüzyıllardır bulunduğu bölgede ekonomik, kültürel ve sosyal açıdan önemini korumuş bir kent olmuştur. Bilgi teknolojisi dönemine geçiş ile beraber limanlarda daha gelişmiş teknolojilerin kullanılma gerekliliği ve arazi yetersizliği körfez kentlerinde liman kentlerinin taşınması veya kapanmasına sebep olmuştur. Buna bağlı olarak Sanayi ve depolama alanlarının da aynı sebeplerden kent dışına çekilmesi ile beraber Körfez kentleri terkedilmeye maruz kalmıştır.



Şekil 5.23. : Cardiff Körfezi Kentsel Yenilemeden sonraki durumu, 2004 (Url-18)



Şekil 5.24. : Cardiff Körfezi Kentsel Yenilemeden sonraki durumu 2, 2014 (Url-19)

Cardiff kentinin Körfez kısmında bozulmuş olan kent dokusunu canlandırmak ve yeniden Cardiff'i bir dünya kenti haline getirmek için Kentsel Yenileme projelerine başlanmıştır. Bu amaçların hayata geçirebilmek için kamu kuruluşları ile özel sektör arasında ortaklıklar kurulmuştur. Kamu kuruluşlarının projeye kattığı otorite sayesinde katılımcı örgütlenme yapısı oluşmuş ve kentteki çöküntü alanlarının özel sektör desteği ile kentin yenilenmesinde güvenli bir ortam oluşturmuştur. Kamu tarafından başlatılan yenilenme hareketinin fon ve kredi olanakları, çevre ve güvenlik faktörleri, gelişme kalitesi, zengin mimari, eğitilmiş-geç işgücü ve kentteki yapı kullanım çeşitliliği yatırımcıları Cardiff kentine çekmiştir. Böylece kentteki ekonomik ivme pozitif hale dönmüş ve proje büyüyerek devam etmiştir. Yapılan yenilenme stratejileri ve uygulama çalışmaları incelendiğinde fiziksel ve çevresel etmenler olarak yeniden ayağa kaldırılmaya çalışılan kentte yaşam kalitesi ve sosyal barışın yeniden sağlandığı görülmektedir.

5.2.1. Hollanda Rotterdam örneği

Konum özellikleri ve önemi

Hollanda'nın Randstad Bölgesi'nin önemli liman kentlerinden birisi olan Rotterdam Maas nehrinin etrafında konumlanmış tarihi bir kenttir. Sanayi devrimi ile beraber deniz taşımacılığının yaygınlaşması ve hammadde sevkiyatlarında liman kentlerinin daha da değerlendirilmesi Rotterdam kıyı alanlarında da hissedilmiştir. Bu hızlı gelişim ile beraber kıyı alanlarındaki limanların büyümesi ve sanayiye dayalı depolama alanlarının oluşması kent kimliğini büyük ölçüde dönüştürmüştür. Hollanda'nın deniz ticaretinde önemli ağılardan

birisi olan Rotterdam kıyıları ulusal ve uluslararası ekonomi ve kültürel gelişim anlamında öncü kentlerden birisi haline gelmiştir.



Şekil 5.25. : Rotterdam kenti konumu (Url-13)

Kentte ikinci dünya savaşından sonra büyük ölçekte yenileme çalışmaları başlamış ve bu çalışmalar neticesinde limanları Avrupa'nın en büyük limanı haline getirilmiştir (Tzonis, 1993). Özellikle Kop van Zuid bölgesi Maas nehrinin güney kısmında konumlanan ve kentin en hareketli liman bölgesidir.



Şekil 5.26. : Mass Nehri boyunca konumlanan Rotterdam kenti (Url-13)

Kentsel yenileme sebebi

Sanayi toplumu yerini Bilgi toplumuna bırakırken bu sürecin yansımaları özellikler kıyı boyunca yer alan kenetlerde görülmektedir. Bu etkileşime Maas nehri kıyısında konumlanan Rotterdam kenti de dâhil olup doğal bir yenilenmeye maruz kalmıştır. Bu hareket ile birlikte limanlar fonksiyonlarını kaybetmiş ya da büyük oranda çağın gerekliliklerine ayak uyduramayan yerer haline gelmişlerdir. Bununla beraber sanayi yapılarının kendilerini çağa göre geliştirme ve kıyı alanları yerine daha büyük arazilere çekilme ihtiyaçları kıyı alanlarının boşaltılmasına sebep olmuştur.



Şekil 5.27. : Rotterdam 2. Dünya Savaşından önceki durumu, 1930 (Url-20)



Şekil 5.28. : 2. Dünya savaşında büyük kısmı yıkılan Rotterdam kıyı kenti (Url-21)

Kent kıyılarındaki liman ve sanayi alanlarının şehir dışına çekilmesi ile bölge rıhtım fonksiyonunu kaybetmeye başlamıştır. Bu çekilmeye paralel olarak kentteki konut, ticari binalar, kamusal binalar, eğlence ve dinlenme alanları, yeşil alanlar ve kent merkezlerini çevreleyen yerleşim alanlarında kalkınma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İkinci dünya savaşının yıkıcı etkisi de Rotterdam kentinde kendini göstermiş ve 1940 yıllarında kentte onarma ve kalkınma hareketleri başlamıştır (Doğan, 2006).



Şekil 5.29. : Kentsel Yenileme çalışmalarını başlamadan önce kent durumu (Url-22)

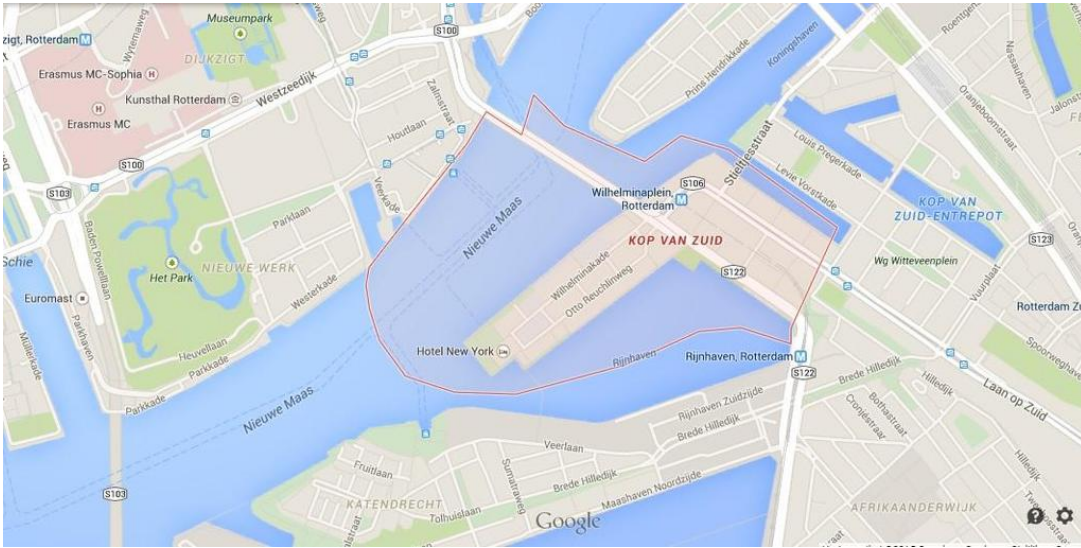


Şekil 5.30. : Kop Van Zuid bölgesinin Kentsel Yenilemeden önceki durumu (Url-22)

Rotterdam kentinin Maas nehri boyunca önemli yerleşim yerinden olan Kop van Zuid bölgesi için yapılan ilk yenileme önerisi 1978 yılında olmuştur. 1980'li yıllarda yapımına başlanan sosyal konutlar kent yönetimi ve eski liman bölgesinin yeniden planlanmasında önemli rol oynamışlardır. Şehir plancısı Teun Koolhas ile beraber kentsel planlamada tutarlı ve kademeli planlamalar yapılmıştır. Kentsel planlamanın amacı; liman kent dışına taşınıp kent merkezini genişletmek ve açılan alanlarda kent ihtiyacına göre yeni yapılaşma ve rekreasyon alanları oluşturmaktır. Şehir planlama ve mimaride yaşanabilir alanlar oluşturmak için bir araya getirilen Alman ve Hollandalı mimar, kent plancısı, yöneticiler, kullanıcılar ve teknik ekip ile birlikte kurul oluşturuldu. Kurulun amacı kentteki gelişimleri planlamak, uygulamak ve kontrol mekanizması oluşturarak tutarlı stratejiler geliştirmekten oluşmaktaydı.

Proje alanı ve kapsamı

Rotterdam bölgesinin yenilenme süreci için bir araya getirilen Kent Konseyi Maas nehri kıyısında bulunan Kop Van Zuid alanı için 1979 yıllarında konut gelişim planı hazırlandı. Bu plan baz alınarak konutlar 'eski güney' bölgesinde geliştirilmeye başlandı. 1987 yıllarına gelindiğinde ise Kent konseyi tarafından yeni bir plan üzerinde çalışılmaya başlandı.



Şekil 5.31. : Kop Van Zuid Gelişim Alanı (Url-23)

Bu çalışmalarında dönemin önemli bir planlama danışmanı olan Tein Koolhaas ile iş birliği halinde çalışıldı. Tein Koolhaas tarafından tasarlanan projede bölgenin gelişimim ve oluşturulacak yeni kimliğin sürdürülebilirliği açısından 3 ana alan belirlendi:

- Kentsel ölçekte planlama ve tasarım
- Kent içerisinde bulunacak Kamusal açık alanlar
- Kop Van Zuid bölgesinin gelişim planı

Kent için tasarlanan gelişim planı kapsamında; konut alanları, kamusal alanlara, ofis yapıları ve rekreasyon alanlarını içermektedir. Bununla beraber yeni metro istasyonu, köprü ve viyadükler proje içerisinde bulunan tamamlayıcı altyapı işleridir. Plan çerçevesinde limanda yer alan tarihi rıhtımlar, sanayi üretim yapıları ve depolama alanları korunup proje kapsamında kullanılabilir hale getirildi (Couch, 2003).



Şekil 5.32. : Kop Van Zuid için çalışılan master planlar (Url-22)



Şekil 5.33. : 1991 yılında geliştirilen Bestemmings Master planı (Url-22)

Kent konseyinin çalışmaları neticesinde 1991 yılında yeni bir arazi kullanım planı geliştirildi. Geliştirilen bu arazi kullanımı eyalet hükümeti tarafından kabul edildi ve resmi anlamda 1994 yıllarında krallık tarafından onaylandı. Bu planlama ile beraber hizmet sektörünün yaygınlaşması ve geleneksel endüstri işlevinin düşüşte olduğu kentlerin tümünde yankı oluşturdu (Couch, 2003). Projenin özellikle Mass nehri kıyısında bulunan Rotterdam

kenti için avantajlarını kullanmak isteyen Kent Konseyi merkezi hükümetten finans desteği talep etmesi ve akabinde özel firmalarla irtibata geçip girişimcileri Rotterdam için oluşturulacak kalkınma planına davet etmesi gerekmektedir.

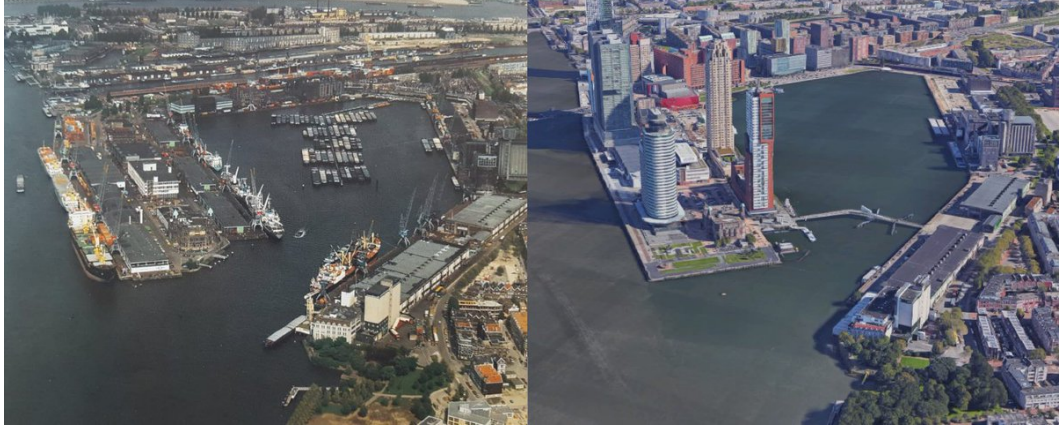
Rotterdam bölgesinde düşünülen kalkınma projesinin gerçekleşmesi için Kent Konseyi'nin iki ana problemi aşması gerekmektedir. Bunlardan birincisi şehir merkezinden ayrılmış olan Kop Van Zuid bölgesine geçişi gerçekleştirmek, ikincisi ise bölgesel imajı özel ticari yatırımlar için cazibeli bir hale getirmektir. Bağlantı geçişi için karşı tarafa geçilen bir taşıt köprüsü ve yeni bir yer altı tüp projesi önerildi. Çalışmalar neticesinde 'Erasmus Köprüsü' olarak 1992 yılında yapımına başlanan köprü 1996 yılında tamamlandı. İmalatı tamamlanan köprü; taşıt yolu, bisiklet yolu, tramvay ve otobüs hattı ve yaya yürüme yollarının tamamını üzerinde birleştirdi. Bununla beraber Kop Van Zuid bölgesine Rotterdam merkez istasyonu ve şehir merkezi ile bağlantılı metro istasyonu kurulumu yapıldı.



Şekil 5.34. : 1996 yılında yapımı tamamlanan Erasmus Köprüsü (Url-24)

Yapılan metro istasyonu Wilhelmenaplein bölgesinin gelişiminde önemli role sahip oldu. 150.000 m² alanda oluşturulan halka açık 'galeria' içerisinde; perakende satış, gümrük ofisleri, vergi ofisleri ve adalet mahkemeleri bulunmaktadır. Galeria binasının bitişiğinde ise 1500 kişilik Luxor tiyatrosu alanda kültürel fonksiyonu üstlenen bir projedir. Bloğun güney kısmında ise yeni oluşturulan Ichthus Hogeschool Rotterdam 2000 yıllarında açılışı yapıldı. Kurulan kolej bölgede sosyal bilimler, iletişim ve hukuk alanında eğitim vermek amacıyla kurulmuştur (Couch, 2003). Wilhelmenaplein bölgesinin batısında bulunan Wihemna Pier bölgesinin gelişimi yer alır. Önceleri Hollanda-Amerika yolcu hattının hareket noktası olan bölgedeki ilk yenileme çalışmaları 1993 yılında öncede merkez büro olarak çalışan bir yapının New York Oteli olarak yenilemeye girmesi olmuştur. Mevcut

yarım adanın uç kısmında yer alan tarihi bina kısa zamanda kent insanları ve kent ziyaretçileri tarafından popüler bir mekân haline geldi. Daha sonraları 1997 yıllarında Rotherdam oteli ve bitişiğine 40.000 me lik ünlü mimar Norman Foster'in tasarladığı Dünya Liman Merkezi 2000 yıllarında açılmıştır. Bu yıllarda yenileme programına dâhil edilen birçok proje bulunmaktadır.



Şekil 5.35. : 1990 ve 2017 yılları arası karşılaştırma resmi (Url-25)

Genel anlamda Kop Van Zuid bölgesi için tasarlanan master plan kademeli olarak uygulanmış olup bölgede kullanılmayan konut, liman, sanayi ve depolama alanlarının yerlerine ticari binalar yer almıştır. Geliştirilen master plan ilk zamanlarda bölgedeki eski yapılara gerektiği kadar önem vermedi fakat daha sonraları New York otelinin başarısı ile kültür turizminin etkisinin görülmesi bu tavrın değişmesine neden oldu. Proje bir bütün olarak bölgeyi çok kullanımlı bir alana sevk ederken oluşturulan yeni yapılarda kullanım olarak çeşitliliği üzerlerinde barındırmaktadır. Proje aynı zamanda dar gelirli ve yüksek gelirli grupların taleplerine göre ayrı ayrı mahallerde sosyal alanlar, süpermarketler ve diğer ihtiyaçları içerisinde barındırmaktadır.

Master Proje içerisinde yer alan projeler (Sayılar ile birlikte)

- 5300 adet konut
- 400.000 m2 yeni ofis alanı
- 35.000 m2 servis alanı
- 30.000 m2 eğitim alanı
- 30.000 m2 rekreasyon alanı
- 7.000 araç kapasiteli özel kullanımlı otopark alanı
- 1.300 araç kapasiteli kamuya açık otopark alanı

Ayrıca proje kapsamında yer alan; Wilhelmin Metro İstasyonu, Erasmus Köprüsü, Ichthus Koleji, Varkenoordse Viyadüğü, Luxor Tiyatrosu ve İlkokullar diğer önemli projelerdir.

Alanda uygulanan gelişim zonları ve önemli mimari projeler

Mass Nehri kıyısı boyunca konumlanan Rotherdam kentinin tarihi süreç içerisinde en yoğun şekilde kullanılan Kop Van Zuid bölgesi için hazırlanan master plan kademeli olarak uygulamaya geçirilmiştir. Bu kademeli plan çerçevesinde alan zonlara ayrılmış ve belirlenen bu zonlar için kültür turizmini ön planda tutacak projeler hazırlanmıştır. Bölgede uygulanan uzun vadeli yenileme programında belirlenen zonlar birbirleri arası bağlantıları da güçlü tutarak projenin başarısını arttırmıştır. Bu bölgelerde yer alan ünlü mimarlar tarafından geliştirilen projelerden bazıları;

Renzo Piano – KPN Telekom Genel Müdürlük Binası (20.000 m2, 1997-2000)

Renzo Piano tarafından tasarlanan KPN Telekom Şirketinin genel müdürlük binası bir merkez çekirdek ve iki kanat şeklinden oluşmaktadır. Yapının taşıyıcı çelik ayağı kentteki aktivitelerin tanıtımını yapan monokromik bir billboard ekrana sahiptir. 2000 m2 kapalı alana sahip ofis binası fonksiyonel ve gerektiğinde farklı işlevlere ev sahipliği yapacak tarzda planlanmıştır (Couch, 2003).



Şekil 5.36. : KPN Telekom Genel Müdürlük binası (Url-26)

Erich van Egeraat – InHolland Yüksek Okulu (19.945 m2, 1998-2000)

Yapıldığı çevredeki ritim dokusuna uyum sağlayan yapı cam ağırlıklı modern bir tasarımdır. Üslup olarak 19.yy ve 20.yy endüstriyel mimarlık ürünü olan yapı bölgenin tarihi kimliğine de gönderme yapmaktadır. Yapı malzeme, elektrik ve mekanik anlamda ileri

enformasyon ve iletişim teknolojileri ile donatılmıştır. Yapı iç mahallerinden kolayca bölünebilecek tarzda tasarlanmıştır.



Şekil 5.36. : Rotterdam InHolland Yüksek Okulu (Url-27)

Yapı bünyesinde; multimedya kütüphane, ders stüdyoları ve kantin birimleri ile beraber yönetim birimlerini de içermektedir. Yapının arka cephesi avlu tarzında tasarlanmıştır. 9 kattan oluşan yapı kütlelerinde ilk 3 katta kamusal alanlar, diğer katlarda ise sınıflar ve stüdyolar yer almaktadır. Güney cephesinde de bir atrium bulunan yapı kristalize yapısı ile bulunduğu alanda ilgileri üzerine çekmeyi başarmıştır.

Norman Foster – World Port Center (48.000 m², 1998-2001)

Maas Nehrinin kıyısında konumlanan World Port Center içerisinde Rotterdam Liman İşletmelerini barındırmaktadır. 32 katlı olan yapı ‘‘U’’ biçiminde tasarlanmış olup lobisindeki farklı yüksekliklere sahip camlı asansörleriyle iki kuleyi andırmaktadır. Ofis katlarında uygulanan bant pencereler iç mahallerde panoramik bir manzara oluşturmaktadır.

Ünlü mimar Norman Foster tarafından tasarlanan yapı Liman İşletmelerini modernize haline getiren ve ‘‘U’’ tipi olan plan şekli ile kentte gücü temsil eden dinamik bir görüntü oluşturmuştur. Yapının dinamik formu bölgeye hareketlilik getirmiş ve örnek teşkil eden modern bir yapı olarak bölgede yer almıştır.



Şekil 5.37. : World Port Center binası (Url-28)

Bolles&Wilson – Luxor Tiyatrosu (16.000 m2, 1998-2001)

Luxor Tiyatro binası iç alanlarında bulundurduğu iki adet fuayesi ve Maas Nehri manzaralı büyük restoran' ı ile kentteki sosyal yaşamı destekleyen ve kültür etkileşimine olanak sağlayan önemli bir yapı olarak tasarlanmıştır. Bölge sakinleri tarafından da benimsenen ve aktif olarak kullanılan yapı bölgeye hareketlilik kazandırmıştır.



Şekil 5.38. : Luxor Tiyatro binası (Url-29)

Yapının dış kabuğu kırmızı tonlarında tasarlanmıştır. 16.000 m2 kapalı alana sahip yapının akustik anlamda güçlü bir yalıtımı vardır. Kente kattığı sosyal hareketlilik ve kent dokusunda

oluşturduğu renk hareketi yenileme stratejisine pozitif etki olarak yansımıştır. Yapı kütlesi itibari ile dinamik ve modern bir görüntü sergilemektedir.

Fumi Hoshino – Parkhuismeesteren Karma Yaşam Kompleksi (8.000 m2, 2001-2003)

Bölgede yer alan bir Antrepo binasına yeniden işlev verilmesi ile oluşan Parkhuismeesteren iç kısımlarında mağazalar, restoranlar, ofisler ve konut alanları barındırmaktadır. İlk zamanlarda yıkımına karar verilen Antrepo binasının daha sonra Kent Konseyi tarafından yıkımının iptal edilmesi neticesinde özel bir firma ile ortak bir çalışma olarak yeniden değerlendirilmiştir. Kentin yenilenmesine kattığı pozitif etkiler kısa zamanda hissedilen yapının giriş katında mağazalar, 1. Ve 2. Katlarda ofis birimleri, 3. Katında ise konut birimleri ve teras bahçeleri yer almaktadır.



Şekil 5.39. : Parkhuismeesteren binası (Ur1-30)

Rem Koolhaas – De Rotterdam Ofis Binası (120.000 m2, 2002-2005)

Ünlü mimar Rem Koolhaas tarafından geliştirilen kompleks yapı; 240 yatak kapasiteli hotel, 260 konut, 4.000 m2 fitness alanı, 30.000 m2 ofis alanı, 3.500 m2 sinema, 1.500 m2 ticaret alanı ve 600 araç kapasiteli otopark alanından oluşmaktadır. Yapıya dışardan bakıldığında üç adet bağımsız kule gibi algılansa da alt kısımda baza şeklinde birbiri ile bağlantılıdır. Baza kısmı denilen giriş katında; hotel lobisi, ofisler, sinema restoranlar ve dükkânlar yer almaktadır.



Şekil 5.40. : De Rotterdam binası (Url-31)

Organizasyon modeli ve sonuç

Mass Nehri kıyılarında bulunan Kop Van Zuid bölgesi gibi önemli ve büyük bir alan için tasarlanan master planın uygulanması yerel yönetimin yanı sıra birçok özel firmanın katılımı ile gerçekleşmiştir. Organizasyon programının en önemli hamlesi yerel yönetim tarafından kurulan Kent Konseyi'dir. Bu konsey sayesinde katılımcılar çoğaltılmış ve planlı bir yenileme stratejisi geliştirilmiştir. Kent konseyinde bulunan birimler; kentsel tasarım ve mimariden sorumlu Rotterdam Şehir Planlama ve İskân Departmanı, İnşaat mühendisliği altyapısından sorumlu Rotterdam Devler İşleri Departmanı, arazi yönetimi ve finans yönetiminden sorumlu Rotterdam Şehir Geliştirme Kurumu, ulaşımdan sorumlu Rotterdam Ulaşım Kurumu, alanda yaşayan mahalle sakinleri ve iş yeri sahipleri, özel sektör firmaları ve Rotterdam Liman Yönetimi'dir. Ciddi katılımcı oranı ile oluşturulan Kent Konseyi sayesinde yenileme programı ve uygulaması kontrollü ve kademeli şekilde devam edebilmiştir.

Yapılan master plan çerçevesinde kademeli olarak gerçekleştirilen uygulamalar göz önüne alındığında özellikle projenin yoğunlaştığı Kop Van Zuid ve çevresinde büyük ölçüde uygulama yapıldığını görmekteyiz. Yenilemenin pozitif yanları ve kentin canlanmasında etkisi yadsınamaz büyüklüktedir. Fakat kentin tarihi kimliği ve kültürel birikimini daha aktif kullanmak, eski yapıları daha çok değerlendirip endüstri kültürünü yansıtmada konusunda projede eksik kısımlar görülmektedir. Uygulama aşamasında kademeli olarak gerçekleştirilen yenileme uygulamalarındaki en büyük avantaj bölgesel bütünlüğü oluşturmak için ortaya çıkan tutarlı uygulamalardır.

6. İSTANBUL HALIÇ BÖLGESİ VE GERİ ALANININ İNCELENMESİ

İstanbul kenti iki kıtayı birbirinden ayıran önemli boğaza sahip olmasıyla tarihin her döneminde medeniyetler tarafından ilgi çeken ve değerli bir kent kimliğine sahip olmuştur. Büyük medeniyetlerden sayılan Roma İmparatorluğu, Doğu Roma İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerde başkent olan ve yönetimin idare edildiği İstanbul kenti kültürel miras açısından da oldukça zengindir. İstanbul kentinde varlığını sürdüren medeniyetlerin genellikle Haliç su yolu çevresinde konumlandığını ve yaşam fonksiyonlarını bu bölgede devam ettirdiklerini düşündüğümüzde bölgedeki kültürel mirasın birçok medeniyete ışık tuttuğunu anlayabiliriz. Tez kapsamında incelenen kıyı alanlarındaki Sanayi ve Depolama alanları irdelendiğinde Haliç Bölgesinin de bu değerli alanlardan biri olduğu gözlemlenmiştir. Çalışma alanı olarak seçilen Haliç Bölgesinin kültürel zenginliği çalışmamızı tetikleyen etkenlerden olmuştur.

