

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARININ  
DÖNÜŞÜMÜ, HAYDARPAŞA BÖLGESİ  
ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**EYÜP DELİCE**

**İSTANBUL, 2012**



**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL ŞİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARININ**  
**DÖNÜŞÜMÜ, HAYDARPAŞA BÖLGESİ**  
**ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**EYÜP DELİCE**

**Tez Danışmanı: Doç Dr. Pelin Pınar ÖZDEN**

**İSTANBUL, 2012**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

Tezin Adı : Endüstriyel Miras Alanlarının Dönüşümü,  
Haydarpaşa Bölgesi Örnek Alan İncelemesi  
Öğrencinin Adı Soyadı : Eyüp DELİCE  
Tez Savunma Tarihi : 2012

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdürü  
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof Dr. Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü  
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

\_\_\_\_\_ Jüri Üyeleri \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ İmzalar \_\_\_\_\_

Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

.....

Yrd. Doç. Dr. Hülya YAKAR

.....

Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

.....

## ÖZET

### ENDÜSTRİYEL MİRAS ALANLARININ DÖNÜŞÜMÜ, HAYDARPAŞA BÖLGESİ ÖRNEK ALAN İNCELEMESİ

Eyüp DELİCE

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Eylül 2012, 152 sayfa

Sanayi sektörünün yerini Ticari ve Hizmet tesislerinin alması şehirlerin sosyo-ekonomik organizasyonlarını ve arazi kullanım şekillerini etkilemektedir. Her ne kadar desantralizasyon politikaları uygulansa da şehir merkezinde kalan atıl sanayi alanlarının nasıl onarılacağı yaklaşımları önem kazanmıştır.

Bu süreç içinde uygulanan desantralizasyon politikaları ile kent merkezlerinden geri çekilen sanayi fonksiyonunun boşalttığı alanların nasıl değerlendirilmesi gerektiği konusu önem kazanmıştır. Bu noktada ‘Kentsel Dönüşüm’ kavramı, kentsel planlamanın önemli bir enstrümanı olarak ön plana çıkmıştır.

Marmaray projesiyle işletmecilik bakımından kullanım dışı kalacak Haydarpaşa Garı ve Limanı ile çevresinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirme sırasında İstanbul’un tarih, kültür, bilim, sanat, ticaret ve hizmet ağırlıklı bir metropoliten kent olarak dünya metropollerindeki yerini alması ve kentsel mekânlarda yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bu önemli odak noktasında bir kentsel dönüşüm projesi planlanmaktadır. Çünkü proje alanı Anadolu yakasında Boğaz’ın girişinde konumlanmıştır.

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

**Anahtar Kelimeler:** Endüstriyel Alan, Dönüşüm, Kentsel Kimlik, Kentsel Bellek, Haydarpaşa

## ABSTRACT

### THE TRANSFORMATION OF INDUSTRIAL HERITAGE SITES, EXAMINATION OF THE SAMPLE AREA HAYDARPASA

Eyüp DELİCE

Urban Systems and Transportation Management Thesis

Advisor: Doc. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Eylül 2012, 152 sayfa

The installation of services and commercial facilities instead of the industrial sector is effected the socio-economic organization and the land use patterns of cities. However, the implementation of decentralization politics, the approaches in order how to maintain the retreated industrial areas in the centre of cities rather gained importance.

Though the implementation of decentralization politics, the approaches in order how to maintain the retreated industrial areas in the centre of cities rather gained importance. At this point, the 'Urban Transformation' concept is brought forth as a fundamental instrument of urban planning.

The industrial buildings and sites, known as the industrial heritage, are rooted in urban identity and memory. They are a reminder of an age, an architectural testament, and an important part of cultural heritage as reflections of a period. The sites and the buildings, after periods of non-use, became dilapidated, and there is a real risk that something valuable will be lost. In this context, re-evaluating the industrial buildings and sites is necessary and urgent, but in that process, awareness of the importance of protecting and sustaining the historical traces of a period, is paramount.

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

**Keywords:** Industrial area, Transformation, Urban identity, Urban memory, Haydarpasa

## İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER.....	vii
1. GİRİŞ.....	1
1.1 ARAŞTIRMANIN KONUSU, PROBLEMLERİ VE VARSAYIMLARI 2	
1.2 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KATKISI .....	5
1.3 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI, SINIRLARI VE YÖNTEMİ .....	6
1.4 ARAŞTIRMANIN İÇERİĞİ .....	7
2. ENDÜSTRİ MİRASI KAVRAMI.....	9
2.1 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMININ TANIMI VE GELİŞİMİ..	10
2.2 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMINI OLUŞTURAN UNSURLAR 13	
2.2.1 Kentsel Kimlik Bağlamında Endüstriyel Miras .....	14
2.2.2 Kentsel Bellek Bağlamında Endüstriyel Miras .....	19
2.3 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ .....	23
2.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	34
3. ENDÜSTRİ ALANLARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİNE KIYI ALANLARINDAN BAKIŞ.....	39
3.1 ENDÜSTRİNİN DESANTRALİZASYONU (SANAYİSİZLEŞME SÜRECİ) VE MEKANSAL YANSIMALARI.....	39
3.2 KIYI KAVRAMI VE ENDÜSTRİ FAALİYETLERİNDE KIYI ALANLARININ ÖNEMİ .....	41
3.3 KIYI ALANLARINDAN ENDÜSTRİNİN ÇEKİLİŞ SÜRECİNE BAKIŞ 45	
3.4 KENTSEL KIYILARDA UYGULANMIŞ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJE ÖRNEKLERİ .....	50
3.4.1 Barselona Örneği (Port Vell) .....	52
3.4.2 Liverpool Örneği (Kings Waterfront) .....	54
3.4.3 Hamburg Örneği (HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi) .....	57
3.4.4 Galler Örneği ( Cardiff Körfezi) .....	59
3.5 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	62

4. ENDÜSTRİ MİRASI PERSPEKTİFİNDE HAYDARPAŞA BÖLGESİNE YÖNELİK PLANLAMA PRATİĞİ.....	65
4.1 İSTANBUL KIYI ALANLARININ DEĞİŞİM SÜRECİNDE HAYDARPAŞA .....	66
4.2 HAYDARPAŞA BÖLGESİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI.....	68
4.2.1 Çalışma Alanının Tanımlanması, Konum, Ulaşım ve Çevre İlişkileri .....	69
4.2.2 Alanın Tarihsel Yapısı ve Koruma Yaklaşımı.....	75
4.2.3 Fiziksel, Doğal ve Sosyal Yapı Analizleri .....	83
4.2.4 Bölgenin Yeniden Değerlendirme Gerekçeleri.....	93
4.2.5 Bölgedeki Planlama Çalışmaları .....	93
4.3 PLAN ÇALIŞMASINA “SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME” KAPSAMINDA BİR YAKLAŞIM .....	96
4.3.1 Fiziksel Sürdürülebilirlik .....	98
4.3.1.1 Yönlendirici Kavramlar.....	99
4.3.1.2 Kullanılan Yöntem ve Analizler.....	100
4.3.1.3 İlke Kararları, Mekansal Planlama ve Koruma Yaklaşımı.....	103
4.3.1.4 Planlama Çalışmasının Fiziksel Sürdürülebilirlik Açısından Değerlendirmesi .....	123
4.3.2 Sosyal sürdürülebilirlik.....	126
4.3.2.1 Yönlendirici Kavramlar.....	126
4.3.2.2 Kullanılan Yöntem ve Analizler.....	126
4.3.2.3 Sosyal, Kültürel Alanlar ve Kamu-Özel Kullanım Dengesi .....	128
4.3.2.4 Planlama Çalışmasının Sosyal Sürdürülebilirlik Açısından Değerlendirmesi .....	132
4.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	135
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	139
KAYNAKÇA.....	146



## ŞEKİLLER

Şekil 1: Ulaşım Analizi .....	70
Şekil 2: Tarihi Haydarpaşa garı.....	76
Şekil 3: Eski liman alanı .....	77
Şekil 4: Gar alanı eski eser envanter analizi .....	78
Şekil 5: Gar alanı kayıp eserler .....	79
Şekil 6: Gar alanı kronolojik envanter analizi.....	79
Şekil 7: Gar alanı günümüz tescilli yapıları analizi .....	80
Şekil 8: Haydarpaşa garı anıt tescil fişi.....	80
Şekil 9: Gar alanı hava fotoğrafı .....	86
Şekil 10: Liman alanı hava fotoğrafı.....	86
Şekil 11: Çalışma alanı arazi kullanım analizi.....	87
Şekil 12: Haydarpaşa görsel değerler analizi .....	88
Şekil 13: Haydarpaşa bölgesi silüet analizi.....	89
Şekil 14: Doğal ve yapay eşik sentezleri alan dağılımları .....	90
Şekil 15: Çalışma alanı doğal ve yapay eşik sentezleri.....	91
Şekil 16: 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı .....	107
Şekil 17: Planlama çalışmaları izlenen süreç .....	109
Şekil 18: 3 Boyutlu model Çalışma örnekleri .....	110
Şekil 19: Planlama alanı taslak çalışması.....	112
Şekil 20: İstanbul'da yer alan aktif yeşil alanlar .....	129
Şekil 21: Erişilebilirlik analizi .....	130



## 1. GİRİŞ

İnsanoğlu yerleşik yaşama uzun süreli göçebe yaşantı sonrasında geçmiştir. Kentlerin dinamik olarak değişim ve dönüşüm içerisinde olması nedeni ile zaman içinde sosyal, kültürel, ekonomik, demografik vb. dönüşümler yaşamaları da kaçınılmazdır. Endüstri devrimi ile birlikte dönemin ortaya çıkardığı sosyoekonomik ve kültürel değişimler kentsel alanlarda da etkisini yoğun olarak göstermiştir. Kentlerin tarihi, uygarlıkların tarihi olarak da algılanabilir. İnsanoğlunun ilk yerleşim alanları, uygarlık tarihinin kalıcı izlerini taşıması ile birlikte konu ile ilgili yaklaşımları, değişmeleri, gelişmeleri ve dönemsel eğilimleri içinde barındırması nedeniyle insanlık tarihinin gelişimi konusunda net bilgileri barındırmaktadır. İnsanlığın tarım ve hayvancılık faaliyetleri, ticari faaliyetleri, keşifleri, savaşları vb. olaylar doğal olarak yeni yerleşim alanlarının oluşumuna ve mevcut yerleşim alanlarının değişimine neden olmuştur. Günümüzde de değişik form ve biçimlerde söz konusu değişimler dünyanın her yerindeki yerleşim alanları için de geçerlidir.

Kentsel alanlar, içinde buldukları zamanın hakim yaşayış tarzının yönlendirmesi ile oluşmaktadır. Bu kapsamda yaşanan zamanın dinamiklerindeki değişimler doğrultusunda kentsel mekanlar içinde farklılaşmalar olmaktadır. Dolayısıyla kentler farklı dönemleri, farklı yaşam izlerini taşıyan ve bununla da belli bir kimliğe sahip olan mekânları içinde barındırmaktadırlar. Kentlerin yaşadığı dönemlerden biri olan endüstrileşme döneminin ve bu dönemin ardında bıraktığı yerleşim alanlarının değerlendirilmesi, dönemin şartlarına uygun bir şekilde işlevlendirilmesi ve geliştirilmesi konuları önem arz etmektedir.

Endüstri Devrimi ile birlikte Avrupa'da başlayan ve sonrasında ülkemize de yansıyan ve endüstri dönemi diye adlandırılan süreç ile birlikte kentsel alanlarda birçok endüstri yapıları ve alanları oluşturulmuştur. Bu dönem ekonomik ve sosyal yaşamı etkilediği gibi fiziki çevrede de değişmeler meydana getirmiştir. Endüstrileşme, endüstri ürünleri, imalat, fabrika, depolama, lojistik gibi birçok kavram ve işlev bu dönemde şekillenmiştir ve birçok yenilikle tanışılmasında öncülük edilmiştir. Her farklı süreç gibi endüstrileşme dönemi de hem kentte hem

de insan yaşamında da izler bırakmış ve değişen dünya yapısı ile birlikte son bularak geride bellekte kalan birçok olgu ile birlikte “endüstri mirası” olarak nitelenebilen bir doku bırakarak yerini farklı işlevlere devretme sürecine girmiştir.

Dolayısıyla günümüzde endüstri yapıları ve alanlarının yeniden değerlendirilmesi gerekliliği bulunmaktadır. Ancak burada yapılacak olan yeniden değerlendirme çalışmalarında eski dönemin izlerinin korunması ve yaşatılması gerekmektedir. Bu kapsamda yapılan çalışmaların temel yaklaşımı endüstri mirası alanlarının işlevsel özelliklerini koruyarak sürdürmesi yaklaşımı benimsenmelidir. Bu durumda yasanmış olan dönemin izlerinin korunarak sürdürülmesi yaklaşımının benimsenmesi ile kent belleğinin kaybının önleneceği ve sanayi mirasının korunmasında etkili olunacağı ve böylece toplum tarafından benimsenen ve sahiplenilen kentsel alanların oluşturulması gerçekleşebilir.

Bu bağlamda bu çalışmanın ana varsayımı, endüstri mirası alanlarının kentsel kimlik ve bellekteki sürekliliğinin sağlanmasının; yapıların, fiziksel anlamda kütsel formlarının, mimari tipolojilerinin ve sembolik öğelerinin korunması ve aynı zamanda fonksiyonel anlamda eski işlevinin günümüze yansıtacak şekilde uygulamalara yer vermesi, yapı ve çevresine uygun yeni işlevlerle de desteklenmesi ile mümkün olabileceği şeklindedir.

## **1.1 ARAŞTIRMANIN KONUSU, PROBLEMLERİ VE VARSAYIMLARI**

Hemen tüm dünyada gerçekleşen değişim ve dönüşüm hareketleri kentsel alanların gelişmesini, enformasyon ağlarının gelişmesini ortaya çıkarırken bir yandan da önlenmesi güç sorunların oluşmasına neden olmaktadır. Bu durum kentsel toplumlarda çok büyük değişiklikler oluşturduğu gibi kentsel alanlarda da çok büyük değişimlere neden olmakla birlikte özellikle dünya şehirleri ve toplumları üzerinde çeşitli küresel dönüşümler yaşanmasına neden olmaktadır. Ayrıca yaşanan gelişmeler dinamik kent yapılarını etkilediği kadar kentlerin durağan yapılarını da etkilemekte olduğundan bu iki yapı arasında bir çatışma durumu oluşmaktadır. Yaşanan çatışmalar çerçevesinde bir çok kentsel sorunlar çıkmaktadır. Kentsel alanlarda sermaye yapılarının yer seçim tercihleri ışığında oluşan yeni finans (rant) merkezleri ile beraber eski kent dokularında da çöküntü

alanları ve atıl alanlar oluşmaktadır. Özellikle kültürel miras alanlarının bulunduğu büyük yerleşim alanlarında kentsel değişim dönüşüm (yenilenme) dinamiklerinin çok büyük ve karmaşık boyutlarda olduğu görülmektedir. Gerek hızlı kentleşme gerek modernleşme çalışmalarının etkileri, karşılanamaz baskı oluşturarak geçmişten kalan kültürel miras alanlarımıza giderilmesi güç zararlar vererek bir kaos ortamı doğurmaktadır. Ülkemizde hızlı kentleşme faaliyetlerinin görüldüğü 1950'li yıllarda başlayan koruma kaygısının ortaya çıkışından günümüze kadar, kanunlarımız ve bu kanunları uygulayacak olan kurumlarımızın söz konusu değişimlere yaklaşımı koruma ve yenileme olgularını ayrı ayrı ele almak şeklinde olmuştur. Koruma anlayışı kentsel gelişimin baskısı altında kalmak koşulu ile sürekli olarak belli bir noktada tıkanıp kalmıştır.

Özellikle 1950'li yıllarda başlayan ve yönlendirilemeyen kırsaldan kentlere göç süreci, temelde tüm bu sorunların ana sebebi olarak görülebilir. Söz konusu göç faaliyetleri kademeli bir göç faaliyeti şeklinde olmaması nedeniyle planlı gelişme durumu da işlerlik kazanamamıştır.

Endüstri mirası kavramı Amerika ve Avrupa'da uzun bir süredir tartışılmakta olmasına karşın ülkemizde yakın sayılabilecek bir zaman diliminde gündeme girmiştir ve bu kapsamda yapılmış olan çalışmalar da oldukça sınırlıdır. Bu anlamda, ülkemizde, endüstri mirası kapsamında yapılan araştırmaların artması ile çeşitli kaynak ve örnek projeler ortaya çıkacak, konuyla ilgili ilginin ve bilginin artışı sağlanacak ve yapılacak uygulamalara referans olması bağlamında faydalı olacak dokümanların artması gerekmektedir.

Bu çalışmada özellikle vurgulanan konular kentsel bellek ve kimlik kavramlarıdır. Yapılan incelemeler ve sunulan öneriler bu olgular bağlamında değerlendirilmektedir. Kavramların yaşamda ve yaşam alanlarındaki etkisi ve önemi ortaya konarak ve bu değerlerin sürdürülmemesi durumunda karşılaşılabilecek olumsuzluklar vurgulanarak devamlılığının sağlanmasındaki önem ve öncelik belirtilmektedir. Günümüzde çok etkin temalardan biri olan kentsel dönüşüm anlayışında kültürel miras değeri taşıyan alanlara kimlik ve bellek olgularının yaşatılabilmesi anlamında yaklaşılması gerekliliği üzerinde durulmaktadır. Bu uygulamaların ülkemizde nasıl gerçekleştirilebileceği konusuna genel yaklaşımlar

ortaya koymaya çalışılmaktadır. Ana vurgu olarak; endüstri mirasının fiziki bir öge olmasının yanında asıl olarak kültürel bir öge olması durumu işlenmektedir.

Tezin temel varsayımı; “endüstri miras alanlarında yasanmış bir dönemin izlerinin korunarak sürdürülmesi yaklaşımının benimsenmesi ile kent belleğinin kaybedilmesinin önleneyeği, endüstri mirasının korunmasında etkili olunacağı ve böylece toplum tarafından benimsenen ve sahiplenilen kentsel alanlar oluşturulabileceği” yaklaşımının ve alt varsayım olan “endüstri miras alanlarının kentsel kimlik ve kentsel bellekteki sürekliliğinin sağlanmasının ancak; alanın, fiziksel anlamda kütesel formlarının ve sembolik öğelerinin korunması ve aynı zamanda fonksiyonel anlamda eski işlevinin günümüze yansiyacak şekilde uygulamalarına yer vermesi ve yeni işlevlerle desteklenmesi ile mümkün olabileceği” dir.

Çalışma varsayımı ve amacı doğrultusunda üç ana bölümden oluşmaktadır. Öncelikle konu ile ilgili teorik ve kavramsal çerçeveye yönelik açıklamalardan sonra, örnek alan incelemelerine yönelik değerlendirmeler yapılacaktır. Son bölümde ise örnek alan olarak incelen bölgede yapılan planlama çalışmaları fiziksel ve sosyal sürdürülebilirlik yaklaşımları açısından değerlendirilerek sunulan bilgilendirmelerin ışığında, İstanbul, Haydarpaşa Bölgesi özelinde ikinci ve üçüncü bölümlerde anlatıların yönlendirmesi ile çeşitli çıkarımlar yapılacaktır..

Bu kapsamda, çalışmanın ilk bölümünde; literatür araştırmasına dayalı olarak, endüstri mirası kavramı, kültürel miras kavramı içinde kent kimliği ve kent belleği kavramları açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca endüstri mirasının değerlendirilmesinde kullanılan yöntemler değerlendirilmiştir. Koruyarak yeniden işlevlendirme yöntemi detaylı olarak incelenerek çalışmanın diğer bölümünde; endüstri mirası alanlarında uygulanmış olan yeniden işlevlendirme projelerine çeşitli ülke örnekleri verilerek ikinci bölümde incelenen konulara farklı ülkelerdeki ve uygulama yöntemlerindeki yaklaşımlar değerlendirilmiş; değişim veya yenileme sürecini nasıl ele aldıkları, fiziki mekanı kültürel mirasın yansımaları olarak nasıl kullandıkları incelenmiştir. Sonrasında Haydarpaşa Bölgesinde endüstri mirasına yönelik çıkarımlar ele alınmıştır. Çalışmada seçilen örnek alan incelemelerinin Haydarpaşa Bölgesi ile nitelik olarak benzer alanlar olmasına

dikkat edilmiştir. İkinci bölümde yapılan literatür araştırmaları sonucunda endüstri mirasının kentsel kimlik ve bellek bağlamında yaşatılması için en uygun müdahaleler arasında yer alan koruma, yeniden işlevlendirme ve yeniden canlandırma yöntemlerinin üzerinde durularak bu doğrultuda başarılı bulunan örnekler seçilmiştir. Aynı zamanda, yeniden işlevlendirmede kullanılacak farklı fonksiyonlar göz önüne alınarak, kamu kullanımını hedef alan yaklaşımlar tercih edilerek; çoğunlukla karma fonksiyonlu olan proje alanlardan park, müze, kültür-sanat ve eğitim vb. işlevleriyle öne çıkan örneklerle yer verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde; İstanbul Metropolitan Alanı'ndan seçilen ve endüstri mirasının dünya çapında öneme sahip örneklerinden olan Haydarpaşa Bölgesinin tarihsel gelişimi, mevcut durum analizleri ve dokusu incelenerek günümüzdeki yapısı ortaya konmuştur. Haydarpaşa Bölgesinde bulunan tüm endüstri yapılarının gelişimleri, nitelikleri ve geçirdikleri süreçler ele alınarak incelenmiştir. Kentsel kimlik ve bellek bağlamında sözkonusu alanda yapılan yarışma projelerinin değerlendirilmesi yapılmıştır.

Çalışmanın finalinde ise endüstri mirasının ele alınmasında ve müdahale biçimlerinde izlenmesi gereken yaklaşımlar ve Türkiye'de ele alınmasındaki yaşanan eksiklikler üzerinde durularak değerlendirme yapılmıştır. Tüm bu incelemeler sonucunda, endüstri mirasının kentsel bellekte devamlılığının sağlanması için önerilen yöntemlerden biri olan koruyarak yeniden işlevlendirmede olumlu sonuçlar elde edebilmek için dikkat edilmesi gereken unsurlar ortaya konmuştur.

## **1.2 ARAŞTIRMANIN AMACI VE KATKISI**

Sanayi mirası kavramı gelişmiş ülkelerde uzun bir süredir tartışılmakta olmasına karşın ülkemizde gündeme gelmesi oldukça yenidir ve bu kapsamda yapılmış çalışmaların oldukça sınırlı olduğu dikkat çekmektedir. Ülkemizde, sanayi mirası kapsamında yapılacak çalışmaların artması ile çeşitli kaynak ve örnek projeler ortaya çıkacak, konuyla ilgili ilgi ve bilgi artışı sağlanacak ve yapılacak uygulamalara referans olması bağlamında faydalı olacaktır.

Çalışmada özellikle vurgulanan konular kentsel bellek ve kimlik kavramlarıdır. Yapılan incelemeler bu kavramlar bağlamında değerlendirilmiştir. Kavramların kentsel alandaki etkisi ve önemi ortaya konarak ve bu değerlerin sürdürülmemesi dahilinde karşılaşılabilecek kayıplar vurgulanarak devamlılığının sağlanmasındaki önem belirtilmiştir.

Çalışma, geniş anlamda, günümüzün ana temalarından biri olan kentsel dönüşüm süreçlerinde, kültürel miras değeri taşıyan alanlarda kentsel kimlik ve kentsel bellek kavramlarının sürdürülebilirliği bağlamında yaklaşılması gerektiğinin önemini ortaya koymak ve bu uygulamaların ülkemizde nasıl hayata geçirilebileceği üzerine bazı soruların sorulmasını amaçlamaktadır

Bununla birlikte bu çalışma ile, endüstri mirasının fiziki olduğu kadar kültürel anlamda da çok önemli bir değere sahip olduğunu vurgulayarak, bu değerlerin yaşatılması anlamında endüstri mirasının değerlendirilmesinde en doğru uygulamaların neler olabileceğinin belirlenmesi ve İstanbul, Haydarpaşa gar ve liman bölgesindeki endüstri mirasının yeniden işlevlendirme örnekleri üzerinden değerlendirme yapılması düşünülmüştür.

### **1.3 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI, SINIRLARI VE YÖNTEMİ**

Tez kapsamında yapılan araştırmanın belirli sınırlayıcıları bulunmaktadır. Bu sınırlayıcılar; Mekansal sınırlar, araştırma konusuna ilişkin sınırlar, araştırma yöntemine ilişkin sınırlar zaman (dönem) sınırı şeklinde sıralanmaktadır.

Çalışmanın mekan sınırı Haydarpaşa Gar, Liman ve geri sahasını kapsayan yaklaşık 265 hektarlık bir alanı tanımlamaktadır. Bu bölgede yapılan yeniden işlevlendirme çalışması Haydarpaşa gar ve liman alanının bulunduğu 100 hektarlık bir alanda yapılmasına rağmen söz konusu alanın gerek İstanbul metropolü içindeki önemi ve gerekse bulunduğu bölge içindeki önemi sebebiyle, etki alanını da içine alacak şekilde yaklaşık 265 hektarlık bir alanda araştırma çalışmaları yapılmıştır.

Araştırma konusuna yönelik yapılan değerlendirmeler fiziksel ve sosyal boyut olarak iki kısımda incelenmiştir. Örnek alan incelemesinde incelenen alanın



niteliklerine uygun olarak kentsel kimlik ve kentsel bellek kavramları bağlamında değerlendirmeler yapılmıştır. Örnek alan olarak incelenen bölgenin kentsel kıyı alanı olması sebebiyle kıyı alanlarının gelişimi dönüşümü ve değişimine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

Araştırma yöntemi olarak bilgi toplama ve veri oluşturma aşamasında; literatür araştırması, konuya ilişkin yapılmış olan doktora ve yüksek lisans tezlerinin değerlendirilmeleri, ilgili kurumlarından elde edilen bilgi ve belgelerden faydalanılmıştır. Özellikle örnek alan incelemesinde ağırlıklı olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ilgili biriminden rapor bilgi ve belgeler temin edilmiştir.

Araştırmanın zaman aralığına ilişkin olarak; kentsel alandaki endüstri faaliyetlerinin dönüşüme başladığı süreçten günümüze kadar olan zaman dilimi baz alınmıştır. Geçmiş döneme ilişkin araştırmalar ve örneklemeler ışığında örnek alana ilişkin geleceğe yönelik değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışmada temel olarak zamanla değişen endüstrileşme olgusunun kentsel mekanda oluşturduğu fiziksel ve sosyal dönüşümler araştırılmıştır.

#### **1.4 ARAŞTIRMANIN İÇERİĞİ**

Çalışmanın ikinci bölümünde; literatür araştırmasına dayalı olarak, endüstri mirası kavramı, kültürel miras kavramı içinde kentsel kimlik ve kentsel bellek kavramları hakkında açıklamalar yapılmıştır. Aynı zamanda endüstri mirasının değerlendirilmesinde kullanılan yöntemler ele alınmıştır. Tez kapsamında "koruyarak yeniden işlevlendirme" yöntemi üzerinde detaylı olarak durulmuştur.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; örnek alan olarak incelenen alanın kentsel kıyı alanı olması nedeniyle kıyı alanlarındaki endüstri faaliyetlerinin oluşumu gelişimi ve desantralizasyonu ile oluşan sorunlar üzerinde durulmuştur. Ayrıca endüstri mirası alanlarında uygulanmış yeniden işlevlendirme projeleri ile ilgili çeşitli uygulama örnekleri verilerek ikinci bölümde incelenen konulara ilişkin farklı ülkelerdeki ve uygulama yöntemlerindeki yaklaşımlar değerlendirilmiş; müdahale sürecinin nasıl değerlendirildiği, fiziki mekanı kültürel mirasın yansıtıcısı olarak

nasıl kullandıkları incelenmiştir ve Haydarpaşa gar ve liman alanındaki endüstri mirasına yönelik çıkarımlar ele alınmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde; İstanbul genelindeki kıyı alanlarındaki endüstri faaliyetlerinin gelişmesiyle ilgili bilgi verildikten sonra İstanbul Metropolitan Alanı'nda bulunan Haydarpaşa gar ve liman alanının tarihsel gelişimi, mevcut durum analizleri ve dokusuna ilişkin araştırmalarla günümüzdeki yapısı ortaya konmuştur. Söz konusu alanda yer alan endüstri mirası yapıları, gelişimleri, nitelikleri ve geçirdikleri süreçler ele alınarak incelenmiştir. Uygulanmış projeler ve yapılan çözümler bağlamında endüstri mirasının korunması ve sürdürülmesine ilişkin ne tür yaklaşımlar sunulabileceğinin, endüstri döneminin izlerinin nasıl tasarım alternatifleri ile geleceğe yansıtılabileceğinin, belleğin devamının sağlanmasında hangi öğelerin rol oynayabileceği ortaya konulmuştur.

Çalışmanın beşinci bölümünde ise endüstri mirasının ele alınmasında ve dönüşüm aşamasında izlenmesi gereken yaklaşımlar ve Türkiye'de ele alınmasındaki yaşanan eksiklikler üzerinde durularak değerlendirme yapılmıştır. Tüm bu incelemeler sonucunda, sanayi mirasının kentsel bellekte sürdürülebilirliğinin sağlanması için önerilen yöntemlerden biri olan “koruyarak yeniden işlevlendirme” yaklaşımında olumlu sonuçlar elde edebilmek için dikkat edilmesi gereken unsurlar ortaya konulmuştur.

## 2. ENDÜSTRİ MİRASI KAVRAMI

18.yüzyılda İngiltere’de başlayan gelişmeler, “sanayi devrimi” adıyla kısa bir sürede tüm dünyada yayılarak etkisini göstermiştir. Dünyanın birçok yerinde çok sayıda şehir, farklı zaman ve kapsamda da olsa sanayileşme döneminden geçmiştir ve bir “dönem” olarak 20. yüzyıl başlarında bir çok şehirde etkinliğini yitirmesine rağmen gelişmekte olan toplumlarda etkinliğini hala sürdürmektedir. Yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra, sanayileşmiş ülkelerde geçmişe ilişkin değerlerin yaşatılması ve geleceğe aktarılması olgusu hızla gelişmiş ve miras olma ölçütleri de geniş kapsamlı tartışmalar sonucunda şekillenmiştir. Pek çok olgu; insan yapımı varlıklar, imajlar, yapılar, peyzajlar vb. için bu kavram kullanılır olmuştur. Endüstri yapıları ve alanları da bu liste içinde bulunarak günümüzde miras tanımlaması altında değerlendirilmektedir (Alfrey, Putnam, 1992,s.41).

Sanayi Devrimi sadece teknolojik bir devrim olarak görülmemelidir, aynı zamanda insanların düşünce ve yaşam biçimini değiştiren, sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarıyla çevresel etki yaratan bir gelişme olarak değerlendirilmelidir. Sanayinin günümüzde artık birincil önemde ekonomik bir fonksiyon olmaması mevcut sanayi alanlarının işlevsizleşmesine sebep olmaktadır. Bu süreçle birlikte, boşalan sanayi alanlarının nasıl ele alınması gerektiği ile ilgili bir çok tartışmalar ve bilimsel çalışmalar başlamıştır ve günümüzde de devam etmektedir. Endüstri faaliyetlerinin gerçekleştirildiği alanlar ile ilgili sorun ve potansiyellerin en doğru şekilde nasıl ele alınacağı konusundaki tartışmalar halen devam etmekte olup güncel gelişmeler ışığında şekillenerek geliştirilmektedir.

Tüm bu gelişmeler “endüstri mirası” olgusunu da ortaya çıkarmış olup, Endüstrileşmenin tüm toplumun ve tüm sosyal grupların tarihi olması dolayısıyla sanayi mirasını, bireyin çevresini ve içinde bulunduğu şartları anlaması için ihtiyaç duyduğu tarihsel bilinç ve bilgiyi sağlayabileceği önemli bir araç olarak ortaya koymak gerekmektedir. Bu kapsamda, bu bölümde önce “endüstri mirası”nın tanımına ve gelişimine yönelik değerlendirmeler yapılarak, daha sonra ise bu kavramın “kentsel kimlik” ve “kentsel bellek” kavramları içerisinde nasıl anlamlandırıldığı üzerinde durulmaktadır. Bu kapsamda bir yerleşme için geçmişte

elde edilen kazanımların ya da gelişmelerin geleceğe ne tür katkılar sağladığı yada yönlendirdiği konuları hakkında değerlendirmeler yapılabilecektir.

## **2.1 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMININ TANIMI VE GELİŞİMİ**

Endüstrileşme sürecinin her ülkede farklı bir biçimde yaşanmış olması nedeniyle her ülke farklı bir endüstrileşme deneyimine, geçmişine ve mirasına sahiptir. Ülkelerin genel anlamdaki planlama yönetimleri, yaklaşımları ve şartları çerçevesinde değişik değerlendirme anlayışlarına, kriterlerine ve yöntemlerine sahip olmaları da hemen her ülkede farklı da olsa var olan endüstri mirasını değerlendirme biçimlerini belirlemektedir. Ancak bu farklılığın yanı sıra dünyada genel olarak kabul edilmiş olan endüstri mirası tanımları mevcuttur ve bu tanımlar her ülke için temel bir referans olmakla birlikte farklı yapılanmalara göre bu kavramın içeriğinin geliştirilmesi de mümkündür. Endüstri mirası kavramı, sanayi dönemi ve alakalı olduğu pek çok konunun tartışılması ve değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkarak gelişmiştir. Bu kavramın ortaya çıkması ve tanımlanması sürecinde gerekli araştırmaların yapılması, verilerin toplanması gibi faktörlerin gerekliliği sanayi arkeolojisi adıyla adlandırılan bir disiplinin de ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Dolayısıyla bu kavram, endüstrileşme ile ilgili araştırmalarda, endüstri mirasının ortaya çıkarılmasında ve niteliklerinin belirlenmesinde faydalanılan bir disiplini ifade etmekte olup, “bugünkü anlamıyla ortaya çıkışı 1950’lerin başlarında” olmuştur (Cossons, 1993,s.14).

Sanayi mirası konusuyla ilgilenen en önemli kuruluşlardan olan TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage-Uluslar arası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) 1973–1978 yılları arasında gerçekleşen çeşitli toplantılar sonucunda 1978’de resmen kurulmuştur. Komite endüstri mirası, sorunları ve korunması konularında çalışmakta, üç yılda bir uluslararası toplantılar düzenlemekte, yayınladığı bülten ve dergileriyle konuyla ilgili tartışmaları gündemde tutmaktadır. (Url,1).

2003 yılında TICCIH üyeleri tarafından Rusya Federasyonu’nun Nizhny Tagil Kentinde toplanan kongrede oluşturulan Nizhny Tagil Endüstri Miras Tüzüğü (The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage) endüstri mirasının tanımı,

önemi, nasıl araştırma yapıp korunma altına alınacağı ile ilgili kararlar alarak endüstri arkeolojisi kavramına da şu şekilde açıklık getirilmiştir; “endüstri arkeolojisi, endüstrileşme süreçleri tarafından ya da bu süreçler için üretilmiş olan bütün maddi ve maddi olmayan bulguları, yani belgeleri, el zanaatı ürünlerini, kaya ve toprak tabaka ve yapılarını, insan yerleşimlerini, doğal ve kentsel yüzey şekillerini inceleyen disiplinler arası bir yöntemdir. Föhl (1995) de benzer şekilde; “1950’lerde ortaya çıkan ve sanayi mirasını inceleyen sanayi arkeolojisi, mimarlık tarihi, teknoloji tarihi, arkeoloji ve koruma boyutları olan bir disiplindir.”; tanımlamasını yapmaktadır. Bu bağlamda sanayi mirası da, sanayi arkeolojisi ile ortaya çıkartılan tarihi, teknolojik, sosyal, mimari, bilimsel konuların oluşturduğu mirası içermektedir. Sanayi arkeolojisinin ortaya çıkmasından sonra ilgi alanı olan sanayi mirası konusu da mimari miras, dünya mirası, kültürel miras gibi konuların tartışılması sonrasında bu bağlamlarda değerlendirerek gündeme gelmiştir. 1964 yılında oluşturulan Tarihi Anıtların ve Yerleşmelerin Korunması İçin Uluslararası Tüzük olarak da bilinen Venedik Tüzüğü’nde genel olarak korumanın sürekliliğinin sağlanması, anıtların çağdaş yaşam içinde toplumsal amaçlarla kullanılıp değerlendirilmesinin ilke olarak kabul edilmesi, onarımda çağdaş teknolojiden yararlanma, çevre düzenleme, arkeolojik sitlerde yapılacak onarımlar tartışılmıştır. Bu tüzük ile mimari miras ve korunması ile ilgili konular gündeme gelmiş ve zamanla endüstri mirası kavramı da bu çalışmaların içinde yer alarak 1970’lerde endüstri mirası üzerine toplantılar başlamış ve 1990’larda yoğunlaşmıştır (Url, 2).

Son kırk yıllık bir süreçte değerlendirilmeye başlanan endüstri mirası kavramı çeşitli kuruluşların gündeminde yer almasıyla ve bu kuruluşların çalışmaları sonucunda uluslararası düzeyde yaygınlık kazanabilmiştir. Uluslararası kuruluşlar dünya mirası, mimari-kültürel miras konularında olduğu gibi endüstri mirası konusunda da önemli rol oynamaktadırlar. Bu kuruluşlar düzenledikleri çeşitli etkinlikler, toplantılar, yayınladıkları tüzükler ve yaptıkları projelerle endüstri mirası konusunda uluslararası platformda kabul gören belli tanım ve uygulama biçimlerini ortaya koymakta ve bu sayede geniş bir veritabanı oluşturmakta, konuyla ilgili bilgi ve ilginin artmasını sağlamakta ve yapılacak çalışmalara teorik ve finansal anlamda katkıda bulunmaktadırlar. Bu kuruluşların yanı sıra pek çok

yayın, dergi ve kitap bu konuda çalışmalarını sürdürmektedirler. Uluslararası ortamda yapılan toplantılar ve alınan kararlar, yayınlar neticesinde genel kabul gören tanımlamalar yapılabilmekte ve kavramlar konusunda ortak bir dil birliği oluşmasına katkı sağlanmaktadır.

Nizhny Tagil Sanayi Miras Tüzüğü'ne göre; “Sanayi Mirası, tarihsel, teknoloji, toplumsal, mimari ya da bilimsel değeri olan endüstrileşme kültürünün kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, maden yatakları ve işletme ve arıtma yerleri, depolar ve kilerler, başka bir yere de aktarılıp kullanılabilen enerji üretilen yerler, ulaşım hatları ve bütün altyapıları, değişik tarzda inşa edilmiş konutlar, ibadet yerleri ya da eğitim yapılan yerlerdir.

Konuyla ilgilenen bir diğer önemli kurul ise 1965 yılında kurulmuş ve dünya mirası, korunması gereken tarihi anıtlar ve sitler üzerinde uluslararası çalışmalarını sürdürmekte olan ICOMOS (International Council on Monuments and Sites- Uluslararası Anıtlar ve Sitler Kurulu) dur. (Url, 3). ICOMOSS (2006)'un 18 Nisan Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü için hazırladığı bildiriye sanayi mirası için “Fabrikalar, büyük tarım işletmeleri, dökümevleri, maden ocakları, tren istasyonları ve diğer sanayi mirası tipleri, dinsel sitler ve çoğunlukla kendilerine öncelik tanınan konutlarla aynı öneme sahip bir çalışma ve üretim yerinin göstergeleridir.”; açıklaması bulunmaktadır.

Genel olarak bakıldığında endüstri mirasının, basit mekanik aletlerden geniş endüstriyel bölgelere uzanan ölçekteki fiziksel bütün elemanları kapsayan bir içeriği vardır. Fakat endüstri mirası sadece fiziki elemanların bir araya gelerek oluşturduğu bütünden çok daha fazlasını ifade etmektedir. Endüstri mirası sanayi toplumlarının kolektif belleğinde, sanayi alanındaki gelişmelerin, yaşamdaki sosyal, kültürel ve ekonomik değişimlerin kanıtı olarak durmaktadır. 1946 yılında Birleşmiş Milletler'in bir özel kurumu olarak kurulan UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization-Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu) genel anlamda ilim, kültür ve eğitim konularında çalışmakta ve kültür bağlamında kent kültürü ve kentler ile ilgili görüşler de belirtmektedir. Endüstri alanlarının önemini ise UNESCO; “Endüstri alanları

insanlık tarihinde, insanoğlunun sorunlara ve gelişmeye yol açan yıkma/tahrip etme ve yaratma ikililiğini vurgulayan önemli kilometre taşlarıdır. Bu alanlar daha iyi bir yaşam umudunu ve sorunlara karşı güçlü olmayı temsil eder” şeklinde vurgulamaktadır.

Avrupa’da özellikle eski endüstri bölgelerindeki değişimleri duyurmak, endüstri mirası ile ilgili bilinci geliştirmek ve turistik ilgi yaratmak amacıyla 1999 yılında kurulan ERIH (The European Route of Industrial Heritage-Avrupa Sanayi Mirası Rotası) de endüstri mirası için benzer bir yaklaşım sergilemekte ve endüstri mirasının, sanayi dönemi insanların tarihi olduğunu ve bu tarihten günümüze kalan görsel değerler olarak bu mirasın değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. (Url, 4). Endüstri mirası ile ilgilenen bu önemli kuruluşların ve yayınlarının yanı sıra birçok araştırmacı tarafından da farklı açılardan sanayi mirası kavramı için tanımlar yapılmıştır.