6.1. Haliç Bölgesi Konumu ve Çevre İle İlişkisi

Asya ile Avrupa kıtasını deniz yolu ile birbirine bağlayan İstanbul Metropoliten şehri tarihin her döneminde milletler için önemini korumuştur. Kentin içerisinde bulunan İstanbul Boğazı kenti ikiye bölerek Karadeniz'i Marmara Denizi ile birleştirmektedir. İstanbul kentinin doğal sınırlarını tanımlayacak olursak; kuzey kısmında Karadeniz, güney kısmında Marmara Denizi, doğu kısmında Kocaeli Sıradağları, batı kısmında ise Ergene Havzasının su ayırım çizgisi bölge sınırlarını tanımlamaktadır (Şekil 6.1.)



Şekil 6.1. : Marmara boğazında Haliç su yolunun konumu (Url-13)



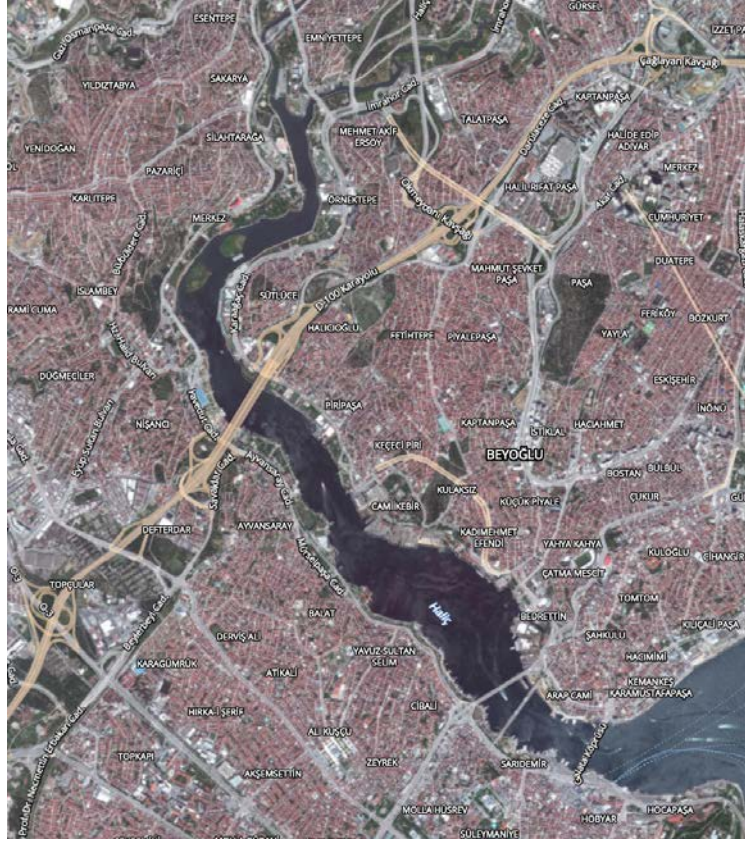
Şekil 6.2. : Haliç suyolu (Url-32)

İstanbul kentinin içerisinde bulunan ve çalışma konusu olan Haliç Bölgesi ise; İstanbul Boğazının güney kısımlarında Marmara denizine açılan bölgenin batı kısmında yer alan ve tarihi yarım ada olarak nitelendirilen bölgenin oluşmasını sağlayan önemli bir körfezdir. (Yerliyurt, 2008). Haliç kıyıları Kuzeydoğuda; Beyoğlu ilçesi sınırları içerisinde kalan Karaköy, Kasımpaşa, Söğütözü mahallelerini, Güneydoğuda ise Fatih ilçesine bağlı Sirkeci, Eminönü, Balat, Fener, Ayvansaray mahalleleri ve Eyüp ilçelerini birbirinden ayırmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde Haliç Kıyıları; ulaşım, doğal güzellik, stratejik konum ve kent ilişkileri açısından önemli bir fonksiyonu olduğundan çevresindeki ilçe ve mahallelerin gelişmesini ve her dönemde dönüşmesini tetiklemiştir.

6.1.2. Doğal yapısı

İstanbul kenti konum itibari ile Çatalca ve Kocaeli Yarımadaı üzerinde yer almaktadır. Kentin yayıldığı alanın %74,4'ü platolar, %16,1'i alçak dağ tepeleri, %9,5'i ovalar ile kaplıdır. Kentteki önemli yükseltiler incelendiğinde ise; Avrupa yakasında, Istranca Dağlarının 325m geçmeyen yükseklikleri ile Anadolu yakasında, Kocaeli Sıradağlarının uzantısı olan 537m geçmeyen Kayış dağı, 268m yükseklikte olan Büyük Çamlıca Tepesi ile daha alçak olan Küçük Çamlıca Tepesi ve Beykoz bölgesinde yer alan 201m yüksekliğindeki Yuşa tepesidir (Doğan, 2006).

Kentlerdeki arazi topografyası ile yerleşim düzenleri genel olarak birbirleri ile ilişki içerisinde. Bir bölgedeki yüksekliklerin fazla ya da az oluşu; yapıların oturma biçimi, ulaşım ağları, yapılaşma yoğunlukları ile beraber kent silüetinin genel hatlarını belirler. Çalışma alanı olan Haliç bölgesinde de bölgenin topografik yapısı bölgenin silüetinin şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.



Şekil 6.3. : Haliç bölgesi uydudan görünüm, 2018 (Url-13)

Haliç bölgesi ise; İstanbul boğasına paralel uzanan tepe, yamaç ve vadilerden oluşan bir topografyaya sahip doğal bir oluşumdur. Kıyı alanlarında dönemsel olarak az sayılabilecek miktarda dönemsel ihtiyaçlara göre dolgu alanları ya da toprak alımları yapılmıştır. Fakat bu müdahaleler bölgenin doğal düzenine zarar vermeyecek ölçekte çalışmalarlardır. Alibeyköy (Kidaros) deresi ile Kâğıthane (Barbisos) derelerinin birleşmesi ve İstanbul boğazına akması ile oluşan doğal bir su yolu olan Haliç Suyolu' nun uzunluğu 7,5 km civarındadır. Suyolu' nun genişliği Eyüp bölgesinde 200 m, Kasımpaşa-Cibali arası 700m derinliği ise Eyüp bölgesinde 1-5 metre, Azapkapı-Unkapanı arasında 40 metre, Karaköy-Eminönü arası ise 60 metre civarındadır (Yerliyurt, 2008).

Haliç bölgesinin yamaç kısımlarına bakıldığında; kuzey bölgesinde 50-100 metre, güneyindeki Tarihi Yarımada bölgesinde ise 40-50 metre yüksekliğinde tepeler yer almaktadır. Topografya incelendiğinde Topkapı Sarayı ile Ayasofya'nın yer aldığı bölgede 40 metre, Süleymaniye-Beyazıt bölgesinde 50-60 metre, Edirne kapı ve Fatih camii bölgesinde 60 metre, Eyüp ile Kasımpaşa bölgelerinde 100-110 metre, Galata bölgesinde ise 70 metredir (Yüçetürk, 2000). Haliç bölgesindeki topografik durum kıyı alanı ve arkadaki alanların silüetini oluşturan ve yerleşim düzenine yön veren önemli bir etkidir.

6.1.3. Ulaşım ağı üzerindeki önemi

Ulaşım ağı açısından İstanbul kentinin Haliç bölgesi konum ve doğal yapısı sebebi ile tarihin her döneminde önemini koruyan önemli ulaşım ağlarını üzerinde barındırmıştır. Bu bölümde ulaşım ağları denizyolu, karayolu ve son dönemlerde gelişen raylı sistemler olarak irdelenip ele alınmıştır.

Haliç Bölgesinde Denizyolu Ulaşımı;

Kent ölçeğinde incelediğimizde; Karadeniz'e deniz üzerinden ulaşımında tek yol olan Çanakkale ve İstanbul boğazları tarihi dönemlerde önemini koruyan ve aktif olarak kullanılan deniz yolları olmuşlardır. Deniz taşımacılığı için çok önemli olan boğazlarda taşımacılığın oluşturacağı yoğunluk ise belirli kotalar getirilerek kontrol edilmektedir. Bununla beraber İstanbul kentini ikiye ayıran İstanbul Boğazı Avrupa ve Anadolu yakaları arası deniz taşımacılığında aktif olarak kullanılan bir güzergâhtır.

Haliç ve Boğazlarda bulunan doğal limanlar İstanbul kentine 19. Yüzyıla kadar hizmet veren önemli noktalar olmuşlardır. Sonraki dönemlerde ise Sanayi Devrimi ile beraber teknolojinin gelişmesi ve üretim kapasitelerinin artması ile kenttin dışında daha büyük limanlar kurulmuştur. Fakat İstanbul'un nüfusunun artmasıyla beraber Boğaz ve Haliç kıyıları yolcu taşıma vasıtaları ile yoğun olarak kullanılmıştır (Şekil 6.4.).



Şekil 6.4. : Haliç denizyolu ulaşım ağı (Url-33)

Her ne kadar Karayolu ulaşımı İstanbul kentinde yoğun olarak kullanılsa da Avrupa ve Anadolu yakası arasındaki bağlantıda Denizyolu ulaşımı önemli bir değere sahiptir. Günümüzde şehir içi deniz ulaşımında şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve yoğun olarak kullanılan deniz dolmuş motorları kullanılmaktadır. Haliç bölgesinde denizden ulaşım incelendiğinde en öne çıkan noktalar; Eminönü, Balat, Fener, Ayvansaray, Eyüp, Söğütözü, Kasımpaşa ve Karaköy vapur ve motor iskeleleridir. Bu noktalardan en öne çıkanlar ise Karaköy ve Eminönü iskeleleridir. Bu iskelelerin en önemli özelliği diğer taşıma hizmetleriyle daha fazla uyum içinde çalışan transfer merkezi olma özellikleridir.

Haliç Bölgesinde Karayolu Ulaşımı;

İstanbul kenti yaya ulaşımına göre planlanan ve 19. Yüzyılın başlarına kadar bu ulaşım şekline göre gelişen bir dokuya sahiptir. Bu döneme kadar Boğaz ve Haliç kıyılarından deniz ulaşımı kayıklar ile sağlanmaktadır. Daha sonraları ise Osmanlı İmparatorluğunun Batı devletleri ile gelişen ilişkileriyle beraber araçlı ulaşım benimsenmeye başlanmış ve İstanbul kentinin ulaşım dokusunu değiştirmeye başlamıştır. Dönemin önemli mimarlarından Prost tarafından 1936 yılında araçlı ulaşımına göre ilk nazım imar planı hazırlanmıştır. Bu dönemde yapılan ulaşım yatırımları bazı bölgelerde tarihi dokuların bozulmasına sebep olmuştur. Yapımına 1970 yılında başlanan ve 3 yılda imalatı tamamlanan 15 Temmuz Şehitler Köprüsü (eski adı ile Boğaziçi Köprüsü) ile beraber Avrupa ve Anadolu yakalarının birbirleriyle ulaşım ilişkileri pekişmiş ve araç ulaşım ağlarının geliştirme adına önemli çalışmalara başlanmıştır. Yeni köprü İstanbul kentinin Kuzey yönünde gelişmesini tetikleyerek genel kent dokusunda dönüşüme yön vermiştir.

1980'li yıllardan sonraya bakıldığında ise Sirkeci, Sarayburnu, Yenikapı ve Yedikule önlerine yapılan sahil yolu ile yeni ulaşım ağları açılmış, Haliç kıyıları ve Boğaziçi kıyılarına yeni kazıklı yollar yapılmış ve yolların işletiminde tek yön uygulaması benimsenmiştir. Yapımına 1986 yılında başlanan Fatih Sultan Mehmet köprüsünün 1988 yılında tamamlanması ile beraber kentin kuzeye doğru gelişmesi devam etmiştir. 1990 yıllarına gelindiğinde ise toplu taşımanın temel prensibi olan aynı zamanda daha fazla insan taşıma anlayışı benimsenmiş ve toplu taşıma gelişimine ağırlık verilmiştir. Bu gelişimler ile beraber kent içi otobüs taşımacılığı sektörü oluşmuştur.

Karayolu ulaşımında Haliç bölgesinde yerleşim ve gelişimi etkileyen en önemli öğeler köprülerdir. Boğazda bulunan köprülerin aksine Haliç de bulunan köprülerin tarihi 19. Yüzyıl başlarına kadar uzanmaktadır. Bu tarihlerde dönemsel ihtiyaçlara göre Haliç üzerinde köprüler inşa edilmiştir. Bu köprüler yaya, at arabaları ve daha sonra gelişen araçlı ulaşım ve metro ağlarıyla yenilenmiş ve geliştirilmiştir (Şekil 6.5.).



Şekil 6.5. : Haliç bölgesi yeni köprüler (Url-34)

Günümüzde Haliç üzerinde beş adet köprü aktif olarak çalışmaktadır. Bu köprülerden bir tanesi metro hattı için kullanılan köprüdür. Bu köprülerden ilki Eminönü ile Karaköy kıyılarını birbirleri ile bağlayan Galata köprüsüdür. Galata köprüsü eski adı ile Cısr-i Cedit köprüsü, 1845 yılında Sultan I. Abdülmecit'in annesi Valide Sultan tarafından ahşap olarak inşa ettirilmiştir. Bu köprü zamanla ihtiyaçlara göre malzeme olarak değiştirilmiştir. Bu gün mevcut olan köprü ise çelik sistem olarak 1992 yılında yapılmış olup, 470 metre uzunluk ve 80 metre eniyle dünyanın ikinci en geniş köprüsüdür. Daha önce bu köprüün yerinde olan ve yeni köprü yapımında yanarak hasar gören köprü ise Balat ve Hasköy arasına yenilenerek kurulmuştur.

Haliç üzerindeki üçüncü köprü olan Unkapanı köprüsü ise 1912 yılında yapılmış ve 1936 yılında çıkan bir fırtınada zarar görüp parçalandığı için 1940 yılında yenilenmiştir. Bu köprü Unkapanı ile Azapkapı'yı birbirlerine bağlamaktadır. Dördüncü köprü ise 1974'de açılan Ayvansaray ile Haliçioğlunu birbirlerine bağlayan ve E-5 Karayoluna hizmet veren Haliç köprüsüdür. Haliç üzerinde bulunan beşinci köprü ise metro ağının gelişmesiyle beraber 2014 yılında açılan Haliç Metro Köprüsüdür. Açılışı yapılan köprü üzerinden Yenikapı-Hacıosman güzergahında hizmet veren metro araçları çalışmaktadır. Ayrıca 2007 yılında İstanbulluların hayatına giren Metrobüs şehirdeki kara ulaşım ağına farklı bir yön verdi. 2008 yılında Zincirlikuyu'ya uzatılan Metrobüsün Söğütluçeşme ayağı, 2009'un Mart ayında tamamlanarak İstanbul'un iki yakasına ulaşılabilir hale getirildi. Oluşturulan Metrobüs hattı Haliç Köprüsü üzerinden geçmektedir. (Url-35).

Haliç Bölgesinde Raylı Sistem Ulaşımı;

İstanbul kentinin Avrupa ve Anadolu yakalarındaki kıyılara paralel olarak konumlanan şehirlerarası ve uluslararası bağlantıların olduğu demiryolu hatları mevcuttur. Kent içerisinde var olan farklı raylı sistemler insanlara hizmet sunmaktadır.



Şekil 6.6. : Haliç bölgesi raylı ulaşım hatları (Url-36)

Haliç bölgesine hizmet veren hatlar;

Metro Hatları,

- ❖ Yenikapı-Atatürk Havalimanı Metro hattı: 1989 yılında Aksaray-Kartaltepe arası 1.Etapın açılmasıyla başlanan Metro hattı 2014 yılında Yenikapı istasyonunun açılması ile mevcut durumuna ulaşmıştır. Hat uzunluğu 26,8 km olan metro hattında 18 istasyon bulunmaktadır. Ortalama günlük yolcu sayısı 400.000 kişidir.
- ❖ Yenikapı-Kirazlı Metro hattı: Yenikapı-Atatürk Havalimanı hattındaki Otogar istasyonuna 2013 yılında ek olarak açılmıştır.
- ❖ Hacıosman-Yenikapı Metro hattı: Yapımına 1992 yılında başlanan ve Hacıosman ile Yenikapı arasında hizmet veren hattın ilk etabı, 2000 yılında hizmete girmiştir. Günlük ortalama 320.000 yolcuya hizmet veren hatta 16 adet istasyon bulunmaktadır (Url-37).

Tramvay Hatları,

- ❖ Kabataş-Bağcılar Tramvay hattı: Hattın ilk etabı 1992 yılında Sirkeci ile Aksaray arasında inşa edilmiştir. Daha sonraları Topkapı ve Zeytinburnu yönlerine bağlanan hat daha sonra Eminönü istasyonuna uzatılmıştır. 2006 tarihinde ise Galata köprüsü

üzerinden geçirilerek Kabataş'a bağlanmıştır. Hat uzunluğu 19.3 km olup 31 adet istasyona sahiptir. Günlük ortalama yolcu sayısı 320.000 kişidir (Url-37).

Füniküler Hatları,

- ❖ Taksim-Kabataş Füniküler hattı: 2006 yılında açılışı yapılan füniküler hat önemli bir aktarma merkezi olarak çalışmaktadır. Hat uzunluğu 0,64 km olup 2 adet istasyon bulunmaktadır. Günlük ortalama yolcu sayısı 35.000 kişidir (Url-37).

Teleferik Hatları,

- ❖ Maçka-Taşkışla Teleferik hattı: 1993 yılında açılışı yapılan har Demokrasi Parkı ve Beyoğlu Evlendirme Dairesi arasındaki karayolu ulaşımının zorluğunu ortadan kaldırmıştır. Hat uzunluğu 0,3 km olup 2 adet istasyonu bulunmaktadır. Günlük ortalama yolcu sayısı 1.000 kişidir.
- ❖ Eyüp-Piyer Loti Teleferik hattı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç bölgesinin ihyası amacıyla Kentsel Tasarım Projeleri kapsamında 2005 yılında inşa edilmiştir. Hat uzunluğu 0.42 km olup 2 adet istasyonu bulunmaktadır. Günlük ortalama yolcu sayısı 4.000 kişidir (Url-37).

Banliyö Tren Hatları,

- ❖ Marmaray Banliyö Tren hattı: Dünyanın en derin batırma tüp tüneli olarak inşa edilen hat 2003 yılında hizmete açılmıştır. İlk aşamada 5 istasyon olarak kurulan Marmaray projesi İstanbul kentinin 2 yakasını deniz altından birbirine bağlamıştır. Daha sonra Marmaray ile Kazlıçeşme-Halkalı, Ayrılık Çeşmesi ve Gebze arasında 3 yeni hat inşa edilmiştir. Söz konusu olan bu demiryolunun iki hattını Marmaray oluştururken bir hattını da konvansiyonel ve yüksek hızlı trenler oluşturmuştur. Marmaray Bakü-Tiflis, Kars demiryolunun açılması ile birlikte Londra'dan Pekin'e kadar kesintisiz bir şekilde demiryolu ulaşımını sağlamayı hedef almıştır (Url-38).

6.2. Kentin Tarihsel Gelişiminde Haliç Kıyılarının Gelişimi

Haliç bölgesinin fiziksel mekân gelişimi; bölgede hâkim olan medeniyetlerin ve yönetim birimlerinin farklı planlama kararlarının arasındaki geçişlerin oluşturduğu kırılma noktalarına göre irdelenmiştir. Bölümdeki amaç incelenen dönemlerdeki planlama süreçlerinden çok bu dönemlerde kentte görülen değişimlerdir. Bu amaç ile Haliç bölgesindeki mekânsal gelişim kentin ilk kuruluşundan Cumhuriyet dönemindeki planlama sürecine kadar incelenmiştir.

Tarihi önemi olan İstanbul kentin ilk kurulma çalışmaları Milattan önce 7.y.y.' a dayanmaktadır. Megaralı Grekler tarafından Khalkedon (Kadıköy) ve sonraları Byzantion

(Sarayburnu) koloni kentleri kurulmuştur. Saray burnu bölgesinin topografik avantajları sayesinde Byzantion kentinin önemi artmış ve güçlü bir kent olmuştur (Yerliyurt, 2008).

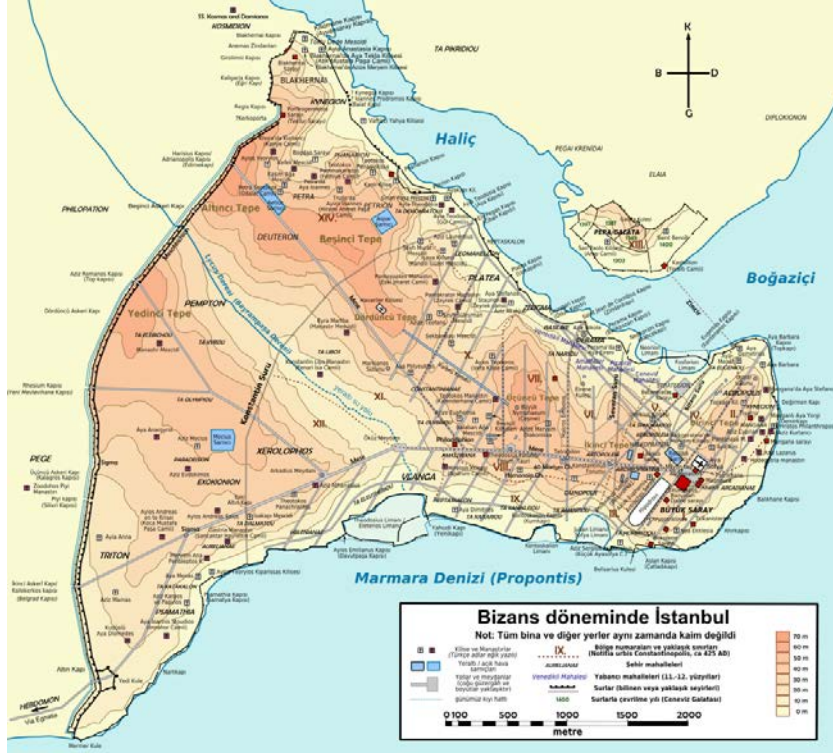
M.Ö.657-M.S.1453, Roma-Doğu Roma (Bizans) dönemi:

Haliç bölgesinin gelişimindeki en önemli etkenler; Roma imparatoru Septimus Severus'un kenti ele geçirmesi, Yunan dönemine ait yapıların yıkılması ve I.Constantinus' un kent yerleşim sınırlarını genişleterek kenti Doğu Roma İmparatorluğunun başkenti olarak ilan etmesidir. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte Konstantinapolis ismini alan şehir sadece ticari gelirlerle yaşayan bir koloni kenti olmaktan çıkıp ülkede tüm gelirlerin toplandığı bir merkez halini almıştır (Kılınçarslan, 1981).

Roma İmparatorluğu döneminde kentte; Büyüksaray, Hipodrom ve Constantinus surlarının inşa edilmesi, Mese yolunun açılması, Ayasofya, Havariun ve Ayairini kiliselerinin kent silüetine hâkim yapılar olarak yer alması kent dokusunun oluşumunda etkili olmuştur. Akropolis denilen kentteki birinci tepenin Haliç'e bakan yamacında Kneqion adıyla anfiteatro ile Zeuksippos hamamlarının yeni tapınaklarının yapılması, kent limanlarının onarımdan geçmesi kentteki sülieti etkileyen diğer gelişmelerdir.



Şekil 6.7. : Roma döneminde kent planı (Url-39)



Şekil 6.8. : Doğu Roma (Bizans) Dönemi kent planı (Url-40)

Doğu Roma (Bizans) döneminde kent silüetini etkileyen değişiklikler;

- Haliç bölgesinde su yoluna ve karşı kıyılara hâkim tepelerde ve kentin uç kısımlarındaki burunların yüksek kısımlarında görkemli kilise ve manastırların yerleştirilmesi
- Kentteki Saray yapısının kentin batı kısmındaki savunması daha kolay olan Blahernai (Ayvansaray) bölgesine kaydırılması
- Haliç bölgesindeki doğal limanlar olan Prosforion ve Neorion (günümüzde Sirkeci-Bahçekapı bölgesi) limanlarının işlevlerine devam etmeleri
- Haliç surlarında bulunan kapıların karşısına iskeleler yapılması ve buna bağlı olarak kentin güney kıyısındaki yerleşmelerin denizcilik ve ticaretle zenginleşmiş, dini ve diğer yapıları ile bezeli bir kent haline gelmesi
- Kentin kuzey kıyısında XIV. y.y. dan itibaren Canova'ya tabi olan etrafı surlar ile çevrili bir koloni kentinin (Galata) kurulmasıdır (Yenen ve Yücetürk 2003).

1453-1923, Osmanlı İmparatorluğu dönemi:

1453 yılında İstanbul'un Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilmesi ile birlikte kentte yeni imar hareketlerine başlanmıştır. Osmanlılar tarafından alınan İstanbul'da yeni bir imparatorluk merkezi doğuşu ortaya çıkmıştır. Bizans dönemindeki birkaç merkezli bölge yönetimine son verilip başkent İstanbul'a taşınmıştır. Kentteki toplumsal-ekonomik yapıların

güçlenmesi ve siyasal yapıda çok merkezden tek merkeze geçiş sayesinde, İstanbul ülke bazında tek kültürel, siyasal ve tüm kentsel faaliyetler açısından imparatorluğun başkenti olarak 'dünya kenti' olarak tanınmaya başlanmıştır (Kılınçarslan, 1981). Fetihten önce 50.000 civarında olan kent nüfusu Rumeli ve Anadolu' dan getirilen farklı etnik gruplarla beraber 120.000 civarına ulaşmıştır. Bu gelişmelerle beraber İstanbul'da Türk kenti olgusu yerleştirilmeye çalışılmış ve bu doğrultuda inşa edilen dini yapılar kent silüetinde gelişme gösteren öğeler olmuştur. Bu dönemde surların dış kısmında kalan bir alan olan Eyüp Sultan Külliye' sinin çevresinde yeni bir yerleşim bölgesi kurulmuştur.

15.yüzyıla gelindiğinde II. Bayezid döneminde kent nüfusu 200.000 civarına gelmiş ve bu dönemde en büyük yapılaşma Fatih Külliyesi etrafında oluşmuştur. 16.yüzyılda kent silüetinin etkileyen en önemli yapılaşma Bayezid Külliyesi'nin inşasına başlanmasıdır. Bu dönemden sonra Bizans İmparatorluğunun Marmara Denizine paralel olarak uzanan şehir aksı önem kaybetmiş Haliç'e paralel ve Edirnekapı'ya yönelen aks önem kazanmıştır. Bu gelişmeler ile birlikte kentin Trakya ile olan kara yolu bağlantısı güçlenmiş, Topkapı ve Edirnekapı bölgelerinde kurulan pazaryerleri, han ve hamam gibi yapılaşmalar kurulmuş ve Sirkesi Unkapanı arası ticaret bölgesi gelişmiştir.



Şekil 6.9. : Osmanlı dönemi 1807 yılında F.Kauffer ve I.B. Lechevalier tarafından hazırlanan harita (Url-41)

17.yüzyılda kent nüfusunun 700-800.000'e geldiği tahmin edilmektedir. Eyüp bölgesi oldukça gelişmiş ve Haliç bölgesinin büyük kısmı dolmuştur. Bu dönemde Beyoğlu bölgesinde yerleşim alanları kurulmaya başlanmıştır. Lale devrinin etkisi dönemde önemli rol oynamıştır. Batılı ülkelerin mimari üslupları sivil-kamu yapılarını etkilemiş ve kıyı alanlarında dinlenme alanlarının oluşması işlevi ortaya çıkmıştır. Haliç bölgesinde konut alanları kıyı alanlara kadar ilerlemiştir. 18.yüzyılda ise kentin biçimini belirleyen en önemli yapılaşma, Haliç ve Boğaziçi'nin kent bünyesinde bütünleşmesidir. Bu durum tarihi Sur içi bölgesinin eski önemini yitirdiğini göstermektedir.

19.yüzyılda şehrin sur dışında bulunan batı kısmına gelişimi oldukça azdır. Bu dönemde inşa edilen kışlalar ve askeri tesisler kentin fizikiyi yapısı açısından yapılan önemli değişiklerdir. Kentin Anadolu yakasında, Avrupa yakasına kıyasla daha fazla gelişme görülmüştür. Dönemin sonlarına doğru gar, demiryolu, liman tesislerinin kurulmasıyla kentin gelişimine katkı sağlanmıştır.

Haliç bölgesindeki fiziksel yapıyı etkileyen en önemli olaylar; 1839 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşması ve 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesidir. Yaşanan bu iki olayın toplum yapısına en önemli etkisi; özgürlük, eşitlik ve insan haklarından beslenen ve ekonomik yapılara getirilen denetim mekanizmasının oluşmasıdır.

Osmanlı dönemindeki diğer gelişmeler,

- Avrupa'dan gelen demiryolu ve Sirkeci Garının yapılaşması,
- Haliç tersanelerinde bu buharlı gemilere yer tahsisi yapılması,
- Tarihi yarımada ile Beyoğlu-Galata bölgesini birleştiren köprünün yapılması,
- Kentteki konut ve ticari yapılaşmanın Beyoğlu Yarımadasına kayması
- Islahat gerek görülen askeri kışlaların Haliç bölgesinin batı yamaçlarındaki konutların arkasında yer verilmesi, meydana gelmiştir (Yenen ve Yüçetürk, 2003).

1923'den günümüze, Türkiye Cumhuriyeti dönemi:

Cumhuriyetin ilan edilmesi ile beraber başkentin Ankara'ya taşınması ve İstanbul için yapılan kent planlamaları kentin gelişimi ve fiziksel silüeti açısından belirleyici rol üstlenmiştir. 1923-1950 yıllarında İstanbul kentinde ciddi bir nüfus düşüşü görülmüştür. Kent yüzyılın başında 1 milyonu geçen bir nüfusa sahip iken 1927 yıllarında 690.000'e düşmüş ve 1935'te 740.000'e, 1945'te 900.000'e ulaşabilmiştir (Kılınçarslan, 1981). Haliç bölgesinde; kentin planlanması ve alınan kararlar neticesinde sanayii ve depolama alanlarına daha çok yer verilmiştir. Yapılan Unkapanı köprüsü sayesinde suyunun iki yakasının arasındaki ulaşım bağı kuvvetlenmiştir.

1950-1970 tarihlerine gelindiğinde kentin fiziksel yapısını etkileyen iki olay meydana gelmiştir. Bunlardan birincisi gecekondulaşma hareketi diğeri ise Boğaz köprüsünün inşa edilmesidir. 1954 yılında Beyoğlu Nazım İmar Planı ile Haliç bölgesinin Beyoğlu kıyıları gayrisihhi müesseseler ve antrepo alanlarına tahsis edilmiş, Kasımpaşa-Kâğıthane Deresi ve Atış Poligonu arasında kalan alanlar ise sanayi alanı olarak belirlenmiştir. Bu kararlardan sonra kente gelen ilk göç dalgası Haliç çevresi ile surların dışında kalan sanayi yapılarının çevresine yerleşmiştir. Böylece İstanbul kentinde Kâğıthane ve Zeytinburnu bölgesi ilk gecekondulaşma bölgeleri olmuşlardır.

1970 yıllarında İstanbul kentinin fiziki yapısını etkileyen en önemli yapılaşma İstanbul Boğazının üzerine yapıla köprü ile kentin iki yakasının bir araya getirmesi olmuştur. Yapılan Boğaz köprüsü kentin iki yakasını birbiri ile bağlamış ve oluşturulan çevre yollarıyla birlikte kentin omurgası haline gelmiştir. Bu gelişmeyle birlikte Anadolu yakasında Kartal, Pendik, Bostancı ve Maltepe aksında hızlı gelişmeler görülmüştür. Bu dönemde yaşanan bir diğeri gelişmede Marmara kıyılarında görülen ikincil konut sahipliğidir. Bu dönemde şehir Silivri-Gebze arasında yayılmıştır.

İstanbul kentinde 1980-1990 yıllarında sanayi alanları ve bu alanlara yakın bölgelerde hızlı nüfus artışı görülmüştür. Bu dönemdeki önemli imar hareketlerinden bir tanesi ticari ve turizm yapılarının oluşturulmasıdır. Bu oluşumda eski sanayi yapılarının desantralizasyonu öngörülmüş, Haliç bölgesinde yer alan bazı tarihi yapılarda yıkılarak açık alanlar bırakılmıştır. 1990-2000 yıllarına gelindiğinde ise eski yerleşim yerlerinin yeni dinamik yapı içerisinde yıkıldığı ve diğeri alanlara göre daha yavaş büyüdüğü görülmektedir. Bakırköy bölgesinde dışardan göçlerle gelen nüfusun yerleşebileceği boş arazilerin olması ve bölgedeki ulaşım ağı ile sanayi alanlarının yoğunluğu gelişmeyi hızlandırmıştır. Sarıyer ve Gaziosmanpaşa bölgelerinde de hızlı nüfus artışları olmuştur. Beyoğlu bölgesi konut bölgesi olmaktan çıkmış ve işlevsiz çöküntü alanlarına dönüşmüştür. Önemli karayollarından olan E-5 hattı etrafında gelişen sanayi alanları bölgede yasadışı yerleşimlerin oluşmasına neden olmuştur.

Genel olarak Cumhuriyet dönemini ele aldığımızda; özellikle 1950 den sonraki dönemlerde İstanbul kentinde hızlı büyümeler görülmüş ve buna bağlı olarak plansız ve denetimsiz yapılaşmalar büyük yer kaplamıştır. Bu yerleşimlerin sonucu olarak İstanbul kentinin doğal kaynakları olan; nitelikli tarım toprakları, ormanları, yer altı kaynakları ve su havzaları amacı dışında kullanıma maruz kalmıştır. Bu kullanımlar kentin ticari potansiyeli ve çekim gücünün oluşturduğu gelişimlerin politik kararlar ile düzenlenememesinden kaynaklanmıştır.

6.2.1. Haliç bölgesine kimlik kazandıran öğeler

İstanbul kenti ve Haliç bölgesinin kimliğini tanıyabilmek için bölgenin varoluştan sahip olduğu özellikler ve tarihsel süreç içerisinde biriktirdiği değerleri incelemek gerekmektedir. İstanbul kenti incelendiğinde Haliç bölgesinin kentin gelişiminde merkez konumla olduğu görülmektedir. Bu sebeple Haliç bölgesinin doğal olarak sahip olduğu değerlerin yanında zamanla biriktirdiği değerleri incelenmesi gerekmektedir.

Haliç bölgesinin kimliğinin oluşmasında belirleyici faktörler;

- Doğal özellikler
- Sivil-Askeri-Dini yapılar
- Kent içerisinde önemli yere sahip mimari öğeler

Doğal özellikler

Haliç bölgesindeki doğal özellikler incelendiğinde en önemli değer su ögesi olduğu görülmektedir. Tarihsel süreç içerisinde ilk yerleşimlerden günümüze kadar olan kısım incelendiğinde kentlerin kurulmasındaki yer seçin kararlarında su ögesinin önemli yeri olduğu bilinmektedir. Haliç su yolu; daha büyük ölçekte olan suyollarına nazaran insanın algısı açısından daha kontrol edilebilir ölçekte olması ve iki kara parçasını ayırmasının yanında birbirine kolayca bağlanmasına fırsat veren ölçekte olması önem arz etmektedir. Su ögesinin Haliç bölgesine getirdiği verimlikte bu doğal zenginliğin bir başka özelliğidir.

Haliç bölgesi, kuzey ve güney rüzgârlarına karşı korunaklı bir liman, çok sık görülmeyen doğu rüzgârlarında ise sadece Sirkeci-Eminönü bölgesinin etkilendiği doğal bir limandır. Marmara Denizi ve Marmara Boğazında ise deniz ulaşımında doğa şartları açısından zorluklar vardır. Bu zorlu hava şartları Avrupa kıyısında olduğu kadar Anadolu kıyılarında da mevcuttur. Karadeniz'den Akdeniz'e kadar olan deniz yolunda gemilerin kuzey ve güneyden gelen rüzgârlardan sığınabileceği ve rahatlıkla yük transferi yapabilecekleri tek doğal liman Haliç limanıdır. Haliç limanının bu özelliği tarihin her döneminde kullanılmış ve kentin bölgesel yerleşimine etki eden önemli faktörlerden biri olmuştur.

Sivil-Askeri-Dini yapılar

İstanbul Metropoliten alanda Haliç bölgesine kimliğini kazandıran sivil, askeri ve dini öğeler incelendiğinde bu öğelerin başlıca; iskeleler, surlar, köprüler, külliyeler, camiler ve mezarlıklar olduğu görülmektedir.

İskeleler

Osmanlı Döneminde Tarihi yarımada surları ve Galata surlarının üzerinde bulunan ve denize bakan her kapıda aynı isimle iskele yapısı bulunmaktadır. Kentteki asıl liman bölgesi olarak

görülen Zeugma Limanı (Unkapanı) ile Nerion Limanı (Sirkeci) arasındaki kıyı boyunca dört adet sur kapısı ve buna bağlantılı iskeleler bulunmaktadır. Dönemin önemli kapılarından olan Balıkpazarı Kapısı Osmanlı'nın son dönemlerine kadar işlevine devam etmiştir. İsmi Bizans döneminde yakınında bulunan Ayios İonnes Kilisesi'nden alan Zindan kapı ve iskelesi, kereste depolaması ve nakliyatı için kullanılan Odun kapısı (Drungari) ve iskelesi, Ayazma kapı ve iskelesi Haliç kıyılarının güney yakasında bulunan asıl ticaret ağını oluşturmaktadır (Müller Wiener, 1998).

Bizans döneminde her iskelenin ayrı bir işlevi bulunuyordu bu özellik Osmanlı döneminde de devam etmiştir. Tarihi yarımada ile Pera arasında bulunan 11-12 kilometre uzunluğundaki kıyı şeridinde belirli limanlardan gelen belirli mallar için sabit limanlar bulunmaktadır. İskeleler bu alanda ticareti yapılan mala, yakınlarındaki bir mahalleye ya da bağlı bulunduğu kapıya göre isim almıştır. İskelelerin etrafında gelen malı depolayan ya da işleyen zanaat gruplarının yanında birkaç kahvehane ve meslek erbaplarının toplanma yerleri mevcuttur (Yerliyurt, 2008).

Günümüzde kayık ile ulaşımın kullanılmıyor olması, sanayi gelişmesi ve buna bağlı olarak daha büyük ölçekte yük aktarımı yapılan liman ihtiyaçlarının doğmasıyla Haliç limanlarının fiziksel özelliklerini değiştirmiştir. Cumhuriyetten sonra turizm ve yolcu taşımacılığının gelişmesi ile Haliç üzerinde bulunan limanlar yolcu taşımacılığı ve turistik geziler için kullanılmaktadır.

Surlar

İstanbul kentinin gelişim sürecinde kentin kolay savunulması için çeşitli dönemlerde surlar inşa edilmiştir. Bu surlar ihtiyaç halinde onarılmış, yenilenmiş ya da yıkılmışlardır. Haliç bölgesinde kent silüetine hâkim olan surlar; Septimus Surları, Bizantion Surları, Teodosius Surları, Konstantinus Surları, Galata Surları ve Topkapı sarayını çeviren Sur-i Sultani Surlarıdır. Kentin silüeti ile özdeşleşen İstanbul surlarının tarihi ve kültürel değeri turizm açısından da oldukça değerlidir.

Köprüler

Haliç bölgesinde suyolunun iki tarafını birbirine bağlayan ve günümüzde aktif olarak kullanılan köprüler; Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü, Haliç Metro Köprüsü ve Haliç Köprüleridir. Mevcut köprülere 6.1.3. bölümünde ayrıntılı şekilde yer verilmiştir.

Külliyeler- Camiler ve Mezarlıklar

Haliç bölgesinde kent silüetini ve kentin kimliğini etkileyen en önemli öğelerden olan Camii ve Külliye yapıları Osmanlı dönemi ve daha sonraları Cumhuriyet döneminin Türk-İslam kültürünü en iyi şekilde yansıtmaktadır. Bu yapılar başlıca; Fatih Külliyesi, Bayezit

Külliyesi, Süleymaniye Külliyesi, Yavuz Selim Külliyesi, Mihrimah Sultan Külliyesi, Eyüp Sultan Camii, Şehzade Camii, Ayasofya Camii, Sultan Ahmet Camii ve Yeni Camii'dir.

Osmanlı Döneminde inşa edilen Külliye ve Camii yapıları, içerisinde mezarlık alanlarını barındıran büyük ölçekli yapılar olarak inşa edilmiştir. Bu bütünleşmiş yapı kompleksleri kent tarihi açısından önemli yere sahip olmuş ve kentlinin önemli uğrak noktaları haline gelmiştir. Haliç bölgesindeki diğer mezarlık alanları ise konum itibari ile kentle iç içe olan ve kent silüetinin oluşumunda etki eden önemli yapılar olmuşlardır. Bunlardan bazıları; Edirnekapı Mezarlığı, Merkez Efendi Mezarlığı ve Eyüp Mezarlığıdır.

Kent içerisinde önemli yere sahip mimari ögeler

Sanayi Devriminin 18. yüzyılda ortaya çıkması ve buna bağlı endüstri yapılarının kurulması dünyada önem arz eden bir yapılaşma dönemini başlatmıştır. Osmanlı Döneminde ise hem başkenti hem de merkezi konumundaki İstanbul'da ise bu dönemin etkileri görülmüştür. Osmanlıda idari ve ekonomik merkezin İstanbul'da olması yapılaşmanın hızlı oluşmasını ve İstanbul'un endüstri merkezi haline gelmesine zemin hazırlamıştır. Haliç bölgesinin boğaz ile olan ilişkisi ve doğal korunaklı liman olma özelliği başkentteki bu oluşumun merkezi olmasını sağlamıştır. Tarihsel süreç içerisinde oluşan bu yapılar hem işlevi açısından hem de daha sonraları üstlendikleri işlevler ile kent kimliğini etkileyen önemli yapılar olmuşlardır.

İstanbul'daki Endüstriyel yapılaşmanın önemli temsilcisi olarak günümüze ulaşan sanayi yapılarının bir kısmı özgün olarak işlevlerine devam ederken, bir kısmı terkedilmiş, bir kısmı ise yeniden işlev verilmiştir. Kentteki sanayii tesislerinin bir bölümü ise 20. Yüzyılın ortalarına kadar işlevlerine devam etmiş ve çeşitli nedenlerden ötürü yıkılmıştır (Köksal, 2005). Osmanlı İmparatorluğundan İstanbul kentine miras kalan Endüstri yapılarının kayda alınması ve raporlanmasına katkıda bulunan Prof. Dr. Gül Köksal'ın 2005 yılında hazırladığı doktora tezinde ele aldığı tablolar incelendiğinde bu yapıların büyük oranının Haliç bölgesinde var olduğu görülmektedir. (Çizelge 6.1.).

Çizelge 6.1. : İstanbul kentindeki endüstriyel mirasın kimlik ve durum değerlendirmeleri (Köksal, 2005)

no	Envanter numarası	İş kolu	Sanayi tesisinin adı	Kuruluş yılı	Konumu	Kullanım durumu	Tescil durumu
1	A.1.1.	Enerji	Dolmabahçe Gazhanesi	1854	Beşiktaş	İşlevini yitirmiştir. Gaz deposunun belgelenmesi yapılmıştır.	Yasal koruma altındadır.
2	A.1.2.	Enerji	Nakkaştepe Gazhanesi	1864	Kuzguncuk	Sosyal ve Kültür Merkezi olarak yeniden işlevlendirme çalışmaları sürmektedir.	Yasal koruma altındadır.
3	A.1.3.	Enerji	Yedikule Gazhanesi	1880	Yedikule	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
4	A.1.4.	Enerji	Hasanpaşa Gazhanesi	1891	Kadıköy	Ayrıntılı belgeleme çalışması yapılmıştır. Yeniden işlevlendirilmesi planlanmaktadır.	Yasal koruma altındadır.
5	A.2.1.	Enerji	Silahtarğa Elektrik Fabrikası	1913	Kağıthane	Ayrıntılı belgeleme yapılmış, yeniden işlevlendirme çalışması sürmektedir.	Yasal koruma altındadır.
6	A.2.2.	Enerji	Üsküdar Elektrik Fabrikası	20. yüzyıl başı	Bağlarbaşı	İşlevini yitirmiştir.	Tescil edilmiştir.
7	B.2.1.	Gıda	Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası	1884	Cibali	Üniversite olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
8	B.3.1.1.	Gıda	Taksim Su Tesisi	1732	Taksim	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
9	B.3.1.2.	Gıda	Terkos Su Pompa İstasyonu	1883	Terkos Havzası	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
10	B.3.1.3.1.	Gıda	Cendere Su Pompa İstasyonu	1902	Maslak	Ayrıntılı belgeleme çalışması yapılmıştır. Yeniden işlevlendirilmesi planlanmaktadır.	Yasal koruma altındadır.
11	B.3.1.3.2.	Gıda	Hamidiye Su Terazisi	1900'den önce	Maslak	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
12	B.3.3.1.	Gıda	Bomonti Bira Fabrikası	1902	Feriköy	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
13	B.3.3.9.	Gıda	Paşabahçe İspirto+İçki Fabrikası	1923	Paşabahçe	İşlevini kısmen sürdürmektedir.	Tescil edilmiştir.
14	B.3.3.11.	Gıda	Likör ve Kanyak Fabrikası	1930	Mecidiyeköy	İşlevini yitirmiştir.	Tescil edilmiştir.
15	B.4.6.	Gıda	Paşalimanı Un Fabrikası	1863	Üsküdar	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
16	B.4.7.	Gıda	Unkapani Un Fabrikası	1866	Unkapani	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
17	B.4.8.	Gıda	Kasımpaşa Un Fabrikası	1886	Kasımpaşa	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
18	C.1.2.	Giyim Dokuma	Feshane Fabrika-i Hümâyunu	1833	Defterdar	El sanatları ve fuar merkezi olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
19	C.3.2.	Giyim Dokuma	Hereke Fabrika-i Hümâyunu	1845	Hereke	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
20	C.5.2.	Giyim Dokuma	Bakırköy Bez Fabrikası	1850	Bakırköy	Kısmen kullanılmaktadır.	Tescil edilmiştir.
21	C.5.5.	Giyim Dokuma	Beykoz Dikimhane (eski Kağıthane)	19. yüzyıl	Beykoz	İşlevini yitirmiştir. Yıkıntı halindedir.	Yasal koruma altındadır.
22	C.6.	Giyim Dokuma	Korse Fabrikası	19. yüzyıl sonu	Fatih	İşlevini tam kapasite sürdürmektedir.	Tescil edilmiştir.
23	D.2.1.	Den Üretimi	Beykoz Deri ve Kumdura Fabrikası	1810	Beykoz	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
24	E.1.1.	Kimyevi Madde	Bakırköy Baruthanesi	18. yüzyıl başı	Bakırköy	Kültür merkezi ve müzik okulu olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.

Cizelge 6.1./ (devam): İstanbul kentindeki endüstrivel mirasın kimlik ve durum değerlendirmeleri (Köksal. 2005)

25	E.1.2.	Kimyevi Madde	Azadlı Baruthanesi	1794	Azadlı	Baruthane arazisi yanıcı parlayıcı maddeleri depolamak amacıyla kullanılmaktadır.	Yasal koruma altındadır.
26	E.3.2.	Kimyevi Madde	Sabuncuzade Şakir Sabun Fabrikası	1908	Eminönü	İşlevini sürdürmektedir. Tamamen değişmiştir.	Tescil edilmemiştir.
27	E.4.1.	Kimyevi Madde	Küçükçekmece Kibrit Fabrikası	1888/1897	Küçükçekmece	Farklı üretim işlevleri ile yine fabrika olarak kullanılmaktadır.	Yasal koruma altındadır.
28	E.4.2.	Kimyevi Madde-Gıda	Büyükdere Tekel Nektar ve Kibrit Fabrikası	1908/1932	Büyükdere	İşlevini yitirmiştir.	Yasal koruma altındadır.
29	F.1.1.	Maden İşleme	Tersane-i Âmire (Halîç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri)	15. yüzyıl	Haliç-Hasköy arası	İşlevini kısmen sürdürmektedir.	Yasal koruma altındadır.
30	F.1.2.	Maden İşleme	Şirket-i Hayriye Tersanesi	1861	Hasköy	Sanayi müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
31	F.2.1.	Maden İşleme	Lengerhane	1703-1730 arası	Hasköy	Sanayi müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
32	F.3.1.	Maden İşleme	Tophane-i Âmire	1730-1740 arası	Tophane	Sergi alanı olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
33	F.5.3.	Maden İşleme	Haydarpaşa Garı'nın Atölyeleri	20. yüzyılın başı	Haydarpaşa	İşlevlerini sürdürmektedirler.	Tescil edilmemiştir.
34	F.6.1.	Maden İşleme	Zeytinburnu Makine (Demir) Fabrikası	1845	Zeytinburnu	İşlevini sürdürmektedir.	Yasal koruma altındadır.
35	F.7.1.	Maden İşleme	Darphane-i Âmire	18. yüzyıl sonu	Sultanahmet	Süreli sergi alanı olarak yeniden işlevlendirilmiştir.	Yasal koruma altındadır.
36	F.10.2.	Maden İşleme	Nalbanthane	1841	Üsküdar	Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olan yapı, Türk Silahlı Kuvvetleri I. Ordu Komutanlığı tarafından mescit olarak kullanılmaktadır.	Tescil edilmemiştir.
37	G.1.1.	Toprak İşleme	Şahbaz Ağıva Tuğla Fabrikası	1882	Sütlüce	Büyük bir kısmı yıkılmıştır. Kalan kısım kötü durumdadır.	Tescil edilmemiştir.
38	G.1.4.	Toprak İşleme	Paşabahçe Tuğla ve Kiremit Fabrikası	1910	Paşabahçe	Büyük bir kısmı yıkılmıştır. Kalan kısım kötü durumdadır.	Tescil edilmemiştir.
39	G.1.10.	Toprak İşleme	Haznedar Tuğla Fabrikası	1918'den önce	Merter	İşlevini kısmen sürdürmektedir.	Tescil edilmemiştir.
40	G.3.1.	Toprak İşleme	Arslan Osmanlı Anonim Şirketi	1910	Darıca	İşlevini tam kapasite sürdürmektedir. Tamamen değişmiştir.	Tescil edilmemiştir.
41	G.3.6.	Toprak İşleme	Yunus Çimento Fabrikası	1926	Kartal	İşlevini tam kapasite sürdürmektedir. Tamamen değişmiştir.	Tescil edilmemiştir.
42	G.4.2.	Toprak İşleme	Çini Fabrika-i Humayunu	1893-1894	Yıldız	İşlevini sürdürmektedir.	Yasal koruma altındadır.
43	G.5.5.	Toprak İşleme	Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası	1934	Paşabahçe	Tamamen değişerek işlevini sürdürmektedir.	Tescil edilmemiştir.

Haliç bölgesine sınırı olan belediyelerin kapsamına giren sanayi yapıları 19. Yüzyılda 151 adet iken günümüzdeki sayıları 10-15 'dan fazla değildir. 20. Yüzyılın ortalarında yapılan yıkımlarda yapıların nitelikleri gözetilmeden ve belgeleme yapılmadan çok sayıda yapı ortadan kaldırılmıştır. Haliç bölgesinin Güney kıyısında yer alan Feshane-i Amire, Cibali Tütün Fabrikası, Kuzey kısmında yer alan Lengerhane, Haliç Tersaneleri, Silahtarağa Elektrik Fabrikası gibi yapılar günümüze ulaşan endüstri miraslarının bazılarıdır. Bu yapıların bir kısmı özgün işlevlerine devam ederken, bir kısmı terkedilmiş, bir kısmında yeniden işlev verilmiştir. (Köksal, 2005). Tez kapsamında Haliç tersaneleri bölgesi 6.3.2.3 bölümde olası kentsel yenileme projesinde süreci etkileyecek kültür mirası olarak ele alınmıştır.