Özgönül (2007), endüstri yapılarının “bir döneme tanıklık etmiş, döneminin mimari, kültürel, sosyal, ekonomik özelliklerini taşıyan ve gelecek nesiller için somut belge değeri olan öğeler” olduğunu belirtmektedir. Fiziki ve altyapı değerlerinin yanı sıra çok önemli ve geniş bir bilgi ve kültürel değer içeren sanayi alanları, “üretimi gerçekleştiren mekanik donanımları ve içinde yer aldıkları strüktürlerle birlikte, bir ülkenin sosyo-ekonomik geçmişinin önemli göstergeleri” (Cengizkan, 2006) olarak Kastof (1987)’un dediği gibi “üstün bir vizyonun izlerini temsil etmekte”dirler.

Rypkema (1992)’nin tarihi yapılar için “sosyal değeri, kültürel değeri, estetik değeri, kent bütünündeki değeri, mimari değeri, tarihi değeri ve mekân duygusu” olarak toplum için çok katmanlı bir değer bütününü ifade ettikleri şeklinde yaptığı tanımlamanın kültürel mirasın bir parçası olan ve tarihi değer taşıyan endüstri yapıları için de söylenmesi mümkündür.

## **2.2 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMINI OLUŞTURAN UNSURLAR**

Endüstri mirasının çok çeşitli ve farklı açılardan tanımlamalarını yapmak mümkündür. Endüstri miras alanlarının genel tanımı; endüstri yapılarının verimli işletilememeleri, teknolojik olarak yetersiz kalmaları, kenti kirletiyor olmaları gibi

çeşitli nedenlerle kullanım dışı kalmaları sonucu atıl hale gelerek kent içinde oluşan alanlar olarak yapılabilir. Bu bölümde üzerinde durulacak olan kavram endüstri mirasının kültürel mirasın bir parçası olarak içerdiği anlamlardır.

### **2.2.1 Kentsel Kimlik Bağlamında Endüstriyel Miras**

Kimlik, bir nesneyi veya canlıyı belirlemeye yarayan belirti, nitelik vb. tüm özelliklerin bütününe ifade etmekte ve sahip olduğu özgün değerlerle tanımlama yapılmasını mümkün kılmaktadır. Kimlik, aynı zamanda bir var oluş tarzının ürünüdür. Bir kimliğin oluşumu, belli koşulların sürekliliği neticesinde gerçekleşmektedir.

Bu koşullardan bazıları şunlardır (Gürsel, 1993)

1. Kültürel miras veya gelenekler,
2. Toplumun gereksinimlerinin nitelik ve karakteri,
3. Coğrafya, topografya, iklim, doğa ve doğanın engebelerinden meydana gelen faktörler,
4. Ulusun ürettiği teknoloji,
5. Değişen şartlara uyabilme yeteneği.

Tüm bu koşullar belli bir bütünü oluşturduklarında kimlik, insanların “kendilerini başkalarına karşı tanımlamalarının arı hali” (Sennett, 1999) olarak ifade edilebilir.

Benzer yaklaşımla kentsel mekan düşünüldüğünde; kimliği, “kalıcı aynılıkları ve birliktelikleri olarak mekânı diğerlerinden ayıran özellikleri” (Relph, 1976), yani “mekanı diğer mekân ve yerlerden ayrı bir yer olarak tanımlanabilmesi ve kolayca ayırt edilebilmesini” (Lynch, 1960) sağlayan nitelikleri olarak tanımlamak mümkündür.

Dolayısıyla kent kimliği, kente ait olan, o kenti diğerlerinden farklı kılan ve o kente değer katan, o kente özgü unsurlarının oluşturduğu bir bütün olarak ifade edilebilir. Diğer bir deyişle o kentin anlamıdır. Kentler, çeşitli kültür ve sosyal yapılardan oluşması nedeniyle farklılıklar göstermektedirler ve bu sahip oldukları



farklı karakterler kent kimliği kavramı ile açıklanmaktadır. Kent kimliği uzun bir zaman dilimi içinde biçimlenmektedir. Dolayısıyla endüstrileşme süreçlerinin oluşumu kent kimliği üzerinde etkin bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mimarisi, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerin karışımı olarak kente biçim vermektedir (Suher, 1995).

Bir kentte yapılı çevrenin kimliği, bir yandan kent kimliğinin önemli bir parçasını oluştururken, diğer yandan da o kentteki toplumsal ve kültürel yasama ilişkin ipuçları vermektedir. Yapılı çevrenin kimliğini oluşturan değerlerin zenginliği, kentteki sosyal ve kültürel yaşantı zenginliğini de ifade etmektedir (Neill, 1997). Ayrıca, yapılı çevrenin kimliği ile toplumun sosyal ve kültürel kimliği karşılıklı olarak birbirini etkilemektedir. Bu nedenle, bir kentte tüm yaşamı organize eden fiziksel çevrenin kimliğini oluşturan değerler büyük önem taşımaktadır. Kentin kimliği, kentlerin günümüze kadar tanık olduğu ve yaşadığı tüm süreçlerin etkilerinin birikmesi ve ortaya çıkan unsurların etkileşiminin yansımaları sonucu oluşmaktadır. Dolayısıyla kent kimliği ile farklı zamanlarda yaşanan farklı yaşam halleri, sosyal, ekonomik, kültürel, fiziksel boyutlarıyla ve çok katmanlı olarak algılanabilmektedir. Bu noktada kimlik, geçmişin izlerini taşıması ve bize aktarması anlamında öne çıkmaktadır.

Bu bağlamda, tarihimizde belli bir süreci pek çok yönleriyle etkilemiş olan endüstrileşme, sanayi dönemi ve bu dönemin fiziki mekâna yansımaları olan endüstri alanlarını da kimliği yansıtan ve oluşturan öğeler olarak ele almak gerekmektedir. Yakın geçmişi içeren sanayi mirası, yaşam alanlarında olup bitenler üzerine, zamanın gerçek tanıdığı mekân üzerinden tarafsız bir değerlendirme yapma imkânı sunmaktadır. Ayrıca, mekanın zamanla olan ilişkisine bağlı olarak, bizlerden hem önce var olmuş hem de sonra var olacak toplumla özel bir ortaklık kurmamızı sağlamaktadır. Dolayısıyla sanayi alanları “Çoklu zaman katmanları ve kültürel aktiviteleri temsil etmelerinden dolayı mekanın ve insanların kimliğinin bir parçasıdır” (Loures, 2008).

Kimlik, sadece bir yapı değil, aynı zamanda bu yapının arkasındaki hikâye ve uzantıdır ki bu da hem o yapıya hem de topluma kimliğini vermektedir. Dolayısıyla endüstri mirası yapı, alan ve ürünleri tasarlandıkları dönemin ve

tasarlayıcısının içinde yaşadığı toplumun anlayış, gereksinme ve ilişkilerinin somut göstergeleri olarak ait oldukları dönemin resmini veren belgelerdir. Toplum açısından belli özellikleri nedeniyle önemli olan bu tip yapılar kent içinde kimlik kazanmış eserler olarak öne çıkmakta ve kentin bir anlamda yüzünü oluşturmaktadırlar. Bu bağlamda, kimlik zaman ile oluşan ve mekan, yapılar ve toplumda şekillenen bir kavramdır ve tüm bu etmenlerin etkileşimi içinde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Massey (1994), mekânın kimliğinin, sadece mekâna ait özelliklerden çıkartılamayacağını; kullanıcı ile mekân arasındaki iletişimin neticesinde ortaya çıkan özel bir durumun ifadesi olduğunu açıklamaktadır Massey (1994). Dolayısıyla kimlik, birey-çevre iletişimi neticesinde, çevrenin özgün ve belirgin karakterini oluşturan niteliklerin farkında olunması ile belirlenmektedir. Kimliği, belirleyen birey; oluşturan ise çevresel özelliklerdir. Ocakçı (1994), kimliği oluşturan elemanları üç gruba ayırarak ele almaktadır. Bunlar; doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları, insan eliyle yapılmış (yapay) çevreden kaynaklanan kimlik elemanları ve beşeri çevreden (sosyal/toplumsal) kaynaklanan kimlik elemanlarıdır. Bu elemanlar birbirleriyle sürekli etkileşim halindedirler ve bir arada kent kimliğini ortaya çıkarmaktadırlar Ocakçı (1994).

Bu bağlamda sanayi mirası alan ve yapıları kentsel kimlikte; buldukları konumları (özellikle günümüzde kentin genişlemesi ile merkezde kalmaları), işlevine göre değişmekle birlikte hammaddeye yakın yer seçmeleri sebebiyle yakın çevrelerinin verimli doğal alanlardan oluşması ya da erişim kolaylığı sağlamak amacıyla önemli ulaşım ağları yakınında yer almaları itibariyle oldukça belirgin bir noktada bulunmaktadırlar. Aynı zamanda çoğunlukla düz ve sağlam zeminde yer seçmeleri sebebiyle elverişli bir tomografik yapıya sahiptirler. Üretim amaçlı inşa edilen sanayi yapıları işlevsellik ön planda olduğu için genelde büyük ve hantal binalar olarak nitelendirilseler de, günümüze ulaşmış mimari ve mühendislik anlamında önemli bulunan birçok yapı da mevcuttur ve ayrıca sanayi yapılarının estetiği ve mimari tarzı ile ilgili birçok çalışma da bulunmaktadır. Endüstriyel faaliyetlerin gerçekleştiği alanlarında üretim yapılarının yanı sıra işçilerin ve çevre halkının faydalanabileceği birçok farklı işlevi barındıran yapılar da yer almaktadır ve dolayısıyla bu alanlarda kendi içinde bir mekânsal tasarım

anlayışının olduğu gözlenmektedir. Bu anlamda yapılı çevre özellikleri kentsel kimlik için önemli veriler sağlamaktadırlar. Aynı zamanda, tüm bu fiziki doku, dönemin toplumsal yapısını ve özelliklerini yansıtmada anlamında da kentsel kimliğin oluşumunda oldukça önemli bir katkı sağlamaktadır. Kentsel kimliğin oluşumunda öne çıkan kimlik elemanlarının yanı sıra, kimliğin tanımlanmasında farklı özelliklerden de bahsetmek mümkündür. Relph (1976) bu konuda, mekânsal kimliği oluşturan başlıca özellikleri; “mekanı oluşturan fiziksel yapı, barındırdığı aktiviteler ve kullanıcıların oluşturduğu anlamlar” olarak tanımlamakta ve bu üç temel mekan özelliklerinin kimlik oluşumunda biri diğerinden üstün olarak değil, aynı zamanda ve birbirini tamamlayıcı özellikler olarak ele alınması gerektiğini belirtmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, endüstri mirası alanları, üretim amacının yanı sıra eğitim, dini tesis, konut gibi farklı işlevleri de barındırmakta ve bu da işlevini sürdürdüğü zaman dilimi içerisinde bu hizmetlerden doğrudan veya dolaylı yararlananlar ve günümüzde ise dönemin toplumsal yapısının ve yaşam koşullarının göstergeleri olmaları bağlamında toplum ve bireyler tarafından anlam atfedilen mekânlardır. Genel olarak ele alındığında, çevresel ve toplumsal kimlik elemanlarının yanı sıra barındırdığı aktivitelerin ve kullanıcıların oluşturduğu anlamların da kimliğin oluşumunda öne çıktığı görülmektedir. Bu konuyla ilişkili olarak Tekeli (1991), kişilerin yasadıkları mekâna değerler yükledikleri, oraya bağlandıkları, bu değerler için bazı fedakârlıklarda bulunmaya başladıkları zaman, o mekânın kimliğe kavuşacağını belirtmektedir. Yani temelde kent kimliğinin toplum tarafından üretildiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla kentte bireyin mekâna değer yüklemesi, o kent mekânının birey için taşıdığı anlamla ve ifade ettikleriyle ilişkilidir. Bu bağlamda Norberg-Schulz (1979), “genius loci” kavramından bahsetmekte ve anlam için “bir kentsel çevreye kimlik kazandıran, o çevrede yaşayan bireylerin doğrudan açıklayamadıkları, ancak varlığının farkında oldukları bir şey” tanımlaması yapmaktadır. Bu çerçevede, anlamın genel olarak çevrenin sunduğu sözsüz, görsel iletileri bireyin duygusal algısıyla kavraması sonucunda belirlenen özelliklerden oluştuğu söylenebilir. Bu noktada anlamın ilişkilendiği yapılı çevrede, genellikle bireylerin iletişim kurdukları fiziki öğelerden bazıları öne çıkmakta ve daha fazla referans özelliği taşımasıyla bireyin algısında daha etkili olmaktadır. Bu durum, mekândaki bu tip fiziki öğelerin

sembolik tanımlamaları ile açıklanmaktadır. Semboller / sembolik değer taşıyan öğeler, kimliğin daha çok hatırlanır ve belirgin parçaları olarak öne çıkmaktadırlar.

Endüstri geçmişinin hatıraları fiziki mekândaki estetik yansımaları ile tarihle bağ kurulmasını mümkün kılmaktadır. Bu hatıralara birçok yapının etkileyici doğası hatırı sayılır nirengi kalitesi vermektedir. Geçmişin anlamlı imajları olarak endüstri alanları, sembolik lokasyonlardır ve buldukları çevrenin tarihini deneysel üslupta anlatmaktadırlar. Sanayi mirası bulunduğu çevrede ve hatta bölgesel ölçekte bir kimlik oluşturmada kritik bir rol oynamaktadır (Prossek, 2006). Sanayi mirası yapı ve alanları; üretim, gelişme, kalkınma, işçi, işveren, sendika, örgütlenme gibi toplumsal anlamda pek çok değeri olduğu gibi teknoloji, ulaşım, mühendislik gibi diğer birçok gelişmeyi de ifade etmekte ve bu anlamda bir dönemin sembolü olarak günümüzde yer bulmaktadırlar. Genel anlamda sanayi alanı bir bütün olarak tarihin dönemsel yansıması olsa da bazen farklı estetik özellikleri, ölçek ve tarzlarıyla belli yapılar öne çıkmakta ve bir anlamda içinde bulunduğu sanayi alanının da sembolü olmaktadır. Bazı semboller sadece içinde bulunduğu kent, ülke ve topluma özgü anlamları yansıtırken, bazıları ise son derece anlaşılabilir ve geneldirler. Bu semboller dünyada yaygındırlar ve kültürler arasında ortak duygulara seslenmekte ve insanlığın ortak deneyimlerini vurgulayarak paylaşımı teşvik etmektedirler. Endüstri mirasının sembolik özelliği için de bunu söylemek mümkündür. Çünkü endüstri mirası alan ve yapıları, yer aldıkları toplum için anlamlı ve kentin kimliğinde belirgin rol oynasalar da dünyada genel olarak yaşanmış bir süreci ve sonuçlarını yansıtmaları açısından global ölçekte sembol değeri taşımaktadırlar.

Kimlik aynı zamanda kent belleği içinde de değerlendirilmektedir. Kentlerin kimliği geçmişten günümüze içinde barındırdığı değerler ile oluşmaktadır. Tarihsel süreç içinde değişik kültürlerin sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziksel yapısının birlikteliğinden oluşan bu değerler, kültür ve anlam katmanlarının çeşitli yollarla okunabileceği kentin somut belleğini yansıtmaktadır. Bu anlamda kentsel kimlik ve bellek kavramları, geçmişin izlerini günümüzde canlı tutmak, yaşanan mekanı ve koşulları tüm yönleriyle anlamak açısından oldukça önemlidir. Ancak,

kente yapılan çeşitli olumsuz müdahaleler ya da gerektiği yerde müdahale edilmemesi sonucunda kentin özgün kimliğinin kaybolduğu gözlenmektedir, bu da kentin tarihsellik boyutuna ve belleğin sürekliliğine zarar vermektedir. Çünkü bir kent geçmişine ait özellikleri ile çağdaş gereksinimlerini uygun fiziksel ortamlarda kaynaştıramadığı zaman, tarihsel ve kültürel süreklilik zedelenmekte ve kentteki özgün kimliğin kaybı genellikle bu durumda ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle endüstri mirasının, bütün boyutlarıyla deşifre edilmesi, var olan özgün kimliğini kuran değerlerin keşfedilmesi, bu değerlerin güncel koşullar ve gerekliliklerle ve kent ile bütünleştirilmesi ve böylece kent kimliğinin sürekliliğinin sağlanması gerekmektedir. Kentsel kimliğin devamlılığının sağlanmasında koruma yaklaşımı öne çıkan yaklaşımlar arasındadır. Fakat burada dikkat edilmesi gereken, amacın kent kimliğini yansıtan öğelerin teker teker korunması değil, içinde yer aldıkları çevre ve etkileşim ortamı ile birlikte düşünülerek değerlendirilmesi olmasıdır. Aynı zamanda diğer önemli bir yaklaşım da koruyarak yaşatmaktır ki burada da kimliğe ve içeriğine saygılı bir tutumla var olan dokunun olabildiğince korunarak, uygun yeni işlevlerle canlı tutulması ve yaşatılması söz konusudur.

Kimliğe sahip çıkmanın onu bütüncül olarak ele almakla ve olabildiğince çok unsurunu geleceğe aktarmakla mümkün olacağı açıktır. Endüstri mirası da kentsel kimlikte, içerdiği çok yönlü tarihsel veriler bağlamında önemli bir yere sahiptir ve kimliğin bütünlüğü kapsamında korunması ve yaşatılması gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki, mekânlar bütün içinde fark edilemez bir parça haline geldiklerinde kimliklerini de kaybederler.

### **2.2.2 Kentsel Bellek Bağlamında Endüstriyel Miras**

“Bellek” kavramı Güncel Türkçe Sözlükte (2008); “Yaşananları, öğrenilen konuları, bunların geçmişle ilişkisini bilinçli olarak zihinde saklama gücü, hafıza” olarak tanımlanmaktadır. Eğitim Terimleri Sözlüğü’nde de (2008) daha geniş bir açıklamayla; “Eskiden görülmüş, işitilmiş, koklanmış, tadılmış nesnelere ve türlü yaşantıları yeniden anımsama yetisi” ve “Algılanan nesnelere ve yaşantıların bilinçte iz bırakması, saklanması ve gereğinde yeniden üretilmesi yeteneği” olarak tanımlanmaktadır.

Genel anlamda ele alındığında; belleğin, geçmişten aldıklarını şimdi değerlendiren ve gelecek için koruyan bir yapıda olduğu söylenebilir. Dolayısıyla bellek, zamanla ve bu zaman geçişleri içinde edinilen verilerle birebir ilişkilidir. Zaman içinde farklı verilerle beslenen ve yasayan canlı birer organizma özelliği taşıdıklarından, kentler için de bellek kavramı söz konusudur. Kentsel bellek, kentle birlikte var olan, gelişen bir olgudur. Toplumun geçmiş tecrübelerine bağlı değerleri ve bilgisi ile oluşan toplumsal belleğin ve/veya toplumsal bellekle karşılaştırıldığında daha geniş bir anlamı olan, bir aile, bir grup ya da evren bağlamlarında ortaya çıkabilen kolektif belleğin bir unsuru olarak kentleri tanımlamak mümkündür. Dolayısıyla kentsel bellek, bireylerin mekanın kendisini ve tarihi ve sosyal çevresini denetimlemesiyle oluşan bir çeşit toplumsal/kolektif bellektir ve toplumsal kimlik ve bellek ile birebir ilişkili olarak yaşamın geçmişten gelen öğelerini şimdi ile anlamlı şekilde buluşturabildiği ölçüde varlığını sürdürebilmektedir. Belleğini koruyabilen kentler toplum tarafından sahiplenilen, anlamlı mekânlar haline gelmekte ve kentin kimliğinin devamlılığını sağlamaktadırlar. Diğer yandan, kolektif kentsel bellekteki yitimler, bir toplumun belli bir dönemdeki kent kültürü ve yaşama tarzının yitimi ve zamanla da kimliğinin belirsizleşmesi anlamına gelmekte ve bu da toplumda önemli etkiler ve kayıplar yaşatmaktadır. Her kent, bellek elemanlarına sahiptir. Kentsel bellek, yasayanların kültürel bilinçaltı ile fiziki çevrede var olmakta ve gelişmektedir.

İnsanların kendilerini zamanla birlikte büyük ölçüde değişken mevcut çevrenin bir parçası hissetmeleri ve kabul etmeleri için önemli bir araçtır. Bu anlamda kenti, sadece belli işlevler barındıran ve fiziksel olarak şekillenen mekânsal organizasyonlar olarak değerlendirmek yanlıştır. Kentler, o topluma özgü kimlik tanımlamalarını mekânsal olarak geçmişten geleceğe aktarmakta ve böylece kentsel belleğin sürekliliğini sağlamaktadırlar. Mekan ve mimari kentsel bellek ile her zaman yakından ilişkilidir ve kentte kimliği ve de belleği yansıtan, yaşatan ve bu anlamda nitelikleriyle öne çıkan alan ve yapılar bulunmaktadır. Kentte bu tip alan ve yapıların korunmasıyla ve geçmişle olan bağın koparılmaması ile zaman içerisinde yaşamın her noktasında gerçekleşen değişim/dönüşümün, kayıpların ve kimiksizleşmenin yaşandığı, anıların yitirildiği bir süreç olmaktan çıkarılıp, kentsel belleğe eklenerek onu zenginleştiren bir yapıya kavuşturulması

sağlanabilir. Kentsel dokunun önemli bir parçası olarak endüstri alanları kentte bunu sağlayabilecek değerler arasındadır ve bu anlamda korumak ana başlığı altında günümüz şartlarıyla değerlendirilmeli ve kentsel belleğin devamlılığının sağlanmasındaki rolünü almalıdır. Sanayi mirası yapı ve alanları kentin mimari kimliğine ait tarihsel göstergeler olmalarının yanı sıra, işlevi ve yapımını sağlayan değerlerle ekonomide üretimin hâkim olduğu bir dönemin mekansal kurgusunun, yaşantısının ve kültürünün izlerini yansıtmaktadırlar. Dolayısıyla birçok açıdan değer taşıyan sanayi mirası yapı ve alanları aynı zamanda toplumsal bellek, yaşam tarzı ve yerel kültürü tanımlayan referanslar içermektedirler. Bu bağlamda Geijerstam (2006), sanayi alanlarını “bireysel ve toplum belleği için birer sembol, metafor ve tutunma noktası ve geçmişin kaynağı, kültürel bir miras” şeklinde tanımlamaktadır. Toplumun kültürel kimliğinin sürekliliğini sağlayan sanayi mirası yapı ve alanları hem üzerlerine yüklenen sembolik anlamlar hem de işlev özellikleriyle, değişim içindeki kentsel mekanın yeniden tasarlanmasında, önemli girdiler sağlayan ve mekanı özgün kılan kaynaklar olarak algılanmalıdır. Bu noktadan yaklaşımla endüstri mirasının, kentsel belleğin devamlılığında önemli yapı taşlarından olduğu söylenebilir. Taşkiran’a (1997) göre; mimari yapılar üretildikleri dönemin iş ve çalışma yaşamının örgütlenişi, inancı, ekonomisi gibi toplumsal yapısı hakkında somut veriler sağlayan göstergeleri içermektedir. Bu anlamda mimari yapıların ve dolayısıyla endüstri mirası yapı ve alanlarının o toplumun sosyolojik değerlendirmesinde önemli bir bilgi kaynağı olduğu düşünülebilir. Fiziki, algısal ve kavramsal olarak mekanlar, mekanın deneyimlemesi sonucunda bireylerde anılar oluşturmakta ve bu anılar da belli imajları açığa çıkartarak bireyler ve kent arasında geçmiş ve bugünün ilişkisini kurmakta ve geçmişin izleri olarak bellekte tutulmaktadır. Bundan dolayı, “mekân her şey olur, çünkü zaman belleği canlandırarak bir yeteneğe sahip değildir” (Bachelard, 1996). Bu anlamda mekanın fiziki dokusu, toplumsal değerleri, gerçekleri, yaşanmışlıkları, deneyimleri göstermektedir ve dolayısıyla mekanda gerçekleşen değişimler kentsel belleğe etki etmekte ve onu şekillendirmektedir. Endüstri mirası yapı ve alanları, ortak yaşanmışlığın mekansal izleridir. Üretilmesi, anlaşılması ve sürekliliği ortak deneyime bağlıdır; belleğimizdeki fiziksel çevre ile ilgili bilgilerin nesnelleşmiş halidir. Bu tür

anlamlar taşıyan mekanlar, üzerinde yer alanlar, o toplumun kurumsal yapısını oluşturan ana değerler, kimliğin ana unsurlarıdır. Yani endüstri mirası, duvarları ardında sadece üretmek için oluşturulmuş yapı bloklarından öte, geleneklerin, alışkanlıkların, toplum bilgisinin ve deneyiminin yer bulduğu mekanlardır.

Kente toplumsal, ekonomik ve fiziki boyutlarıyla yansıyan sanayi sürecinde, önce sanayinin tesislerinin kurulduğu alanın yakın çevresinde konut alanları oluşmakta ve burada yaşayanların yer seçimlerinin bir sebebi olarak bu endüstri alanı öne çıkmaktadır. Daha sonra ise, üretim fonksiyonunun yanı sıra, çalışanlarının ve çevre halkının faydalanabileceği farklı hizmetler de sunan bu alanlarda belli bir işleyiş oluşmakta ve halk için her açıdan birincil öneme sahip yaşayan mekanlar oluşmaktadır. Dolayısıyla endüstri alanları öncelikle konumlandıkları yerel çevre için bir sembol ve derin bir anı değeri taşıması anlamında yerel belleğin / yerel halkın belleğinin, sonra ise kentin gelişimine sağladığı katkı ve ürünlerinin kent genelinde kullanılıyor olması anlamında kentsel belleğin ve ülkenin ekonomik karakterinin belirleyicileri arasında yer alması anlamında ülke belleğinin görsel, mekansal izleridirler.

Kentte bir yapı/yapı grubu ortaya çıktığı dönemin yaşantısına tanıklık etmiş hatta doğrudan katılmışsa ve dönemin mimarisini ve kültürünü yansıtıyorsa, kentli için bir anlamı bulunur. Bu anlam, sadece geçmişin hayaline saygıyı içeren nostaljik bir tutum olmayıp, aynı zamanda içinde bulunulan zaman dilimindeki kolektif deneyimi de kapsamaktadır (Neill, 1997). Bu anlamda, endüstri mirası da toplumun anılarının bu tür bir yapı/yapı grubuyla özdeşleşmesini temsil etmektedir ve dolayısıyla kentsel belleğin izleri olarak korunmaları gereklidir. Endüstri mirasının nasıl değerlendirilmesi gerektiği ve yeniden yorumlanarak toplumun anılarına saygılı şekilde varlığını nasıl sürdüreceği, üzerinde önemle durulması ve bütüncül yaklaşımlarla çözüm aranması gereken bir konudur.

Sanayi mirasının kültürel geçmişimizin işaretleri, izleri olarak yok olmasına izin vermek toplumun mimari, mekânsal ve bunlara bağlı olarak toplumsal belleğini de yitirmesine yol açmaktadır. Toplumsal belleğin yitirilmesi ise yaşadığı mekanla ilişkisi olmayan, kimliğini tanımlayamayan ve bulunduğu çevreye sahip çıkmayan, duyarsız, tek tipleşmiş bir toplumun oluşmasına sebep olmaktadır. Bu



anlamda yapılması gereken; kültürel miras olarak tanımladığımız bu yapı ve alanları korumak ana olgusu altında geliştirmek ve toplumsal belleğin devamı için bizden sonraki nesillere iletmektir.

## **2.3 ENDÜSTRİYEL MİRAS KAVRAMININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ**

Endüstri mirasının değerlendirilmesi ile ilgili konu, hızla değişen yapısal çevrede önemli bir olgu olmaya ve kültürel mirasın bir parçası olarak koruması ve yeniden işlevlendirilerek kullanılması, hem ülkemizde, hem de diğer ülkelerde olduğu gibi son dönemlerde giderek artan bir ilgiyle devam etmektedir. Diğer yapı türlerinde olduğu gibi, endüstri yapılarının korunmasının bilimsel olarak ele alınması, geçmişten günümüze, bir üretim tarzını yansıtan bu yapıların değerlendirilmesi için ciddi çalışmalar ve araştırmalar yapılması aynı zamanda onların daha iyi korunmasına yardımcı olabilmektedir. Bu yapılar mimari ya da mühendislik yapıları olmalarının yanı sıra, toplumun belirli dönemlerindeki üretim tarihini, teknolojisini, sosyal, ekonomik ve politik yapısını yansıtıcı özelliklere sahiptirler ve bu anlamda gerekli araştırmaların yapılarak yeniden değerlendirilmeleri gerekmektedir.

Bu bağlamda, öncelikle, endüstri miras kavramı ile ilgili tüm alanlarda yaşanan değişim / dönüşüm süreçlerinde nasıl bir durumun oluştuğu ve bu noktaya nasıl geldiği üzerinde durulması, günümüzdeki koşulların anlaşılması için önemlidir. Daha sonra, endüstri mirasının değerlendirilmesindeki izlenen veya izlenmesi gereken yaklaşımların neler olabileceğinin ortaya konulması, ilke ve hedeflerin belirlenmesinde referans sağlaması anlamında gereklidir. Son olarak da, çoğunlukla tercih edilen ve doğru uygulandığında başarılı sonuçlara götüren bir yöntem olarak yeniden işlevlendirmede yeni değerlendirmelerin nasıl yapılacağı, alınan kararların hangi işlevlerle ne şekilde hayata geçirileceği üzerine önerilerin sunulması, kültürel mirasa, kent kimliğine ve kentsel belleğe saygılı sonuçlara nasıl ulaşılacağını ortaya koymak adına faydalı olabilecektir.

### **2.3.1 Endüstri Devriminin Ardından Endüstri Mirası ve Kent İlişkisi**

Zamanın sürekliliği içerisinde, toplumun ve dolayısıyla mekanın değişimi ve dönüşümü kaçınılmazdır. Dönüşüm, kültürel kimliğin sürekliliğini sağlayan bir yeniden yorumlanma durumudur ve zamanın gereklerine göre geçmişinden aktarılan her değeri güncel olarak içermektedir. Mekanlar ise, her türlü değişimleri, toplumla birlikte yaşayan ve yansıtan düzenlemelerdir. Mekansal ölçekte değişim, mekanın fiziki bütünlüğünden çok, deneyimsel nitelikleriyle değerlendirilebilir.

Bu anlamda anıt niteliği taşıyan, tarihsellik değeri olan yapılar veya alanlar, hem kültürel sürekliliğin, hem de bu süreklilikte yaşanan dönüşümün temel öğeleri, göstergeleri olarak bu değişim sürecinde öne çıkmaktadırlar. Toplumda olduğu gibi kentsel mekanda da yaşanan hatta yaşanmaya devam eden değişim, birçok olgunun farklılaşması, pek çok alışkanlığın yerini yeni alışkanlıklara bırakması gibi süreçler ile gerçekleşmektedir. Dışarıdan direk ve etkili bir müdahale olmadıkça, bu değişim / dönüşüm süreçleri kendi seyirinde ilerlemekte ve toplumun yeni değerlerini bulması, kentsel mekâna bunların yansımaları uzun vadede ve eskisine göre daha nitelikli olmaktadır. Dolayısıyla değişen veya değiştirilen her değer, kendinden önceki birikimlerin toplum tarafından özümşenerek, ilerleme arzusuyla yenilenmesini ve gelişmesini barındırmalıdır ki değişim / dönüşümün adına yapılan yanlış müdahalelerle geri dönüşü olmayan çok ciddi zararlara sebep olması engellenebilsin. Aksi takdirde, değişimin gözle görülür yansımalarını oluşturduğu mekanda zarar gören, fiziki dokudan öte değerler, anılar ve sonuçta kentsel bellek ve kimlik olmaktadır. Bu sebeple, kenti geçmişten geleceğe bir süreklilik içinde algılamak ve kavramak oldukça önemlidir.

Bu bağlamda kentin bütününde yer alan endüstri yapıları ve alanları da, içerdiği anı değeri, tarihselliği, bir dönemin sembolleri olma gibi özelliklerinden dolayı önem taşımakta ve yaşanan değişim süreçlerinden bu alanlar da etkilenmektedir. Endüstri yapıları ve alanları, bir dönemin hakim olunan ekonomik yaklaşımları çerçevesinde, yaşanan belli teknolojik gelişmelerden de faydalanılarak öncelikle Avrupa'da başlayan sonra da tüm dünyada etkisini gösteren endüstrileşme süreci içerisinde ortaya çıkmışlardır. Fakat zaman içerisinde bu oluşumun ortaya çıkış

sebepleri farklılaşarak oluşumun son bulmasında da etkili olmuştur. Güncel ekonomik yapının değişmesi, mevcut sanayi yapı ve alanlarının yeni üretim tekniklerine cevap verememeleri, hammadde temininin güçleşmesi, kent içinde kalan sanayi alanlarının artık genişleyememesi, çevreye zarar verir hale gelmeleri gibi çeşitli nedenlerden ötürü bu alanlar işlevsizleşme sürecine girmektedirler. Dolayısıyla mevcut endüstri yapıları ve alanları artık, mekan, konum olarak ya da işlevsel eskime nedeniyle yetersiz olmaya, giderek terk edilmiş mekanlara dönüşmesi ile sonuçlanmaktadır. Bu durum, işlevini yitirmiş ve terk edilmiş yapı ve alanların bir de düzenli bakım ve onarımdan yoksun kalması ile ve de zaman, doğa koşulları ve rant kaygısı gibi pek çok etmenin de eklenmesiyle alanda ve çevresinde ciddi anlamda tahribata, değer kaybına, yaşam kalitesinin düşmesine ve sosyal problemlere varacak kadar sorunlara sebep olmaktadır.

Dolayısıyla, zamanla bu işlevsizleşen alanlara müdahale durumu ortaya çıkmaktadır. Günümüzde yaşanan hızlı kentleşme, küreselleşme ile birlikte başlayan yarışmacı kent gerçeği ve uygulanan büyük kentsel projeler gibi bir çok ciddi müdahale ve etken kentteki pek çok alanda olduğu gibi endüstri mirası alanlarında da etkisini göstermekte ve özellikle ülkemizde pek çok kültürel değer hiç belgelenmeden, öğrenilmeden yok olma sürecine girmektedir. Özellikle kent merkez ya da alt merkezlerinde kalan sanayi alanları ve yapıları rant beklentilerinin yüksek olduğu, kentin eskiyen yüzü olarak ilk müdahale edilecek öncelikli alanlar olarak görülmekte ve dönüştürülmesi gündeme gelmektedir.

### **2.3.2 Dönüşüm Olgusu İçinde Endüstriyel Mirasın Alanlarının Konumu**

Kentin önemli noktalarında yer alan fakat günümüzde artık kendi işlevinde kullanılmayan endüstri alanlarının ve yapılarının dönüştürülmesi gerekliliği açıktır. Fakat burada dikkat edilmesi gereken konu, bu dönüşümlerin bir dönemin yaşanmışlığını ve izlerini koruma ve sürdürme sorumluluğu çerçevesinde gerçekleşmesinin önemli olduğudur. ICOMOS'un 2006'daki bildirisinde de belirtildiği gibi "endüstri mirası, dünyadaki diğer kültür mirası alanlarında olduğu gibi tehdit altındadır" ve "yok olma tehlikesi içindedir."

Bu bağlamda, ülkelerin ve toplumların ekonomik gelişimine katkı sağlayan, sosyokültürel alanlarda değişimlere etki eden sanayi döneminin fiziki mekandaki izleri olan sanayi alan ve yapılarının kent ve kamu yararına kullanılmak üzere yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

### **2.3.3 Endüstriyel Miras Alanlarının Değerlendirme ve Yeniden İşlevlendirme Yöntemleri**

Bir kentte yeni bir yapının yapılması ya da o kentte var olan bir yapının ortadan kaldırılması ya da farklı uygulama süreçlerine maruz kalarak özgün niteliğinden koparılması kentin kimliğini ve belleğini etkilemektedir; bu durum kent için var olan her aktör için geliştirici ya da zarar verici nitelikte olabilir. Özellikle kentte mevcut bir yapının veya alanın ortadan kaldırılması söz konusu olduğunda, bu etki yapının veya alanın o kente kattığı değer belirlenmesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, eğer bir yapı kentin özgün kimliğine ve belleğine ilksin önemli bir değer oluşturuyorsa, o yapının kendisi ve yakın çevresindeki yapılar ve kentsel alanlarla ilgili verilecek kararlar oldukça önemlidir. Dolayısıyla, kent için taşıdıkları değerler bağlamında endüstri mirası olarak belirlenmiş endüstri yapı ve alanları da, günümüzde içinde buldukları durum çerçevesinde müdahale kararları verilmesi gereken önemli kentsel alanlar olarak öne çıkmaktadırlar. Endüstri mirasının yeniden ele alınarak değerlendirilmesi sürecinde, ülke ve kent kararlarında ve yasalarındaki düşünce sisteminin ve yaklaşım biçiminin dünya genelinde kabul görmüş değerler çerçevesinde yeniden düzenlenmesi, özellikle ülkemiz gibi yasal sorunları tam olarak çözümlenememiş ülkelerde koruma, dönüşüm, yenileme alanlarındaki yasal altyapının yeniden kurgulanması ilk adımda yapılması gerekenler arasındadır.

Endüstri mirası için değerlendirme kararları verilme sürecinde önce alan ve yapılarla ilgili araştırma ve belgeleme ile başlanması önemlidir. Endüstri mirasının genel durumu, değişimi, şimdiki durumu, tarihi geçmişi, çevresi ile ilişkisi, çevresinin analizi, ilgili kaynaklar, haritalar, tüm proje ve çalışmalar, alınmış olan kararlar değerlendirilmeli ve elde edilen yeni ve eski tüm veriler belgelenmelidir. Bu analizler ve belgeler söz konusu alanlarda değişim ya da

dönüşüm yapılmayacak olursa bile, endüstri alan ve yapılarının miras değerini ortaya çıkarmak ve belgelemek anlamında da önemlidir.

Daha sonra alan ve yapılar için, bütüncül koruma planı ve kentsel ölçekteki planlar ile uyumlu olacak şekilde koruma olgusu içinde değerlendirme kararları alınmalıdır. Tüm yapı ve malzemeler için gerekli onarım ve bakımlar uygulanmalı, gerekli yapılarda yenileme projeleri geliştirilmelidir. Bu çalışmalar, sonraki dönemlerde farklı müdahalelere gereksinim yaratmaması için eşzamanlı olarak alan için hedeflenen uygulama önerileri çerçevesinde yürütülmelidir. Alan için seçilen uygulama gerçekleştirildikten sonra ise verilen kararların yürütülmesi ve düzgün bir işleyişin sağlanabilmesi için “alan yönetimi” üzerinde çalışılmalıdır.

1978 yılında gerçekleşen Üçüncü Uluslararası Sanayi Anıtlarını Koruma Konferansında (TICCIM) konuşmacı olan Knapas ve Schybergson (1978), endüstri mirasının değerlendirilmesinde dikkat edilmesi gerekenleri şu şekilde belirtmişlerdir;

“a) Alan, sadece yerel ölçekte değil ulusal ve uluslararası bağlamlarda düşünülerek değerlendirilmeli,

b) Alanın ekonomi tarihi ve coğrafyası açıklanmalı / ortaya konmalı / anımsanmalı,

c) Alan, parçası olduğu endüstriyel faaliyetin bütünü içinde açıklanmalı / ortaya konmalı / tanımlanmalı,

d) Yapılacak değerlendirmeler sonrasındaki kalıntılar üretim süreci ile ilişkilendirilmeli,

e) Yapıların ve alanların işlevinin değerlendirilmesi yapının mimari değerlendirilmesini öne çıkartacak şekilde olmalı,

f) Alan, çevredeki diğer anıtlarla da ilişkilendirilmeli,

g) Anıtlar, parçası oldukları endüstriyel faaliyetin uluslararası çalışmalarına da referans verecek şekilde kendi geçmişlerinin perspektifinde görülecek biçimde açıklanmalı / ortaya konmalı / tanımlanmalı,

h) Alanların işlevleri olarak çalışma ve yaşama alanları vurgulanmalı”

Sanayi mirası, gerek kent ve toplum için taşıdığı değerler, gerekse de ilgili ulus veya uluslararası kuruluşlarca miras listesine alınması dolayısıyla koruma altına alınarak gerekli uygulamaların yapılması gerekliliği açıktır. Bu noktada önemli olan, koruma ile ilgili verilen kararların içerik ve yönteminin niteliğidir. Bu bağlamda ilk önce belirtilmesi gereken; bütüncül bir koruma planlama anlayışının benimsenmesi konusudur. Bütüncül koruma tanımı iki yönlü değerlendirilebilir;

Birincisi; ülkede koruyarak yaşatabilmeyi hayata geçirebilecek ve sürdürecekt yasal düzenlemelerinin oluşturulması ya da eksikliklerinin giderilmesi ve bölgesel ve kentsel ölçekteki plan ve düzenlemelerde bu koruma kararlarının verilmesi;

İkicisi; endüstri mirasının kendi alan ve çevresi içinde düşünülerek yaklaşılmasıdır. Koruyarak yaşatma yaklaşımında endüstri mirasının bütüncüllüğünün sağlanması konusunda Meneguello (2006); sadece tek bir yapıyı, ya da bir detayı bağımsız olarak korumanın endüstri alanının boyutlarının ve içeriğinin anlaşılmasını güçleştirmekte ve asıl amaçlanan değerlendirmeden uzaklaşmasına sebep olduğunu belirtmektedir. Bu noktada koruma kararlarının nasıl alınacağı ve uygulanacağı oldukça önemlidir. Aksi takdirde, belleğin yaşatılması amacı ile yapılan koruma, sadece estetik ve sembolik öğelerle sınırlı kalarak görsellikten öteye geçemez. Dolayısıyla, korunmaya değer sanayi yapılarının mimari ve teknolojik özelliklerinin kapsamlı tespitlerinin yapılarak bu yapılarının sahip olduğu teknolojik değerler ve ait olduğu dönemin üretim yapısını sergileyen düzeneklerin de koruma kapsamında değerlendirilmesi ve yapıların içinde buldukları çevrede ele alınmaları gerekmektedir.

Endüstri mirasının korunması ile ilgili çeşitli yöntem değerlendirmeleri bulunmaktadır. Farklıları olmakla birlikte çoğu, temelde aynı yöntemlerden bahsetmektedirler. Konuyla ilgili araştırma yapanlardan biri olan Höhmann (1992) da endüstri mirasının korunmasında uygulanan yöntemleri dört gruba ayırarak değerlendirmiştir;

1. “Herhangi bir müdahale yapmadan veya en az müdahale ile yeni bir işlev vermeksizin olduğu gibi koruma.” Açık hava müzeleri olarak korumak bu yöntemde etkin olarak karşımıza çıkmaktadır.
2. “Çok az bir değişimle ve eski işlevine yakın bir işlevle koruma.” Bu yöntem daha çok işlevini tamamen yitirmemiş teknik anıtlar için tercih edilir. Bazı işlevleri korunurken bazıları yeni işlevlerle değiştirilebilir.
3. “Yapıya müze işlevi vererek koruma.” Müze işlevi her yapı için uygun olamamaktadır. Özgün yapısını yitirmemiş, çok fazla hasar görmemiş, müdahale görmemiş ve yeterli teknik bilgiyi sunacak nitelikteki bir yapının müze olarak işlevlendirilmesi tercih edilmelidir.
4. “Sanayi anıtlarını yeni bir işlevle yeniden kullanma.” İlk hedefi ve temel amacı, yapıyı tekrar kentin kullanımına katarak, ömrünü uzatmak olmalıdır.

Tüm bu belirtilenler endüstri mirası alanları dahil geçmişten günümüze varlığını devam ettirmiş olan yapılar ve alanlar için uygulanmakta olan yöntemlerdir ve farklı alanlardaki farklı gereksinimler doğrultusunda tercih edilmektedirler. Bu noktada verilecek kararlarda ön planda tutulması gereken; bu alandaki eğitim disiplinlerinde yer bulması, endüstri mirasının sergilenmesi, halkın bilgi ve bilincini artıracak çalışmaların yapılması ve uluslararası uygulama ve kurumlardan bilgi ve örnek alınması gibi yaklaşımların yanı sıra bu kararların uygulanabilmesi ve sürdürülebilmesi bağlamında ekonomik boyutunun da ele alınmasıdır. Çeşitli kuruluşlardan sağlanacak fonlar ve devlet bütçesinden temin edilebilecek yardımların yanı sıra kendi içinde kurgulanacak çeşitli düzenlemelerle de belli oranda maddi kazanç sağlayabilmektedir. Bu ise, temel amacın koruma olgusu içinde kalarak kentsel kimlik ve belleğin yaşatılması olduğunu unutmadan önerilecek farklı işlevlerle mümkün olmaktadır.

Bu noktada, sanayi mirasının sürdürülmesinde yeniden işlevlendirilmesi oldukça önemli bir uygulama olarak ortaya çıkmaktadır. Fakat aynı oranda karar süreçlerinde dikkatli olunması da gerekmektedir. Mossetto (1994), korumanın “yeniden kullanım / yeniden işlevlendirme, (kısmi) yenileme ve koruma” olarak üç farklı düzeyinin olduğunu belirtirken, ilk iki müdahalede, eğer uygun

müdahaleler yapılmazsa yapı ve alanın tarihi özelliklerini kaybederek miras değerini yitirme ve tamamen farklılaşma riskinin olduğunu söylemektedir. Bu bağlamda, tüm bu uygulamalardaki zorluklar ve riskler, ‘katılım’ olgusu süreç içerisinde yer almadıkça artmakta ve çözüm bulmak güçleşmektedir. Başarılı örnekler incelendiğinde de görülmektedir ki, sürecin başlangıcından sonuna kadar şeffaf isleyen, farklı kademelerde katılımcı zenginliği ve ortak bir üretim yaklaşımı barındıran yöntemler izlenmektedir. Katılımda tarafları bir araya getirmek, alınacak kararların ve sonrasında bu kararların hayata geçmesi ve sürdürülmesinde oldukça önemlidir. Katılımın sağlanmadığı birçok uygulama, başarısız ve ciddi kayıplara sebep olan sonuçlarıyla bu konunun gerekliliğini vurgulamaktadır. Süreçte özellikle bulunması gereken taraflar arasında yerel halk, yerel veya bölgesel idari birimler, ilgili meslek kuruluşları ve üniversiteler basta gelmektedir. Özellikle yerel halkın katılımının desteklenmesi, mekanın kullanıcısı ve mekana değer yükleyen tarafı olarak oldukça önemlidir. Tüm bu tarafların kentte yapılan birçok karar alma aşamasında bulunmaları gerektiği gibi endüstri mirası için yapılacak değerlendirme süreçlerinde de bulunmaları, hedefin kimlik ve bellek bağlamında sürekliliğin sağlanması olduğu düşüncesi içinde daha da gerekli hale gelmektedir. Tüm bu yöntem ve süreçler öncesinde ve yeniden işlevlendirme yapmadan önce yapı veya alan için ‘neden’ ve ‘nasıl’ sorularını sormak ve tüm aktörler için geçerli cevap bulmak önemlidir. ‘Neden’ sorusunun yanıtı açıktır; çünkü sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziki alanda etkilerinin yaşandığı bir sürecin, endüstrileşme sürecinin izlerinin kentsel kimlik ve belleğin yaşatılması ve sürdürülmesi bağlamında önemi ortadadır, fakat “nasıl” sorusunun cevabı bu kadar net olarak açıklanamamaktadır. Genel olarak ele alındığında bu sorunun cevabı için öne çıkan yöntemler; koruma olgusu içinde işlevle birleştirmek, endüstri yapı ve alanlarını canlandırmak ve yerel halkın katılımını sağlamak şeklinde açıklanabilir.

Bu bağlamda, sanayi mirasının yeniden işlevlendirilmesinde ‘nasıl’ sorusunun cevabını, konuyla ilgili detaylı inceleme yaparak değerlendirmek, izlenmesi gereken en doğru ilke ve yöntemlerin neler olabileceği üzerine düşünmek ve belli çıkartımlar yapmak söz konusu çalışmalar için faydalı olacaktır.



### 2.3.4 Endüstriyel Miras Alanlarının Yeniden İşlevlendirilmesi

Ülkelerin çeşitli alanlarda yaşadıkları değişimlerinde önemli etkileri olan endüstrileşmenin temsilcisi olan endüstri alanlarının, geçmişin izleri olarak, kent ve kamu yararına kullanılmak üzere değerlendirilmesinde “yeniden işlevlendirme” öne çıkan bir uygulama yöntemidir. Yeniden işlevlendirme, mevcut yapı ve/veya yapılar bütününe, yeni bir kullanım verilerek dönüştürülmesi olarak tanımlanabilir.

Günümüzde koruma kavramının gelişmesiyle bu yaklaşımlar biraz daha karmaşık olmaktadır. Fakat pek çok araştırmacı ve kurum bu konunun avantajları üzerinde sıklıkla durmaktadır. Binney, Machin ve Powell (1990), endüstri alanlarının yeniden kullanımındaki faydaları şu şekilde belirtmektedirler;

1. Sanayi yapıları bozulmamak üzere yapılmışlardır. Güçlü yapılardır ve iyi bakıldıklarında çok uzun yüzyıllar yaşayabilirler ve dolayısıyla yeniden kullanıma uygundur.
2. Yapılar inanılmaz şekilde uyumludurlar, boyutları ve konumlanmaları vb ile çeşitli kullanımlara imkân sağlarlar.
3. Yapısal biçimleri ve konumlarıyla çoğu sektörün yer edinmek isteyeceği yerlerdir ve bu anlamda belli prestijleri vardır ve bu da alansal gelişmeyi destekler.
4. Yapıların bulunduğu çevre çoğu zaman oldukça önemli potansiyellere sahip alanlardır. Verimli su kaynakları, ulaşım bağlantılarına yakınlık, alansal büyüklükleri vb avantajlarından dolayı büyük ölçekli kentsel projeler içinde önemli yer edinebilirler.

Pek çok getirilerinin olması ve çeşitli alternatifler sunması dolayısıyla bu uygulama, günümüzde oldukça tartışılmakta, gündeme gelmekte ve tercih edilmektedir. Bu anlamda, sanayi mirasının değerlendirilmesinde sıklıkla kullanılan yeniden işlevlendirmede, endüstri alanlarının miras niteliğinin faydalarından yararlanarak daha da başarılı sonuçlar elde edilmektedir. İngiltere Miras Komitesi'nin (English Heritage, 2006), miras ile ilgili yapılan çalışmalar

için hazırladığı kitapçıkta (Heritage Works: The Use of Historic Buildings in Regeneration) mirasın, yenileme uygulamalarına neler katabileceği ve hangi avantajları sağlayabileceği sorularına cevap bulunmaya çalışılarak pek çok olumlu katkısının yanı sıra, ilginç ve önemli tarihi ve kültürel değerleriyle mirasın, daha geniş alanlar için düşünülen yenileme projeleri çerçevesinde değerlendirilebilir ve geliştirilebilir olma avantajının ve aynı zamanda bu tür yapıların, toplumun mekana anlam vermesinde ve ilişki kurmasında önemli odak noktaları oluşturmasından dolayı toplum tarafından sahiplenilme avantajının olduğu üzerinde durmuşlardır.

Yeniden işlevlendirme oldukça geniş bir kavramdır ve farklı yöntemler çerçevesinde değerlendirilebilir. Fakat temelde, özellikle endüstri mirası alanlarında dikkat edilmesi gereken noktalar vardır. Endüstri mirası alanları, kültürel mirasın bir parçası olarak, taşıdığı önemli değerler ve anlamlar bütününde sembolik olarak öne çıkmaktadırlar ve bu anlamda yapılacak yeniden işlevlendirmede sürecin ve uygulamaların son derece dikkatli yürütülmesi, bu yapı ve alanların taşıdığı özelliklerin kaybedilmemesi ve sürdürülmesine odaklanılması gerekmektedir. Aksi takdirde kentsel kimlik ve bellekte büyük kayıplar yaşanmasına sebep olunabilir. Stratton (2000)' a göre yeniden işlevlendirmede en büyük sorun, koruma ve değişimin nasıl dengeleneceğidir. Bu oldukça hassas bir noktadır ve alınacak koruma kararları ve bunu destekleyecek yeni işlevler bu dengenin oluşmasında etkili olmaktadır. Çeşitli ülkelerdeki uygulamalara bakıldığında pek çok farklı yöntemin olduğu görülmektedir. Karachalis ve diğ. (2005), endüstri alanının kendi ömrünü tamamladıktan sonra nasıl kullanıldığını dört kategoride toplamaktadır;

- a) “Herhangi bir niteliğini ya da kalıntılarını korumadan yeni teknoloji ve üretim metotları ile değiştirme, dönüştürme,
- b) Temel niteliklerini korumadan kültürel, girişimci ya da diğer kullanımlar için yeniden işlevlendirme,
- c) Temel niteliklerin sadece dekoratif amaçlı kullanıldığı kültürel, girişimci ya da diğer kullanımlar için yeniden işlevlendirme,

d) Tüm özgün niteliklerine, tarihine ve eğitici yönüne saygılı bir şekilde kültürel, girişimci ya da diğer kullanımlar için yeniden işlevlendirme”

Bu kategoriler arasından, endüstri mirası için tercih edilmesi gereken; “tüm özgün niteliklerine, tarihine ve eğitici yönüne saygılı bir şekilde kültürel, girişimci ya da diğer kullanımlar için yeniden işlevlendirme” şeklinde belirtilen yaklaşım olmalıdır. Çünkü burada amaç sadece yeni bir işlev vermek değil, yeni bir işlev vererek aslında var olan değerlerini korumak, ortaya çıkarmak ve yaşatmaktır. Bu anlamda, koruyarak yeniden işlevlendirme yapılmalıdır, denilebilir. Dolayısıyla endüstri mirasını, onu özgün kılan özelliklerinin bozulmamasına özen göstererek, yeni işlevin seçimini bu doğrultuda yapmak ve yapılarla birlikte burada yer alan donanımın da eşzamanlı korunmasını sağlamak gerekmektedir.

Miras niteliği taşıyan alanlarda çalışmanın önemli avantajları bulunmakla birlikte, oldukça dikkatli olunması da gerekmektedir, aksi takdirde, avantajlardan yararlanılamadığı gibi birçok ciddi sorunla da karşılaşılabilir.

Bu bağlamda, öncelikle üst ölçekten başlayarak ana kararların doğru verilmesi gerekmektedir. Bu kararlar arasında endüstri mirası alanlarında ne yapılmak istendiği, nasıl işlevlendirileceği ve ne şekilde yönetileceğine yönelik bilgilerin yer alması gerekmektedir. Zöperl (1985), “Yeniden değerlendirmede tüm dünyada, bireysel kullanım yerine kamuya açık kültürel ve sanatsal kullanımın tercih edildiği görülmekte”, olduğunu belirtmektedir.

Örnekler incelendiğinde, bu anlamda başarılı olarak değerlendirilen projelerin, yeni işlev seçimlerinde kamuya açık fonksiyonlar geliştirdikleri ve aynı zamanda bunu katılımı sağlayarak da yaptıkları anlaşılmaktadır. Böylece, bir yandan, endüstri mirasını yeniden yaşama döndürürlerken, diğer yandan kent kültürüne katkıda bulunmaktadır.

Yapılmış örneklerin incelenmesi, değerlendirme süreçlerinin nasıl ilerlediğini anlamak ve çıkartımlar yapmak anlamında oldukça faydalıdır. Ancak bir yapı veya bir alanda uygulanan yöntemler, bir diğerinde uygun olmayabilir. Dolayısıyla, sanayi mirası yapı ve alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde, onların teknolojik ve sosyal niteliklerinin de korunması için bilimsel çalımsalar

yapmaya daha fazla önem verilmelidir. (Blockley, 1999,s.142). Bu anlamda, her alan ve yapı kendi nitelikleri çerçevesinde ve içinde yer aldıkları fiziki, toplumsal, işlevsel bütünlük bağlamında düşünülmesi ve bu yönde kararlar verilmesi oldukça önemlidir.

Sanayi mirası alanlarında yapılan yeniden işlevlendirme çalışmalarında, özellikle örnekler düşünüldüğünde, belli işlevlerin öne çıktığı görülmektedir. Uygulanan projelerde, genelde karma işlevli yaklaşımlar sergilense de temelde bu alanlarda kamuya açık park, müze, eğitim ve kültür-sanat amaçlı olarak yapılan düzenlemeler yer almaktadır. Bu noktada, kentsel kimlik ve bellek kavramları ile birlikte tüm değerlendirmeler göz önüne alındığında ve bu uygulamada ana hedefin bir dönemin izlerini koruyarak sürdürmek olduğu düşünüldüğünde, en doğru yöntemin kamuya açık hizmet veren nitelikte ve “üreten” alanlar olarak ortaya çıkmış sanayi alanlarının yine farklı şekillerde de olsa üretici özelliğini devam ettirmesi bağlamında değerlendirilerek işlevlendirilmesi olduğu sonucuna varılmaktadır.

## **2.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ**

Yeniden işlevlendirilmesi düşünülen sanayi alanlarında sürecin doğru kurgulanması ve ilerleyebilmesi için belli yöntemlerin izlenmesi birtakım genel ilkeler çerçevesinde özetlenebilir; (Elhan:2009)

Amaç olarak; endüstri mirasını kentsel kimlik ve bellek bağlamında koruyarak yaşatmak amaç edinilmelidir.

Hedef olarak; işlevini yitirmiş endüstri alanlarında miras değerine saygılı, özgün niteliğini koruyan uygun çözüm önerileri ve müdahale türleri geliştirebilmek hedeflenmelidir.

Yöntem olarak; kamuya açık park, müze, eğitim ve kültür-sanat amaçlı olarak yeniden işlevlendirebilmek yöntemi seçilmelidir.

Genel yaklaşım:

- a- Üst ölçekten gelen kararlar doğrultusunda, alan çevresiyle uyumlu ve birbirini destekleyecek şekilde, gerekli ulaşım ve altyapı planlarıyla birlikte değerlendirilmelidir,
- b- Endüstri yapı ve alanları için önerilecek işlevler, öncelikle içinde bulunduğu çevredeki ihtiyaçlar doğrultusunda düşünülmeli, daha sonra ise miras niteliğinin kent, ulus ve uluslararası ölçekte nasıl ifade edilebileceğine karar verilmelidir,
- c- İşlev ile ilgili karar alma sürecinde mutlaka yerel halk ile temasa geçilmeli ve katılımları sağlanmalıdır,
- d- Katılımı artırmak ve kent genelinde yaygınlaştırmak için çeşitli bilgilendirme çalışmaları yapılmalı, toplumda endüstri mirası ile ilgili bilincin ve ilginin artması sağlanmalıdır,
- e- Kararların alınması sürecinde yerel veya merkezi idari birimler, ilgili bakanlıklar, meslek odaları ve kurumlar ve üniversiteler gibi tarafların bir arada bilgi paylaşımları ve ortak çalışmaları sağlanmalıdır,
- f- Seçilen işlevlerin kamuya yönelik olması ve farklı işlevleri de barındırmasına dikkat edilmelidir,
- g- Endüstri yapıları mümkün oldukları ölçüde korunmalıdır. Özellikle kentsel belleği canlı tutacak ve kent kimliğinde yer etmiş yapı özellikleri korunmalı ve alandaki teknik malzeme ve donanım yeni işlevle bütünleştirilmelidir,
- h- Alanda fiziki dokunun ve yapıların teknik anlamda korunmasının yanı sıra, buradaki yaşanmışlığı, çalışma ortamını, var olduğu dönemin sosyal, ekonomik, politik, kültürel yapısını da yansıtacak şekilde bütüncül düzenlemelerin yapılması mutlaka düşünülmelidir,
- ı- Alanda geliştirilecek çeşitli tasarım önerileri ile daha fazla ve çeşitte kullanıcıya hitap etmelidir. Değişik aktif kullanım önerileriyle mekanın canlı ve her saatte kullanılabilir olmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır ,
- i- Alanda alınan tüm kararlar tamamlanıp hayata geçirildikten sonra başlayan sürecin yönetilmesi, yani alan yönetiminin oluşturulması gereklidir.

Endüstri mirası yapı ve alanlarında yeniden işlevlendirmeye ilgili özet şeklinde sunulan temel değerlendirmelerin detaylandırılması mümkündür. Fakat burada önemli olan ana yaklaşımın doğru bir şekilde belirlenmesi ve bu hedefte gerekenlerin uygun yöntemlerle yapılmasıdır. Bu bağlamda, başarılı sonuçlar almak için, endüstri mirası yapı ve alanlarının yaşamdan koparılmadan ve işlevsel canlılıkla toplum ile yapı / yapılar arasındaki mekansal iletişimin sürekliliği desteklenmeli ve kültürel değerlerin yeniden yorumlanması ve üretimi sağlanmalıdır.

Kentlerin dönüşümünde gerçek bir öncü olarak tanımlayabileceğimiz endüstri dönemi, tüm alanlarda meydana getirdiği etki ve değişimlerin, günümüzdeki temsilcisi niteliğinde olan endüstri yapı ve alanlarını bırakarak yerini büyük oranda farklı ekonomik işlevlere devretmiştir (Rossi, 1982). Bugün sahip olduğumuz birçok endüstri yapı ve alanı, geçmişin önemli değişimlerine tanıklık etmiş, bir dönemin izlerini taşıması, içerdiği anlamlar ve sahip olduğu mimari değerler bağlamında endüstri mirası olarak tanımlanmaktadır.

Endüstri mirası, ortaya çıktığı dönemin yaşantısına tanıklık etmiş, katılmış ve dönemin mimarisini ve kültürünü yansıtan yapı ve alanlar olarak kentliler için anlam taşımaktadırlar. Bu anlam, geçmişte yaşanmış ortak bir deneyimi de kapsamaktadır. Bu sebeple, bu yapı ve alanların korunması, aynı zamanda, kent mekânında anlam boyutunun, kentsel belleğin ve kentin özgün kimliğinin korunması anlamına gelmektedir. Kentlinin mekanı algılaması ve benimsemesi, mekanı sahiplenmesi ve mekanla ilgili kararlara katılabilmesi anlamında gereklidir. Mekanı benimsemek ve sahiplenmek de ancak o mekanın özgün kimliğinin ve bellekte edindiği anlamın korunması ile mümkündür. Bu tür miras niteliği taşıyan yapı ve alanların yitilmesi, toplumu ve kenti, geçmişinden koparır ve uzaklaştırır. Bu da kimliksizleşen, sıradanlaşan, anlamsızlaşan ve aidiyet duygusunu yitiren toplumların ve kentlerin ortaya çıkmasıyla sonuçlanır. Dolayısıyla endüstri mirası yapı ve alanları, bir döneme tanıklık etmiş, dönemin mimari, kültürel, sosyal, ekonomik özelliklerini taşıyan, kentin kimliğinin ve anıların ve deneyimlerin oluşturduğu kent belleğinin önemli bir parçası ve gelecek

nesiller için somut belge niteliğinde olan öğeler olarak korunmalı, geliştirilmeli ve geleceğe aktarılmalıdır.

Endüstri mirasının, özellikle kültürel mirasın bir parçası olarak korunması ve değerlerinin yaşatılması gerekliliğinin farkına varılması, endüstri mirası için belli bilimsel çalışmaların yapılmasını, bu konuya ilginin artmasını ve endüstri mirasının değerlendirilmesiyle ilgili çeşitli yaklaşımların ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Endüstri mirası yapı ve alanlarının büyük çoğunluğunun işlevini yitirmiş, atıl durumda olan alanlar oldukları düşünüldüğünde, bu alanlar için yeniden işlevlendirme çoğunlukla tercih edilen çözüm olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu bölümde, özellikle üzerinde durulan konu, işlevini yitirmiş endüstri alanları için sunulan yeniden işlevlendirme yöntemlerinin niteliğinin nasıl olması gerektiğidir. Bu bağlamda, bir alanın taşıdığı özel anlamlara, kişiler ve mekan arasındaki bağlara saygı gösterilerek, bu anlamların sürekliliğinin sağlanması ve canlandırılmasına yönelik bir yaklaşım benimsenmelidir. Endüstri alanlarının kültürel mirasımızın bir parçası olduğu, sosyal tarihimizi yansıttıkları ve bu nedenle çoğu durumda mekanın ve yaşayanlarının kimliğini tanımlamada önemli rol oynadıkları ve özel anlamlar taşıdıkları unutulmamalı ve bu bakış açısıyla yeniden verilecek işlevler belirlenmeli ve düzenlenmelidir. Yeniden işlevlendirme sürecinde aynı zamanda belli noktalara da özellikle dikkat etmek gerekmektedir. Bu yapı ve alanların kültürel bir varlık olarak yaşatılması sağlanmalıdır. Ayrıca bu alanların, ait olduğu kültürün bir parçası olma niteliğini kaybetmemesi için çevresinden soyutlanmadan bütünlük içinde değerlendirilmesi oldukça önemlidir. Uygulamalarda mutlaka koruma olgusu üzerinde durulmalı ve temelde amacın önce belli değerleri korumak olduğu unutulmamalıdır.

Bu anlamda, yeni verilecek işlev koruma ile birlikte düşünülmeli ve hangi işlevlerin o alan için uygun olduğunun dikkatli değerlendirilmesi gerekmektedir. Önerilecek alternatifler arasından kamuya açık, toplumun faydalanacağı ve endüstri alanlarının tanımlayıcılarından olan üretim özelliğinin sürdürüldüğü işlevlerin seçilmesi son derece önemlidir. Aynı zamanda, özellikle işlev ile ilgili karar verme aşamasında öncelikle çevre halkın, sonra ise kentin tamamının katılımının sağlanması gerekmektedir. Bu katılımın sağlanabilmesi için toplumun

konuyla ilgili ilgi ve bilgisini artırmak amaçlı nasıl uygulamalar yapılacağı üzerine de düşünmek oldukça önemlidir.

Endüstri mirasının değerlendirilmesinde etkili olan kentsel dönüşüm / yenileme / yeniden işlevlendirme gibi projelerin amacı, kültürel-mimari mirası, kentsel kimlik ve belleği korumak ve gelecek kuşaklara aktarırken, mevcut alanları bilimsel yöntemlerle çalışarak kamu yararına kullanılması ve böylece yakın zamana kadar kentsel yaşamın içinde yer almış bu yapıların yıpranmışlıklarının giderilerek yeniden kentin sosyal ortamına dahil edilmesi olmalıdır. Çünkü kentteki geçmişin izlerini yansıtan diğer alanlarda olduğu gibi endüstri alanlarında da mekansal ve toplumsal olarak kültürel mirasın belgelenmesi ve korunması, yaşanan değişimin algılanması ve anlamlandırılması toplumsal yapıyı oluşturan kimliğin ve belleğin sürdürülmesi için önemli ve gereklidir.



### **3. ENDÜSTRİ ALANLARININ DÖNÜŞÜM SÜRECİNE KIYI ALANLARINDAN BAKIŞ**

18. yy.da Sanayi Devrimi ile başlayan ve sonrasında evrilerek devam eden Sanayileşme süreci, farklı zaman dilimlerinde farklı dinamiklerin etkisiyle yön bulmuştur. Ancak hangi aşamasında olursa olsun Sanayileşme sürecinde alınan yer seçim kararları sadece sanayi kuruluşlarının sürdürülebilirliği açısından değil sosyoekonomik, çevresel ve fiziksel anlamda ülke, bölge ve kent ölçeğinde büyük önem taşımaktadır. Bu kararlar süreç içinde kent makro formlarını yönlendirir duruma gelmektedir. Bu bağlamda birçok düşünür sanayinin yer seçimiyle ilgili farklı dönemlerde çeşitli yaklaşımlar ortaya koymuşlardır. Bu yaklaşımlar, ekonomik faaliyetlerin mekansal organizasyonu ve yerleşme fonksiyonlarının dağılım düzeninin saptanmasını açıklamak ve sanayi yer seçimiyle ilgili olarak gelecekteki gelişmeler için uygun alanlar hakkında ön tahminlerde bulunmak üzere geliştirilmiş çeşitli kuramlardır. Farklı dönemlerde mekansal ekonomik analiz olarak sanayi alanları yer seçimi kuramlarına katkıda bulunan yaklaşımların bir kısmı maliyeti minimize eden yaklaşımları ön planda tutarken diğer kısmı, sanayi yatırımlarının bir arada bulunmasını ve karlılığı maksimize eden yaklaşımlar olmuştur (Giritlioglu, 1982).

#### **3.1 ENDÜSTRİNİN DESANTRALİZASYONU (SANAYİSİZLEŞME SÜRECİ) VE MEKANSAL YANSIMALARI**

Tarım toplumundan sanayi toplumuna dönüşüm uzun bir süreci içermiş, toplumda meydana gelen büyük çatımsalar ve yapısal değişimlerle birlikte yüz yılı aşkın bir dönem içinde sanayi toplumunun yapısı kurumsallaşmış ve yerleşmiştir (Aktan ve Tunç, 1998). Günümüzde ise 1970'lerden günümüze uzanan ve halen devam etmekte olan süreçte dünya yeni bir değişim süreci ile karşı karşıyadır. Bu süreci; "Sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş ve es zamanlı olarak gelişen sanayisizleşme süreci" şeklinde adlandırabiliriz. Bilgi toplumu ilk olarak 2. Dünya Savaşı sonrası 1950-1960'lı yıllarda ABD, Japonya, Batı Avrupa ülkeleri gibi Sanayileşmelerini tamamlamış, gelişmiş ülkelerde bilgi teknolojilerinin giderek artan bir şekilde kullanımıyla ortaya çıkmış bir aşamadır. Gelişmiş ülkelerde şekillenen bu aşamanın en önemli özelliği, bilginin ve bilgi teknolojilerinin tarım,

sanayi, hizmetler sektörlerinin yanı sıra eğitim, sağlık iletişim gibi her alanda kullanılabilir olmasıdır. Bu nedenle bilgi toplumundaki gelişmeler kısa sürede üretimin ve verimliliğin artmasına yol açmakta ve yeni teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeleri de teşvik etmektedir. Bilgi toplumundaki tüm bu gelişmeler diğer dünya ülkelerini de kısa zamanda etkisi altına almış ve uluslararası alanda ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel alanda entegrasyonu da sağlamıştır. Sanayileşme sürecinde çeşitli ekonomik ve politik olumsuzluklar sonucu büyümenin endişe verici bir hal almasıyla ortaya çıkan bilgi toplumu aşaması birçok değişimi beraberinde getirmiştir. Bu değişimleri en temel başlılarıyla ‘sanayisizleşme (deindustrialization) kavramının tanımında bulmak mümkündür. ‘Sanayisizleşme’

a-Sanayi üretimindeki ve buna bağlı olarak imalat sanayi istihdamındaki düşüş,

b-Aktif nüfus içinde sanayinin (ve tarımın) payının azalarak, hizmetler sektörünün payının artması,

c-Emek yoğun istihdam profilinden bilgi yoğun istihdam profiline geçiş, olarak özetlenebilir.

Artık ağır sanayiye yapılan yatırımlar yerine, araştırma, bilim ve teknolojiye yapılan yatırımlar en karlı yatırım şekli olarak değerlendirilmektedir.

1970’li yıllarda küresel anlamda değişen üretim yapısı ve bu sürecin dahil olduğu sanayisizleşme ile birlikte sanayi alanlarının terk edilmesi süreci başlamıştır. 1970’li yıllardan itibaren yaşanan ekonomik ve politik değişimlerin sonucunda, Sanayileşme sürecini tamamlamış ülkeler bu süre zarfında sanayiden arınma eğilimi içine girmişlerdir. Yeni tekniklerin üretim alanına girmesi ve değişen örgütlenme biçimleri, geleneksel anlamda üretim yapan büyük şirketlerin bile küresel anlamda rekabetini zorlaştırmıştır. Bu durum birçok fabrikanın teknolojik yetersizliklerden dolayı kapanmasını ve yeni yatırımların işgücünün ucuz ve sendikalaşmanın zayıf olduğu ülkelere kaymasına sebep olmuştur (Uzak Doğu, Batı yarımkürenin yoksul ülkeleri, vb.). Eski sanayi ülkelerinde kapanan imalat sanayi yerine kapital yoğun, yüksek katma değere ve yüksek karlara dayalı daha ileri teknoloji kullanan sektörlerle geçiş olurken, yeni sanayileşmekte olan

ülkelerde ise imalat sanayi kapanmamakta ancak daha düşük maliyetli alanlara taşınmaktadır. Bu sürecin küresel etkilerinin ülkesel boyuttaki yansımalarının yanı sıra kentsel ölçekte de önemli değişimler gerçekleşmiştir. Birçok önemli kentteki sanayi faaliyetleri kent merkezlerinde giderek azalmıştır. Sanayi daha çok kent dışı alanlara ya da kırsal alanlara taşınmıştır. Bu hareketten ilk etkilenen sanayi alanlarında çalışan nüfus olmuştur. Sanayinin kentten ayrılmasıyla bu nüfus da kent dışına kaymış ya da işsiz kalmıştır. Genç nüfus daha hareketli olduğu için kent dışına giderken, kent merkezlerinde yaşlı, issiz, Düşük gelirli ya da kalifiye olmayan bir nüfus bırakılmıştır. Sanayileşme ve sanayi sonrası sürecini yasayan hemen tüm Avrupa kentleri benzer süreçlerden geçmiştir.

### **3.2 KIYI KAVRAMI VE ENDÜSTRİ FAALİYETLERİNDE KIYI ALANLARININ ÖNEMİ**

Su ile karanın ortak yüzeyi olan kıyılar, insan eylemleri için çok elverişli bir ortam oluşturmaktadır. Hem kara hem de denizin kullanışıyla birçok faaliyete dönük bir kaynak olan kıyı, her iki yanında yer alan hem su, hem de karaya yönelik eylemler dizgesine sahne olmaktadır. Kıyıların sahip olduğu önemli potansiyeller, her dönemde hem toplum, hem yabancı turistler ve tüccarlar için bir çekim Kaynağı olmuş ve yaşamsal fonksiyonlarla donatılmış olan çok zengin aktivitelere sahip kıyılar, her dönemde güçlü ilişki içinde oldukları kentte, önemli bir gelişim unsuru olmuştur. Bu noktada kıyı mekanları özellikle ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentlerin gelişim süreci içinde önemli bir rol üstlenmektedir.

Ekolojik açıdan önemi;

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir oluşturur. Kıyı alanlarının bazı önemli ekolojik değerleri şu şekilde sıralanabilir;

a-Yeryüzündeki yaşamı desteklemede en yüksek verimliliğe sahiptir (Birçok orman alanının sahip olduğu değerler çok üzerindedir).

b-Karbondioksit için batma çukuru işlevi görmektedir.

c-Yüksek düzeyde genetik çeşitliliğe sahiptir.

d-Birçok kara ve deniz yaratığı için üreme ve beslenme ortamıdır.

Güçlü ve çoğu zaman denetimsiz kıyı gelişimi, kentsel genişleme ve yüksek nüfus yoğunluğu nedeniyle deniz ve kıyı kaynakları sürekli bir baskı altında bulunmaktadır. Bununla birlikte Sanayileşme ve bölgesel altyapı gelişimi, turizm ve ikinci konut baskısı, deniz yapıları ve deniz taşımacılığının gelişmesi rant uğruna düzensiz ve çarpık yapılaşmaların gelişmesini sağlamaktadır. Aşırı kullanım ve hızlı tüketim sonucu büyük baskı altında kalan kıyılarda, çarpık kentleşmenin yarattığı sosyal altyapı sorunları, su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması ve flora ile faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar, buralarda yer alan tarihi ve kültürel mirasın nüfus baskısı ve denetimsizlik yüzünden yok olması gibi kültürel kimlik sorunları, özellikle turizmden kaynaklanan mevsimlik nüfus artışı ile kamu hizmetlerinin yetersiz kalması, yasal düzenlemelerdeki eşgüdüm eksikliği, planlama yaklaşımı ve sürecindeki eksiklikten kaynaklanan örgütlenme ve planlama sorunları ortaya çıkmaktadır (Hill 2004; Bozkırlı, 2006).Kirlilik üreten tüm bu etmenler kıyı kaynaklarını tüketerek, kıyı ve deniz ekosistemlerinin bütünlüğünü tehlikeye sokmaktadır. Bu bağlamda kıyı alanlarının sürdürülebilirlik kavramı doğrultusunda geliştirilecek özel planlama stratejileriyle ele alınması, bu alanların doğal yapılarını korumaları ve devam ettirebilmeleri açısından son derece önemlidir.

Ekonomik açıdan önemi;

Eski çağlardan beri özellikle ticaret deniz ve kıyıların en önemli kullanımlarından biri olmuştur. Kıyılar da daha büyük tesislerin yapılması için her geçen gün daha fazla değişikliğin ve düzenlemenin yapılmasına neden olan birincil faaliyet durumundadır (Hill, 2004). Kıyıların ekonomik özelliklerine ilişkin aşağıdaki tespitler kıyı alanlarının dünya ekonomisindeki önemini yeterince ifade etmektedir;

a-Dünyanın ticaret tonajının yüzde 90'ı gemiler tarafından taşınmaktadır.

b-Dünyanın enerji ihtiyacının yüzde 25-30'unu karşılayan 6,000 petrol ve gaz tesisi kıyılarda faaliyet göstermektedir.

c-140 milyon insana direkt veya endirekt olarak geçim sağlayan balıkçılık ve akua-kültür endüstrisi yılda yaklaşık 100 milyon ton balık üretimini sağlamaktadır.

d-Özellikle gelişmekte olan ülkeler için turizm en önemli gelir kaynağı durumundadır (Cicin-Sain; 2002; Bozkırlı, 2006).

Birçoğu aynı zamanda liman kenti olan kıyı kentleri, 1970'lerden beri, liman işlevlerinin, ulaşım araçlarının ve organizasyon sistemlerinin değişimi nedeniyle önemli dönüşüm süreçleri içinde bulunmakta ve büyük işlevsiz kalmış alanlar oluşturmaktadırlar. Bu alanlar, son 30 yıldır kentlerin kendilerini yenileyip gösterebilecekleri ve diğer kentlerle rekabette kullanabilecekleri potansiyel yerler olarak değerlendirilmektedir (Erkök, 2002). Bu çerçevede kentsel kıyı alanları küresel ekonominin, global ekonominin ve para sermayesinin genişleme gösterdiği dönemlerde yatırımlar için birer hedef haline gelmişlerdir. Politik kararlar doğrultusunda hizmet veren kıyı alanları, global ekonomide yeni yatırımlara ev sahipliği yapmışlardır. Finansal ve mülkiyet çıkarlarının ortak operasyonları için bir bulumsa noktası olarak kıyı alanları, sermaye birikimlerinin yeni kentsel yerleşim yerleri oluşturulması maksadıyla transferinde önemli rol oynamıştır (Amin ve Thrift,1992).

Sosyal açıdan önemi;

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

de beraberinde tetiklemektedir. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, birbiri ile iç içe Geçmiş insanların, aktivitelerin ve işlevlerin olduğu görülmektedir (Craig-Smith ve Fagence,1995).

Geçmişten günümüze kıyı alanlarında faaliyet gösteren endüstriyel faaliyetler aşağıdaki şekilde açıklanabilir.

İnsanların yaşamında suyun ve kıyının eski çağlardan beri süregelen bir önemi vardır.Eski uygarlıklar izlendiğinde hemen hepsinin su kenarında veya ona bağımlı olarak kuruldukları görülmektedir. İlk yerleşmelerde kıyı insanla şekillenip, yeni bir boyut ve değer kazanmıştır. İlk uygarlık döneminden bu yana deniz aşırı ilişkilerin kurulması ile birlikte denizden geliş ve denize çıkış kapısı olarak nitelendirilen kıyılar, günümüzde ise artık deniz olanaklarına bağlı, içe kapalı yerleşmelerin odaklandığı yerler olmaktan çıkarak, tarihsel ilişkiler içinde kendine özgü birer geçmişi olan, yaşama seklinin değişimi sonucunda hızla yapı değiştiren alanlar olarak ilgi görmektedir. Tarihsel süreç içinde su ve kıyı mekanları çeşitli işlevler ile ön plana çıkmışlardır. Sanayileşmeden önce tarım toplumları için kıyı mekanları tarımsan üretim için kullanılacak verimli topraklar anlamına gelirken, Sanayileşme ile birlikte bu alanlar hammadde ve ürün taşımacılığı için bir odak niteliği taşıyan ve pazara ulaşım için hayati önem taşıyan limanlar ve alt işlevleriyle değerlendirilmişlerdir. Günümüzde ise kentsel kıyı mekanları sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş sürecindeki mekansal değişimlerin gözlemlendiği alanlar olarak karsımıza çıkmaktadır. Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişimler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlenme konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi ve özellikle metropoliten alanların yoğun kullanımları içinde rekreasyon gerekliliğinin artması kıyılara olan istemi kıyı alanlarının değişimini zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte bütün bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik arzlar, kentsel kıyı alanlarının kullanımını yoğunlaştırmıştır. Bu bağlamda kıyı mekanının önemi ve kıyı-sanayi ilişkisinin açıklanması için konunun değerlendirilmesi gerekmektedir.

### 3.3 KIYI ALANLARINDAN ENDÜSTRİNİN ÇEKİLİŞ SÜRECİNE BAKIŞ

Tarihsel süreç içinde liman ve beraberinde getirdiği depolama ve sanayi gibi alt işlevlerin diğer kentsel işlevler ile iç içe geçmiş yapısı, 20. yüzyılın sonlarına doğru teknolojiye ilerlemeler ve buna bağlı olarak gelişen mekansal (coğrafi) ve sosyo-ekonomik değişimler sebebiyle birbirinden ayrılmaya başlamıştır. 1970'li yıllarla birlikte bu teknolojik ve ekonomik faktörlere göre sanayi ve liman alanlarının yeniden yapılanmasının bir sonucu olarak bu işlevlerin kentsel kıyılardan geri çekilmeleri söz konusu olmuştur. Geri çekilmeyle birlikte bu alanlarda mekansal boyutu içeren fonksiyonel bir değişimle birlikte sosyal, toplumsal ve ekonomik boyutlara da sahip çok yönlü bir değişim süreci başlamıştır. Sanayi, liman ve limana dayalı alt fonksiyonların kıyı ve kıyı gerisindeki kentsel alanlardan çekilmesi istihdama dayalı bir göç sorunu da yaratmıştır.