Cibali Tütün Fabrikası:

Haliç bölgesinde Cibali semtinde 1884 yılında kurulan fabrika binası, tütün tekelinin Reji İdaresi'ne devri ile hizmete girmiştir. İlk kurulan büyük binada önceleri sadece tütün işleme yapılırken 1900 yıllarından sonra sigara imalatına başlanmıştır. Fransız Reji İdaresi tarafından işletilen Cibali Tütün Fabrikası 1925 yılında Türk Tekel İdaresi'ne bağlanarak millileştirilmiştir.

Fabrika binası özellikle adını aldığı Cibali bölgesinde toplumsal yapı ve yapılaşmayı etkileyen etkenlerden olmuştur. Fabrikada erkek işçilerin yanında çok sayıda bayan işçide çalışmıştır. İstanbul kentinde işçiliğin kuşaktan kuşağa iletiildiği nadir sanayi yapılarından biri olmuştur. 20. Yüzyılda yaşanan işçi hareketlerinde Cibali Tütün Fabrikası örgütlenme, grevler ve işçi sınıfının bilinç düzeyinin oluşumunda önemli rol oynamıştır. Daha sonraları 1945 yılında Fabrika binası boşaltılmış ve iki yıl boş kaldıktan sonra eğitim kurumu olarak değerlendirilmek üzere T.C. Kadir Has Üniversitesi'ne devredilmiştir. Restorasyonu tamamlanan yapı 40 bin metrekareye yayılan bir üniversite binasına dönüştürülmüştür. Yapı günümüzde ayı işlevle kullanılmaya devam etmektedir.

Feshane-i Amire:

Sultan II. Mahmut tarafından ordu ıslah programı kapsamında İstanbul'un Kadırga semtinde kurulan yapı 1828 yılında fes yapımına başlamıştır. Fabrika binası 1833 yılında Hatice Sultan'a ait olan Haliç'teki bir yalının bir kısmında üretime devam etmiştir. Fes üretimin yanında aba ve halı üretimi de yapılan yapı 1843 yılında yeniden düzenlenerek Dokuma Fabrikası olarak üretime devam etmiştir. Avrupa ülkelerinden getirilen buhar makinesiyle çalışan dokuma, iplik ve apre makinaları sayesinde üretim kapasitesi artırılmıştır. Yapı daha sonraları Darphane-i Amire' ye devredilmiştir (Yeşilyurt, 2008).

Dokuma Fabrikası binası 1866 yılında büyük bir yangın geçirmiştir ve bu yangında buhar makinesi dairesi dışında tamamen yanan bina 1868 yılında Feshane-i Amire adı ile aynı arazi

üzerinde yeniden yapılmıştır. Feshane-i Amire 1921 yılına kadar ‘‘Levazım’ı Umumiye-i Askeriye’’ emri ile çalıştırılan fabrika 1937 yılına gelindiğinde Sümerbank’a devredilmiştir. Daha sonraları İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç bölgesinde açık alanların oluşturulması kapsamında 1986 yılında yıktırılmıştır. Yapıdan geriye kalan tek yapı ilk prefabrik sanayi yapılarından olan büyük dokuma salonudur. Mevcut bina müze ve sanat merkezi amacıyla kullanılmak üzere korunmuştur.

Günümüzde Feshane-i Amire binasının büyük bir bölümünde hediyelik eşya satan dükkânlar, kafeterya, lokanta, sergi alanları, konser salonu, çocuk parkı ve açık otopark alanları yer almaktadır. Yapı çok amaçlı bir kompleks olarak dönemsel gösteri ve organizasyonlarda da kullanılmaktadır.

Silahtarağa Elektrik Fabrikası:

1913 yılında Macar Ganz Elektrik Anonim Şirketi tarafından Kâğıthane ve Alibeyköy derelerinin ağız kısmında kurulan yapı Haliç bölgesinin kuzey ve güney kıyı aksında yer alan İstanbul’un ünümüze ulaşan en önemli sanayi yapılarından bir tanesidir. 1914 yılında üretime başlanan yapı 1991 yılında İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescillenmiştir. Günümüzde Fabrika binasında yapılan Restorasyon çalışmaları çerçevesinde Enerji Müzesi ve Bilgi Üniversitesi tarafından kullanılan bir eğitim kampüsü haline gelmiştir. Özellikle Mimarlık Fakültesinin eğitim verdiği bir alan olma özelliğini taşıyan yapı Kentsel Yenilemede önemli bir değere sahip olmuştur.

Şirket-i Hayriye / Lengerhane ve Hasköy Tersanesi:

Osmanlı İmparatorluğu zamanında kurulan Şirket-i Hayriye, III. Ahmet tarafından 1703-1730 yılları arasında 12. Yüzyıl Bizans’tan kalma yapının temelleri üzerine kurulmuştur. Gemilerin demir atarken kullandıkları demir çapa ve zincir üretimi yapan fabrika binası Haliç kıyılarında Hasköy semtinde inşa edilmiştir. III. Selim dönemine denk gelen 18. yüzyılda Restorasyon çalışmaları yapılan yapı Maliye Bakanlığı kontrolüne bırakılmıştır. Daha sonraları 1951 yılında Cibali Tütün Fabrikasının ispiro deposu olarak faaliyet göstermiştir. 1984 yılında büyük bir yangına maruz kalan yapının çatısı büyük zarar görmüş ve kullanılamaz duruma gelmiştir. 1991 yılına gelindiğinde Rahmi Koç Müzesi ve Kültür Varlıkları tarafında satın alınan bina 1994 yıllarına kadar süren restorasyon çalışmaları sonucunda yapı ziyaretçi alımına başlamıştır (Yerliyurt, 2008).

Hasköy Tersanesi ise Şirket-i Hayriye tarafından kendi bünyesindeki vapurların bakım ve tamiri için 1861 yılında kurulmuştur. Tersane ilk kurulduğunda iki atölyeden oluşmaktaydı fakat daha sonraları ihtiyaca göre büyütülmüş ve atölyeler, marangozhane ve torna tezgâhları kurulmuştur. 1884 yıllarına gelindiğinde tersanede 45 metre uzunluğa sahip ve buhar gücü

ile çalışan kızak inşa edilmiş ve 1910 yılında bu kızağa elektrik ile çalışan ikinci bir kızak ilave edilmiştir. Tersanede Kocataş ve Sarıyer adındaki ülkede yarım asır hizmet veren feribotlar üretilmiştir. Daha sonraları değişik kamu kuruluşlarınca işletilen bina 1984 yılında Ulaştırma Bakanlığı kontrolüne geçmiştir. Fabrika binası 1996 yılında Rahmi Koç Müzesi ve Kültür Varlıkları tarafından satın alınmış ve 14 adet terkedilmiş bina ile birlikte tarihi kızaklar restore edilmiştir. Restorasyonu 2001 yılında tamamlanan Hasköy Tersanesi, Rahmi Koç Müzesinin ikinci kısmı olarak hizmete girmiştir.

6.3. Alan Çalışması

Tez çalışması kapsamında Haliç kıyı bölgesinde Sanayi ve Depolama alanlarının yoğun olarak yer aldığı kıyı hattı referans alınmıştır. Bölgedeki tarihi yapılaşmalar, kültürel miras, doğal eşikler, önemli yollar ve kentsel donatılar dikkate alınarak çalışma alanı belirlenmiştir. Belirlenen alan sınırları içerisinde kentsel yenileme potansiyeli değerlendirilecek ve olası kentsel yenilemede süreci tetikleyici yapı ve yapı grupları belirlenecektir.

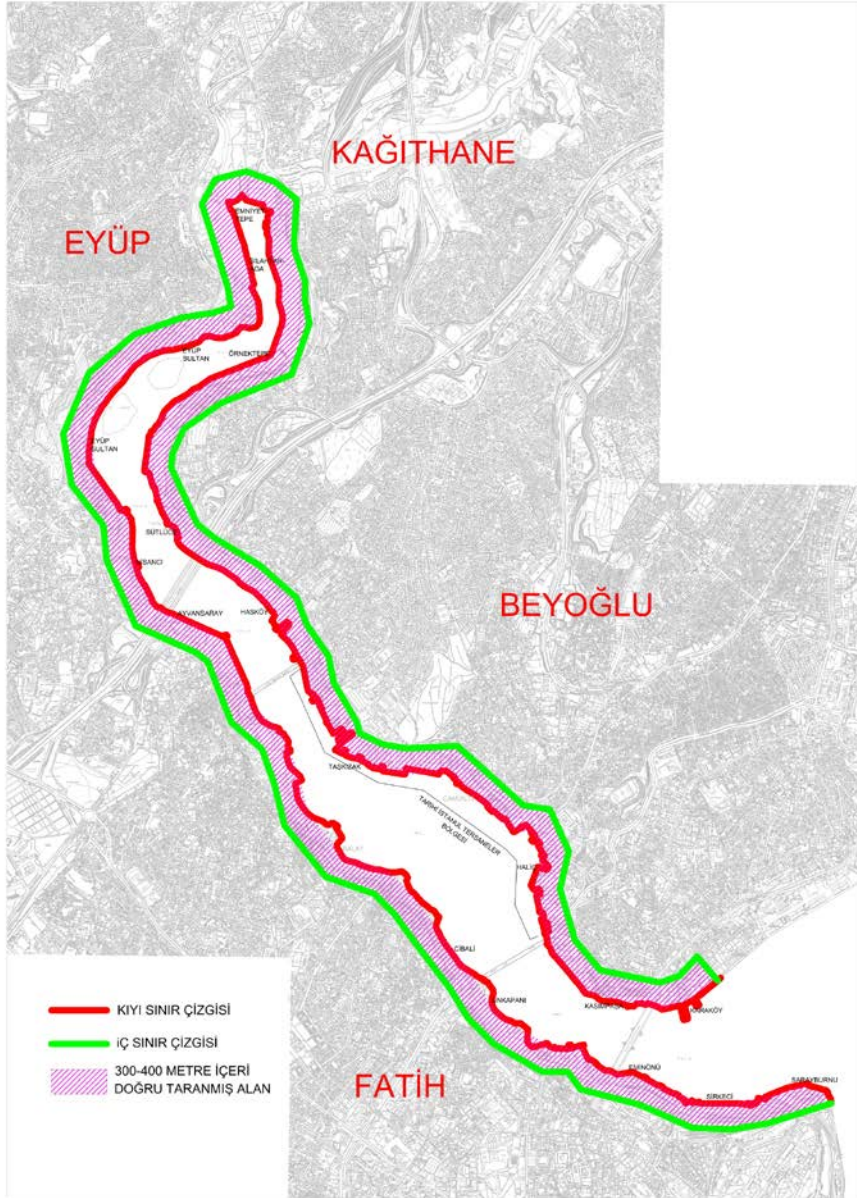
Çalışma bölgesinin tanımı;

Haliç kıyıları İstanbul kentinin dört önemli ilçesinin sınırlarını kendi kıyısında birleştirmektedir. Bu ilçeler; kentin güney ucundan başlayarak Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu ilçeleridir. Bu ilçelerin Haliç kıyılarında tahrip süreci yaşayan tarihi bölgeleri ise; güney ucundan başlayarak Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa; Yemiş İskelesi, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükmustafapaşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Deftedar, Eyüp, Bahariye, Silahtarağa, Alibeyköy, Kağıthane, Sötlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Karaköy ve Galata mahalleleridir (Doğan, 2006). Çalışma alanı olarak incelenecek bölüm olan Haliç kıyıları ve arka alanları tüm bu bölgeleri kapsamaktadır.

Bu bağlamda bölgenin doğal yapısı ve daha sonradan insan eli ile eklenen/değiştirilen veriler sentezlenerek bölge bütünlüğü gözetilerek bir çalışma alanı oluşturulmuştur. Bu alanı oluşturmada aşamalar;

1. Haliç suyolunda tüm ilçelerin bölgedeki kıyı çizgileri birleştirilerek bir kıyı alan çizgisi çizilmiştir.
2. Haliç bölgesindeki kıyı kenar çizgisi referans alınarak arka alana doğru 300-400 metre içeri ötelenerek geometrik bir sınır oluşturulmuştur (Şekil 6.10.).
3. Oluşturulan geometrik sınır bölgedeki eşikler ve bölgedeki Haliç suyoluna kimlik kazandıran yapı, açık alan, bağlantı yolları ve bölgenin topografyası dikkate alınıp mevcut iç sınır esnetilerek organik bir sınır çizgisi oluşturulmuştur.

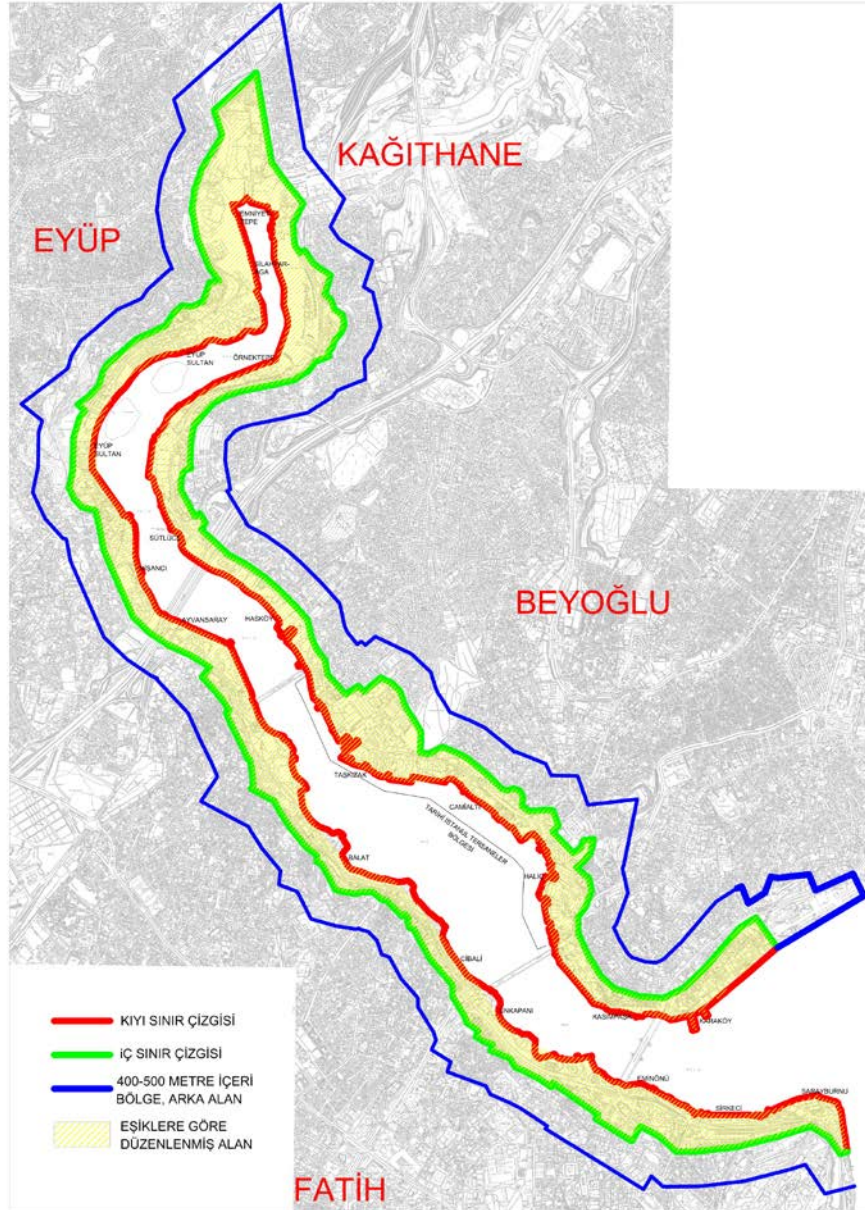
4. Bölgede oluşturulan taralı alanın arka bölgelerinde yapılan saha tespitlerinde alanın ortalama 400-500 metre içeri kısımlarına doğru arka alan olduğu gözlemlenmiştir. Belirlenen alanın arka alanındaki önemli yapılar göz önüne alınarak 400-500 metre içeri girilerek arka alan belirlenmiştir (Şekil 6.11.).



Şekil 6.10. : Alan belirleme 1 ve 2 numaralı aşamalar

Alan belirlemenin ilk aşamasında tüm ilçelerin kıyı sınır çizgileri belirlenilip Haliç suyolunda kıyı sınır çizgisi oluşturulmuştur. Haliç kıyılarında oluşturulan bu kıyı çizgisi 16 kilometre civarında bir hattı ortaya çıkarmıştır. İkinci aşamada ise bölgede yapılan tespitler

çerçevesinde bölgedeki alanların Haliç suyu ile ilişkisi ve tarihi kimliği gözetilerek yaklaşık 300-400 metre kıyı çizgisinin içine doğru bir tarama yapılmıştır.



Şekil 6.11. : Alan belirleme 3 ve 4 numaralı aşamalar

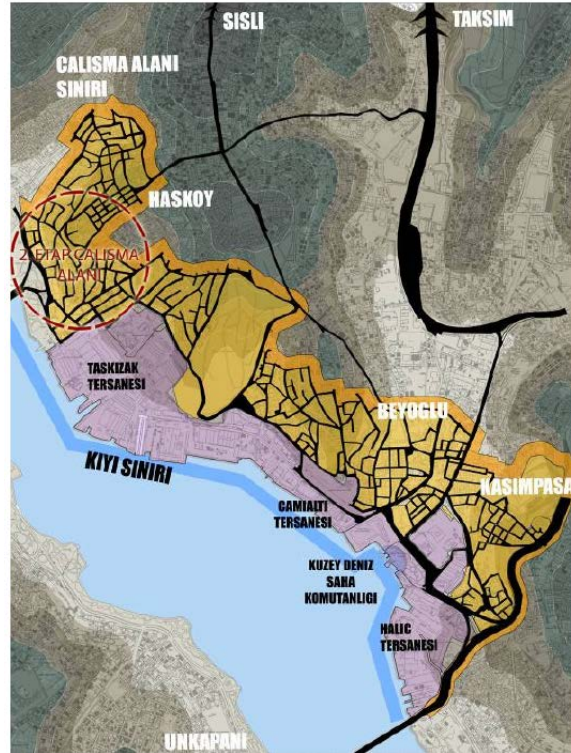
Alan belirleme çalışmalarındaki 3 ve 4 numaralı aşamalar nihai çalışma alanını ortaya koymuştur. Bu çalışmaların 3 numaralı aşamasında; Haliç suyolunun içerisine doğru 300-400 metrelik iç sınır çizgisini bölgedeki eşikler, topografya, önemli yapılar, önemli bağlantı yolları ve önemli açık alanlar dikkate alınarak yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenlemeyle birlikte organik bir iç hat oluşturulmuştur. Böylece bölgedeki yerleşme ve suyoluna ilişkiler gözetilerek geometrik çizgi daha gerçekçi ve bölgeye uygun hale getirilmiştir. Oluşturulan

çalışma alanı yaklaşık olarak 3.072.057 Hektar bir alan oluşturmaktadır. Sonraki aşamada ise oluşturulan çalışma alanının arka alanında bölge ile ilişkili bit hat oluşturulmuştur. Yapılan saha tespitleri gözetilerek 400-500 metre içeriye doğru bir arka alan çizgisi çizilmiştir. Böylece çalışma alanının arkasında kalan fakat bölgeyle ilişkili yerleşimlerin alandan kopmaması ve çalışma kapsamında belirleyici özelliğinin olduğu belirtilmiştir.

Alan belirleme çalışmasının devamında bölgenin kentsel yenileme potansiyeli değerlendirilecektir. Bu değerlendirme daha ufak ölçekte bir alan olan Tersaneler bölgesinde daha önceden yapılan analizler referans alınmıştır. Bu çalışmada bölgenin sosyal, fiziksel ve ekonomik yapılarını değerlendirmek ve kentsel yenilemeye uygunluğunu tespit etmek amaçlanmıştır. Sonraki aşamada ise bölgede olası bir kentsel yenileme çalışması yapıldığında dönüşümü tetikleyeceği düşünülen kültürel mirasın değerlendirilmesi yapılacaktır.

6.3.1. Kentsel yenilenme potansiyelinin değerlendirilmesi

Haliç bölgesinin suyoluna bakan bölgesinde tanımlanan çalışma alanının büyük olması nedeniyle daha ufak ölçekte olan Tersaneler bölgesinde yapılan bir analiz referans alınmıştır.



Şekil 6.12. : Çalışma alanının bir parçası olan İstanbul Tersaneler bölgesi (Yerliyurt, 2008)

Tersaneler bölgesi alanında daha önceden yapılan analizlerden faydalanılmıştır. Bu bağlamda sosyal, fiziksel ve ekonomik yapıyla ilgili analizler incelenmiştir. Tersaneler

bölgesindeki konut alanları, ticari alanlar, yollar ve donatı alanları gibi kenti oluşturan öğelerin tamamı ele alan analizler irdelenmiştir. Kenti meydana getiren bu öğelerin oluşturduğu kent dokusunu iyi anlamak ve olası yenileme çalışmalarında süreci etkileyebilecek verileri anlayabilmek adına her öge ayrı önem taşımaktadır.

6.3.1.1. Sosyal yapı analizi

Yapılan analizlerin amacı; alandaki konut kullanıcılarının sosyal yaşantısına dair verilerden yola çıkıp kullanıcı verilerini ortaya koymaktır. Ülkemizde yapılan kentsel yenileme projelerinde yaşadığı yerden çıkarılan, elinde bulundurduğu mülkiyetini kaybeden ve sosyal yaşamı değiştirilmeye çalışılan alan kullanıcılarının durumu çalışma kapsamında bu analizin önemi arttırmaktadır. Bu bağlamda bölgenin kendi dinamiklerinden beslenen ve bunları süreç içerisinde kentsel yenilemeye dâhil eden yenileme projelerinde sosyal yapı analizi önemli bir yere sahiptir. Bölgede daha önce yapılan çalışmalarda 265 hane halkına yapılan değerlendirme referans alınarak;

- Konutların mülkiyet durumları,
- Konutların alan büyüklükleri,
- Konutların kira bedelleri ve konut değiştirme istekleri,
- Bölge kullanıcılarının alana göç ile geldikleri tarihleri,

Çalışma kapsamında ele alınmıştır.

Konutlardaki mülkiyet durumu kentsel yenileme süreçlerinde maliyetlerin oluşturulması ve mekânların yeniden planlanmasındaki bütüncül bakış açısından önem arz etmektedir. Yapılan çalışmada konutların mülki durumlarına bakıldığında kullanıcıların oturdukları mekâna sahiplik durumlarının % 47,07 olduğu belirtilmektedir. Kentsel yenilemede alan kullanıcılarının hâlihazırda oturdukları kullanım alanları yenileme organizasyonundaki kararlara veri oluşturmaktadır. Yapılan çalışmada % 77,97 oranında bir payın 110 m2 alandan küçük meskenlerde yaşadığı belirtilmektedir (Yerliyurt, 2008).

Çalışma alanındaki konutların %88,14 gibi büyük bir oranı kullandıkları meskenleri değiştirmek istememektedir. Konut kullanıcılarının bu tercihlerinde ekonomik yetersizliklerin önemli payı olduğu düşünülmektedir. Ayrıca kentteki donatı ihtiyacını da büyük oranda yetersiz bulan kullanıcıların bu ihtiyaçlarını bölge dışından karşıladıkları belirtilmektedir. Bölge kullanıcılarının göç durumlarını incelediğimizde %78,11 gibi büyük bir oranın dışarıdan göç ile yerleşme sağladığı görülmektedir. Kent içerisinde aidiyet kavramının anlaşılabilmesi açısından konut kullanıcılarının hangi tarihte bölgeye göç ile yerleştikleri önem taşımaktadır. Bölgeye göç ile gelen kullanıcıların %57,73 oranında 1980 yılından önce bölgeye yerleştikleri ve bu göçlerin %50,94 oranının 1950-1980 tarihleri arasında gerçekleştiği görülmektedir (Yerliyurt, 2008).

6.3.1.2. Fiziksel yapı analizi

Çalışma alanının genelini düşünülere yapılan fiziksel yapı analizleri yapıların parsel ve ada ölçeklerinde değerlendirilmesi ile ortaya konulmuştur. Haliç bölgesindeki çalışma alanında insan eliyle oluşturulan çevrenin; bina durumlarının, kat yüksekliklerin, bina yapım tekniklerinin ve fonksiyon alanlarının incelenmesi yapılmıştır. Çalışma alanı 3.072.057 bir alanı kapsamaktadır, fiziksel analiz çerçevesinde örnek alan olarak tarihi İstanbul tersaneler bölgesi üzerinde çalışılmıştır. Çalışma alanı Haliç kıyılarında 2700 metre boyunca uzanan ve yaklaşık olarak 120 hektar bir alana sahip tarihi İstanbul Tersaneler bölgesi ve geri alanıdır. Bu alanda yer alan yapı fonksiyonları;

- Haliç Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi (43 hektar)
- Askeri Hastane (2 hektar)
- Askeri Alan (1,6 hektar)
- Aynalı Kavak Kasrı (2 hektar)
- Parklar (1,4 hektar)
- Konut alanları
- Sanayi alanları
- Ticari alanlar
- Meslek lisesi ve ilköğretim yapı alanları
- Mezarlık
- Stadyum

Yapı fonksiyon analizi;

Çalışma alanındaki 2680 yapının %58,2'lik oranını konut alanları oluşturmaktadır. Ortaya çıkan bu oranın kat adetleri analizlerindeki 11 katlı yapı kullanımlarının da payı büyüktür. Çalışma alanı kapsamında özellikle Kasımpaşa bölgesinde Konut ve Ticaret kullanımının %20 oranında olduğu görülmüştür. Kasımpaşa bölgesinde yapı bütününde sanayi fonksiyonu olan yapılar ise %8,3 oranındadır. Ayrıca Kasımpaşa bölgesindeki ve çevrelerindeki yapıların zemin katlarının depo olarak kullanılma oranı %4,4 oranındadır. Bölgedeki sanayi alanları incelendiğinde yoğunluk olarak Hasköy ve çevresinde konumlandığı ve büyük oranda konut fonksiyonundan bağımsız kullanıldığı görülmüştür (Yerliyurt, 2008).