Bu gelişmeler sonucunda kentin kalbinde yer alan bu mekanlar terk edilmiş, bos ve ıssız alanlar haline dönüşmüştür. Bu durum kentlerin kıyı ile olan ilişkisinin yeniden gözden geçirilmesi noktasında önemli bir fırsat olmuştur. Sanayi, liman vb. fonksiyonların kentlerin küresel rekabetindeki olumsuz mekansal pozisyonu ile bu fonksiyonları üzerinde bulunduran alanların kenti yeniden suyla ilişkilendirme yolundaki fırsatçı rolü ve önemi değerlendirildiğinde; kentsel kıyılardaki bu çekilme, terk edilen kıyı ve gerisindeki alanların yeniden geliştirilmesi için yeni fırsatlar oluşturmuştur. Bunlardan biri, halkın, kıyıların uzun zamandır unuttuğu dinlenme, eğlence gibi olanakların farkına varması, diğeri ise bu alanların kent ekonomisi ve kent refahı ile birlikte, kıyıların gerisinde yer alan kentsel alanların geliştirilmesi için oluşturduğu fırsatlardır. 1960'ların sonlarına kadar gerçekleşen ekonomik büyüme dönemi boyunca, mekansal kalitenin artırılması ve beraberinde sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması konusu yeterince önem taşımamış, onun yerine büyümeye koşut olarak yeni konut üretimine ağırlık verilmiştir. Ancak 1970'lerle birlikte yaşanan sanayiden hizmetler sektörüne geçişle beraber birçok geleneksel ekonomik aktivite sıkıntılı bir sürece girmiştir. Konut üretimine yönelik stratejiler, yerini terk edilmiş kıyı alanları ve diğer eski sanayi alanlarının yeni dünya düzeni bağlamında kent

ekonomisine yeniden kazandırılmasına yönelik stratejilere bırakmıştır. Ekonomik ve sosyal amaçlar ile politikalar arasında değişkenlik gösteren bu denge kentsel kıyı alanlarının yeniden ele alınarak dönüştürülmesine önemli bir zemin oluşturmuştur.

Kıyılar tıpkı geçmişte olduğu gibi kentsel alanların yeniden organizasyonunda, kentin yeni rolünün belirlenmesinde önemli rol oynamış, kültürel, toplumsal ve ekonomik ilişkiye dayalı büyük gelişmelerle birlikte kentin imajını değiştirebilecek uygun bir potansiyele sahip olmuştur. Bu potansiyel, merkezi is alanlarına olan mesafe, ulaşım Bağlantıları, kıyı alanlarının rekreasyon anlamındaki kültürel değerleri, doğa ile ilişkisi (teması) ve terk edilmiş kıyı alanlarının etkileyciliğine katkıda bulunan diğer bütün faktörler sebebiyle yatırımcılar açısından da büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda, kaybedilen kentsel alanları yeniden kazanmak amaçlı yenileme yaklaşımlarının içerisinde dönüşüm projeleri önemli bir araç olarak ön plana çıkmaktadır. Bu alanlar çeşitli kentsel dönüşüm yaklaşımlarıyla (yenileme, yeniden işlevlendirme, vb.) ele alınarak, kent açısından özgün ve çekici mekanlar olarak kente entegre edilmektedir. Özüne bakıldığında bu yeni durum mekansal formdaki belirgin bir değişimi yansıtır. Bunu günümüz kenti ile ilintili kılan şey ise; bu terk edilmiş kıyı alanlarının büyük ölçekli konut, alanlarına, kamusal parklara, festival alanlarına, kültürel alanlara, eğlence ve turizm alanlarına dönüşümüdür. 1970'lerde Kuzey Amerika'da başlayan kıyı alanlarının yeniden ele alınma eğilimleri 1980'lerde Avrupa liman kentlerinde yaygın olarak görülmeye başlanmıştır. Bu alanları yeniden canlandırma hedefiyle oluşturulan kentsel dönüşüm yaklaşımları planlama disiplini içinde de kabul görmüş, ulusal ve yerel otoriteler tarafından da desteklenmiştir. Yeni ekonomik politikalar ve oluşumlar, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, kıyıların ekonomik potansiyeli ve buna karşılık dönüşüm süreçlerindeki maliyetler, bu politikalara hizmet eden pazara dayalı planlama yaklaşımları, gibi faktörler, süreç içinde uygulanan kentsel dönüşüm modelleri üzerinde çeşitlilik yaratmış ve farklı organizasyonları da beraberinde getirmiştir.

### **3.3.1 Endüstri Sonrası Kıyı Alanlarının Kullanımı: Gri Alanlar Sorunu**



19. yüzyıl Sanayi Devrimi ile oluşmaya başlayan endüstri kentleri ve bölgelerinin zaman içerisinde global ekonomide daha ucuz işgücü ve esnek üretimi sağlamak amacıyla daha az kentleşmiş mekanlara taşınması, teknolojideki hızlı gelişim ile birlikte yeni üretim metodları, sistemlerinin geliştirilmesi gibi nedenlerden dolayı 20. yüzyıl ortalarında eskimeye, işlevlerini yitirmeye başlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından endüstri kentleri daha az tercih edilmeye başlamış ve bu kentler bir çok açıdan çöküş yaşamışlardır.

İşlevini yitirmiş endüstriyel alanların dönüşümü incelenirken karşımıza “brownfield” kavramı çıkmaktadır. “Brownfield” alanları hem ulusal bir öneme sahip hem de kentlerin ekonomik gelişimiyle doğrudan ilgili alanlardır. Bu alanlar genellikle kent merkezlerinde ve mevcut altyapı olanaklarına sahip olmaları nedeniyle değerlendirilmesi gereken bir kaynak durumundadırlar (Özden, 2002).

Son 20 yılda kentlerde yoğun nüfus artışı sonucunda kullanımsız mekanların işlevlendirilme zorunluluğu ve artan ekolojik bilinç ile birlikte kıyı alanlarındaki bu işlevsiz endüstriyel bölgelerin yeniden işlevlendirilmesi üzerinde dönüşüm projeleri gerçekleştirilmektedir. Bu projelerle alanın içinde bulunan endüstriyel mirasın korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması kent için bir sosyal-kültürel cazibe merkezi haline gelmesi, iş ve üretim olanaklarının yeniden sağlanması, rekreasyon ve turizm tesisleri ile donatılması, konut kullanımının desteklenerek alanın canlılığının sağlanması hedeflenmelidir. Bu hedefler arasındaki en önemli noktalardan biri olan endüstriyel mirasımızın değerlendirilmesi ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasının toplumun kültürel kimliğini yaşatmada ve geleceğine yön vermede önemli adımlardan biri olduğunu söyleyebiliriz.

Endüstriyel miras olarak yapılar tek başlarına ele alındıklarında ait olduğu çağın sosyal ve kültürel boyutunu tam olarak yansıtamayabilirler. Yapıların yanında araziler, peyzaj, arkeolojik alanlar, eşyalar gibi öğeler bütüncül bir bakış açısıyla ele alınmalıdır. Bu öğeler ve kullanım amaçları tespit edilerek yeniden işlev kazandırıldıkları takdirde kültürel kaynak olarak önem kazanmaktadırlar. Başlıca

---

<sup>1</sup> Amerikan Çevre Koruma Temsilciliği bu kavramı, “büyüme ve gelişmenin gerçek ya da görünen çevresel pislikten ibaret olduğu yerlerde bulunan terkedilmiş, atıl yada kullanım dışı kalmış endüstriyel ve ticari donatı alanları” olarak tanımlamaktadır.

endüstriyel miras kaynakları olan endüstriyel yapılar ve peyzajın incelenmesi ve araştırılması ile sahip olunan mirasın değeri anlaşılmalı ve bunun neticesinde bu mirastan koruma ve değerlendirme yoluyla istifade edilmektedir (Kıraç, 2001).

Kıyıda endüstriyel alanların terk edilmeleri ve işlevsiz kalmaları endüstriyel miras için başlıca tehlikedir. Bu alanlar inşa edildiklerinde çağın ihtiyaçlarını karşılayan teknoloji ve fiziksel donanımına sahip birer tesisken zaman içerisinde yapısal eskimeler, zayıflamalar, teknolojinin hızla gelişimiyle yetersiz kalan teknolojik donanım gibi nedenler sonucunda işlev değişimleri gerçekleşir veya tamamen işlev yitirilerek bu alanlar terk edilir (Kıraç, 2001).

Endüstriyel mirasın değerlendirilmesinde kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması amacı yanında, kentlerdeki yoğun nüfus nedeniyle kentsel alanların en verimli şekilde kullanılma zorunluluğu yani diğer bir deyişle kentsel ekonomik nedenler geniş yer tutmaktadır.

İşlevini yitirmiş bir endüstriyel alanın dönüşümünde anıtsal ve ticari olmak üzere 2 tür yaklaşım söz konusudur. Anıtsal yaklaşımda endüstriyel tesis mümkün olduğunca özgün işlevini sürdürmekte, işler hale getirilmekte ve üretim değil sergileme ve eğitimi amaçlamaktadır. Ticari yaklaşımda ise tesisin çevre ile etkileşimi doğrultusunda en uygun işlev belirlenerek tesise özgün işlevinin dışında yeni işlevler kazandırılmaktadır (Kıraç, 2001).

Endüstriyel alanların dönüşümü planlanırken üzerinde durulması gereken bir takım genel ilkeler bulunmaktadır. Bu ilkeleri Özden (2002), şöyle sıralamıştır:

- a- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanlardaki tarihi, kültürel, mimari değeri olan yapıların envanterinin çıkarılması,
- b- Alanın diğer çevresel değerlerinin tespit edilerek iyileştirilmesi,
- c- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanlar ve kentin diğer alanları arasındaki ilişkilerin planlama sistematığı içinde kurulması ve geliştirilmesi,

- d- Yeni başlayacak sanayi ve ticari faaliyetlerin eski sanayi alanları üzerindeki etkilerinin sağlıklı bir şekilde projekte edilmesi ve gerekirse yer seçimi ilke kararları ile sınırlanması,
- e- Şehir merkezi ile eski sanayi alanlarını ilişkilendirebilmek için yaya ve araç trafiğine imkan verecek yolların yapılması, ulaşım türleri için donatıların sağlanması,
- f- Yaya ve araçların bu alanlara ulaşımının sağlanabileceği şekilde ulaşım şebekesinin tasarlanması, otopark hizmetinin sağlanması ve böylece bu alanların kullanıcılar tarafından fark edilmesinin sağlanması,
- g- Eski sanayi yapılarının yeniden işlevlendirilmesi,
- h- Ortadan kalkan iş kolları yerine, yöresel kaynaklara yönelik iş kollarının getirilmesi ve eski yapıların yeni iş alanları yaratacak donanımlara kavuşturulması,
- ı- İşlevini yitirmiş endüstriyel alanları yerel özellikleri dikkate alınarak ve bunları yeni teknolojilerle bütünleştirerek buraların çekiciliğinin artırılması,
- i- Eski kimliğini kaybetmeden ancak çağdaş şehir mobilyaları ve yöreye uygun peyzaj planlaması ile çevresel imajının iyileştirilmesi,
- j- Yerel yönetimler, özel sektör, meslek odaları ve üniversitelerle işbirliği içinde çalışılması,
- k- Endüstriyel alanların yanı sıra konut, ticaret, sosyal ve kültürel vb. farklı fonksiyonların da bir araya getirilerek alanın günün her saatinde canlılığının sağlanması.

### **3.3.2 1980 Sonrası Dönemde Kıyılardaki Endüstri Alanlarının Dönüşümü**

Millspaugh kıyı alanlarının yenilenmesinin, endüstri kentlerinde, ekonomik gelişmenin temel faktörlerinden biri olarak görülebileceğini belirtmektedir. Ona göre son yıllarda, eski liman alanlarının giderek daha da köhneleşmesi, su, toprak ve hava kirliliği gibi çeşitli çevresel faktörlerin de etkisiyle hızlanmakta ve bu

şartları iyileştirerek kıyıyı geliştirmek, çoğu kez ekonomik olarak oldukça pahalıya mal olmaktadır.

Kıyı alanları gibi kentsel alanların endüstriden boş vakit değerlendirmeye, konut amaçlı kullanıma kadar yeniden yönlendirmek, bugün Batı kentlerinde yerel ekonomik kalkınmanın köşe taşları olarak değerlendirilmektedir (Feldman 2000). Günümüzde dönüşüm projeleri, yerel yönetimle birlikte, emlak geliştirme sektörünü kamu va özel sektör ile sivil toplum kuruluşlarını da kapsamaktadır. Bununla birlikte, kıyı alanları yönetimler arası ilişkilerden ve rekabetten çabuk etkilenmektedir. Çok sayıda idarenin bir arada bulunduğu kıyı alanlarında büyük sorunlar ortaya çıkabilmektedir (Özden 2008).

İçinde bu tür alanları barındıran endüstri kentleri, bu alanları kentlere geri kazandırmak amacıyla bir program içinde yeniden oluşturulmaktadır. Bu programlar, genel olarak; sanayi alanının yeniden işlevlendirilmesi, kentte ya da alanda yaşayan endüstri nüfusunun yeni profiline tanımlanması ve biçimlendirilmesi, söz konusu alanda iş ve üretim olanaklarının ve alternatiflerinin yeniden tanımlanması ve çeşitlendirilmesi, endüstriyel mirasın korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması, alanın işlevinin rekreasyon ve turizm unsurlarıyla güçlendirilip zenginleştirilmesi, donatı alanlarının, alanın yeni profiline vurgulayacak şekilde ve miktarda artırılması, alanın canlılığına katkıda bulunmak üzere, alanda konut kullanımının desteklenmesi, bu yenileşmeyi vurgulayabilecek kentsel tasarım ilkelerinin ortaya konması ve ulaşım deseninin ve yenileşmeye güç verecek ilkeler ışığında oluşturulması gibi konuları içine almakta ve finansal olanaklarını somut olarak ortaya koymaktadır (Özden 2008).

### **3.4 KENTSEL KIYILARDA UYGULANMIŞ KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJE ÖRNEKLERİ**

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

Konu özelinde; endüstrileşme, endüstri faaliyetlerinin yer seçimi, kıyıda yer alan sanayi alanları ve sanayisizleşme ile birlikte bu alanların terk edilmesi gibi birbirini takip eden süreçler çalışmayı eski sanayi alanlarının yeniden nasıl ele alındıkları noktasına getirmiştir. Bu noktada önemli bir planlama aracı olarak ön plana çıkan kentsel dönüşüm projelerinin irdelenmesi, teori ile pratik arasındaki ilişkinin kurulması ve konunun somutlaştırılması açısından önem taşımaktadır. Tez çalışmasının kapsamı doğrultusunda bu alt bölümde, farklı coğrafyalarda konumlanan işlevini tamamen ya da kısmen yitirmiş -sanayi, liman, tersane vb. fonksiyonlara sahip kentsel kıyı alanlarında uygulanmış bazı kentsel dönüşümleri irdelenmiştir. Çalışma alanı olan Bölge ve geri alanı ile paralellik kurma amacı ile kentsel kıyı alanlarında irdelenen dönüşüm alanlarının konumları ve geçirmiş olduğu dönüşüm nedenlerini oluşturan süreç ortaya konmuş ve izlenen kentsel dönüşüm stratejilerine yönelik bilgiler sunulmuştur.

Burada örnekler belli kriterlere göre seçilmiştir. İkinci bölümde yapılan araştırmalar sonucunda endüstri mirasının kentsel kimlik ve bellek bağlamında yaşatılması için en uygun müdahaleler arasında yer alan koruma ve yeniden işlevlendirme yönteminin üzerinde durularak bu doğrultuda başarılı bulunan örnekler seçilmiştir. Aynı zamanda, Haydarpaşa gar ve liman bölgesindeki endüstri alanına uygun yerler belirlenmiş ve yeniden işlevlendirmede kullanılacak farklı fonksiyonlar göz önüne alınarak ve de kamu kullanımını hedef alan örnekler tercih edilerek; çoğunlukla karma fonksiyonlu olan proje alanlardan park, müze, kültür-sanat ve eğitim vb. işlevleriyle öne çıkan örneklerle yer verilmiştir. Tez kapsamında örnek olma anlamında incelenen projeler aşağıda sıralanmıştır.

- 1- Barselona Örneği – Port Vell
- 2- Liverpool Örneği – Kings Waterfront
- 3- Hamburg Örneği –HafenCity
- 4- Galler Örneği - Cardiff Körfezi

### 3.4.1 Barselona Örneği (Port Vell)

Barselona kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinamizm kazandırma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçlarını, 1992 Olimpiyat Oyunları düzenlemeleriyle birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkı yönünde büyük ölçüde kullanmış ve hala kullanmakta olan bir kenttir. Barselona'da uygulanan kentsel dönüşüm modeli, plancıların 1970'lerde "Yeni Barselona" fikrinin tabanını oluşturmaları ve bu dönemlerde yeni oluşan siyasal yapı ve halk hareketleriyle bu fikrin beraber yürütülebilmesiyle ortaya çıkan bir yaklaşımın eseridir. Modelin 'niteliksel planlama ve 'stratejik planlama' olarak iki önemli boyutu vardır. Barselona'nın niteliksel planlama özellikleri, 1980'lerin ilk zamanlarında diğer şehirlerde yapılanmanın gelişmiş bir versiyonudur. Barselona Metropolitan Alanı, kent merkezi ve diğer merkez alanlarında kentsel yaşamın kalitesini artırma amaçlı birçok gelişme gözlenmiştir. Bu gelişme bu dönemlerde gözlemlenen metropolitan alan problemlerin ve yeniden yapılanma süreçleriyle açıklanabilir. Barselona modelinin ikinci bileşeni olan stratejik planlama, Olimpiyat Oyunları'yla ve bunun kente getirdiği enerji ile oluşturulmuştur. Olimpiyat Oyunları, Barselona'yı ulusal ölçekte önemli bir noktaya taşımıştır. Planlama ile diğer şehirlerde oluşan kutuplaşma ve sosyal ayrılık, Barselona modelinde oluşmamıştır. Bu durum, Olimpiyat sonrası özel sektör ve esnek planlamaya önem verilmesi, diğer Kuzey Amerika kentlerinde olduğu gibi, şehre bir kimlik kazandırılması ve bu kimliğin satılması ile gerçekleştirilmiştir. Model dahilinde Barselona kıyı alanında,

1- Coast All Planı,

2- Delta Planı,

3- Port Vell Planı

4- Villa Olimpica Planı

olmak üzere 4 ayrı proje düzenlenmiştir. Tez çalışması kapsamında geleneksel merkez odağı olarak kentsel açıdan daha ön plandaki Port Vell projesi irdelenmiştir.

Port Vell Planı: Barcelona Port Vell Planı 1989 yılında hazırlanmaya başlamıştır. Bu plan Barcelona'nın 55 ha'lık bir alan kaplayan ve 18 yy.dan itibaren yapılan ve kent merkezinin yanında yer alan eski liman bölgesinin dönüşümünü kapsamaktadır.

Barcelona Port Vell Planı kapsamında, Solà Morales, Paseo de Colón ve Moll de la Fusta'ı bağlayan ve kıyı alanını saran bir ulaşım güzergahı oluşturulmuştur. Şehirde, otel, ofis alanları, kültürel alanlar, spor ve eğitim alanları gibi fonksiyonların planlanması hedeflenmiştir.

İki aşamalı olarak planlanan bu programın 1989 ve 1995 yılları arasında gerçekleştirilen ilk kısmının kapsamı şu şekildedir:

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

Programın ikinci aşaması ise 1995'ten günümüze devam eden bir gelişim sürecidir. Bu kapsamda hedeflenenler şu şekilde sıralanabilir:

- 7- Bölge limanı ve rekreasyon amaçlı oluşturulan limanın birbirinden ayrılmasını sağlamak amaçlı yeni bir giriş düzenlenmesi,

8- Limanın iki bölgesini bağlayan bir köprü oluşturulması,

9- 135.000 m2 alana sahip alan içerisinde konferans salonu, is merkezi, bir otel, restoran ve kafelerin bulunduğu Dünya Ticaret Merkezi yapımı,

10- yeni liman girişinde ve 90 m yüksekliğe sahip bir otel yapımı

Proje alanının yüzde 20'sini oluşturan yapı alanlarının dağılımı şu şekildedir; yüzde 22 spor alanları (yüzme havuzları), yüzde 5 enstitü alanları, yüzde 14,5 ofis alanları, yüzde 24,3 rekreasyon alanları, yüzde 15 marina ve tekne sahiplerine teknik destek alanı, yüzde 4,2 eğitim alanları, yüzde 10 var olan konaklama alanları ve yüzde 5 oteller olarak düzenlenmiştir. Alanın geri kalan yapısı ise marina alanını da kapsayan su, ulaşım bağlantıları ve kamusal alanlardır. Bu plan ile Barselona, kamusal alanların kalitesinin arttırıldığı ve kullanımının geliştirildiği, kent merkezi ve Olimpiyat Alanı'nı bağlayan 2 kilometrelik bir serbest kumsal alanının oluşturulduğu bir kente dönüştürülmüştür. Diğer yandan ise Barselona'nın geleneksel bir spor dalı olan yüzme için de, oluşturulan yüzme havuzları ve spor alanları sayesinde Barselona, 2003 Yüzme ve Sutopu Şampiyonluğu'na ev sahibi yapmıştır.

### **3.4.2 Liverpool Örneği (Kings Waterfront)**

İngiltere'nin Liverpool kenti kentsel dönüşüm yasayan en önemli örneklerden birisidir. Bu bölgede de kentsel dönüşümün ortaya çıkışının nedenleri olarak 1970'lerden itibaren günümüze kadar endüstriyel üretimdeki yüzde 50 azalması ve buna bağlı olarak nüfusun da yüzde 25 azalması görülmektedir. Liverpool'daki kentsel dönüşüm, şekil 4'te gösterildiği gibi tarihi kent merkezini, tersaneleri, mevcut antrepo-depo yapılarının yeniden işlevlendirilmesini, merkezde kültürel, eğlence işlevlerinin oluşturulmasını, marina fonksiyonunun getirilmesini içermektedir. Kent merkezi ve merkezi çevreleyen bölgelerde bu dönüşüm olmuştur. Dönüşümde İngiltere genelinde benzer dönüşüm programlarını koordine eden kuruluşlar ve Liverpool'daki dönüşümü planlayan MDC(Merseyside Development Corporation) isimli kuruluş etkili olmuştur.



Dönüşüm 97 hektarlık alanda konut-ticaret işlevlerinin planlanmasını ve 48 hektarlık alanda rekreasyon ve açık alan planlamasını içermektedir. Dönüşüm kapsamında ayrıca 135,000 metrekarelik mevcut konut-ticaret alanı iyileştirilmesi ile tarihi Albert Dock'un restorasyonu da bulunmaktadır. MDC firmasının bu dönüşüm esnasında, 1981'den günümüze 1,160 kişiye isimkanı sağladığı da dönüşümün kapsamını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Liverpool Vision; Liverpool merkezinin yeniden canlandırılmasını gerçekleştirmek için kamu ve özel sektörü bir araya getirmek amacıyla kurulmuş bağımsız bir şirkettir. Liverpool Vision'ın başlıca ortakları; Liverpool Şehir Konseyi, Northwest Development Agency ve English Partnerships'tir. Şirket Avrupa'dan ve hükümetten de aldığı kaynakla yeni yatırımları çekmek ve yeni iş imkanları yaratmak hedefiyle çalışmalarını sürdürmektedir. 2000 yılında, kent merkezinin yeniden gelişimine rehberlik etmesi için ortaya koydukları Stratejik Yeniden Canlandırma Çerçevesi'nde (SRF-Strategic Regeneration Framework) Liverpool, Avrupa'nın önde gelen şehirlerinden biri olarak tanımlarken su kenarının önemi vurgulanmıştır.

#### Kings Waterfront Kentsel Dönüşüm Projesi:

Liverpool limanlarının gelişimi 18.yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Kings Dock'ta ilk zamanlar tütünlerin depolandığı hangarlar mevcuttur. 1898'de yeniden inşaa edilen Kings Dock'ta bu tarihlerden itibaren Kanarya Adaları'ndan getirilen taze meyveler depolanmaya başlanmıştır.

Kings Waterfront -eski adıyla Kings Dock–Liverpool Güney Limanlarının, 1972'de kullanımı durmuş bir kısmıdır. 14.6 hektarlık alanıyla şehir merkezinde atıl kalmış en büyük alandır. Alanın mülkiyeti English Partnerships'e aittir. Alan 1980'den beri otopark ve özel günlerde gösteri alanı olarak kullanılmaktadır.

#### Master plan kararları:

Ulaşım; Alan şehirden bir sahil şeridi ile ayrılmakta, bu nedenler doğru bağlantılar yapılması hayati önem taşımaktadır. Hedef; yaya, bisiklet ve toplu ulaşım trafiğine öncelik verip, araç trafiğini güneydoğu girişine yönlendirerek muhtemel çatışmalara engel olmaktır. Yaya akışı yoğun olarak alanın kuzeyinden olacak

şekilde öngörülmüştür. Yaya trafiği ve araç trafiğinin ayrı tutulması, kent ağaçlandırmasıyla yumuşatılmış yüksek kalitede sert zemin peyzajına da olanak verecek şekilde planlanmıştır. Açık Alanlar; Ana meydan, ulaşım aktarma meydanı, Konut alanı içerisinde 3 adet park Sirkülasyon; Alan içi dolaşım stratejisi kapsamında yüksek kalitede yaya alanları hedeflenmiştir. Alan Kullanımı; Alanın kuzeyindeki binalar kentsel kullanımlardan ve 2 adet otelden oluşan bir kompleks olarak öngörülmüştür. Ticari kullanımlar alanın doğusunda, toplu ulaşımın aktarma noktası yakınında planlanmıştır. Konut alanları ise, alanın güneyindeki gelişmenin temeli olarak belirlenmiştir.

Plan Kararları;

1- Nehir kenarı yürüyüş yolu, açık alan sisteminin en önemli kısımlarından biri olarak belirlenmiştir. Bu hat; yüksek kalitede sert zemin kaplaması, kent mobilyaları ve aydınlatma ile hem ziyaretçilere hem de orada yaşayan halka güvenli ve çekici bir mekan olarak sunulacaktır. Kıyı hattında; yoğun bitkilendirmenin hakim olduğu, içerisinde kafe ve restoranları barındıran bir peyzaj düzenlemesi uygulanacaktır.

2- Alanın güney kısmında olması öngörülen yüksek katlı bina için de 14 kat uygun bulunmuştur. Yine güneyde konumlanan konutların ise en fazla 6 katlı olması öngörülmüştür.

3- Toplu ulaşım aktarma noktası otobüs ve tramvay duraklarını içermekte. Konum olarak en uzak noktadan 5 dakika yürüme mesafesindedir.

4- Aktif kullanımlar binaların giriş katlarında çözülmüş durumdadır. Zemin katlar aktif kullanımlara ayrıldığından dolayı araç otoparkları zeminin altında çözülmüştür.

5- Kentsel kullanımlar için öngörülen kompleks dahilinde 1.500 kişilik bir konferans merkezi ve 8.000 m<sup>2</sup> alana sahip 8-9 bin kişilik bir sergi alanı planlanmıştır. İki otelden biri 200 odalı olup konferans merkezine bağlanmıştır. Diğeri ise 75-100 odalı bir butik oteldir. Konferans merkezi, iki otelin bir uzantısı şeklinde planlanmıştır. Büyük ana meydan, çok fonksiyonlu bir dış mekan

performans alanı olarak hizmet verecek ve konferanslar boyunca gösteri ve aktiviteler ev sahipliği yapacaktır. Ticari ofisler ise alanın doğusunda yerleşmiş bulunmakta ve 1.250 araçlık bir katlı otoparkı çevrelemektedir.

### **3.4.3 Hamburg Örneği (HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi)**

Proje alanı Hamburg'un şehir merkezinin güneyinde, Elbe Nehri'nin kıyısında yer almaktadır. Toplam proje alanı 155 ha'dır. Bu alanın 55 hektarını su yüzeyleri oluşturmaktadır. Geriye kalan 10 ha'lık alanın da 60 hektarını yapı alanları kaplamaktadır. HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi'nin amacı, Hamburg Limanı'nda "Konut, hizmet, kültür, turizm ve alışveriş gibi farklı fonksiyonları bir arada bulunduran, liman atmosferi ile bütünleşmiş bir şehir merkezi yaratmak" olarak belirlenmiştir. Bu proje ile, yaklaşık 100 yıldır liman olarak kullanılan ve günümüzde farklı bir fonksiyon içermeyen bölge şehir merkezi haline dönüştürülecektir. HafenCity Kentsel Dönüşüm Projesi ile yaklaşık 10–12 bin kişinin yaşayabileceği ve 20 bin kişinin çalışabileceği bir şehir merkezi oluşturulacaktır.

Projenin Oluşturulması; HafenCity Projesi (şekil 9) Ağustos 1997'de başlamıştır. Kent Konseyi tarafından liman bölgesi için bir master plan hazırlanmış ve 1998 yılında onaylanmıştır. Master planda sadece planlamaya yönelik konular yer almaktadır. Yapısal tasarımla ilgili konular bu planda yer almamaktadır. Yapısal tasarımın oluşturulması için 1999 yılında bir tasarım yarışması düzenlenmiştir. Bu yarışmaya 175 katılımcı başvurmuş ve bu katılımcılar arasında 8 takım yarışmaya katılmaya hak kazanmıştır. Yarışmayı Hamburg plan / Kees Christiaanse / ASTOC takımı kazanmıştır. Bu takım yarışmayı kazanmasının nedeni projenin temel düşüncesini oluşturan 3 ana hedefi gerçekleştirmiş olmasıdır. Bu hedefler;

- 1- Speicherstadt'da yer alan tarihi yapıların plana entegrasyonu,
- 2- Modern ve geleceğe yönelik kentsel tipolojilerin çeşitliliği,
- 3- Aşamalı gelişim için planın iyi tanımlanmış 8 alt bölgeye ayrılmasıdır.

Yarışmayı kazanan tasarım ile 1998 yılında hazırlanan master plan birleştirilerek yeni bir mastır plan hazırlanmış ve Şubat 2000'de Hamburg Senatosu tarafından bu plan kabul edilmiştir. Bu mastır planda 5 temel hedef ön plana çıkmaktadır:

4- Kullanım Yapısı: HafenCity; Konut fonksiyonu barındıran, yeni iş imkanları sunan, ticaret eğitim, kültür, eğlence ve turizm aktiviteleri ile zenginleştirilmiş bir yapıya sahip olmalıdır.

5- Planlama Yapısı: HafenCity bir yandan liman karakterini oluşturan yapısal öğeleri barındırırken, bir yandan da kentsel kullanıma yönelik bir karaktere sahip olmalıdır. Bu da Kentsel yoğunluğa, sürekli kentsel gelişmeye ve zenginleştirilmiş kamusal alanların sağlanmasına bağlıdır.

6- Kamusal alanlar: HafenCity'de kamusal alanların tasarımına özel önem gösterilmelidir. Özellikle kentsel karaktere sahip toplanma ve iletişim mekanları önemlidir.

7- Entegrasyon: Mevcut şehir merkezinin HafenCity'nin kentsel gelişiminde önemli rol oynayabilecek olumlu etkileri düşünüldüğünde, HafenCity mevcut kent merkezi ile bağlantılı hale getirilmelidir.

8- Sürdürülebilirlik ve Ekoloji: HafenCity Projesi sürdürülebilir bir kentsel gelişmeyi hedef almaktadır. Liman bölgesinin yeniden kullanımının ekolojik etkileri göz önüne alınmalıdır.

Proje Detayları;

Arazi Kullanış: HafenCity bölgesinin merkezi konumu ve metropoliten yapısı bütün alanda kentsel bir yoğunluğu zorunlu kılmıştır. Projeye göre yaklaşık 1,5 milyon m<sup>2</sup> inşaat alanı oluşturulacaktır. Bölge geneli TAKS değeri 0,40–0,60 aralığında olacaktır. Bu alanlar yaklaşık 12000 kişinin yaşayacağı 5500 konut birimine ve 20000 kişinin çalışabileceği iş alanına sahip olacaktır. HafenCity'de farklı alt bölgelerde farklı fonksiyonlar yer alacaktır. Örneğin Magdeburger Hafen Bölgesinde hizmet ve ticaret fonksiyonu yer alacaktır. Bu bölgede HafenCity'nin karakteristiğini ortaya koyacaktır. Ericusspitze, Kaispeicher A, Strandhöft ve Baakenhöft bölgelerinde ise kültür, ticaret, rekreasyon ve hizmet yapıları yer

alacaktır. Standkai bölgesinin güneyinde ise yolcu gemileri için bir liman oluşturulacaktır. Kentsel Yapılanma Ve Açık Alanlar: HafenCity birbirinden farklı kentsel tipolojilere sahiptir. Örneğin Speicherstadt'da sıra evler yer alırken Magdeburger Hafen bölgesinde blok yapılar hakimdir. Elbe Köprülerinin bulunduğu alanda ise kentin yeni simgesel yapılarını oluşturacak olan çok katlı yapılar yer alacaktır. Arazi kullanışa yönelik farklı fonksiyonlar yeşil alanlar ve su yüzeyleri ile birbirlerinden ayrılmışlardır.

Ulaşım: Planlama alanı yerel, bölgesel ve ulusal ulaşım ağlarına iyi bağlantılara sahiptir. Alternatif olarak master planda bir demir yolu hattı da ayrılmıştır.

Tarihi Yapılar: Bölgedeki tarihi liman bölgeleri, dalgakıran duvarlar, köprüler, vinçler gibi yapılar yeni kentsel yapıya entegre hale getirilecektir. Bu yapılar Sandtorhafen, Grasbrookhafen ve Magdeburger Hafen'daki liman bölgelerinde yer almaktadır.

Çevre: Master planda, gürültü, hava ve toprak kirliliğini kabul edilebilir düzeyde tutmak için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Planın bazı bölümü gürültü kirliliğini engellemek için arazi kullanışta bazı düzenlemeler yapılmış ve konut, ticaret ve rekreasyon gibi farklı fonksiyonların bir arada bulunabilmesi sağlanmıştır.

Ekoloji: Planlama alanının tamamı nehir doldurularak oluşturulmuştur. Bazı kısımlar ilk liman yapılırken, bazıları da daha sonradan oluşturulmuştur. Planda liman bölgelerinin balıklar ve deniz bitkileri için bir gelişim bölgesi olması öngörülmüştür.

#### **3.4.4 Galler Örneği ( Cardiff Körfezi)**

İngiltere'de dönüşümün önemli örneklerinden biri Galler'in 315.000 nüfuslu büyük şehri ve baskenti olan Cardiff'te yaşanmaktadır. Cardiff, 1800'lü yılların ortalarında, Galler'deki kömür madenciliğine bağlı olarak gelişen bir sanayi ve İngiltere'nin güneyinde kömür ticareti yapılan en önemli liman şehriyken Güneydeki rıhtım bölgesi ve çevresi uluslararası bir ticaret ve endüstriyel üretim merkezi olarak gelişmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonrası kömür endüstrisinin çökmesi, deniz ticaretinin azalması, ekonomik kriz ve ardından İkinci Dünya

Savaşı ile limanda altın çağ sona ermiştir. Rihtımlar ve endüstri tesisleri kapanmaya, ekonomi gerilemeye, işsizlik ve sosyal çatımsalar ile çevre yerleşim nitelik değiştirmeye başlamış ve 1970'lerin sonunda liman ve çevresi bir endüstriyel çöplük olarak terk edilmiştir. Galler'in değişen dünya düzenine ayak uydurmak yönündeki çabaları ile 1980'lerde başlayan dönüşüm ile Cardiff'te bir zamanlar Galler'in dünyaya açıldığı kapı olan körfezden başlayarak, tüm Galler'e yayılacak yeni bir gelişme ivmesi ile Avrupa'nın ve dünyanın en heyecan verici bulursa noktasını oluşturmak hedeflenmiştir. Bugün, Cardiff Körfezi, prestijli çevresi ve cazip olanakları ile ulusal/uluslar arası yatırımcıların öncelikli duraklarından biri ve ekonomi merkezi haline gelmiştir. Cardiff Körfezi kentsel Dönüşüm Projesi'nde birbirleriyle iç içe isleyen ve birbirlerini tamamlayan modeller görmek mümkündür. Projenin gelişimi beş ana başlıkta incelenebilir.

#### 1) Politik Yapılanma:

Cardiff yerel hükümeti Güney Glamorgan Bölge konseyinin öncelikli hedefi; Cardiff'te endüstriyel kimliği tamir etmeyi bir kenara bırakarak, ekonomiye gerekli fiziksel ve sosyal altyapıyı hazırlayarak yeni bir yön vermek ve Cardiff'i modern bir başkent olarak öne çıkarmak. Konsey, ulusal kentleşme politikasından hareketle, Körfez'de gerçekleşecek bir dönüşümün böyle bir ivmeyi yaratacak katalizör olacağına karar vermiş ve yatırım açısından hiç de cazip olmayan bir çöküntü alanında güvenle proje geliştirebilmeyi sağlayabilecek en önemli aktörün kendisi, yani kamu sektörü olduğunu vurgulamıştır. Bu kapsamda katılımcı bir yaklaşımla yerel halk, iş çevreleri ve üniversiteler şehrin geleceğini tayin etmek için davet edilmiştir.

#### 2) Kurumsal Yapılanma:

1987 yılında Cardiff Körfezi Kentsel Geliştirme Kurumu kurulmuştur. Yönetiminde halkın isteklerini temsilen yerel otoritelerden üyeleri olan ve planlama yetkisi yerel otoritelerde kalan İngiltere'deki tek geliştirme kurumu olarak dikkat çekmektedir. Sayıları ve uzmanlık alanları projenin bulunduğu aşamaya göre değişen proje takımlarından oluşan bir yapıya sahiptir. Kurum, görev bitiminden sonra dönüşümün devamı, projelerin sonlandırılması ve işletimi

ile ilgili tüm sorumluluklarını Galler Geliştirme Birimi ile ortaklaşa çalışacak olan Cardiff Bölge Konseyi'ne devretmiştir.

### 3) Stratejik Yaklaşım:

CBDC tek basına körfezi değil, tüm şehrin değerini arttırmak istediği için uzun dönemli bir vizyon ile geliştirilmiştir. Bu strateji Cardiff'te yer seçim kararlarını etkileyecek, ülkeye ve dünyaya Cardiff'i ve Galler'i gösterecek yeni bir sosyo-ekonomik coğrafya yaratma hedefiyle "Yeni bin yılda Avrupa'nın en heyecan verici sahil kenti Cardiff" vizyonunu benimsemiştir.

### 4) Fiziksel ve Sosyal Yapılanma:

Dönüşüm stratejisinde toplam 1.150.000m<sup>2</sup> konut dışı kullanım, yüzde 25 sosyal konut olmak üzere 6000 ünite konut, açık alanlar, altyapı ve ulaşım projeleri ile bölge halkını oluşturacak yeni iş olanaklarına hazırlamak amacıyla yapılacak eğitim programları ve sosyal projeler tanımlandı. Bu dönüşüm ile 1,2 milyar sterlin özel yatırım tevsik etmeyi ve 29,000 kişilik kalıcı istihdam oluşturmak amaçlanmıştır. Fiziksel dönüşüm için CBDC tarafından, öncelikle arazi mülkiyetlerinin birleştirilmesi, boş alanların mülkiyetlerinin alınması, çeşitli firmaların alandan taşınması ve endüstriyel yapıda kalan kirliliğin temizlenmesi için çalımsalar yapılmıştır. Bölgedeki arazilerin çoğunun sahibi olan Associated British Ports ile ortağı geliştirici firma Grosvenor Waterside ile yapılan anlaşma ile körfezde 650.000 m<sup>2</sup>'lik alanın yatırıma açılması sağlamıştır. Bununla birlikte bu alanda gerçekleştirilecek projeler için merkezi hükümetten ve Avrupa Birliği'nden aldığı kaynaklarla özel ödenekler ve bina yenileme fonları sağlanmış ve projelerin satışında krediler ve kullanıcılara kira indirimleri ile vergi muafiyetleri tanınmıştır. Proje kapsamında Modern endüstri ve ticaret parkları, alış-veriş merkezleri, konut siteleri, oteller, kafe ve restoranlar, açık hava tiyatrosu ve bilim merkezi yapılmıştır. İnşa edilen ofis birimleri birçok medya,hukuk, mimarlık, inşaat, gayrimenkul yatırım ve danışmanlık firmaları tarafından kiralanmıştır.

Dönüşümün soysal yapılanması ise 360 ayrı toplum geliştirme projesi ve eğitim programı ile gerçekleştirilmiştir. CBDC, Avrupa Birliği ve Galler Geliştirme

Birimi'nden aldığı 9 milyon sterlin ile merkezi yönetimden aldığı ve dönüşümlere aktardığı 444 milyon kaynak ile görevinin bittiği Mart 2000 itibari ile 3.140.000 m<sup>2</sup> arazi ıslah etmiş, 531,600 m<sup>2</sup> konut dışı kullanım geliştirmiş, 3130 ünite konut inşa etmiş, 35,7 km yol, 220,000 m<sup>2</sup> açık alan planlamış, 1,14 milyar sterlinlik özel yatırım teşvik edilmiş, 13,270 kişilik kalıcı istihdam yaratmış ve 1 milyonun üzerinde ziyaretçi ağırlamıştır.

#### 5) Tanıtım ve Promosyon Stratejisi:

Yerel nüfusu bilinçlendirmek, fikirlerini almak ve dönüşüm planını yatırımcılara tanıtmak için Körfez'de 1991'de bir Ziyaretçi Merkezi açılmıştır. Tanıtım ve özendirme stratejisinin temel adımları aşağıdaki faaliyetlerle gerçekleşmiştir:

- 1- Proje için logo tasarımının yapılması
- 2- Projenin sloganın tüm doküman ve broşürlerde yer almasının sağlanması
- 3- Yatırımcı / Proje geliştirici / danışman ve medya mensuplarından oluşan 700 kişilik bir grubun bir araya getirilmesi,
- 4- Londra'da projenin sunulması,
- 5- Yeni geliştirilen alanlara çarpıcı ve anıları yansıtan isimlerin verilmesi (Ocean park, Pengam Gren ...)
- 6- Festivaller, konserler, yat yarışları ve sergiler düzenlenmesi

Sonuç olarak kamu otoriteleri getirdiği katılımcı örgütlenme yapısı ile çöküntü alanında riskli görülen proje geliştirme sürecinde özel sektör girişimci ve yatırımcılarına güvenli bir ortam sağlamıştır. Gelişmenin kalitesi, artan ivmesi, fon ve kredi olanakları, servis, çevre ve güvenlik faktörleri, zengin mimari, kullanım çeşitliliği ve eğitimli genç işgücü yatırımcıları Cardiff'e çekilmiş kentte ekonomik ivme yeniden pozitif yöne dönmüştür.

### **3.5 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ**

İnsanlık tarihi için önemli esiklerden biri olan Sanayi Devrimi ve beraberinde gelişme gösteren Sanayileşme süreci, ekonomik ve toplumsal anlamda olduğu



kadar mekansal anlamda da Dünya’da önemli değişimlere neden olmuştur. Tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş sürecinde yaşanan bu değişimin en önemli yönlendiricilerinden biri teknoloji ve buna bağlı olarak her alanda ortaya konan yeniliklerdir. Yaklaşık 200 yılı aşkın bir süreç içinde sanayi alanlarının yer seçimini etkileyen ve her dönemde farklı dinamiklere göre önem dereceleri de değişen çeşitli faktörler doğrutusunda, sanayinin mekansal yapısı oluşmuştur. Bu faktörlerden ön plana çıkan bazıları; ulaşım, hammadde, enerji, sermaye, işgücü, arazi ve pazar ilişkisidir. Sanayileşmenin ilk dönemlerinde hammaddeye, ulaşım odaklarına ve enerji kaynaklarına yakın olma gibi etmenler daha önemli iken, ulaşım, enerji ve üretim teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte bu durum değişmiş, bu faktörlerin yerine bilgi teknolojilerinin kullanılabilirliği önem kazanmıştır. 1970’lerle birlikte sanayinin yapısı çeşitli ekonomik ve politik olumsuzlukların da etkisiyle önemli bir değişim yaşamaya başlamıştır. Emek yoğun kitlesel seri üretim (fordizm) yerini bilgi yoğun esnek üretim (post-fordizm) anlayışına bırakmaya başlamıştır. Bu anlayış, işgücüne makineleşmede uzmanlaşmanın sağlandığı bilgi ve iletişim teknolojilerinin üretimde yaygın olarak kullanıldığı bir üretim ve birikim modelidir. Böylelikle tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş sürecinden sonra yeni bir değişim dalgası, sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş olarak ortaya çıkmıştır. Bu süreçte imalat sanayisinin ekonomideki payı azalmış, hizmetler sektörü ise yükselişe geçmiştir. ‘Sanayisizleşme’ veya ‘Önemi Azalmış Sanayileşme’ olarak nitelendirilen bu süreç de kendi dinamikleri doğrutusunda sosyoekonomik ve mekansal dönüşümlerin kaynağı olmuştur. Haydarpaşa bölgesinin geniş bir kıyı alanını kaplaması nedeniyle tez kapsamında endüstri alanlarının dönüşüm-değişim süreçlerine kıyı alanları özelinden bakılmıştır. Kıyı alanları, ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan kentsel yaşama birçok katkı sağlamaktadır. Sanayileşme bağlamında ele alındığında ise kıyı, sağladığı ekonomik katkı ile ön plana çıkmaktadır. Sanayi öncesinde ticaret açısından büyük önem taşıyan kıyı (liman) kentleri, Sanayileşme sürecinde daha çok önem kazanarak daha büyük alanlara yayılmışlardır. Bununla birlikte kıyı alanları, önemli bir ulaşım odağına yakın olma, potansiyel işgücünün barınma alanına yakın olma, soğutma suyu temini ve atık deşarjı imkanı sunması açısından sanayinin yer seçimi konusunda önemli

avantajlar sağlamışlardır. Sanayileşmeyle birlikte kentsel kıyı alanlarında konumlanan liman, sanayi, vb. alt fonksiyonlar 1970'li yıllarda yaşanan sosyo-ekonomik ve mekansal değişimler neticesinde birbirinden ayrılmaya başlamıştır. Bu doğrultuda sanayi üretim ve organizasyonunun yapılanma sürecinde bu fonksiyonlar kentsel kıyı alanlarından geri çekilmeye başlamıştır. Geri çekilmeyle birlikte, büyüyen kentsel makroformların merkezinde konumlanan bu önemli mekanlar terk edilmiş ve boş, bakımsız alanlara dönüşmüştür. Bu mekanlar küresel ekonomiden pay edinebilmek için birbirleriyle yarışan kentlerin kentsel kimlik veya kentsel imajlarını geliştirebilmeleri açısından önemli bir potansiyel olarak görülmektedir. Aynı zamanda kentsel kıyı mekanları yükselişe geçen hizmetler sektörünün mekansal taleplerinin karşılanması için önemli avantajlar da sunmaktadır: merkezi iş alanlarına erişim, doğa (su ögesi) ile olan ilişkisi, rekreasyon ve spor imkanı, vb. Bu kapsamda özellikle 1980'lerle birlikte kıyı alanlarının kente ve kentsel ekonomiye yeniden kazandırılması konusundaki çabalar yaygınlaşmıştır. Bu çabalar çeşitli kentsel dönüşüm projeleri aracılığı ile hayata geçirilmiştir. Farklı dinamiklere sahip coğrafyalarda gerçekleştirilen bu kentsel dönüşüm projeleri, organizasyon yapıları, stratejileri, aktörleri, finansman modelleri, yasal tabanları vb. faktörler açısından çeşitlilik göstermekle birlikte hepsinin ortak hedefi kaybedilmiş kentsel kıyı alanlarını kente yeniden entegre etmektir.

#### **4. ENDÜSTRİ MİRASI PERSPEKTİFİNDE HAYDARPAŞA BÖLGESİNE YÖNELİK PLANLAMA PRATIĞI**

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

Endüstrinin gelişmesine bağlı hızlı büyüme kentin kültürel kimliğini etkilemiş; kent bu hızlı büyüme karşı tarihsel ve kültürel kimliğini korumada zorlanmıştır. Günümüzde İstanbul endüstriyel üretimin ve bankaların genel müdürlüklerinin toplandığı önemli bir merkez olarak gelişmeye devam etmektedir. Ayrıca bir çok üniversitesi, üniversite öğrencisi, uluslararası festivalleri, fuarları ve benzer kültürel etkinlikleriyle Avrupa'nın sayılı kültür merkezlerinden bir olma yolundadır.

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

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

Bu alanın, yürütülen diğer dönüşüm projeleri alanları ile ortak özelliği, terk edilme sürecinde olması ve planlı bir dönüşüm gerçekleştirilemediği takdirde

çöküntü bölgesine dönüşme olasılığıdır. Projenin amaçlarından biri doğu yakasını yatakhane şehir haline getiren İstanbul'un tek merkezliliğine karşı, bu bölgede, iş merkezleri, turizm ve ofis kullanımları ile ticaret, rekreasyon, kültür ve sosyal tesisler (tiyatrolar, konser salonları, kongre merkezi, yat limanı, kurvaziyer limanı) geliştirerek, alternatif yeni bir merkez yaratmayı amaçlamaktadır. Bu yolla terk edilmekte olan Haydarpaşa endüstri alanının bir çöküntü bölgesine dönüşmesi engellenebilecek, kentsel yaşam kalitesi yükselecektir.

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

#### **4.1 İSTANBUL KIYI ALANLARININ DEĞİŞİM SÜRECİNDE HAYDARPAŞA**

Dünyadaki kıyı kentleri son 20 yıl içerisinde çeşitli nedenlerle değişen kent sistemine uygun olarak yenilenmiş ve kullanım şekilleri değişmiş farklı anlam ve işlevler kazanmaya başlamışlardır. Endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezlerinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terk edilmesine bağlı problemler ile kıyı kentlerinde çok farklı sonuçlar doğurmuştur. Tarihteki önemli kıyı kentlerinin zaman içerisinde bu özellikleri kaybetmeleri ile birlikte kazandıkları kimliklerde de farklılaşmalar ortaya çıktığı görülmüştür. Kentlerde oluşan bu farklılıklar, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur.

Bu anlamda İstanbul kenti kurulduğu ilk tarihten itibaren bir su kenti olmuştur. Megalılar su kenarında olan bu şehre gelerek kıyı alanlarında Haliç ve Galata çevresinde yerleşmeye başlamışlardır. Daha sonra kente hakim olan Grekler ve Romalılar devrinde şehir tam bir liman kenti haline gelmiş ve en zengin dönemlerine başlamıştır. Bu gelenek Osmanlı topraklarına geçtikten sonrada bozulmamış uzun yıllar liman kenti olarak özellikle doğu ile batı arasında en önemli geçiş köprüsü özelliğini korumuştur. Bu bakımından İstanbul kentinin diğer kıyı kentlerinden farkı, kıyı kenarına kurulmuş olması değil içinden denizin

geçmesidir. İstanbul'a kendine özgü ayrı bir çekicilik katarak diğer liman kentlerinden ayrılmasını sağlayan bu özelliği onun en önemli kimlik unsuru olmuştur. Osmanlı devletinin çöküşü ve doğu ülkeleri ile bağlantının diğer limanlara kayması ile bu özelliğini kaybederek bir kara kenti haline dönüştüğü görülmektedir. Bu anlamda İstanbul'u tarih sürecinde incelediğimizde önce su kenti olan İstanbul sonra liman kenti ve en sonunda kara kenti olarak bu günlerine gelmiştir.

İstanbul'un bu değişim sürecinde en etkili faktör endüstri ve sanayinin gelişmesidir. Tüm bu süreç içerisinde İstanbul'un kıyı kenti özelliğinin kara kentine dönmesi, nüfusun artması, konutların artması, çarpık ve hızlı kentleşme bir çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bunlardan en önemlilerinden biri de kentsel acık alanların - özellikle kıyı alanlarının- giderek azalmasıdır. Özellikle su ile ilişkisi olan kentlerinin en önemli özelliklerinden ve kentlere sağladığı kimlikten dolayı su-kıyı ilişkisi, kentsel acık alanlar içinde de önemli yere sahiptirler. Sahil parkları, limanlar, rıhtımlar, sahil saraylar v.b. acık alanların kente sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda katkıları, kentte yarattıkları kimlik ve okuma kolaylıkları gibi etkileri açıkça görülmektedir.

Haydarpaşa bölgesine ilişkin Büyükşehir Belediyesinin öncülüğünde ve bir çok kurum ve kuruluşun katkıları doğrultusunda belirlenen sınırlar çerçevesinde Haydarpaşa Kıyı Alanı ve Gar geri sahasında bulunan alanlar, büyük ölçekli kamusal alanlar ve çevresel ilişkide bulunduğu Rasimpaşa, Osmanağa mahalleleri konut fonksiyon alanlarının değerlendirildiği bir analitik çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu Çalışma iki ayrı etap ve bu etaplara konu olan alanlardan oluşmaktadır.

1- Kentsel dönüşümün gerçekleşeceği öngörülen alan bütününe ilişkin analitik çalışma,(Haydarpaşa Kıyı Alanı, Gar ver Geri Sahası)

2- Kentsel dönüşümün tetikleyeceği öngörülen konutların yoğunlaştığı Alana (Rasimpaşa, Osmanağa Mahalleleri) ilişkin bakış.

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

Gerçekleştirilen fiziksel tespitler alan dahilindeki yapı ve arazi kullanımını da kapsamaktadır. Yapılan bu fiziksel analizlerden elde edilen veri tabanı, halihazır haritalarla dijital ortamda ilişkilendirilmiş ve paftalar halinde düzenlenmiştir.

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

#### **4.2 HAYDARPAŞA BÖLGESİ PLANLAMA ÇALIŞMALARI**

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

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

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

Çalışma alanı olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası; içinde barındırdığı Haydarpaşa Garı ve Limanı'ndan dolayı İstanbul Metropolitan alan içinde ulaşımında önemli bir odak noktası olduğu gibi, yıllarca şehre Anadolu'dan giriş-

çıkış kapısı niteliği taşımış olmasından dolayı tüm Türkiye için de bir odak noktası, tarihi bir değerdir. Proje alanı kapsamında;

Haydarpaşa Limanı alanı,

Harem Otogarı,

Haydarpaşa Tren İstasyonu ve gar sahası,

Et Balık Kurumu yapıları ile

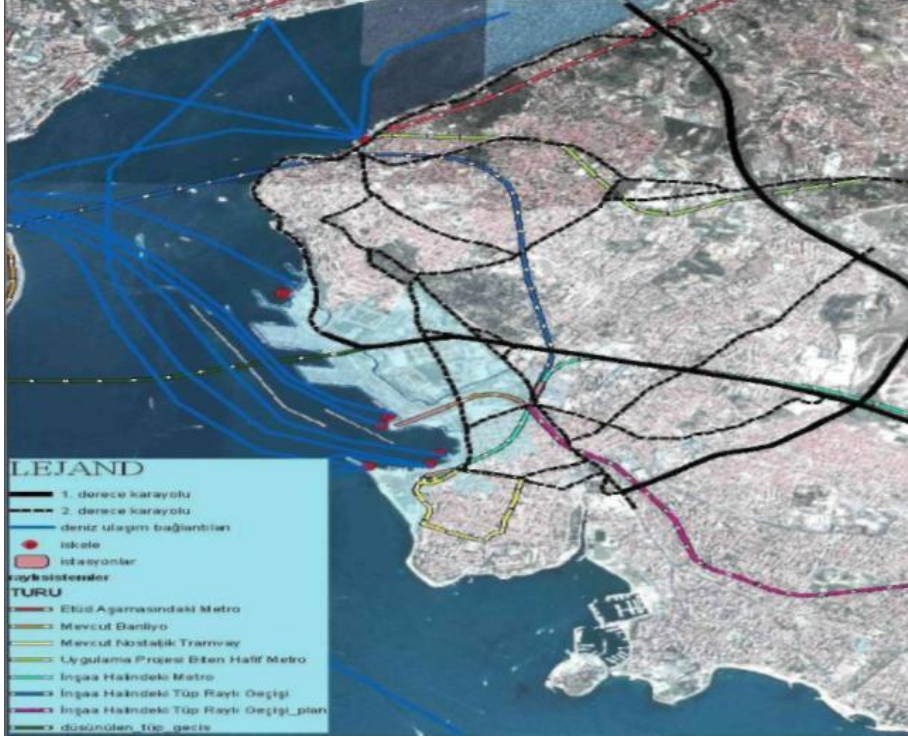
Toprak Mahsulleri Ofisi siloları yer almaktadır.

#### **4.2.1 Çalışma Alanının Tanımlanması, Konum, Ulaşım ve Çevre İlişkileri**

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

Çalışma alanı karayolu, demiryolu ve denizyolu açısından güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir. Alanda, kentsel ölçekte karayolu bağlantıları, iskeleler ve raylı sistem hatları mevcuttur. Alan içerisinde bulunan Haydarpaşa Limanı uluslararası ölçekte, Haydarpaşa Garı ülke ölçeğinde ve Kadıköy merkez bölgesi metropolitan alan ölçeğine önemli odak noktalarıdır (şekil 14).

## Şekil 1: Ulaşım Analizi



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

Demiryolu ulaşımı; 1) Haydarpaşa – Gebze Banliyö Hattı ve Haydarpaşa Garı; Çalışma alanı içerisindeki en önemli mevcut raylı sistem, Haydarpaşa – Gebze banliyö hattıdır. Haydarpaşa – Gebze hat uzunluğu 44,2 km.dir. 27 istasyon vardır. Ortalama yolculuk süresi 65 dakikadır. Günlük yolculuk sayısı 90.000/gün'dür.

2) Marmaray Hattı; Proje kapsamında Avrupa ve Anadolu yakası banliyö hatları mevcut tren istasyonlarının birçoğunun, onarımdan geçirilerek yerinde kalmaları

planlanmaktadır. Bunlara ek olarak Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da yeraltı istasyonları kurulmaktadır. Projenin tamamlanmasıyla iki yaka arasındaki erişim



süreleri kısalmaktadır. Projede, 40 adet iyileştirilmiş veya yeni istasyon bulunmaktadır.

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

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

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

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

Haydarpaşa limanı; Haydarpaşa Limanı, geniş bir alanda hizmet vermektedir. Bu alan içerisinde, Haydarpaşa Garı ve istasyon eski binası, Türkiye Denizcilik İşletmesi'nin (TDİ) arabalı vapur hizmetinin verildiği rıhtım, Haydarpaşa Garı ve TDİ arabalı vapur rıhtımının arasında Liman faaliyetleri alanı yer almaktadır.

Haydarpaşa limanının en büyük özelliklerinden biri raylı sistemin deniz taşımacılığı ile buluştuğu tek noktadır. Limanda ayrıca Asya-Avrupa arasındaki transit tren taşımacılığı da yapılmaktadır.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hizmet sektörü aktivite oranı batı yakasında 0.40 iken doğu yakasında 0.15 dolaylarındadır. Bu yoğunlaşma, tarihi çevreyi ve İstanbul Boğazı kıyılarını baskı altında tutmakta ve yapılan gökdelenlerle Boğaz silüetinin bozulmasına neden olmaktadır. Çalışan sayısının da batı yakasında yüksek olması nedeniyle doğudan batıya günlük geçişler yaşanmakta ve bu durum trafiği yoğunlaştırmaktadır. Tüm

bu yoğunlaşmalar ve baskılar, doğu yakası ile batı yakası arasındaki dengesizliğin hem sebebi hem de sonucudur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.2.2 Alanın Tarihsel Yapısı ve Koruma Yaklaşımı**

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

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

### **Şekil 2: Tarihi Haydarpaşa garı**

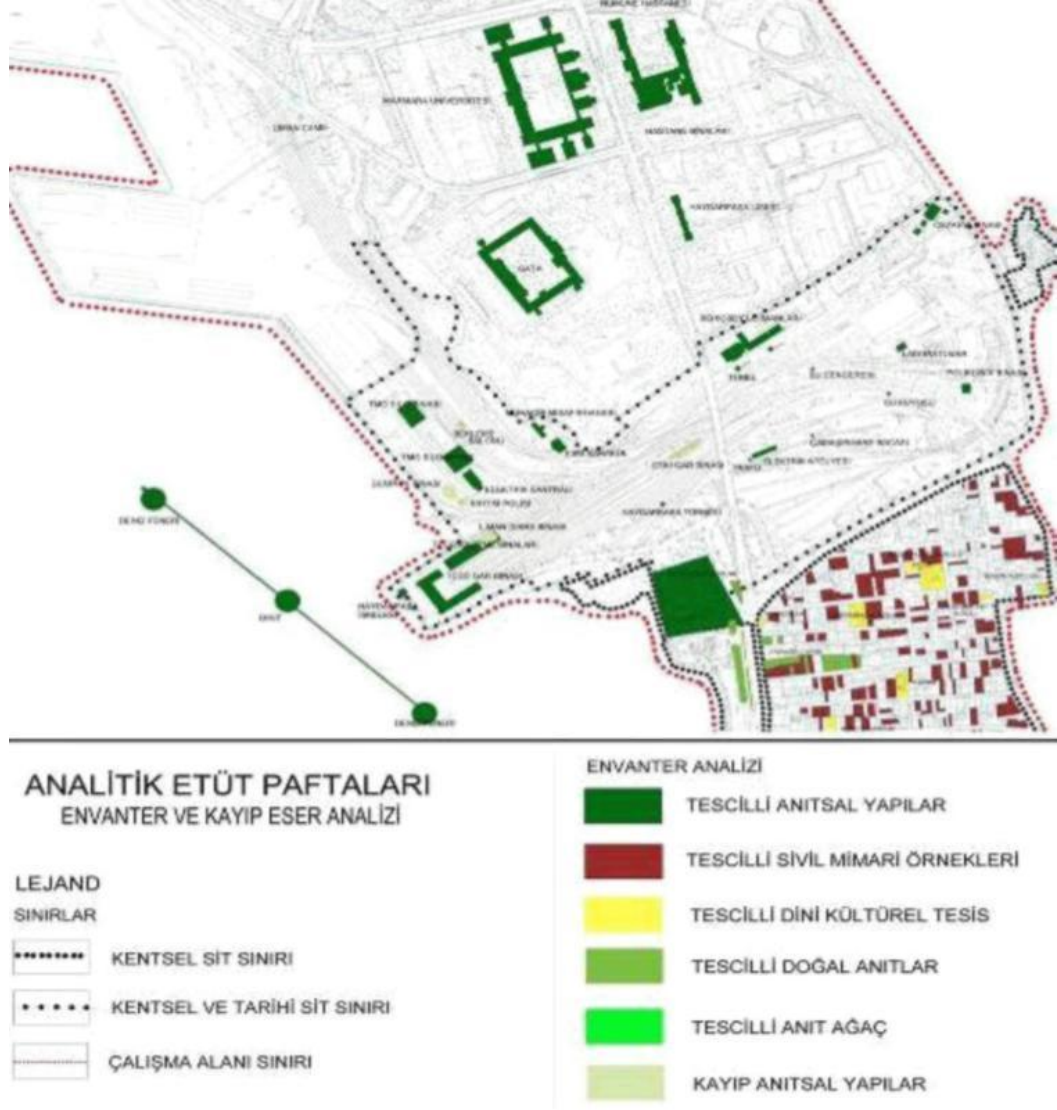


Çayırı adeta ikiye bölen demiryolu hattının nihayetinde Haydarpaşa Koyu'nun kuzey kısmında bir gar binası inşa edilir. Daha sonra 1899-1903 arasında deniz doldurularak depolama alanları iki silo ve açıkta bir mendirek ilavesiyle bir liman oluşturulur. Bu arada Alman sermayesiyle inşa edilen Bağdat demiryoluna görkemli bir başlangıç yaratmak arzusuyla eski gar binasının yerine Alman neorönesans stilinde yeni bir gar binası yapılır (şekil 15). Şehir içi vapur işletmeciliği ve demiryolu ile bölge gelişmeye başlamıştır.

**Şekil 3: Eski liman alanı**



Şekil 4: Gar alanı eski eser envanter analizi



Haydarpaşa Gar ve Geri Sahasında tespit edilen ve bilgilerine ulaşılan bazı kayıp eski eserler bulunmaktadır (şekil 18).

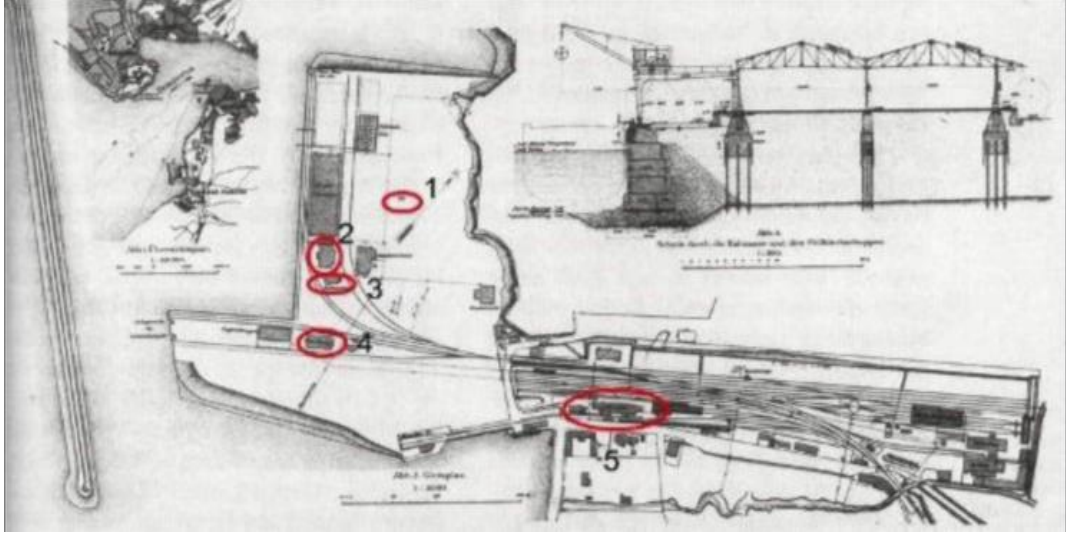
Bunlar:

- 1)Bekleme Salonu
- 2)Gümrük Binası
- 3)Rıhtım Polisi Binası
- 4)Liman İdaresi Binası



5)Haydarpaşa Eski Gar Binası şeklinde sıralanabilir.

**Şekil 5: Gar alanı kayıp eserler**

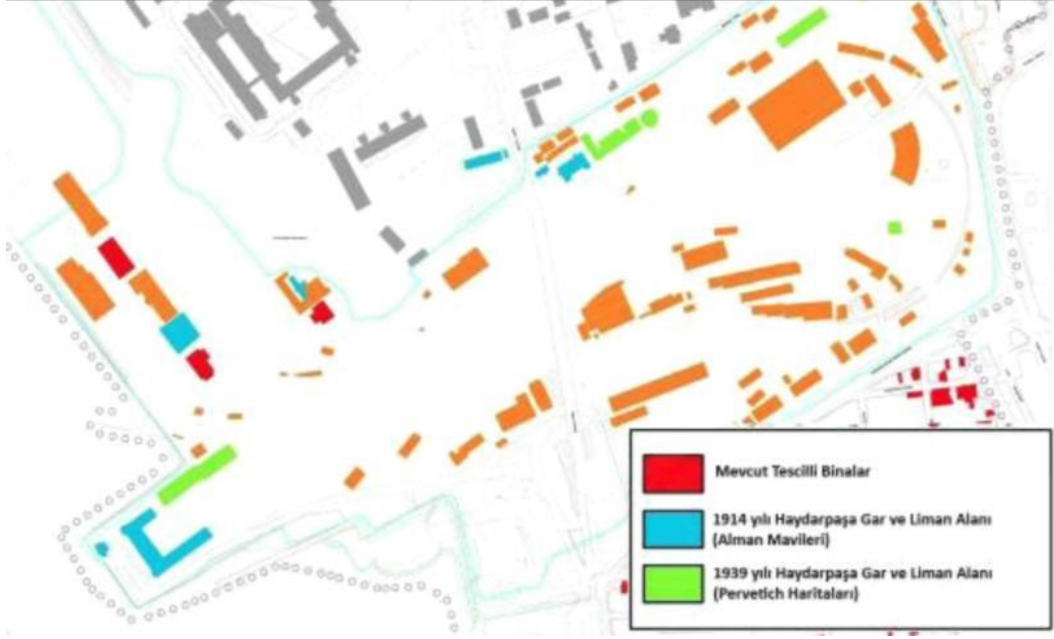


Gar alanına ilişkin belirli dönemlere ait haritalar yardımıyla yapılmış olan kronolojik envante analizine bakıldığında şekil 19 ve şekil 20'deki görseller karşımıza çıkmaktadır.

**Şekil 6: Gar alanı kronolojik envanter analizi**

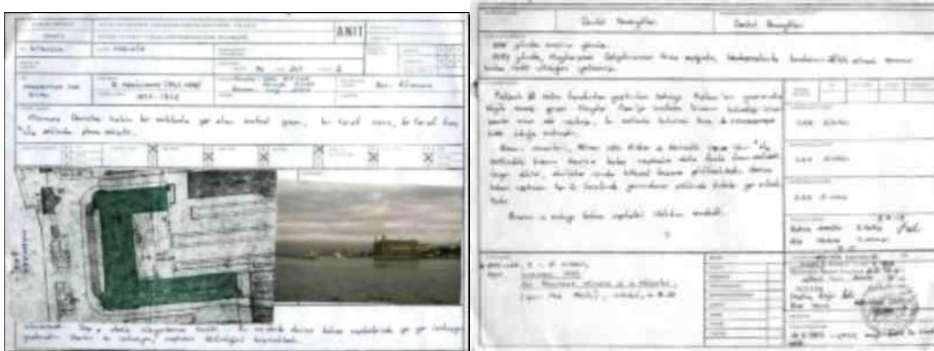


## Şekil 7: Gar alanı günümüz tescilli yapıları analizi



Kadıköy ilçesi 54 pafta, 240 ada, 1 parsel sayılı yerde bulunan Haydarpaşa Garı ve çevresi İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 26.04.2006 gün ve 85 sayılı kararıyla "Kentsel ve Tarihi Sit" olarak tescil edilmiştir. (şekil 21)

## Şekil 8: Haydarpaşa garı anıt tescil fişi



Alanla ilgili alınmış kurul kararı;

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 20.07.2005 gün 438 sayılı kararında Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün 05.07.2005 gün B.16.KTV.0.10.00.01.720/269-95103 sayılı

yazısı ekinde iletilen Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Taşınmaz Mallar Dairesi Başkanlığı'nın 07.06.2005 gün 3566 sayılı yazısı ekinde 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Değişikliği Planının iletildiği ifade edilmekle birlikte, Genel Müdürlüğün bahsi geçen yazısı ekinde Kadıköy-Üsküdar Haydarpaşa Gar ve Liman Sahası Yaklaşım Planı adı altında 1/5000 ölçekli plan ile 1/1000 ölçekli İmar Planının iletilmesine;

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

Oluşturulacak planlarda:

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

6) Plan yapım yönetmeliğindeki donatı standartlarına uyulması;

Bu bağlamda, yeniden oluşturulacak planlarda:

Emsal net parsel alanı üzerinden hesaplanacaktır.

Plan Yapım Yönetmeliğindeki donatı standartlarına uyulacaktır

3) Yapıların kontur ve gabarileri, siluet çalışmaları yapılarak İstanbul Boğazının

her iki yakasındaki İstanbul'un simgeleri olarak kabul edilen yapılar ile diğer korunması gerekli kültür varlıkları dikkate alınarak tespit edilecektir.

4) Şehrin bütünü düşünülerek bölgenin ve yakın çevresinde yapılacak ulaşım etütleri doğrultusunda gerekiyorsa emsal düşürülecektir,

5) Kültür varlıkları ve koruma alanlarındaki her türlü uygulama (onarım, yeni yapı, dolgu, tevhit-ifraz vb.) Koruma Bölge Kurulu'nun kararları doğrultusunda yapılacaktır.

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

Plan notlarının eklenmesine, ayrıca planlama alanı içinde kalan 54 pafta,240 ada,1 parselde İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 21.08.1997 gün 4542 sayılı kararı ile I.grup korunması gerekli kültür varlığı olarak tescilli Haydarpaşa Garı,Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 11.2.1978 gün 10275 sayılı kararı ile tescili İskele Binası(Vedat Tek'in eseri), İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 31.03.2004 gün 6910 sayılı kararı ile tescilli Elektrik Evi,Muhacir Misafirhanesi, Yatakhane ve Yemekhane olarak kullanılan bina, Poliklinik Binası,Eski Karakol Binası; 240 ada, 3 parselde Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 15.11.1975 gün 8762 sayılı kararı ile tescilli iki adet yapı;

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

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

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

#### **4.2.3 Fiziksel, Doğal ve Sosyal Yapı Analizleri**

Yaklaşık 100 hektarlık bir alanı kaplayan Haydarpaşa gar liman ve geri sahası için yapılan planlama çalışmalarında, söz konusu bölgenin etki alanında kalan ve toplamda yaklaşık 265 hektarlık bir alanın analiz çalışmaları yapılmıştır.

##### **1) Jeomorfoloji ve Topografya;**

Alan dolgu malzemesi ile kaplı olduğundan genelde topoğrafya açısından fazla engebeli bir yapıya sahip değildir. Sadece gar binasının arkasındaki kuzeydoğuda yer alan ve tren rayları Alanı sınırlayan bölgelerde eğimler başlar. Özellikle alanın kuzeyinde yer alan ve İngiliz Mezarlığının çok sık olduğu bölüm, kuzeye çıkıldıkça yükselen bir morfolojik yapıya sahiptir. Mezarlığı ve devamındaki alanlarda meyilli bölgeler bulunmaktadır. Proje alanında yerleşimi ya da yapılaşmayı engelleyecek nitelikte eğim yoktur. Eğim kriterleri göz önüne alındığında yüzde 0–10 eğim arası alanlar yerleşilebilirlik açısından gerek ulaşım

ve teknik altyapı gerekse maliyet açısından herhangi bir sınırlama gerektirmeyen alanlardır. Eğim derecesi yüzde 0–10 ve altındaki alanlar yüzde 85’lik bir oranla toplam proje alanının önemli bir kısmını teşkil etmektedir. Merkez bölgesi eş yükselti analizi incelendiğinde alanda yükseltinin sahil kesiminden başlayarak iç kesimlere doğru arttığı görülmektedir.

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

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

## 2) Jeoloji ve arazi yapısı;

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

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

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

### 3) Arazi kullanımı;

Çalışma alanı Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı ile etkilenme alanı olan ve “Geri Sahası” olarak adlandırılan iki alanın tamamından oluşmaktadır. Haydarpaşa Gar ve Liman Alanı 100 hektar alan olup, geri sahası ile birlikte ise toplam 267.82 hektar alandır.(şekil 24)

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

### 4) Görsel değerler, odak noktaları ve silüet analizi; (şekil 22, şekil 23)

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

**Şekil 9: Gar alanı hava fotoğrafı**



**Şekil 10: Liman alanı hava fotoğrafı**

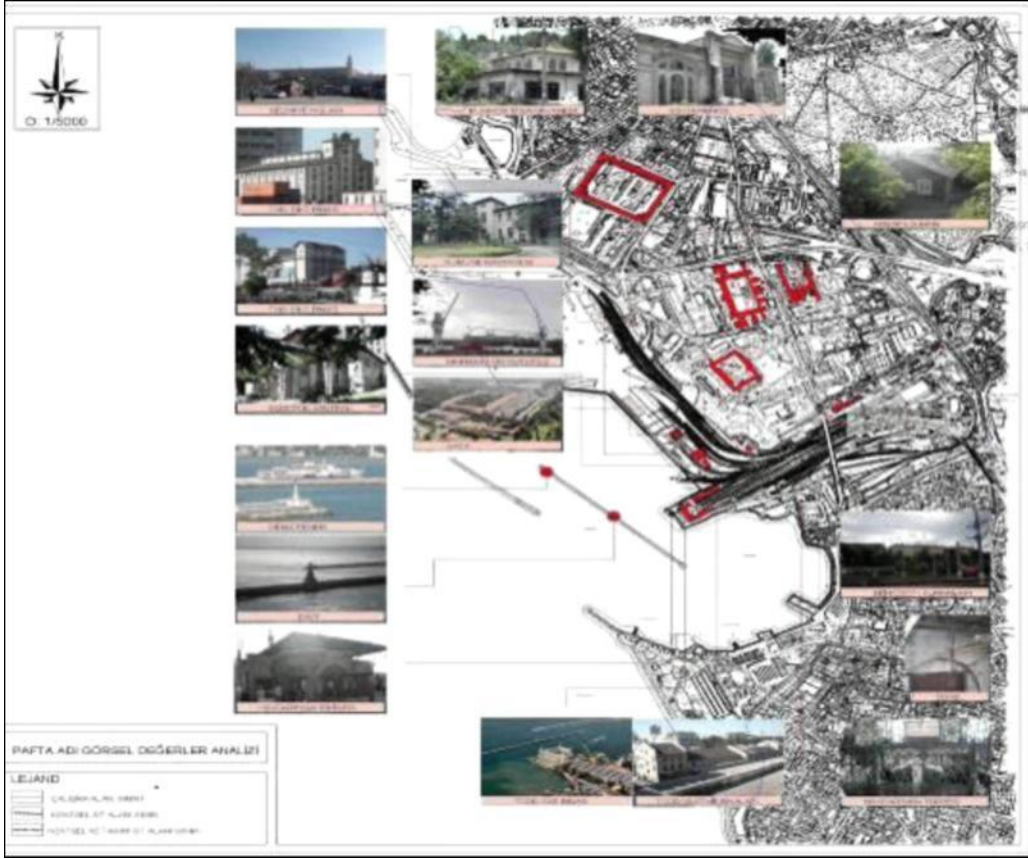






Selimiye Kışlası yapıldığı günden bu yana, İstanbul'a özellikle deniz yoluyla gelenleri etkileyen ve kente özgün bir silüet ve görüntü katan anıtsal bir mimari yapıdır.(şekil 25)

### Şekil 12: Haydarpaşa görsel değerler analizi



Proje alanı ve çevresi, sahip olduğu silüet değeri açısından dünya ölçeğinde benzersiz bir nitelik taşımaktadır. (şekil 26)

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

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

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

Şekil 13: Haydarpaşa bölgesi silüet analizi



5) Eşik sentezi analizleri ve plan mozaïği;

Planlama sınırları içerisinde “Doğal Yapı Analizi” sonucunda ortaya konan arazinin topoğrafik, jeolojik yapısı ve diğere coğrafi değeri incelenerek dere yatakları, tepeler, yüksek eğimli alanlar, ayrıntılı jeoteknik etüd gerektiren alanlar, önlem alınmadan yapılaşmaya izin verilmeyecek alanlar, yerleşime uygun olmayan alanlar, kuzeye yönelen alanlar gibi plan yapımında yerleşim alanlarını yönlendiren doğal planlama eşikleri belirlenmiştir. (şekil 27)

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

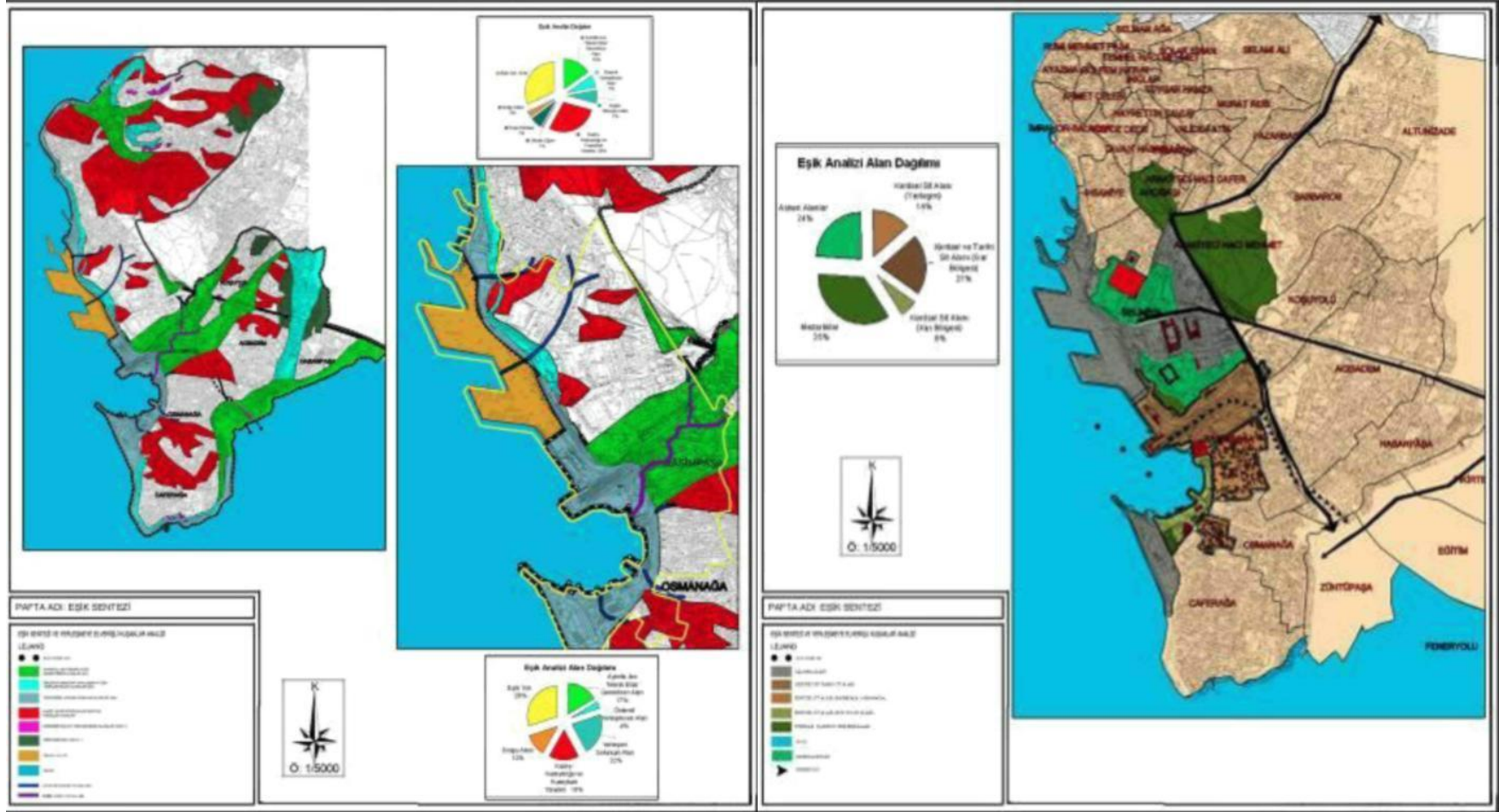
Planlama sınırları içerisinde analizler sonucunda ortaya konan arazi kullanımı incelenerek anayollar, demiryolu, sit alanları, mezarlıklar, askeri alanlar, mahalli ve idari sınırlar gibi plan yapımında yerleşim alanlarını yönlendiren yapay planlama eşikleri belirlenmiştir. (Şekil 28)

**Şekil 14: Doğal ve yapay eşik sentezleri alan dağılımları**



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

Şekil 15: Çalışma alanı doğal ve yapay eşik sentezleri



## 6) Donatı Alanları Analizi;

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

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

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

İstanbul genelinde, kullanım özellikleri ve oluşum özelliklerine göre ayırım göz edilmeksizin toplam 73.288,9 ha büyüklüğünde yeşil alan bulunmaktadır. 2000 yılı nüfusu sayımı sonucunda elde edilen nüfus büyüklüğü 9.449.925'dir. Bu büyüklükten hareketle, İstanbul genelinde kişi başına düşen toplam yeşil alan miktarı 77,6 m<sup>2</sup> olmaktadır.