Alanda yapılmış olan yapı stoku ve fonksiyon değerlendirmelerinde zemin kat fonksiyonu kullanımlarında Perakende satış yapan ticarethanelerin yoğun olarak yer aldığı görülmektedir. Bu ticarethanelerin de yoğunluk olarak Kasımpaşa semti ve çevresinde yer aldığı gözlemlenmiştir. Bölgede belli bir uzmanlaşma gösteren meslek grupları endüstriyel mutfak ürünleri ve yapay çiçek satışı yapan dükkânlardır. Bu dükkânlar ihtiyaca göre

homojen olarak dağılmışlardır. Yerleşmeye kimlik kazandıran uzmanlaşmış bu birimler ekonomik yapı analizinde de ele alınmıştır (Yerliyurt, 2008).

Yapı durumu ve yapım tekniği analizi;

Yapım tekniği açısından en büyük oranı ise %67,76'lık pay ile betonarme yapılar almaktadır. Analiz kapsamında %27,16'lık bir oranda yığma yapının alanda bulunduğu görülmektedir. Bu durumda alanın tarihi kökenin var olduğunu ve geçmiş dönemlerde kullanılan yığma yapım tekniğinin alana kimlik kazandıran bir oluşum olduğu görülmektedir.

Bina durum özellikleri incelendiğinde yapıların %67,16'lık bir kısmının bakım ve onarım çalışmaları ile günümüze iyi durumda geldiği görülmektedir. Bölgede kötü durumda olan yapı oranı %21,08, esaslı bakım gerektiren yapıların ise %7,76'lık bir orana sahip olduğu görülmektedir. Bu durum bölgenin tarihi kimliğinin bakımsız ve kentsel yenileme çalışmasına ihtiyaç duyduğunu ortaya koymaktadır (Yerliyurt, 2008).

6.3.1.3. Ekonomik yapı analizi

Örnek alan incelemesinde Haliç bölgesinin kuzeyinde yer alan bölgede ekonomik hareketlilik, ticaret ilişki ağlarının durumu, alanda uzmanlaşmış sektörler ve bu sektörlerde çalışma faaliyeti gösteren kişilerin bölge ile olan bağları tez çalışması açısından önem arz etmektedir. Bölgenin ekonomik durumunu anlayabilmek için bölgede kimliği olan ve uzmanlaşma sağlanan ve uzmanlaşma görülmeyen sektörler birbirlerinden ayrılmıştır. Uzmanlaşmamış sektörler bölgenin herhangi bir yerinde faaliyet gösterebilecek, rekabet ortamından bağımsız, nüfusa dayalı ekonomiden faydalanmayan ve kentsel yenileme sürecini etkilemeyen sektörlerdir. Bölgeye kimliğini veren uzmanlaşma sağlanan sektörler ise bölgede kimlik özelliğini yansıtan, bölgede daha çok istihdam sağlayan ve büyük ekonomik hareketlilik oluşturan kurumlardır. Kentsel yenileme süreçlerinde bölgeye kimlik veren ve uzmanlaşma sağlanmış sektörler ekonomik yapının geliştirilmesi çalışmalarında önem taşıyan bir olgudur.

Örnek bölgeye kimliğini veren ve uzmanlaşma sağlanan sektörler;

- Endüstriyel mutfak ürünleri satan işyerleri
- Yapay çiçek satışı yapan işyerleri
- Sanayi üretimi gerçekleştirilen küçük imalathaneler

Olarak tespit edilmiştir. Bu bağlamda bölgede faaliyet gösteren işyerlerinin alan içerisindeki durumlarını belirlemek için uygulanan anket verilerinden faydalanılmıştır. Sanayi üretimi gerçekleştirilen küçük imalathanelerin ise olası kentsel yenileme çalışmalarında dönüşümü direk tetikleyeceği düşünüldüğünden ayrı olarak ele alınmıştır.

Endüstriyel mutfak ürünleri ve Yapay çiçek satışı yapan işyerleri;

Kasımpaşa semt merkezi bölgesinde daha önceden yapılan bir incelemede 29 adet kendi alanında uzmanlaşmış ve bölgeye kimliğini veren ticarethane tespit edilmiştir. Bu ticarethanelerin 16 tanesi yapay çiçek ve 13 tanesinin ise endüstriyel mutfak ürünleri satışı yapan dükkânlardır. (Yerliyurt, 2008).

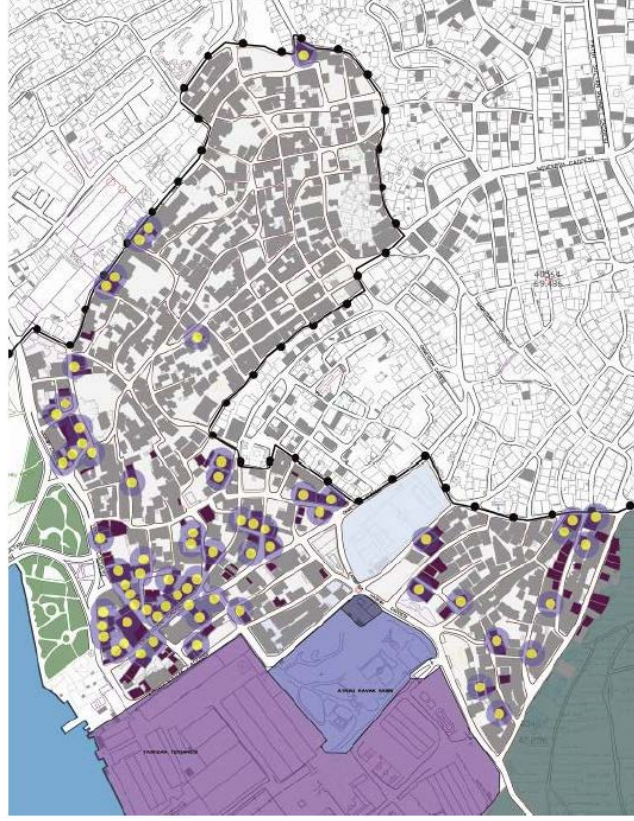
İncelenen ticarethanelerin mülki sahiplik durumları analizine bakıldığında %44,83'lük bir kısmın kendi mülkünde ticaret yaptığı, %55,17'lik bir kısmının ise faaliyet gösterdiği mülkte kiracı olduğu gözlemlenmiştir. Değerlendirme yapılan 2 sektörün kuruluş yıllarına bakıldığında %72,41'lik bir oranın 1980-2000 yılları arasında kurulduğu görülmektedir. Firmaların %58'lik bir kısmı dükkân koşullarından memnun olduklarını belirtmiştir. Ayrıca faaliyet gösteren firmalarda çalışan kişilerin %87,20'lik kısmının çalışma alanının dışından gelmesi firmaların mekânla olan bağının zayıf olduğunu göstermektedir. (Yerliyurt, 2008).

Sanayi üretimi gerçekleştiren küçük imalathaneler;

Günümüzde sanayi imalathanelerinin tersane alanları ile ilişkileri yok denecek kadar azalmıştır. Fakat sanayi imalathane yapılarının tarihi değeri, ekonomik faaliyetlerinin alana verdiği kimlik ve sağladıkları istihdamın bölgeye kattığı insan yoğunluğu açısından sanayi imalathanelerinin olası kentsel yenileme sürecini doğrudan tetikleyecek kültürel miras özelliği tez kapsamında önem arz etmektedir.

Bu kapsamda küçük sanayi alanlarının yoğun olarak yer aldığı Hasköy bölgesinde önceden yapılan anket çalışmaları referans alınmıştır. Tez çalışması kapsamında küçük sanayi imalathanelerinin olası kentsel yenileme sürecine katılım eğilimleri ve bu eğilimlerine yön veren faktörler değerlendirilmiştir. Bu amaç ile tespit edilen bölgedeki 67 birim ile yapılan anket çalışmaları referans alınmıştır. Bu çalışma kapsamında yapılan değerlendirmedeki veri başlıkları şu şekildedir;

- İmalathanenin kuruluş yılı ve sektörü
- İmalathanenin toplam alanı ve ek mekân ihtiyacı
- İmalathanenin nakil edinilme isteği
- Bölgenin sanayi açısından geleceği
- Tersane yapılarının yerine istenilen yeni fonksiyon



Şekil 6.13. : Hasköy bölgesinde inceleme yapılan alan ve küçük sanayi imalathaneleri
(Yerliyurt, 2008)

İmalathanenin kuruluş yılı ve sektörü;

Küçük sanayi imalathanelerinin kuruluş yıllarına bakıldığında %28 oranındaki bir bölümün 1950-1990 yılları arasında kurulduğu görülmektedir. Mevcut işletmelerin %56 oranı ise 1990 yıllarından sonra alanda faaliyet göstermiştir (Yerliyurt, 2008).

Alan incelendiğinde en yaygın olarak bulunan küçük sanayi işletmesinin %43'lük oranla Makine parçaları imal eden kuruluşlar olduğu görülmektedir. Makine parçaları imal eden işletmelerin %65'inin 1990-2000 yılları arasında kurulduğu gözlemlenmiştir. İkinci olarak yaygın işletme %13'lük oranla torna atölyeleridir (Yerliyurt, 2008).

İmalathanenin toplam alanı ve ek mekân ihtiyacı;

İnceleme alanında %30 oranında 100 m² den küçük, %56 oranında ise 100-300 m² arasında işletmelerin yer aldığı görülmektedir. Analiz çerçevesinde işletmeleri %63'ünün ek mekâna ihtiyaç duymadığı görülmüştür (Yerliyurt, 2008).

İmalathanenin nakil edinilme isteği;

Yapılan çalışmada işyerlerinin %51'lik kısmının işyerlerini nakil etme isteği ortaya çıkmıştır. Bu kesimin %65'lik oranı bölgedeki Alt yapı eksikliklerinden şikâyetçi

olduklarından Organize sanayi bölgelerinin avantajlarından faydalanmak istemektedirler. İş yerlerini nakledebilecekleri Organize sanayi bölgelerinden olan İkitelli, Bayrampaşa, Ümraniye ve Tuzla bölgelerinden %57 oranında tercihi İkitelli Organize Sanayi Bölgesi olmuştur (Yerliyurt, 2008).

Bölgenin sanayi açısından geleceği;

Bölgede yapılan analizlerde işletmecilerin %97,5'lik kısmının bölgenin sanayi geleceğini durağan ve olumsuz yönde ilerleyen tutum içinde olduğunu belirtmektedir. İşletmecilerin %70'lik bir kısmı Tarihi İstanbul Tersanelerinin kendi işyerlerine hiçbir etkisi olmadığını söylemişlerdir (Yerliyurt, 2008).

Tersane yapılarının yerine istenilen yeni fonksiyon;

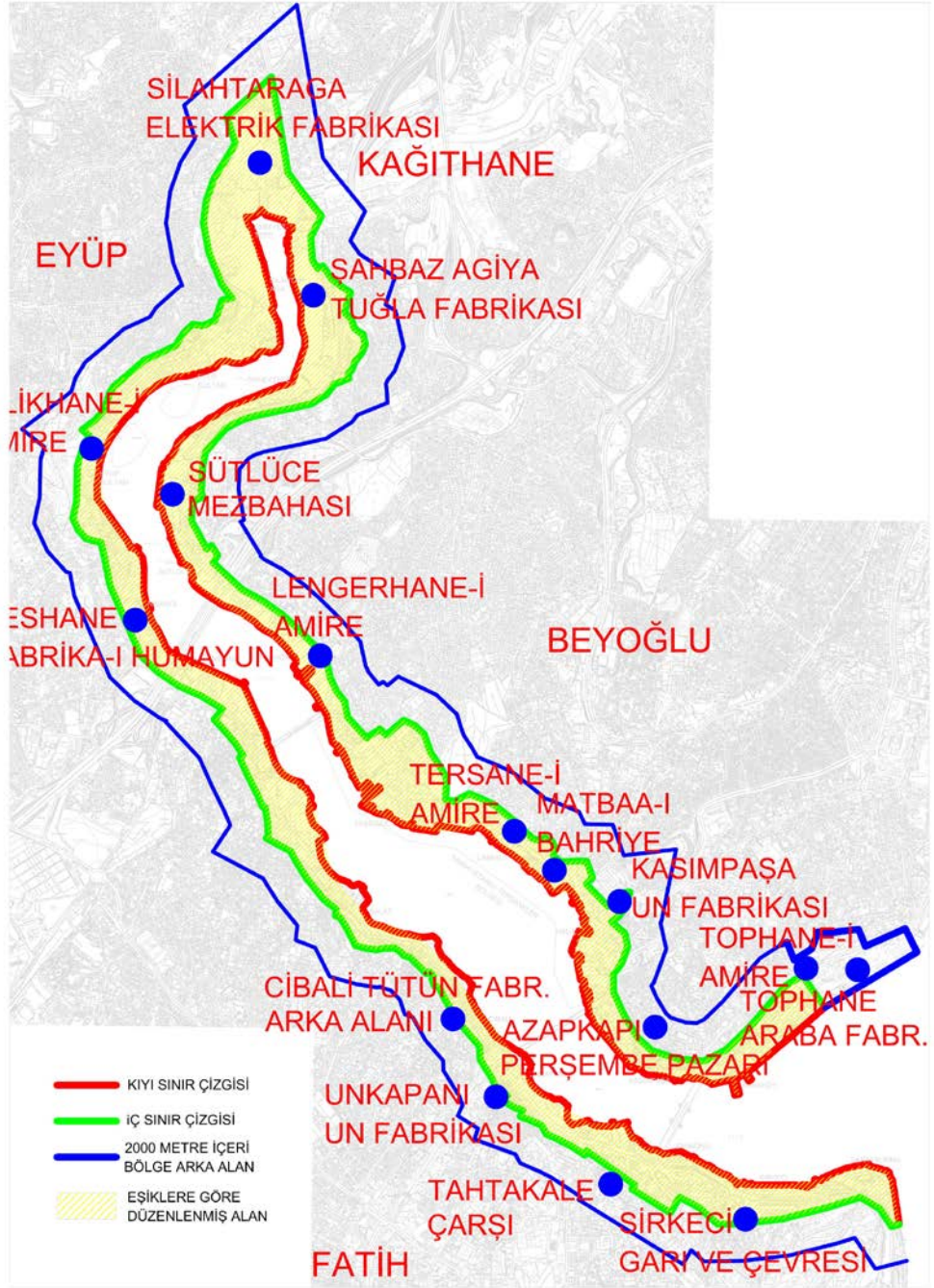
Küçük sanayi işletmeleri ile yapılan anket ve mülakatlar neticesinde özellikle Tarihi İstanbul Tersaneleri için kentsel yenileme projesi kapsamında ihtiyaç duydukları fonksiyonlar sorulmuştur. Bu değerlendirme ile beraber işyerlerinin %91'lik bir bölümünün olası kentsel yenileme kapsamında üzerlerine düşen sorumluluk karşısında istekli olduklarını belirtmişlerdir. Tarihi İstanbul Tersaneleri için yerine gelmesi istenen fonksiyonlarda %26 oranında Park ve Dinlenme alanı, %25 oranında Sanayi alanı ve %18 oranında Üniversite veya Yüksek Okul işlevi tercih edilmiştir (Yerliyurt, 2008).

6.3.2. Kentsel yenilenmeyi tetikleyeceği öngörülen Kültür Endüstrisi Mirası

Tez çalışmasının bu bölümünde, çalışma alanının tamamını ele alıp olası bir kentsel yenileme hareketinde sürece domino etkisi yaratacak kültür endüstrilerinin tespiti ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Bölüm 5.1 de ele aldığımız başlık kültür endüstrisinin kentsel yenileme aşamalarındaki tetikleyici rolünü ortaya koymuştur. Bu incelemeler çerçevesinde Haliç suyolu ve arka alanında bölgenin tamamını ele alacak olası bir kentsel yenilemede bölge kullanıcısı ile kent tarihini tekrardan birleştirecek ve sürecin önünü açacak olan kültür endüstrileri bazı temel başlıklar ışığında incelenmiştir.

Yapı ya da yapılar topluluğunun değerlendirme ölçütleri,

- Tarihi ve kültürel önemi
- Mevcut durum analizi
- Haliç bölgesinde olası kentsel yenileme sürecindeki öngörülen rolü



Şekil 6.14. : Haliç bölgesinde kentsel yenilemeyi tetikleyecek kültür endüstrisi

Alan çalışması ve saha gezileri neticesinde elde edilen veriler ışığında Haliç bölgesinde olası kentsel yenilemede süreci tetikleyici rolü olabileceği öngörülen kültür endüstri yapıları tespit edilmiştir. Bu yapıların bir kısmı yenileme veya tadilat işlemleri uygulanarak kullanılmaya devam ederken bir diğer kısmı ise terkedilmiş ya da tarihi kimliğe zarar veren işlevler ile kullanılmaktadır. Bu yapılar;

Restorasyon ya da tadilat çalışması görmüş ve kullanılmakta olan kültür endüstrisi yapıları,

- Silahtarağa Elektrik Fabrikası: İstanbul Bilgi Üniversitesi tarafından 2007 yılında kentsel yenilemesi yapılmıştır. Günümüzde Santralistanbul Sanat ve Eğitim Merkezi olarak hizmet vermektedir.
- Şahbaz Agiya Tuğla Fabrikası: Yapının beden duvarları günümüzde görülmemektedir. Arazisi 2003 yılından itibaren Minyatür Türkiye Park tesisi tarafından kullanılmaktadır. Alanda bulunan döşeme kalıntıları arkeologlar tarafından ilgi çekmektedir.
- Matbaa-ı Bahriye: yapı 1953 yılından itibaren T.C. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı olarak kullanılmaktadır. Günümüzde yapıda restorasyon çalışmaları devam etmektedir.
- Sütlüce Mezbahası: 1923 yılında yapının duvarlarının genişletilmesi sureti ile Haliç Kongre Merkezi olarak hizmet vermeye başlamıştır. Yerel yönetim tarafından yapılan organizasyonlarda yapı aktif olarak kullanılmaktadır.
- Tophane-i Amire: 1992 yılında çeşitli düzenlemeler geçiren yapı Mimar Sinan Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi olarak kullanılmaktadır.
- Tophane Ford Araba Fabrikası: Yapının günümüze ulaşan kısımları ve açık alanları 1995 yılından itibaren Türkiye Deniz İşletmeciliği tarafından kullanılmaktadır.
- Cibali Tütün Fabrikası: Yapı 1997 yılından itibaren Kadir Has Üniversitesi tarafından kullanılmaktadır.
- Lengerhane-i Amire: Yapı 1994 yılından itibaren Rahmi Mustafa Koç müzesi olarak hizmet vermektedir.
- Feshane-i Fabrika-ı Hümayun: Yapı 1998 yılından itibaren Feshane Kültür Merkezi olarak hizmet vermektedir.

Tez kapsamında bütüncül bir kentsel yenilemede süreci tetikleyeceği öngörülen kültür endüstri yapıları,

- Unkapanı Un Fabrikası
- Kasımpaşa Un Fabrikası
- Tersane-i Amire
- Azapkapı Perşembe Pazarı



Şekil 6.15. : Kentsel yenileme çalışmasına konu olmamış ve olası bir Kentsel Yenileme çalışmasında süreci tetikleyeceği öngörülen kültür mirası

Haliç bölgesinde bulunan Unkapanı Un Fabrikası, Tersane-i Âmire, Kasımpaşa Un Fabrikası ve Azapkapı Perşembe Pazarı günümüzde restorasyon yada tadilat işlemine konu olmamışlardır. Yapıların kültürel değerleri ve konumları göz önüne alındığında Haliç bölgesine kimlik kazandıran değerli miras oldukları gözlemlenmektedir.

Haliç bölgesinde yapılacak Kentsel Yenileme çalışmalarında alanı bir bütün olarak ele almak tarihsel kimlik açısından çok önemlidir. Fakat yakın zamanda yapılan Kentsel Yenileme çalışmaları yapı bazında kaldığından bölgede bir toptan dönüşüm gerçekleşmemiştir. Bu sebepten Haliç bölgesinde çöküntü alanları ve terkedilmiş endüstri mirası yapılar bulunmaktadır. Terkedilmiş, tarihi kimliğine zarar veren fonksiyonlarda kullanılan ve yok olmaya yüz tutmuş bu yapılar tez kapsamında irdelenmiştir.

6.3.2.1. Unkapanı Un Fabrikası

Tarihi ve kültürel önem,

İstanbul'un Fatih ilçesi sınırları içerisinde kalan Unkapanı semti tarihsel süreçte Bizans döneminden beri buğday ticaretinin yoğun olarak yapıldığı Haliç kıyılarının önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Bölge adını ise ticaretinin yoğun yapıldığı "un" ve Osmanlı döneminde toptan satış yapılan yer anlamına gelen "kapan" sözcüğünden almıştır. Bölgeye "Unkapanı" denilmesinin sebebi oluşturan işlev, İstanbul'a deniz yoluyla gelen tahılların bu bölgeye boşaltılmasıdır. Böylece İstanbul'a dışardan gelen yiyecek ve diğer ihtiyaçların ölçüm, fiyatlandırma, dağıtım işlerinin yapıldığı en önemli kapanlardan birisi olması sebebi ile semt giderek bu isimle anılmıştır. Osmanlı döneminde hemen hemen her

sokağında tahıl ambarı, fırınlar ve değirmenler bulunan bölgenin en büyük değirmeni ise Unkapanı Un Fabrikasında yer almaktadır.



Şekil 6.16. : Unkapanı Un Fabrikası yapısı, 1900 (Url-41)

19. Yüzyılın sonlarına doğru İstanbul'da buhar enerjisi kullanılarak çalışan altı adet değirmen bulunmaktadır. Bu yapılar Unkapanı, Ayvansaray, Göksu, Kasımpaşa ve Paşalimanı bölgesinde yer almaktadır. Günümüzde bu değirmenlerden üç tanesinin belli kısımlarının ayakta olduğu bilinmektedir. Bu yapılar ise Unkapanı, Kasımpaşa ve Paşalimanı değirmenleridir. Unkapanı Un Fabrikası 1870 yılında yapım izni çıkan ve önceleri özel kişilere ait iken daha sonraları devlet tarafından işletilen önemli bir endüstri yapısıdır. Değirmen kompleksi içerisinde kullanılan makinelerin büyük kısmı İngiltere'den temin edilmiştir. Birçok binadan oluşan yapının 2 bacası bulunmakta ve 19. Yüzyıl sonlarında İstanbul Haliç bölgesi siluet fotoğraflarında yapı açıkça görülmektedir. (Karıptaş, 2018).



Şekil 6.17. : Unkapanı Un Fabrikası 2000 yıllarında genel görünüş (Url-41)

Değirmen Kompleksi 1940 yıllarına gelindiğinde özel mülkiyete satılmış ve bu dönemde yapı bir yangın geçirerek Umumi Mağazalar şirketine satılmıştır. Daha sonraları bölgede yapımına başlanan Manifaturacılar Çarşısı inşa işlemi sırasında kompleksin ana binası yıkılmıştır. Tarihi Unkapani Değirmeni 1980 yılında yapılan bir ihale ile Ticaret Borsası satın almış ve otopark olarak işletilmek üzere kiraya verilmiştir.

Mevcut durum analizi,

Yapının günümüzdeki durumu incelendiğinde; tamamen yok olan bölümlerinin yanında ayakta kalan kısımlarda cephe, strüktür ve malzemelerde bozulmalar görülmektedir. Değirmen binasında bulunan bacaların bir tanesi tamamen yıkılmış olup diğeri ise kısmen yıkık durumdadır. Yapının I nolu depo binasının döşemesi, kapı ve pencere doğramaları günümüze ulaşamamıştır. Özgün malzemeleri ise duvarlar, kapı ve pencere boşluğu söveleridir. II nolu Depo ise tamamen yıkılmış olup günümüze ulaşamamıştır. Fırın binasının güneydoğu duvarı, kapı ve pencere boşlukları özgün bir şekilde günümüze ulaşmış diğer duvarlar, çatı örtüsü ve döşemeleri günümüze ulaşamamıştır. Günümüzde değirmen ana binası tamamen yıkılmıştır. Yapının Lojman binası, Servis Binası ve Sinema binasının ise duvar ve kısmi döşemeleri günümüze ulaşmıştır. Bunun yanında doğramaları yok olmuştur.

Çizelge 6.2. : Tarihi Unkapani Un Fabrikası bozulma durumu (Kariptaş, 2018)

UNKAPANI DEĞİRMENİ BOZULMA TABLOSU				
YER	ÖZGÜN KISIMLAR	YOKOLANLAR	EK VE DEĞİŞİKLİKLER	DİĞER TAHRİBATLAR
DEPO BİNASI I	Duvarlar Kapı ve pencere boşluğu ve söveleri	Döşeme Malzemesi Kapı ve pencere doğraması	Üstü ve ön cephesi örtülerek kapatılmış	Ön cephesine ve kapıya takılan kepenk
DEPO BİNASI II		Günümüzde II depo binası tamamen yıkılmıştır.		
FIRIN BİNASI	Güneydoğu duvarı Kapı ve pencere boşluğu	Diğer duvarları Çatı örtüsü ve döşeme Kapı ve pencere doğraması	Güneydoğu duvarında bulunan kapı ve pencereler örülmüş	w.c. bölümü eklenmiş
DEĞİRMEN BİNASI		Günümüzde değirmen binası tamamen yıkılmıştır.		
LOJMAN BİNASI	Duvarlar Kapı ve pencere boşluğu ve sövesi Merdiven	Döşeme Malzemesi Kapı doğraması	Kapı doğraması değiştirilmiştir.	Ön cephesine saçak yapılmıştır.
SERVİS BİNASI	Duvarlar Kapı ve pencere boşluğu ve söveleri	Döşeme Malzemesi Kapı ve pencere doğraması	Pencere ve kapı doğraması Çatı örtüsü	Değirmen kompleksine sonradan eklenmiştir
SİNEMA BİNASI	Duvarlar ve döşeme Çatı örtüsü Kapı ve pencere doğraması	Kapı ve pencere doğraması	Kapı ve pencere boşlukları örülmüştür	



Şekil 6.18. :1930 tarihli Pervititch haritası (sol), güncel durum (sağ) (Url-43)



Şekil 6.19. : Bir dönem kâğıt toplayıcılar tarafından kullanılan yapı, 2013 (Url-43)

Tarihi Unkapanı Un Fabrikası bir dönem kâğıt toplayıcıları tarafından işletilmiştir ve otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Bölgenin otopark ihtiyacı terkedilmiş ve yıkık durumda bırakılmış Kültürel Mirasımızın orta kısmı boşaltılarak sağlanmaktadır. Bir nevi kaderine terkedilmiş olan kültür mirasımız ile ilgili İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) tarafından bazı girişimler olmuştur. Mülk sahibi olan İSTİB yapıya Kongre Merkezi olarak işlev vermek istediğini internet platformlarından görmekteyiz fakat bu konuda bir çalışma ya da organizasyona ulaşılamamıştır.