İstanbul genelindeki toplam 73.288,9 ha büyüklüğündeki yeşil alanların, oluşum özelliklerine göre dağılımı incelendiğinde, doğal yeşil alanların İstanbul genelindeki tüm yeşil alanların yüzde 96'sını oluşturduğu ve 70.121,5 ha büyüklüğünde oldukları görülmektedir. İstanbul genelinde kişi başına düşen doğal yeşil alan miktarı 74,2 m<sup>2</sup> olmaktadır.

Kentsel yeşil alanlar ise 3167,4 ha büyüklüğündedir ve tüm yeşil alan miktarının yüzde 4'ünü oluşturmaktadır. İstanbul genelinde kişi başına düşen kentsel yeşil alan miktarı ise 3,4 m<sup>2</sup>'dir.

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

#### **4.2.4 Bölgenin Yeniden Değerlendirme Gerekçeleri**

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

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

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

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

#### **4.2.5 Bölgedeki Planlama Çalışmaları**

2005 ile 2007 yılları arasında bölge için TCDD kendi bünyesinde bir takım planlama çalışmaları yürütmüştür ancak, yapılan bu çalışmalar bilimsel verilere dayanmayan ve alanın potansiyellerini etkin olarak yansıtamayan çalışmalar olması nedeniyle kamuoyundan ve ilgili kurumlardan ciddi tepkiler almıştır.

2007 yılının sonunda ise TCDD ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi bir protokol imzalanmıştır. Söz konusu protokol genel anlamı itibariyle; bölgeye ilişkin planlama çalışmalarının İBB bünyesinde tüm kurum ve kuruluşların katılımı ile yapılmasını ifade etmektedir. Sözleşme şartları kapsamında çeşitli üniversitelerde akademik çalışmalar yapan öğretim görevlileri ve alan üzerinde planlama yetkisi olan kamu görevlilerinden oluşan bir danışma kurulu oluşturmuştur. Buradaki

amaç alanın bölgesi içinde getirdiği planlama ilkeleri doğrultusunda katılımcı ve kamu inisiyatifli bir planlama yaklaşımının nasıl olması gerektiğidir.

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

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

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

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

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

Plan yapım aşamasında, Bakanlık, Milli Savunma Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Genel Müdürlük, DLH Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Kadıköy Belediye Başkanlığı ve Üsküdar Belediye Başkanlığı’nın görüşleri alınacaktır.



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

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

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

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

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

İlgili kanunlar:

5234 Nolu Bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılmasına dair Kanun<sup>2</sup>

5335 Nolu Bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılmasına dair Kanun<sup>3</sup>

5793 Nolu Kanunu<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Kabul Tarihi 17 09 2004

<sup>3</sup> Kabul Tarihi 21 04 2005

<sup>4</sup> Kabul Tarihi 24 07 2008

### **4.3 PLAN ÇALIŞMASINA “SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME” KAPSAMINDA BİR YAKLAŞIM**

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

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

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

Sürdürülebilir dönüşüm hedefleri:

1-Zenginliklerin değerlendirilmesi ve korunması, kaynakların korunması; insan kaynakları, yapılaşmış yada doğal zenginlikler, doğal kaynaklar (enerji, su, alan-mekan) yerel yada küresel, farklılığı olan koruma alanları,

2-Yerel çevrenin yaşam kalitesinin geliştirilmesi; kent sakinleri ve kenti kullananlar için.

3-Farklılığı sağlamak: nüfusun, yaşam ortamının, insan aktivitelerin, mekanın farklılığı.

4-Entegrasyonu geliştirmek: kent sakinlerinin entegrasyonu, tüm sakinlerin kentin bir parçası olduğunu ve kentte bir rolünün olduğunu hissetmesi; kent içinde semtlerin entegrasyonu-çok merkezli şehirlerde-

5-Sosyal yaşamı güçlendirmek, yerel yönetimle ve sosyal birliktelik, gibi temel yaklaşımlardır.

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

1) Kentsel mimari projelerin yönlendirilmesinde ortak kararlar ve sorumlular ile oluşturulacak bir çevre kimliği ve sürekliliği

İşyeri konut bölgelerinin birbirlerinden kopuk olarak tasarlanmaması

Açık alan düzenlemelerinde ve kamusal mekanlarda aranan ortamın planlanması ve yaşatılması

4) Eski binaların restore edilerek veya dönüştürülerek yeniden kullanılabilir hale getirilmesi.

Katılım, planlama ve tasarlama kararlarında o kararlardan etkilenenlerin grup olarak etkinliği şeklinde tanımlanmaktadır. Katılım süreci dinamiktir. Katılım, demokratik karar verme sürecinin bir parçasıdır.

Katılım süreci, kararı paylaşmaktan başlayarak, karar sürecinde yer almak ve tümüyle karar verici olmak düzeylerini içerebilir.

Bu sürecin en önemli kısmı, halkın yerel yönetim tarafından bilgilendirilmesi ve bu bilgiler üzerinden tavsiyelerde bulunulmasını içerir. Burada amaç halkın tek yönlü ikna edilmesi değil, planın hayata geçirilebilmesi için halkın plan yapma sürecine katılımının gerektiğinin açıklanmasıdır.

Bu nedenle Haydarpaşa bölgesinde gerçekleştirilen dönüşüm projesinde bir takım arama konferansları, stk'lara yönelik bilgilendirmeler, danışma kurul toplantıları ve kurum görüşlerine yönelik faaliyetler düzenlenmiştir.

Sürdürülebilir kalkınma, yaşanabilirlik, kentli bağlılığı, çok aktörlü yönetim gibi ilkelerin var olduğu günümüzde yerleşme sistemlerinin bu ilkeler doğrultusunda ele alınması ve geniş bir halk katılımının sağlanması gereğini ortaya çıkardığı için Haydarpaşa Kentsel Alanı, Garı ve Geri sahasında yapılan dönüşüm dönüşüm

odaklı planlama çalışması ile ilgili fiziksel ve sosyal sürdürülebilirlik ekseninde değerlendirmelere yer verilmiştir.

#### **4.3.1 Fiziksel Sürdürülebilirlik**

Şehirlerin sürdürülebilirliğini, bugünün şehirlerinin, geçmişten gelen birikimleri, mevcut ve potansiyel kaynakları ile birlikte, en akılcı şekilde geleceğe taşınması olarak ifade etmek doğrudur. Bu birikimler ve kaynakların içinde, şehir mimarisi ve kültürel miras başta olmak üzere, çevresel değerler şehirsal alan içinde yer alan doğal kaynaklar yer almaktadır (Yalkı, 1997).

Şehirsal yeniden oluşum, eski gelişme alanlarının ya da mevcut yapıların geri dönüşümü, yeşil alanların muhafazası ve kırsal alanlar ile kamuya açık alanların korunması konularında sürdürülebilir kalkınmanın amaçları ile belli bir noktada buluşmak durumundadır.

Genel anlamda fiziksel sürdürülebilirlik; zenginlikleri korumak ve çoğaltmak ve kaynakları korumak, kentsel yaşam kalitesini artırmak, farklılıkları sağlamak, entegrasyonu geliştirmek gibi kavramların altında bir takım hedefleri amaçlamaktadır.

Zenginlikleri korumak ve çoğaltmak ve kaynakları korumak;

Su kaynakları yönetimini ve kalitesini geliştirmek

En uygun ve verimli arazi kullanımını sağlamak ve arazi yönetimini geliştirmek

3) Yapılaşmış ve doğal zenginlikleri-miras korumak ve çoğaltmak.  
Kentsel yaşam kalitesini artırmak;

Peyzaj ve görsel konforu korumak, geliştirmek

Barınma kalitesini geliştirmek

Güvenlik ve risk yönetimini geliştirmek

Hava kalitesini arttırmak

Gürültü kirliliği azaltmak

Atıkları minimize etmek

Farklılıkları sağlamak;

Nüfus farklılığını sağlamak

Fonksiyonların farklılığını sağlamak

Barınma temininin farklılığını sağlamak Entegrasyonu geliştirmek;

Eğitim düzeylerini ve iş niteliklerini arttırmak

Kolay ve pahalı olmayan-ekonomik ulaşım ile kent sakinlerinin tüm

hizmetlere ve olanaklara erişimini sağlamak

3) Tüm kent sakinleri için yaşama ve bir araya gelme mekanları oluşturarak kent içinde semtlerin entegrasyonunu sağlamak

4) İstenmeyen hareketliliği engelleme ve çevresel güvenilir taşınım sağlayan altyapı geliştirmek.

gibi hedefler sürdürülebilir fiziksel dönüşümün ana kriterlerini oluşturmaktadır.

#### **4.3.1.1 Yönlendirici Kavramlar**

Haydarpaşa alanı ile ilgili fiziksel sürdürülebilirlik kapsamında vizyon, stratejik kurgu, planlama ilişkin stratejiler, mekansal planlama ilke kararları, yaşam ortamlarının ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, tarihsel-kültürel değerlerin korunması ve metropol ve uluslar arası bağlanabilirlik düzeyinin artırılması ve ekolojik kaynakların korunmasına yönelik uygulama stratejileri fiziksel sürdürülebilirlik kapsamında değerlendirilmiştir.

Gelecek tasarımı çerçevesi belirlenmesinde,

Öngörü; alan vizyonu (konsept, kimlik), stratejik kurgu; koruma-kullanma dengesi, işlevler ve birbirleriyle etkileşimi, ulaşım, çevredeki donatılar ve mekanlar ile bağlantı, uygulama yaklaşımı; yönetim, işbirliği ve katılım, uygulama sürecidir.

Ortaklaştırılmış ilkeler ve sorunlar başlığı altında ise; Ortak Paydalar, Temalar (Bütünleşiklik, Gar: İstasyon Binası, Liman Alanı, İşlevler, Tarihi Siluet, Ulaşım, Planlama, Yönetmelik Fırsatlar kavramları bir araya getirilmiş ve tartışmaya açılmıştır.

Vizyon ve bileşenlerinin tanımlanmasında ise, koruma-uygulama dengesi üzerinde durulmuş, alana gelebilecek yeni işlevler ve alternatifler üzerinde durulmuştur.

Fiziksel Sürdürülebilirlik kavramı içerisinde yer alan bu yaklaşım ve ifadeler alanın mekansal planlama çalışmalarına öncülük etmekte olup ana kararların verilmesi 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları'nın sürdürülebilir bir şekilde oluşturulabilmesi için dayanak noktaları oluşturmaktadır.

Bu kavramların altında gerçekleştirilen siluet çalışmaları, üç boyutlu modellemeler, danışma kurulu kararları, uzmanların yönlendirmesi ve ilgili rapor, kurum görüşleri, yasal çerçeve, kurumlar arası düzenlenmiş protokoller ve özellikle koruma kurulu kararları tarafından belirlenen fonksiyon seçimleri ve üst ölçekli plan kararları neticesinde İBB Şehir Planlama Müdürlüğü bünyesi altında çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

#### **4.3.1.2 Kullanılan Yöntem ve Analizler**

Sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme, fiziksel açıdan mekanın kurgulanması, yer seçimleri, koruma - kullanma dengesinin sağlanması, kültürel ve endüstriyel mirasın korunması, siluet değerlerinin korunması, tarihi dokunun işlevselliğinin arttırılmasına dayalı olarak korunması, çevreye karşı sorumlu ve yaşam kalitesi üzerinde pozitif etkisi bulunan gayrimenkullerin değerlendirilmesi, tasarımı ve buna bağlı olarak eylemlerin planlanması hakkındadır.

Sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme kavramı, sürdürülebilirlik vizyonuna ve bu vizyona en iyi şekilde nasıl ulaşılabileceğine dayanmaktadır (Lorenz, 2008).

Yapıları ve bölgenin kimliğini koruyarak fonksiyon değişikliğiyle (ticari veya kültürel amaçlı yeni kullanımlar) dönüştürmek veya sadece belli başlı yapıları koruyarak bölgelerin karakterini ve fonksiyonunu değiştirerek dönüştürmek

kavramları Haydarpaşa Liman alanı özelinde koruma amaçlı plan çerçevesinde yöntemler olarak denenmiş ve bu doğrultularda kararlar alınmıştır.

Liman alanlarının ve endüstriyel yapılarının yeniden kullanımı, işlevini yitiren yapıların sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde, dönüşümü ve tekrar kullanımı tarihsellik bilinci içerisinde yapıların varlığını sürdürmesi açısından olumlu bir süreç sayılabilir.

Büyükükleri, konumları ve eski işlevleri nedeniyle veya donanımlarını ve işlev izlerini tamamen kaybetmiş olmaları nedeniyle tüm endüstri miraslarını müze haline getirerek korumak mümkün olmamaktadır; bu durumda fonksiyon değişikliğiyle finansal kaynak sağlanarak yapı ve çevresinin sahip olduğu tarihsellik değerinin korumaya alınması söz konusudur. Yeni fonksiyon seçiminde, sanayi yapılarının içinde bulunduğu kentsel mekan dikkate alınmalı, kentle ilişkisi üzerinde önemle durulmalıdır. Seçilecek yeni fonksiyon, eski fonksiyonun izlerini ve detaylarını kaybetmemeli, vurgulayarak ön plana çıkarılmalıdır.

Sadece belli başlı yapıları koruyarak bölgelerin karakterini ve fonksiyonunu değiştirerek dönüştürmek, tamamen sanayi bölgesi olup işlevini kaybeden alanların, yeni kentsel alanlar olarak kullanılabilmesi amacıyla uygulanan ve üzerinde tartışılan bir yöntemdir. Gereken altyapı çalışmalarının yapılabilmesi, arsa spekülasyonlarının gerçekleştirilebilmesi ve bu çapta bir kentsel dönüşüm çalışmasının hayata geçirilebilmesi için finans çevrelerine, inşaat şirketlerine ve yatırımcılara çekici bir bölge hazırlayabilmek ve tarihsel doku içerisinde gerekli boş arazileri sağlayabilmek için birçok eski binanın yıkılması, bölgede köklü değişiklikler yapılarak yepyeni bir kentsel çevre oluşturulması gerekmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü arasında 30.11.2007 tarihinde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Haydarpaşa gar, liman ve geri sahası Koruma Amaçlı İmar Plan çalışmalarına ilişkin protokol imza altına alınmıştır.

Protokolle ilgili olarak Büyükşehir Belediye Meclisince 18.01.2008 gün ve 296 sayılı kararı alınmış olup, 20.01.2008 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir.

Planlama alanıyla ilgili olarak kurum görüşleri alınmıştır. Öğretim üyeleri ve ilgili kurumlardan uzman kişilerin oluşturduğu Danışman Kurulu oluşturulmuştur.

Planlara altlık teşkil edecek Analitik Etüt Çalışmaları için ihaleye çıkılmış, 24.06.2008 tarihinde söz konusu ihale ilan bülteninde yayınlanmaya başlamış ve ihale tarihi 16.07.2008 olarak belirlenmiştir. 16.07.2008 tarihinde ihale sonuçlanmış ve ihalenin sonuçlandırılmasının ardından 120 gün sürecek Analitik Etüt Çalışmaları süreci başlamıştır.

İlgili Kurum/Kuruluşlar, Üniversiteler, Odalar, Ulusal ve Yerel Basın, Vakıflar, Dernekler ve şahıslarla birlikte Haydarpaşa'nın geleceğini konuşmak ve fikir alışverişinde bulunmak üzere 30-31 Temmuz tarihleri arasında Malta Köşkü'nde Arama Konferansı Toplantısı ve 22 Mayıs 2009 tarihinde İMP binasında STK toplantısı düzenlenmiştir.

03.12.2008 tarihinde Analitik Etütler, Sentez ve raporu tamamlanmıştır.

Planlama alanı, İstanbul ili, Kadıköy ve Üsküdar ilçeleri sınırları içerisinde, Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası sınırlarının tamamından oluşmaktadır. Üst ölçekli yaklaşımlarda “donatı, kültür, turizm ve ticaret” olarak düşünülmüş olan planlama alanına ilişkin çalışmalar; Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin ortak çalışmasıyla 5216 sayılı kanun hükümleri uyarınca yapılmıştır.

Danışma Kurulunun katılımıyla yapılan toplantılarla, plan senaryo çalışmalarına yer verilmiştir. TMMOB şehir Plancıları Odası ise konuya dikkat çekmek için 2010 yılında konusunda uzman kişilerin katılımı ile “Haydarpaşa'yı anlamak ve Planlamak” temalı “Haydarpaşa İçin Sen De Bir Söz Söyle” adlı etkinliği gerçekleştirmiştir.

Analitik Etüd verileri (3 boyutlu kent modelleme verileri dahil), Arama Konferansından elde edilecek veriler ve Danışman Kurulunun katkılarıyla



Belediyenin ilgili Müdürlüğünce Koruma Amaçlı İmar Planları hazırlanmıştır. Hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planları Belediye Meclisinin onayını aldıktan sonra ilgili Koruma Kuruluna gönderilmiştir. Koruma Amaçlı İmar Planları ilgili KTVK Kurulu'na sunulmuş, Koruma Kurulu'nun istekleri doğrultusunda gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Yürürlükteki mevzuat çerçevesinde Koruma Kurulunca da uygun görülen planlar Belediyece onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir.

#### **4.3.1.3 İlke Kararları, Mekansal Planlama ve Koruma Yaklaşımı**

Çalışmanın başında gerçekleştirilen arama konferansında eylem planı ve ilke planları hazırlanırken, temel bir vizyon belirlenerek; kıyı kullanımı, ulaşım bağlantıları, siluet ile merkez ve konut alanları için farklı amaçlar doğrultusunda oluşturulan hedefler ifade edilmiş, ardından bu hedeflere ulaşmayı sağlayacak adımlar tanımlanmıştır.

Öncelikle proje alanının, İstanbul il sınırları ile ifade edilen bir alanı kapsamak üzere, 2009 yılında hazırlanan Çevre Düzeni Planı plan kararlarına göre durumu ortaya konulmaktadır. 1980 yılından itibaren yapılan tüm planlarda proje alanının sınırları içinde bulunduğu Kadıköy ilçesi, merkez niteliği bulunan ve 1. kademe merkez olan alanlar arasında yer almıştır.

Haydarpaşa Limanı'nın farklı bir kullanıma geçecek olması, bugün yük hareketlerinin ağırlıklı olarak yürütüldüğü Ambarlı Limanı'nın ise mevcut olumsuzlukları ve gelişme kısıtları; İstanbul'da, ilave bir liman yeri tespitinin gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca, liman alanıyla birlikte yer alması düşünülen lojistik hizmetlerin sunumu, denetimi ve kontrolü açısından öneri limanın İstanbul İl sınırları içerisinde kalması önem kazanmaktadır (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.577).

Bu açıdan; Salı Pazarı, Haydarpaşa, Haliç kıyıları, Kağıthane ve Alibeyköy'de depolama ve sanayi işlevinden dönüşebilecek alanların; uluslararası nitelikteki festivaller için çok fonksiyonlu, donanımlı bir festival ve kültür alanı olarak düzenlenmesi öngörülmüştür. Daha büyük alan gereksinimi olan açık hava festivalleri için ise kent çeperlerinde alternatif alanlar gerekmektedir. Bu işlev için İstanbul'un doğu ve batı yakasında önerilen fuar ve festival alanlarına ilave olarak

Hazerfen Havaalanı ve Maltepe Bölge Parkı da uygun seçeneklerdir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.652)

Haliç kıyıları, Salıpazarı Limanı, Haydarpaşa Limanı gibi bölgeler merkezi konumları sebebiyle müzeler için ideal yerlerdir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.653)

Kruvaziyer turizmi, İstanbul'un değerlendirmesi gerekli bir diğer turizm çeşidi olup, buna yönelik olarak Plan'da Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; ilave olarak Kartal'da da kruvaziyer liman yapılması önerilmiştir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.653)

Plan'da, mevcut hatlar demiryolu, Büyükşehir Belediyesi'nin güzergahı olarak gösterilmiştir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda raylı sistem şebekesi planlanırken, mevcut hatların yanı sıra aşağıda açıklanan inşaatına başlanmış işletme yetkisinde bulunan hatlar ise raylı toplu taşıma raylı sistem hatlarının da tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacakları kabul edilmiştir. Söz konusu hatlar:

- 1) Yenikapı-Söğütluçeşme Boğaz Tüp Tüneli ile Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Gebze banliyö hatlarının metroya (Marmaray) dönüşümü
- 2) Kadıköy-Kartal Metrosu, (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.669)

Plan'da, şehir içi hatların özellikle raylı sistem hatları ile entegrasyonu sağlanarak toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının artırılması hedeflenmiştir.

Denizyolu yolcu ulaşım hatları ile diğer ulaştırma sistemleri arası entegrasyon sağlandığında, deniz ulaşımını kullanacak günlük toplam yolcu sayısı da artacaktır.

Haydarpaşa Limanı'nın kent içindeki konumunun gereksinim duyulan genişlemeye izin vermemesi, limanla entegre çalışması gereken depolama faaliyetleri ile ilgili lojistik fonksiyonların liman sahası içinde veya yakınında yer

almaması ve limanın normal kapasitesinin üstünde çalışmasından dolayı sıkışıklıklar yaşanmaktadır.

Ayrıca, Haydarpaşa Limanı'nın dönüşüm sürecine konu olması, önümüzdeki dönemde liman fonksiyonlarının kaldırılıp farklı bir kullanıma geçmesinin gündemde bulunması, İstanbul'un liman ihtiyacının aciliyetini pekiştirmektedir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.673)

Yukarıda belirtilen nedenlerle, kentsel ölçekte yük hareketleri yeniden yapılandırılmıştır. Plan'da, Pendik'teki liman mevcut sınırları ile korunmuş, Haydarpaşa Limanı'nın işlevsel dönüşümü öngörülmüş, Ambarlı Limanı genişletilmiş ve Gümüşyaka'da yeni bir liman önerilmiştir.

İstanbul ve çevresine gelen yük gemilerinin öncelikli olarak Ambarlı Limanı'nı, öneri Kuzey Marmara Limanlarını (Tekirdağ, Yeniçiftlik ve Gümüşyaka limanları) ve İzmit Körfezi'ndeki limanları kullanmaları öngörülmektedir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.674)

Kısa vadede liman işlevlerini tamamlaması ve bir dönüşüm sürecine girmesi beklenen Haydarpaşa Limanı'nın konu olacağı mekansal düzenlemenin, İstanbul'un silueti ile uyumlu olması esastır.

Kadıköy'ün Üsküdar ile kuracağı mekansal ve işlevsel birlikteliğin Marmaray Projesi'nin tamamlanması sonrasında önemi artacak olup, Avrupa Yakası'ndaki MİA faaliyetlerinin Anadolu Yakası'na kademeli olarak aktarılmasında da anılan proje belirleyici rol oynayacaktır.

Bu nedenle; Haydarpaşa Liman Sahası'nın konu olacağı mekansal düzenleme, toplu ulaşım sistemlerinin birbiriyle entegre olarak Anadolu Yakası'nda önerilen alt merkezlere kesintisiz aktarım sağlayacak nitelikte olması öngörülmüştür. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.675)

İstanbul'a gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken altyapı ve üstyapının hızla tamamlanması öngörülmektedir.

Bu doğrultuda, Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu (Zeyport) limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi; bunlara ilave olarak Kartal'da kruvaziyer liman oluşturulması planlanmıştır.

Turizm sektöründe hızla gelişen bir diğer eğilim ise yat turizmidir. Bu doğrultuda; İstanbul'daki mevcut yat limanlarının rehabilite edilerek geliştirilmeleri ile İstanbul'un yat turizminden aldığı payın arttırılması sağlanacaktır.

Plan'da mevcut yat limanlarına ilave olarak yeni yat limanı önerileri yapılmıştır. Önerilen yat limanlarının türleri (ana yat limanı, tali yat limanı, yat yanaşma yeri gibi) ilgili kurumlar tarafından belirlenecektir.

Yat limanlarının, denizde ve karada yer alması gereken fonksiyonları barındırması ve belirli büyüklükte olması gerekmektedir. Bu sebeple, yatların genel özellikleri ve yatçılığın özel olarak gereksinim duyduğu hizmetler göz önünde bulundurularak yat limanları özel olarak tasarlanmalıdır. Yat limanları ile ilgili belirtilmesi gerekli bir diğer konu da söz konusu marinalar için Marmara Denizi kıyılarında; dalga ve akıntı değerlendirmelerinin yapılması gerekliliğidir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.677)

Kadıköy ve Üsküdar merkezleri ile Kadıköy-Harem-Haydarpaşa koridorunu kapsayan “ticaret, turizm, kültür ve konut alanında”; bölgenin doğal, kültürel, tarihi kimliği ve mevcut kentsel dokunun niteliği göz önünde bulundurularak ticaret ve hizmet faaliyetleri, turizme yönelik tesisler, kültürel-sanatsal ve rekreatif amaçlı kamusal kullanımlar (tiyatrolar, sinemalar, opera, konferans ve sergi salonları, müzeler, parklar vb.), kültür endüstrileri ve konut kullanımlarının yer alması ile gece-gündüz yaşayan bir merkezin oluşturulması sağlanacaktır. (şekil 29)

**Şekil 16: 1/100.000 ölçekli İstanbul çevre düzeni planı**



Bu merkezde; konut işlevinin tehdit edilmemesi, işlevsel çeşitlilik ilkesine uyulması ve mevcut dokuyla uyumlu olması koşulu ile üst düzey hizmet faaliyetleri de yer alabilir. (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009,s.729)

Metropol bütününde, tarihi - kültürel - mimari mirası vurgulayan, mekansal ve fonksiyonel çekiciliği olan, gece - gündüz nüfus ve kullanım dengesi oluşturulmuş, ekonomik sürdürülebilirliği sağlanmış kentin yeni odak noktası vizyonunun oluşturulması ile başlanan süreçte Çalışma alanı için;

“Dünya, ülke ve metropol bütününde Haydarpaşa Garı ve çevresindeki tüm kültür varlıklarıyla birlikte bir anlatısı olan, kentsel belleği oluşturan öğeleri öne çıkaran, İstanbul’un yaşamsal ve evrensel çekiciliğini arttıran, çevresiyle bütünleşik bir içerik ve tasarım ile yılın her zamanı, gece ve gündüz yaşayan, dinamik, özgün, yaratıcı etkinlikler ile ekonomik sürdürülebilirliğe sahip evrensel bir buluşma mekanı olarak Haydarpaşa” kurgusu ve söylemi ön plana çıkmıştır.

Stratejik Kurgusu ise;

Alanın kendi içinde ve İstanbul bütünü içinde olan silüetinin vazgeçilmezliği

Gar ve çevresinde kalan tescilli yapıların vizyona uygun işlevlendirilmesi

Ekonomik sürdürülebilirliği olan ve alanı canlandıracak fonksiyonların geliştirilmesi

Mekansal çekiciliğe sahip çevresine faydalı alanların oluşturulması

Yeni yapılaşmalarda bir h(max) değeri esas alınması

Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan fonksiyonların getirilmesi

Kamunun yoğun kullanımının sağlandığı alanların oluşturulması

Kadıköy- Harem - Üsküdar bütünlüğünde bir planlama yaklaşımı geliştirilmesi

9) Kadıköy - Harem - Üsküdar arası raylı taşıma sistemi kullanılarak ulaşım bütünlüğünün sağlanması

Mevcut sağlık tesisleri ile bütünleşen bir planlama yaklaşımının geliştirilmesi

Olması muhtemel afet durumlarında gerekli hizmet alanlarına dönüşebilecek fonksiyonel düzenlemelerin oluşturulması

şeklinde oluşturulmuştur.

Planlamaya ilişkin stratejiler beş ana başlık altında değerlendirilmiş olup bunlarla ilgili hedefler, uygulama stratejileri ayrı ayrı belirlenmiştir. Vizyon ve stratejik kurgunun belirlenmesi ardından ilke kararlarının alınması mekansal planlama öncesi alanın tanımlanması sürdürülebilir bir yaklaşımla geliştirilmesi için çok önemlidir.

Planlamaya ilişkin stratejiler;

Yaşam Ortamlarının ve Yaşam Kalitesinin İyileştirilmesi

Tarihsel-Kültürel Değerlerin Korunması

3) Sürdürülebilir ve Dengeli Ekonomik Gelişme

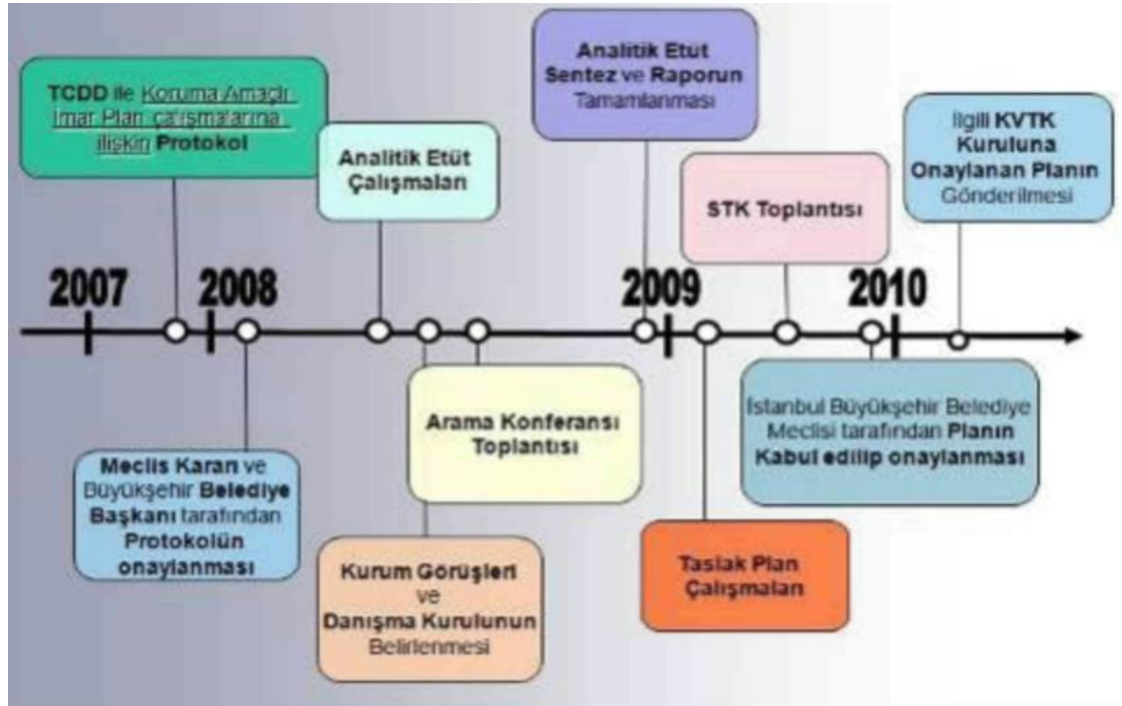
4) Metropol ve Uluslar arası Bağlanabilirlik Düzeyinin Artırılması

5) Ekolojik Kaynakların Korunması

Liman Bölgesi Planlama, Genel Erişim, Kültürel-Tarihi Kalıntılar ve Kültürel Miras, Çevresel Düzenleme ve Ekosistem, Turizm ve Rekreasyon başlıkları altında toplanan Çalışmada plan kararları için mekansal ihtiyaçlar belirlenmiş ve yeni bir arazi kullanım planı oluşturulmuştur.

Proje alanı için günümüze kadar izlenen süreç, aşağıdaki diyagramda aktarılmıştır.(şekil 30)

**Şekil 17: Planlama çalışmaları izlenen süreç**



Süreç boyunca alanına önemli kararlar, çıkarılan yasalar, vb veriler bu bölümde ilkeler, kararlar, arazi kullanımı, plan notları şeklinde açıklanmıştır.

Senaryo çalışmalarının ardından genel prensipleriyle Koruma Amaçlı İmar Planı tekniklerinin ve yaklaşımlarının eşliğinde bir karar süreci başlamıştır.

Bu doğrultu da hazırlanan taslak planlama çalışmasında analizlerden ve senaryo çalışmalarından yararlanılmıştır.

Günümüzde gelinen aşamada; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile TCDD arasında 2007 yılında yapılan İmar Planı Yapımına İlişkin Protokol ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlıklarına başlanan "1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı", İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 18.12.2009 tarihinde kabul edilmiştir.

İlke kararları doğrultusunda strateji ve hedeflerin belirlenmesinden sonra alanla ilgili senaryo çalışmaları yapılmıştır. (şekil 32)

Bu kapsamda beş senaryo çalışmasından danışma kurulu tarafından gerekli yönlendirmelerle ilke kararları 2 farklı senaryo üzerinden devam etmiştir.

Senaryolara altlık oluşturması doğrultusunda imzalanan protokol gereği alanda 3 boyutlu çalışmalara ve siluet çalışmalarına da yer verilmiştir. (şekil 31)

### **Şekil 18: 3 Boyutlu model Çalışma örnekleri**

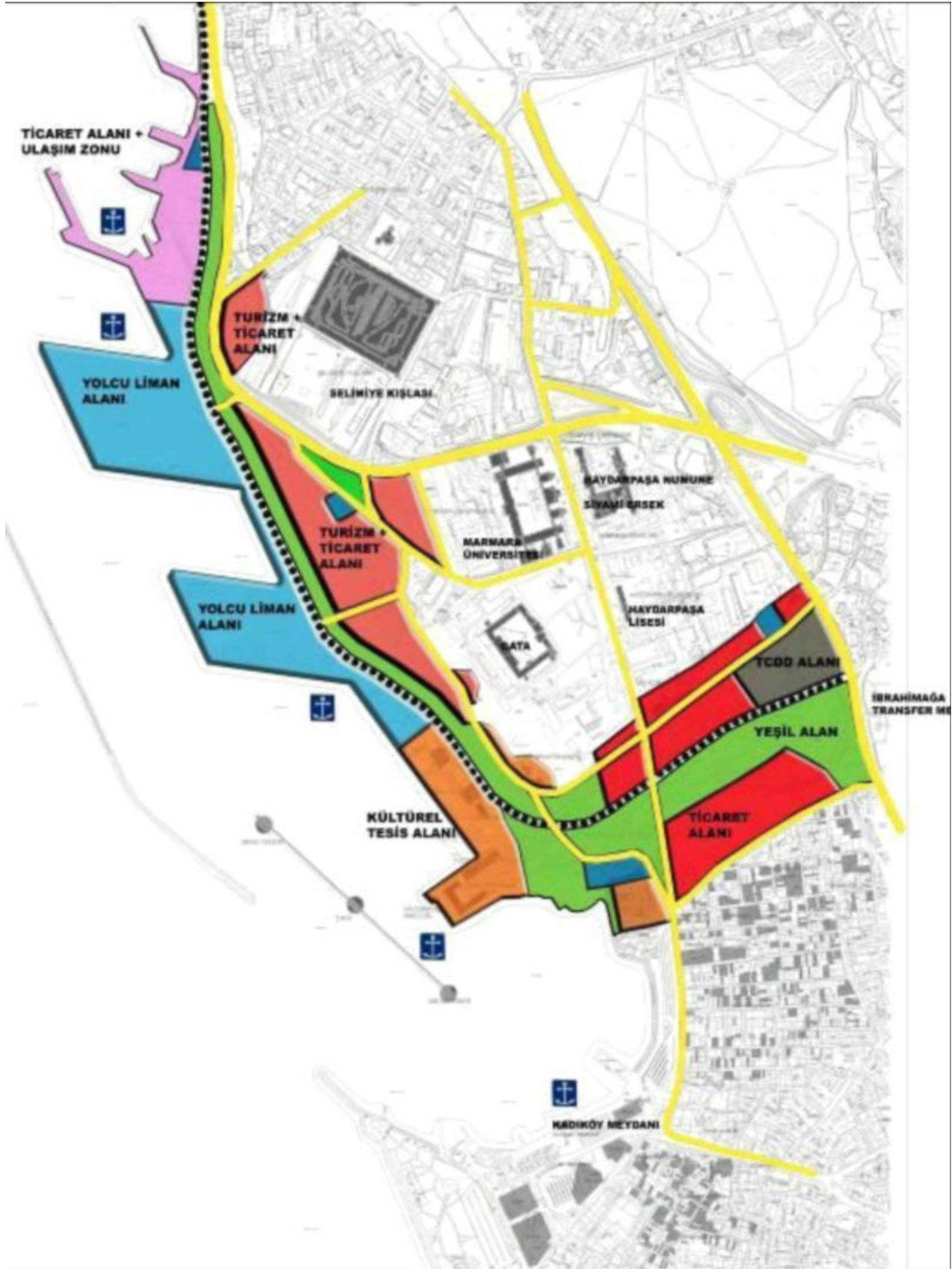


Taslak çalışmasının ardından 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ve Plan Notlarının tartışıldığı danışma kurulunda alan kullanımları ile ilgili birçok esas belirlenmiştir. Tartışmaların genel niteliği Haydarpaşa Gar binasının kullanımı, mevcut raylı sistemin durumu, Haydarpaşa Liman alanının kullanımı, Kurvaziyer



Liman projesi, geri sahadaki yapılaşma koşulları, emsal değerleri ve yükseklikler olmuştur.

Şekil 19: Planlama alanı taslak çalışması



1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ait Plan Notlarının Genel Hükümlerine bakıldığında;

1. 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahası Koruma Nazım İmar Planı, Plan Paftaları, Plan Açıklama Raporu ve Plan Uygulama Hükümleri ile birlikte bir bütündür.

2. Uygulama; Haydarpaşa Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Onama Sınırları içinde kalan sit alanları için ilgili KTVK.Bölge Kurulu görüşü ve onayı alınmadan hiçbir uygulama yapılamaz. Bu alanlarda, tescilli ve tescile önerilecek korunması gerekli olan yapıların restorasyonu ve/veya restitüsyon projeleri koruma kurulunca onaylanmadan uygulaması yapılamaz.

3. Onanma; Haydarpaşa Garı, Limanı ve Geri Sahasında; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı onanmadan uygulama yapılamaz.

4. Yönetmelikler; Plan notlarında açıklanmayan hususlarda; İstanbul İmar Yönetmeliği şartları geçerlidir.

5. Tescilli Yapılar, Tescilli Anıt Eserler, Anıt Ağaçlar ve Doğal Anıtlar; Plan onama sınırları içinde ilgili KTVK Bölge Kurulu kararları ile tescil olunan, tescilli anıt yapılar, tescilli anıt ağaçlar ve diğer tescilli yapılar korunacaktır. Alan içerisindeki tescilli anıt ağaçlara yapı yaklaşma sınırı, hazırlanacak olan ağaç revizyon planı ile belirlenecektir. Planda ölçek nedeni ile gösterilemeyen tescilli eserlere getirilecek işlevler 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında kesinleştirilecektir.

Eski Eser Tespiti; Planlama sürecinde Haydarpaşa Planlama Alanı içerisinde, tarihi ve kültürel değeri olan eski eserlerin tespiti halinde bu eserler gerekli belgeleme çalışmaları yapılarak, bu plan eki Sit Alanları Analizi paftasına eklenecek, eserin ve parselinin kullanımı hakkında ilgili KTVK Kurulu'na alınacak karar doğrultusunda uygulama yapılacaktır.

Siluet; Haydarpaşa Planlama alanı ve çevresindeki tüm yapılaşmalarda alanın İstanbul silueti bakımından önemli bir konumda bulunduğu gerçeği göz önünde bulundurularak ve doğal çevre, anıt eser ve görsel etki alanları vb. özellikler göz

önünde bulunularak irtifalar belirlenecektir. Alanda yapılacak yeni yapılar Selimiye Kışlası ve Marmara Üniversitesi gibi önemli anıtların silüetini örtmeyecek konumda ve yükseklikte olacaktır.

8. Kontur-Gabari-Cephe; Haydarpaşa Bölgesi ve Çevresi'nin Silüetini – Kıyı dokusunu zedeleyecek büyük kitlesel yapılar yerine alanın kimliğine uygun, kontur – gabari ve cephe özellikleri ile bölge karakteristiğini bozmayacak yapılar yapılacaktır.

9. Kentsel Tasarım Projeleri; Haydarpaşa Planlama Alanında yapılması öngörülen kentsel tasarım projelerinde;

a) Tarihsel – Kültürel - Fiziksel ve Doğal Karakterine uygun, kıyı kimliğinin sürekliliğini esas alan, bölge özelliklerini yansıtarak, koruyacak ve canlandıracak kriterleri belirleyen ve silüet etkisi göz önünde bulundurularak hazırlanacaktır.

Önerilen fonksiyon alanlarında; sokak – ada – yapı ölçeğinde detaylı, ölçü alınabilecek nitelikte silüetler çıkarılarak yapılacaktır.

Kentsel Tasarım Projesi ölçeğinde; Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları ve durak yerleri, yaya yolları, ticari birimleri ve kent meydanı ile bütünleşecek bir odak noktası olarak düzenlenecek, yatay düzlemde yaya sirkülasyonunun devamlılığını sağlayıcı her türlü önlemler alınacaktır.

d) Alanda belirlenecek meydanlar yayalaştırılarak; meydan ve çevresinde peyzaj düzenlemeleri, yaya yolları, bisiklet yolları ve ulaşım sistemleri entegre edilecektir.

e) 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları ve plan hükümlerinde belirtilen esaslara uygun olarak hazırlanacak ve etaplar halinde düzenlenerek yapılacaktır.

10. Afet Durumları; Planda genel olarak belirlenen Afet Durumlarında Kullanılacak Heliport Alanları dışında; merkezi özellik gösteren, yakın çevresinde sağlık, itfaiye, iletişim–haberleşme vb. tesislerin bulunduğu ve ulaşım alanları

yakınındaki açık alan, meydan, yeşil alanların uygun noktalarında, kamu binalarının bahçe ve çatılarında, İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, ilgili KTVK Kurulu olumlu görüşü alınarak, Heliport Yönetmeliğine uyulmak koşulu ile yükseltilmiş platform ve yapılaşma yapılmaksızın kamuya ait “Helikopter İniş-Kalkış Pistleri” (Heliport Alanı) düzenlenebilir.

11. Jeolojik - Jeoteknik Etütler; Planlama alanında yeni yapılacak yapılarda, parsel ölçeğinde yapılacak Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporlarında gerekli görülen önlemler alınarak Deprem Yönetmeliği şartlarına göre uygulama yapılacaktır. Zemin Jeolojik- Jeoteknik Etüt Raporları İstanbul İmar Yönetmeliği'nin 6.14. maddesinde belirlenen esaslara uygun hazırlanacaktır. Plan ve plan notlarında belirtilen irtifa ve yoğunluklar Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporları doğrultusunda gerekiyorsa düşürülecektir. Tüm yapılarda ayrıntılı zemin etüdü yapılmadan yapı ruhsatı verilmez.

12. Taşıt Yolları; Planlama alanı içerisinde belirlenen Taşıt yolları genel ulaşım sistemini ve ortalama yol genişliklerini tanımlamakta, genel ulaşım şemasını göstermektedir. Ayrıntılı ulaşım etütleri doğrultusunda yol genişlikleri ve imar istikametleri 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında belirlenecektir. Planda belirtilen yol genişliğinden farklı olarak kentsel tasarım projesine göre kısmi daralma ve genişlemeler yapılabilir.

13. Raylı Sistemler; Planda Üsküdar – Kadıköy ilçeleri arasındaki ulaşım sürekliliğini sağlaması amacıyla önerilen raylı sisteme ait güzergah, istasyon noktaları şematiktir, ilgili proje çalışmaları sonrasında 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planlarında kesinleştirilecektir.

Ulaşım Entegrasyonu; İlgili Kurumların koordinasyonunda; Marmaray Tüp Geçiş ve Tüp Tünel Geçiş Hatlarının, Haydarpaşa Planlama alanında yer alan ve önerilen Yolcu Limanı, Cadde Tramvayı ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonu sağlanacaktır.

Yaya Yolları; Planlama Alanında; Harem – Kadıköy aksını birleştirecek Cadde Tramvayı'nın ana yaya aksı ile desteklenmesi şartı ile sahil boyunca gezinti aksları, meydanlar oluşturulacak ve yaya bütünlüğü sağlanacaktır.

Dolgu Alanları; Haydarpaşa Planlama Alanı içerisinde; mevcut dolgu alanı ve liman fonksiyonuna ait kullanımlar dışında, dolgu ve moloz ile denizin doldurularak yeni alan kazanımına izin verilemez.

Akaryakıt İstasyonları; Planlama alanında akaryakıt istasyonu olarak alanlarda ilgili mevzuat hükümleri ile birlikte minimum cephe şartı 50 metre olacaktır.

Planlama Alt Bölgeleri- Zonlar; Haydarpaşa Planlama Alanında, bütüncül bir vizyon çerçevesinde; arazi kullanım türleri, işlevler, yapılaşma şartları gibi farklı karakter ve özellikler gösteren bölgelerde planlama alt bölgeleri oluşturulmuştur.

19. Yapılaşma Koşulları; Haydarpaşa Planlama Alanında, belirlenen fonksiyon alanlarındaki yapılaşma koşulları; 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Planlarında kesinleştirilecek net imar parselleri üzerinden inşaat emsali hesabı yapılarak belirlenecektir. Bu alanlarda maksimum irtifa; bölgenin tarihi, mimari kimliğine ve doğal yapısına uygun olarak hazırlanan avan proje aşamasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce belirlenecektir.

20. Haydarpaşa ve Çevresi Etkilenme Bölgesi: Haydarpaşa Liman ve Gar Alanının çevresinde yer alan etkilenme bölgesi önemli kamu kurumları (Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi, GATA, Lise Alanları, İsfalt, Zabıta Müdürlükleri vb.) ile çevrelenmiştir.

Etkilenme Bölgesinin, Haydarpaşa Planlama Alanına ilişkin plan kararları ile yeni bir vizyon ile gelişeceği öngörülmektedir. Etkilenme Bölgesinde yer alan Marmara Üniversitesi, Numune Hastanesi, Siyami Ersek Hastanesi ve GATA gibi önemli yapılarının çevre binalarla bütünleşerek; araştırma, geliştirme ve uygulama birimleri ile bir "Tıp Kompleksi" olarak yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.

1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ait Plan Notlarının Özel Hükümlerine bakıldığında;

#### A- Liman Bölgesi

Desantralizasyon; Haydarpaşa Planlama Alanının; tarihsel ve kültürel kimliğinin korunması ve mevcut yapılanmanın güncel ihtiyaçlara paralel olarak yeniden

düzenlenmesi kapsamında, TCDD mülkiyetindeki Konteynır Limanı kent merkezinden desantralize edilmiştir ve Haydarpaşa kıyı alanı Yolcu Limanı olarak yeniden düzenlenmiştir.

Kruvaziyer Liman; Haydarpaşa Planlama Alanı'nın kuzeyinde bulunan 1. molde yer alması şartı ile altyapı ve üstyapı nitelikleri Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 8. ve 9. maddeleri uyarınca, Bakanlıkça; Ulaştırma Bakanlığı, Müsteşarlık ve sektör kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenecektir.

Kruvaziyer Gemi Liman Alanında, terminal binası, yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı birimleri yapılacaktır.

Kruvaziyer Gemi Liman Alanında; gümrüklü alanların dışında kalan bölgelerin, kentsel tasarım projeleri ile kamusal kullanıma açılmasına yönelik yeşil alanlar ve yaya aksları düzenlenecektir.

3. Yat Limanı; Haydarpaşa Liman Alanının güneyinde yer alan 2. molde yapılması öngörülen Yat Limanı Alanı, Tali Yat Limanı olarak planlanacaktır. Bu kapsamda Tali Yat Limanlarında yer alacak yapılar; Yat Liman Yönetmeliğinin 11. Maddesinde belirtilen özellikleri içerecektir.

Yat Liman Alanında yer alacak yapılar; altyapı ve üstyapı nitelikleri itibari ile Yat Limanları Yönetmeliğinin 6., 7. ve 8. maddelerine bağlı kalınarak yapılacaktır.

Yat Limanı ve yakın çevresinde; Limana hizmet verecek tesislerin yanı sıra, turizme yönelik turistik ticaret, kültür – sanat faaliyet alanları, spor tesisleri ve yeme-içme kullanımlarının yer alması ve alanın kentsel tasarım projeleri ile planlanması öngörülmüştür.

Yat limanı ve çevresi bütünüyle ele alınıp, yat kapasitesi, ulaşım bağlantıları ve servis gereksinimi açısından değerlendirilerek, kentlinin denize ulaşımı engellenmeyecek ve kamusal açık alan kullanımının sağlanmasını amaçlayan ayrıntılı kentsel tasarım projeleri ile düzenlenecektir.

4. Aktivite Alanları; Haydarpaşa Liman Bölgesinde, kruvaziyer ve yat limanı iskele alanları ile yaya aksları ve kimliğe uygun yapılaşmalarla bütünleşecek ve kamusal kullanıma yönelik olarak düzenlenecek açık ve yeşil alanlar oluşturulacaktır. Özellikle alanın güneyinde kalan 2. molde kültür ve sanat faaliyetlerine yönelik düzenlemeler yer alacak, alanda festivaller, şenlikler düzenlenecek, uluslar arası sanat ve bilim organizasyonlarına hizmet edecektir.

5. Afet Müdahale Merkezi; Planlama Alanında, Afet Durumlarında kullanılmak üzere Liman Bölgesinde ulaşım sistemlerine ve sağlık alanlarına yakınlığı göz önünde bulundurularak, ulaşım, toplanma ve depolama gibi çeşitli hizmetlere uygun geniş açık alanlar dışında en az 2000 m<sup>2</sup>'lik bir Afet Hazırlıkları Koordinasyon Merkez Binası ve Heliport alanı düzenlenecektir.

6. Siluetin Korunması; Haydarpaşa Planlama Alanında yer alan Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi ve GATA gibi anıt eserler denizden algılanan tarihi ve kültürel siluetin korunmasında vurgulanacak önemli yapılar olarak ele alınacaktır. Bölgede yapılacak yeni yapılaşmalar; anıt eserlerin görünümünü olumsuz yönde etkilemeyecek bir biçimde ve planlama alanında ayrıntılı siluet etütlerine bağlı kalınarak yapılacaktır.

7. Öneri şehir Hatları Vapur İskelesi; İhtiyaç duyulması halinde; Liman alanı içinde, geliştirilecek aktivite alanlarına erişimi kuvvetlendirmeye yönelik olarak şehir hatları vapur iskelesi önerilebilir.

#### B- Harem Bölgesi

Desantralizasyon; şehirler arası yolcu otobüslerinin bulunduğu Harem Otogar alanının planlama alanı dışına taşınması sağlanacaktır.

Deniz Ulaşım Aksları; Haydarpaşa Planlama Alanında deniz ulaşımının payının artırılması amacıyla arabalı vapur iskelesinin yanı sıra yeni şehir hatları vapur iskelesi kurulacaktır. İskele alanlarında kentsel tasarım projeleri ile uygulama yapılacaktır.



3. Cadde Tramvayı İstasyon Alanı; Harem Bölgesi, Üsküdar – Kadıköy güzergâhında yer alacak Cadde Tramvayının bir istasyon alanı olarak düzenlenecektir.

Kentsel Tasarım Projeleri; Yüzeysel Toplu Taşıma Aksları ve durak yerleri, yaya yolları, ticari birimleri ve kent meydanı ile bütünleşecek bir odak noktası olarak kentsel tasarım projesi ölçeğinde düzenlenecek, yatay düzlemde yaya sirkülasyonunun devamlılığını sağlayıcı her türlü önlemler alınacaktır.

Ulaşım Entegrasyon Alanı; Harem bölgesi, Deniz Yolları İskele Alanları, Üsküdar – Kadıköy Cadde Tramvayı istasyon alanı ve karayolu bağlantıları ile önemli bir ulaşım entegrasyon alanı olacaktır.

Fonksiyon Alanları; Harem bölgesindeki ticaret alanlarında yeme-içme mekanları, kafeler, restoranlar, ayrıca alan içinde, sahil boyunca devam eden yeşil bandla birleşen ve denizle bütünleşen rekreasyon alanları, meydanlar, toplanma ve dağılma mekanları düzenlenecektir.

7. Kültür Merkezi; Harem Bölgesinde; önemli ulaşım bağlantıları ile odak noktalarına yakınlığı nedeniyle kentsel simge olabilecek nitelikte bir kültür merkezi yer alacaktır.

#### C- Turizm Gelişim Bölgesi

1. Alanın İçeriği; Planlama alanında, Liman Geri Sahası olarak tanımlanan Turizm Bölgesi karma kullanımlara konu olacaktır. Bu işlevler İstanbul'un dünya ölçeğinde diğer metropollerle rekabet edebilir düzeye erişmesine hizmet edecek ofis, ticaret, turizm alanlarını içerecektir.

2. Fonksiyonel Çeşitlilik; Turizm Bölgesi; ticaret, hizmet ve turizm konaklama alanlarıdır. Bu alanlarda; ticari hizmet veren yapılar, bürolar, lokanta, çarşı, banka, v.b. yapılabilir. Konaklama alanlarında; eğlenme, dinlenme ve kısa süreli tatil ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik konaklama ve pansiyon alanları, turizm acentesi, kitapevi gibi hizmet birimleri ve rekreasyon alanları yer alabilir. Bu alanlarda prestij amaçlı olarak ticaret + rezidans kullanımı yer alabilir.

Konaklama Tesisleri Alanları; Haydarpaşa Yolcu Limanının geri sahasında yer alan Konaklama Tesis Alanları, Haydarpaşa yolcu limanından kruvaziyer turizmi ile gelen ziyaretçilerin, bölgede yer alan sağlık tesislerinin ve eğitim birimlerinin oluşturduğu turizm potansiyeli göz önünde tutularak planlanmıştır.

Yapılaşma Koşulları; Haydarpaşa Limanı Geri sahası, Turizm ve Ticaret Alanında, yapılaşma koşullarındaki ana ilke; Haydarpaşa kıyı alanları ile bütünleşecek, kentsel kimliği ile uyumlu ve siluetin korunmasını sağlayan tasarımların oluşturulmasıdır.

Alandaki kullanım türleri; turizm ve ticaret olmak üzere;

Turizm, yüzde 80 ve Ticaret yüzde 20 oranında yapılaşacak şekilde belirlenmiştir.

#### D- TCDD Gar – Çevresi ve Geri Sahası Bölgesi

1. Siluet; Planlama alanında yapılaşma şartları; yakın çevresindeki, geleneksel mimari ve kentsel doku göz önünde bulundurularak Haydarpaşa mevcut siluetini olumsuz etkilemeyecek ölçüde, çevre yapılanma-irtifa değerlerini aşmayacak şekilde belirlenecektir.

2. Tescilli Yapılar; Alanda yer alan tescilli eser yapılar; (TMO Silo Binaları, Elektrik Santrali, TCDD Gar Binası, Muhacir Misafirhanesi, Eski Karakol Binası, Behiç Bey Lojmanları, Cezaevi Binası, Poliklinik Binası vb. gibi ) içinde yer aldığı bölgenin ihtiyacı doğrultusunda kamuya açık yeni işlevler verilebilecektir.

Tescilli ya da anıt eser yapılara getirilecek işlevler, 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında kesinleştirilecektir.

Kültürel Tesisler; Kültürel Tesis alanlarında; kültür merkezleri, halk eğitim merkezleri, mesleki-sosyal-kültürel eğitim merkezleri, kültür evleri, kütüphane, araştırma merkezleri, müze, tiyatro-sergi-konser-konferans, kongre salonları vb. gibi kültürel yapılar yapılabilir. Bu alanlarda yapılanma koşulları sit alanlarındaki ile aynı olarak belirlenecektir.

Hızlı Tren Projesi; Planlama alanındaki ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi sürecinde banliyö istasyonu olarak sürdürdüğü işlevinin yerine, İstanbul – Ankara Hızlı Tren Projesi kapsamında istasyon alanı olarak hizmet verecektir.

Haydarpaşa Gar Binası; Sahip olduğu tarihi, kültürel ve sosyal altyapısı ile kültürel özellikleri ile ön plana çıkacak (konser, kongre, sergi ve müze vb.) kültür merkezi ve konaklama tesisi olarak hizmet edecektir.

Ticaret Alanları; Bölgede yer alan ticaret alanlarında hizmet sektörüne hitap edecek ofis binaları ile bütünleşen, alanın gece de canlılığını sağlayacak olan ve kıyı alanları ile bütünleşecek lokanta, kafeterya, çayhane gibi yeme içme birimlerine yönelik hizmet birimleri ve günü birlik turizm tesisleri düzenlenecektir.

TCDD Yönetim Alanı; Haydarpaşa Gar Binası içerisinde yer alan yönetim birimleri, Gar Geri Sahasında TCDD Yönetim Alanı olarak ayrılan bölgede yapılacak TCDD Gar Binasına taşınacaktır.

8. Yeraltı Otoparkı; Bölgede yer alacak yeraltı otoparkı; İstanbul İmar Yönetmeliği ve Otopark Yönetmeliği şartlarına uygun olacak şekilde; İlgili Koruma Kurulu kararı alınmak koşulu ile topoğrafyaya uyularak, görsel etkiyi bozmayacak ve üzerindeki doku korunarak yapılacaktır.

Planlama alanının doğusunda kalan park ve dinlenme alanının zemin altında, İbrahimağa Aktarma Merkezi ile alandaki aktivitelerin entegrasyonunun sağlanması amacıyla yeraltı otopark alanları düzenlenebilir.

9. Yer Altı - Yerüstü Çarşıları - Geçişleri; TCDD Hizmet Alanında, planlama alanının kuzeyi ve güneyi arasındaki fonksiyon alanlarının entegrasyonu ve yaya ulaşımının sağlanması amacıyla zemin altında ticaret faaliyetlerinin yapılabileceği yer altı çarşıları düzenlenebilir.

Ayrıca TCDD Hizmet Alanında planlama alanının kuzeyi ve güneyi arasındaki yaya sirkülasyonunun sağlanması amacıyla hemzemin yaya geçişleri düzenlenecektir.

## E- Rekreasyon Alanları, Meydan ve Yaya Aksları

1. Rekreasyon ve Park Alanları, kamusal kullanıma yönelik olarak düzenlenecek açık alanlardır. Park ve Rekreasyon Alanları; parklar, gezi ve dinlenme alanları, seyir terasları, manzara parkları, açık ve kapalı sergi alanları, hobi bahçeleri, akvaryum vb. gibi etkinlikleri içeren rekreasyon alanları olarak düzenlenecektir.

2. Çevre ile Bütünleşme; Planlama alanında yer alacak parklar ve rekreasyon alanları, kruvaziyer ve yat limanı iskele alanları ile yaya aksları ve alanın kimliğine uygun yapılaşmalarla bütünleşecek ve bunların çevresinde geliştirilecektir.

3. Aktivite Sürekliliği; Rekreasyon ve yeşil bant alanı boyunca yaya sirkülasyonunu ve aktivite sürekliliğini sağlayacak, geçici ve takılıp sökülebilen hafif malzemedен, bodrumsuz, büfe, kafeterya, geleneksel el sanatlarına yönelik satış birimleri vb. gibi günübirlik turizmi destekleyen tesisler yapılabilir.

4. Yaya Aksları; Planda getirilen ulaşım sistemi dışında 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında, belirtilen yaya aksları alanları kısmen servis yolları olarak düzenlenebilir.

5. Bisiklet Yolları; Haydarpaşa Yolcu Limanı Bölgesinde; kamusal kullanıma açık alanlarda oluşturulacak aktivite alanları ile entegre olacak şekilde bisiklet yolları düzenlenecektir.

Yeşil Band; Planlama Alanı içerisinde yer alacak yeşil band alanı, Harem Meydanı, Haydarpaşa Gar Binası ve İbrahimağa Transfer Bölgesi gibi belli odak noktalarında verilen fonksiyonlara göre yer yer genişleyip, daralacak ve ana merkezleri birbirine bağlayacak nitelikte olacaktır.

Odak Noktaları – Meydanlar; Planlama alanı içinde rekreasyon alanlarının tasarımına yön verecek odak noktaları; raylı sistem güzergahının, yaya aksının, meydanların ve anıt eserlerin ayrıntılı etüdler ile tanımladığı, toplanma ve dağılma mekanları olacak, 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında kentsel tasarım çalışmaları buna yönelik yapılacaktır.

Genel ve özel hükümlerle belirlenen ilke kararları Planlama çalışmasının bir bütünü olan Plan notlarını oluşturmaktadır. Danışma kurulu tarafından ve ilgili kamu kuruluşları tarafından kurum ve kişi görüşleri doğrultusunda şekillenen Plan kararları ve Plan Notları çalışmaları projenin genel yaklaşımını vurgulamaktadır.

İlgili kamu kurumlarının ve danışman hocaların alan hakkında görüşleri de ayrıca Çalışmada yer almıştır.

Planlama çalışmaları kapsamında Çeşitli konularda teknik, akademik ve hukuki anlamda katkı sağlayan kamu ve özel kurumlarla, sivil toplum kuruluşlarının görüşleri istenmiştir.

İmar plan yapım sürecine baktığımızda plan yapılacak alan ve sınırları belirlendikten sonra, söz konusu alan ile ilgili resmi kurum görüşleri talep edilir. Daha sonra arazide yapılacak olan çalışmanın programı ve altyapısı hazırlanır. Yapılan yazışmalar ve kurum görüşleri, imar plan süreci ve mevzuat yönünden bir gereksinim arz etmektedir. Doğru ve sürdürülebilir bir planlama yaklaşımı için mutlaka bu görüşlerin plan ilkelerine de yansması esastır. Ancak Haydarpaşa Koruma Amaçlı İmar Planı yapım sürecinde yazışma yapılan tüm kurumlar görüş bildirmemiştir.

#### **4.3.1.4 Planlama Çalışmasının Fiziksel Sürdürülebilirlik Açısından Değerlendirmesi**

Sürdürülebilirlik kavramının ve ilkelerinin dünyada hızlı bir şekilde yayılmasının ve destek bulmasının neticesinde bu kavram, ilkeleri ile beraber her alanda yer edinmeye başlamıştır.

Kentsel gelişim ve dönüşüm anlamında şehircilik ilkelerinin uygulanmasında ise sürdürülebilir planlama ve sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme tanımı ortaya çıkmış ve günümüzde en yaygın biçimde kullanılan alan ise yine aynı şekilde kentsel dönüşüm alanları olmuştur. Bu alanların günümüzde örneklem alanı kabul edilip mevcut deneyimlerin ve pratiklerin sürdürülebilirlik kavramı ilişkisinde irdelenmesi gerekmektedir.

Sürdürülebilirlik ilkelerinin en geniş uygulama alanı olan bu bölgelerin başında kentsel kıyı dönüşüm alanları yer almaktadır.

Yeniden geliştirme ve fonksiyon dönüşümlerinden fiziksel yıpranmaya ve mevcut tarihi dokuya saygı gösterilmesi gerektiğinden fiziksel sürdürülebilirlik ilkeleri bu alandaki planlama çalışmalarında büyük önem kazanmaktadır.

Haydarpaşa Liman alanı dönüşüm örneğinde ve Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlık aşamasında tartışma konusu edilen ilkesel kararların verilmesi, mekansal ve stratejik kurguların hazırlanması, eylem planlarının oluşturulması süreçlerinde danışma kurulunun üzerinde durduğu nokta ağırlıklı olarak fiziksel sürdürülebilirlik çalışmaları olmuştur. Günümüzde daha yeni ortaya çıkan anlayış, kentsel dönüşümde sürdürülebilir gelişmenin başarısına katkıda bulunmaktadır (Roberts ve Sykes, 2000).

Bu bağlamda, kent kavramın etki altına aldığı çevre ve üzerinde yaşayan bireylerle birlikte bir doku olarak düşünmek ve herhangi bir dönüşüm sürecinde mevcut dokuyu zedelemeyen, gelecek nesillere yüksek kalite standartlarında bir yaşam ve sürdürülebilir kentler sunmak çok önemlidir.

Kadıköy – Harem – Üsküdar üçgeni bütününde bir planlama yaklaşımı getirmeyi amaçlayan proje de bütünsel bir yaklaşım geliştirilmek öncelikli hedefler arasındadır. Yalnız kıyı alanına ilişkin birden çok otoritenin plan yapma yetkisi ve mevcut mevzuatın birçok konuda yetersiz olması bu bütünlüğü olumsuz etkilemektedir.

Proje için uygun örgütlenme biçimi kapsamında Danışma Kurulu'nun oluşturulması en önemli katkılardandır. Ancak plan onama sürecinde 2 kurulun birlikte Çalışma olanakları değerlendirilmemiştir. TCDD'nin plan yapım aşamalarında İBB ile beraber hareket etmesi karar verme süreçlerinde projeye hız kazandırmıştır. Plan analiz çalışmalarında 3 boyutlu modellemelere yer verilmesi fiziksel sürdürülebilirlik ilkelerinin belirlenmesi etkin bir rol oynamasına rağmen siluet etkileşim alanlarının ve yükseklik belirleme çalışmalarının daha yüzeysel yapılması projenin bu konuda daha da derinleşmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Tasarım fikirlerinin zenginleştirilmesi noktasında ise farklı senaryoları yer verilmesi kentsel tasarım projelerine altlık oluşturması açısından önemlidir. Ancak tasarım kalitesi yüksek bir projelendirme için mutlaka devamında bir kentsel tasarım projesi düşünölmelidir.

Sürecin işin başında net bir şekilde ortaya konması gerekiyken planlama çalışmaları içinde 1/1000 Plan'ın ne zaman ve kim tarafından yapılacağı, 1/5000 Plan'ın hangi konulara somut kararlar getireceğı ve devamında bir kentsel tasarım yarışması yapıp yapılmayacağı net olarak ifade edilememektedir.

İstanbul silüetinin ve kimliğinin korunması kavramı, çalışmaların başından beri öncelikli hedeflerden biri olmasına karşın kimi kararlarda bu konunun çokta iyi tanımlanmadığı gerçeğini vurgulamaktadır. Planlama çalışmaları sonunda bile bellek ve kimlik koruma, tarihi ve kültürel kimlik, nostalji objesi olan bir Haydarpaşa, arka plandaki kamusal silüetin korunması, endüstriyel mirasın parçası, siloların korunması/korunmaması, proje etkilenme alanındaki eğitim alanları iyileştirilerek korunması konuları tam olarak netlik kazanmış değildir.

Yapı yoğunluğunun kontrol edilmesi konusu, alandaki yeni yapılaşmada emsal değerlerinin alanın tarihi yapısına ve kimliğine esas olarak düzenlenmesi gerekliliğı ve alanın bir kısmının açık alan olarak kullanılmasını öngörmektedir. Büyük açık kamusal alanların çoğunlukta olma fikri, çevredeki tarihi yapının odak noktası olma özelliğini kaybetmemesinden kaynaklı çözümlerdir. Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan tasarımın geliştirilmesi sürdürülebilir fiziksel yaklaşımlardan biridir.

Turizm işlevinin alternatifleriyle beraber geliştirilmesi, kıyı kullanıcılarına hitap eden günübirlik tesislerin ve yeme içme mekanlarının liman bölgesinde sınırlı olmasından dolayı üzerinde durulması gereken konulardandır. Orta ölçekli bir kongre merkezinin liman bölgesinde farklı alternatifler olarak geliştirilebilir. Açık alan (rekreasyon) ağırlıklı geliştirilecek liman geri sahası kullanımı açık hava konser ve toplantı mekanı oluşturulmasına da olanak sağlayacaktır.

Şehir içerisinde kalmış liman alanları dönüşümünde sürdürülebilir gayrimenkul geliştirme kavramı önem kazanmaktadır. şehir içinde, belki de merkezi iş alanına

komşu olarak değişmesi gereken fonksiyonlarıyla kullanılan bu alanların optimum şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun nedenleri, şehir merkezi içerisinde kalmış olan bu alanların şehir içerisinde arsa arzı sıkıntısı yaşanmasından dolayı zamanla arazi değerlerinin artıyor olması, yaşam koşullarının giderek kötüleşiyor olması, çevre tahribatının giderek artıyor olması ve mevcut bir altyapıya sahip olan şehir omurgasını bu alanların dönüşümü sırasında zarar görmemesi sağlanarak ele alınmasıdır. Bu bölgelerin dönüşümü sırasında fiziksel sürdürülebilirlik ilkeleri ışığında farklı meslek disiplinlerini bünyesinde bulunduran kamu ve özel sektör, yerel halk, çeşitli kurum ve kuruluşlar (üniversiteler, dernekler vb.) birlikte hareket etmelidir.

### **4.3.2 Sosyal sürdürülebilirlik**

Kentsel dönüşüm projelerinin başarılı olabilmesinin yolu; Çalışma alanının sosyal yapısının iyi analiz edilmesi ve bu analizlerin sonunda halkın projeye katılım yollarının açılmasından geçmektedir.

#### **4.3.2.1 Yönlendirici Kavramlar**

“Haydarpaşa Kıyı Alanı ve Konut Etkileşim Bölgesi Sosyal Yapının Analizleri” çalışmasındaki amaç, kentsel dönüşüm çalışmaları açısından önem taşıyan; demografi, konut, Çalışma yapısı, mülkiyet ilişkileri, göç ve eğitim durumu verileri ile toplumun beğeni ve eğilimleri, kentin fiziksel yapısı ve kamu hizmetlerinin kullanım özellikleri, ulaşım ilişkileri, bölgesel tesislerin kullanımları, güvenlik gibi konulardan, sosyo-kültürel alanlar, kamu-özel kullanım dengesi, kentsel yayılma sürecine kadar yaşam kalitesinin çeşitli bileşenlerine ilişkin, halkın tepkileri ve davranış özellikleri ölçülmektedir.

#### **4.3.2.2 Kullanılan Yöntem ve Analizler**

Haydarpaşa bölgesi Sosyal Yapı Analizlerini içeren rapor ve çeşitli verilerden elde edilen kaynaklarla detaylandırılıp düzenlenen sosyal sürdürülebilirlik yaklaşımı yurtdışı kentsel dönüşüm örneklerinde kamusal alanların yeniden düzenlenmesi, sosyal ve kültürel dokuya katkısı, tarihsel değerlerin korunması ve geliştirilmesi açısından yeniden yorumlanmıştır.



Anket verilerinin alınması sonrasında bunların planlama bazında düzenlenmesi sağlanmıştır. Sayısal ortamda paftaların üretilmesi için gerekli altlıklar oluşturulmuş ve verilerin hem sayısal ortamda, hem de rapor bazında girişleri yapılmıştır.

Konut, yoğunluk, Çalışma durumu, İstanbul'da yaşama süresi, toplu taşıma ve ulaşım, konut çevresi, komşuluk, katılım ve güvenlik, istihdam ve ev-işyeri ilişkisi, rekreasyon ve boş zaman değerlendirme eğitim ve çevre koruma konularında sayısallaştırılan verilerden tematik haritalar oluşturulmuştur. Haritası oluşturulan verilerin dışında tablolar ve grafikleri ile yaşam kalitesinin karşılaştırılmalı analizleri yapılmıştır.

Newman (2007) sürdürülebilirlik kavramını, “mevcut ve gelecek nesillerin ihtiyaçlarını evrensel korumanın, sosyal ilerlemenin ve ekonomik refahın entegrasyonu ilkesi altında buluşturmak” olarak açıklamaktadır.

Sosyal sürdürülebilirlik adı altında gelişen insan hakları ve eşitlik ögesine göre; sürdürülebilirlik, herkesin tüm muhtemel isteklerini ifade edebildiği, yaşamlara ve önemli ihtiyaçlara yeterli, güvenlik ve fırsat ilkeleri öncülüğünde rehberlik eden bir çevre yaratılması gerekliliğini kabul etmektedir. Ayrıca sürdürülebilirlik, dünyanın yönetimi için toplum ve bölgeler gerçeğini ve çeşitliliğini, bununla beraber gelecek için yapılan herhangi bir planda “yer duygusu” ve mirasın (binalar, peyzajlar ve kültür) kritik önemini kabul etmektedir.

Planların kamu yararı için hava, su ve açık alan gibi kamu kaynaklarının tüketimini limitleyen kabuller içerdiğini ve böylece paylaşılan kaynaklardan herkesin yararlanabileceği kabul edilmektedir.

Çalışmada yer alan sosyal veriler eşliğinde düşünüldüğünde hem metropol ölçeğinde hem de bölgesinde Haydarpaşa Liman alanı'nın mevcut haliyle kullanılmasında ve sonrasında öngörülen dönüşüm sürecinde sosyal açılardan toplumu ve alanda yaşayan insanları doğrudan etkileyecektir. Uzun seneler endüstriyel alan olarak kullanılması, kamusal açık alanların bölge de yetersiz oluşu ve bölge ölçeğinde büyük aktivite alanlarının olmayışı bu dönüşüm projesini bir fırsatlar bütünü olarak sunmaktadır.

Özellikle Haydarpaşa Gar Binasının ve çevresinde gelişmiş tarihi yapıların oluşturduğu sosyal ve kültürel yapının korunması gereklidir. Fonksiyon değişikliği veya yeniden canlandırılması yapılan tüm yapıların birbiriyle ve yakınında gelişmiş konut alanlarıyla beraber düşünülmesi gerekmektedir.

#### **4.3.2.3 Sosyal, Kültürel Alanlar ve Kamu-Özel Kullanım Dengesi**

Kentsel yaşam yoğunluğu içinde azalan İnsan-Doğa ilişkisinin yoğun yeşil alanlarla ve kente özgü donatılarla aktif olarak kullanılan sosyal ve fiziksel bir mekan yaratılması da sosyal açıdan Haydarpaşa bölgesi için tanımlanabilir.

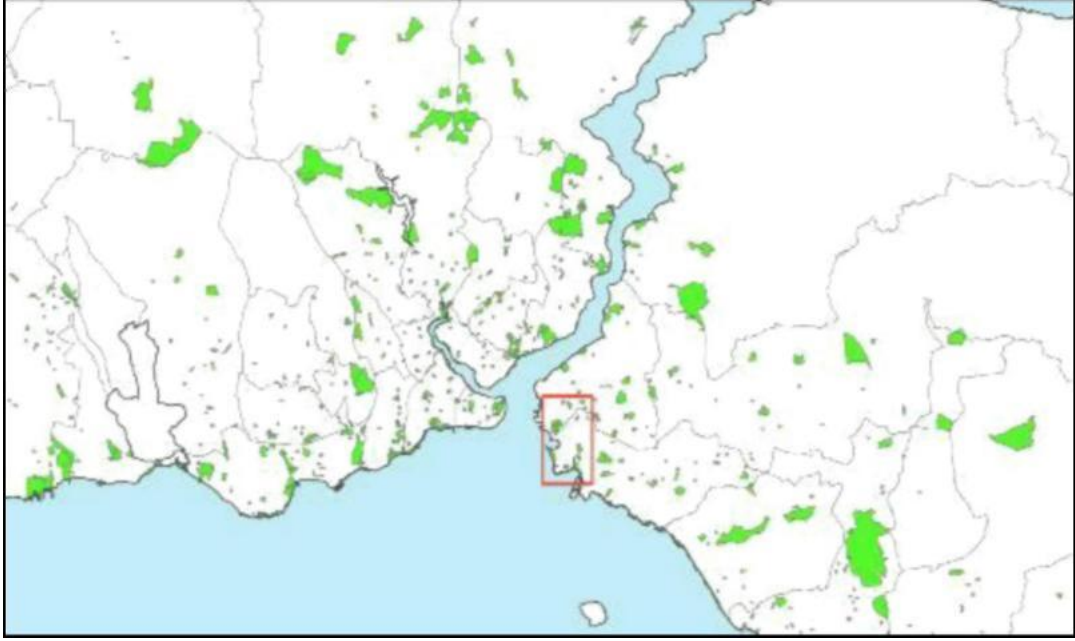
Çünkü Kadıköy ve Üsküdar ilçeleri yoğun konut alanlarına sahip olup yaşam kalitesinin artırılması, sosyal ve kültürel yaşamların desteklenmesi gereken, kamu kullanımını esas alacak şekilde çevresi ile bütünleşen bir kentsel yapıya kavuşturulması gereken alanlardır.

Haydarpaşa alanı içerisinde yer alması hedeflenen rekreasyon, eğitim, spor, kültür ve ticaret fonksiyonlarının karma kullanım esas alınarak gerekli donatı alanları ve çeşitli aktiviteler ile desteklenmesi sosyal sürdürülebilirliğin sağlanması adına önemli katkılar sağlayacaktır.

İstanbul'da kişi başına düşen kentsel yeşil alan büyüklüğü maalesef 1,65 m<sup>2</sup>'dir. İmar Planlarında öngörülen standart değer 10 m<sup>2</sup>/kişi'dir. Bu değerler göstermektedir ki; İstanbul içinde kentsel yeşil alanlar, parklar ve açık kamusal alanlar yetersiz durumdadır. (şekil 33)

Üsküdar ve Kadıköy gibi eski ve yoğun konut alanlarında mahalle parkları, eski korular ve kıyı dolgu alanlarındaki yeşil alan düzenlemeleri, halkın rekreasyon ihtiyacını karşılamamaktadır.

**Şekil 20: İstanbul'da yer alan aktif yeşil alanlar**



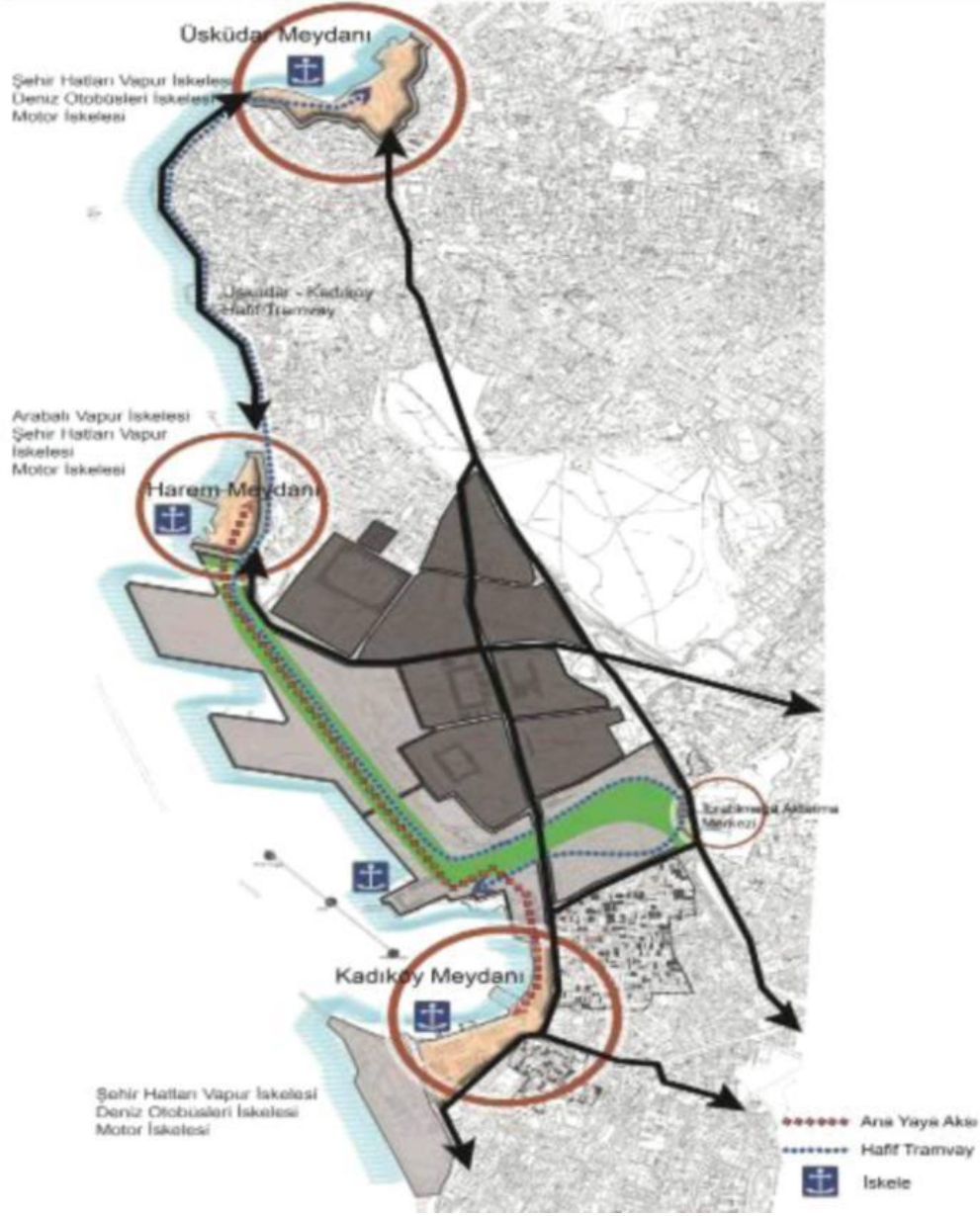
Kent, kentli ve kıyı ilişkisinin yeniden kurgulanması, kıyı alanına erişilebilirliğin sağlanması, açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılayabilir nitelikte bir dönüşümün sağlanması temel hedefler arasında yer almaktadır.