Haliç bölgesinde olası kentsel yenileme sürecindeki öngörülen rolü;

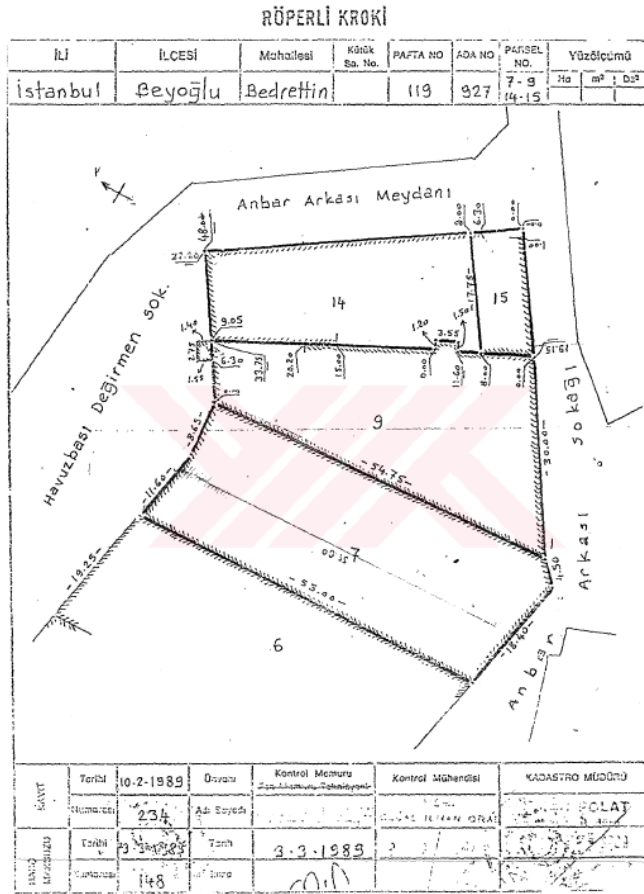
Osmanlı Döneminde kurulan ve Batılılaşma ile beraber dönemin teknolojisi ve toplumun yaşamını yansıtan endüstri yapıları kültürel değer taşıyan önemli yapılardır. Zaman geçtikçe işlevsel önemini kaybeden bu yapılar bakımsız kalarak hızla tahrip olmaktadır. Tahrip olan ve terkedilen kültürel miraslarımızın tespit, tescil ve belgeleme çalışmaları yapmak bu yapıları topluma kazandırmak için sadece bir aşamadır. Bölge kimliğinin önemli değerleri olan bu yapıları bölge insanıyla tekrar birleştirecek fonksiyonlara göre kentsel yenileme çalışmalarının yapılması ve kente kazandırılması gerekmektedir.

Tarihi Unkapanı Un Fabrikası yapısının ilerleyen dönemlerde daha fazla zarar görmemesi ve yok olmaması için güncel bir işlevle değerlendirilmesi gerekmektedir. Haliç bölgesindeki Endüstriyel Kültür Mirasının bu gün aynı işlevlerini sürdüren yapılar çok azdır. Bu bağlamda Değirmen yapıları da kent içlerinde fonksiyonlarını kaybetmiş ve kentin dış çeperlerinde modern tesislerde yerlerini almışlardır. Geride kalan Kültürel Mirasın yaşatılabilmesi için yapılar uygun bir işlev ile ele alınıp kente kazandırılmalıdır. Haliç bölgesinde olası bit kentsel yenilemede Tarihi Unkapanı Un Fabrikası bölgesel kimlik ve kültürel değerleri göz önüne alındığında süreci tetikleyeceği öngörülen yapılardandır.

6.3.2.2. Kasımpaşa Un Fabrikası

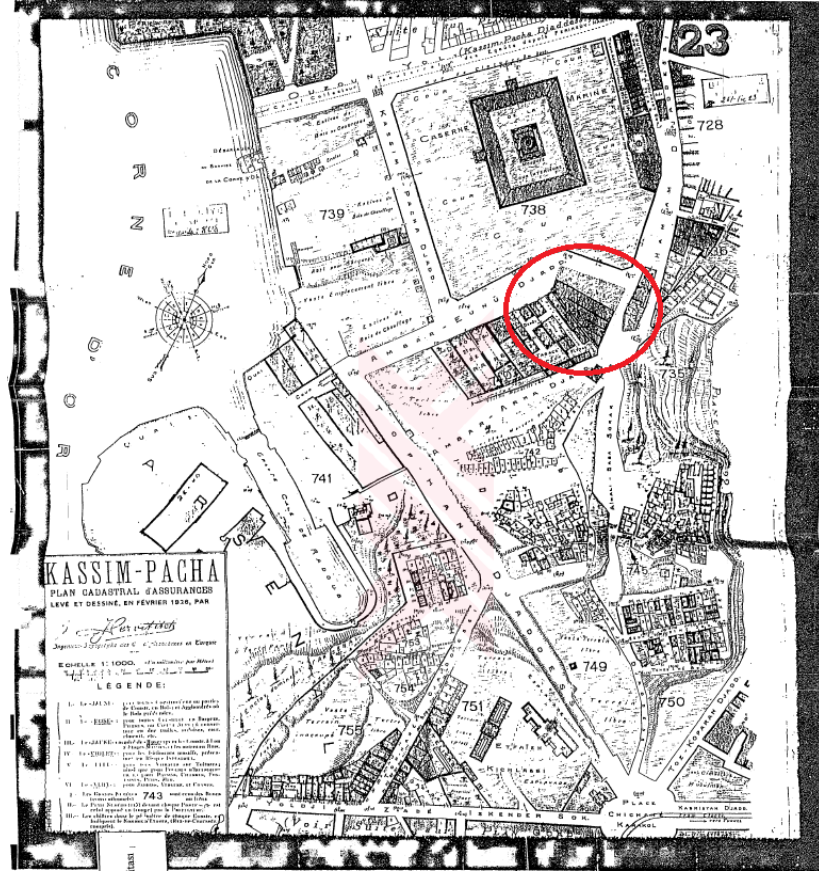
Tarihi ve kültürel önem,

Tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası; Osmanlı döneminde İstanbul'un Beyoğlu ilçe sınırları içinde kalan ve günümüzde Bedrettin Mahallesi olarak geçen bölgede 19. Yüzyılın ikinci yarısında kurulmuştur. Sultan Abdülmecit tarafından bir sanayi yapısı olarak inşaatına başlanan yapı 1846 tarihli Büyükada Değirmeninden sonra İstanbul'un ikinci büyük değirmenidir. 1852 yılında inşaatına başlanan değirmen binasına 1928 yılında eklenen ikinci ve üçüncü depolarla birlikte Değirmen yapısı bir kompleks haline gelmiştir. Yapı Osmanlı Döneminden günümüze ulaşan nadir özellikte olan kültür miraslarından. İkinci dereceden tarihi yapı olarak tescillenen tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası konumu itibari ile Haliç kıyılarında önemli bir yer tutmaktadır.

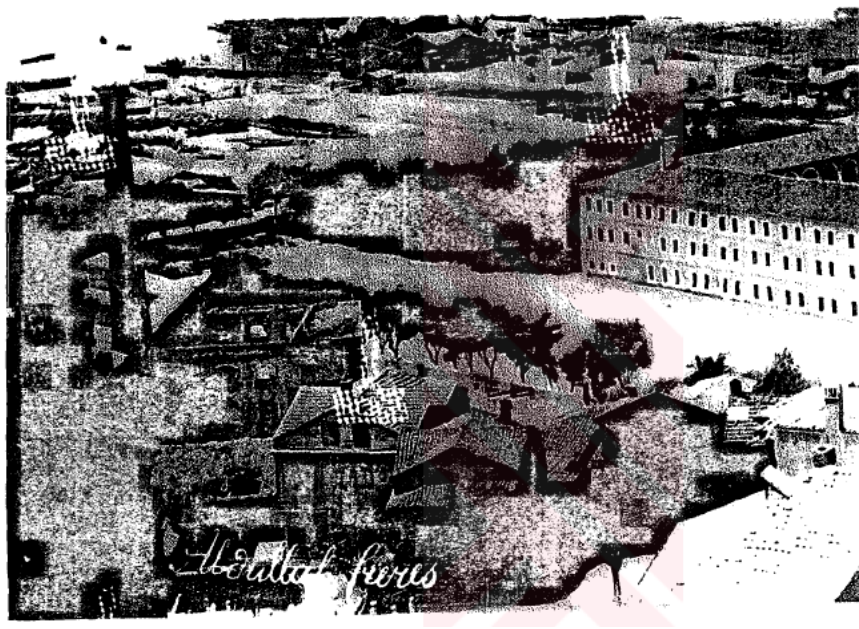


Şekil 6.20. : Yapı kompleksinin röperli krokisi, 1989 (Ezgeç, 1998)

Yapının batı kısmında bitişik nizamda yapılar, doğu kısmında ise boş bir parselin bulunduğu Farika yapısını kuzey ve doğuda Havuzbaşı Değirmen sokak, güneyde ise Anbar Arkası Sokak çevrelemektedir. Üç bölümden oluşan değirmen kompleksinin eski değirmen binası kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan dik bir yamuk şeklindedir. Bu yamuğun dik kenarını oluşturan kuzeydoğu sathı 48.90 metre, güneydoğu sathı 30 metre, kuzeybatı sathı 9.05 metre, batı sathı ise 18.40 metredir. Zemin oturumu 953 metrekare olan yapı zemin+4 katlıdır. Yapı kompleksinin buğday silolarının bulunduğu ve kuzey-güney hattında uzanan ikinci yapı ise dik yamuğa benzer bir plana sahiptir. Mevcut yamuğun soğu sathı 54.75 metre, batı sathı 55 metre, kuzey sathı 10.95 metre, güney sathı 8.10 metre, güneydoğu sathı ise 4.50 metre uzunluğunda bulunmaktadır. İkinci yapı Zemin+2 katlı olmakla beraber zemin oturumu 620 m² dir. Üçüncü bina olarak adlandırdığımız kepek ambarının bulunduğu yapı ise kuzey-güney hattında uzanan paralel kenar şeklinde bir plana sahiptir. Mevcut paralel kenarın kuzey sathı 9.60 metre, güney sathı 10.30 metre, batı ve doğu sathı ise 55 metre uzunluğuna sahiptir. Yapı zemin+3 katlı olup 550 metrekare zemin oturumuna sahiptir (Ezgeç, 1998).



Şekil 6.26. : Petvititch haritasında tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası, 1926 (Ezgeç, 1998)



Şekil 6.27. : 1894 tarihli Sultan Abdülhamit Han albümünden, Kalyoncular kışlası ve değirmenin doğu cephesi ile bacası görülmektedir (Ezgeç, 1998)

Tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası bitişik nizamda inşa edilmiş ve en süslü cephesi Havuzbaşı Değirmen Sokağına bakan kuzey cephesidir. Yapının kuzey cephesine bakıldığında 19.

Yüzyılın ikinci yarısında inşası yapılan eski bina ile 1928 yılında inşası yapılan depo binaları arasındaki dönemsel fark cephe üzerinde çok belirgindir (Şekil 6.28.).

Mevcut durum analizi,

Tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası içerisinde bulunan üç yapının etrafı günümüzde kısmen tahtalar ile çevrilmiş durumdadır. Tarihi binanın cephe sıvaları ve pencere söveleri dökülmektedir. İç kısımlarında yıkılan duvarların yapı içinde moloz ve çöp birikintisi oluşturduğu görülmektedir. İkinci derece kültür mirası olarak tescillenen yapı kaderine terkedilmiş ve metruk bir vaziyettedir. Bölge sakinleri yapının evsizler tarafından kullanıldığını ve bu durumun mahalle sakinleri tarafından güvensizlik oluşturduğunu belirtmektedir.

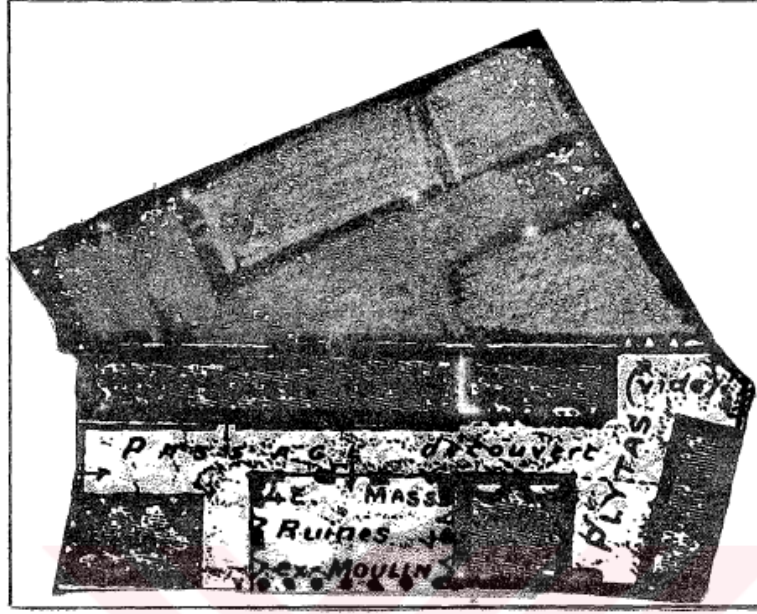


Şekil 6.23. : Tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası yapılarının kuzey cephesi, 2017 (Url-44)

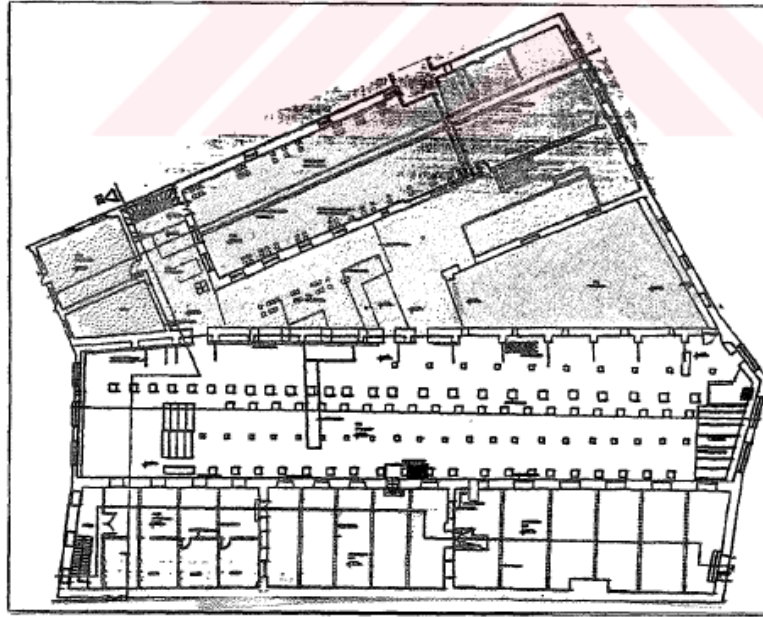
Yapının bir kısmı reklam şirketi olan ‘‘dream design factory’’ tarafından kullanılmaktadır. Yapının cephelerinde oluşan dökülmeler bölgede can güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır. Yapının plan şemasına bakıldığında fonksiyonunun ne kadar zengin olduğunu ve terkedilmiş bir miras olmasına göre beden duvarlarının statik açıdan zamana karşı direndiği görülmektedir.

İkinci derece tarihi eser olarak tescili yapılan yapının inşa gerekliliği tersane bölgesine hizmet vermesidir. Tersaneler bölgesinin de eski önemini kaybetmedi Değirmen yapısının kapatılmasında etkili olmuştur. 1982 yılından beri kullanılmayan yapı uzun zamandır boş ve atıl olarak durmaktadır. Bu durumda yapının bozulma sürecini hızlandırmış ve yapının cephe, döşeme, çatı ve doğramalarının zarar görmesine sebep olmuştur. İstanbul’un tarihi

değerlerinden olan ve sayıları çok olmayan Değirmen yapıları korunması gereken değerlerimizdir.



Şekil 6.24. : 1926 tarihli Pervititch haritasından plan şeması (Ezgeç, 1998)



Şekil 6.25. : 1998 tarihli röleve plan şeması (Ezgeç, 1998)

Haliç bölgesinde olası kentsel yenileme sürecindeki öngörülen rolü;

İstanbul kentinin önemli semtlerinden olan Kasımpaşa bölgesi artık şehir merkezi konumunda olan önemli bölgelerdendir. Tarihi kimliği ile birlikte önemli yapı ve bölgelere olan yakınlığı bu semti önemli kılan değerlerdendir. Bölgedeki görülen trafik yoğunluğu ve

artık Haliç bölgesinin sanayii alanlarına uygun olmaması birçok önemli yapının terkedilmesi ya da yıkılmasına sebep olmuştur. Osmanlı döneminin batılılaşma sürecinin önemli yapılarından olan tarihi Kasımpaşa Un Fabrikası yapıları 1982 yılından beri kaderine terkedilmiş ve bozulmaya yüz tutmuştur.

Haliç bölgesinde terkedilmiş ve bozulmaya yüz tutmuş kültürel değerlerimiz ne kadar bakımsız halde olsa da bu yapılar toplumların kimliğini ve geçmişini yansıtır. Bölgede olası bir kentsel yenileme projesinde bu yapıların bölge halkına kavuşturulması ve kullanım alanı olarak kamuya tahsis edilmesi süreçleri olumlu yönde tetikleyecek değerlerdir. Bölgenin kültürel mirası niteliğinde olan ve bir Endüstrileşme döneminin simgelerinden olan Kasımpaşa Un Fabrikası Haliç bölgesinin çehresine kimlik kazandıran öğelerdendir. Bütüncül bir kentsel yenileme kapsamında bölge ihtiyacı ve kullanıcı beklentileri gözetilerek yapıya uygun işlev verilmeli ve bu bağlamda çevresi ile barışık bir siluet oluşturulmalıdır.

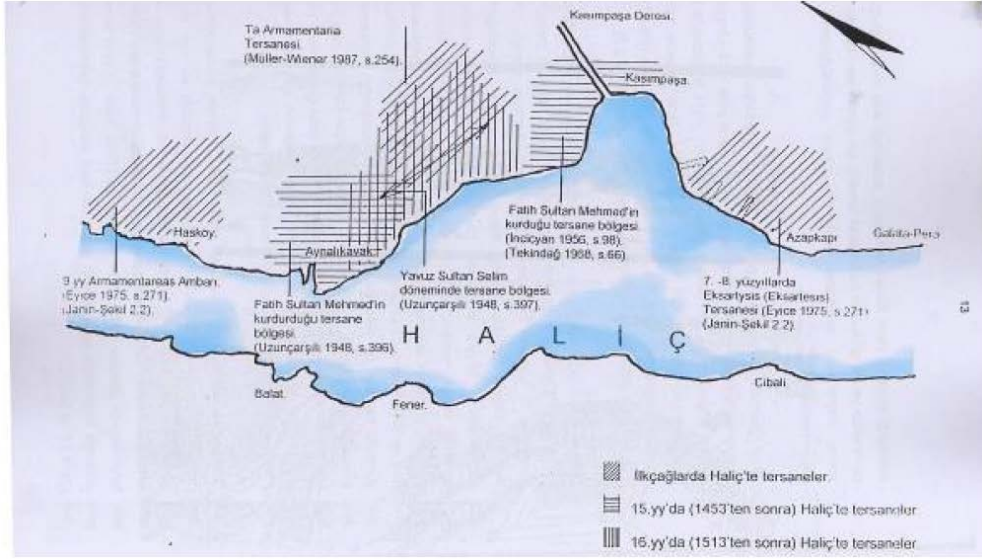
6.3.2.3. Tersane-i Âmire

Tarihi ve kültürel önem;

Haliç bölgesinin doğal olarak korunaklı bir alan olması Tersane yapımı için tercih edilen bir özelliktir. Haliç kıyılarında 2 kilometre alana yayılan İstanbul Tersaneleri İstanbul'un fethedilmesinin ardından 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından bir Camii, birkaç göz tersane ve Divanhane olarak kurulmuştur. 1481-1488 yıllarında II. Bayezid döneminde zindan ve zindan mescidi eklenerek büyütülmüştür. Yavuz Sultan Selim dönemine denk gelen 1513-1514 yıllarında ise Akdeniz de hâkimiyet kurmak adına büyük donanma ihtiyacı ortaya çıkmış ve Hasköy-Kasımpaşa arası tersanenin büyütülmesi kararı alınmıştır. 16. Yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise tersane birimleri 2 kilometrelik kıyuyu kaplamıştır. Daha sonraları Kaptanpaşa Sokullu Mehmed tarafından 1547 yılında tersane duvarları duvarlar ile çevrilmiştir. Kaptan-ı Derya Halil Paşa tarafından I. Ahmed ve III. Selim dönemlerine denk gelen zamanda tersanenin genişletilmesine devam edilmiş ve bu dönemde önemli bir yapı olan Hünkâr Kasrı Tersane Bahçesi kısmına yapılmıştır. 1780-1784 yıllarında tersane içerisinde yapılan Kalyoncular Kışlasıyla birlikte Galata ve Kasımpaşada bekâr odalarında kalan kalyoncular bir düzen altına alınmıştır (Köksal, 2001).

Denizlerde kullanılan gemi türlerinin gelişmesi ve değişmesi ile birlikte III. Selim ve II. Mahmud döneminde tersane gelişmesi ve donanma inşa çalışmaları hız kazanmıştır. Bu çalışmalar neticesinde Haliç Tersanesinde gemi imalatı ve bakımı için kuru havuz yapılması kararlaştırılmıştır. Tersanenin gelişimini engelleyen batı duvarı yıkılmış ve 1802 yılında tersane batı tarafına Aynalıkavak Kasrına doğru genişletilmiştir. Açılan bu alanlarda Ağaçkızak, Valide Kızağı ve Taşkızak birimlerinin imalatı yapılmıştır. 1808-1839 yıllarında II. Mahmud döneminde İngiltere'den ithal edilen makineler teknolojik gelişim açısından

önemli bir dönüm noktasıdır. Tersanenin saray alanından kazandığı bölgede 1834 yılında buharlı makine ile çalışılan haddehane, demirhane ve buharla işleme işi yapan bıçkIHane kurulmuştur. Böylece tersanelerde Fabrika inşa etme dönemi başlamıştır (Köksal, 2001).



Şekil 6.26. : Haliç bölgesinde ilk çağlarda ve 15-16 yüzyıllarda Tersaneler (Köksal, 2001)



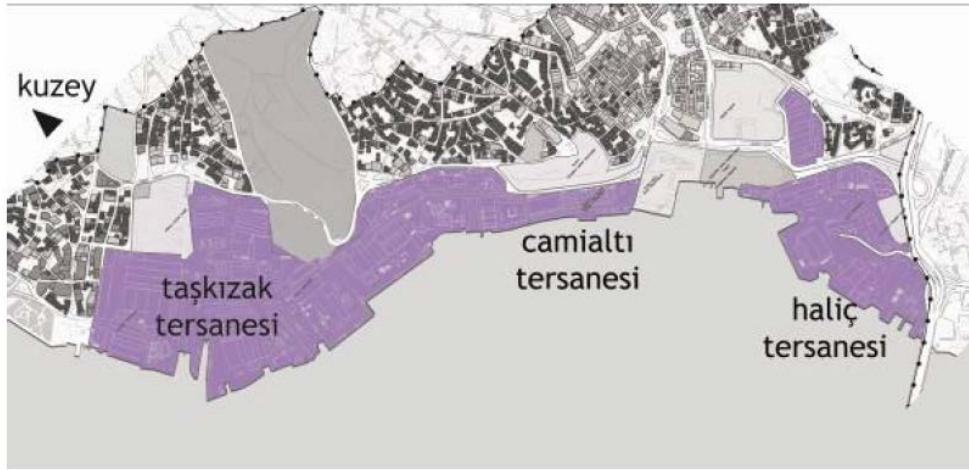
Şekil 6.27. : 1916 yılında Haliç Tersanesi (Url-45)

Gemi imalatı, gemi bakım onarım ve gemiciliğe ait araç ve gereçlerin yapıldığı Tersaneler gemi işleri dışında askeri eğitim ve denizcilik işleri içinde kullanılmışlardır. Osmanlı döneminde önemli bir sanayi tesisi olan İstanbul Tersaneleri devlet donanmasında savaş gemilerinin yapıldığı ve onarıldığı yer olarak kullanılmaktaydı. 18. Yüzyılda içerisine yapılan hastane ve okul yapılarıyla donanmada görev alan personellerin sağlık ve eğitim ihtiyacı da karşılanmıştır. İstanbul Tersanelerinin şehir içi ve dışında yapılan inşaatlara

yardıma etme ve büyük yapılarca malzeme temin etmesinin dışında batarda, köprü ve duba yapıma işlerinde de büyük katkıları olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunda 18. Yüzyıla gelindiğinde kendi teknik elemanlarının dışında yabancı ve Levanten mimar ve mühendislere de yer verilmiştir (Köksal, 2001).