Kamu kullanımının ön planda olduğu bir aktivite ve cazibe merkezi yaratılması, kıyı dokularında ve işlevlerindeki süreklilik, karma fonksiyon içeren tasarım kararları ve yaya sirkülasyonlarının artırılması alanın sosyal gelişim potansiyelleri arasında yer almaktadır.

Suyun bir çekim ögesi olarak kullanıldığı kültür ve rekreasyon odaklı tasarım alanlarının önerilmesi alanın etkileşimli kullanılması için esastır. Yayalaştırılarak canlandırılacak Liman alanının, etkinlik meydanlarıyla bütünleşerek kentsel donatı alanları ve peyzaj alanlarına eklenmesi önerilmektedir. (şekil:34)

TCDD Gar binasının kültür ve sanat fonksiyonları ile işlevlendirileceği Demiryolu müzesi ve sergi alanı olarak tasarlanması önemli bir tartışma konusu olan Gar binasının geleceği konusunda alınmış önemli kararlardır.

Şekil 21: Erişilebilirlik analizi



Su, kent dokusunun havalanmasını ve kent peyzajının kaliteli olmasını sağlayacak olanaklar tanımaktadır. Kentin yeniden yapılanma çalışması, kentin suya açılımını sağlayan çok klasik bir kent yapılanma çalışmasıdır.

Limanın diğer yeni fonksiyonlar için terk ettiği „boşalmış alanlar’ dan, yine kent yararlanmalıdır (Chaline, 1995; aktaran Karaoğlu, 2009). Su kenarlarının kentin sosyal ve ekonomik dokusunda tekrar vazgeçilmez bir öge olabileceği

düşünülmektedir. Su kenarlarının doğal yapısı, bölgesel ve rekreasyonel olanaklara müsaittir (Gran, 1981; aktaran Karaoğlu, 2009).

Kentin, özellikle kent belleği açısından en önemli yapılarından biri olan Haydarpaşa Tren Garı'nı içinde bulunduran, konum olarak kentin “girişi” olarak nitelendirilebilecek bir lokasyonda yer alan böylesi önemli bir alanın, sosyal dokunun ve toplumsal gelişmenin bir ögesi konumdayken yerel ve metropoliten halkın tam desteği ve fikir birliği sağlanmadan planlanabileceğinin, dönüşebileceğinin düşünülmesi; içinde bulunduğumuz “bilgi çağı”na uygun olmayan bir tablo oluşturmaktadır.

Öte yandan, alanın içinde bulunan sosyal, kültürel, tarihi ve mimari açıdan önem taşıyan yapıların fazlalığı; bu dönüşüm sürecinin bilimsel bir nitelik kazanma gereğini artırırken, “koruma” konusunu da dönüşüm sürecinin temel noktalarından biri haline getirmektedir. Ayrıca Haydarpaşa dönüşüm alanında bu varlıklarla ilintili olarak, alanın sahip olduğu silüet ve silüet izleme potansiyeli, sosyal paylaşım alanlarının planlanması, kamuya açık yeşil alanların gerekliliği tartışılmazdır.

Yaşanan çevre sorunları ve doğal kaynakların yok olması, kentlerde yaşayan toplumların yaşam kalitelerini düşürerek, sadece ekolojik değil psiko-sosyal sorunlara da yol açmıştır.

Stres, düşük verimlilik, motivasyon eksikliği, güvenlik kaygıları bugün kent insanında sıkça rastlanan sorunlar haline gelmiştir. Oysa çevre sorunlarına duyarlı olarak yapılan ekolojik planlamalarla oluşturulan sürdürülebilir kentlerde, gerek doğal kaynaklarda gerekse kent insanın üzerindeki baskılar azalacak, daha yaşanabilir şehirler ortaya çıkacak, kent yaşamı daha cazip hale gelecektir.

Planlama aşamasında görülüyor ki öncelikle Kadıköy ve Üsküdar ilçe sınırları içinde kalan Çalışma alanının farklı fiziksel ve sosyal nitelikleriyle ayrışan alanları farklı alt bölgeler olarak tespit edilmiş ve ayrışmalarına sebep olan özellikleri kimlikleri oluşturularak ifade edilmiştir.

Tasarım yaklaşımında, geniş kapsamlı nitelikleri nedeniyle mimaride sınırlandırıcı, detay ve standarda yönelik olmaktan öte, sosyal-görsel-mekânsal-fonksiyonel algısal- sürdürülebilir-bağlamsal boyutlarda zengin ve esnek çerçeveler sunmaktadır.

Rekreasyon alanı, rekreasyonel aktivitelerin gerçekleştirildiği mekanlar olarak isimlendirilmektedir (Özkan, 2001). Kentsel dış mekan/yapılanmamış kentsel kamusal dış mekanlar olarak nitelendirilen tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır. Kentsel yapının dışında kalan, kent arazisi üzerine kurulu, kentlilerin kullandığı, kentle ilişkili olayların yer aldığı alanların tümüdür. Yapılar dışındaki mekanlardır. (Bakan ve Konuk, 1987).

Kentsel dış mekanlar toplanma merkezinden öte toplumsal yaşamın kurulduğu ve toplumsal yaşamın kalbi mekanlardır (Forsyth County Parks&Recreation Department, 1997). Tüm mahalleler ve semtlerdeki park ve merkezi kamusal mekanlar kentsel coğrafi referans noktası ve kamusal yaşamın odağı olan halkın bir araya geldiği mekanlardır.

Bu tip açık mekanlar toplum karakterini geliştirmekte ve korumakta, sağlıklı dış mekan aktivite olanakları ile yaşam kalitesini attırmakta ve toplumsallık duygusu da vermektedir.

Bu yönüyle kentsel dış mekanlar kentleşme sürecinin bir ürünüdür. Kentsel dış mekanların oluşturduğu açık mekan sistemi yapılaşmış çevre ile aramızda tampon zon oluşturmaktadır. Kentsel dış mekanların/açık mekanların kaybı yaşam kalitesini etkilemekte, yetersizliği sağlıksız kentleri oluşturmaktadır. Konutlar arası yeşil alanlar, spor alanları ve çocuk oyun alanları komşuluk alanının yeşil alanlar ağını meydana getirmektedir.

#### **4.3.2.4 Planlama Çalışmasının Sosyal Sürdürülebilirlik Açısından Değerlendirmesi**

Haydarpaşa kıyı alanında yapılan planlama çalışmalarında kamusal açık yeşil alanların toplamı yaklaşık 200.000 m<sup>2</sup>'yi bulmaktadır. Bu alanların büyük bir

kısmı alanı baştan aşağı kateden bir yaya sirkülasyon alanının koruma bandı şeklinde gelişmektedir.

Nüfusça büyüyen, alanca yayılan kentler, özellikle ülkemizde plansız kentleşmenin de bir sonucu olarak, bireylere giderek düşmekte olan bir yaşam standardı sunar hale gelmiştir.

Nüfus artışının planlamanın önünde gitmesi, yeterince iş sahası ve konut sunumu yapılamayışı, gecekondulaşma, doğal kaynakların sorumsuzca tüketimi, trafik sorunu, toplumdaki sosyal dengesizliğin giderek artması gibi sorunlar kentsel yaşamı her geçen gün zorlaştırmakta, kentlilere sunulan gündelik yaşamın hemen her boyutundaki kaliteyi düşürmektedir (Kahraman, 2006).

Sonuçta, kentsel yeşil alanların yeterli olduğu alanlarda bireylerin yaşam kalitesinin yüksek, üretken ve verimliliğin yüksek olmasından söz edilebilir. Bu nedenle, şehirlerdeki yaşam kalitesinin ve yeşil alanların kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi gerek politikacılar ve gerekse plancılar için büyük önem taşımaktadır (Dökmeci ve diğ., 1996).

Kentsel yeşil alanların, kentsel fonksiyon alanlarından biri olmalarına bağlı olarak, kent mekânı içinde ürettikleri birçok faydası vardır. Kentin çevresel kalite standardının belirlenmesinde etkinliği olan ve bir kentsel alt sistemi oluşturan açık ve yeşil alanların fiziksel mekân-sosyal çevre bakımından ürettikleri faydaları ve fiziksel çevre kalitesinin sağlanması, artırılması ve kontrolü bakımından ürettikleri faydaları saymak mümkündür (Alkay ve Ocakçı, 2003).

Sosyallik ise her topluluk için önemli bir bileşendir. İnsanlar arkadaşları ile biraraya geldikleri, komşularını gördükleri ve selamladıkları veya yabancılarla bile rahat ilişkiler kurabildikleri yerlerde topluluklarına karşı daha kuvvetli bir mekan hissi veya bağlılık hissi duyarlar. Herhangi bir parkla ilgili “sosyallik” kriteri değerlendirilirken aşağıdaki sorulara dikkat edilmesi gereklidir (Project for public spaces, 2000).

Bilimsel anlamda dönüşüm, kentlerin ekonomik ve fiziksel çöküntüye uğramış ve sosyal ortaklığı bozulmuş bölgelerinde ekonomiyi canlandırmak ve sosyal barışı yeniden sağlamak için yapılan fiziksel müdahaleler bütünüdür.

Kentsel dönüşüm sürdürülebilir çevrelerde kaliteli yaşam olanakları sunarak çevresel problemleri çözmenin yanı sıra sosyo-ekonomik ve teknolojik gelişmelerle ortaya çıkan yeni ihtiyaçların karşılanmasında önemli rol oynar (Üskent, 2003).

Bu çerçevede düşünüldüğünde, sosyal ve kültürel merkezlerin oluşturulması, açık yeşil alanların ve aktivite alanlarının planlama kararlarında yer alması, Haydarpaşa Liman Dönüşümü deneyiminde sosyal sürdürülebilirlik açısından gerek duyulan ilkelere dir.

Bu sayede dönüşüm alanı yakınında yer alan konut bölgeleri de alandaki rekreasyon aktivitelerinden faydalanabilecek bölgesel anlamda Haydarpaşa, bir aktivite ve kültür merkezi haline gelecektir.

Günümüzde mekânın üretilen, tüketilen, birikim sağlanan ve imgelerin oluşumunda rol oynayan çok yönlü sosyal bir olgu olduğunun bilincine varılması sonucunda fiziksel mekanla sınırlı geleneksel planlama anlayışının aşıldığı ve planlamanın bir “yerin genel gelişmesinin çeşitli boyutlarıyla bir bütün olarak kontrol edilip yönlendirilmesi olarak görüldüğü çok daha geniş kapsamlı bir anlayışa varılmış bulunmaktadır (Sökmen, 2004).

Barselona, Londra ve Cenova’daki liman bölgeleri gibi dünyadaki pek çok örnekte karma fonksiyonların (mixed use) kullanıldığını görmekteyiz. Üzerinde çalışılan Haydarpaşa Projesinde ise ticaret, ofis, alışveriş, restoran, kafe, dinlenme ve rekreasyon alanları ile kültürel ve sosyal faaliyetleri içeren çeşitli, esnek ve zengin aktiviteler planlanmaktadır.

Halka açık ve hizmet verecek bu alanları, meydanları, yeni yaya yollarını, otopark alanlarını, açık kamusal alanları ve nirengi noktalarını içeren yaklaşımla beraber alanın çekim gücünü arttıran, bölgeye yatırımcıları da çeken, katılımı hem de



uygulanabilirliği kolaylaştıran bir planlama anlayışı, sosyal sŸrdŸrŸlebilirliđi de desteklemektedir.

#### **4.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ**

Haydarpaşa Liman alanı ve geri sahasında gerçekleştirilen koruma amaçlı imar planı ve gelişim stratejilerinde birçok analizler gerçekleştirilmiş, toplantılar dŸzenlenmiř ve ilke kararları doğrultusunda mekansal planlar Ÿretilmiřtir. Bu tarz çalışmalarda oluşturulacak planlar bir taraftan kentin sağlıklı gelişmesini amaçlayarak, mekansal organizasyonu sağlarken diğer yandan yatırım ve gelişimlere yŸn vermekte, kentsel alanda ortaya çıkan rantı paylaştırmaktadır.

Bu nedenle planlama kararları, gayrimenkul yatırım değerlerini en fazla etkileyen faktŸrlerden biridir. Yalnız bu kararların kentsel dŸnŸřŸm projelerinde en bŸyŸk ŸlŸlebilir başarı kriteri olan sŸrdŸrŸlebilirlik kavramı çerçevesinde değerlendirilmesi ve bu yŸnde geliştirilmesi şarttır.

Tezin kapsamında ulaşılmak istenen ana sonuç aslında liman alanı kentsel dŸnŸřŸm projelerinde farklı kullanımların yer aldığı Haydarpaşa bŸlgesi Ÿrneđi Ÿzerinde fiziksel ve sosyal sŸrdŸrŸlebilirlik kavramını detaylı olarak irdelemektir. Bu sonuca ulaşma isteği ise mevcutta varolan bir problemin tanımlamasıyla ortaya çıkmıştır. Bu problem; dŸnŸřŸm projelerinde planlama otoritelerin birtakım sosyal ve tarihsel kaygıları Ÿn planda tutarak yaptıkları teorik planlamanın yerel arz-talep dengesinin kontrolŸnŸ yapılmadan gerçekleştirilmesi, dolayısıyla projenin mekansal uygulamasında ortaya çıkan zorluklardır. Bu noktada kentsel mekanın taşıdığı bellek unsurları ve geçmişten bu gŸne sŸre gelerek kimliğini oluşturan değerlerin yeni yapılan planlama çalışmalarında ne derece dikkate alındığı ve değerlendirildiği sorusu gŸndeme gelmelidir. SŸz konusu bŸlgede yapılan planlama alışmaları Ÿncesinde ve esnasında oluşan kamuoyu neticesinde yukarıda bahsedilen konu ile ilgili yaklaşımların yukarıda bahsedilen arz-talep dengesinin kurulması yŸnŸnde şekillendiğinden bahsedilebilir. Ancak yine de ortaya çıkan plan lekesi Ÿzerinden konu değerlendirilecek olursa tez kapsamında ifade edilmeye çalışılan; bŸlgenin bir endŸstriyel miras alanı olarak değerlendirilip değerlendirilmediği hususu tartışmaya açıktır. Haydarpaşa

bölgesinde bulunan ve endüstriyel miras niteliği taşıyan alan ve yapıların yeniden değerlendirilmesinde bu konunun dikkate alınması önemli bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bölümde irdelenen analizler ve diğer çalışmalar İBB şehir Planlama Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilmiş ve bir takım danışma kurulu toplantıları, kurum görüşleri, arama konferanslarında şekillenmiş “1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası ile Kadıköy Meydanı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı” çalışmalarıdır.

Haydarpaşa kıyı bölgesi, tüm kültürel ve endüstriyel miraslarını bir bütün halinde sunabilir ve kentsel bir odak noktası haline gelebilir. Kendini birçok dönüşüm projesiyle yenilemeye çalışan İstanbul kenti, kamusal alan kullanımı sağlayan, kenti suyla buluşturan ve kültürel değerlerini ön plana çıkaran bu tür endüstriyel alan dönüşümü projeleriyle tarihini yok etmeden yeni kentsel mekanlar kazanabilme gayreti içinde olmalıdır.

Bu bağlamda düşünüldüğünde aslında projeleri sadece fiziksel ya da ekonomik yönden değil sosyal yönleri ile çok iyi analiz etmek gerekmektedir. Sürdürülebilirlik açısından tamamlayıcı olması amacıyla belirtmek gerekir ki şehir planlarının amacı sadece arsa değerini yükseltmek değil, arsaların kullanım biçimlerini iyileştirmek, kamu için gerekli teknik ve sosyal altyapı alanları oluşturmak, kentsel kaliteyi arttırmak, kamusal açık alanları düzenlemek ve kentin geçmişten gelen kimlik unsurlarını uygun fonksiyonlarla geleceğe aktarabilmektir. Buradaki önemli husus bunları sürdürülebilir nitelikte gerçekleştirmektir.

Kamu yararını ön planda tutan bu yaklaşımın aksine mülk sahipleri, arsalarının değerini en üst düzeye çıkaracak yapılaşma şekli ve yoğunluğunu talep etmektedir. TCDD'nin de bu konuda mülk sahibi gibi değil kamu yararını gözetten bir düzenleyici rolüne bürünmesi gerekmektedir. Gerçekçi ve sürdürülebilir planlama yaklaşımında, kamu yararı ile birey hakları dengesi aranmalı ve planlamanın rant dağıtımını işlevini en adaletli şekilde gerçekleştirmesi sağlanmalıdır.

Çalışmalarda fiziksel sürdürülebilirlik çalışmalarına yeterince yer verildiği, bu konuların konferanslarda, danışma kurulu toplantılarında, STK ve koruma kurulu bünyesinde iyice tartışıldığı belirli kararları almada etkisinin de olduğu görülmektedir. Ancak bu çalışmaların planlama yaklaşımına ne derece yansıtıldığı üzerinde düşünmek gerekmektedir. Bütün bu çalışmalar olması gereken yasal mevzuat gereği mi yapılmıştır yoksa söz konusu alanın yeniden işlevlendirilme sürecinde birer nirengi olarak değerlendirilmek için mi yapılmıştır sorusu üzerinde düşünmek gerekmektedir.

Sosyal sürdürülebilirlik kısmının sadece planlama alanının etkisinde kalmasından dolayı Rasimpaşa ve Osmanağa Mahalle sakinlerine yapılan anketler düzeyinde kalması, planlama kararlarında bu sonuçların pek yansıtılmaması ve kamusal açık yeşil alanların bölgeye sosyal anlamda katkı sağlayacak şekilde çözümlenmemesi eksiklikler olarak göze çarpmaktadır.

Mevcut kullanımıyla Haydarpaşa Liman faaliyetlerinin ne şekilde ve ne zaman sonlandırılacağı, mevcut iş gücününün nasıl değerlendirileceği yanıtlanmayan soruların başında gelmektedir.

Sürdürülebilirlik kavramı içerisinde düşünüldüğünde Liman alanının ve Gar binasının ayrı ayrı olarak ele alınıp mevcut durumları ve yüklenen yeni fonksiyonlarla detaylı analizi gerekmektedir. Kurvaziyer turizmi ve yat turizmi için potansiyeller ve fiziksel alan tarifleri yapılmasına karşın ne ölçüde ekonomik ve sosyal getiri sağlayacağı çalışma aşamasında ne olarak belirlenememiştir.

Haydarpaşa planlama çalışmalarında belirlenen hedeflerin özel girişimin önceliklerine göre ve ticari gereksinime göre yapılması, özel girişimciler açısından olumlu olmakla birlikte, kamusal yararın korunması ve toplumsal menfaatlerin kollanması noktasında, belli başlı alanlar dışında her alan için tasvip edilen bir uygulama değildir.

Yapılacak çalışmalarda; dünya, ülke ve metropol bütününde, İstanbul'un evrensel kimliğini, çekiciliğini arttıran, tarihi, kültürel, mimari ve endüstriyel mirası vurgulayan ve zenginleştiren, mekansal ve sosyal çekiciliği olan bir içerik ve tasarım ile yılın her zamanı dinamik ve özgün nitelikte aktiviteleri olan, zengin

kavramsal özellikleri bünyesinde barındıran, çeşitliliğe ve ekonomik sürdürülebilirliğe sahip, evrensel anlamda bir buluşma mekanı olan, tüm bu kimliklerini tarihi mirasa saygılı bir biçimde yansıtan simgelerin içinde yer aldığı bir alan olarak düzenleyebilmek esas olmalıdır. Yine yapılacak planlama çalışmalarında; Haydarpaşa garının denizle buluşma özelliğinin korunduğu, alan içinde gerisinde ve karşısı olan tarihi yarımada bulunan siluet değerlerinin korunduğu, açık alan liman ve demiryolu birleşiminin afet yönetimi açısından önemini göz ardı etmeyen bir planlama yaklaşımı gözetilmelidir.

## 5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Kentsel mekanlar geçirdikleri dönemlerde oluşan hakim yapılanma anlayışı doğrultusunda şekillenmektedir. Ancak bu günkü kentsel alanlar işlevsel olarak kendini devam ettirememiş olan, geçmişten gelen yapılanma anlayışını ve stokunu da bünyesinde bulundurmaktadır. Bu durum kentsel kimliğin oluşumunda günümüze kadar yaşanan tüm süreçlerin bulunmasını, süreçler arasındaki etkileşimin ne derece kendini ifade edebildiğini göstermek anlamında önemli bir unsurdur. Dolayısıyla kent kimliği ile farklı zamanlarda yaşanmış olan farklı yaşam biçimleri sosyal, ekonomik, kültürel, fiziksel boyutlarıyla ve çok katmanlı olarak algılanabilmektedir. Bu noktada kentsel kimlik, geçmişin izlerini de taşıması ve bize aktarması anlamında öne çıkmaktadır.

Endüstri mirası alanları kentin mimari kimliğine ait tarihsel göstergeler olmalarının yanı sıra, işlevi ve yapımını sağlayan değerlerle ekonomide üretimin hakim olduğu bir dönemin mekansal biçimlenmesinin, yaşantısının ve kültürünün izlerini taşımaktadır. Dolayısıyla birçok açıdan değer taşıyan endüstri mirası yapı ve alanları aynı zamanda toplumsal hafıza, yaşam tarzı ve yerelin kültürünü tanımlayan unsurları bünyesinde bulundurmaktadır. Kültürel kimliğinin sürekliliğinin sağlanmasında önemli bir rolü olan endüstri mirası alanları hem üzerlerine yüklenen sembolik anlamlar hem de işlevsel özellikleriyle, değişim sürecindeki kentsel mekanın yeniden oluşturulmasında, önemli veriler sağlayan ve söz konusu alanları özellikli kılan kaynaklar olarak düşünülmelidir. Geçmişten günümüze belirli süreçleri bir çok yönüyle şekillendirmiş olan endüstrileşme, endüstri dönemi ve bu dönemin fiziki mekana yansımaları olan endüstri alanlarını da kentsel kimliği yansıtan ve oluşturan değerler ve kentsel belleğin devamlılığında önemli bir unsur olarak ele almak gerekmektedir. Dolayısıyla, kentin yaşadığı dönemlerden biri olan endüstri döneminin ve bu dönemin ardında bıraktığı izlerin incelenmesi, değerlendirilmesi ve yaşatılması üzerinde çıkarımlarda bulunulmasının önemli olduğu düşüncesiyle yapılan bu tez çalışmasında endüstri yapılarının birer kültürel miras değeri olarak kentsel kimlikte ve kentsel bellekte sürdürülebilirliği kapsamında değerlendirmeler yapılmıştır.

Halihazırda endüstri alanlarının yeniden değerlendirilmesi önemli bir gereklilik olarak gündemde yerini korumaktadır. Ancak bu noktada dikkat edilmesi gereken husus bu müdahale sürecinde yaşanmış dönemlerin yaşanmışlığını koruma ve yaşatma gerekliliği olarak kentsel kimlik ve kentsel bellekteki bu mirasın izlerinin sürdürülmesinin sağlanmasıdır. Tez çalışmasında yapılan teorik açıklamalar, bunun koruyarak yeniden işlevlendirme yöntemiyle optimum şekilde sağlanabileceği sonucunu ortaya koymaktadır. Endüstriyel miras alanları anlamında, hem dünya örnekleri, hem de Haydarpaşa gar ve liman alanında uygulanmış planlama örnekleri incelenmiştir. Bu örnekler üzerinden yapılan sorgulamalar ile en uygun yöntem olarak sunulan “koruyarak yeniden işlevlendirme” yönteminin nasıl bir süreç izlenerek gerçekleştirilmesi gerektiği ve hangi unsurların kentsel kimlik ve kentsel belleğin sürdürülebilirliği hususunda öne çıktığının ve hangi yaklaşımların olması gerekliliği üzerine değerlendirmeler yapılarak sürdürülebilir gelişime yönelik sonuçlar çıkartılmıştır. Bu noktada, İstanbul’un kimlik anlamında gelişiminde önemli bir yere sahip olan Haydarpaşa gar ve liman alanının, içerdiği endüstri mirası kapsamında, metropoliten alandaki kimliği ve belleğinde sahip olduğu değerler vurgulanarak, yapılan dönüşüm çalışmalarında kentsel kimlik ve kentsel bellekte endüstri izlerinin devamlılığının sağlanabilmiş olup olmadığı konularında çıkarımlar yapılmıştır. Söz konusu alanın günümüzdeki mevcut durumunda endüstriyel yapıların varlıklarını sürdürmelerine rağmen, bu yapıların kullanım yoğunlukları ve güncel bakımlarının yeterince yapılmamasından ötürü söz konusu yapılar günden güne köhneleşmeye devam etmektedir. Dolayısıyla yukarıda açıklanan endüstri izlerinin devamlılığının sağlanması hususunda tez kapsamında belirtilen sürdürülebilir gelişme ve koruyarak yeniden işlevlendirme konusunda gerekli çalışmaların yapılmadığı söylenebilir. Genel anlamda, bu çalışma çerçevesinde Haydarpaşa gar ve liman alanındaki endüstri mirası alanının yer aldığı çevreyle bütünleşecek şekilde tekrar değerlendirecek yaklaşımların sunulmasının önemli olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Bu bağlamda, Haydarpaşa gar ve liman alanı genelinde yapılacak çalışmalarda, tarihi yaşatan ve geçmişin izlerini günümüze aktaran nitelikte düzenlemelere

gidilmeli, bu alanın ve alandaki endüstri yapılarının kültürel miras olarak sunulması ve tanıtılması sağlanmalıdır.

Haydarpaşa gar ve liman alanının çevresiyle bütünleşen yapısında endüstri yapılarının kültürel miras olarak sunulmasına yönelik uygulamaların ve dönemsel etkinliklerin düzenlenmesi gerekmektedir. Hemen hemen tamamı kamu mülkü olan bu alanın hem daha çekici ve kullanılabilir olmasını, hem de farklı zamanlarda sunduğu farklı aktivitelerle kullanıcı çeşitliliği sağlayarak, alanın ve endüstri mirası yapılarının bütüncül olarak kentsel kimlik ve kentsel bellekteki anlam, önemini ve canlılığının devamlılığını sağlayabilir.

Haydarpaşa gar ve liman alanının bütüncül olarak bir faaliyeti ifade etmesinden dolayı alanda bulunan endüstri yapılarına yönelik tek tek yapılacak projeler kapsamında ele alınması birçok eksikliği beraberinde getirecektir. Dolayısıyla, bu yapıların ve fonksiyonlarının bütüncül anlamla ilişkilendirilmemesi, geçmişteki fonksiyon ve kullanımlarının günümüzde birbirleriyle etkileşimli şekilde sunulması anlamında olumsuzluklar oluşturacaktır. Dolayısıyla bölge bütüncül olarak değerlendirilmeli ve geleceğe bu şekilde yansıtılmalıdır.

Tez kapsamında incelenen dünya örnekleri, sonuçları genel kabul görmüş iyi örnekler olarak, tezin temel varsayımı olan “endüstri miras alanlarında yasanmış bir dönemin izlerinin korunarak sürdürülmesi yaklaşımının benimsenmesi ile kent belleğinin kaybedilmesinin önleneyeceği, endüstri mirasının korunmasında etkili olunacağı ve böylece toplum tarafından benimsenen ve sahiplenilen kentsel alanlar oluşturulabileceği” yaklaşımının ve alt varsayım olan “endüstri miras alanlarının kentsel kimlik ve kentsel bellekteki sürekliliğinin sağlanmasının alanın, fiziksel anlamda kütleli formlarının ve sembolik öğelerinin korunması ve aynı zamanda fonksiyonel anlamda eski işlevinin günümüze yansıtılacak şekilde uygulamalara yer vermesi yeni işlevlerle de desteklenmesi ile mümkün olabileceği” yaklaşımının gerçekliğini ortaya koymaktadır.

Tez kapsamındaki proje örneklerinden de bu varsayımı destekleyen çıkarımlara varılmıştır. Kentin sahip olduğu değerlerin yaşatılması ve korunarak sürdürülmesi, özgün nitelikleriyle ve değerleriyle öne çıkan kentsel mekanlar oluşturarak,

kentte, geçmişine saygılı ve kültürel zenginliğine sahip çıkan anlayışın oluşmasının sağlanması ile toplum tarafından benimsenen ve sahiplenilen kentsel alanlar oluşturulması mümkün olabilir.

Tez kapsamında yapılan değerlendirmeler doğrultusunda Haydarpaşa gar, liman ve geri sahası için yapılması gereken planlama çalışmalarında dikkat edilmesi gereken hususlar birkaç ana başlık altında toplanacak olursa bunlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

a- Koruma – Uygulama Yaklaşımı:

- Söz konusu alan endüstriyel mirasın bir parçası olması nedeniyle kentsel kimlik ve kentsel bellek anlamında değeri olan bir konumdadır. Dolayısıyla tarihi ve kültürel anlamda alanın geri sahasında ve karşısında bulunan siluet değerlerine saygılı bir yapılanma tercih edilmelidir. Bu kapsamda alanda bulunan ve tarihi nitelikleri olan yapılar korunmalıdır.

- Yapılacak planlama çalışmalarıyla dengeli bir yapılanma anlayışıyla alanın çekiciliği arttırılmalı ve çevresine faydalı bir alan oluşturulmalıdır.

- Söz konusu alanı canlandırabilecek sürdürülebilirliği olan bir tasarım anlayışıyla planlama çalışmaları yapılarak, kamu ve özel girişimcilerinin yapılanma ve işletme yoğunluklarının dengelenmesi sağlanmalıdır.

- Çalışma alanında bulunan tek bir yapı olan Haydarpaşa Gar Binası dahi metropolün simgesel bir değeri olması nedeniyle mevcut potansiyeli arttırılarak kullanılmalıdır.

- Alanda yapılacak yeni yapılaşmalarda yapı yoğunluğu kontrol edilmelidir. Yapı yoğunluğu yerine insan yoğunluğunu ön planda tutan tasarımlara gidilmelidir. Siluet değerlerine dikkat edilerek, alanın da bir seyir terası niteliğinde olduğu düşünülerek büyük bir kısmı açık alanlar olarak değerlendirilmelidir. Böylelikle planlama alanında bulunan tarihi dokunun da kaybolmaması sağlanmış olacaktır.



- Alanda bulunan mevcut kamusal alanlar korunmalı ve yeni alanlar oluşturulmaya çalışılmalıdır. Söz konusu alanda kuzey – güney ve doğu – batı yaya akışını sağlayabilecek fonksiyon alanları geliştirilmelidir.

b- Haydarpaşa Gar Binası:

- Metropol bütününe hizmet verecek olan ve kentin Anadolu yakasının en büyük aktarma merkezi olacak olan MARMARAY istasyonu sayesinde söz konusu alan çok yoğun bir yaya kullanım alanına dönüşecektir. Bu durumda; günümüzde kullanılan Kadıköy merkez bölgesi ile Haydarpaşa Garı gibi ulaşım odakları etkinliklerini yitirecektir. Ancak MARMARAY projesi gibi projelerin faaliyete geçmesine rağmen alanda bulunan gar işlevi devam etmelidir. Şehirlerarasında hizmet veren ve bazı banliyö hatları işlevlerini devam ettirmelidir. Bu kapsamda gar alanında bulunan Haydarpaşa Yolcu İskelesi de fonksiyonunu devam ettirmelidir.

- Günümüzde TCDD ofisleri olarak kullanılan Haydarpaşa Gar Binasının üst katları kültürel amaçlı kullanımlar için tekrar tasarlanmalıdır. Bu kullanımlar sayesinde binanın ekonomik olarak da devamlılığı sağlanabilir.

c- Haydarpaşa Liman Alanı:

- Liman alanı kullanımlarına yönelik alternatif fonksiyonlar düşünülmelidir. Bu kapsamda fayda maliyet analizleri çerçevesinde ne tür fonksiyonlar olabileceği test edilmelidir.

- Planlama alanı genelinde olduğu gibi bu alanda da turizm ve kültür işlevlerine yönelik alternatifler geliştirilmelidir. Açık alan ağırlıklı ve rekreasyon alanları niteliğinde kıyı kullanım alanları oluşturulmalıdır. Yapılacak bu çalışmalarda İstanbul'un bir dünya şehri olma özelliklerini yansıtan tasarımlar seçilmelidir.

- İnsanları bir araya getiren açık alan düzenlemelerine gidilmelidir.

d- Ulaşım:

- Planlama alanında yer alan MARMARAY istasyonu (İbrahimağa aktarma merkezi) ve Kadıköy – Kartal Metro hattı gibi metropol bütününe hizmet verecek

nitelikte olan ulaşım aksları ile entegrasyonun sağlandığı ulaşım yapılanmalarına gidilmelidir. Böylelikle alanın kullanımı daha da kolaylaşabilir.

- Planlama alanını iki ucunda bulunan ve ulaşım anlamında birbiri ile organik bir bağı bulunmayan Kadıköy ve Üsküdar ilçeleri bu alan üzerinden bağlanmalıdır. Söz konusu alanda yaya öncelikli bir ulaşım anlayışıyla bu iki ilçe merkezi arasında hafif ulaşım sistemleri geliştirilmelidir.

- Alanın hemen hemen tamamının kıyı alanı olması nedeniyle deniz ulaşım sistemleri de geliştirilmelidir.

- Planlama alanının stratejik konumu itibariyle; çalışma alanında oluşturulacak olan geniş açık alanlar, deniz ve demiryolu ulaşımı elemanları sayesinde herhangi bir afet anında özel ulaşım ihtiyaçlarına cevap verebilecek yapıda ulaşım yapılanmasına gidilmelidir.

e- Planlama Yaklaşımı:

- Haydarpaşa'nın İstanbul'un bütünü için bir anlam ve değer ifade ettiği, planlama yaklaşımının temelini oluşturmalıdır.

- Kent kapsamında yapılacak diğer projelerin Haydarpaşa'nın silueti açısından etkileri dikkate alınmalı ve değerlendirilmelidir.

- Kadıköy - Harem - Üsküdar bütününde bir planlama yaklaşımı geliştirilmelidir.

- Söz konusu alanın metropol bütünündeki kıyı alanları ve kamusal alanlar içindeki yeri ve rolü belirlenmelidir.

- Yapılacak olan proje veya projeler için uygun örgütlenme yapıları geliştirilmelidir. Bu alanda söz sahibi olan kamu kurum ve kuruluşlarının birlikte çalışabilme kapasiteleri geliştirilmelidir. Aynı zamanda sivil toplum kuruluşlarının da planlama ve tasarım çalışmalarında etkin olarak rol alma kapasiteleri de geliştirilmelidir. - Alana verilecek fonksiyonların alanda en etkin ve verimli bir şekilde oluşturulabilmesi amacıyla tasarım fikirleri zenginleştirilmelidir. Bu kapsamda kentsel tasarım projeleri hazırlanmalı veya hazırlattırılmalıdır.

- Ülkemizdeki mevcut planlama süreçleri içerisinde söz konusu alan için yapılacak olan planlama ve plan onama süreçleri netleştirilmelidir. Bu alanda planlama anlamında söz sahibi olan kurumların ortak bir dil birliği sağlanmalıdır.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

Ataöv, A., Osmay, S., 2007, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım", METU JFA 2007/2, (C.24:S.2) s.57-82, Ankara.

Deniz Sektörü Raporu, 2007. Deniz Ticareti Odası Yayınları, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2008. 1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası K.A.N.İ.P. ve 1/1000 Ölçekli Haydarpaşa Gar, Liman ve Geri Sahası K.A.U.İ.P."na Yönelik Analitik Etüdler Raporu, İstanbul

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, 2008. Gelecek Perspektifinde Haydarpaşa Arama Konferansı Sonuç Raporu, İstanbul

## Sürelî Yayınlar

- Cengizkan, M., N., 2006. Endüstri Yapılarında Yeniden İslavlendirme: “İş”i Biten Endüstri Yapıları Ne “İş”e Yarar? *TBMM Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni*, Dosya 3: Endüstri Mirası, Bülten 45, Kasım 2006, Ankara.
- Dökmeci V., & Kubat A. S., 1991. Liman Şehirlerinde Sahil Planlaması, *Yapı Dergisi*, 144, 44-51.
- Duranay, N., Gürsel, E., Ural, S., (1972). Cumhuriyet’ten Bu Yana İstanbul Planlaması, *Mimarlık Dergisi*, sayı 7, (S.65-118.)
- Köksal, T.Gül., 2006. İstanbul Kıyılarındaki Endüstri Mirasının Bugünü ve Geleceği, Kıyı Kullanımı ve Kıyı Mimarisi, *Mimarist*, Sayı.19, (Sf. 47-50)
- Özden, P., 2000, “Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler Ve İstanbul Örneği”, İ.Ü.Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi (S.23-24) (Ekim 2000-Mart 2001), İstanbul

## **Diğer Yayınlar**

Aysan, M., Dökmeci V., 1995, İstanbul'da Sanayinin Desantralizasyonu ve Şehirsiz Ulaşım Etkisi, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul.

Başman, A. F., 2009. Tarihi Liman Alanlarında Endüstriyel Mirasın Korunması; Haydarpaşa Gar ve Liman Çevresi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul

Bozkırlı, S., 2006, KKTC Örneğinde Bütüncül Kıyı Yönetimi Yaklaşımının İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, AÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Elhan, S., 2009. Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi: İstanbul Haliç Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul (S.9-37)

Erkök, F., 2002, Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Bağlamında İstanbul'un Özel ve Nesnel Değerlendirmesi, Doktora Tezi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Eşkar, F., 1997. Liman Kentlerinin Yenilenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

<http://www.arkitera.com>

<http://www.mimarist.org>

<http://www.tdk.gov.tr>

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2009. Haydarpaşa Gar Liman ve Geri Sahası Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planları Hakkında Görüş

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2001, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası- Kadıköy Meydanı Haydarpaşa Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışmaları*

İBB, 1995, İstanbul Nazım Plan Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı.

İMP, 2005, İMP-Sanayi Grubu Raporu, Eylül, 2005, İstanbul.

- İstanbul Ansiklopedisi, 1994d. Sanayi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 6, İstanbul, (S.437-443)
- Kahraman, T., 2006. İstanbul Kentinde Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Süreçleri, *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 93, 1300-7319.
- Karabey, H, 1978, Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi
- Karaoğlu, Z. B., 2009. Haydarpaşa Limanı ve Çevresini Kentle Bütünleşmesi Sorunsalına Yönelik Bir Değerlendirme, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Kılıç A., 1999. Kıyıda 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
- Kıran, K., 2008. Türkiye’de Kıyı Kullanımı ve Planlaması, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Koca, F., 2011. Kıyı Alanlarının (Waterfront) Dönüşümü Üzerine Bir Sürdürülebilirlik Analizi: Haydarpaşa Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul (S.107-212)
- Köksal, T.Gül., 2005. İstanbul’daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuban, D., 1977. Tarihi Çevrenin Geleceği; *2000 Yılına Doğru Sanatlar Sempozyumu*, İstanbul, 24-28 Ekim, 1-6.
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi, 2005. İstanbul’un Eylem Planlamasına Yönelik Mekansal Gelişme Stratejileri Araştırma Ve Model Geliştirme İşİ”, Sonuç Raporu, Mim. Fak. Arş. Tasarım Planlama ve Uygulama Merkezi, ODTÜ, Ankara.
- Ocağcı, M., 1994. Kimlik Elemanlarının Şehirsal Tasarıma Yönlendirici Etkisi. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Kentsel Tasarıma Ekolojik Yaklaşım*, M.S.Ü., İstanbul, 12-13 Mayıs, (S.239-245.)

- Ortaylı, İ., 1995. *İstanbul'dan Sayfalar*. İletişim Yayınları, İstanbul serisi, İstanbul.
- Örer, G., 1993. İstanbul'un Kentsel Kimliği ve Değişimi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul. 46.
- Özden P.P., 2002. Yasal ve Yönetimsel Çerçevesiyle Şehir Yenileme Planlaması ve Uygulaması, *Doktora Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Türkiye
- Plan Raporu 1/5.000 Ölçek, 2009. *1/5000 Ölçekli Haydarpaşa Gar Liman ve Gerisahası İle Kadıköy Meydanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu*, T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- Plan Raporu 1/100.000 Ölçek, 2006. *1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Plan Raporu*, T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- Tekeli, İ., 1991. Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler, *Kent Planlaması Konuşmaları*, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 79-89.
- Url-1 <<http://www.tcdd.gov.tr/>>, erişim tarihi: 10.01.2011.
- Url-2 <<http://www.ibb.gov.tr/>>, erişim tarihi: 10.01.2011.
- Url-3 <<http://www.marmaray.com/>>, erişim tarihi: 10.01.2011.
- Url-4 <<http://www.wikipedia.com/>>, erişim tarihi: 10.01.2011.
- Uysal, Ü., 2005. Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpaazarı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Yerliyurt, B., 2008. Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Almış Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi, *Doktora Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul (S.45-100)



Yüzer, A.Ş., 2002, Yerleşmelerde Sanayi Alanları Yer Seçimi Eğilimi – Alan Tahsisleri ve Yeni Düzenleme Stratejileri –İstanbul Örneği, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