Mevcut durum analizi;

Cumhuriyet döneminde Haliç ve Camialtı Tersaneleri Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğüne bağlanmıştır. Camialtı tersanesi 1953 yılında kendi adını alarak Haliç tersanesinden ayrı bir birim olmuştur. 1984 yılına gelindiğinde ise Camialtı ve Haliç tersaneleri İstanbul'daki Pendik, İstinye ve Alabey tersaneleri ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'na ait Gemi Sanayisi Anonim Şirketine devredilmiştir. Bu alandaki Taşkızak Tersanesi ise TC Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır (Köksal, 2001).



Şekil 6.28. : İstanbul Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri (Yeşilyurt, 2008)

Söz konusu İstanbul Tersaneleri kontrolsüz değişiklikler, olumsuz kullanıcı müdahaleleri ve hızlı bir dağılma sürecine rağmen 20. Yüzyılın sonlarına kadar genel biçimini bozmadan işlevine devam etmişlerdir. Fakat 20. Yüzyılın sonlarına doğru başlayan özel sektöre devretme ve kapatma gibi siyasi politikalarla 5,5 asırlık Tersanelerin geleceği tehlikeye girmiştir. Daha sonraları 1995 yılına gelindiğinde Tersane bölgesi İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından sit alanı olarak belirlenmiş ve koruma altına alınmıştır (Köksal, 2001).

2010 yıllarına gelindiğinde ise turizm açısından önemli kararlar içeren 1/1000 ölçeğe sahip "Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı" İBB tarafından onaylanmıştır. Onaylanan bu plana göre; Tophane Bölgesi, Tarlabası Bölgesi, Cezayir Çıkmazı (Fransız sokağı), Bedrettin Mahallesi, Beyoğlu Belediye Başkanlığı ve Yakın Çevresi ile Haliç Tersaneler bölgesi gibi korunması önemli olan alanlar "turizm alanı",

“kentsel yenileme alanı” veya “özelleştirme alanı” olarak kabul edilerek koruma kapsamının dışına çıkarılmıştır (Yeğenağa ve Say Özer, 2017).

Kültür Endüstri mirasının yoğun olduğu Haliç kıyılarında yer alan Haliç tersanelerinin koruma kapsamından çıkarılması ve “özel proje alanı” olarak ilan edilmesi ile beraber 2011 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ismi “Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” olan ve Kamuoyunda Haliçport olarak bilinen proje yapılacağı yayımlandı. Bu çerçevede düzenlenen ihale sonucunda özel bir firmaya uygulama yükümlülüğü verildi. Fakat bu karar başta Mimarlar Odası Büyükkent Şubesi, Sivil Toplum Kuruluşları, Bölge halkı ve bazı milletvekilleri tarafından uygun bulunmayıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığına kararın iptal edilmesi talebinde bulunuldu. Bu başvuru neticesinde 2018 yılında Haliçport projesi askıya alındı (Url-3). Fakat projenin tam anlamıyla ortadan kalkmaması ve Haliç bölgesinde yapılan Haliç Metro köprüsü son zamanlarda bölgenin tarihi kimliğini tedirgin eden bir konu olmuştur.

Haliç bölgesinde olası kentsel yenileme sürecindeki öngörülen rolü;

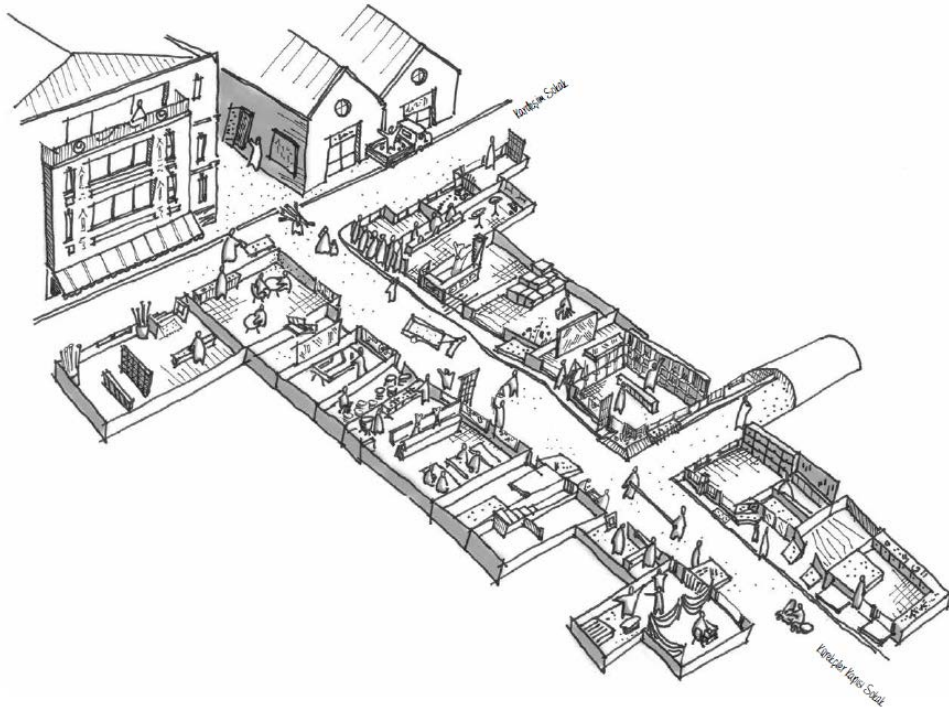
Haliç bölgesinde yer alan sanayi tesislerinin ortak özellikleri zaman içerisinde inşa edilmesi, imalata başlaması ve belirli bir zaman sonra tekil dönüşüm çalışmalarına konu olmalarıdır. Fakat bölge olarak tarihin her döneminde bütüncül bir şekilde dönüşüme katılan bu bölgede kentsel yenileme çalışmaları da alanın tamamını ele alan bir kapsam içermelidir. Bu şekilde bölgenin tarihi kimliği ve kültürel değerleri bir bütün halinde kullanılabilen değerler olarak günümüzde değerlendirilebilir.

İstanbul Haliç tersanelerinin en önemli özelliği bulunduğu konum ve kapladığı alan açısından Haliç kıyılarında yapılacak olası bir kentsel yenilemede öncü rolü üstelecek potansiyelinin olmasıdır. Kentsel yenileme çalışmalarında kültür endüstrilerinin tetikleyici rolünü düşündüğümüzde Haliç kıyılarında büyük bir alanı kaplayan tarihi İstanbul Tersanelerinin değeri daha iyi anlaşılabilir. Uluslararası camiada da tanınan ve birçok devlet arşivlerinde kayıtları bulunan Tersaneler bölgesi Haliç kıyılarının en göz alıcı Endüstri miraslarından. Kentsel yenileme çalışmalarında büyük ölçekte organizasyonlar ile bölge halkı, girişimciler, yerel ve merkezi otorite ve teknik ekip işin içinde olmalıdır. Tersaneler bölgesi için düşünülen işlev Haliç bölgesinin kimliğini büyük ölçekte etkileyecek bir karar olacaktır. Bu sebepten fizibilite çalışmaları ve değerlendirmeler çok dikkatli yapılmalı ve kentsel yenileme kapsamında Haliç kıyı bölgesi bir bütün halinde düşünülmelidir.

6.3.2.4. Azapkapı Perşembe Pazarı

Tarihi ve kültürel önem;

İstanbul Haliç kıyılarının tarihi sanayi merkezi olan Perşembe pazarı yüzyıllardır usta, kalfa veya çırak yetiştiren ve aynı zamanda Türk sanayisinin sürekliliğinin bir nişanıdır. Bölge olarak Karaköy, eski Antik Galata semtinin günümüzde kullanılan ismidir. Karaköy bölgesi tarih boyunca ticaret merkezi ve liman özelliğini koruyan kültürel bir bölgedir. Bizans döneminde Cenovalı tüccarlara bu semtte ticaret yapma ve yerleşme izni verilmiştir. Osmanlı İmparatorluğunun ilk dönemlerinde ise Galata bölgesi bir İtalyan şehriden farksız serbest ticaretin yapıldığı bir bölge olmuştur. 16. Yüzyılın başlarında İspanyadaki engizisyon mahkemelerinden kaçan Sefarad Musevileri Osmanlı tarafından bu bölgeye kabul edilmiş ve ardından azınlık Ermeni ve Rum tüccarlarda bölgeye yerleşmişlerdir (Url-47).

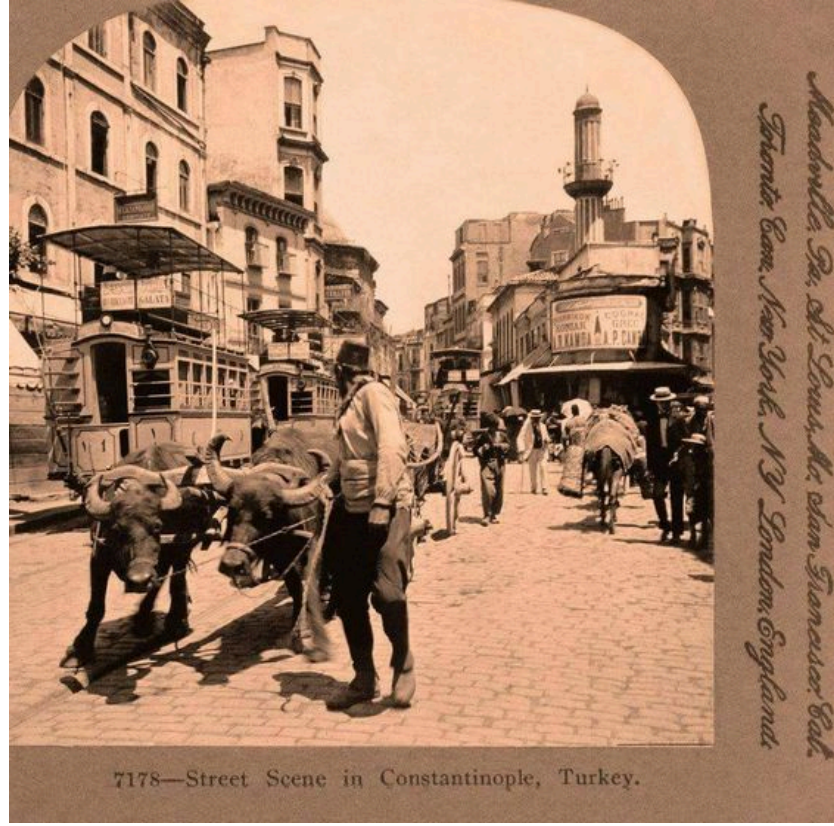


Şekil 6.29. : Perşembe Pazarının sokak hayatı (Url-48)

Bölgenin ilk göze çarpan özelliği sokaklarında meydana gelen kaotik ve sürekli devamlılığı olan yaşamdır. Buradaki sanayi işletmelerinin karmaşık ilişkiler barındıran iş ağları buradaki yaşamı son derece özelleştirmiştir. Tarihi değerinin yanında korunması önemli olan değerlerin başında bölgedeki esnaf ve mahallî iş ağları tarafından kullanılan yapılı çevrenin çevrelediği hayat gelmektedir.

19. yüzyıla gelindiğinde ise Karaköy bölgesi Osmanlı İmparatorluğunun finans merkezi haline gelmiştir. İmparatorluğun mali hayatında etkileri çok olan Galata bankerleri; Şirket-i

Hayriye'nin kurulması, tramvay şirketlerinin kurulması, Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesi, Galata borsasının 1920 yıllarına kadar dünyanın en önemli borsası olarak görülmesi ve Osmanlı Bankası'nın kurulması gibi olaylarda etkileri olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu son dönemlerde girdiği savaşları kaybetmesiyle ağır borçlanmalara girmiş ve özellikle Kırım savaşında Ruslara ödenen savaş tazminatında Galatalı bankerlerden yardım alınmıştır. Bu dönemde Voyvoda Caddesi olarak bilinen ve günümüzdeki adı Bankalar Caddesi olan aks üzerindeki Neoklasik ve Neorönesans tarzdaki yapılar çoğunlukla Galatalı Bankerler tarafından yaptırılmıştır. Bu yapıların ihtişamı dönemin Avrupa kentlerinde finans merkezlerinden beklenen bir görkemdir (Url-46).



Şekil 6.30. : Karaköy Perşembe Pazarı, 1906 (Url-49)

Karaköy bölgesi İstanbul kentinin en önemli üretim merkezlerinden biri olma özelliğini asırlarca sürdürmüştür. Özellikle Elektrik parçaları üreten ve satan dükkânlar Voyvoda Caddesi üzerinde yer alırken Tesisat malzemeleri ise Kemeraltı Caddesinde yer almaktaydı. Selanik Pasajı ise özellikle elektronik parça üzerine uzmanlaşmış alışveriş merkezi niteliğinde bir işlev taşımaktaydı. Gemi makine tamircileri, kaynakçılar, planyacılar, frezeciler, sarı ve pik dökmeçiler, tornacılar ve daha birçok işletme ile Voyvoda caddesi ile Haliç boğazı arasında bulunan bölgede Perşembe Pazarında hizmet vermekteydi. Perşembe pazarı Türk sanayi pazarının efsanevi bir merkezidir. Bölge asırlardır bir üniversite

mantığında insan yetiştiren ve sanayi parça üretimi imal eden bir bölge olarak yerini korumuştur.



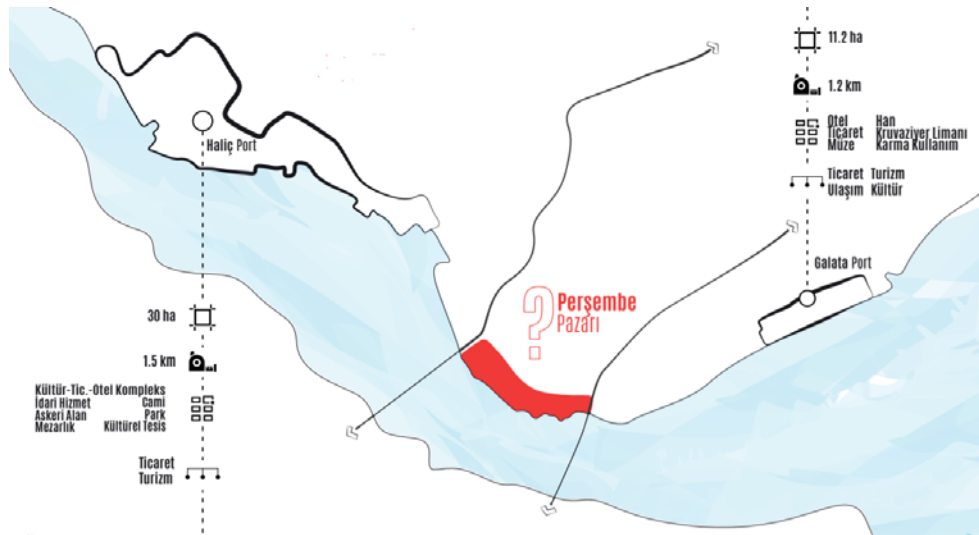
Şekil 6.31. : 1900'lü yılların başında Karaköy meydanı (Url-50)

Voyvoda Caddesi olarak bilinen Bankalar Caddesi ve çevresi Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında da mali hayatta önemli bir yere sahiptir. 20. Yüzyılın ilk yarısında özellikle ikinci dünya savaşı yıllarında Türk sanayisinin alt yapısını oluşturan Perşembe pazarı bölgesinde iş hâkimiyeti azınlıkların elindeydi 20. Yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde ise bölgeye Balkanlar ve Anadolu'dan göç alınmış ve gelen kişiler ticari faaliyetlerine bu bölgede devam etmişlerdir. Bu dönemlerde işsizlik önemli bir sorun haline gelmişti ve aileler için çocuklarını Rum ve Ermeni ustaların yanına meslek öğrenmek için vermek önemli bir değerdi. Bölge esnafı arasında olan birliktelik ve birbirlerinin eksiklerini gidermek mali açıdan pazarı canlı tutmaktaydı. Bölge başlı başına bir entegre tesis gibi çalışan tesviye, torna, freze tezgahlarını kullanarak herhangi bir mekanik parçanın imal edilebildiği bir yerdi. Perşembe Pazarı İstanbul'un Haliç bölgesinde yer alan usta, kalfa ve çırak yetiştirmenin yanında mekanik, elektrik ve benzeri parçaların imal edilebildiği bir sanayi merkezi olma niteliğini her dönem korumuştur. Tarihi Perşembe pazarı bölgesi İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından 05.02.1992 tarihide 3418 numaralı karar ile

kentsel sit alanı olarak ilan edilmiştir. Fakat Galata bölgesi gibi Beyoğlu semtinin tarihi kimliğini oluşturan önemli bölgelerden biri olan Perşembe Pazarının da 1/5000 Ölçekli Beyoğlu Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın dışında ele alınması bütüncül bir kent dokusunun birbirinden koparılması anlamına gelmektedir.

Mevcut durum analizi;

Haliç bölgesinde bulunan Karaköy semti İstanbul'un endüstri mirası en yüksek olan bölgelerinden bir tanesidir. Bölge yüzyıllar boyunca kültürel ve ticari canlılığını kaybetmemiştir. İstanbul kentinin en önemli ve en eski bölgelerinden biri olan Karaköy'de küçük sanayi imalathaneleri, küçük ve büyük ölçekte nalburlar, hırdavat dükkânları ve buna benzer ticari birimlerin bulunduğu tarihi Perşembe Pazarı asırlardır faaliyet gösteren kültürel bir mirastır. Galata silüetinin en değerli silüetlerinden olan bölge Haliç suyunun diğer yakasında bulunan özellikle tarihi yarımadanın tarihi bütünlüğünü sağlayan önemli bir kentsel dokudur.



Şekil 6.32. : Perşembe Pazarı bölgesinin stratejik konumu (Url-48)

Perşembe Pazarı bölgenin sanayi temelini oluşturan ticari faaliyetlerin günümüzde dahi aktif olduğu potansiyeli yüksek bir bölgedir. Bu duruma rağmen bölge için düşünülen ya da organizasyonu yapılan ciddi bir kentsel yenileme çalışması bulunmamaktadır. Günümüzde Haliç Tersaneler bölgesi ve Galata bölgesi için birçok kentsel yenileme çalışması düşünülmektedir. Fakat bu bölgeleri birbirlerinden ayrı düşünmek tarihi kimlik ve kültürel değerler açısından olumsuz sonuçlar doğurabilir. Kentsel yenileme çalışmaları bir bölgeyi bütüncül şekilde ele almalıdır ve plan kararları bölgenin tamamı gözetilerek verilmelidir.

Bölgede deniz fonksiyonuna rağmen kıyı kullanımı ve denizcilik faaliyetleri yaşadığımız yüzyılın seviyesini yakalayamamıştır. Karaköy bölgesi ve suyunun batıya doğru devam

eden hattında önemli bir rıhtım özelliği bulunmamaktadır. Bu durumda sanayi ticaretinin yoğun olarak yapıldığı ve bunun yanında küçük sanayi üretiminin yapıldığı Perşembe Pazarı bölgesini olumsuz etkilemektedir.

Günümüzde önemli inşaat faaliyetlerinde malzeme temini olarak ilk gelinen yerlerden birisi olan Perşembe Pazarı modern Pazar düzeni yakalanamamıştır. Yapıların bakımsız olması, yaya yollarının süreksizliği, yaya aktivitelerinin olmaması, dağınık oturma yerleri, düzensiz doluluk boşluk ilişkisi gösteren kent dokusu ve tanımsız araç park yerleri kullanıcıları zor durumda bırakmakta ve kentin imajını zedelemektedir. Bölgede iç kısımdan sahile doğru uzanan aksların derme çatma yapılar ile ya da yük arabaları ile kapatılması sahile odaklı birleşimlere engel bir durumdur.



Şekil 6.33. : Perşembe Pazarı bölgesi alan taraması (Url-48)

Karaköy bölgesinin İstanbul kentinin önemli iki noktasını birbirine bağlaması önemli bir potansiyeli olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bölgeler Tarihi yarımada ve Taksim-Pera bölgesidir. Otobüs, metro ve feribot gibi ulaşım araçlarının Karaköy bölgesinden geçmesi bölgenin hareketli ve canlı bir alan olarak kalmasını sağlamaktadır. Fakat bölgedeki bakımsız-işlevsiz yapılar, kötü durumda olan çevre düzeni ve kentsel donatılardaki eksikliklerden dolayı kontrolsüz bir karmaşa bulunmaktadır. Bölgedeki atıl durumda olan yapılar, yanlış işlev ile kullanılan yapılar ve boş araziler Perşembe Pazarı bölgesinin önemini azaltmakta ve kentsel kimliğinin değişmesine sebep olmaktadır. Bu durumda bölgede ticaret ağı zayıf duruma düşmekte ve ekonomik sıkıntılar beraberinde gelmektedir. Bölgenin sahip olduğu tarihi ve kültürel değerler yanında bölgenin tarihsel süreç içerisinde üstlendiği fonksiyon bölgenin kentsel yenileme potansiyelini ortaya koymaktadır.



Şekil 6.34. : Tersane Caddesinden görünüm, 2018 (Url-51)



Şekil 6.35. : Dükkân önlerinden görünüm, 2018 (Url-51)

Haliç bölgesinde olası kentsel yenileme sürecindeki öngörülen rolü;

Perşembe Pazarı ve çevresinin kentsel dokusunun ciddi bir yüzdesini; terkedilmiş ve harabe durumda olan yapılar, üst katları boş ve zemin katları ticaret işlevi ile kullanılan yapılar, boş araziler, süreksiz yaya yolları ve düzensiz araç park yerleri oluşturmaktadır. Bu durumda Perşembe Pazarı Bölgesinin ve çevresinin tarihi ve kültürel değerinin günümüz değerine ulaşamamasına sebep olmaktadır. Bu sebepten alanda kaderine terkedilmiş özgün kentsel dokuyu canlandırmak ve sürdürülebilir bir çevre oluşturmak adına tarihi bina ve kent kimliğinin korunması gerekmektedir.

Günümüzde dahi bölgenin sanayi ve ticari potansiyeli çok yüksektir. Haliç bölgesinde olası bir kentsel yenileme sürecinde Perşembe Pazarı ve çevresinin modern ticari bir merkez olma

potansiyeli çok yüksektir. Bölgedeki kıyı boyunca uzanan yeşil bant düşünülerek kamusal kullanım alanlarını artırılması ve mevcut yapıları onarılması, yapı işlevlerini eski dönemde olduğu gibi gruplaştırarak daha tanımlı hale getirilmesi, yaya aktivitelerinin yapılabileceği açık alanlar oluşturulması, kentsel dokuya uygun araç park yerlerinin meydana getirilmesi gerekmektedir. Tüm bu yapısal, çevresel ve kent donatı eksiklikleri Perşembe pazarı ve çevresindeki Haliç bölgesi ile bir bütün halde düşünölmeli ve bölgenin tamamı ele alınarak kentsel yenileme organizasyonu yapılmalıdır.

7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Günümüzde İstanbul'un Fatih, Eyüp, Alibeyköy ve Beyoğlu ilçe sınırlarını sahil şeridinden birbirine bağlayan Haliç bölgesi ve geri alanında yer alan yapılaşma; tarihi kimlik, endüstriyel miras niteliği, kentin bütünlüğü, bölgenin stratejik konumu ve kentsel yenileme açısından incelenmiştir. Bu incelemeler doğrultusunda İstanbul kentinin Haliç bölgesinde yer alan ve Endüstriyel miras kimliği bulunan yapı ve yapı grupları üzerinde analitik çalışmalar irdelenmiştir. Çalışma bölgesi olan Haliç suyolu ve civarı İstanbul tarihi kentinin var olmasını sağlayan önemli bir bölgedir. Bölgede suyoluna paralel biçimde uzanan yamaç, tepe ve vadilerden oluşan doğal yapı ve sonradan oluşan yapılaşmalar bölgeye birçok avantaj sağlamıştır. İstanbul'un tarihi kenti ve tarihsel süreç içerisinde her dönem önemini koruyan ilk yerleşim yerleri olan Tarihi Yarımada ve Galata yarımadasını birbirinden ayıran Haliç suyolu bu alanları iskeleleriyle, kayıklarla, köprülerle, kente giriş kapıları ile birbirine bağlamıştır. Günümüzde de Haliç bölgesi deniz, kara ve demir yolu ulaşımı açısından tarihi kentin çekirdeği olarak stratejik önemini korumaktadır.

Bölgenin tarihsel gelişimi incelendiğinde; Megaralı Grekler tarafından milattan önce 7. Yüzyılda koloni kenti olarak kurulan tarihi kentin Roma ve Bizans dönemlerin de devlet gelirlerinin bir arada toplandığı merkez özelliği kazandığı görülmektedir. 1453 yılında Osmanlı'nın kenti almasıyla beraber merkezîyetçi siyasi dönem başlamış ve İstanbul kentinin Haliç bölgesinin sulüetinde kültürel değişim dönemi başlamıştır. Fakat kente gelen yeni milletler varolan miras ve kültürel değerleri yok saymamış bölgenin kimliğine saygı göstererek kendi kültürleri ile sentezlemişlerdir. 19. Yüzyıl ve 20. Yüzyılın ilk dönemlerinde Osmanlı İmparatorluğu'nun girdiği savaşlar ve 1923'de cumhuriyetin ilan edilmesi ile birlikte başkentin Ankara'ya taşınması bölge nüfusunda çözümler görülmüştür. Buna rağmen İstanbul kenti tarihi önem, kültürel miras, stratejik konum ve boğazların etkisi ile her dönem önemli bir merkez niteliğini muhafaza etmiştir.

Sanayi devrimi ile birlikte dünyanın en değerli doğal limanlarından birisi olan Haliç bölgesi kentin endüstriyel gelişiminin temelini oluşturmuştur. 5,5 asırlık sanayi geçmişi olan Haliç bölgesi Sanayi devrimiyle birlikte buharlı motorlar ile de tanışmış ve tarihin her döneminde kendini yenileyerek çağın gerekliliklerini üzerinde taşımıştır. Bölgenin tarihi kimliğinin yanında kentsel doku açısından endüstriyel kültür mirasını günümüze ulaştırması tez çalışmasına değer katmaktadır. Özellikle 20. Yüzyılda teknolojinin gelişmesi ve Bilişim Teknolojileri döneminin başlaması ile beraber sanayi yapılarının biçimleri ve ürün transfer

yöntemlerinde değişimler meydana gelmiştir. Kent içinde kalan sanayi bölgeleri işlevlerini kaybetmeye başlamış ve daha büyük sanayi alanları kent dışındaki bölgelere taşınmaya başlamışlardır. Bu durumda Haliç bölgesindeki Sanayi ve depolama alanlarının birçoğu ya kapanmış ya da kent dışındaki bölgelere taşınmışlardır. Cumhuriyet döneminde Haliç bölgesinin endüstriyel mirası olan Sanayi ve depolama alanlarının Desantralize ya da Sağlıklılaştırma gerekliliği üzerinde durulsa da özellikle 1985 yılında zamanın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dala tarafından yürütölen ve Dalan operasyonları olarak anılan kentsel yenileme çabaları endüstriyel kent mirasa ciddi zararlar vermiştir. Tarihi Haliç bölgesinin 19. Yüzyıllarda fabrika yapılarının sayısı 151 iken günümüzde 10' geçememesi yapılmaya çalışılan kentsel yenileme çalışmalarının ilke hatalarını ortaya koymaktadır.

Haliç bölgesinin kıyı şeridinde var olan ve endüstriyel miras niteliği taşıyan Hasköy Tersanesi, Lengerhane, Sötlüce Mezbahası, Silahtar Ağa Elektrik Fabrikası, Feshane-i Amire ve Cibali tütün Fabrikasında gerçekleştirilen yenileme çalışmaları noktasal kentsel yenilemeye konu olmuştur. Fakat bu çalışmaların yapı ölçeğinde olması bölgenin bütöncöl kimliği ve özgün değerleri açısından bakıldığında kentsel yenileme kavramı ile uyuşmamıştır. Kentsel yenileme çalışmalarında kültür endüstrisinin rolü ve sürece etkisi yadsınamaz derecede çoktur. Bununla beraber çalışmanın yapılacağı alan değerlendirmesi ve analizler iyi şekilde yapılmalı aynı dönem ve tarihi bütönlük içerisinde olan yapılar birbirinden ayrı düşünölmemelidir. Tarihi İstanbul Tersaneleri olarak bildiğimiz Haliç, Taşkızak ve Camialtı tersanelerinin konumu, büyüklüğü ve tarihi değeri göz önüne alındığında olası kentsel yenilemede bütönlöştirici rolü de düşünölmelidir.

Tez çalışması kapsamında tarihi Haliç suyolunda kıyıdan 300-400 metre içeri kısımlarındaki önemli yapılar, bağlantı yolları ve doğal girintiler dikkate alınarak çalışma alanı belirlenmiştir. Bu alanın arkasında kalan ve çalışma alanı ile ilişkili bölgelerde ayrıca belirlenmiş ve bu şekilde tez kapsamında çalışma sınırları belirlenmiştir. Tez kapsamında yapılan araştırmalar ve saha gezileri neticesinde Çalışma alanındaki kentsel yenileme potansiyeli irdelenmiştir. Bu irdelemeler neticesinde bölgedeki Endüstri Kültür mirası olan yapı ve yapı alanları listelenmiştir. Belirlenen bu yapılardan bakımsız, terkedilmiş ve metruk halde olan fakat tarihi ve kültörel değeri yüksek olan Unkapanı Un Fabrikası, Karaköy Un Fabrikası, Tersane-i Âmire ve Azapkapı Perşembe pazarının daha önce kentsel yenileme çalışmasına konu olmadığı görölmüştür. Özellikle işlevsel nitelikleri açısından değerli olan ve Haliç suyolunun iki yakasında karşılıklı olarak konumlanıp kente yıllarca hizmet veren Un Fabrikalarının günümüze kadar metruk bir vaziyette bırakılması kültörel bir kayıptır. Bu sebep ile öncelikle bölgede kültörel değeri yüksek olan fakat herhangi bir kentsel yenilemeye

konu olmamış olan tüm yapı ve yapı alanları incelenmiş ve olası kentsel yenilemedeki rolü üzerine irdelemeler yapılmıştır.

Yapılan incelemeler neticesinde Çalışma alanı içerisindeki Haliç suyolu ve arka alanında günümüze kadar yapılan kentsel yenileme çalışmalarının bütüncül kimlikten uzak olduğu ve bu sebep ile yenilemeye konu olan yapıların çevreden soyutlandığı gözlemlenmiştir. Diğer kültürel miraslarında bakımsız halde kaderine terkedildiğini ve bölge halkı tarafından güvensiz olarak görüldüğü gözlemlenmiştir. Bölgede yapılan saha gezileri ve alan çalışması neticesinde kentsel yenileme potansiyelinin yüksek olduğu ve olası dönüşümün en önemli ilkesinin “bütüncül yenileme” olması gerektiği saptanmıştır. Haliç bölgesi tarihin her döneminde kendini yenilemiş ve bu çalışmalar suyolunun her noktasında hissedilmiştir. Fakat günümüzdeki yapı bazında yapılan yenileme çalışmaları bölge kimliğinin kopmasına ve yapıların birbiri ile olan tarihsel bağının kopmasına sebep olmaktadır.

Sanayi bölgelerinde yapılan Uluslararası kentsel yenileme çalışmaları irdelendiğinde yapılan birçok çalışmada alanın Endüstriyel Kültür Mirası niteliğini genel ilke olarak kabul edildiğini ve yenileme çalışmalarında alanın bütüncül olarak ele alındığını görmekteyiz. Bu ilke ile yapılan kentsel yenileme çalışmalarında kent her açıdan ile yaşanabilir, birbiri ile ilişkili, tarihi sürekliliğini koruyan ve tarihi değerlerin birbiri ile bağlantısının güçlendiği alanlar haline gelmektedir. Bu çalışmalar neticesinde kentin kültür kimliği göz önünde tutulmuş ve bölge değerleri korunmuş olmaktadır. Süreç içerisinde bir diğer önemli husus ise Kültür Endüstrisi olarak nitelendirdiğimiz yapı ve yapılar topluluklarının yenileme sürecine olan pozitif etkileridir. Yapı işlev ve çevre ilişkileri değerlendirilirken bölge halkı, çağın gereklilikleri ve yapının özgün değerleri göz önüne alındığında çalışma çevre ve çevre dışından dikkat çeken ve bölgesel katılımcı sayısı artan daha büyük ölçekli bir çalışma haline gelmektedir.

Tez kapsamında yapılan tüm incelemeler neticesinde; Haliç Bölgesinde belirlenen çalışma alanının tarihi önem, kültürel değer ve üzerinde barındırdığı endüstri mirasının kentsel yenileme çalışmasına duyduğu ihtiyaç görülmüştür. Fakat kentsel yenileme kavramının ülke bazında çağrıştırdığı ilkelerin eksikliği sebebi ile günümüze kadar yapılan kentsel yenileme çalışmalarının bölgenin bütüncül kimliğine uygun olmadığı gözlemlenmiştir. Haliç bölgesinde yapılacak olası kentsel yenileme çalışmalarında alanın tamamı ele alınmalı ve bu çalışmalar içerisinde Kültür Endüstrisinin süreci tetikleyici rolünün göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Alanda bulunan kaderine terkedilmiş, kültürel değerleri yüksek ve daha önce kentsel yenilemeye konu olmamış olan Unkapanı Un Fabrikası, Karaköy Un Fabrikası, Tersane-i Âmire ve Azapkapı Perşembe Pazarı'nın dönüşümü tetikleyici etkilerinin olacağı öngörülmüştür. Ayrıca Haliç kıyılarının karşılıklı iki yakasında konumlanan Unkapanı Un Fabrikası ve Kasımpaşa Un Fabrikalarının özel olarak incelendiği

ve bölgede bütüncül bir kentsel yenileme kapsamında üstlenecekleri rolü daha detaylı modellerle ele alan bir çalışma yapılması önemli olacaktır.

KAYNAKLAR

- Acar, E. ve Adam, M.** (1978), “Kapitalistleşme Sürecinde Gecekondu”, Mimarlık, Sayı:156, s.32-34, İstanbul.
- Akbıyıklı, R., Çınar Ö.F. ve Koç, S.** (2017), “Kentsel Dönüşüm İşlemlerinde, 6306 Kanun ile 5393 Sayılı Kanun Hükümlerinin ve Uygulama Aşamalarının Kıyaslanması ”, Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Uluslararası Katılımlı 7. İnşaat Yönetimi Kongresi, Samsun.
- Aktan, C. ve Tunç M.** (1998), “Bilgi Toplumunun Doğusu ve Gelişimi”, Yeni Türkiye Dergisi, Ocak-Şubat 1998: s.118-134
- Atalık, G.** (1985), Şehircilik, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, s. 277, İstanbul.
- Ataöv, A. ve Osmav, S.** (2007), “Türkiye’de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım”, METU JFA 2007/2, (C.24:S.2) s.57-82, Ankara.
- Azizi Sadatlou, N.** (2014), 19. Yüzyıldan Günümüze Sanayi Yapılarının Modernleşme Süreci Bağlamında İrdelenmesi: Otomobil Yerleşkeleri, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Programı, İzmir.
- Balamir, M.** (1975), Kat Mülkiyeti ve Kentleşmemiz, ODTÜ, Mimarlık Fakültesi Dergisi, (1:2), s.295-318, Ankara.
- Benevolo, L.** (1981), Modern Mimarlığın Tarihi, Sanayi Devrimi, cilt: 1, İstanbul.
- Bimtaş Planlama Grubu,** (2006), “Mekansal Modeller ve Eylem Alanları Sonuç Raporu” , İstanbul Mekânsal Gelişme ve Dönüşüm Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul.
- Bozkırlı, S.** (2006), KKTC Örneğinde Bütüncül Kıyı Yönetimi Yaklaşımının İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, AÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Cansever, T.** (2016), Osmanlı Şehri, 4.Baskı, Timaş Yayınları, İstanbul.
- Çağan, K.** (2003), Popüler Kültür ve Sanat, Yayınları, Ankara: Altinküre.
- Clark, E.** (1992), Osmanlı Sanayi Devrimi, Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler, ed. E. İhsanoğlu, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, s. 37-52.
- Couch, C.** (2003), Rotterdam: Structural Change and the Port, Urban Regeneration in Europe, Couch, C., Fraser, C. Ve Percy, S., (ed.), Garsington Road, Oxford.
- Delice, E.** (2012), Endüstriyel Miras Alanlarının Dönüşümü, Haydarpaşa Bölgesi Örnek Alan İncelemesi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Endüstrisi, İstanbul
- Doğan, E.D.** (2006), Kıyı Alanlarında Kentsel Dönüşüm Çalışmaları ve İstanbul Örneği, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Endüstrisi, İstanbul
- Donnison, D.** (1993), “The Challenge of Urban Regeneration for Community Development” Community Development Journal, (October), s.283-289.
- Ergun, N.** (2004), Kentsel Yenileme Metodları Ders Notları.
- Erkök, F.** (2002), Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul’un Öznel ve Nesnel Değerlendirmesi, Doktora Tezi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Ezgeç, P.** (1998), Kasımpaşa Un Fabrikası Restorasyon Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Falk, N.** (1993), Organizing for Success: British Experience in Waterside Development, Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water, Bruttomesso R., (ed.), Centro Internazionale Citta d'acqua, Venezia.
- Görgülü, Z.** (2005), "Kentsel Dönüşüm Rantın Yeni Adı Olmamalı", Cumhuriyet Gazetesi, 21 Ekim 2005, İstanbul.
- Gibson, M. ve Langstaff, M.** (1982), An Introduction To Urban Renewal, GB: Hutchinson.
- Hasol, D.** (1998), Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, YEM Yayınları, İstanbul.
- Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A.** (1992), Europe port cities in transition, Belhaven Press, London.
- Karıptaş, F.S.** (2018), Haliç Kıyısında Bir Sanayii Yapısı: Unkapanı Değirmeni, Haliç Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Keleş, A.** (2004), Kent bilim Terimleri Sözlüğü, 8.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.
- Kılıç A.** (1999), Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Krogh, T.** (1999), Frankfurt Okulunun Kültür Analizi, Medya İktidar İdeoloji, (Der.: Mehmet Küçük). Ankara: Ark.
- Köksal, T.G.** (2005), İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış tez.
- Kocabaş, A.** (2006), Kentsel Dönüşüm (Yenileş(tir)me) İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Lichfield, D.** (1991), Urban Regeneration for the 1990s, London Planning Advisory Committee, London.
- Müller - Wiener, W.** (1998), Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Önsöy, R.** (1984), Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi),
- Passic, F.** (2011), URBAN RENEWAL ALTERED LANDSCAPE OF ALBION, Morning Star (ed.), October 23, 2011, pg. 11.
- Paterson J.** (2015) "Urban Renewal & creative industries" Byera Hadley Travelling Scholarship Journal Series, NSW Architects Registration Board.
- Plöger, J.** (2015) "Bilbao City Report" Centre Analysis of Social Exclusions An ESRC Research Centre, Bilbao.
- Pressman, N.** (1985), Forces for Spatial Change, ed. J. Brotchie et al. The Future of Urban Form: The Impact of New Technology, Nichols Publishing Co., s. 349-361, New York.
- Roberts, P.** (2000), "The Evolution, Definition And Purpose Of Urban Regeneration", (ed.) Peter Roberts and Hugs Sykes, Urban Regeneration, London, Thousand Oaks, Sage Publications, s.9-36, New Delhi.
- Tekeli, D.** (2003), "Kentleri Dönüşüm Mekânı Olarak Düşünmek", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri, TMMOB Şehir Plancıları Odası, s.2-7, İstanbul.
- Tsenkova, S.** (2002), "Urban Regeneration Learning from the British Experience" In Tsenkova, S. (ed.) Urban Regeneration: Learning from the British Experience, University of Calgary, s.1-8, Faculty of Environmental Design, Calgary.

Yeğenağa, O.H. ve Say Özer, Y. (2017), Kentsel Kimliğin Dönüşümünde Kentsel Politikaların Etkisi: Şişhane Bölgesi, İstanbul, İdealkent Kent Araştırmaları Dergisi, s-22, İstanbul.

Yenen, Z., Yüçetürk, E. (2003), ‘‘Haliç’in Mekânsal Bütünlüğü ve Siluet İrdelemesi’’, Haliç 2001 Sempozyumu, Kadir Has Üniversitesi, s.591-603, İstanbul.

Yerliyurt, B. (2008), Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Potansiyelinin Değerlendirilmesi; Haliç-Tersaneler Bölgesi,, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Endüstrisi, İstanbul

Yüçetürk, E. (2001), ‘‘Haliç Silueti’ nin Oluşum-Değişim Süreci’’ Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

Üskent, S. (2003), Dönüşümün kentlere yeni bir gelecek yaratmadaki gücü: Cardiff Körfezi örneği, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.

Yavuz, Ö.Ö. (2003), ‘‘Kent Turizmi: Bir Kentsel Dönüşüm Stratejisi’’ Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri, TMMOB ehir Plancıları Odası, s.2-7, İstanbul

Quataert, D. (1999), Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İstanbul.

Weber, M. (1982), Urban Growth: What Are Its Sources Ed. Cooper-Hewitt Museum, Cities: The Force that Shape Them, Rizzoli, s. 148–149, New York.

İnternet Kaynakları

Url-1 < <https://blog.inoxstyle.com/en/crystal-palace/> >, alındığı tarih: 20.05.2019.

Url-2 < <http://www.eskiistanbul.net/291/halic-tersanesi-1916> >, alındığı tarih: 28.05.2019.

Url-3 < <https://www.turizmajansi.com/haber/tamince-nin-halicport-unda-plan-degisti-h28344> >, alındığı tarih: 21.05.2019.

Url-4 < http://www.albionmich.com/history/histor_notebook/111023.shtml

>, alındığı tarih: 28.05.2019.

Url-5 < <http://harita.gumushane.edu.tr/404.shtml> >, alındığı tarih: 22.05.2019.

Url-6 < <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5104.pdf> >, alındığı tarih: 23.05.2019.

Url-7 < <https://seyler.eksisozluk.com/antik-caga-damgasini-vurmus-buyuk-ticaret-imparatorlugu-kartaca> >, alındığı tarih: 23.05.2019.

Url-8 < <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=564601> >, alındığı tarih: 24.05.2019.

Url-9 < <http://www.balmori.com/portfolio/abandoibarra-masterplan> >, alındığı tarih: 24.05.2019.

Url-10 < <https://www.architravel.com/architravel/building/isozaki-atea/> >, alındığı tarih: 24.05.2019.

Url-11 < <https://tr.depositphotos.com/127099518/stock-photo-bristol-u-k-pinned-on.html> >, alındığı tarih: 25.05.2019.

Url-12 < <http://jamesclay.net/?tag=watershed> >, alındığı tarih: 27.05.2019.

Url-13 < <https://www.google.com/maps/> >, alındığı tarih: 27.05.2019.

- Url-14** < www.bristolcivicsociety.org.uk >, alındığı tarih: 27.05.2019.
- Url-15** < <http://www.arasikackm.com/m/england> >, alındığı tarih: 28.05.2019.
- Url-16** < <https://www.pinterest.co.uk/pin/784752303790459416/> >, alındığı tarih: 28.05.2019.
- Url-17** < <https://www.insidermedia.com/insider/wales/abp-puts-400000-into-port-of-cardiff> >, alındığı tarih: 28.05.2019.
- Url-18** < <https://www.architectsjournal.co.uk/news/cardiff-a-city-of-big-ideas/8658560.article> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-19** < <https://www.cruisemapper.com/ports/cardiff-port-1345> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-20** < <http://transpressnz.blogspot.com/2010/12/old-rotterdam.html> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-21** < <http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvUm90dGVyZGFtX0JvbWJhcmTEsW1hbsSx> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-22** < https://ocw.tudelft.nl/wp-content/uploads/SO_4_2010_Westrik_Kop_van_Zuid.pdf >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-23** < <https://docplayer.biz.tr/51405066-Ve-toplum-algisi-kapsaminda-de-erlend-lmes.html> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-24** < <https://www.gezi-yorum.net/hollanda-rotterdam/rotterdam-erasmus-koprusu-3/> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-25** < <https://twitter.com/bicycledutch/status/898168476996644864> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-26** < <https://www.architravel.com/architravel/building/kpn-telecom-building/> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-27** < <https://archello.com/project/inholland-university-rotterdam> >, alındığı tarih: 12.09.2019.
- Url-28** < <https://www.wikizeroo.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvS29wX3Zhb19adWlk> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-29** < <https://tr.pinterest.com/pin/565624034442474980/?lp=true> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-30** < <https://www.zeebregts.nl/projecten/woningbouw/een-vijfsterren-puzzel-in-tegelwerk/> >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-31** https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdam_rem-koolhass_hochhaus.jpg >, alındığı tarih: 29.05.2019.
- Url-32** http://www.yapi.com.tr/haberler/halice-ozel-sektor-engeli_124052.html >, alındığı tarih: 25.06.2019.
- Url-33** https://moovitapp.com/index/tr/toplu_ta%C5%9F%C4%B1ma-line-HALI%C3%87_HATTI-Istanbul-1563-853350-309015-0 >, alındığı tarih: 25.06.2019.
- Url-34** <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/halic-metro-gecis-koprusu-icin-geri-sayim-99437.html> >, alındığı tarih: 30.06.2019.

- Url-35** <https://metrobus.iETT.istanbul/tr/metrobus/pages/iETT-tarihce/294> >, alındığı tarih: 07.07.2019.
- Url-36** <https://bluesyemre.com/2014/07/21/istanbul-railway-network-map-istanbul-rayli-sistemler-ag-haritasi-by-bertan-kiliccioglu/> >, alındığı tarih: 07.07.2019.
- Url-37** <https://www.metro.istanbul/Hatlarimiz/Index?hatTuru=metro> >, alındığı tarih: 22.07.2019.
- Url-38** <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/marmaray-banliyö-treni/> >, alındığı tarih: 22.07.2019.
- Url-39** <https://www.tarihiistanbul.com/romanin-yeni-baskenti-konstantinopolis/> >, alındığı tarih: 29.07.2019.
- Url-40** https://tr.wikipedia.org/wiki/Theodosius_Limanı >, alındığı tarih: 29.07.2019.
- Url-41** <http://turkeyistanbul.com/galeri/displayimage.php?pid=4792>>, alındığı tarih: 02.08.2019.
- Url-42** <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=371&RecID=2680> >, alındığı tarih: 08.08.2019.
- Url-43** <http://www.hayalleme.com/unkapani-degirmeni/> >, alındığı tarih: 08.08.2019.
- Url-44** <https://www.gazeteduvar.com.tr/gundem/2017/05/12/tarihi-un-fabrikasi-curumeye-terk-edildi/> >, alındığı tarih: 15.08.2019.
- Url-45** <https://www.pinterest.at/pin/430516045620664167/> >, alındığı tarih: 15.08.2019.
- Url-46** <http://www.myrecordjournal.com/News/Meriden/Meriden-News/Veteran-Street-redevelopment-55-years-ago-led-to-Community-Towers.html> >, alındığı tarih: 22.06.2019.
- Url-47** <http://www.moment-expo.com/persembe-pazari-turk-sanayisinin-dogdugu-adres> >, alındığı tarih: 22.06.2019.
- Url-48** https://kentselstrateji.com/wp-content/uploads/persembe_pazari_stratejik_plan.pdf >, alındığı tarih: 28.08.2019.
- Url-49** <https://tr.pinterest.com/pin/288371182380965586/> >, alındığı tarih: 28.08.2019.
- Url-50** <https://tr.pinterest.com/pin/443534263297506105/> >, alındığı tarih: 29.08.2019.
- Url-51** <http://amakale.com/hirdavatin-kalbi-karakoy-persembe-pazari/>>, alındığı tarih: 29.08.2019.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

- **İsim** : Emre İPEK
- **Doğum Yeri** : Bağcılar/İstanbul
- **Doğum Tarihi** : 21/03/1989
- **Uyruğu** : T.C.
- **T.C. Numarası** : 14600373600
- **Medeni Durumu** : Evli
- **Tel** : 0543 793 15 25
- **Mail** : emreipkm@gmail.com



İş Tecrübeleri

- **KALYON İNŞAAT**
Pozisyon: Dizayn Ofis Mimarı
Yıl : 2018 – Hâlen
- **AK YAPI**
Pozisyon: Dizayn Ofis Mimarı
Yıl : 2016 – 2018
- **SMN MİMARLIK**
Pozisyon : Şantiye Şefi
Yıl : 2015 – 2016
- **Kültür ve Turizm Bakanlığı – Ahlat Selçuklu Mezarlığı Kazıları**
Pozisyon : Mimari Restoratör / Mimarı
Yıl : 2013 – 2015
- **GÜNDÜZ MİMARLIK**
Pozisyon : Mimari Restoratör
Yıl : 2010-2011

Öğrenim Durumu

- **Lisans (2011-2014)** - Yakınoğu Üniversitesi / Mimarlık Fakültesi %100 Burslu – Lefkoşa/Kıbrıs
- **Ön Lisans (2008-2010)** - Karabük Üniversitesi Safranbolu MYO / Mimari Restorasyon
- **Lise (2003-2007)** - Akşemsettin Anadolu Lisesi / Eşit Ağırlık Bölümü

Bilgisayar Becerileri

- Photoshop / İyi
- 3ds max / İyi
- Sketcup / İyi
- Autocad / İyi
- Word Programları / İyi

Kurs Ve Sertifikalar

- Ahlat Kazılarına 2 Sezon Katılım Belgesi (Roleve Çizimleri – Epigrafik okuma – Akıt Açma ve Tür Yorumlama)
- İngilizce Eğitimi (2015 / Dilko Eğitim Kurumları, 3 kur)

Mesleki Geziler

- Karabük Üniversitesi Davetlisi - **Gürcistan/Batum – Azerbaycan/Bakü ve İran /Tebriz** Şehirleri Akademik “**Kent Dokusu**” Konulu Gezisi (2015 - 1 Hafta)
- Van Üniversitesi Akademik gezi - **Mardin/Eski Mardin – Batman/Hasan Keyf - Diyarbakır /Sur İçi** Şehirlerinde **Eski-Yeni Yapı** incelemeleri (2015 – 1 ay)

Kişisel Açıklama

KBÜ Mimari Restorasyon bölümünden 2010 yılında mezun oldum. Bu yıldan itibaren meslek hayatıma Mimari Restoratör olarak başladım. Mimarlık ofislerinde detay çalışmaları yapıp bir yandan da Dgs sınavına hazırlanıp Mimarlık fakültesine başladım. 2011 yılında tam burslu olarak kazandığım Mimarlık fakültesini Muaf tutulduğum derslerden ötürü 2.5 yılda tamamladım. Eğitim süreci boyunca Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde Ahlat Şehir kazılarında görev aldım. 2014 yılında ise YDÜ Mimarlık Fakültesi mimarlık eğitimini tamamladım. 2014 yılında İstanbul Beyoğlu Sıraselviler caddesinde bulunan bir kamu binasının 64 odalı otele dönüşme projesinde Kaba İşler Şefi olarak görev aldım. Yıl içinde Karabük üniversitesi mimarlık fakültesinin proje jürilerine misafir olarak katıldım. Otel dönüşüm projesini tamamladıktan sonra 2016 yılında AK Yapı şirketinde çalışmaya başladım. İstanbul’un batı bloğunda yer alan Hadımköy ilçesinde Sanayi-Depolama kompleksi olan TEM34 Hadımköy projesinde Dizayn Ofis Mimarı olarak görevime başladım. 2017 yılından itibaren ise AK Yapı şirketinin tüm 34 (Metro34, Plaza34, Tem34, Tem34 İkitelli ve Aks34) projelerinin Dizayn Ofis Mimari görevini üstlendim. Bu süreç içerisinde Projeler Koordinatörüne bağlı olarak şantiye şeflerine imalat detayları konusunda yardımcı oldum. 2018 Kasım ayında Kalyon İnşaat firmasında çalışmaya başladım. Görev sürecinde Üsküdar Kısıklıda bulunan Cumhurbaşkanlığı özel konutu ve site içerisinde bulunan diğer konutlardaki tadilat ve revize işlerini yönetmekteyim.